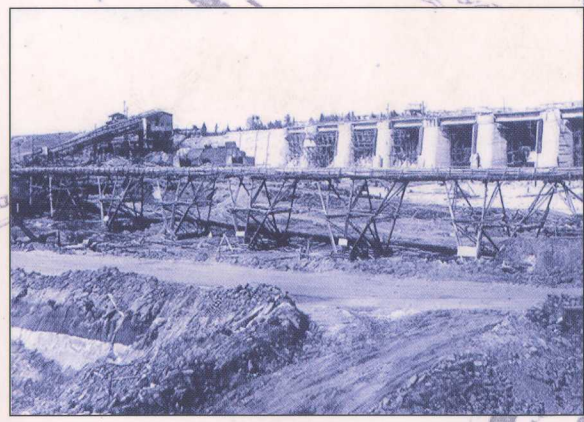


Канал МОСКВА-ВОЛГА

М. И Буланов



КАНАЛ МОСКВА-ВОЛГА

ХРОНИКА ВОЛЖСКОГО РАЙОНА ГИДРОСООРУЖЕНИЙ



Предисловие

Строительство каналов имеет историю со второй тысячи лет до нашей эры, когда в Египте при фараоне Рамзесе II был прокопан канал, соединивший Нил с Красным морем. В Европе начали появляться в Средние века; первый такой канал соединил реки Сену и Луару. В России строительство каналов началось в правление Петра I. Тогда же были разработаны планы соединения верховий Волги с Москвой-рекой. Однако, эта грандиозная задумка в той или иной форме осуществлена при императорах Александре I, Николае I, Александре II и Александре III. В начале XX века в связи с развитием промышленности в бассейне Волги и необходимостью ликвидации последствий наводнений в низовьях реки возникла необходимость строительства канала Москва-Волга.

Великая Отечественная война остановила уже начавшиеся проектные работы. Реализовать их удалось только в послевоенные годы. Строительство канала Москва-Волга было осуществлено в кратчайшие сроки. Оно было осуществлено в кратчайшие сроки. Оно было осуществлено в кратчайшие сроки.

Хроника

Волжского района канала Москва-Волга

Составитель: Г. И. Колесников, сотрудник Государственного архива РФА. И. Колесников, сотрудник Дмитровского музея Р. Ф. Колесников, редактор газеты «Дмитровский вестник» Н. А. Федоров, руководитель школьного музея О. И. Наб. В. И. Удальковой, начальнику отдела кадров Волжского района Г. И. Колесников, В. И. Колесников и сотрудник Центра детского-юношеского туризма и отдыха Волжского района Г. И. Колесников, В. И. Колесников.

Автор признателен Молчанову Б. М., Потудину В. П. и Колесникову В. И. за предоставленные материалы по истории строительства канала Москва-Волга.

Москва Буенное

Книга создана и издана по инициативе Волжского района гидросооружений. Издание книги осуществлено при поддержке ФГУП «Канал имени Москвы».

Предисловие

Строительство каналов ведет историю со второго тысячелетия до нашей эры, когда в Египте при фараоне Рамзесе II был прорыт канал, соединивший Нил с Красным морем. В Европе каналы появились в Средние века; первый такой канал соединил реки Сены и Луары. В России строительство каналов началось в правление Петра I. Тогда же был разработан первый проект соединения верховий Волги с Москва-рекой. Первая, ещё несовершенная реализация этой идеи была осуществлена при праправнучке Петра Николае I, и проблемы торговых водных путей она не решила. К началу XX века к проблеме судоходства добавилась нехватка питьевой воды. Московская городская дума вернулась к идее строительства канала Москва-Волга, но I мировая война остановила уже начавшиеся проектные работы. Реализовать вековую мечту выпало на долю большевиков. Сделав Москву столицей, они вынуждены были форсировать реализацию проекта (в противном случае пришлось бы снова переносить столицу в... Ленинград). Хронике строительства этого канала и людям, его строящим, посвящена моя книга.

В книге использованы документы Государственного архива РФ, газеты из Российской Государственной библиотеки, воспоминания жителей деревни Ново-Иваньково Буланова Григория Дмитриевича и Буланова Ивана Григорьевича, а также документы из школьного музея СШ №5.

Автор выражает признательность и благодарность Н. Н. Прислонову, сотруднику Государственного архива РФ А. И. Кокурину, сотруднику Дмитровского музея Р. Ф. Хохлову, редактору газеты «Дмитровский вестник» Н. А. Федорову, руководителю школьного музея СШ №5 В. И. Ушаковой. Начальнику отдела кадров Волжского района гидросооружений В. И. Горьковой и сотрудникам Центра детско-юношеского туризма и экологического воспитания г. Дубны Московской области.

Автор признателен Молчанову Е. М., Покудину В. П. и Коркунову В. И. за предоставленные материалы по истории края.

Михаил Буланов

Посвящается деду Буланову
Григорию Дмитриевичу и отцу
Буланову Ивану Григорьевичу

Старинные водные пути Первые попытки строительства канала, соединяющего верховья Волги с Москва-рекой

Речные пути были в X – XIII вв. единственными путями, по которым шла торговля и освоение края. Водным путем — знаменитым путем «из варяг в греки» — шла тогда торговля скандинавских стран с Византией. На водоразделах существовали «волоки», где суда разгружали и волочили посуху. Волок соединявший реку Мсту, впадающий в Имень-озеро у Новгорода Великого с верховьями реки Тверцы, притока реки Волги имел огромное значение для Новгорода. Этот Новгородский торговый путь, связывавший бассейн Балтийского моря, рынки скандинавских стран и Германии с Муромо-Рязанской, Ростово-Суздальской землями, с Болгарским царством на Волге, с хазарами, арабским калифатом. Места таких волоков, соединявших важнейшие торговые артерии того времени, обозначают еще, и теперь такие названия, как Вышний Волочок, где позже, в 19 веке, прошел Вышневолоцкий канал. Местность к востоку от главного волока звалась у Новгородцев Заволочьем. Путь, соединявший когда-то Новгород с Белым морем и Ледовитым океаном, шел тоже когда-то через озеро Онего и реку Повенчанку, волоком через водораздел к бассейну озера и реки Выг, там, где сейчас прошел Беломорско-Балтийский канал. Невдалеке от нынешнего Дмитрова стоит город Волоколамск — Волок-Ламский, соединявший верховья Волги через ее приток реку Ламу с системой Москва-реки, Окой и Муромо-Рязанской земли. Путь, ведущий из Новгорода через Волоколамск и Москву к Рязани и дальше на восток, был немаловажный: в нем одна из причин возникновения Москвы. Второй, почти параллельный путь шел через другой приток Волги — реку Дубну и впадающую в нее реку Сестру — к истокам Истры, притока Москвы. Этому пути обязан своим возникновением новгородский город Клин (на реке Сестре). Третий, почти параллельный путь в этой местности вел от верховьев Волги через Дубну и Сестру по притоку последней – реке Яхроме к реке Клязьме и Ростово-Суздальской земле. По-видимому, путь этот вел вдоль Яхромы мимо нынешнего Дмитрова к притоку Яхромы Волокуше (первоначально, вероятно, Волокуше) волоком к притокам Клязь-

мы, от которой ее отделяло всего несколько километров. Из Клязьмы в Москву-реку путь шел по реке Сходне (Восходне) и по реке Яузе, в верховьях, которых, у Мытищ, князя взымали «мыто». Все эти пути представляли собой кратчайшее расстояние от Новгорода и Смоленско-Полоцких земель и землям Рязанским и Ростово-Суздальским. Путь этот был не менее опасным, так как низовья Оки были в руках довольно воинственной Мордвы. Все описанные пути имели огромное значение не только для заморской торговли Новгорода, но и для доставки в Новгород хлеба, которого в новгородских владениях не хватало. Политический разрыв Новгорода с Киевом или Ростово-Суздальской и Рязанской землями вызывал в Новгороде экономические потрясения — голод. Вот почему новгородцы стремились держать все эти, водные артерии в своих руках. Торжок, Вышний Волочок, Волок-Ламский, Клин — эти укрепленные торговые центры, охраняющие подступы к Новгороду, оберегающие перевалку судов от разбойников, обеспечивающее новгородским купцам свободу торговли по всему «Понизовью».

Водные пути нашей местности

В XVI веке торговое движение по Дмитровскому пути достигло наибольшего развития, когда установились связи Москвы с иноземцами через Северную Двину и Каспию. Наилучшим решением вопросом, чтобы исключить волок торговых судов могло быть решение прорыть канал, который бы соединил две реки между собой. Вряд ли когда-нибудь станет достоверно известно, кто, когда и где впервые соединил две реки и провел по этому соединению судно. Можно быть уверенным только в одном: это событие произошло в глубокой древности. Свидетельство этому — Великий (Императорский) канал в Китае, строительство которого продолжалось 600 лет, с 6 по 11 век нашей эры. Небольшие суда плавают по этому каналу до сих пор. Канал начинался в районе Пекина, шел к Хуанхэ, а от нее к Янцзы, соединяя эти две великие реки и проходя через самые заселенные провинции Китая. Протяженность канала — 1782 километра. В Европе каналы появились намного позже. В 1605 году было начато строительство канала, соединившего бассейны рек Сены и Луары, а в 1626 году — канала от Рейна к Маасу. Мысль о строительстве искусственных водных путях в России, впер-

вые высказал, по-видимому, шведский военный инженер и разведчик, капитан Пальмквист, посетивший Москву в 1674 году. Проезжая через Вышний Волочок, Пальмквист записывает: «В 25 саженьях от реки Цны (притока Мсты, текущей в Ильмень-озеро) находится ручей и болото, из которого начинается и вытекает река Тверца, впадающая потом в Волгу. Здесь следует хорошо заметить, что если прокопать эти 25 саженьей, то можно было бы соединить Балтийское море с Каспийским. Это важное предприятие тем легче может быть выполнено, что положение реки Тверцы возвышается на 2 сажени над уровнем Цны, и на пространстве 25 сажень не встречается ни одного камня».

Первые попытки строительства каналов в России предпринимает царь реформатор, преобразователь России Петр I.

Краткая справка. ПЕТР I ВЕЛИКИЙ (1672-1725 гг.) — российский царь с 1682 (правил с 1689), первый российский император (с 1721 г.).

Провел реформы государственного управления (созданы Сенат, коллегии, органы высшего государственного контроля и политического сыска; церковь подчинена государству; проведено деление страны на губернии, построена новая столица — Санкт-Петербург). Использовал опыт западноевропейских стран в развитии промышленности, торговли, культуры. Проводил политику меркантилизма (создание мануфактур, металлургических, горных и других заводов, верфей, пристаней, каналов). Руководил постройкой флота и созданием регулярной армии. Возглавлял армию в Азовских походах 1695-1696, Северной войне 1700-1721, Прутском походе 1711, Персидском походе 1722-1723; командовал войсками при взятии Нотебурга (1702), в сражениях при деревне Лесной (1708) и под Полтавой (1709). Способствовал упрочению экономического и политического положения дворянства. По инициативе Петра I открыты многие учебные заведения, Академия наук, принята гражданская азбука. Реформы Петра I проводились жестокими средствами, путем крайнего напряжения материальных и людских сил (подушная подать), что влекло за собой восстания (Стрелецкое 1698, Астраханское 1705-1706, Булавинское 1707-1709), беспощадно подавлявшиеся правительством. Будучи создателем могущественного абсолютистского государства, добился признания за Россией авторитета великой державы.

С каналами впервые познакомился Петр I в Голландии. Они его пленили. Он строил Петербург, как новый Амстердам, изрезав его каналами. В его представлении Россия была не сухопутной страной, а водной. Европеизация должна была придти по каналам, которые соединили бы самые отдаленные части государства. По словам Ключевского: «Петр с удивительной силой внимания изучил эту единственную в мире сеть, какую природа дала русской торговле в бассейнах русских рек». В уме Петра много лет складывался великолепный план канализации этих столь остроумно расчерченных природой бассейнов. В 1700 году в России по приказу Петра I сооружается Епифановский (Ивановский) канал. Петр I хотел соединить этим каналом бассейны рек Волги и Дона, но с возвращением в 1711 году города Азова туркам, надобность в канале отпала. В это же время (в 1703-1708 годах) построили Вышневолоцкий канал длиной 4 версты. В это же время Петр I обратил внимание на чрезвычайно благоприятное географическое положение Дубно-Сестринской водной системы. В 1722 году Петр I поручает инженеру Георгу Вильгельму де Геннину, которого в России называли Вилим Иванович Геннин спроектировать строительство водного канала, который мог бы соединить Москву-реку с Сестрой рекой и дальше с верховьями реки Волги.

Вилим Иванович Геннин (1676–1750 гг.). Из биографии.

Георг Вильгельм де Геннин был принят на русскую службу самим Петром I 1697 году во время его поездки в составе «Великого посольства» в Амстердам. Он исполнял самые разнообразные обязанности, и занимает разнообразные должности. Будучи одним из лучших инженеров и артиллеристов тогдашней России, он строил крепости, достраивал пушечно-литейный завод и пороховые заводы в Петербурге. В 1713 году он был назначен Олонецким комендантом и начальником заводов, в крае. Петр Великий высоко ценил знания и преданность Геннина. В. И. Геннин наметил удобное место для устройства водной коммуникации от реки Москвы до Рогачевской пристани на реке Сестре. Преодоление встречавшихся на пути возвышенностей Геннин намечал разрешать при помощи шлюзов. Для этого надо было построить свыше ста двадцати семи (127) шлюзов. Ввиду крайнего несовершенства тогдашних технических средств, сооружение такого канала в Петровскую эпоху представлялось

задачей чрезвычайно сложной, как в техническом, так и в производственном отношении. Поэтому постройка канала была тогда отложена, а Вилим Ивановича направили на уральские заводы, которые он возглавлял в течение двенадцати лет.

Вторая попытка строительства канала была принята через 100 лет при Николае I.

НИКОЛАЙ I (1796-1855 гг.). Из биографии.

Российский император с 1825, третий сын императора Павла I, почетный член Петербургской АН (1826). Вступил на престол после внезапной смерти императора Александра I. Подавил восстание декабристов. При Николае I была усилена централизация бюрократического аппарата, создано Третье отделение, составлен свод законов Российской империи, введены новые цензурные уставы (1826, 1828). В 1837 открыто движение на 1-й в России Царскосельской ж.-д. Были подавлены Польское восстание 1830-1831, революция в Венгрии 1848-49. Важной стороной внешней политики явился возврат к принципам Священного союза. В период царствования Николая I Россия участвовала в войнах: Кавказской войне 1817-64, русско-персидской войне 1826-28, русско-турецкой войне 1828-29, Крымской войне 1853-56. Царствование Николая I закончилось крупнейшим внешнеполитическим крахом. Крымская война 1853-56 годов продемонстрировала организационную и техническую отсталость России от западных держав, привела к ее политической изоляции. Тяжелое психологическое потрясение от военных неудач подорвало здоровье Николая, и случайная простуда весной 1855 стала для него роковой.

Рост экономики Всероссийского рынка и торговли в 19 в. потребовали улучшения средств передвижения и перевозки товаров. Речные торговые дороги были удобными и сравнительно дешевыми. Канал был спроектирован генерал-майором Михаилом Николаевичем Бугайским и предназначался он для того, чтобы доставлять камень и стройматериалы для строящегося храма Христа Спасителя в Москве, а также для доставки дров.

Бугайский М. Н. (1798-1882 гг.). Из биографии.

Михаил Николаевич Бугайский родился в 1798 году в сельце Быково Дмитровского уезда. В 1814 году поступает в Институт

корпуса путей сообщения. Михаил Бугайский окончил институт в 1817 году и был произведен в поручики Корпуса инженеров путей сообщения. Его служба началась с надзора за работами при возведении перекрытий для крыши Манежа в Москве. Дальше он руководит строительными работами в новгородских военных поселениях, строительными работами в Одессе, работами на реке Дон. Способности и знания М. Н. Бугайского не остались незамеченными и в 1824 году поручают составление проекта соединения рек Москвы и Волги. После утверждения представленной работы, он был назначен управляющим работами по ее осуществлению. Последние годы жизни Михаил Николаевич Бугайский провел в Быкове. Умер он в 1882 году и похоронен в ограде церкви Введения на Черногряжском погосте.

В 1826 году начались строительные работы в верховьях реки Сестры. Созданы были плотина, водохранилище «Подсолнечное» (чаще именуемое озером Сенежским), на реках Сестре и Истре воздвигли шлюзы. На строительстве канала работали военнослужащие (16-й дивизии) и три тысячи крепостных крестьян, а также пленные поляки (после кроваво подавления польского восстания 1831 года). Здесь отбывал свое наказание талантливый молодой поэт А.И. Полежаев, отданный в 1826 году распоряжением Николая 1 «под строгое наблюдение» унтер-офицером в пехотный Бутырский полк за «возмутительную» поэму «Сашка». К 1844 году было израсходовано 2, 5 миллиона рублей серебром и выполнена половина намеченного, но в 1844 году началось строительство Николаевской (с 1923 года — Октябрьской) железной дороги. Строительство железной дороги сделало, с экономической точки зрения, строительство канала бесперспективным — грузоперевозки в большей степени пошли по железной дороге. Строительство канала было прекращено. Системой пользовались около десяти лет, в основном для сплава леса. В январе 1860 года ее закрыли. Тем и завершилась вторая попытка строительства канала.

К идее строительства канала Москва-Волга вернулись в начале XX века. К этому времени Москва стала крупнейшим промышленным городом с населением свыше 1,5 млн. человек. Воды рек, протекающих через Москву и около нее, не хватало для снабжения большого города. Вся городская сеть давала населению три с половиной миллиона ведер воды в сутки, очень

мало. А еще о себе давала знать промышленность, которая потребляла все больше и больше воды. Перед Городской Думой встал вопрос о новых источниках водоснабжения. Начались изыскательские и проектные работы, но Октябрьская революция 1917 года и последовавшая за ней Гражданская война не позволили продолжать работу, проблема осталась неразрешенной.

Москва ставшая столицей государства начала быстро развиваться. В двадцатые годы Москва-река в черте города быстро обмелела, ее глубина не превышала ста-ста двадцати сантиметров. Русло заиливалось, пересекалось бесчисленными отмелями. По Москве-реке ходили только плоскодонные лодки. В 1925 году к проблеме водоснабжения Москвы вернулись, вновь возобновились изыскания. К началу тридцатых годов река-Москва настолько обмелела, что ее переходили вброд напротив Кремля, где Большой Каменный мост. Вся водопроводная сеть подавала в город пятнадцать миллионов ведер воды. А население возросло до трех миллионов человек. На одного жителя Москвы приходилось примерно 88 литров воды в сутки, что было крайне мало. Если сравнить с другими городами то в Париже на одного жителя приходилось около-450 литров, а в Нью-Йорке-500 литров. И вот тогда взоры большевиков обратились к далекой от Москвы Волге. Только эта матушка-река могла спасти растущий город от безводья. Но Волга текла за бугром, севернее Клинско-Дмитровской гряды, высота которой достигала почти шестидесяти метров над уровнем реки-Москвы. Предстояло прорыть канал, чтобы соединить Волгу с Москвой-рекой. Канал задумывался, прежде всего, для снабжения столицы чистой питьевой водой и для обводнения самой Москвы-реки, для создания дешевого транспортного водного пути и для создания в пригородной зоне Москвы системы водохранилищ: Клязьминского, Учинского, Пяловского, Пестовского, Икшанского, Яхромского, Истринского. И так началась третья попытка строительства канала, который мог соединить верховья матушки Волги с Москва-рекой. Дорогой читатель предлагаю вам ознакомиться с хроникой строительства головного участка всего канала Москва-Волга Волжским гидроузлом. История строительства Волжского узла интересна, как с точки зрения судеб людей строивших его, так и с точки зрения технических решений по сооружению таких объектов Волжско-

го узла, как Волжская бетонная плотина, Ивановская ГЭС, намывная дамба, созданная способом гидромеханизации, шлюз № 1, туннель и других сооружений Волжского района гидросооружений.

История строительства Волжского узла не описана в литературе и эта первая попытка, дать почти за 70-летие существования историю создания Волжского узла и людей, участвующих в строительстве Волжского узла. Судьба многих из них была трагична, другие смогли сделать блестящую карьеру и получить правительственные награды.

Хроника Волжского района канала Москва-Волга

1931 год

15 июня. Заслушав доклад первого секретаря Московского комитета и Московского городского комитета ВКП (б) Лазаря Кагановича «О Московском городском хозяйстве и о развитии городского хозяйства СССР» принял решение о соединении Москва-реки с верховьями реки Волги. Из резолюции пленума ЦК ВКП (б): «ЦК считает необходимым коренным образом разрешить задачу обводнения Москвы-реки путем соединения ее с верховьем реки Волги и поручает московским организациям совместно с Госпланом и Наркомводом приступить немедленно к составлению проекта этого сооружения с тем, чтобы уже в 1932 году начать строительные работы по соединению Москвы-реки с Волгой». Строительство данного канала первоначально было поручено Наркомводу СССР.

1 сентября. Организовано Управление строительства канала Москва-Волга. Начальником Управления назначен Павел Яковлевич Бовин заместитель начальника Центрального управления речного транспорта Наркомвода СССР, главным инженером А. И. Фидман.

Из служебной карточки.

Фидман Александр Иванович родился 20 июля 1880 года в г. Одессе. Русский. Образование: высшее. Окончил реальное училище и Санкт-Петербургский институт инженеров путей сообщения. Специальность инженер строитель. Беспартийный. С 1904 г. по 1917 год работал начальником изыскания в Управлении Водным трестом. С 1919 г. по 1931 год начальник Донского водного строительства Свирстроя. Профессор, заведующий кафедрой гидротехнических сооружений Московского института инженеров транспорта. С 1931 по 1933 гг. главный инженер строительства Московско-Волжского канала. С 1933 по 1937 гг. главный инспектор Москва-Волгострой (МВС).

За выдающиеся успехи в деле строительства канала Москва-Волга награжден, орденом «Ленина».

1932 год

27 февраля. Постановлением Совета Труда и Оборона при СНК СССР строительство канала было включено в число «ударных объектов» второй пятилетки.

Май. Закончены геологические изыскания, на основании которых предложены три варианта строительства канала: Старицкий, Шошинский, Дмитровский.

Старицкий самотечный вариант канала был разработан инженером Авдеевым. Его идея состояла в том, чтобы на верхней Волге, примерно в 12 километрах от города Старица построить плотину высотой 40 метров, которая создала бы водохранилище объемом в 2,5 млрд. куб метров воды с большим затоплением земель. Из водохранилища вода по каналу длиной 230 км должна была идти в Москву-реку самотеком через Клин и Волоколамск. С выходом в Москву-реку у села Тушино. Но против Старицкого проекта выступили опытные гидростроители, свои доводы они представили начальнику Главэнерго Г. М. Кржижановскому, он согласился с ними. Его авторитет как гидростроителя был очень высок. На обсуждение Старицкого проекта Глеб Максимилианович высказался резко против данного проекта: «Я враг самотека, как в технической, так и в партийной жизни...». Осталось два проекта, которые мало чем отличались друг от друга, но надо было обсудить и выбрать самый лучший, самый экономичный и менее затратный. *Шошинский* вариант (с началом канала от устья реки Шоша) с механической подачей воды и лестницами шлюзов.

Дмитровский вариант предполагал механическую подачу воды и лестницами шлюзов через Клинско-Дмитровскую грядку (от московского района Тушино до устья реки Дубны, впадающей в Волгу).

20 мая. В Московском городском комитете партии состоялось расширенное совещание по рассмотрению предполагаемых вариантов строительства каналов: Старицкого, Шошинского и Дмитровского. Все три проекта были подвергнуты самому детальному обсуждению. Подавляющее большинство высказалось за Дмитровский вариант по следующим основным причинам:

1. Дмитровское направление канала давал наименьший

объем необходимых основных работ (земляных, бетонных и прочих); имел наименьшую высоту подлежащего преодоления водораздельного участка Клинско-Дмитровской гряды.

2. Дмитровский вариант канала был дешевле других, как в отношении строительной стоимости всего сооружения, так и стоимости прохода кубометра воды, подаваемой по каналу в город, а также стоимости прохода судов и транспортных грузов.

3. В отношении подачи воды в город для водоснабжения, а также обводнения главнейших притоков реки Москвы, Яузы и Лихоборки, Дмитровский вариант предполагал более простые и удачные решения.

4. В транспортной части Дмитровское направление позволяло подойти к действующей Мариинской водной системе и к городу Горькому (Нижнему Новгороду) по более короткому расстоянию, чем другие варианты канала. Это уменьшало продолжительность пребывания судна в пути по ряду основных маршрутов, что значительно удешевляло стоимость перевозок.

26 мая. Начальником строительства канала Москва-Волга назначен Л. И. Коган, за которым сохраняется и должность начальника Беломорстроя. Строительство канала передано от Наркомвода СССР Объединенному государственному политическому управлению (ОГПУ).

Из служебной карточки.

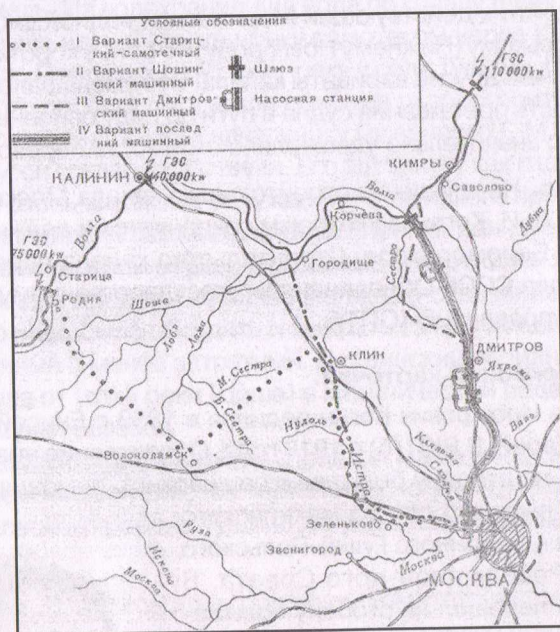
Лазарь Иосифович Коган родился в 1889 г. Енисейской губернии. Еврей. В ВКП (б) с 1918 года. Образование низшее. До перехода на сторону большевиков анархист, помощник председателя высшего органа махновского движения – Районного Гуляй-Польского Военно-Революционного Совета. В 1918 году перешел на сторону большевиков. Начальник Особого отдела IX армии, заместитель начальника войск ОГПУ. Один из организаторов ГУЛАГа. Награжден орденом «Ленина» за строительство Беломорканала. 9 августа 1936 года освобожден от должности начальника МВС в связи с назначением Когана



заместителем наркома лесной промышленности СССР. За выдающиеся успехи в деле строительства канала Москва-Волга Лазарь И. Коган награжден орденом «Красной Звезды».

Арестован 26 декабря 1938 года. Военной коллегией Верховного Суда СССР осужден к ВМН. Второго марта 1939 года расстрелян. Реабилитирован 1956 году.

1 июня. Вышло постановление СНК СССР № 859, в котором ставилась задача: «Немедленно приступить к сооружению водного канала Волга-Москва, утвердив Дмитровский вариант направления этого канала. Работы по сооружению канала закончить к ноябрю месяца 1934 года». На трассе канала Москва-Волга широким фронтом начались изыскательские, проектные и почти одновременно первые строительные работы.



Варианты трассы канала

8 июня. Начальник строительства канала Москаналстроя Л. И. Когана своим приказом утвердил схему деления строительства на строительные участки, и определил постоянное место Управления строительства канала город Дмитров.

19 августа. В Дмитров переведены все Управления строительства канала. Древний город Дмитров становится «столицей» строящегося канала Москва-Волга.

14 сентября. На территории Московской области в г. Дмитрове организовывается *Дмитровский исправительно-трудовой лагерь ОГПУ* для обслуживания строительства канала.

Свидетельствует документ.

Приказ ОГПУ № 889/с «**Об организации Дмитровского ИТЛ ОГПУ**» от 14 сентября 1932 года.

1. Сформировать на территории Московской области Дмитровский исправительно-трудовой лагерь ОГПУ с расположением Управления в городе Дмитрове.

2. Отделу Кадров ОГПУ произвести укомплектование Дмитровского лагеря ОГПУ

Зам. Председателя ОГПУ Г. Ягода

ГА РФ. Ф. Р-9402. Оп. 1а. Д. 2. Л. 78. Типографический экземпляр.

Октябрь. В Дмитровский исправительно-трудовой лагерь ОГПУ начали поступать первые заключенные из других лагерей ГУЛАГа.

31 октября. Вышел приказ ОГПУ № 1005 подписанный заместителем председателя ОГПУ Г. Г. Ягодой, о котором говорилось, «что строительство канала Москва-Волга возложено на ОГПУ».

1933 год

11 апреля начались земляные работы на 1-ом опытном километре канала между Дмитровом и Яхромой.

Лето. После проведенных топографических и гидропроектных работ рабочими на берегу реки Сестры был установлен разбивочный столб с надписью: «**МВС. 1933 год. Ось канала. Вариант Иваньково**».

21 сентября. Из города Кимры на моторной лодке прибыли в деревню Иваньково первые организаторы строительства Вол-

жского узла канала Москва-Волга. Их было семь человек. Группу возглавил Карл Карлович Крипайтис, почетный чекист, один из лучших строителей Беломорстроя. С ним приехали: инженеры Лисицын, Беккаревич, специалист по техснабжению Гольдельман, бухгалтер Богданов и другие.

Из служебной карточки.

Крипайтис Карл Карлович родился 10 декабря 1894 года в городе Риге. Литовец. Образование: окончил 3-и класса городской школы. Трудовую деятельность начал в 1908-году черно-рабочим в г. Риге. С 1914 по 1917 год находился в царской армии.



С 1917 по 1918 год принимал участие в Гражданской войне. Член ВКП (б) с 1918 года.

В органах ВЧК-ОГПУ с 1-го октября 1918 года. Участвовал в строительстве Беломорканала. С 1933 года по 1938 год Крипайтис работает на строительстве канала Москва-Волга в Волжском районе, где прошел путь от начальника 2-ого участка до помощника начальника, и заместителя начальника Волжского района строительства канала Москва-Волга. Звание лейтенанта Государственной Безопасности присвоено.

Награды. Награжден боевым оружием за борьбу с контрреволюцией. Знак «Почетный чекист». Каналоармейским значком «Строителя Беломорстроя». За ударную работу на строительстве канала Москва-Волга награжден орденом «Трудового Красного Знамени».

Из воспоминаний К. К. Крипайтиса: «Мы приехали сюда в сентябре 1933 года. Нас было семь человек. Что здесь было? Была деревня Ивановково и кругом лес. В деревне нас приняли неважно. Собрали мы сход, рассказали о строительстве. Нам не верили и говорили, что ничего из этого дела не выйдет. При-

ехали мы на пустое место. Железной дороги здесь не было. На всей стройке шла работа, а здесь ее нужно было только начинать».

Материал из газеты «Москва-Волгострой» Орган Управления строительства МВС и Дмитлага НКВД СССР за 1937 год.

23 сентября. Начальником Дмитлага и одновременно заместителем начальника МВС «с оставлением заместителем начальника ГУЛАГа» назначен С. Г. Фирин.

Из служебной карточки.

Семен Григорьевич Фирин-Пупко. Родился в 1898 году в г. Вильно. Еврей. Образование: среднее. Свободно владел шестью иностранными языками. В ВКП (б) с 1918 года. Участник Гражданской войны – командир партизанского отряда. С 1920 по 1933 гг. на разведывательной работе в Западной Европе. С января 1933 года начальник Бел-Балтлага. С сентября 1933 года по апрель 1937 года – начальником Дмитлага. Награжден орденами «Ленина» и «Красного Знамени», двумя знаками «Почетный чекист». С. Г. Фирин был арестован 28 апреля 1937 года. Решением ЦИК СССР от 7 июня 1937 года Семен Фирин был лишен орденов «за предательство и контрреволюционную деятельность». 14 августа 1937 года был осужден «в особом порядке» и в тот же день расстрелян. Реабилитирован в 1956 году.



25 сентября. В район строительства у деревни Ивановково причаливают две баржи. По трапам сходят человек триста в коричневых бушлатах и несколько человек в шинелях с красными петлицами. Это пришел первый этап каналоармейцев.

Из воспоминаний К. К. Крипайтиса: «Нам негде было поместить их. Мы поселили людей на бывших дачах фабриканта Мамонтова. Стали мы разбивать лагерь на правом берегу Волги, там, где сейчас второй участок. Разбили первые четыре па-

латки. Нужно было строить - значит, нужен был лес. Мы жили в лесу, а рубить его не имели право. Первый лес для строительства нашего узла нам привезли с Шошинского лесного завода. Это 60 километров от нас по Волге. Стали прибывать грузы для строительства. Они поступали на пристань. Но пристань была в Никольском, а строительство началось в Иванькове. Наркомвод обещал нам дать катер для перевозки грузов. Мы этот катер ждали, ждали так и не дождались. Я послал, людей в Никольское, они сняли, там пристань перетащили, сюда. Мы прицепили ее к правому берегу, и работать стало легче». Так среди болотистого леса каналоармейцы на правом берегу реки Волги был основан лагерь.

Материал из газеты «Москва-Волгострой» Орган Управления строительства МВС и Дмитлага НКВД СССР за 1937 год.



Начало работ в Волжском районе. Рытье котлована.

26 сентября. При Управлении строительства канала Москва-Волга создается отдел переноса селений, который возглавил Паплинский Б.В.

Свидетельствует документ.

Приказ № 152 от 26 сентября 1933

По Управлению строительства канала Москва-Волга
Для организации и руководства работами по переносу строений из зоны затопления и санитарной зоны на трассе канала

ПРИКАЗЫВАЮ:

Начальником группы по переносу строений назначается инженер-конструктор отдела гражданских сооружений производственного отдела товарищ Паплинский Б. В.

Начальник строительства канала М-В Коган



Из служебной карточки.

Паплинский Бронислав Викторович. Родился 1888 году в Волынской губернии. Поляк. Образование: среднее, окончил Ростовское техническое училище. Специальность строитель. Беспартийный. На строительстве канала Москва-Волга работал с 1934 года по 1937 год. За выдающиеся успехи в деле строительства канала Москва-Волга Паплинский Бронислав Викторович награжден орденом «Трудового Красного Знамени».

3 декабря. Постановлением СНК СССР № 2620 главным инженером строительства канала Москва-Волга был назначен Сергей Яковлевич Жук.

Свидетельствует документ.

«Совет Народных Комиссаров Союза ССР постановляет:
Назначить тов. Жука С. Я. Главным инженером по строительству Московско-Волжского канала».

Зам. Председателя Совета Народных Комиссаров СССР

В. Куйбышев

Зам. Управляющего Делами Совета Народных Комиссаров СССР

Г. Леплевский

ГА РФ. Ф. Р-54446. ОП. 1. Д. 81. Л. 138. Подлинник.



Из служебной карточки.

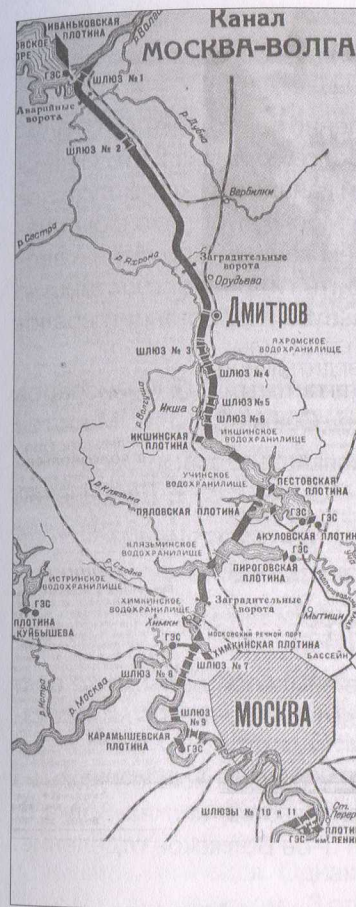
Жук Сергей Яковлевич. Родился в 1892 году в г. Киеве. Русский. В 1917 г. окончил Петербургский институт инженеров путей сообщения по специальности проектирование и строительство водных путей и гидросооружений; действительный член Академии наук СССР (1953 г.), генерал-майор инженерно-технической службы. Выдающийся инженер-гидростроитель, талантливый организатор крупнейших гидротехнических строек. Сергей Яковлевич руководил изыскательскими, проектными, научно-исследовательскими работами

и строительством гидротехнических сооружений канала Москва-Волга, Волго-Донского судоходного комплекса и Цимлянской ГЭС, ГЭС на Волге: Угличской, Рыбинской, Волжской (Куйбышевской), Жигулёвской (Сталинградской), участвовал в проектировании и строительстве Беломорско-Балтийского канала. Внес крупный вклад в создание школы советских гидротехников и гидроэнергетиков. В течение длительного времени С.Я. Жук возглавлял творческий коллектив, родившийся из изыскательских, проектных и научно-исследовательских подразделений Управления строительства канала им. Москвы и составивший ядро крупного проектно-изыскательского и научно-исследовательского института «Гидропроект», которому в 1957 году было присвоено имя С.Я. Жука.

Награжден: тремя орденами «Ленина», орденом «Красного Знамени», «Трудового Красного Знамени», двумя орденами «Красной Звезды» и медалями Советского Союза, Герой Социалистического Труда (1952 г.), лауреат двух Государственных премий в 1950 и 1951 годах.

3 декабря в Волжском лагере состоялось совещание инженерно-технического персонала о значении Волжского узла.

Из воспоминания каналоармейца-техника П. Б. Кланга: «Северный район. Вблизи деревни Ивановково. В одной из двух палаток нового лагеря – совещание. Вызвали техников, десятников, прорабов. В набитой людьми палатке душно и мутно



от махорочного дыма. За грубым столом сидит президиум: Крипайтис, Авдулин, Миротин, старший прораб Марков, бригадир Дробов, десятник Книжников. Поблескивает очками худой, затаенный в кожанку, Лисицын. Говорит Крипайтис – начальник 1-го Волжского отделения. Скупой на слова он, как бы с трудом разжимая челюсти, энергично взмахивая рукой, излагает программу работ. Шлюз, плотина, дамба, аванпорт, ГЭС. Доклад чрезвычайно важен. Никто нечего не знал о предстоящей работе: проявлялись случайными разговорами и догадками. Доклад пестрел цифрами объемов земляных и бетонных работ. Многим из присутствовавших были странными и загадочными очертание будущих сооружений. Канал был немислимой сказкой!

– Мы стоим в голове канала, – говорил Крипайтис, – от нас возьмет начало величайшее сооружения нашей эпохи. От нас пойдет к Москве волжская вода,

и берега ее обратятся в цветущий сад. Пойдут корабли. Людям трудно было поверить в эту чудесную страну водоемов, дамб и плотин. Трудно было стать выше сегодняшней заботы о теплом угле, о рыбе, о пайке хлеба.... Мало кто верил в канал».

Материал из журнал Дмитлага «На штурм трассы» 1936 год.

7 декабря выходит Постановление Совета Народных Комиссаров Союза ССР № 2640 **«О канале Москва-Волга».**

Свидетельствует документ.

«Совет Народных Комиссаров Союза ССР постановляет:

1. Одобрить трассу и основные сооружения строительства. Пятый пункт данного постановления непосредственно касался Волжского района.

5. Считать, необходимым немедленно приступить к постройке Ивановской плотины на реке Волге. Учитывая, что Ивановская плотина связана с системой канала Москва-Волга, поручить строительство этой плотины Москволгострою с окончанием ее одновременно с окончанием канала. При Ивановской плотине на реке Волге построить гидроэлектростанцию мощностью 60 тысяч квт. Строительство гидроэлектростанции возложить на Москволгострой.

Председатель Совета Народных Комиссаров
Союза СССР В. Молотов

Зам. Управляющий Делами Совета НК
Союза ССР Г. Леплевский

ГА. РФ. Фонд. Р-5446. Оп. 1. Д. 81. Л. 168-169. Подлинник.

1934 год

7 января. Началось возведение земляной перемычке вокруг котлована будущей бетонной плотины Волжского гидроузла.

9 января. О трудностях Волжского района можно узнать из выдержки приказа начальника строительства Москва-Волга Л. Когана, который 9 января посещает 1-ое Волжское отделение.

Свидетельствует документ.

Приказ № 3 от 9 января 1934 года

По Управлению строительства канала Москва-Волга. Обследованием 1-ого Волжского отделения мною установлено:

1. Центральный аппарат строительства и лагеря недооценивает масштабов и технической сложности Волжского узла. Точно также Центр всерьез не задумывается над сроком, в течение которого этот важнейший узел должен быть построен.

2. Окраинное положение 1 отделения, его оторванность от железной дороге и все трудности, проистекающие из этого, - не нашли своего отражения в Центральном аппарате. В резуль-

тате такого общего отношения к Волжскому узлу оказалось, что по ряду отдельных строительных работ этот участок оказался буквально в угрожающем положении. Несчастье 1-ого отделения, видимо, в том, что оно расположено не по дороге на Москву, куда чаще и охотнее ездят наши начальники. Рабочей силой, особенно квалифицированной, 1-ое отделение не обеспечено, а между тем именно оно, по гидрологическим условиям, требует в этом отношении исключительного внимания. Какой общий тон и темпы могут быть на строительстве при керосиновой лампочке, да и то не всегда обеспеченной керосином.

Начальник строительства Коган

17 января. Организован Северный район строительства в составе 1-го и 3-ого отделения (левый берег Волги, правый берег Волги, Карманово, Запрудня) с центральным аппаратом в деревне Иваново.

Начальником Северного района назначен К. И. Вейс.

Из служебной карточки.

Вейс Карл Иванович родился 9 октября 1893 года в Курлянской губернии. Латыш. Беспартийный. С 1918 года до 1926 года состоял в ВКП (б). С 1914 г. по 1917 год находился в царской армии. В 1917 году К. И. Вейс вступил в ВЧК, где до 1926 года являлся комендантом ВЧК-ОГПУ. Постановлением Коллегии ОГПУ от 31 мая 1926 года комендант ВЧК-ОГПУ Вейс К. И. приговорен к лишению свободы на 10 лет за связи с сотрудниками иностранных миссий. Осужденный Вейс действительно начал отбывать свой срок. Однако уже 18 октября 1929 года его назначают начальником - 3-ого отдела УСЛОН, 10 июня 1930 года - становится начальником - 5-ого отделения Соловецкого лагеря, а с 11 сентября Вейс работает помощником начальника Свирлага по производственной работе. И, наконец «за большие заслуги» Карла Ивановича 11 февраля 1933 года направляют на ударную стройку второй пятилетки помощником начальника Дмитлага. Затем последует, новое назначение Вейса. Приказом по Дмитлагу № 8 от 15 января 1934 года он назначается начальником Северного района. Приказом по Дмитлагу № 94 от 28 апреля 1935 года Вейс К. И. освобождается от занимаемой должности начальника «Соревнование» с отзывом в распоряжение Дмитлага. Приказом № 109 от 17 мая 1935 года он откоманди-



рован в ГУЛАГ НКВД СССР. Умер в 1936 году.

27 января. Президиумом ЦИК Союза ССР утверждает значок «Лучшего ударника строительства канала Москва-Волга».

Первыми каналоармейцами Волжского района награжденными значком «Ударник МВС» были:

1. Созерико Абиевич Икаев - землекоп из отряда «Красный ударник» – 8 апреля 1934 года;

2. Начальник отряда тридцатипятичников заключенный Лазарев

Анушеван Алексеевич. – 8 апреля 1934 года;

3. Начальник 1-го украинского отряда «За нову людину» заключенная Тасарская Галина Васильевна – 30 июля 1934 года;

4. Начальник 5-го отряда «Перекоп» 1-го участка Волжского района заключенный Лучина 30 июля 1934 года;

5. Начальник Центрального городка 1-го участка Волжского района заключенный Хейфиц - 30 июля 1934 года;

6. Начальника 1-го хозрасчетного отряда 3-го участка Волжского района Бунина Г.В. – 30 июля 1934 года;

31 января. На левобережный участок прибывают лучшие трудколлективы района «Перекоп» и «За нову людину». Председатель трудколлектива «Перекоп» Лучина, начальником стройотряда «За нову

людину» Тасарская Г. В.

Из служебной карточки.

Тасарская-Писанская Галина Васильевна родилась в 1913 году в селе Миновка Полтавского района Харьковской области в семье кулаков. Украинка, беспартийная, одинокая. Окончила семилетку, поступила в Институт народного образования. Решила получить техническую специальность. Боясь, что кулац-



кое происхождение будет препятствовать, для поступления в ВУЗ решила подделать свои документы. За что была судима в августе 1933 года. Суд вынес приговор: «Четыре года тюремного заключения». Так Галина Тасарская попадает в Волжский район.

7 ноября 1935 года она досрочно освобождена и остается работать вольнонаемной на Волжском узле. Арестована по «делу Фирина» и 19 августа 1937 года Тасарская Галина Васильевна осуждена постановлением комиссии НКВД СССР и Прокурора СССР по статьям 58-8, 58-10, 58-11 УК РСФСР к расстрелу.



1 февраля. Штаб Северного района переносится из Иваново на левый берег в село Подберезье.

3 февраля. Под пение «Интернационала» начались работы на перемычке. Заместитель начальника района Прохорский поздравил каналоармейцев с началом работ, и сам вывез первую таску земли. И там, где он высыпал из этой тачки первую землю, должна быть возвыситься над Волгой могучая гордая перемычка. Для постройки перемычки необходимо вынуть 150 тысяч кубометров и насыпать насыпь 85 тысяч кубометров. Перемычка должна быть закончена к 1 апреля.

Из служебной карточки.

Прохорский Федор Трофимович родился в 1898 году в городе Тамбове, русский. Член КПСС с 1917 года. Образование – среднее. Окончил Тамбовский подготовительный коммунистический университет в 1921 году. В 1916 году он призван в царскую армию рядовым 7 запасного кавалерийского полка. В органах ВЧК-ОГПУ-НКВД-МВД с 1918 года. С февраля 1929 года по ноябрь 1933 года начальник отд. Северного исправительного трудового лагеря ОГПУ в городе Кемь Карельской АССР. С ноября 1933 года по 18 мая 1936 года заместитель начальника Волжского района. С 18 мая 1936 года по 2 августа 1937 года начальник Центрального района строительства канала Москва-



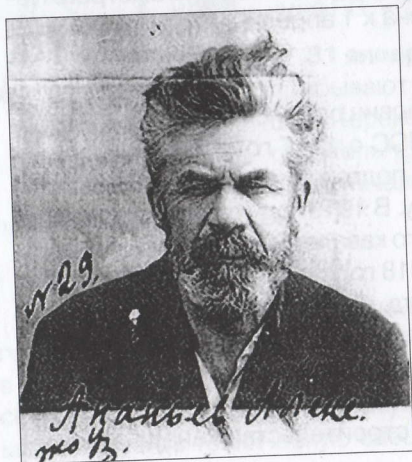
Волга. С 2 августа 1937 года по 25 августа 1937 года был начальником Дмитлага НКВД СССР. В системе ГУЛАГ находился до 1950 года. Умер в 1982 году. За выдающиеся успехи в деле строительства канала Москва-Волга Прохорский Федор Трофимович награжден орденом «Ленина».

5 февраля. Начальником работ левобережного участка назначен, герой Беломорстроя старший инженер А. Г. Ананьев.

Из служебной карточки.

Ананьев Александр Георгиевич родился 20 февраля 1877 года, в городе Новозыбкове Черниговской губернии. Образование: высшее. Окончил Николаевскую военную инженерную академию. Профессия инженер-гидротехник. Служил в Туркестанский военный округ. В 1913 году вышел в отставку в чине подполковника. Участвовал в Первой Мировой войне. Полковник. В Октябрьскую революцию командовал школой прапорщиков, оборонявших Зимний дворец. После революции работал в Москве и на Украине. Дважды арестовывался ВЧК-ОГПУ. По приговору Коллегии ОГПУ от 23 июля

1931 года, призван виновным по ст. 58-7 и 58-11 УК РСФСР, и приговорен к заключению в концлагерь, сроком на 10 лет. А. Г. Ананьев становится заключенным БелБалтлага. После окончания Беломорско-Балтийского канала Ананьев приезжает на Волгу. 5 марта 1935 года Александр Георгиевич Ананьев скоропостижно скончался. Определением № 305-Н Судебной коллегии по уголовным делам Верховного



Суда Узбекской ССР от 2 декабря 1957 года, постановление Коллегии ОГПУ от 23 июля 1931 года в отношении Ананьева Александра Георгиевича было отменено, и дело прекращено за отсутствием в его действиях состава преступления.

8 февраля. На левобережный участок прибывает коллектив «Красный ударник». Председатель трудколлектива А.А. Лазарев.

Из служебной карточки.

Лазарев Анушеван Алексеевич родился в 1907 году в городе Эрзеруме. Настоящая фамилия Эдбачьян. Неоднократно судим за грабежи и налеты. Дважды приговаривался к расстрелу. Бежал с поселения в Ленинградской области, а также из Дмитлага. После последнего побега ему «достался центральный штрафной изолятор» в Полуденовке и разговор с начальником Дмитлага Семеном Фириным. После разговора он организует отряд в количестве 470 человек и направляется в Волжский район. Слава об этом отряде гремела по всей трассе канала. Освобождение совпало с окончанием постройки канала. Арестован по «делу Фирина». 5 июня 1937 года Лазарев А. А. осужден постановлением комиссии НКВД СССР и прокурора СССР по статьям 58-8, 58-10, 58-11 УК РСФСР к высшей мере наказания. Определением судебной коллегии по уголовным делам Верховного суда СССР от 6 марта 1956 года реабилитирован.



21 февраля. Каналоармец национал из отряда Лазарева Созерико Икаев дает 315 процентов нормы.

Строки из биографии.

Созерико Абиевич Икаев. Осетин из аула Ардон, Северо-Кавказского края. Икаев попал в лагерь за нарушения постановления ЦИК ССР от 7 августа 1932 года. Попав, в отряд к Лазареву Созерико словно проснулся. Он стал изо дня в день повышать



свою выработку и вскоре стал непобедимым рекордистом Волжского района. Он сделал себе специальную «икаевскую» тачку. На Волге до сих пор любят шутить про эту тачку. *«Икаевская тачка многим икается до сих пор».* *«Мало каяться, надо Икаева переикать».* В икаевскую тачку вмещалось четверть кубометра грунта. Даже на самых тяжелых

грунтах – красной глине и черной морене – Созерику выполнял три нормы. Восьмого апреля 1934 года он был приглашен вместе с Анушан Лазаревым на первый Вселагерный слет ударников-националов. Велико было радостное удивление Икаева, когда он увидел в коридоре Дмитровского клуба свой гипсовый бюст, сделанный скульптором-каналоармейцем. Здесь ему был вручен значок «Ударника МВС», когда было, названо его имя весь зал поднялся на ноги и, стоя рукоплескал богатырю канала. Досрочно освободившись, и получив квалификацию шофера и тракториста Созерику Икаев, уехал на Родину.

27 февраля. Профтехкурсы Северного района впервые выпустили для перемычки 20 квалифицированных подрывников. Волга начала давать свои кадры.

4 марта. Вышел приказ №49 начальника Дмитлага и зам. начальника строительства Фирина. В котором говорилось: «Запоздалые с развертыванием работы в Северном районе создали серьезную угрозу всему дальнейшему ходу строительства канала Москва-Волга. Сейчас необходимы исключительные усилия для того, чтобы в кратчайший срок ликвидировать этот прорыв, угрожающей срывом сроков окончания всего канала».



5 марта. Из Центрального района направлен сводный отряд из лучших каналоармейцев в составе 1200 человек на строительство Волжской перемычки. Начальником отряда назначен испытанный ударник Перемота К. Я.

Из служебной карточки.

Перемота Константин Яковлевич родился в 1894 году, в селе Весекополье Харьковской области. Образование: сельская школа и курсы десятников в Дмитлаге. Принимал участие в Гражданской войне, в отряде Дыбенко. Против Краснова и Корнилова в 1918 году под Царским Селом. Рядовой матрос. С 1922 года по 1924 год председатель сельсовета. С 1924 года по 1927 год председатель кооперации. С 1927 по 1932 год зав. участком совхоза. В 1932 году осужден по ст. 104-97-182 УК сроком на 6 лет. Досрочно освобожден за ударную работу 5 мая 1934 года. Впервые вступил в органы ВЧК-ОГПУ 18 мая 1934 года. Работал в Центральном и Оревском районах строительства канала. После постройки канала он был откомандирован в Волголаг.

17 марта. Начаты работы по строительству десятикилометровой дамбы. Строительством дамбы руководит начальник отряда тридцатипятичников Анушеван Лазарев.

22 марта. Сводный отряд из Центрального района закончил работы на перемычке и направляется на свои участки. Это была первая победа ударников Волжского узла. За полтора месяца ударники левобережного участка Северного района возвели ответственнейшее сооружение Волжского узла Ивановскую перемычку в полтора километра длиной до отметки 119, а в головной части 120. Таких темпов, какие дали, ударники Волжского узла не знало строительство канала Москва-Волга. За полтора месяца пустынное побережье Волги превращено в целый городок, принявший до 6000 лагерников, причем параллельно шла горячая работа и по возведению этих построек, и по приемке этапов, и по сооружению перемычки. К утру 30 марта в полном объеме выполнены работы на перемычке.

30 марта к шести часам вечера лед с Волги был, сорван бурным паводком, и вода стала быстро прибывать, затопив все побережье Волги и нахлынув на перемычку со всех сторон.

Во ненастье, в непогодушку
Понахмурилась, насупилась
Осерчала Волга-матушка,
Потемнела в буйной ярости,
С ревом камни бьет прибрежные...

Кто посмеет силой смириться
С ней, царицей непокорною?!

Старинная народная песня, записанная в деревне Ивановке

Как это было?

К двум часам ночи 31 марта паводок достиг высшей отметки – 118,64 метров, поднявшись, таким образом, выше обычного уровня Волги на десять метров. К утру, вода понизилась до отметки 117,92 метров, – а затем стала вновь медленно прибывать, поднявшись в ночь на 1-е апреля до отметки 118,87 метров. Особенно напряженным было единоборство с водной стихией в течение суток 1 апреля, когда вода подступила – в некоторых местах к самым краям перемычки, и льдины огромными глыбами лезли на нее. Но Волге нигде не удалось перехлестнуть через перемычку! Ни одна капля весеннего паводка не попала в котлован. В ночь на 2 апреля вода стала медленно убывать, и к вечеру паводок упал до отметки 117,75 метров.

1 апреля. Закончена железнодорожная ветка Вербилки-Иваново. В 18 часов 45 минут к 2 участку подошел первый поезд с грузами для Волжского района.

2 апреля. Приказом по Управлению строительства канала Москва-Волга за ударную работу по созданию перемычки Волжский узел награжден переходящим Красным знаменем и духовым оркестром.

17 апреля. В деревни Иваново разобрана первая изба. Развертываются, работы по переносу деревни на четыре километра в сторону от строительства. Работами по переносу деревни Иваново руководил председатель колхоза «Большевик» Буланов Григорий Дмитриевич.

Из биографии.

Буланов Григорий Дмитриевич родился в 1904 году, в деревне Иваново, Корчевского уезда Тверской губернии, в бедной крестьянской семье. Окончил 3 класса сельской школы. Трудовую деятельность начал в 11-летнем возрасте, работая баш-



мачником. В 17 летнем возрасте участвовал в работе Комитета бедноты. В 1931 году избран председателем колхоза «Большевик». В 1940 году направляется для организации колхозов в освобожденные районы Карело-Финской АССР. Здесь его застает Великая Отечественная война. Воевал на Ленинградском фронте. Освобождал Прибалтику, Восточную Пруссию. Войну закончил в Кенигсберге. Награжден медалями: «За отвагу», «За оборону Ленинграда», «За взятие Кенигсберга», орденом «Красная Звезда». В 1946 году демобилизовался и вернулся в деревню Ново-Иваново. Умер в 1978 году.

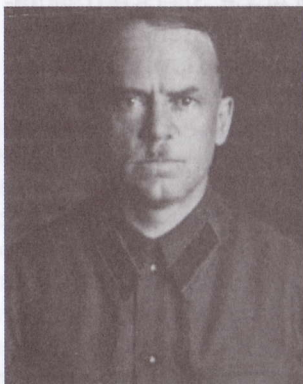


Разбор домов в деревне Иваново

Крестьянские дома в разобранном виде при помощи лошадей перевозились, на участок «Любомилловской дачи». Ветхие дома И. В. Жукова и П. И. Широкова были разобраны и вновь построены.

Воспоминание И. К. Федотова жителя деревни Иваново: «Как снимались, спрашиваешь? Известно с насиженного места нелегко. Приехало начальство, созвали народ в Совет и сказывают: так и так, пожили здесь, а теперь – довольно! Как же то так – думаю? Я здесь родился, вот на этой улице с мальчишками в бабки играл, вырос, оженился, детей вывел, бородой оброс, а ныне вдруг – на новое место! Да я там и ступить не сумею. Вот, - думаю, перед окном верба стоит. Вместе со мной росла, привык я к ней, как к родному брату. Выглянешь в окошко и видишь ее – вербу..... А нынче вдруг – не станет вербы, как так! Ну, ничего снялись. Избу поставили мне каналармейцы

хорошо, на веселом месте поставили. Спасибо им...А верба, конечно, погибла. Досель мне жалко вербы». После переноса деревня получила новое название Ново-Иваньково.



28 апреля. Начальником Волжского района и работ назначен Шапошников Н. Ф.

Из служебной карточки.

Шапошников Николай Федотович родился 9 декабря 1891 года в городе Гурьеве Уральской области. Профессия инженер-гидротехник. Образование: высшее. Окончил институт инженеров путей сообщения в Ленинграде. Член ВКП (б) с 1920 года. В органах ОГПУ-НКВД СССР с

октября 1932 года. С 1934 по 1936 год начальник района и работ Волжского района. В 1936 году начальник сооружений Сестринских дамб района «Техника». За активное участие в строительстве канала Москва-Волга награжден орденом «Трудового Красного Знамени». В 1950 присвоено звание «инженер полковника». Уволен в запас 1954 году.

15 мая. Образован отдельный Волжский район в состав, которого вошли Волжский узел и район «Техника». Завершено переселение деревни Ивановково на новое место. На территории шлюза № 1 начаты экскаваторные работы.

17 мая. Начато строительство Ивановковской гидроэлектростанции.

19 мая. Строящийся канал посещает «железный зампред» ОГПУ СССР Ягода Г. Г.

Из служебной карточки.

Ягода Генрих Григорьевич родился в 1891 году семье мелко-ремесленника. Еврей. В ВКП (б) с 1907 года. Образование: 8 классов гимназии (экстерном). В органах ВЧК-ОГПУ-НКВД с 1919 года. С 1934 года по 1936 год нарком внутренних дел СССР. С 1936 года по 1937 год нарком связи СССР. Арестован 28 марта 1937 года. В 1938 году он приговорен к высшей мере наказания. Расстрелян. Звание: генеральный комиссар Государственной Безопасности. Награды: орден «Ленина», два ордена «Бое-

вого Красного Знамени», орден «Трудового Красного Знамени ЗСФСР», два знака «Почетный работник ВЧК-ГПУ», знак «Почетный работник РКМ». Не реабилитирован.

1 июня. В Дмитрове открылся первый Вселагерный слет ударников-тридцатипятичников. Пролетарский писатель М. Горький прислал приветствие к участникам слета: «Пора вам, ребята, понять, что, воруя теперь, в наши дни, воруют у государства, что сегодняшние воры – враги уже не маленькой кучки крупных грабителей, а враги 170 миллионов рабочих и крестьян, которые героически создают новое небывалое в мире государство. В этом государстве честных тружеников не может быть места ворами, лентяям, лодырям и всяким паразитам трудового народа. Чем скорее вы поймете это, тем лучше будет, вам, тем быс-



трее примет вас в свою среду 170- миллионный талантливый, героически создающий новую жизнь, великий, разноплеменный народ Союза Социалистических Советов. Желаю вам успеха и бодрости в вашей большой работе».

14 июня. Прошел первый районный слет ударников Волжского района. В котором принял участие начальник Дмитлага НКВД СССР Семен Григорьевич Фирин. В это время в Волжском районе находилось 500 заключенных женщин, из них 100 националок и 130 тридцатипятиниц.

5 июля. В котловане Волжской плотины начал работу первый советский экскаватор «Ковровец».

11 июля. Волжский район за производственные успехи награжден «Красным Знаменем строительства».

10 августа. Строительство канала посетил секретарь ЦК ВКП (б) Л. Каганович, нарком Ягоды, зам. наркома внутренних дел СССР Аграновым, Генеральным секретарь ВЛКСМ Косаревым, секретарь МК ВКП (б) Хрущевым, секретарь МК ВКП (б) Михайловым и председатель Мособлисполкома Филатовым. Они осмотрели работы Хлебнинского, Центрального, Северного и Волжского районов.

Свидетельствует документ.

«Члены правительства в 14 часов прибыли на станцию Соревнования, где их встретил начальник Северного района тов. Вейс, зам начальника района Данилов, начальник работ района т. Невинский. Начальник Северного района т. Вейс отдал рапорт наркому Ягоде. Члены правительства в сопровождении т. Когана, Фирина, Жука и Матчета выехали в Волжский район. На Волге члены ЦК и правительства осмотрели производство работ на первом участке, т.е. земляные работы в котловане под Волжскую плотину. Здесь т. Каганович и Ягода дали ряд указаний по поводу организации экскаваторных работ. Около четырех часов т. Каганович, Ягода и другие выехали в город Дмитров. В 5 часов 30 минут вечера в клубе в городе Дмитрове состоялось совещание руководящих работников строительства и лагеря, на котором выступили т. Каганович, Ягода и Коган. В 9 часов вечера члены ЦК и правительства выехали в Москву.

Материал из журнал Дмитлага «На штурм трассы» за 1934 год.

16 августа. Западная часть котлована Волжской бетонной плотины подготовлена к укладке бетона. Первые кубометры бетона уложены в третью секцию.

12 сентября. Завершены земляные работы на 1-ом километре канала между Дмитровом и Яхромой.

6 ноября. Закончена и сдана в эксплуатацию Волжская районная ТЭС.

В декабре месяце отряд «За нову людину» под руководством Тасарской Галины становится на бетонные работы Волжской плотины.

1935 год

2 января. Для сооружения Волжской бетонной плотины начато строительство огромного бетонного комбината.

21 апреля. Экскаватор «Ковровец» дал наивысшую по тем временам выработку 1580 кубометров грунта в Волжском районе.

1 мая. Вступил в эксплуатацию Волжский бетонный комбинат. Этот комбинат был первым в Советском Союзе по своей производительной мощности.

1 июля. Волжская районная агитбригада отметила двухлетия своего существования. Руководителем Волжской районной агитбригадой был Н. Н. Жигульский.



Из служебной карточки.

Николай Николаевич Жигульский родился в 1906 году, в Сибири, когда отец отбывал каторгу. Писать начал с 18 лет, но уголовное прошлое с 1922 года тащило за ним по пятам. Жульничал, носил несколько выдуманных фамилий. Под чужим именами пытался печататься. Попав, на строительство канала Москва-Волга, он называется своим именем. С мая 1934 года руководит Волжской агитбригадой. В 1935 году Николай Жигульский выпускает сборник стихов «Строится жизнь», в библиотеке «Перековке». За свою деятельность в скорейшей перековке лагерников Николай Николаевич Жигульский награждается значком «Ударника МВС». Отбыв, наказание он становится сотрудником отдела печати Дмитровского исправительно-трудового лагеря НКВД СССР. 21 августа 1936 года Н. Н. Жигульского принимают кандидатом в Союз писателей СССР. Арестован 17 мая 1937 года по «делу Фирина». Николай Николаевич Жигульский был расстрелян 6 июня 1937 года, как участник контрреволюционной организации, «ставшей своей целью уничтожение руководителей партии и правительства». Реабилитирован.

5 июня. Вышел первый номер многотиражной газеты «Волжская плотина».

8 июня. Отряд бетонщиков Галины Тасарской дал рекордную выработку, уложив за сутки 2093 кубометра бетона установив тем самым Всесоюзный рекорд.

22 июня. Бетонные работы на Ивановской плотине продолжались круглые сутки.

5 июля. Выходит постановление Центральный штаб строительства:

Учитывая в первую очередь инициативу и активность, проявленную районами в соревновании и ударничество за выполнение июньского плана, объемы и производственные показатели по основным видам работ и механизации, успехи, достигнутые по рационализации, технике безопасности, по борьбе с отказчиками, а также по быту и массовой культурно-воспитательной работе, **ЦЕНТРАЛЬНЫЙ ШТАБ ПОСТАНОВЛЯЕТ:**

1. Переходящее красное знамя МВС и Дмитлага НКВД и 5000 рублей присудить **ВОЛЖСКОМУ РАЙОНУ.**

13 июля. Заместителем начальника Дмитровского ИТЛ и начальником 3-го отдела Дмитлага назначен Сергей Васильевич Пузицкий. Легендарный чекист С. В. Пузицкий в 1920 году был одним из организаторов известных операций «Трест» и «Синдикат».



Из служебной карточки.

Пузицкий Сергей Васильевич родился в 1895 году семье педагога. Русский. Образование: гимназия; юридический ф-т МГУ им. М. В. Ломоносова. Член ВКП (б) с 1921 года. В органах ВЧК-ОГПУ-НКВД: с 1921 года. С 13 июля 1935 года по 28 апреля 1937 года зам. начальника. Дмитровского ИТЛ НКВД, начальник 3 отделение (оперативно-чекистского).

Звание: комиссар ГБ 3 ранга. Награды: дважды награждался орденом «Боевого Красного

Знамени», имел два знака «Почетного чекиста».

Арестован 28 апреля 1937 года; приговорен Комиссией НКВД и Прокурора СССР 19.06.1937 к ВМН. Расстрелян. Определением Военной коллегией Верховного суда СССР от 02.06.1956 приговор отменен и дело прекращено за отсутствием состава преступления. Реабилитирован.

7 августа. Приказом по МВС № 245 станция «Карманово» и «Волжская плотина» Волжской железной дороги переименованы в станции «Техника» и «Большая Волга».

Свидетельствует документ.

Название районов «Большая Волга», «Техника», «Темпы», «Соревнование» возникли не случайно. Когда-то все четыре района составляли один общий: Северный район строительства канала. Затем Северный район разукрупнили. Нужно было дать названия новым районам. На помощь пришел лозунг, который гремел по всей трассе: «Соревнование, умноженное, на темпы с использованием техники до дна решает успех Большой Волги». По районам были названы и железнодорожные станции на ветке, связавшей штаб строительства, расположенный в Дмитрове, с Волжским гидротехническим узлом. Названия железнодорожных станций в дальнейшем дали названия и будущим поселкам.

9 августа. Строительство Волжского узла посещает народный комиссар НКВД СССР Г. Г. Ягода. Нарком Ягода в сопровождении начальника строительства Когана и заместителем начальника ГУЛАГа и начальника Дмитлага НКВД Фирина, главного инженера Жука, заместителя начальника строительства Яфедова ознакомились с ходом работ в районах Волжском, Темповом, Соревнования и Центральном. В Волжском районе нарком ознакомился с оборудованием и работой нового бетонного комбината. На этом, прекрасно организованном слаженном производстве народный комиссар Ягода наблюдал весь технологический процесс: работу ленточных транспортеров, бетономешалок и подачу бетона в бункера, и блоки плотины. Товарищ Ягода отметил выгоду для строительства подобных хорошо механизированных бетонных заводов и предложил руководству строительства учесть этот ценный опыт и использовать его при сооружении бетонных заводов на других участках. Затем



тов. Ягода осмотрел Волжскую бетонную плотину, которая должна быть закончена к 18-й годовщине Октября.

Народный комиссар внутренних дел Союза ССР тов. Ягода на строительстве Волжской плотины. Фото В. Ковригина.

Нарком проверил, как идет подача и укладка бетона в плотину, обратив внимание на необходимость более тщательно продумать и упростить подачу бетона к месту его укладки. Товарищ Ягода также осмотрел земляную дамбу 210, аванпорт и наметил место будущей установки скульптурного изображения т. Сталина пре входи из Волги в канал. «Вам дано все для успешного завершения строительства плотины в срок» – сказал в заключении т. Ягода. Начальник района т. Шапошников заверил, что коллектив строителей Волжской плотины с честью выполнит возложенные на него задачи и сдаст плотину в срок.

По материалу журнала Дмитлага «На штурм трассы» за 1935 год.

2 сентября. Выходит приказ по Управлению строительства канала Москва-Волга и Дмитлага НКВД СССР.

Свидетельствует документ.

Приказ № 196 от 2 сентября 1935 года

Начальнику Волжского района и работ района тов. Шапошникову, в виду систематического невыполнения плана 1-м участком (левый берег) принять на сентябрь месяц непосредственное руководство работами по плотине № 21 и дамбе № 210, для чего перенести свое место пребывания на левый берег. Руководство правым берегом поручить одному из своих помощников.

*Начальник строительства
Коган*

*Зам начальника строительства,
начальник Дмитлага НКВД
Фирин*

7 сентября. Опубликовано постановление СНК СССР и ЦК ВКП (б) № 2011 «О строительстве канала Москва-Волга». В совместном постановлении подписанным И. В. Сталиным и В. М. Молотовым говорилось, «что работы по строительству канала Москва-Волга успешно развернулись широким фронтом на всех участках сооружений». В постановлении было отмечено, «что на строительстве широко применяются экскаваторы и гидро-механизация. Процент механизации земляных работ доведен до 40%. Постановление обязывало МВС сдать канал в эксплуатацию к навигации 1937 года».

ГА РФ. Ф. Р-5446. Оп. 1. Д. 106. Л.403-406. Заверенная копия

26 сентября. Волжский район строительства канала Москва-Волга посетил секретарь ЦК ВКП (б) Л. Каганович, секретарь МКВКП (б) Н.С. Хрущев, председатель Моссовета Н. А. Булганин, зам. наркома внутренних дел Агранов и начальник ГУЛАГа Берман.

Из биографии.



Лазарь Моисеевич Каганович – виднейший представитель «сталинской гвардии». На протяжении более четверти века был одним из первых лиц Политбюро и правительстве СССР, руководил промышленностью и транспортом страны. Родился в семье крестьянина деревни Кабаны украинского Полесья. Учился двухклассной школе, далее занимался самообразованием. Работал в Киеве разнорабочим. Участвует в революционной работе. В партии с 1911 года. Участвовал в Гражданской войне на Южном фронте. С 1918 года на партийной работе. Во время строительства канала с 1930 по 1935 год был первым секретарем Московского комитета партии. В 1937 году назначен наркомом тяжелой промышленности Советского Союза. В годы Великой Отечественной войны был членом Военного совета Северо-Кавказского фронта и членом военного совета Закавказского фронта. Герой Социалистического Труда (1943 г.) В 1957 году под давлением Н. С. Хрущева был снят со всех постов, ис-

ключен из ЦК. Был отправлен в город Асбест Свердловской области управляющим трестом Союзасбест, где проработал с августа 1957 до июня 1959 года. В 1961 году был исключен из партии и отправлен на пенсию. Умер за рабочим столом 25 июля 1991 года в возрасте 97 лет от инфаркта.

Свидетельствует документ.

Вчера, 26 сентября ближайший соратник великого Сталина секретарь ЦК ВКП (б) тов. Л. М. Каганович, секретарь МК и МГК ВКП (б) тов. Н.С. Хрущев посетили строительство канала Москва–Волга. Их сопровождали начальник строительства т. Коган, заместитель начальника ГУЛАГа и начальник Дмитлага т. Фирин. В пути на Волгу, в вагоне, начальник строительства Коган ознакомил товарищей Кагановича, Хрущева, Ягода, Булганина и членов пленума МК и МГК ВКП (б) с ходом строительства канала.



Руководители партии и правительства тт. Каганович, Хрущев и Булганин в Волжском районе.

Товарищ Коган показал на карте прохождение трассы канала и охарактеризовал значение каждого сооружения. В Волжском районе, прибыв на строительство плотины, гости, прежде всего, подробно ознакомились с работой бетонного комбината, обеспечившего грандиозный объем бетонных работ. Четкая работа отлично механизированного комбината, подающего по транспортерам непрерывным потоком бетон, гравий и песок, произвели на гостей хорошее впечатление. С верхнего этажа комбината перед их глазами открылась живописная панорама строительства плотины с поднимающимися в лесах опалубки, четырьмя тридцатиметровыми, уже законченными до проектной отметки, быками. Товарищ Каганович, год назад уже посетив-

ший Волжский район, когда работы только начинали развертываться, отметил, что за это время проделана огромная работа, но это прекрасная механизация строительного участка обязывает к еще большим темпам и образцовому качеству. Нарком т. Ягода указал на недопустимость имеющегося отставания по бетону от сентябрьского плана и на дефекты в организации экскаваторных работ. Нарком порекомендовал председателю Моссовета т. Булганину использовать удачный опыт Волжского комбината с применением транспортеров для подачи инертных и бетона. Затем гости осмотрели Северный устой плотины, водобои и работы по постройке гидростанции. Хорошее впечатление произвела канатная дорога через Волгу, по движущимся тросам плавно подающий к комбинату гравий. Эта дорога, приводимая в движение мотором в 20 лошадиных сил, заменила непрерывную работу десять ЗИСов общей мощностью в 660 сил. Возвращаясь на автомобилях с плотины, гости осмотрели работы в аванпорте и место, где намечено поставить статуи Ленина и Сталина. Прощаясь с начальником района тов. Шапошниковым Л. М. Каганович сказал: «Здорово работаете, товарищи!». На обратном пути почетные гости снова заехали в Дмитров, где в клубе было проведено собрание партийного и руководящего актива строительства и лагеря.

Материал из журнала Дмитлага «На штурм трассы» за 1935 год

30 октября. Вышел по Управлению строительства канала Москва–Волга и Дмитлага НКВД СССР был издан приказ № 249 от 30 октября 1935 года, в котором говорилось: «Согласно постановлению Правительства и Партии от 7 сентября 1935 года, канал Москва–Волга должен быть закончен и сдан в эксплуатацию к весеннему паводку 1937 года. В связи с этим территория Волжского водохранилища должна быть освобождена от всех находящихся на ней строений, до отметки 124 над уровнем Балтийского моря, к 1 апреля 1937 года. Для этого необходимо перенести на новые места из зоны затопления в первую очередь - 4740 хозяйств».

Для руководства работами отделом переноса селений было организовано три строительных участка на территории, которой располагалось Волжское водохранилище:

1. Кимрский участок;

2. Конаковский участок;

3. Завидовский участок.

Объем подлежащих выполнению работ распределяется следующим порядком:

– по Кимрскому району предусматривалось перенести-382 хозяйства;

– по Конаковскому району предусматривалось перенести-1719 хозяйств;

– по Завидовскому району предусматривалось перенести-2639 хозяйств

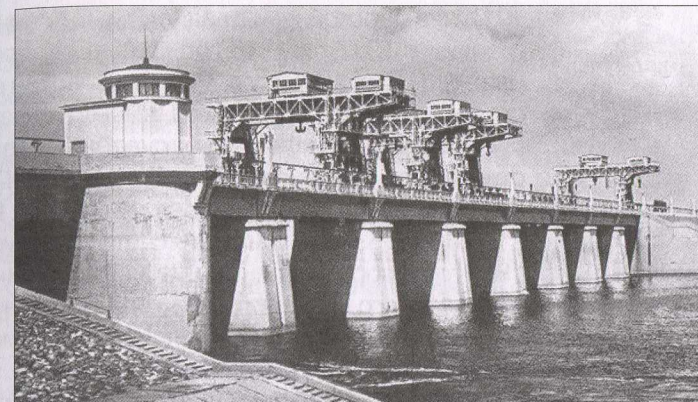
Работы планировались выполнить в период с 1-ого ноября 1935 года по 1-ое мая 1936 года.

31 октября. Волжская бетонная плотина сдана строителями приемочной комиссии Управления Москва-Волгострой НКВД СССР и принята комиссией с отметкой «хорошо».

Основные технические характеристики Волжской бетонной плотины

Волжская бетонная плотина имеет восемь пролетов, из них четыре с поверхностным водосливом и четыре (двухъярусные) с поверхностным водосливом и донными водоспусками отверстиями. Длина плотины 216 метров. Наибольшая высота-29,0 метра. Наибольшая высота напора 17,8 метра.

Основанием Волжской бетонной плотины являются плотные суглинки (нижние морены), подстилаемые напорными водами, что создавало тяжелые условия для ее возведения. Мировая гидротехническая практика в то время не имела примеров постройки плотин с напором 18 метров на мягких основаниях на реках с большими паводками. Поэтому выбор конструкции Волжской бетонной плотины, передающей возможно равномерное давление на грунт, был весьма сложным и ответственным. С правой стороны плотина сопрягается с глухой земляной плотинной, перегораживающей старое русло реки, а с левой – с так называемой северной шпорой, переходящей в левобережную дамбу длиной 8,2 километра.



7 ноября. К XVIII годовщине Октября каналармейцы сдали 76 сооружений канала Москва-Волга.

7 ноября. 9 каналармейцев Волжского района получают досрочное освобождение за ударную работу. Среди досрочно освобожденных начальник отряда бетонщиков Тасарская Галина Васильевна. 5 каналармейцев Кармановского участка Волжского района «за добросовестную работу на строительстве Сестрореченской трубы освобождены досрочно.

1 декабря. В два часа дня уложен первый кубометр бетона в шлюз № 1.

1936 год

1 апреля. Закончены бетонные работы на аварийных воротах у Волжского аванпорта. Построен железнодорожный мост через реку Сестру.

18 мая. Приказом по Управлению строительства канала Москва-Волга и Дмитлага НКВД СССР заместителем начальника Волжского района назначен Заикин И. Ф.

Из служебной карточки.

Заикин Илья Федорович родился в 1894 году, в Воронежской области, хутор Чернышевка, Россошанского района. Профессия административно-хозяйственный работник. Образование: окончил сельскую 4-х классную школу. Служил с 1915 по



1917 г. в царской армии рядовым. В Красной гвардии с 1917 по 1918 год красногвардеец. Член ВКП (б) с 1940 года. Раньше в партии состоял с 1918 года по 1928 год, выбыл в связи с судимостью. Привлекался к судебной ответственности. Постановлением Коллегией ОГПУ от 20 июля 1928 году осужден по ст. УК- 111–112-116 на 5 лет. Судимость снята 28 августа 1933 года, постановлением ЦИК СССР. Заикин И. Ф. 1-ового сентября 1933 года восстановлен в правах чекиста и откомандирован в расположение Дмитлага.

Здесь он становится начальником Центрального района, затем заместителем начальника Волжского района, заместителем начальника Южного района. По окончании строительства канала Москва-Волга он награжден орденом «Ленина». Звание: подполковник Госбезопасности. Уволен в запас в 1951 года.

20 мая по 24 мая состоялась первая олимпиада художественной самодеятельности на строительстве канала Москва-Волга. В течение 5 дней с утра до вечера коллективы художественной самодеятельности районов строительства показывали свои номера. В олимпиаде принял участие художественный коллектив Дмитровского отдельного отряда ВОХР. Шестой день был итоговым днем общестроительной олимпиады, где состоялся показ лучших номеров программы олимпиады и премирование участников самодеятельности. Все это закончилось карнавалом самодеятельности. Ярko выступили коллективы художественной самодеятельности Волжского района. На суд зрителей была представлена программа, состоящая из трех отделений.

Июль. Строители Волжского района приступили к возведению земляной плотины, которая должна была перегородить старое русло реки Волги.

Намывная плотина была построена в рекордно короткий срок в 3,5 месяца.

Данная плотина была первой в СССР намывной плотинной сделанная гидромеханическим путем. Длина ее составляет по гребню 350 метров, а ширина по гребню— 20 метров, наибольшая высота— 24 метра. Руководство работами было возложено на инженера Холина Н. Д.

Из служебной карточки.

Холин Николай Дмитриевич родился в 1 декабря 1900 году в городе Ленинграде. Русский. Образование: высшее окончил Ленинградский институт инженеров путей сообщения, профессия инженер гидромеханик. Беспартийный. С 1935 года по 1937 год работал начальником отдела гидромеханизации Управления строительства канала Москва-Волга. 1-ого октября 1937 года откомандирован на строительство Куйбышевского гидроузла. По окончании строительства канала Москва-Волга инженер Холин Николай Дмитриевич награжден орденом «Ленина».



12 июня. Объявлены итоги Вселагерного конкурса по созданию каналоармейской музыки. В жюри данного конкурса работали композиторы Д. Кабалевский, Д. Шостакович, Л. Дзержинский, М. Старокадомский. Фестиваль лучших творческих сил Дмитлага продолжался шесть дней. Лучшей агитбригадой являлась Волжская имени М. Горького, для которой писали поэты, заключенные Николай Жигульский, Вениамин Калентьев и известный поэт – мистификатор Евгений Вашков. «Песня о начальнике отряда Галине Тасарской», сл. В. Калентьева,

муз. М. Черняка с портретом Галины на обложке, получила третью премию на конкурсе Союза советских композиторов, посвященному X съезду ВЛКСМ.

23 июня. Взорвана перемычка, отгораживающая Волгу от плотины. На перепуске реки присутствовали нарком НКВД Г. Ягода, секретарь МК ВКП (б) Н. Хрущев, председатель Мособлисполкома Филатов.



Намыв Волжской дамбы в старом русле.

Свидетельствует документ.

«Старое русло Волги пересыпается серой грядой камней. Вода еле переливается через эту гряду. Скоро совсем упрет-

ся в преграду. В сосновом лесу на левобережье виден лагерь каналоармейцев. По горизонту бегут сосновые и березовые рощицы.

- Сейчас мы взорвем перемычку, и воды реки потекут между устоями плотины, говорит начальник района Шапошников. Сейчас Волга пойдет по новому пути, который ей указали большевики. В 1 час 50 минут гремит взрыв.

И сочетая воедино

Прямой расчет и смелый риск,

Фонтан земли, огня и брызг,

Взметнулся грозно у плотины!

В. Калентьев «Взрыв»

С береговых бетонных откосов, дамб и холмов тысячи строителей следят, как заполняется водой созданное ими новое русло реки. Товарищ Ягода и Хрущев поднимаются на плотину, празднично украшенную флажками и зеленью. С ее 30-метровой высоты хорошо видно наступление воды. Начальник строительства т. Коган открывает митинг. К микрофону подходит руководитель московских большевиков тов. Хрущев.



Строки из биографии.

Хрущев Никита Сергеевич родился 1894 году в семье шахтера. С 1908 года рабочий на заводах и шахтах Донбасса. Участник Гражданской войны 1918–1920 гг. Затем на хозяйственной и партийной работе на Украине. В 1929 году поступает учиться в Москву в Промышленную академию. С 1931 года на партийной работе в Москве, в 1935 году 1-ый секретарь МК и МГК ВКП (б). Курировал строительство канала Москва-Волга. В 1938 году становится 1-ым секретарем ЦК КП (б) Украины. В годы Великой Отечественной войны член Военных советов рядов фронтов. Генерал-лейтенант. В марте 1953 года становится секретарем ЦК КПСС, а сентября 1953 года 1-ым секретарем ЦК КПСС. Освобожден пленумом ЦК КПСС 14 октября 1964 года от обязанностей 1-ого секретаря ЦК КПСС и члена Президиума ЦК КПСС. С 1964 года на пенсии. Умер в 1971 году.

«Сегодняшний праздник – большая радость не только для строителей канала и для всех трудящихся страны – говорит он. На ваших глазах создается сооружение, которое обеспечит Москву водой. Идея канала принадлежит великому преобразователю нашей страны тов. Сталину. Тысяча строителей прерывают речь горячими аплодисментами. Они гремят над Волгой. Радостные крики «Ура» доносятся с берегов.



Мы являемся, свидетелями исторического момента продолжает тов. Хрущев. Волга входит в новое русло. Такое сооружение мог создать только спаянный коллектив воодушевленных великим делом Ленина – Сталина. Все вы читали проект Советской Конституции. В нем записаны огромные успехи, достигнутые нашей страной. Строительство канала Волга- Москва – одно из блестящих страниц великой борьбы, которую мы ведем за счастье человека.

Да здравствуют строители канала! Да здравствует организатор и руководитель стройки НКВД тов. Ягода! Да здравствует тот, кто поднял народ, кто перевооружил страну, кто обеспечил победу трудящихся – наш великий Сталин. Бурные аплодисменты снова раздаются на берегах, их перекрывают торжественные звуки оркестра».

1 июля. Закончены бетонные работы на плотине через реку Волгу у деревне Иваново. Объем земляных работ более 3095 тысяч кубометров, в тело плотины уложено 250 тысяч кубометров бетона.

1 июля. Шапошников Николай Федотович снят с должности начальника района, и оставлен в качестве начальника работ Волжского района.

13 июля. Начальником Волжского района назначен Быховский С. М.

Из служебной карточки.

Быховский Сергей Матвеевич родился 1893 году в городе



Гомеле, закончил 6 классов гимназии, а также 1-й курс политехникума в городе Нанси (Франция).

В органах ВЧК-ОГПУ-НКВД с марта 1918 года. Участник в подавлении бело-кулацкого восстания в Сибирской губернии, ликвидации банд басмачей, в подавления Кронштадтского восстания. С 1933 года – в Дмитлаге НКВД, занимая должность заместителя начальника Южного района. С 1936 года начальник Волжского района канала Москва-Волга. Капитан ГБ. За боевые заслуги Быховский Сергей Матвеевич дважды награждался орденом «Красного Знамени», знаком «Почетного чекиста», почетным оружием, знаком «Ударника МВС». Арестован 1 мая 1937 года по обвинению в том, что «являлся участником антисоветского заговора в органах НКВД и террористическую деятельность». По постановлению НКВД СССР и Прокурора СССР от 19 июня 1937 года приговорен к расстрелу. Приговор приведен в исполнение 20 июня 1937 года в городе Москве. Реабилитирован 11 августа 1956 года за отсутствием состава преступления.

16 июля. Произведен взрыв перемычки, и река Сестра направлена по новому руслу.

9 августа. Начальником строительства МВС был назначен (по совместительству) начальник ГУЛАГ комиссар Государственной Безопасности 3-ого ранга Берман М. Д.



Из служебной карточки.

Берман Матвей Давыдович родился 1898 году в семье владельца кирпичного завода. Еврей. В ВКП (б) с 1917 года. Образование: коммерческое училище. В органах ВЧК—ОГПУ—НКВД: с 1918 года. С 1930 года по 1932 год начальник ГУЛАГ ОГПУ СССР, затем с 1934 года по июль 1937 начальник ГУЛАГ НКВД СССР. С 9 августа 1936 года по 1937 года начальник Управления строительства канала

Москва-Волга. С 1937 года по 1938 год нарком связи СССР. Арестован 24 декабря 1938 и приговорен, Военной колле-

гией Верховного суда СССР 7 марта 1938 года вышей мере наказания (ВМН). Расстрелян.

Определением Верховного суда СССР от 17.10.57 приговор отменен и дело прекращено за отсутствием состава преступления. Реабилитирован.

Звание: комиссар ГБ 3 ранга.

Награды: ордена «Ленина», «Боевого Красного Знамени», ордена «Трудового Красного Знамени Узб. ССР, ордена «Красная Звезда», два знака «Почетного чекиста»

29 сентября. Начальник работ Шапошников Николай Федотович снят с должности начальника работ Волжского района и переведен на должность начальника сооружений Сестринских дамб района «Техника».

Начальником работ Волжского района назначается Мачтет Г. Н. Приказ № 88 от 29.09.1936 года.

Из служебной карточки.



Мачтет Георгий Николаевич родился в 1891 году в городе Ананьевске Молдавской АССР в семье служащего. Образование: высшее, окончил политехнический сельскохозяйственный институт в городе Киеве и Промкадemiю в городе Москве. По профессии инженер-строитель. С 1918 года по 1928 год работал в Средней Азии по сооружению железных дорог и ирригационных сооружений. С

1928 года по 1931 год работал заместителем начальника работ по сооружению плотины Днепрогэс. На строительстве канала Москва-Волга работал с 1931-1937 год в должности начальник работ строительства и зам главного инженера строительства канала Москва-Волга. С 1937 г. по 1938 год Мачтет Георгий Николаевич был главным инженером и начальником Управления эксплуатации канала Москва-Волга.

По окончании строительства канала награжден орденом «Ленина». Звание: инженер-полковник.

Уволен в запас 23 октября 1954 года. Уйдя в запас, Георгий Николаевич Мачтет перешел на гражданскую работу, на должность-главного гидротехника Министерства городского и сельского строительства РСФСР.

10 сентября. Волжский район посетили Председатель Совета Народных Комиссаров Союза ССР В. М. Молотов его заместители В. Я. Чубарь, В. И. Межлаук, Н. А. Антипов и Народный Комиссар Внутренних Дел Союза ССР Генеральный Комиссар Государственной Безопасности Г. Г. Ягода.



Из биографии.

Молотов (Скрябин) Вячеслав Михайлович, советский государственный и партийный деятель, Герой Социалистического Труда. В Октябрьскую революцию член Петроградского военно-революционного комитета. В 1920-21 секретарь ЦК КП (б) Украины. В 1921-30 секретарь ЦК ВКП (б), одновременно в 1928-29 1-й секретарь МГК партии. В 1930-41 председатель СНК СССР и СТО СССР (до 1937 г.). С 1941 заместитель председателя, в 1942-57 1-й заместитель председателя СНК (Совета Министров) СССР, одновременно в 1941-45 заместитель председателя ГКО. В 1939-49 г. и 1953-56 г. нарком, министр иностранных дел СССР. С 1957 посол в Монголии. В 1960-62 г. постоянный представитель СССР при Международном агентстве по атомной энергии. Член ЦК партии в 1921-57 г. Член президиума ЦК КПСС в 1926-57 г. Входил в ближайшее политическое окружение И. В. Сталина; один из наиболее активных организаторов массовых репрессий 1930-х — начала 1950-х гг. Выступил против критики культуры личности И. В. Сталина в середине 50-х гг. Умер в 1986 году.

Свидетельствует документ.

«Побывав в Южном районе, правительственная делегация выехала в Волжский район. В 15 часов 30 минут руководители Правительства приехали на Дмитровский вокзал, где к этому времени собрались секретарь паркома Никитин, секретарь Дмитровского Райкома ВКП (б) Марчук, секретарь комитета комсомола Мачко и руководящий состав строительства и лагеря. Специальном поездом гости выехали на Волгу, где были встречены начальником ГУЛАГа, начальником строительства канала Москва-Волга комиссаром Государственной Безопасности 3-ого ранга Берман. Приняв рапорт начальника Волжского района капитана Государственной Безопасности Быховского,

члены Правительства на машинах последовали к верхней голове шлюза № 1.

По рабочим трапам гости поднялись на самый верх левого устоя головы шлюза. Там начальник строительства Берман подробно ознакомил руководителей Правительства с расположением Волжского узла, особо остановившись на гигантских работах по сооружению систем плотин и дамб, обеспечивающих накопления с весны 1937 года Волжского водохранилища, по праву сейчас называемого «Московским морем». Во время беседы на шлюзе появился начальник сооружения Скачков, которого Народный комиссар представил Молотову.

Со шлюза гости поехали на крупнейшую железобетонную плотину строительства Волжскую № 21. По пути Молотов заинтересовался работой гидромеханизацией на сооружении намывной плотины. Организатор этого дела на нашем строительстве Холин и начальник работ района Шапошников не успевали отвечать на десятки вопросов, которыми их забрасывал Молотов, народный комиссар Ягода при этом особо подчеркнул начальнику ГУЛАГА Берману важность освоения этого мощнейшего вида гидромеханических работ для будущих строек НКВД.

С огромной высоты Волжской бетонной плотины руководители Советского Правительства осматривали волжский узел головного сооружения канала и место, где в недавнем прошлом был произведен исторический взрыв повернувший Волгу в новое русло. Здесь на плотине главе Правительства был представлен один из старейших начальников отряда Волжского района значкист Лазарев. Товарищ Молотов расспрашивал его о работе и, узнав о том, что его отряд перевыполняет стахановский план, крепко пожал ему руку. Гости прошли по всей плотине из конца в конец и остановились у исполинского порталного крана, монтаж которого заканчивается в ближайшие дни. С высоты насыпи у этого чуда современной техники открылся широкий вид на девятикилометровую дамбу № 210, которая стрелой пролегла от плотины, теряясь в голубой дали. Товарищ Молотов и наш Нарком товарищ Ягода оживленно обсуждали сооружение этой небывалой по протяжению дамбы, ее необычайные габариты и водопорность, а также срок окончания всех работ по Волжскому узлу. Исчерпывающие объяснения по всем затронутым вопросам давал начальник строительства товарищ Берман, Быховский и Шапошников.

Особый интерес гостей вызвала сложная компоновка Волжского узла. Тут же на сооружении был развернут эскизный чертеж Волжского района с которым Молотов с интересом ознакомился. Так же, как и в Южном районе, работавшие на Волжской плотине каналармейцы с радостью приветствовали высоких гостей. С некоторыми из них, в частности, с начальником отряда волжских бетонщиков Галиной Тасарской, глава Советского Правительства лично беседовал.



Молотов и Ягода с помощниками в Волжском районе.

Прощаясь перед отъездом со строительства с начальником Волжского района Быховским, товарищ Молотов дал положительную оценку работе всего строительного коллектива Москва-Волга. Теплый отзыв главы Советского Правительства ближайшего соратника великого Сталина, наполнил радостью сердца собравшихся на проводы строителей канала. Горячими приветствиями они проводили дорогих гостей нашей стройки. В 21 час. 10 минут со станции Дмитров члены Правительства выехали в Москву.

Приезд к нам руководителей Советского Правительства, проведших целый день на строительстве, оставил неизгладимое впечатление на трассе канала. По всем сооружениям и участкам стихийно возникли летучие митинги и собрания, на которых строители канала приняли ряд новых стахановских обязательств, отмечающих высокое внимание Партии и Правительства коллективу строителей канала Москва-Волга».

Материал из журнала Дмитлага «На штурм трассы» за 1936 год.

Октябрь. На Волжском узле начались монтажные работы на построенных сооружениях.

7 октября. Заместителем начальника Дмитлага назначен бывший начальник Беломорско-Балтийского лагеря Успенский Д. В.



Из служебной карточки.

Успенский Дмитрий Владимирович родился в 1902 году. Образование: неполно среднее. Партстаж с 1927 года.

В органы ОГПУ-НКВД вступил в 1931 году. 25 августа 1937 года Успенский Д. В. становится начальником Дмитлага НКВД СССР. По окончании строительства канала Москва-Волга он награжден орденом «Ленина». Звание: подполковник ГБ. Умер 1989 году.

2 ноября. Закончена сборка и монтаж двух порталных кранов для Волжской бетонной плотины. Портальные 150 тонные краны выполнены на Старокраматорском заводе имени Орджоникидзе и Новокраматорском имени Сталина. Они представляют собой сложную конструкцию, передвигающуюся вдоль плотины по широкому специальному рельсовому пути. В Советском Союзе таких еще не было порталных кранов такой мощности, размеров и конструкции.

К 19 годовщине Великой Октябрьской революции в Волжском районе закончены бетонные работы на шлюзе № 1, закончены земляные работы по насыпи дамбы, длиной 8,3 километра (объем земляных работ 1923 тысяч кубометров) и бетонные работы на Волжской ГЭС мощностью 30 тысяч киловатт (объем земляных работ 750 тысяч кубометров, бетона уложено 96800 кубометров). Строителей сменяют монтажники. Общий объем металломонтажных работ по Волжскому району составил свыше 4000 тонн.

Начальником строительства шлюза № 1 был назначен инженер Иван Викторович Скачков.

Свидетельство очевидца инженера И. В. Скачкова.

«Когда обнаружился прорыв на шлюзе № 1, где было сделано только днище, часть стен и не полностью верхняя голова, меня направили на Волгу начальником шлюза № 1. Работа эта оказалась нелегкой, она требовала большой выдержки, опыта, знаний, энергии и крепких нервов. Нужна была большевистская решительность. Надо было самому решать технические вопросы, не выжидая их оформления, так как проект всех работ делался также по пути осуществления стройки. За 2¹/₂ года на

стройке мне с коллективом пришлось уложить 375 кубометров бетона и произвести около 6 млн. кубометров земляных работ. Радостно видеть плоды своего творчества». По окончании строительства канала Москва-Волга «за выдающиеся успехи в деле строительства» инженер Волжского района Иван Викторович Скачков награжден орденом «Ленина».

14 ноября. Закончен монтаж двух 150-тонных порталных кранов.

8 декабря. Состоялся Вселагерный слет каналаармейцев Дмитлага.

12 декабря. Монтажники Волжского района приступили к монтажу щитов бетонной плотины.

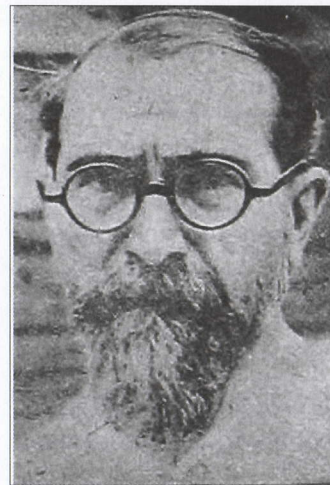
24 декабря. Состоялся смотр художественной самодеятельности Дмитлага, на котором Волжский коллектив художественной самодеятельности признан лучшим на строительстве канала. Руководитель Волжского коллектива художественной самодеятельности Святогорский, который сумел не только закрепить достижения первой общестроительной олимпиады художественной самодеятельности, но продвинулся вперед, особенно в области хорового искусства. Отличившиеся участники коллектива художественной самодеятельности Волжского района премированы путевками в Дом отдыха.

1937 год

14 января. Бригада Левочкина вложила на Волжской ГЭС первые закладные части турбины изготовленной на заводе имени товарища Сталина в Ленинграде.

8 февраля. Вышел приказом МВС № 57 «О сооружении 15-ти метровых гранитных монументов Ленина и Сталина». Согласно данному приказу начальник Волжского района должен «выделить из числа каналаармейцев Волжского района лучшие, проверенные на работе и в быту, бригады, закрепив их на строительстве монументов до его окончания».

Автором гранитных монументов вождям был скульптор-монументалист С. Д. Меркуров.



Из биографии.

Меркуров Сергей Дмитриевич русский, советский художник. Родился в 1881 году в Александрополе (ныне Гюмри, Армения) в семье предпринимателя. Учился в Киевском политехническом институте, а затем на философском факультете Цюрихского университета, одновременно постигал искусство ваяния в мастерской скульптора А. Мейера; позже занимался в мюнхенской Академии художеств. Работал в Париже; испытал большое влияние искусства символизма, а также скульптурной архаики (Месопотамия, Древний Египет). Вернувшись в Россию (1909), жил и работал в Москве. По эскизам Меркурова были созданы три самых крупных на территории СССР памятника И. В. Сталину. Умер Меркуров в Москве 8 июня 1952 года.

Персональная ответственность по сооружению монументов возлагалось на начальника Волжского района, на капитана государственной безопасности Сергея Матвеевича Быховского.

Постройкой монументов В. И. Ленина и И. В. Сталина руководит начальник строительства сооружения монументов комсомолец инженер Борис Александрович Васнецов. До этого комсомолец, инженер Борис Васнецов был начальником бетонных работ сооружения Волжской плотины и ГЭС. «За выдающиеся успехи в деле строительства канала Москва-Волга» инженер Васнецов Борис Александр награжден орденом «Ленина».

19 марта. Из аванпорта вывезен последний кубометр земли автотранспортом из под экскаваторов.

19 марта. Заканчивается сборка аварийных ворот, на которых полным ходом идет клепка и обшивка.

22 марта. Коллектив Волжского района за ударный труд и высокие производственные показатели награжден Красным Знаменем Моссовета и денежная премия 7000 рублей.

23 марта. Ответственный момент в жизни Волжского райо-

на. В этот день все руководство Управления строительства канала находится здесь. Руководит работами главный инженер МВС Сергей Яковлевич Жук.

Свидетельствует документ.

«Главный инженер С. Я. Жук дает команду опустить, тяжелые металлические щиты Волжской плотины и путь Волге на восток был закрыт. Первый раз за многие тысячелетия могучую реку остановила воля человека. С пеной и брызгами вода ринулась на плотину, но щиты легко выдержали сокрушительный удар. Река остановлена на три минуты. Затем щиты были приподняты на 25 см., через узкие щели под ними вода прорывалась в нижний бьеф Волги, поддерживая нужный уровень в ее нижнем течении».

Материал из газеты «Правда» за 1937 год.

26 марта. Коллектив строителей сооружения аварийных ворот праздновал большую победу. В этот день на два дня досрочно закончены работы по монтажу аварийных ворот, равных которым по размерам и оригинальности конструкции нет в мире. Эти откатные ворота весом 1150 тонн будут раздвигаться в стороны при помощи механических лебедок. Длина аварийных ворот 64 м. Аварийные ворота будут выдерживать напор воды высотой в 8 метров.

27 марта. Началось заполнение аванпорта волжской водой.

Свидетельствует документ.

«В шесть часов утра 27 марта вода у плотины поднялась до отметки 116,60 (выше уровня моря). Стоило горизонту воды увеличиться всего на 10 сантиметров - в аванпорт начало бы заливать, что было преждевременно. Но из четырех щитов плотины закрытым осталось лишь один. Два щита были подняты на один метр каждый, третий - на 1 метр 75 см. Такое положение щитов исключало возможность дальнейшего подъема воды. Пользуясь этим, на дно аванпорта в последний раз спустились люди. Работа по сооружению аванпорта началась в июле 1934 года. Здесь было вынуто около 2,5 миллионов кубометров земли. С правого берега Волги была перенесена деревня Федоровка. Сейчас аванпорт представляет собой выемку с береговыми откосами, вымощенными камнем. Болотистое дно выемки испещ-

рено тысячами следов человеческих ног. В восемь часов утра началось затопление аванпорта. В это время уровень воды у плотины был, на 7 см. выше уровня дна аванпорта. Волга выходит из берегов! Вода медленно поступает в аванпорт. Вот она уже добирается до двух катеров, стоящих на дне. В 9 часов 30 минут утра один из щитов плотины опускается на 75 см. Вода начинает прибывать быстрее. Под звуки оркестра со дна аванпорта выезжают последние подводки. Местами лошади идут по брюхо в воде. 10 часов утра. Вода ясно очерчивает границу аванпорта.

Материал из газеты «Правда» за 1937 год.

28 марта. Волжская вода заполняет аванпорт, вплотную подошла к аварийным воротам и продолжает заполнять волжское водохранилище «Московское море». Глубина воды в аванпорте и у ворот достигла четырех метров.

29 март. В 18 часов вечера глубина воды в аванпорте достигла 4 метров 80 см. Уже сейчас здесь может пройти трехпалубный волжский теплоход. Начиная, с 23 марта волжская бетонная плотина с успехом выдерживает колоссальный напор воды. Сейчас можно сказать, что испытание водой, это мощное гидротехническое сооружение выдержало блестяще.

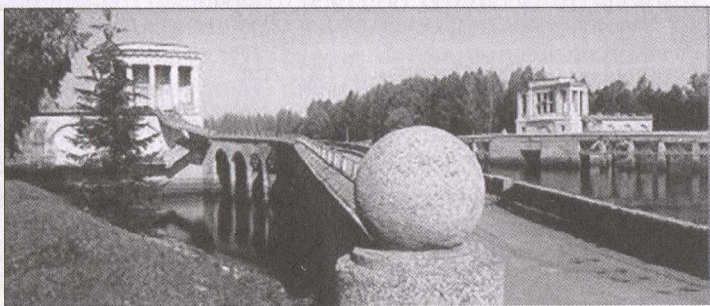
30 марта. Сооружения Волжского узла осматривала прави-



тельственная комиссия. Воды канала уже бороздят катера, моторные лодки и баржи.

31 марта корреспондент (газеты «Правды») совершил первую поездку по каналу на катере «Бригадир»: от места, где аванпорт соединяется с «Московским морем» катер довел их до аварийных ворот, преграждающих доступ волжским водам в шлюз № 2.

1 апреля. У верхнего бьефа Волжской плотины почти закон-



чилось наполнение, Московского моря волжской водой. Ближе к входу в канал водохранилище смыкается с аванпортом. От шлюза № 1, расположенный на правом берегу Волги, до аварийных ворот перед шлюзом № 2 канал на протяжении 4 километров затоплен водой. Глубина канала здесь 5,6 метров.

1 апреля. Началось затопление уездного города Корчевы. Волжская вода начала затоплять, бывшую Базарную площадь и подобралась к излюбленному месту гуляний корчевлян городскому бульвару.

3 апреля. Сегодня Волге, наконец, разрешено продолжить свой путь к столице. В 4 часа 19 минут дня аварийные ворота были несколько приоткрыты. Вода начала медленно заполнять участок канала до шлюза № 2, то есть продвинулась к столице по трассе канала еще на 12 километров.

4 апреля. В 19 часов вечера Волжская вода достигла нижнего бьефа шлюза № 2.

5 апреля. Открыты заградительные ворота № 103, которые сдерживали воды Яхромы от поступления их в участок канала до шлюза № 2.

6 апреля. Уровень воды в Московском море достиг проектной отметки. Тогда, был отдан, приказ открыть, щиты бетонной плотины, чтобы пропустить на восток излишние волжские воды. Волга окончательно была покорена.

9 апреля. Выходит Постановление Совета Народных Комиссаров Союза ССР № 590 «О ходе работ по строительству канала Москва-Волга и о подготовке канала к пуску».

Свидетельствует документ.

«Совет Народных Комиссаров Союза СССР постановляет:

1. Отметить, что состояние работ по строительству канала Волга-Москва обеспечивает прием весеннего паводка и пропуску к 1 мая 1937 года по каналу первых пароходов.

2. Установить сдачу канала в постоянную эксплуатацию к 1 июля 1937 года».

*Председатель Совета Народных Комиссаров СССР
В. Молотов*

*Управляющий Делами Совета Народных Комиссаров СССР
М. Арбузов*

ГА РФ. Ф.Р-5446. Оп. 1. Д. 129. Л. 209-212. Подлинник.

11 апреля. В аванпорте курсируют два катера «Бригадир» и «Прыткий». У первого шлюза на Волге концентрируется весь баржевой флот (56 единиц).

15 апреля. Смонтирована первая турбина Ивановской ГЭС Волжского района.

17 апреля. Вода заполнила все 128 километров канала. Из 128 километров 20 (двадцать километров) трассы занято Ивановским водохранилищем. Первый пароход, который прошел по Ивановскому водохранилищу. Шел он из города Калинина в сторону Москвы.

Основные параметры Ивановского водохранилища:

Площадь зеркала воды – 327 км².

Периметр водоема – 520 км.

Полный объем водохранилища – 1,12 млрд. м³.

Средняя ширина водоема – 4 км.
 Максимальная ширина водоема – 12 км.
 Средняя глубина – 3-4 м.
 Максимальная глубина у плотины – 19 м.
 Форма водохранилища – прямолинейная.



Уездный город Корчева оказался под водной толщей. На дне водохранилища остались фундаменты домов, городское кладбище, скотомогильники, пойменные луга, 327 тысяч гектаров низин и леса. Вода навсегда скрыла площади и бульвары, где веками жили поколения горожан города Корчевы. Так печально закончилась история уездного города Корчевы.



Кому-то на радость, кому-то на горе
 Однажды возникло Московское море.
 Так миру опять доказал большевик.
 Что он непреклонен, упрям и велик.
 (Спешила вода к разоренным домам
 По пашням, могилам, садам и лугам.

17 апреля. В 18 часов 40 минут были открыты нижние ворота шлюза №1. В камеру шлюза вошел под звуки оркестра пароход «Плеханов» встреченный продолжительными аплодисментами собравшихся людей. Это было первое шлюзование на шлюзе №1.

17 апреля. Была совершена воздушная прогулка над каналом Москва-Волга Героем Советского Союза В. П. Чкаловым.

Из биографии.



Чкалов Валерий Павлович – советский летчик-испытатель, родился в Нижегородской губернии в 1904 году. Ккомбриг, Герой Советского Союза. Разработал ряд новых фигур высшего пилотажа. В 1936-37 гг. совершил беспосадочные перелеты Москва-остров Удд (Дальний Восток) и Москва-Северный полюс-Ванкувер (США) с Г. Ф. Байдуковым и А. В. Беляковым. Погиб в 1938 году при испытании нового истребителя.

Свидетельствует документ.

«Железная дорога снова вьется рядом с каналом. Мелькают станции «Соревнования», «Темпы», и на горизонте показывается темно-синяя лента. Вот оно «Московское море»! Канал обрывается, и перед нами – колоссальная водная равнина. Направо уходит Волга. Ее путь прегражден железобетонной плотинной. Через ее пролеты каскадами низвергается вода и, пенясь, бежит по новому руслу. Тысячи бревен, принесенные веш-

ними водами, теснятся у плотины. Маленький буксир тянет к берегу лесные материалы, расчищая «Московское море». Весело снуют лодки и катера. Горячие дни у «мореплавателей»! Пойдем вверх по Волге. Передает записку Чкалов и тут же безнадежно качает головой. В самом деле, трудно обнаружить ее русло, когда «море» разлилось на несколько километров, затопив прежние берега реки, образовав десятки островов – и мелких и больших, покрытых лесом. Летим над водой. Уже скрылась позади волжская плотина. Пересекаем полуостров, далеко вдающийся в «море». Здесь была когда-то деревня. Ныне остались лишь следы домов, перенесенным отсюда, и ветхие, почернелые сараи. Мы ушли от канала километров за пятнадцать. Пора возвращаться! Снова самолет пронесется над знаковой трассой. Над станцией «Волжская плотина» Чкалов делает несколько кругов. После 2 часов 40 минут полета самолет Чкалова снижается на аэродроме. Его окружают механики, расспрашивают о впечатлениях. Ну и канал! С восхищением говорит Герой Советского Союза и широко разводит руками.

Материал из газеты «Правда» за 1937 год.

20 апреля. В 14 часов теплоход «Иосиф Сталин», «Михаил Калинин», «Клим Ворошилов», «Вячеслав Молотов», покидают бухту завода «Красное Сормово» и выходят в плавание по маршруту Горький-Иваньково.

22 апреля. И. Сталин, К. Ворошилов, В. Молотов, Н. Ежов посетили Икшинский узел, шлюзы №№ 3 и 4, насосную станцию.

Рассказывает очевидец инженер Александр Николаевич Комаровский.

«В тот день, 22 апреля, я находился на шлюзе № 4. Вдруг из-за поворота показались машины – одна, другая, третья, четвертая... Они быстро проехали к верхней голове шлюза и здесь остановились. Подбежав к передней машине, я увидел, что из нее выходят И. В. Сталин и другие члены правительства. Представившись и коротко доложив обстановку, я пригласил гостей на мост, откуда был виден весь Влахернский узел сооружений – шлюз № 4, насосная станция красивая панорама канала. И. В. Сталин подробно интересовался работой отдельных элементов узла, причальных массивов, смыканием судоходного канала с

насосной станцией. Осмотрев этот узел, высокие гости собрались уезжать, но мы пригласили их посетить и другой наш узел у 3-ого шлюза, где с некоторых архитектурно оформленных сооружений уже были сняты леса. - Ну, что же, придется уступить строителям, - сказал И. В. Сталин. Остановившись у верхней головы шлюза, гости детально осмотрели сооружение. В это время был открыт сегментный затвор, и вода затопила камеру шлюза. Сталин особенно заинтересовало крупное отечественное оборудование канала и, прежде всего уже смонтированные в то время крупнейшие в мире насосы. - Где сейчас находится в канале волжская вода? - спросил Сталин. Мы объяснили, что волжская вода, перекачиваемая насосной станцией № 182, уже подошла к нижней голове шлюза № 3. С нижней головы шлюза все прошли к зданию распределительного устройства. С берега канала открывался вид на панораму всего Яхромского узла. Мы доложили гостям, что канал пока не готов, что надо выполнить большего объема планировочных и уборочных работы, но что канал откроется в срок».

Материал из газеты «Москва-Волгострой» за 1937 год.

23 апреля. Через Волжский шлюз № 1 было пропущено несколько судов. Из Калинина в нижний бьеф Волги прошли пароход, 2 буксира и 6 барж. С нижнего бьефа в верхний бьеф были пропущены буксир и 2 баржи. Днем в Волжском районе было получено сообщение о том, что к шлюзу приближается флотилия канала, вышедшая на днях из Сормово.

24 апреля. В 7 часов утра мимо Кимры проследовала флотилия в составе теплоходов «Иосиф Сталин», «Вячеслав Молотов», «Клим Ворошилов», «Михаил Калинин». В этот же день флотилия вошла в аванпорт канала.

Свидетельствует документ.

«В 10 часов первый теплоход бросает якорь недалеко от шлюза. За ним останавливаются и другие суда флотилии. Красивые белоснежные теплоходы выглядят празднично. Они ук-



рашены разноцветными флагами. На теплоходе - флагмане «Иосиф Сталин» большой плакат: «Привет строителям канала Москва-Волга от судостроителей – сормовичей».

Наступает торжественная минута. В 11 часов 30 минут капитан теплохода «Иосиф Сталин» товарищ Куприянов подает команду: «Левый малый вперед!». Штурман отвечает: «Есть, малый вперед! Берега парапета шлюза, опалубка шлюзовых башен усеяны, строителями канала. Криками «Ура!», рукоплесканиями приветствуют они теплоход, направляющий в шлюз. Следом идет теплоход «Вячеслав Молотов». Нижние ворота шлюза гостеприимно открыты. Теплоходы направляются в камеру. В момент, когда теплоходы входят в шлюз, оркестр исполняет «Интернационал» Под аплодисменты и крики «Ура!», «Да здравствует товарищ Сталин» теплоходы пришвартовываются к камере шлюза. Нижние ворота шлюза закрываются. Поднимается сегментный затвор, и вода из верхнего бьефа начинает наполнять шлюз. Когда горизонт воды в шлюзе и в верхнем бьефе выравнивается, сегментные ворота опускаются, на дно. Теплоходы «Иосиф Сталин» и «Вячеслав Молотов» провожаемые восторженными возгласами строителей канала, выходят в аванпорт. Вслед за этим начинается шлюзование остальных судов. Сейчас первые 4 судов флотилии находятся в аванпорте».

Материал из газеты «Москва-Волгострой за 1937 год».



25 апреля. Через волжский шлюз № 1 прошли буксирный пароход «Клара Цеткин» и 2 баржи.

26 апреля. Из Сормовского завода прибыл красиво архитектурно оформленный плавучий дебаркадер для пристани «Московское море».

В ночь с **26 на 27 апреля** в Волжский район прибыли из Сормово три буксирных парохода «Алексей Стаханов», «Метро» и «Статистик».

27 апреля. Сегодня для протравливания всей трассы из аванпорта вышел пароход «Плеханов». Он прошел через шлюз № 2, который впервые пропускает суда. Шлюзование продолжалось, всего 15 минут и показала слаженную работу всех механизмов.

27 апреля. В 13 час 40 минут город Дмитров услышал гудок парохода «Плеханов». Пароход «Плеханов» причалил к дебаркадеру.

28 апреля. Были арестованы начальник Дмитлага С. Г. Фирин и начальник 3 отдела лагеря С. В. Пузицкий. Начались массовых аресты руководителей строительства канала Москва-Волга высшего и среднего звена, которые продолжались все лето. В тот же день в газете «Рабочая Москва» было напечатано последнее интервью начальника Дмитлага и заместителя начальника строительства канала Москва-Волга Фирина.

Свидетельствует документ.

«В майские дни начинается пробная эксплуатация канала. В постоянную эксплуатацию канал вступит 1 июля. Оставшийся период будет использован для того, чтобы закончить все работы. В настоящее время территория, прилегающая к каналу, завалена горами земли, которую нужно убрать. Нужно озеленить и украсить берега канала, чтобы они были не только технически совершенными, но и красивыми. Иногда не бываешь на участке пять дней, придешь и не узнаешь, как все меняется; давно ли здесь были горы земли, строительного мусора. А сейчас здесь разбиты красиво убранные дорожки, озелененные площадки. Приезд товарища Сталина, товарищей Молотова, Ворошилова, Ежова вызвал большой подъем на всей трассе. Мы не знали, что товарищ Сталин едет на стройку. Он приехал совершен-

но неожиданно. Трудно передать ту радость и волнение, которое мы испытывали, когда увидели товарища Сталина сидящего в автомобиле вместе с товарищами Ворошиловым, Молотовым и Ежовым. Нам очень хотелось, чтобы дорогие гости осмотрели Волжскую плотину. Там действительно прекрасное, величественное зрелище. Кстати они посмотрели бы и «Московское море», которое сейчас уже стоит того, чтобы побывать на Волжском узле сооружений. Но товарищ Сталин сказал, что он, к сожалению, располагает не большим временем – двумя часами и хотел бы посмотреть все наиболее интересное, что можно уложить в этот отрезок времени. Мы проехали на Икшинское водохранилище. Вышли на временный мостик, который находится в верхнем подходе к шлюзу № 6, на самой грани между водоразделом канала и его северным склоном. Я встречал товарища Сталина на Беломорстрое, когда он приезжал туда посмотреть окончание нашей работы. И как тогда, меня и теперь поразило его исключительное знакомство даже с мельчайшими деталями нашей стройки. Например: когда мы сообщили товарищу Сталину, что имеются некоторые шероховатости с опробованием насосов, то оказалось, что он в курсе и этого дела. Четвертый узел сооружений расположен в очень красивой местности «Влахернской». На фоне большого монументального шлюза виден огромный железнодорожный мост, построенный нашими молодым инженером-комсомольцем товарищем Козловским. Справа находился так называемый «Галявинский бугор», расположенный в глубокой выемке, рядом – насосная станции, понизительная подстанция и другие энергетические сооружения. Все это, видимо, произвело на товарища Сталина хорошее впечатление. Кто-то из сопровождавших его предложил вернуться в Москву. Тогда Комаровский сказал:

– Нам очень хотелось, чтобы товарищ Сталин посмотрел третий шлюз.

Товарищ Сталин, улыбаясь, ответил:

– Надо принять это предложение и уступить строителям. Все направились на третий шлюз. Там в это время шла смена работавших, и строители, узнав Сталина, начали сбегаться со всех сторон. Пройдя к парапету шлюза, гости наблюдали работу сегментного затвора. Он был приподнят. Из-под него с шумом выбивалась вода и заполняла камеру шлюза. Товарищ Сталин тепло разговаривал с нашим главным инженером С. Я. Жук, кото-

рый рассказывал о действии пропеллерных насосов небывалой до сих пор мощности. У станции Яхрома, куда были поданы правительственные машины, товарищ Сталин распрощался с нами. После приезда товарища Сталина по всему строительству прошли митинги. Стахановская декада принесла новые победы. С новым подъемом строители продолжают готовить канал к встрече первых пароходов. В майские дни на первых пароходах по каналу поедут стахановцы заводов, снабжавших канал всеми необходимыми материалами и механизмами. В первую очередь это будут рабочие московских заводов «Борец», «Динамо» имени Кирова, Харьковского электромеханического завода, Ленинградского электромеханического и Московского трансформаторного заводов. Приглашены представители других организаций и предприятий, помогавших нам создавать канал. Поедут лучшие люди стройки, большевики, комсомольцы, чекисты, инженеры Катер на триста мест выделяется для каналоармейцев, особо отличившихся на стройке.

В заключение хотелось бы сказать о той исключительной помощи, которую нам все время оказывает Московский Комитет партии. МК послал на строительство не один десяток прекрасных коммунистов, комсомольцев, инженеров и техников, являющихся органической частью нашего строительного чекистского коллектива. Товарищи, посланные московской партийной организации, активно участвовали во всех многообразии работ на стройке на всех ее труднейших этапах»

Материал из газеты «Рабочая Москва» за 28 апреля 1937 года.

Вечером Семен Григорьевич Фирин был арестован.

28 апреля. В газете «Правда» № 117 (7083), напечатано, что в «Московском море» открылась навигация. В 8.30 утра к пристани Безбородово пришвартовался первый большой пассажирский пароход «Радищев». Он вышел из Конаково. Высадив пассажиров и приняв на борт новых «Радищев» взял курс на Калинин.

28 апреля. В 15 часов в Химкинское водохранилище пришел буксир-тральщик «Плеханов». Это первый пароход, прошедший по трассе канала от «Московского моря» до Химок. «Плеханов» тщательно протралил дно канала, расчищая путь для первой флотилии волжских судов. В шестом часу вечера, об-

следовав, водохранилище он пришвартовался у стенки грузовой пристани, по соседству с Химкинским речным вокзалом.

28 апреля. В Волжском районе плотники отряда Галины Тасарской сняли опалубку с будок управления шлюза.

29 апреля. Приказом НКВД СССР начальником Дмитлага и заместителем начальника МВС назначен З. Б. Кацнельсона. Приказ подписан Народным комиссаром внутренних дел Союза ССР генеральным комиссаром государственной безопасности Н. И. Ежовым.

ГА РФ Ф. Р-9401. Оп.9. Д. 803. Л. 125. Типографский экземпляр.

Из служебной карточки.

Кацнельсон Зиновий Борисович родился в 1892 году семье ремесленника. Еврей. В ВКП (б) с 1917 года. Образование: высшее гимназия и 4 курса юридического факультета Московского ун-та.

В органах ВЧК-ОГПУ-НКВД с 1918 года. С 1934 года по 1937 год заместитель наркома внутренних дел УССР, приказом НКВД СССР № 651 от 29 апреля 1937 года назначен заместителем начальника строительства канала Москва-Волга и начальником Дмитровского ИТЛ НКВД.

Арестован в июне 1937 года; приговорен Военной коллегией Верховного суда СССР 10.03.38 к высшей мере наказания (ВМН). Расстрелян. Определением ВКВС СССР 09.07.57 приговор отменен и дело прекращено за отсутствием состава преступления. Реабилитирован. Звание: комиссар ГБ 2 ранга. Награды: орден «Боевого Красного Знамени», два знака «Почетного чекиста».

8 мая. В составе МВС было организовано Управление эксплуатации канала, начальником и главным инженером которого был назначен Александр Николаевич Комаровский.

Свидетельствует документ.

Приказ НКВД СССР № 188 от 08.05.1937 года

«Об образовании Управления эксплуатации канала Москва-Волга».

В соответствии с постановлением правительства от 9 апреля 1937 года ПРИКАЗЫВАЮ:

1. Образовать в составе строительства канала Москва-Вол-

га Управление эксплуатации канала.

2. Начальником Управления эксплуатации и главным инженером назначить тов. Комаровского А.Н.

3. Моему заместителю тов. Берману М. Д. установить структуру, штат и персональные замещения руководящего состава Управления эксплуатации канала Москва-Волга.

*Народный комиссар внутренних дел СССР
генеральный комиссар государственной безопасности Ежов*

ГА РФ. Ф.Р-9401. Оп.1а. Д. 17. Л. 165. Типографический экземпляр.

Из служебной карточки.



Комаровский Александр Николаевич родился в 1906 году в г. Ленинграде, русский, образование: высшее окончил Московский институт инженеров транспорта. Доктор технических наук, профессор. В 30-е годы занимал ответственные должности на строительстве канала Москва-Волга, Куйбышевского гидроузла. Во время Великой Отечественной войны (1941-45 гг.) был командующим 5-ой саперной армии, затем начальником Главного управления обороны строительства Народного комиссариата обороны. С 1955 года по 1972 года заместитель Министра среднего машиностроения СССР и заместитель Министра обороны СССР по строительству и расквартированию войск.

Награды: семь орденов «Ленина». Герой Социалистического Труда, лауреат Государственной и Ленинской премий.

30 апреля. Теплоходы флотилии в сопровождении флотилии небольших судов и катеров вышли в первый рейс по каналу. Флотилия в тот же день прибыла в г. Дмитров. В 10 часов утра флотилия канала Москва-Волга вышла из аванпорта в Химки. В первом историческом рейде по каналу участвуют теплоходы: «Иосиф Сталин», «Михаил Калинин», «Вячеслав Молотов», «Клим

Ворошилов», катера «Каманин» и буксирный пароход «Стаханов». На борту их первые пассажиры – лучшие строители нового «водного пути» и делегаты фабрик и заводов Москвы, Ленинграда, Горького и других городов.

1 мая. Торжественная встреча первой флотилии и митинг в г. Дмитрове. В то же день флотилия отправилась в сторону Москвы.

1 мая. Арестован начальник Волжского района Быховский Сергей Матвеевич.

1 мая. На первом теплоходе «Иосиф Сталин» по каналу Москва-Волга выехали в Москву, вместе с другими ударниками, пять лучших представителей Кимрского района. В их числе:

стахановец работник фабрики «Красная Звезда» Никифоров Николай Георгиевич;

председатель Аннинского сельсовета Козлов Степан Александрович – колхозы этого сельсовета первыми в районе заканчивают сев;

Воронцова Анна Спиридоновна – стахановец Савеловского механического завода;

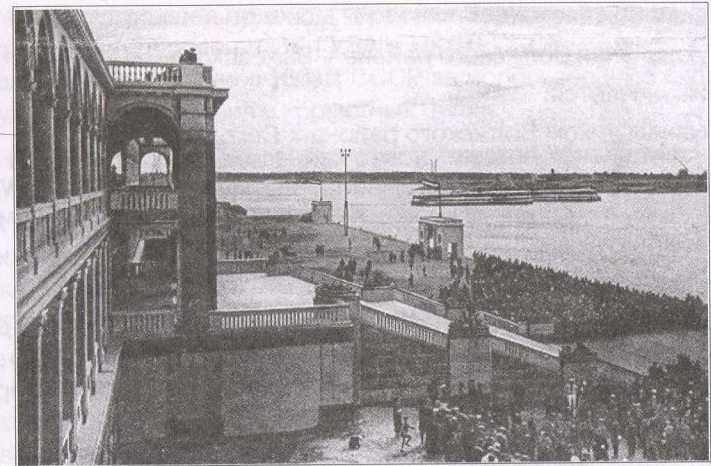
Гречкин Петр Михайлович стахановец пахарь колхоза «Победа» Башаринского сельсовета, норму выполняет на 200 %;

Ельников Иван Герасимович – председатель Алексинского колхоза Бреховского сельсовета. Его колхоз первым в районе окончил сев

2 мая. К Химкинскому речному вокзалу подошла первая флотилия канала Москва-Волга. Ровно в 12 часов флагманское судно – волжский теплоход «Иосиф Сталин» остановился у пристани.

Свидетельствует документ.

«Тысячи трудящихся Москвы встречала первую флотилию судов. Среди встречавшихся товарищ Хрущев, нарком водного транспорта товарищ Пахомов, начальник строительства канала товарищ Берман, товарищи Филатов, Булганин, Богомолов. На состоявшемся митинге единодушно принято приветствие инициатору и вдохновителю строительства канала товарищу Сталину, в котором говорится:



«В день великого международного праздника пролетарской солидарности мы, представители трудящихся Москвы, строители канала Москва-Волга, собрались для встречи первых волжских судов, пришедших в нашу красную столицу по новому водному пути. В это радостный день мы шлем Вам, великому вождю трудящихся всего мира, организатору и вдохновителю всех наших побед, нашему другу и учителю свое слово горячего большевистского приветия. Всего несколько лет тому назад Центральный Комитет ВКП (б) принял по вашей инициативе историческое решение о создании московско-волжского водного пути, о сооружении канала Москва-Волга, как важнейшей составной части реконструкции пролетарской столицы. А сегодня канал Москва-Волга является реальной действительностью, и по новому водному пути уже прошли первые волжские пароходы. Великая русская река Волга по воле большевиков повернула к Москве – столице родины социализма».

Материал из газеты «Москва-Волгострой за 1937 год.

4 мая. Начальник Волжского района Быховский Сергей Матвеевич освобождается от работы и исключается из списков личного состава в связи с арестом.

Свидетельствует документ.

Приказ № 237 от 4 мая 1937 года

по Управлению строительства канала Москва-Волга.

Освобождается:

Начальник Волжского района т. Быховского С. М.

Назначается:

Начальником Волжского района т. Соколов В. Л.

*Начальник строительства канала Москва-Волга
Комиссар ГБ 3 ранга М. Берман*

Из служебной карточки.



Соколов Василий Логвинович родился 1897 года в Самарской губернии в деревне Бобровино. Русский. Образование низшее. Служил в царской армии в артиллерии. Участвовал в Гражданской войне. Член ВКП (б) с 1929 года. В органах ВЧК-ОГПУ с 20 августа 1927 года. На строительстве канала Москва-Волга работал с 1933 года по 1937 год. По окончании строительства канала начальник Волжского района старший лейтенант государственной безопасности Соколов В. Л. награжден орденом «Трудового Красного Знаме-

ни». Умер в 1943 году.

5 мая. Помощником начальника Волжского района назначается лейтенант Государственной Безопасности Димза В. А.



Из служебной карточки.

Димза Вольдемар Ансович родился в 1894 году в Курлянской губернии. Национальность латыш. Образование: сельская школа и 2 класса городского училища. Член ВКП (б) с 1917 года. Имел партвзыскания: выговор в 1931 году, снят в 1939 году. Служил в царской армии с 1915 по 1917 год младшим писарем. В РККА с 1918 по 1919 год. В органах ВЧК с 1921 года. С 1932 по 1938 год в Дмитровском исправительно-трудовом лагере. С 1937 года помощник начальника Волжского района и начальник участка «Техника». С 1938 года начальник Волжского участка. По окончании строительства канала Моск-

ва-Волга награжден орденом «Красная Звезда». 11 июля 1938 года откомандирован в ОК ГУЛАГа НКВД СССР. 19 июля 1946 года уволен из органов НКВД СССР за использование своего служебного положения в корыстных целях

8 мая. Приказ начальника строительства канала Москва-Волга Бермана о реорганизации районов. Район «Техника» реорганизуется в участок и входит в состав Волжского района. Помощник начальника Волжского района и начальник участка Техника назначен Димза В. А. Помощником начальника работ в Волжском районе назначается Берхман Я. И.

10 мая. Образован Волжский участок эксплуатации канала.

Свидетельствует документ.

Приказ № 300 от 10 мая 1937 года
ОБРАЗОВАНИЕ УПРАВЛЕНИЯ ЭКСПЛУАТАЦИИ КАНАЛА МОСКВА-ВОЛГА.

Волжский участок эксплуатации был организован в количестве – 105 штатных единиц; из них матросов, рабочих и obsługi транспортом – 37.

Приказ № 306 по Управлению строительства.

Волжским эксплуатационным участком начальником участка назначен Крипайтис, зам начальником управления Курдюмов, помощником начальника по гидросооружениям Руднев, помощником начальника участка по правому берегу (шлюз № 1, аванпорт и т. д.) товарищ Соломахин, заместителем начальника шлюза №1 по эксплуатации Бондарев.

Рядом с сооружениями Волжского гидроузла возник поселок Большая Волга. На Волжском узле было построено 59 зданий, из которых 38 жилых зданий для работников узла.

21 мая. Начальник строительства монументов В. И. Ленину и И. В. Сталину по совместительству становится Мачтет Георгий Николаевич.

Свидетельствует документ.

Приказ № 288 от 21 мая 1937 года
по Управлению строительства канала Москва-Волга.

1. Начальником строительства монументов назначить по совместительству начальника работ Волжского района тов. Мачтет Г. Н.

2. Заместителем начальника архитектурно-строительного отдела тов. Першину установить повседневное наблюдение за работой АСО по строительству монументов.

3. Тов. Кагнеру, совместно с тов. Першиным и тов. Матчет, разработать систему премирования лучших гранитчиков и лично следить за своевременным финансированием строительства монументов.

4. Заместителю начальника ОТС тов. Долгову под личную ответственность обеспечить первоочередное снабжение всем необходимыми материалами строительства монументов.

*Начальник строительства канала Москва-Волга
Комиссар Государственной Безопасности 3-го ранга
М. Берман*

ГФ Фонд 9489, опись 2 ед. хр. 101.

31 мая. Волжский район канала Москва-Волга посетила делегация Московской партийной конференции. Ровно в 11 часов утра специальный состав поезда двинулся из Дмитрова к станции Большая Волга – к «Московскому морю». Больше тысячи участников интереснейшей экскурсии заполнили вагоны. Среди них секретарь МК ВКП (б) товарищ Хрущев, председатель Моссовета Булганин, председатель Мособлисполкома Филатов и секретарь ЦК ВП (б) Узбекистана Икрамов.

7 июня. Вышло Постановление СНК СССР № 908 «О работе канала Москва-Волга».

Свидетельствует документ.

«Совет Народных Комиссаров СССР постановляет:

1. Для обеспечения в соответствии с постановлением СНК СССР от 9 апреля 1937 года нормальной эксплуатации канала Москва-Волга с 1-ого июля сего года поручить Наркомводу (т. Пахомову) и НКВД (т. Берману) приступить с 15 июня сего года к опытной эксплуатации канала, для чего:

2. Обязать Наркомвод (т. Пахомова) и НКВД (т. Бермана):

а) в 5-дневный срок совместно разработать график движения судов (пассажирских и грузовых) по каналу;

б) в 3-дневный срок установить период поддержания глубин

не менее 1 метра на участке Иваново-Рыбинск для пропуска судов на Волгу».

*Председатель Совета Народных Комиссаров СССР
В. Молотов*

Управляющий делами СНК СССР М. Арбузов

ГА. РФ Ф. Р-54446. Оп. 1. Д. 132. Л. 60-61. Подлинник.

8 июня. Начинается опытная эксплуатация судов между Москвой и Калининым. Ежедневно, строго по расписанию будут курсировать четыре теплохода мощностью 700 лошадиных сил: «Иосиф Сталин», «Вячеслав Молотов», «Михаил Калинин», «Клим Ворошилов». Предполагается, что расстояние между обоими городами – 238 километров теплоходы будут проходить за 19 часов 30 минут. На шлюзование отводится по 18-20 минут.

17 июня. Открытие пассажирского сообщения на канале Москва-Волга. Северный порт столицы принял 15 июня первых пассажиров канала Москва-Волга. Первым отправляется в рейс теплоход «Клим Ворошилов». В 12 часов 30 минут он снимается с якоря и берет курс на Дмитров. Следом, за ним выходит теплоход «Вячеслав Молотов». Новая пассажирская водная линия Москва-Дмитров открыта. Точно по расписанию, в 14 часов, отчаливает теплоход «Иосиф Сталин». Флагманское судно флотилии канала выходит открывать новую пассажирскую водную магистраль Москва-Калинин.

23 июня. На сооружение монументов была закончена работа по отделке голов. Бригадир Ф. И. Мамченков мастерски организовал работу по отделке головы монумента Ленина. Камнетесы его бригады успешно справились с порученной им задачей, закончив весьма сложные работы на 8 дней раньше установленного срока. Отлично работает бригада Я. В. Булкина. Голова монумента Сталина закончена на 6 дней раньше установленного срока. Обе бригады переключаются на обработку рук и плеч монументов.



25 июня. Для Ивановских колхозников состоялась экскурсия на теплоходе по каналу Москва-Волга и Московскому морю.

Воспоминания очевидца экскурсии Буланова Григория Дмитриевича и Буланова Ивана Григорьевича жителей деревни Иваново и корреспондента районной газеты «Коллективная жизнь».

«25 июня в яркий июньский день, когда великая стройка в основном уже закончена, руководители строительства Волжского района канала Москва-Волга пригласили к себе в гости все население Ивановского колхоза. В аванпорте у красивого дебаркадера колхозников ожидал разукрашенный разноцветными флагами пароход «Упорный». Палуба парохода ожила. Сюда собралось свыше 200 колхозников, колхозниц и их детей. После завтрака послышался отрывистый гудок, и в 2 часа дня под звуки духового оркестра пароход тронулся. На палубе оживлено. Колхозники внимательно обозревают широкое водное пространство. Перед пассажирами открывается замечательная картина. По обеим сторонам канала зеленый лиственный лес. Впереди виднеется красивое высокое здание маяка и сооружения аварийных ворот. Пароход проходит там, где еще недавно рос густой старый лес.

– Вот здесь, сюда мы ходили за грибами, много росло груздей, – рассказывает колхозница Мария Сергеевна Широкова.

У всех присутствующих оживленные радостные лица. Молодая колхозница Леля Мишурова лихо запеваёт:

От Москвы до самых до окраин
С южных гор до северных морей,
Человек проходит, хозяин
Необъятной родины своей.

Детские голоса дружно подхватывают:

Всюду жизнь и вольно и широко
Точно Волга полная течет,
Молодым везде у нас дорога,
Старикам везде у нас почет.

Песня подхватывается и пассажирами нижней палубы, а через минуту весь пароход поёт:

Широка страна моя родная
Много в ней лесов, полей и рек
Я другой такой страны не знаю,
Где так вольно дышит человек.

Песня окончена. С верхней палубы говорит заместитель начальника Волжского района товарищ Крипайтис: «Вы все знали большую соседнюю Сестру-реку, так вот, сейчас мы ее пересекаем, она загнана в трубы и теперь течет уже внизу под каналом». На вахте капитан парохода дает команду «тихий ход», пароход разворачивается и ложится на обратный путь. По-прежнему на пароходе оживленные разговоры, раздаются веселые песни. Оркестр играет плясовую, колхозницы Широкова и Мишурова пускаются в пляс. Колхозник Александр Федотов рассказывает:

– Видишь, какой красивый лес, а ведь все эти леса прежде были в руках богатеев Закамычкиных да Назаровых. В пользовании всей нашей деревни до революции было всего 10 десятин леса, и то церковный староста Графов так обделил мужиков, что за водку захватил весь лесок.

Пароход входит в открытое «Московское море» и берет курс в сторону Калинина. Впереди на несколько километров раскинулась зеркальная водная гладь, далеко-далеко виднеются точки, это рыбацкие лодки. Любопытство пассажиров все возрастает. 65-летняя колхозница Елизавета Петровна Гордеева, окруженная внучатами, внимательно всматривается в синеву волжской дали, и рассказывает детям:

– В Ивановке я прожила 44 года и от роду такой воды не видала. Вот сюда, к Домкину, бывало, за ягодами ходили, а теперь, гляди море, самое настоящее море?

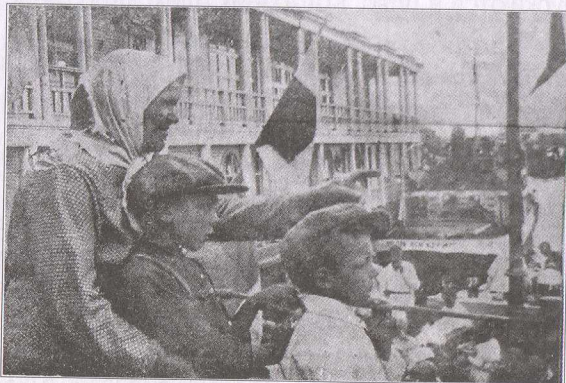
– Вот здесь, – показывает колхозник Федотов, – было наше поле под названием «Собачка».

Внизу на палубе между колхозниками разгорается дружеский спор. Одни доказывают, что вот на том месте когда-то была деревня Федоровка, а недалеко от нее село Никольское, другие возражают. И действительно, трудно распознать на воде, что было там, где сейчас дно «Московского моря». 20 километров прошел пароход. Затем он возвращается обратно и причаливает к левому берегу плотины.

Экскурсия идет на Ивановскую плотину. Внизу полевую сторону проходит старое русло Волги – это маленький ручеек по сравнению с «Московским морем». На берегу моря около подножья высоких лесов, где скоро будет воздвигнут 25-метровый монумент гранитной фигуры В. И. Ленина, собрались в кружок экскурсанты. Начальник Волжского района товарищ Со-

колов открывает митинг, и первое слово предоставляет ветерану Волги, своему заместителю товарищу Крипайтису.

– Вы помните, в 1933 году вот на этих местах, когда на берегу старого русла Волги мы с вами проводили собрания, говорили, что через четыре года здесь будет большое море. Помните, тогда некоторые из вас не верили в это. А вот теперь вы сами убедились, что это не выдумка, а большевистская действительность. Большевики выполнили свои обязательства. Слова това-



рища Крипайтиса покрываются аплодисментами. Выступает секретарь Кимрского райкома партии товарищ Денисов. Мы, кимряки, гордимся тем, что эти величайшие сооружения выросли в нашем районе, а Ивановская плотина названа вашим именем. Здесь, на митинге колхозники заявляют: –Мы очевидцы этих великих строек, они выросли на наших глазах, мы будем их беречь и защищать. Как один подпишемся на заем укрепления обороноспособности нашей великой Родины, Митинг окончен. Колхозники осмотрели сооружения шлюзов. И когда солнце заходило за горизонт, экскурсия возвращалась домой.

Текст основан на воспоминаниях очевидцев и материале газеты «Коллективная жизнь» за 1937 год.

4 июля. Опубликовано постановление СН СССР и ЦК ВКП (б) о канале Москва-Волга. «**Об окончании строительства канала Москва-Волга**»

Свидетельствует документ.

ПОСТАНОВЛЕНИЕ СОВЕТА НАРОДНЫХ КОМИССАРОВ СОЮЗА ССР И ЦЕНТРАЛЬНОГО КОМИТЕТА ВКП (б)

Заслушав, доклад Начальника строительства канала Москва-Волга тов. Бермана М. Д. и Председателя Правительственной Комиссии по приему канала Москва-Волга тов. Гинзбурга С. Э., Совет Народных Комиссаров Союза ССР и Центральный Комитет ВКП (б) постановляют:

1. Одобрить доклад правительственной Комиссии по каналу Москва-Волга и признать строительство канала законченным, а канал готовым к эксплуатации.

2. Открыть канал Москва-Волга для пассажирского и грузового движения с 15 июля 1937 года.

3. Объявить благодарность Народному Комиссариату Внутренних Дел и всему коллективу строителей канала Москва-Волга за образцовое выполнение правительственного задания.

4. Предложить Народному Комиссару Внутренних Дел т. Ежову представить свои соображения о награждении строителей канала Москва-Волга.

*Секретарь Центрального Комитета ВКП (б) И. Сталин
Председатель Совета Народных Комиссаров СССР В. Молотов*

ГА РФ. Ф. -5446. Оп. 1. Д. 133. Л. 320. Заверенная копия.

7 июля. Каменотесы под руководством скульптора Меркурова спешно заканчивают отделку монументов с изображением Ленина и Сталина.

13 июля. Около 6 часов вечера началось испытание первой турбины Ивановской ГЭС мощностью 15000 киловатт. Турбина работала 20 минут. Пробный пуск показал хорошие результаты.

14 июля. Вышло Постановление Центрального Исполнительного Комитета и Совета Народных Комиссаров СССР «О награждениях и льготах строителям канала Москва-Волга».

Свидетельствует документ.

В связи с окончанием в установленный правительством срок строительства канала Москва - Волга и передачей его в эксплуатацию, Центральный Исполнительный Комитет и Совет Народных Комиссаров СССР

ПОСТАНОВЛЯЮТ:

1. Предложить Наркоману делу СССР наградить ценными подарками и денежными премиями отличившихся на строительстве вольнонаемных работников.

2. Установить для строителей канала Москва-Волга специальный нагрудный знак.

3. Предложить Наркомвнуделу СССР представить в ЦИК СССР списки бывших заключенных, добровольно оставшихся для работы на канале по вольному найму, особо отличившихся на строительстве канала Москва-Волга для снятия с них судимости.

4. Досрочно освободить за ударную работу на строительстве канала Москва-Волга 55000 заключенных.

5. Обязать ВЦСПС принять меры к скорейшему их устройству на работу.

6. Предложить Наркомвнуделу СССР при освобождении заключенных за ударную работу на строительстве канала Москва-Волга выдавать им, кроме специальных удостоверений, свидетельствующих об их работе на канале Москва-Волга, также проездные билеты денежные награды в размере от 100 до 500 рублей.

Председатель ЦИК СССР М. Калинин

Председатель СНК СССР В. Молотов

Секретарь ЦИК СССР А. Горкин

ГА РФ. Ф. Р-5446. Оп. 1. Д. 134. Л. 161. Подлинник.

Три дня (14-16 июля) строители канала и каналоармейцы отмечали открытие пассажирской и грузовой навигации.

14 июля было опубликовано письмо колхозников деревни Ново-Иваньково.

«Спасибо за новую жизнь».

Много лет простояло наше село Иваньково на том самом месте, где сейчас начинается Московское море. Мы жили в глухом бездорожном краю. Москва от нас была не так уже далеко, но пробраться к ней оказывалось делом не простым. Двадцать километров до Кимр приходилось идти пешком, да и там поез-

да к столице ходили редко. Много времени теряли жители Иваньково, чтобы купить нужные для хозяйства вещи, продукты. А ведь в вашем селе многие крестьяне работают сапоги, ботинки, туфли для городов. Кустарям приходилось особенно туго. В распутицу они оставались без сырья, да и готовый товар залеживался. Из-за плохих дорог и газеты, и письма приходили к нам с большим опозданием. Когда началось строительство канала нашему селу и многим другим, которые лежали по соседству, пришлось перебраться на новые места. Строительство обо всем позаботились. Нам выбрали хороший участок, перенесли дома, покрыли крыши дранкой вместо соломы. Колхозникам Ивану Терентьеву, Широкову и другим построили новые хорошие избы, а кто имел ветхое жилье, тем подремонтировали, пристроили службы. Колхоз наш получил отличные конюшни и скотные дворы. Теплые, вместительные. Рядом с каналом провели шоссе, железную дорогу, и Москва стала к нам совсем рядом. В шесть часов выедешь, а к полудню уже в столице. Мы и обувь стали возить прямо в Москву. Почта, газеты приходят к нам вовремя. За эту новую светлую жизнь большое колхозное спасибо нашей партии, нашему правительству, великому Сталину. По поручению жителей села Иванькова.

Председатель колхоза А. И. Широков

Колхозники: А. Я. Федотов, И. Д. Морозов,

А. С. Маралина, А. Т. Кокунова, Г. Д. Буланов

и другие.

(Материал из газеты «Правда» № 192 (7158) за 1937 год)

14 июля. Вечером в клубе района Большая Волга состоялось торжественное заседание рабочих, служащих и ИТР района, посвященное окончанию строительства канала Москва-Волга. После торжественного заседания состоялась художественная часть с участием гостей из Кимр.

14 июля. В печати постоянно печатались сообщения о ходе строительства гранитных монументов.

Свидетельствует документ.

«Полным ходом идут работы по сооружению гигантских гранитных монументов Ленина и Сталина у входа в аванпорт канала на Волге. Каменотесы успешно справляются с порученной

им задачей. На сооружение монумента Сталина заканчивается монтаж десятого ряда фигур. На монументе Ленина идет сборка девятого ряда фигуры. Успешно идет планировка территории у монументов. В ближайшие дни начнется установка головы фигур монументов. Все работы на монументах будут закончены к 1-ого августа».

Материал из газеты «Москва-Волгострой» 1937 года.

15 июля. Канал Москва-Волга открыт для пассажирского и грузового движения. В Зеленом театре ЦПКО им. Горького по этому случаю состоялся 20-тысячный митинг, а вечером в Большом театре - торжественное заседание с участием Сталина, Молотова, Жданова, Хрущева, Булганина, Ежова, Фриновского, Реденса, Бермана и Жука. Начальник строительства канала Москва-Волга Берман доложил собравшимся, что «ошибка природы, лишившая Москву крупных источников воды, исправлена в 4 года и 8 месяцев».

Свидетельствует документ.

«В Зеленом театре Центрального парка культуры и отдыха имени Горького состоялся митинг, посвященный окончанию строительства канала Москва-Волга. В честь их был устроен дневной фейерверк. На эстрадах выступали певцы, музыканты, танцоры. Затейники вели хороводы. Было празднично, весело, шумно».

Материал из газеты «Правда» за 1937 год.

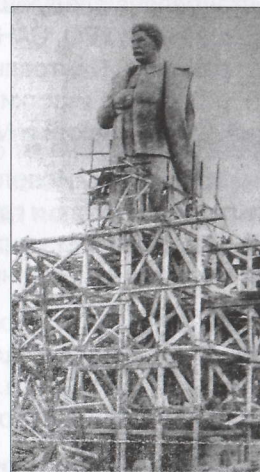
15 июля. В Москву на теплоходах по каналу для участия на торжественном заседании в Большом театре Союза ССР, посвященном открытию канала Москва-Волга, выехало 60 человек строителей канала волжского района и 1.000 человек в Центральный парк культуры и отдыха имени Горького, в котором организуется массовые гуляния, посвященные окончанию величественной стройки.

24 июля. На сооружении монумента Сталина наступил ответственный момент. Установка и закрепления головы фигуры Сталина на 25 метровой высоте.

Свидетельствует документ.

«На Дмитровском механическом заводе НКВД для водруже-

ния головы был создан специальный подъемник. Прежде чем поднять голову решили попробовать поднять глыбу, которая была, тяжелей головы. При испытании глыба упала на землю. О происшедшем доложили начальнику строительства и начальнику ГУЛАГа Матвею Давидовичу Берману. Который сказал коротко и ясно: «Если голова упадет, ваши полетят тоже!». Голова удержалась, другие тоже. Кроме Бермана. Его голову признали «вражеской». Поднятие и установка головы Сталина производилась в короткий срок. Подъем был начат в 7 часов 22 минуты, и через 48 минут 21-тонная гранитная голова была установлена. Установив, голову Сталина каналоармейцы приступили, к разборке лесов, демонтажу подъемных механизмов и уборка всей территории у монумента».



Материал из газеты «Москва-Волгострой» за 1937 год.

26 июля. На монументе Сталина началась разборка лесов и уборка всей территории у монумента.

26 июля. Днем был произведен подъем гранитной головы монумента Ленина, высеченной из одного девяти кубометрового камня. Вес головы монумента Ленина составляет 21-тонну.

27 июля. Под председательством товарища М.И. Калинина состоялась заседание Президиума ЦИК СССР, на котором были вручены ордена строителям канала Москва-Волга. Среди них начальник строительства канала Берман, главный инженер Жук, начальники районов, инженеры, сотрудники строительства.

30 июля. Комсомольская организация фабрики «Красная Звезда» города Кимр организовала экскурсию по каналу Москва-Волга.

1 августа. Закончено сооружение гигантских гранитных монументов Ленина и Сталина. Правительственная комиссия приступила к приему гранитных монументов Ленина и Сталина, сооруженных в аванпорте канала.

2 августа 1937 года. Приказом НКВД СССР № 104. была установлена следующая структура Дмитлага:
отделы – УРО, САНО, ООС. ОК, ФИНО, КВО. 3 отдел:
районы – Центральный, Волжский, Химкинский, Южный:
отдельные участки – Икшанский, Хорошевский, Перервинский, Дмитровский и Мехзаводской.

15 августа. Исполнился месяц со дня открытия нормально-го пассажирского и грузового движения на канале Москва-Волга. За месяц по каналу перевезено 189.500 пассажиров и 121.000 тонн различных грузов.

18 августа. Вечером состоялось открытие гранитных монументов Ленина и Сталина, сооруженных на берегах аванпорта канала Москва-Волга. На открытии присутствовали комсомольцы комсомольских организаций города Кимры.

Свидетельство очевидца.

«Подъезжая к каналу, мы еще издали увидели огромные монументы великих вождей пролетарской революции Ленина и Сталина. Эти прекрасные скульптуры произвели на нас огромное впечатление. На канале мы подробно осмотрели и ознакомились с работой шлюза № 1, с тоннелем под землей, пройдя через который мы очутились на берегу «Московского моря». Перед нашими глазами открылась замечательная по красоте панорама. Намного километров в даль расстилалась перед нами водная гладь нового моря, устроенного руками советских людей, руководимых партией Ленина-Сталина. Осмотрели мы также и Ивановскую ГЭС. Прекрасное по красоте зрелище представляет собой вода, вырывающаяся бешеным потоком и превращающаяся в чистую белую пену. Частички воды поднимаются вверх на большую высоту и осыпают мелким дождем здание электростанции. Все участники экскурсии были необычайно довольны своей поездкой и восхищались грандиозным каналом, подобного которому нет нигде в мире».

Материал из районной газеты «Коллективная жизнь».

1 октября. Состоялся пуск первого агрегата Ивановской ГЭС.

15 ноября. Согласно приказу №180 от 15 ноября 1937 г. по Управлению эксплуатации канала Москва-Волга навигация по

всей трассе канала закончилась. С 15 июня по 15 ноября было произведено шлюзований - 9767. Пропущено через шлюзы пароходов - 29681.

1938 год

Приказами по Дмитлагу №№ 21,24,25 за январь 1938 года было объявлено о расстреле нескольких заключенных за бандитско-хулиганские действия в лагере, за попытку побега из лагеря, а также о переводе на общие работы с последующим направлением для дальнейшего отбытия наказания в отдельные лагеря заключенных, замеченных в распитии спиртных напитков, самовольных отлучках из лагеря и появлении в городе Дмитрове с водкой.



31 января. Вышел приказ НКВД СССР № 013 «О реорганизации Дмитровского ИТЛ в отдельный Дмитровский район».

Свидетельствует документ.

1. В соответствии с постановлением Совнаркома Союза от 09.04. 1937 года № 590 Управление эксплуатации канала Москва-Волга передать Наркомводу.
2. Дмитровский Исправительно-Трудовой Лагерь реорганизовать в Отдельный Дмитровский район.
3. На Отдельный Дмитровский район возложить выполнение оставшихся недоделок по каналу Москва-Волга, а также предоставление Наркомводу рабочей силы для эксплуатации и текущего ремонта канала и ведение расчетов по этим операциям.
4. Начальником Отдельного Дмитровского района назначить Лисица Д. И., Главным инженером и начальником работ района Процорова И. А.
5. Начальнику ГУЛАГа дивитенданту Плинер в 5-дневный срок установить структуру, штаты и персональное замещение руководящих должностей Отдельного Дмитровского района.

*Зам. Народного комиссара внутренних Дел СССР
Старший майор ГБ Жуковский*

ГА РФ. Р-9401. Оп. 1. Д. 502.Л. 18. Подлинник.

Из служебной карточки.



Процеров Иван Александрович родился 1901 года в городе Глатыма Рязанской губернии в семье преподавателей Тимирязевской академии. Русский. Образование: высшее, окончил институт инженеров водного хозяйства. Специальность инженер гидротехник. Беспартийный. Впервые вступил в органы ОГПУ-НКВД 19 августа 1932 года.

Работу на канале Москва-Волга начал в Южном районе, начальником работ. В 1936 году откомандирован в Темпы начальником работ района. В 1937 году перешел заместителем главного инженера в Управление эксплуатации канала. «за ударную работу на строительстве канала Москва-Волга награжден орденом «Трудового Красного Знамени».

5 июля. В связи с окончанием приема канала комиссией Наркомвода отдельный Дмитровский район ГУЛАГ совместным приказом НКВД СССР и Наркомвода № 416 был ликвидирован.

Хроника Волжского района подготовлена Булановым М. И. На основе документов Государственного архива РФ (фонд Дмитлага), материалов издаваемых в Дмитровском исправительно-трудовом лагере «Перековка» за 1934 год, 1935 год, 1936 год и литературно-художественного журнала «На штурм трассы» за 1935 год, 1936 год и двух номеров за 1937 год. Газет «Правда» за 1937 год, «Комсомольская правда» за 1937 год, «Рабочая Москва» за 1937 год, Органа Кимрского РК ВКП (б) и Райисполкома Кимрская «Коллективная жизнь» за 1937 год, воспоминаний Буланова Г.Д. и Буланова И. Г.

Послесловие

Строительство Волжского района гидросооружений началось значительно позднее работ по сооружению канала Москва-Волга в других районов.

В рекордно короткий срок в три с половиной года здесь было построено 18 гидротехнических сооружений. Объем земляных работ по Волжскому району составил 15 миллионов кубических метров, около 600 тысяч бетонных, замещено 450 тысяч кв. метров откосов, смонтировано свыше 6000 тонн тяжелых металли-

ческих конструкций. Грандиозные монументы Ленина и Сталина увенчивали Волжский узел канала Москва-Волга.

Пять строителей Волжского узла Постановлением Центрального Исполнительного Комитета ССР «за выдающиеся успехи в деле строительства канала Москва-Волга были награждены орденом «Ленина»:

1. Василенко П. И. помощник начальника работ Волжского района;
2. Васнецов Б. А. начальник строительства сооружения монументов;
3. Мачтет Г. Н. Начальник работ Волжского района;
4. Скачков И. В. начальник сооружения шлюза №1;
5. Юдин Т. И. Начальник экскаваторных работ района «Техника».

Орденом «Трудовое Красное Знамя» награждены 20 человек:

1. Агафонов И. В. помощник начальника сооружения плотины;
2. Берхман Я. И. начальника работ района «Техника»;
3. Васильев Д. В. начальника 1 участка района «Техника»;
4. Вишняков Н. Л. начальник сооружения земляной плотины;
5. Волков Д. И. начальник архитектурно-строительного отделения Волжского района;
6. Граванов Г. М. секретарь парткома Волжского района;
7. Гаврилов В. В. помощника начальника Волжского района;
8. Зерцалов Г. В. начальник сооружения бетонной плотины;
9. Захаров Д. С. начальника сооружения №1;
10. Крипайтис К. К. заместителя начальника Волжского района;
11. Кузьменко И. Н. Прораба по укладке бетона;
12. Крипайтис О. И. председателя совета жен работников строительства;
13. Павлов И. С. начальника волжской железнодорожной ветки строительства;
14. Руднев А. Ф. Начальник технического отделения Волжского района;

15. Соколов В. Л. начальника Волжского района;
16. Скопинцев П. А. начальника экскаваторных работ района «Техника»;
17. Свердлов И. А. старший прораб гидроэлектростанции;
18. Турбин Н. С. прораб монтажных работ шлюза №1;
19. Титаренко Г. Н. Старший прораб монтажных работ;
20. Шапошников Н. Ф. Бывшего начальника Волжского района.

Орденом «Знак Почета» награждено 8 человек:

1. Бочков С. И. прораб понизительной станции;
2. Глезер С. А. старший прораб гидромеханизации;
3. Елецкого И. Г. заместителя начальника сооружения шлюза №1;
4. Задорожко П. С. машиниста экскаватора;

5. Кустов Д. Ф. Председатель райнострокома Волжского района;

6. Солдатов С. Г. секретаря комитета комсомола Волжского района;

7. Соломахина П. А. заместителя начальника монтажных работ Волжского района;

8. Тылес Л. Л. начальника экскаваторных работ Волжской ГЭС;

Орденом «Красная Звезда» награжден 1 человек:

1. Дымза В. А. пом. начальника Волжского района и начальник отделения района «Техника».

Люди и судьбы

Тасарская

Гордостью и символом канала Москва-Волга, была **Галина Васильевна Тасарская**, начальник лучшего отряда бетонщиков МВС.

Тасарская-Писанская Галина Васильевна родилась 1913 году в селе Миновка на Полтавщине. Родители были кулаки. Детей в семье было шестеро. Все учились. Окончив семилетку, поступила в институт народного образования. Но Галине очень хотелось поехать в большой город, приобрести техническую специальность. В 1933 году боясь, что происхождение будет препятствовать для поступления в ВУЗ, решила подделать свои документы. Обман раскрылся и за сокрытие своего происхождения Галина Васильевна Тасарская, была осуждена на 4 года лишения свободы.

В октябре 1933 года этапом Тасарская попадает на канал Москва-Волга на Волжский район строительства канала Москва-Волга. Здесь на Волге начнет Галина свой героический путь от помощницы бригадира женской бригады до начальника отряда. Здесь организует она первый украинский отряд «За нову людину» и первой в Дмитлаге станет женщиной начальником отряда. Вот как об этом говорит сама Галина: «Помню, вместе с отрядом вышла на трассу. Люди трудились на тачках. Сразу заметила уйму неполадок, устранение которых улучшит выработку. Трапы завалены землей, сходились не в стык. Тачки постоянно переворачивались.

— Бригадир, — остановила я одного парня, который празднично шатался по котловану, — поставь людей на очистку трапов.

Тот только усмехнулся и, пожав плечами, пошел дальше. Подобная история повторилась еще дважды. Несколько раз до моих ушей долетало слово «баба», произнесенное очень недвусмысленно.

Не помня себя от ярости, стояла, опустив руки, не зная, что делать. Едва дождавшись конца смены, Галина созвала в красном уголке совещание бригадиров. Бригадир, вероятно, не видала никогда такого злого начальника. «— Вы думаете, начальник — баба, так можно не слушаться? Так вот что скажу: пока я ваш начальник, будете подчиняться моим распоряжения. Вот

попробуйте завтра не выполнить их». Отряд Тасарской работает на земляных работах в котловане Волжской плотины. Умело, организовав работу в отряде, ее отряд в июне 1934 года выполняет 135 % месячного плана, дав сорок тысяч кубометров земли. За свой героический труд отряд получают Красное знамя района. А за систематическое перевыполнение производственных заданий 30 июля 1934 года начальник 1-го украинского стройотряда 1-го участка Волжского района заключенная Тасарская Г. В. награждена значком «Ударника МВС». Выписка из приказа по Управлению строительства и Дмитлага НКВД СССР от 30 июля 1934 года «О награждении знаком «Ударника МВС» Наградить:

Начальника 1-го украинского отряда «За нову людину» заключенную Тасарскую Галину Васильевну.

*Заместитель начальника строительства,
начальник Дмитлага НКВД СССР
Фирин*

В августе отряд занимает первое место по всему строительству. В декабре 1934 года все земляные работы в котловане Волжской плотины закончились. Вырытый котлован, ожидал железного основания арматуры и бетона. Отряд Тасарской решил остаться на бетонных работах. Так начался 1935, бетонный год для отряда Галины Тасарской. «Ах, и трудно же пришлось нам на первых порах. Не знали мы, что это за штука такая бетон, как к нему приступить, как класть его» — говорила Галина. Выработка отряда начала катастрофически падать. Январь 1935 года — был черным месяцем для отряда «За нову людину». Тасарцы в прорыве, разнеслась весь по всему участку. Большинство землекопов, горячо сочувствовали беде старых своих товарищей. Но были и такие, что злорадствовали: «Ну, что кончились ваши рекорды? Отгремелись! Теперь другим погреметь дайте. Галину мучил один вопрос: «Что делать? Как выйти из положения?». Тасарская принимает решение учиться. Каждый день после работы в барак приходили инженеры, читали лекции, объясняли, рассказывали. Весь отряд в феврале сдал техминимум. Учеба дала свои результаты и в конце февраля тасарцы вышли на первое место. В марте начали строить бетонный комбинат у самой плотины, которого с нетерпением ждали, который мог повысить производительность укладки бетона. Если в марте отряд укла-

дывал 520 кубометров за сутки, а когда закончиться строительство комбината можно будет укладывать по две тысячи кубов. В мае комбинат был открыт. 28 июня отряд Галины Тасарской побил, Всесоюзный рекорд за сутки уложили 2093 тысячи кубов бетона. 31 октября 1935 года Волжскую плотину приняла Центральная приемная комиссия. За семь месяцев 1935 года 340 бетонщиков отряда Г. Тасарской уложили 360 тысяч кубометров бетона.

Славим гордый день побед,
Славим дело боевых ударных лет,
Славим мы ударный труд,
Славим дело трудовых упорных рук,
В день ударник Октября
Встала стойкая плотина, как заря,
И горит на красоту.
Ярким светом, озаряя высоту.

Из выступления Волжской районной агитбригады.

Плотина закончена ⁽¹⁾ 7 ноября 1935 года в клубе Волжского района торжественный слет. Вдруг в перерыве на сцену поднимается начальник района Николай Федорович Шапошников ⁽²⁾ с небольшим листком бумаги. «Каналоармейцы!» — сказал он. Я хочу прочесть телеграмму начальника лагеря Семена Григорьевича Фирина. ⁽³⁾ И он громко начал читать: «Волжский район. Начальнику отряда Галине Тасарской. Поздравляю с наступающим днем Октябрьской революции и с досрочным освобождением». Вот как об этом говорит Галина. «Какие-то огни замелькали в глазах, окружили чьи-то смеющиеся лица, чьи-то руки вытолкнули на сцену...

— Скажи, скажи! — кричали со всех сторон. И в зале вдруг наступила полная тишина. Но я только раскрывала рот; к горлу подкатывался какой-то клубок, я вздыхала, снова раскрывала рот и снова вздыхала. Наконец, под хохот и аплодисменты зала махнула рукой и убежала».

Счастливая ночь! Родная Украина звала меня. Вернуться домой досрочно освобожденной, доказать товарищам, знакомым, что я полезный и нужный работник, что я прощена. Увидать маму, отца, братьев, сестру.

А плотина? Неужели не увижу, как Волга потечет под ее пролетами?

Неужели не увижу первого парохода? Правда, можно приехать, но ведь тогда стану чужой каналу.

Чужая!.. Это слово кольнуло. Чужая плотине? А кто дал мне свободу, счастье? Кто сделал бетонщиком? Кто помог искупить свою вину перед Родиной?

К утру решила: остаюсь!

Для меня и отряда настала новая жизнь. Вслед за мною освободили многих наших ударников. Они также остались на канале. Нас перевели на строительство гидростанции Волжского узла.

В апреле 1936 года отряд Тасарской получает знамя Моссовета, в мае торжественно празднует окончание возведения гидростанции. 12 июня 1936 года был объявлены итоги Вселагерного конкурса по созданию каналоармейской музыки и песни. Песня о начальнике отряда лагерного поэта Вениамина Калентьева и композитора Михаила Черняка удостоена третьей премии конкурса ЦК ВЛКСМ и исполняется по Всероссийскому радио.

*Песня о начальнике отряда
Галине Тасарской*

Плывут в половодье
Веселые льдины,
В далекое море спешат,
Ведет на плотину начальник Галина
Свой краснознаменный отряд!

Отряд Тасарской работает на шлюзе № 1 ⁽⁴⁾. До прихода отряда Галины в шлюз было уложено тридцать тысяч кубометров бетона, оставалось уложить еще сто восемьдесят тысяч. И тут встал целый ряд трудностей: пообносились механизмы, перебои с подачей арматуры, дерева. Состав отряда сильно изменился, пополнился новыми людьми. Шлюз рождался в муках. Но нас уже ничто не пугало. В отряде есть крепкое, испытанное ядро. Организовали снова техучебу, дрались за каждую тонну железа, за каждый вагон дерева и достигли своего.

23 июня 1936 года Галину Тасарскую вместе с каналоармейцами старого состава приглашают принять участие взрыве перемычки отделяющего старое русло Волги от нового. В этот день совершилось великое историческое событие: «Волга – матушка изменит старый вековечный путь». Из воспомина-

ний Тасарской. «Никогда не забуду ночи накануне взрыва. Я проезжала по дну котлована. Это была последняя ночь, когда он оставался сухим. Освещенная лучами прожекторов, могучая, строгая плотина поднимала восемь быков к черному небу и казалась прекрасным дворцом. Неужели это чудесное сооружение создано нашими руками? Неужели это наша плотина?!».

В присутствии гостей из Москвы — представителей партии и правительства ⁽⁵⁾ — перемычку в 1 час 50 минут взорвали. По сигналу поднялся черный вихрь земли, и вода хлынула в котлован, медленно подбираясь к устоям плотины, и стало медленно заполнять новое русло реки.

И сочета воедино
Прямой расчет и смелый риск,
Фонтан земли, огня и брызг,
Взметнулся грозно у плотины!

В. Калентьев «Взрыв».

И новое ответственное задание отряду Галины Тасарской. Отряд удостоивается величайшей чести – рыть котлован под постаменты для двух пятнадцатиметровых фигур Ленина и Сталина, стоящих на западной и восточной дамбе. Когда котлован под постаменты был готов, краснознаменному отряду Тасарской дают новое задание по укладке бетона в постамент огромной статуи И. В. Сталина, установленной на восточной дамбе. В постамент Сталина надо уложить семь тысяч кубометров бетона. Все ближе и ближе срок сдачи канала. 23 марта 1937 года опущены щиты на Волжской плотине, и вода начала заполнять русло канала. 17 апреля волжская вода заполнила канал на всем его протяжении. 22 апреля канал посетили Сталин, Ворошилов, Молотов, Ежов. И друг, как гром среди ясного неба, весть, которая поразила всех, арестован Семен Григорьевич Фирин все сильный начальник Дмитлага. 1-го Мая от первого шлюза отправился в путь флагманский корабль «Иосиф Сталин» вместе с флотилией кораблей. На теплоходе «В. Молотов» по рукотворному каналу в Москву едет начальник отряда бетонщиков Тасарская Галина. 2-го мая состоялась торжественная встреча кораблей в Москве, на Северном речном вокзале. К июлю канал Москва-Волга был полностью закончен, опробован и готов к судоходству.

Четвертого июля было опубликовано постановление СНК СССР и ЦК ВКП (б) «Об окончании строительства канала Москва-Волга», в котором говорилось, что с 15 июля начать пассажирское и грузовое судоходство по каналу. 15 июля правительство устроило для строителей канала праздник в Центральном парке культуры и отдыха в Москве. А в это время начались аресты. 219 человек было арестовано «по делу Фирина», как участники контрреволюционной организации, «ставившей своей целью уничтожение руководителей партии и правительства». Была арестована и Галина Васильевна Тасарская. 19 августа 1937 года Галина Васильевна Тасарская была осуждена постановлением комиссии НКВД СССР и прокурора СССР по статьям 58-8, 58-10, 58-11 УК РСФСР к расстрелу.

Так закончилась яркая и короткая жизнь Галины Васильевны Тасарской.

Мечта Галины Тасарской получить высшее образование, так и не осуществилась.

Анушеван Лазареев,
начальник отряда землекопов в Волжском районе

Краткая справка. Лазареев Анушеван Алексеевич (1907-1937 гг.). После сдачи канала Москва-Волга попадает в число участников «контрреволюционной организации, ставшей своей целью уничтожение руководителей партии и правительства».

...Когда его арестовали, оперуполномоченный злорадно усмехнулся: «Ты, Лазареев, хвастался, что два раза из-под ружья ушел, на этот раз не выйдешь!». — «За что?» — «Фирин тебя шибко хвалил, участие проявлял, а дружба с врагом народа не прощается....». За что? За тысячи кубов земли и бетона! За что? За спасение Волжской плотины! За что? За веру в свободу и труд? А ни за что...

5 июня 1937 года Лазареев Анушеван Алексеевич осужден постановлением комиссии НКВД СССР и прокурора СССР по статьям 58-8, 58-10, 58-11 УК РСФСР к высшей мере наказания. Определением судебной коллегии по уголовным делам Верховного суда СССР от 6 марта 1956 года реабилитирован.

Поэма о тачке

Я не знаю своего возраста. Не знаю и своей настоящей фамилии. Все, что осталось мне с детства, это мое имя — Анушеван. Жизнь моя прошла по страшным и тяжелым путям. Не легко пересказать ее вновь. Есть много в ней такого, о чем предпочту умолчать. Имею тридцать две судимости, и все они даны не зря. Кого и чему научит такая жизнь? Мне самому о ней хочется забыть. Зачем же ворошить со дна прошлого всю грязь и мерзость, сквозь которую пришлось пройти? Никому этого не надо ни знать, ни помнить. Гори оно синим огнем, поганое прошлое! Но есть воспоминания, которые так и просятся из сердца, чтобы их рассказать. Они невеселы, как невесела вся моя жизнь. Однако есть в них нечто такое, что может послужить на пользу молодым людям, легко бросившим свою жизнь в туман и слякоть преступного мира. Помню себя маленьким и несчастным. Мой отец, могучий бородатый армянин был кузнецом в

небольшой армянской деревне близ города Эрзерума. Он был неразговорчив, зато тяжелые кулаки красноречивы. С утра до глубокой ночи я помогал ему в работе, раздувая кузнечный мех. От работы кружилась голова, и больно ныла спина. Но бедность безжалостна, и мы с отцом работали без отдыха.

В те годы шла война. Мимо деревни проходили то турецкие аскеры, то обозы русских солдат. Они воевали где-то в стороне и до поры не трогали нас.

Но вот турки, обиженные неудачами на фронте, озлобились. Мусульмане стали резать армян за то, что те были христианами. Резали и в нашей деревне. Помню голые, синие, мертвые ноги отца, торчащие из-под кровавой рогожи. Мне не позволяли поднимать рогожу на лице отца, и я не поднял ее.

Потом в деревню пришли русские войска. Они собрали армянских ребятишек-сирот. В одной нашей деревне набралось 64 фургона. И вот под конвоем солдат нас направили в Александрополь, армянский город близ турецкой границы, которой теперь называется Леникан.

В Александрополе ребят раздали на воспитание желающим армянам. Тех, кого никто не взял, определили в приюты. Я ехал на последнем фургоне и, наверное, поэтому попал в приют. Могу сказать, что здесь было много хуже, чем домашняя жизнь в нужде. Мы часто плакали оттого, что нас били, а били нас и за то, что мы плакали. В прифронтовом приюте прожил два года. Это были годы безделья, лишений и унижений. Нас не учили ничему, и порою казалось, что мы собраны в унылый этот дом лишь затем, чтобы жирная гусыня-начальница и злющий армянский поп поминутно издевались над нами. Через Александрополь проходили с фронта толпы оборванных беженцев. Среди них приютские ребятишки изредка находили родных и знакомых. Счастливики охотно уходили в заманчивую неизвестность, а остающиеся плакали от зависти и тоски. Вот так однажды дошла до меня весть, что моя мама живет в Тифлисе. Армяне видели ее на базаре. Ночью я убежал из приюта, захватив кусочек хлеба, оставшийся от скудного ужина, и суковатую палку. Конечно, я не нашел матери, да и не мог бы ее найти. Тифлис — большой город, какого я еще никогда не видел. Я потерялся в шумных его улицах и базарах. Еще в Александрополе смысленные приютские ребятишки частенько убегали на базар, чтобы добыть копеечку на лакомство несложной работой рыночного

амбала. Я стал базарным амбалом. Бегал на побегушках у лавочников, носил покупки богатых женщин, кое-как кормился и жил, не зная, зачем живу. Вскоре в мире, окружавшем меня, случилось что-то радостное и важное. По Тифлису ходили толпы людей. Дома украсились красными знаменами и полотнищами с лозунгами. Солдаты перестали трепетать перед офицером.

Но все это меня не касалось. Базар жил прежней жизнью. Амбал-мальчишка, ночевавший в мусорном ларе, позади галантерейной лавки купца Годрия, никому не нужен. То было лето 1917 года.

Как-то, шатаюсь по базару в поисках работы или подачки, заметил знакомого мальчишку Мухтара, ровесника, такого же сироту, как и я. Хотел окликнуть его. Но он был занят серьезным делом. Прижавшись боком к старику-крестьянину, тянул из его кармана сверток в синем большом платке. Я уже знал, что местные крестьяне носят в таких пачки дешевых денег — желтых и серых «керенок».

Вот так пожива у Мухтара! Ему, наверное, хватит денег на чурек, и на сыр, и на стакан вина в духане. И еще останется на несколько дней! В тот же день и я попробовал сделать то же. Первый опыт оказался удачным...

Когда я сильно надоел всем на тифлисском базаре, пришлось выехать в Батум. Но и там я надоел. Меня схватили, посадили в арестантский вагон и отвезли в Авчала, в детскую тюрьму близ Тифлиса.

«Ну вот, и стал настоящим вором, — раздумывал я. — Теперь я уже не мальчик, мне пошел тринадцатый год. Меня уже, как большого, посадили в тюрьму и охраняют настоящие часовые».

Впервые завелись друзья, такие же базарные воришки и беспризорники. Некоторые из них уже не раз побывали здесь и знали все ходы и выходы для побега. Должно быть, я пришелся им по душе. Они радушно приняли меня в заговор.

И вот, с опасностью быть расстрелянными конвоем, мы бежим из Авчала в Темир-Хан-Шуру.

Так началась моя воровская карьера. Первая судимость, как первая любовь, не забывается никогда. Она надолго отравила ребячье сердце обидой, вселила горькое сознание, что «я уже не такой, как все», а путь назад к светлому, беспечному, безгрешному детству закрыт навсегда.

Я быстро научился несложной науке преступления. Вино, грязные распутные женщины, карты растлили душу, вытравили остаток детского стыда. Я не умел прочитать двух слов на вывесках, но уже постиг ужасное искусство честно смотреть в глаза обворованным людям, в милицейской дежурке притворяться невинным мальчиком, лгать и оправдываться на суде. Зная, что воровать воспрещается, изображал честного человека.

Недешево мне стоила эта ложь: годы заключения. Вот почему я ненавижу ложь в самом себе и в других.

К тому же, как бы искусно я не лгал, все равно попадался. Меня хватили, сажали в домзаки и арестные дома. Я убежал оттуда, если мог, а нет — отсиживал сроки. Говорят и поют о воровской славе. Какая уж там слава! Ни один вор на свете не осмелится с гордостью сказать всенародно о своем ремесле. Все мы сознавали позор и грязь собственного бытия. Я не был мелким вором. Нажил тридцать две судимости, из которых две — к высшей мере, к расстрелу. Но не кружит головы воровская слава! Она лежит на человеке тяжелым грузом лжи и самообмана. И каждый, кто хвалился в тюрьме своими воровскими подвигами, завистливо молчит, попав в компанию рядовых заводских рабочих, которым, действительно, есть, чем похвалиться.

Ворье не живет оседло. Я кочевал по всему Кавказу. Батум, Грозный, Кизляр, Темир-Хан-Шура были лишь временными пристанищами, где отсиживал сроки заключения и наживал новые судимости. Кратковременные дни свободы проходили в базарной толчее, в вагонах, в тайных притонах, в ночевках без прописки под случайной крышей. Ни родины, ни дома. Случайно приставшая фамилия сделалась моей против воли. Всем чужой и постылый, в погоне за поживой, я рыскал по цветущим городам советской страны.

Все воры думают: «Вот, наворую денег и брошу это страшное ремесло, заживу мирной, спокойной жизнью. Уеду туда, где меня не знают, и стану жить честным человеком». Так думал и я.

Сколько прошло через мои руки денег и ценностей! Но все это бесследно исчезало, и я опять оставался голодным оборванцем. Легкая добыча уходила из рук гораздо легче, чем она доставалась. Сколько я ни воровал, не хватало на жизнь, на ту самую, которой так просто, законно, так уверенно пользовались те, у кого я часто крал последние трудовые гроши.

Я тогда еще не понимал, как можно все это исправить, хотя и тяготился выпавшей жизнью.

В начале 1924 года за разные дела отправили меня из Грозного в Соловецкий лагерь⁽¹⁾.

Прибыв в Сороку⁽²⁾, я по привычке сделал побег. Меня поймали и переправили подальше, на самый остров. Два года и восемь месяцев пробыл на Соловках. Тогдашние Соловки ничему не научили. Культурно-воспитательная работа в лагере была тогда еще чрезвычайно слаба. А мне было всего лишь двенадцать лет, и в голове сидело немало дури. Я уехал из Соловков, каким приехал. Но все же после Соловков я стал задумываться над жизнью. Я устал, хотелось жениться и зажить мирно и спокойно.

В 1928 году в ссылке, в Лучковском районе Ленинградской области, я сошелся с одной женщиной из «своих». Но ни у меня, ни у нее не хватило терпения покорно отбывать свою ссылку в глухом селе, в семидесяти верстах от железной дороги. Мы решили убежать в Грозный и уже по-настоящему «завязать», покончить с прошлым.

Наивная наша затея не увенчалась успехом. Меня поймали, увезли в Ленинград, семь месяцев держали в «Крестах»⁽³⁾. Жена меня не дождалась и, как водится в нашем весьма не надежном мире, уехала куда-то с другим.

В 1932 году я встретился в Грозном с Георгием Илуридзе. Это — замечательный человек, и надо о нем рассказать подробно.

Когда-то он был таким же вором, как я. Мы с ним встречались по тюрьмам. Но он вовремя это бросил, ушел на завод, работал преданно и честно.

При встрече в Грозном Илуридзе был уже ответственный работник. Он не погнушался мною, узнал и первый подал руку. Стал расспрашивать: ворую ли, как мне теперь живется?

Жилось, сказать по правде, неважно. Настало такое время, когда ни один человек не может жить без работы. Все что-то делают, чем-то заняты. Бездельник среди трудящихся, как белая ворона среди черных, сразу бросается в глаза. Не проживешь на одном месте и трех дней, как все уже интересуются: где работаешь?

— Как быть? Что делать? — спросил я Илуридзе.

Он не стал говорить красивых, утешительных слов. Обругал

меня ослом за то, что я до сих пор ничего не понял. Он сказал: дальше для воров будет все хуже, все труднее.

— Сегодня, — сказал он, — каждый вор — враг народа. Бросай, Ануш, свое ремесло, как бросил я. Еще не все потеряно. Иди работать. Я тебе помогу устроиться.

Георгий Илуридзе устроил каменщиком на постройке дома специалистов. На ней трудилось около тысячи человек. Три месяца я работал исправно и был счастлив, как только мог. Милиция не придиралась. Я прописался в квартире и впервые жил без всякой опаски. Наверное, Илуридзе рассказал в стройкоме, кто я такой, и администрация отнеслась ко мне внимательно. Я скоро стал ударником и даже премирован. Все шло, как нельзя лучше, и стал я понемногу забывать о воровском мире.

Я влюбился в хорошую, честную армянскую девушку Ашалюс. Конечно, я не сказал ей о своем прошлом, словно всю свою жизнь только и делал, что работал каменщиком. Ашалюс согласилась выйти за меня замуж.

Тогда я пришел к директору и попросил отпуск, чтобы справить свадьбу. Директор дал мне пять дней и сто рублей.

И я женился.

Не успел отгулять свадьбу, как приходит ко мне посланный директором человек и говорит:

— Собирайся на работу, Анушеван. Завтра — субботник. Будешь руководить грузчиками.

Я пошел на субботник. Мне дали двести человек и восемь автомашин. Работали хорошо. Ребята слушались, потому что я умею быть напористым.

Проработали до обеда и поехали на машинах обедать на консервный завод.

А там — знакомые жулики. Я знал их, но говорить о том не хотел. Думал: это не мое дело.

Во время обеда они подошли ко мне и попросили помочь в одном довольно выгодном деле. Им надо вывезти с завода краденое мясо, тонны, быть может, две. Я только должен машины предоставить. За это обещали долю.

Я только что женился, и деньги были нужны. Что-то старое, дурное зашевелилось во мне, и я не смог им отказать.

Четыре машины прошли ворота, а пятую задержали. В столовую вошел милиционер, спросил: кто хозяин машин. Показали на меня..

Осудили по закону от 7 августа 1932 года ⁽⁴⁾ на десять лет. Но жуликов, которые были виноваты, я не выдал, потому что так водится в преступном мире.

И снова я оказался на старом месте — в камере Грозненского домзака. Вот это было настоящее горе!

Каждый день приходила к воротам домзака моя Ашалюс. Плакала и причитала, как может лишь честная армянская девушка, обманутая судьбой. Передачи, какие приносила она, казались мне горькими, словно насквозь пропитаны слезами моей жены.

Тогда я стал психовать. Хулиганил в камере, как умел. Надоело всему начальству, и меня, не дожидаясь срока кассации, назначили на этап.

Нас привезли на канал Москва-Волга. Работы здесь только что начинались. В глухом, сыром лесу каналоармейцы только прорубали будущую трассу. Глушь, болота, топь...

Здесь повстречался я с земляками. Особенно понравился мне один, звали его Мкртычев. Ему тоже дали десять лет.

Мне легко было подговорить его на побег. Сначала хотели убежать всей бригадой, но это не удалось. Кто-то сообщил об этом. За нами стали следить, и рассовали по конвойным бригадам.

Тогда мы убежали из лагеря вчетвером: я, Мкртычев, один бандит из Грозного и ленинградский карманник. Ушли с делянки в лес, посыпав следы молотым перцем, чтобы не нашла собака-ищейка.

Но убежать из лагеря нелегко. Нас все-таки поймали и привели назад. Посадили в изолятор, завели следствие. Но я и Мкртычев притворились глухонемыми и шесть недель объяснялись только знаками.

Конечно, это бессмысленно и смешно. Но нами овладело какое-то непонятное чувство упрямства и жажда сопротивления.

Нам, понятно, не верили. Закончив следствие, отправили в центральный штрафной изолятор. В дороге сняли с себя заперет глухонемы и перестали симулировать. С каким удовольствием мы, впервые после долгого молчания, заговорили!

Я много раз сживал по тюрьмам, колониям и домзакам, бывал даже на соловецкой Секир-горе ⁽⁵⁾. Но то, что нашел на Полуденовке ⁽⁶⁾, меня и озадачило, и даже, признаюсь испугало:

Здесь был центральный штрафизолятор. Сюда со всех лагпунктов собрали все «сливки» воровского мира.

Горсточка воспитателей была бессильна против этого сброда, так как не имела поддержки в среде штрафников. Заправляла всем изолятором кучка шулеров.

На работу выходили только очень немногие. Большинство пребывало в томительном и нудном безделье. Многие давно уже хотели работать, но кучка «паханов» и хулиганов решительно запрещала это: избивала, отбирала обувь, одежду, заработанный хлеб и обеденные талоны.

Картеж шел страшный. Под койками шулеров черствел месячный запас хлеба и сахара. Они выиграла у многих даже нары. Один проигрался до того, что в расплату должен был «поцеловать» раскаленную железную печь.

Кулачная и ножевая расправа хулиганья стала единственным законом барака. Воспитатели опасались заходить в общежитие. Их попросту выгоняли взащей.

Все это мне очень не понравилось. Я и сам умел «хамить» в местах заключения. Но ведь всякий «хамеж» должен иметь какую-то цель и в то же время не должен больно отзываться на товарищах, таких же заключенных. Зачем же портить себе и без того нерадостную жизнь подобными бессмысленными выходками?

Но я едва лишь заикнулся об этом, как мне сказали:

— Заткнись, будь с нами, или же лезь под нары!

Под нары я не полез. Мкртычев уговаривал меня не ввязываться в эту компанию, но я его не послушал. И перехитрил их. Сел играть с шулером Золотовым. Проиграв рублей пятьдесят, я бросил карты и расплатился. Мой партнер заметил, что у меня осталась еще добрая толика денег, и распалился. Он захотел выиграть все. Но я уже знал, что он малоопытный шулер, куда слабее меня, и потому ломался, как новичок. Когда он дошел до точки, сел с ним играть и показал себя во всей силе.

Я выиграл все его наличные деньги, что около шестисот рублей. Потом весь хлебный запас и полтора мешка сахара. Затем всю одежду, отыгранную и отобранную им у других. И к довершению его позора — нары. Отныне Золотов должен спать под нарами, в пыли и грязи, до тех пор, пока я буду находиться в этом бараке.

Штрафники относились к нашей игре довольно безразлично: ну, не Золотов станет давить их, так другой. Какая разница?

Однако они ошиблись. Кончив игру, я прежде всего раздал весь хлеб, честно разделив его между всеми, обделив только Золотова. Так же сахар. Одежонку распределил между особенно нуждающимися, и всех «заигранных» переселил из-под нары.

Это было неожиданностью для всех. Лица штрафников просветлели. Вокруг сплотилась группа, которая признала мой авторитет.

А после этого мы стали «сшибать чертям рога».

Теперь я так не поступил бы, конечно. Но тогда не знал, что есть другие методы приведения людей в разум. И мы здорово помяли бока головорезам, особенно надоедливым и горластым.

И вот в центральном изоляторе водворился порядок...

Старшим воспитателем на Полуденовке работал тогда хороший человек Афоня Попов. Спокойный и внимательный, он сразу понял в чем дело и подружился со мной. В многочисленных дружеских беседах повторил то, что раньше сказал Илуридзе.

— Пора «завязать»! На воле не «завяжешь» со своим ремеслом, а здесь тебе помогут, поставят на ноги.

И вот мы с Мкртычевым организовали бригаду. Но считать ее настоящей не приходилось, в ней еще имелись и лодыри, и отказчики. Все же я становился на ноги...

Однажды взяли Мкртычева и отправили в какой-то этап. Это меня пристукнуло, словно обухом по голове. Мы с ним так подружались, что были ближе, чем братья. Я даже заплакал от горя, когда расставались. Я не пошел на работу, и сразу же в бригаде начался разлад.

Афоня Попов все уговаривал и утешал, но тут даже он оказался не в силах, — такая обуяла меня обида.

— Берите, — говорю, — нас вместе. Вместе бежали, вместе и на этап в северные лагеря пойдем. В этот день приехал в изолятор начальник лагеря. Сразу к нему посыпались всякие просьбы и заявления. Некоторые стали даже психовать.

Он меня заметил, сам подошел.

— Что, — говорит, — ты грустный такой? В чем дело?

Ну, тут меня и прорвало! Я все ему сказал. И про Мкртычева, и про все изоляторные неполадки. Он выслушал меня и ответил:

— Дружба — дело хорошее. Вернуть ему немедленно друга! А на счет твоей перековки — посмотрим. Станешь хорошо ра-

ботать — поверим. Тогда и срока не стоит бояться. За советской властью дело не пропадет.

Мкртычева вернули.

Тогда мы стали с Афоней Поповым и Мкртычевым создавать трудовой коллектив. Я так увлекся этим, что на время позабыл даже, что за побег меня еще не судили, и я все еще числюсь подследственным.

Одну за другой мы создавали бригады. Отчистили барак от лодырей. Полезли вверх цифры выработки. Многие стали давать по 125 процентов.

Это не осталось незамеченным в штабе стройки. И вот 470 штрафников, то есть весь новый коллектив, вдруг перебрасывают с Полуденовки на шестой лагпункт. А меня и Мкртычева по-прежнему оставляют в изоляторе.

— Не можем, — говорят, — ты еще подследственный.

Тут мы и загрустили. Вся наша добрая работа, выходит, пропала даром.

А дня через четыре вызывает меня с вещами конвой.

— Ну, — думаю, — пропал. Наверное расстрел утвердили, ведь я уже десять лет имел, да за побег что-то добавить надо. Куда же еще добавлять? И так под самый потолок срока.

Иду, а сам трясусь и качаюсь. Покамест шел от изолятора, такое передумал, чего за всю свою жизнь не случилось.

Однако напрасно беспокоился. Меня, оказалось, направляли к родному коллективу, на тот же шестой лагпункт.

Как потом узнал, каналармейцы, прибыв на новое место, без меня отказались выходить на работу. Положение сложилось такое, хоть отправляй их обратно.

Тогда начальник отделения позвонил начальнику лагеря. Тот приказал немедленно вывести из изолятора меня и перебросить к своему отряду.

А я не знал, что у меня уже появился такой авторитет.

Я был неграмотным и потому не мог быть председателем коллектива. Мы с Мкртычевым взяли себе бригады и стали ими руководить. А председателем выбрали Юрьева, но он заворовался. Из хозрасчетной экономии мы приказали ему купить для коллективного котла двух коров. А он приобрел какого-то теленка и не захотел отчитаться в деньгах. Однажды, чтобы я молчал, принес пол-литра водки.

— Нет, — говорю, — меня ты этим не купишь.

А вечером я собрал актив и до конца его разоблачил.

Тогда мне говорят:

— Сам будь председателем.

— Я, — говорю, — неграмотный, не могу.

— Ничего. Нам и такой годится. А в помощь себе воспитателя возьми.

И покатила наша слава далеко. Посыпались лазареевские рекорды. К началу 1934 года наш коллектив уже вписали первым в книгу почета стройки.

Брали первый грунт на шестом лагпункте третьего отделения. Потом нас бросили на штурм Ивановской перемычки. Строили дамбу № 210 — девять километров длиной на болотистых грунтах. Эх, и трудно же было ее возводить!.. Провели все аварийные, земляные и уборочные работы на Волжской плотине.

Наш коллектив реорганизовался в отряд и вырос до полутора тысяч человек. За четыре года мы столько перевернули земли, что, если высыпать ее всю в одно место, получится порядочная гора. Тачка на канале многих пугала. Черная тяжелая работа сперва казалась страшной. Каналармейцы старались найти работу полегче, поинтересней. А мой отряд все время, с того самого дня, как люди вышли из Полуденовского изолятора, не изменял им. Там, где не брали экскаваторы, где не могли развернуться, выручала лазареевская тачка. Мои рекордисты прославились по всему каналу. Но каждый из них сперва норювил отсидеться от нее в бараке и изоляторе. Много положили мы труда над каждым из таких рекордистов, ведь нужно каждого убедить, уверить в собственных силах, ободрить, приохотить к работе. В моем отряде не было отстающих. Ко мне приходили изможденные бездельем и сидением в изоляторах люди, и из них получались богатыри-рекордисты. Сколько здоровья, сколько свежей крови и силы дала моим людям тачка!

И вот нас с гордостью величают мастерами земляных работ. Не многих на канале так называют. Но тачка — это все-таки не профессия. Только ею жулика не отведать от воровства. Ему надо дать много знаний и хорошую, выгодную квалификацию.

Вот почему я не держал людей в отряде подолгу. Взяв из «отрицаловки», собрав по изоляторам самую негодную, казалось бы, массу, приводил ее в сознание, дисциплинировал ежедневной работой, вливал здоровье и бодрость веселым дружным бытом и тачкой. И учил.

А после «лазареевской школы» для человека наступала другая. Сотнями я отправлял ребят на курсы, хотя трудно прощаться с ними навсегда. Зато из моих штрафников вышло не мало слесарей, токарей, монтажников, электромонтеров, шоферов и даже прорабов. И я законно горжусь этим.

Нет того дня, чтобы я не получал вестей от моих ребят с воли. Каждый месяц вручают от них посылки. Этим они хотят заверить, что нынче живут честно, хорошо, счастливо. Вот один прислал чесанки белой шерсти. Они добыты руками человека, который воровал одиннадцать с лишним лет, а придя в лагерь, стал на честный трудовой путь. Ну, разве эти валенки — не награда?! Спасибо тебе, дорогой товарищ, я берегу их...

У меня было десять лет срока да три года штрафизолятора за побег. Но я досрочно освобожден, отбыв немногим больше двух лет. Я давно уже вольнонаемный помощник начальника участка.

Я был неграмотным. Теперь учусь.

Я был вором. Теперь я воспитатель людей, который знает свое дело и хорошо его делает.

Я был несчастен, не имел ни дома, ни семьи, ни друзей. Теперь у меня есть большая дружная семья — мой отряд. Есть и друзья-чекисты, и все граждане моей Родины. Я счастлив, как только может быть счастливым человек, знавший большое горе.

М. Брилев

Михаил (Александр) Алексеевич Брилев родился в 1909 году в Брянске. Неоднократно судим. В 1933 году осужден на пять лет. Наказание отбывал на строительстве канала Москва-Волга. Освобожден досрочно. Автор книги стихов «Право на песню», изданной в лагерной «Библиотеке «Перековки». В честь начальника Дмитлага С. Г. Фирина Михаил Алексеевич и его жена Екатерина Матвеевна назвали свою дочь Фириной.

Постановлением Коллегии НКВД СССР и прокурора СССР от 5 июня 1937 года осужден по статьям 58-8, 58-10, 58-11 УК РСФСР осужден к расстрелу. Аналогичным постановлением от 19 августа 1937 года приговорена к расстрелу его жена Екатерина Матвеевна Гусева (1913-1937 гг.). Оба реабилитированы 6 марта 1957 года.

ПОВЕСТЬ О СЕБЕ

Ночью я ухожу на канал. Дойдя до перемычки, останавливаюсь. Справа — готовая трасса. Вода скована льдом.

Серо-синяя корка льда похожа на стальную броню. Электрический свет причудливо дробится на ее поверхности. Влево от меня — громадный мост. Его не видно в ночи, но я его угадываю. Темноту разрывают два желтых глаза приближающегося поезда. Он громыкает на мосту, и с перемычки кажется, что поблескивающий огнями состав пронесется над каналом прямо по черному небосклону.

Проходит бригадир ночной смены.

— Мечтаете? — спрашивает он.

Мне стыдно признаться в своих чувствах, и я отворачиваюсь.

— А мы почти взяли норму, — говорит он, — вывезли по девяносто тачек.

Мне хочется говорить. Мы садимся на тачку, закуриваем, и я рассказываю ему о себе.

...Первым моим учителем был Колька Матрос, он учил воровать и мечтал сделать из меня «фартового» парня. Философия его была проста: «Чеши фраеров, на то они и созданы, да остерегайся агентов уголовного розыска».

— Ну, Мишка, сделаю я из тебя человека, — восхищенно говорил он и подкреплял свое обещание заковыристой отбор-

ной руганью. Он показывал меня своим приятелям и похваливал: — Из этого пацана жук будет настоящий.

Он взял меня их приюта, одел, обул. Жена его Анька меня кормила, а в тот двадцать первый год это все, что нужно было такому мальчишке, как я.

Колька Матрос славился в уголовном мире Саратова. Лучи этой славы падали на меня, и я чувствовал себя вполне счастливым. Правда, иногда было страшновато. Но с этим приходилось мириться. Вскоре Кольку убили. На добежав до дому, он, израненный, упал на мостовую. Кто его убил — я так и не узнал.

Больше всех, наверное, Кольку жалел я. Ужас охватил меня при виде его, окровавленного, страшного. Тогда я впервые понял, что такое смерть.

Вскоре Анька сошлась с другим, а меня посадили в колонию для малолетних преступников.

Так началась моя жизнь.

Выйдя из колонии, припомнил уроки Кольки Матроса. Выучился играть в карты и пить, близко познакомился с уголовным розыском. Другого общества, кроме общества воров, я не знал. Да и на что мне оно было — враждебное и чужое?

В 1929 году впервые попал в лагерь. Работать, конечно, не хотелось, и я бежал. Потом снова лагерь, снова побег, и, наконец, в 1933 году в Вятке меня осудили за кражу на пять лет.

Так попал я на стройку канала.

Везли нас 1500 человек отборного жулья, собранного со всех концов Советского Союза. Везли с особыми пикетами и усиленным конвоем.

На канале сперва не работал, не хотел, считал, что все равно сбегу при первом удобном случае, так к чему зря трудиться. За буйство и отказы отправили нас в штрафной изолятор на Полуденовку. Этот лагерный пункт находился в глухом лесу у мельдинских болот и строил железнодорожную ветку на Волгу. Начальником был у нас, по-видимому, добрый и хороший человек, но ворья он боялся, и мы по-прежнему, пользуясь его слабостью, не выходили на работу, валяясь целыми днями на нарах.

Было нас четверо друзей. В прошлом мы вместе спали, пили, воровали, вместе «горели» на кражах, а здесь снова встретились и продолжили прежнюю дружбу.

Старшим из нас был Володька «Гром», моложе всех — «Цыган». Я и «Дрозд» были почти одногодки. Однажды зимой при-

ехала к нам комиссия из Москвы. Возглавлял ее работник ГУЛАГА. Конечно, ему рассказали много скверного, он решил поговорить с нами. Говорил тихо, но внушительно. Настаивал, чтобы взялись за работу. Конечно, мы не поддались уговорам.

На следующий день он предупредил, что, если не выйдем на трассу, нас отправят на север. Ехать туда мне не хотелось, так как оттуда трудно бежать. «Отсюда легче, — думал я. — Близко Москва, и как вы, чекисты, не хитрите, все равно объегорим вас». Решил идти работать. Сказал об этом ребятам. Но они подняли меня на смех. Я почувствовал, что у них зародилось недоверие ко мне. Ночью мы долго советовались с Васей Дроздом, а утром вышли на развод. Нас поставили на тачки. Мы должны быть возить грунт для насыпи железнодорожного полотна. Сначала не выполняли нормы. Но уже то, что мы вышли на работу, стало событием в изоляторе. Это внесло раскол в среду жулья, било по крепко устоявшимся уголовным традициям.

Традиции, какие бы они ни были, обычно осознаются как обязанность, как долг, и вот мы с Дроздом первыми его нарушили. Когда вернулись с работы, нас встретили холодным презрением.

Наутро Дрозд на работу не вышел.

— Ну ее, — сказал он, — себе дорожке. Лучше поеду на север. И я остался один.

Вечером, перед концом работы, меня увидел работник ГУЛАГА.

— Как дела? — спросил он.

— Плохо, — признался я. — К этому берегу не пристал и от того оттолкнулся.

Он внимательно посмотрел на меня и сказал:

— Ничего. Мы тебе поможем.

Он вынул папиросы. Мы закурили и начали разговаривать. То, что он сказал, я уже слышал много раз, но его ласковая серьезность тронула меня.

Вечером я пришел в барак и сказал ребятам:

— Хлопцы, не хочу плыть на север. Лучше посмотрю, что будет здесь.

Наутро со мной вышло тридцать человек.

Мы проработали день. Один старый жулик из другой бригады учил меня возить тачку. Хотя плана не выполнили, но начальство стало к нам лучше относиться.

Тогда я решил попроситься в лес. Его мы научились рубить еще на севере, и это казалось легче, чем возить тачку. До сих пор удивляюсь, как администрация решилась на это, ведь каждый из нас собирался бежать.

В лесу мы показали себя. Работали по-своему, по-особенному и сразу валили две-три нормы. На другой день очищали деревья от сучьев, а на третий — почти ничего не делали.

Работник ГУЛАГА сказал начальнику отделения, и вскоре меня вызвали в район.

«Ну, что ж, — думаю, — пойду». Не верилось, что пустят идти одного, без конвоя. Но пустили. Иду и думаю: «Советская власть не боится таких, как я; от нее некуда бежать». Когда пришел к начальнику отделения, меня сейчас же пропустили к нему в кабинет. Он спросил, почему я работаю, не «заигрался» ли я, не наделал ли такого, что оттолкнуло от меня преступный мир. Меня это обидело и обозлило. Но в душе я поразился его знанию уголовной среды.

— Нет, — ответил я, — вы ошибаетесь. В любое время могу вернуться «к своим». Все ребята будут рады, что ваша перековка ни к чему ни привела.

— Ладно — сказал он, — ты не сердись. Я думал, может быть, тебе плохо.

Вот что, — продолжал он, не давая одуматься, — ты пойдешь в изолятор и организуешь там трудовой коллектив. Я никогда не организовывал коллективов, да еще трудовых, и это смутило меня. Во мне заиграла гордость, и, кроме того, отказ мог бы только подтвердить подозрения начальника в моей неискренности. И я пошел. Сперва приходилось трудно. Я не умел говорить, не умел агитировать. Выведя людей на работу, воздействовал на них личным примером. Восемь месяцев работал так, как, кажется, никогда в своей жизни. Конечно, чертовски уставал, но иначе нельзя. Штрафники, видя это, удивлялись. Удивлялся и я сам. Но зато выработка коллектива поднялась до двухсот процентов.

Однажды вызвали к начальнику строительства. Он принял ласково, говорил «по душам», подбодрил. На прощание дал нам шашки, шахматы, книги, радиоприемники. После этого мы еще выше подняли выработку.

Приближались дни Съезда Советов⁽¹⁾. Мы должны были кончить план, но не доделали 160 кубометров. Когда приехал на-

чальник района, я набрался смелости и рассказал ему об этом. Он посмотрел на меня и дал указания начальнику участка:

— Выпустить коллектив без конвоя, пусть наверстают упущенное, командовать станет Брилев.

Я испугался. Может быть, кому-нибудь из штрафников придет мысль бежать, и тогда я не оправдаю доверия, ведь в коллективе вся публика отборная: воры, беглецы. Но отказываться уже поздно.

— Хлопцы, — сказал я, выстроив свой отряд, — сегодня мы должны дать 160 кубометров. Тогда сможем рапортовать, что план выполнен, и получим знамя. Сейчас идем без конвоя. Кто чувствует себя слабым — выходи в сторону. Слово наше дороже всего.

Вышел один только старый жулик по прозвищу «Крыса».

— Прости, Миша, — сказал он, — боюсь, не выдержу. Не подумай, что филоню. Завтра две нормы дам, а сейчас не могу.

— Оставайся, — сказал я, — спасибо за правду.

И вот мы, штрафники, впервые вышли на работу без конвоя. Нам верили, и это доверие было дороже всего...

Через два часа кончили работу. Трасса — пустынная: ни конвоя, ни десятников. Каждый, кто хотел, мог удрать. Уходя, я пересчитал ребят. И что же — одного не хватало.

— Кого нет? — спросил я упавшим голосом.

— «Мухи», — ответили наперебой голоса.

Взволнованный побежал в контору. А там, оказывается, у печи преспокойно сидит «Муха» и дымит скрученной из махорки папироской. Он и не собирался бежать. Прямо от сердца отлегло. Свои обязательства мы выполнили. После этого весь коллектив вывели из штрафного изолятора.

Вскоре я стал работать на Волге начальником штрафного отряда. Через месяц уже давали 140 процентов и с успехом соревновались с лучшими отрядами Тасарской и Лазареева. Нам присудили красное знамя.

На слете я получил значок ударника⁽²⁾, и начальник лагеря дал мне отпуск домой⁽³⁾.

Я, рецидивист, имевший еще пятилетний лагерный срок, просто не верил своим глазам, когда получал на руки удостоверение. Начальник лагеря посмотрел мне в глаза и сказал:

— На дорогу дам тебе немного денег, но только смотри не воруй.

Он знал, что я вообще могу не вернуться. Но ни слова не сказал об этом. Поверил. И я решил, во что бы то ни стало оправдать его доверие.

Дома узнал, что жена меня бросила. Прошлое зачеркнуто навсегда. Некуда было идти, и я пошел в ... домзак. Там меня помнили как постоянного завсегдатая.

Когда проходил по двору кто-то крикнул:

— Миша, просись к нам в 17-ю камеру. Здесь вся бражка.

Но я показал администрации свое удостоверение и попросил созвать собрание заключенных.

В клубе те, что звали меня к себе, оказались крайне удивлены. Я рассказал им о себе, про канал, новую жизнь, новых людей, перекованных большевиками, — говорил очень горячо. Передо мной сидел Ваня Москвин, с которым, как я узнал, живет моя жена. Он был смущен, а я улыбнулся ему.

Ровно в назначенный срок я возвратился в Дмитлаг, за целый месяц не украв ни копейки.

По приезду послали на отдельный лагерный пункт Волжского района, где были собраны худшие элементы всего канала. На Волге строили плотину. Мы должны были поставлять гравий. Четыре месяца эта «публика» давала не больше 10 процентов плана. Опять пришлось взяться за работу.

В первый же месяц мы дали 5100 кубометров гравия. Это больше того, что было сделано раньше за четыре месяца. Отказчиков не стало, штрафной отряд сделался трудовым.

«Пахан» Кирюшка Цыган, тот самый, который хотел убить меня за то, что я вылез в начальники, пожал руку и сказал:

— Спасибо, Миша, спасибо...

Работаю на Икше ⁽⁴⁾, на штрафном участке. Горячие трудовые будни. Заградительные ворота заканчиваем не за восемь месяцев, как по плану, а за девяносто дней. За это я и многие из моего отряда досрочно получаем свободу. Но я не захотел покинуть стройку и остался работать по вольному найму.

Я еду на слет.

Здесь встречаю старых знакомых. Теперь они — прорабы, бригадиры, шоферы, монтажники, экскаваторщики. Мы жмем друг другу руки и как-то по особенному рады жизни.

Мне дают слово. Поднимаюсь на трибуну.

В передних рядах вижу Колю Ефремова ⁽⁵⁾. Когда-то мы с ним бежали с севера и затем встретились здесь. Теперь мы оба на-

чальники отрядов, оба значкисты. Я говорю о себе, о нем о своих друзьях, о Толе Струке, ставшем знаменитым кузнецом-рекордистом...

И я вижу, чувствую, как дышит канал — огромный, шумный, величественный, как вместе с ним выросли мы, как его воды смыли и унесли наше прошлое.

Тридцатипятник Николай Ефремов

От аванпорта у Волжской плотины Волго-Московский канал идет на юг, несколько отклоняясь к востоку туда, где текут, стремясь к Волге, реки Сестра и Дубна. Рельеф местности спокойный, ровный с небольшими колебаниями. Это низина, расположенная на высоте ста тридцати восьми-ста сорока метров над уровнем моря. Здесь строителям канала Москва-Волга предстояло в железобетонной трубе пропустить под каналом реку Сестру. В том месте, где трасса канала пересекает Сестру-реку, на древней дороге от Савелова к Дмитрову некогда стоял старообрядческий скит. Зимой через скит шли обозы с кожей из Кимр и Савелова, с солью и хлебом от Дмитрова. Летом торговый путь замирал, в трясины и топя, только сплавом шли по реке Сестре плоты да курились, в лесах дымки угольщиков.

Позднее кержаки ушли на север, подались в заволжские леса, на месте брошенного скита обосновалась при дороге деревушка имевшая дурную разгульную известность «Кармановка». Не случайно по окрестным деревням ходила скороговорка о кармановском разбойнике, татарине-ямщике:

Как жил-поживал
ямщик Салавата,
У него в Карманове
богатая хата,
На его, на кушаке
золотые гвоздья,
У саней у его
серебряны полозья...

В конце 1933 года, когда сюда пришли, строители канала и впервые берега Сестры-реки огласилась, широкой медью каналоармейского оркестра, жители деревушки в страхе попрятались по домам. Большинство из них никогда не слышало оркестра. На противоположном берегу Сестры завизжали пилы, застучали топоры, посреди смешанного леса возникла постройка — управление «Техника», задачей которого было строительство Сестрореченской трехсекционной железобетонной трубы, шлюза № 2, насосной станции.

Среди строителей района «Техника» особенное занимает тридцатипятник Николай Иванович Ефремов.

Из биографии.

Ефремов Николай Иванович родился в 1902 году в семье безземельных крестьян. Отец был пастухом, а мать батрачкой. В восемь лет убежал из дома в Питер, где попал в среду беспризорников. Прошлого его было жутким тюрьма, голод, холод. Семь раз был судим. Три раза попадал в лагеря ОГПУ. После первых двух сроков снова возвращался к преступлениям. В 1934 году этапом был направлен на 3-ий участок Волжского района. Ефремов начал подбирать ребят еще в домзаке в Иванове. «Яблочко к яблочку», одного к одному. Десяток судимостей, пяток побегов — хорош! Нигде не работал, парень упорный — идет, причаливай! Цель вожака была ясна и несложна. Приехать в лагерь, организовать для отвода глаз коллектив, поработать пару дней, получить пропуск на вольное хождение и, — понимай, как звали, — сняв шапку на прощанье, дать тягу. В который раз? Зачем вспоминать, не в первый! За спиной Соловки и Ухтпечлаг, Свирьстрой и Темниковка. Ефремова не обманешь. На коне не объедешь. На Белморстрое и то убежешь от работы. Да и весна, май. Воздух вольный, тянет. Семьдесят человек новая партия лагерников прибыл на Москва-Волгострой. Дожливой холодной ночью поезд остановился у переезда. Шумел вдоль полотна высокий лес. Прижавшись, друг к дружке, промокшие, на открытых платформах сонно перекликались этапники. Вдали, в полуверсте, сквозь частую сетку дождя сияли электрические огни. «Эй, коллектив на колесах, вылазь!» — подбодрил Ефремов, и, вытянувшись серой колонной, спина в спину плечо к плечу, прибывшие отказчики принялись месить тугую, тяжелую глину расплывшейся от дождя дороги.

У вахты прибывших встретило руководство участка. Возле ворот внимание Ефремова привлекла фигура начальника участка. Пристально всматривавшийся в галдящую толпу прибывших, — этот коренастый, плотный человек в шинели с алыми петлицами показался Ефремову нежданно и близко знакомым. — «Что за черт, — отмахивался он от набежавших воспоминаний. — Спектор? — Не может быть! Освободился он на Белморстрое, только до красных петлиц от этого еще далеко.

Ну, чудеса, — ущипнул себя за руку Ефремов, — начальничек-то из своих. Начальник первым подошел к Ефремову и поздоровался. — Ну, Ефремов, что думаешь делать? Разговор вышел длинным. Пора «завязывать», кончать с прошлым, — спокойно и убежденно сказал он. На общем собрании тридцатипятников ⁽¹⁾ председателем выбрали Николая Ефремова. Так неожиданно для себя Николай Иванович Ефремов стал председателем трудового коллектива «Перелом жизни». Посмеялась над ним судьба. Думал в бега податься, а здесь пришлось руководить трудовым каналоармейским коллективом. В Дмитлаге находилось большое число заключенных тридцатипятников. Начальник Дмитлага Семен Григорьевич Фирин большой упор делал на «перековку» тридцатипятников. Первого июня 1934 года в Дмитрове открылся первый Вселагерный слет ударников-тридцатипятников. Этот слет должен был со всей решительностью вскрыть те недостатки, которые мешают всем тридцатипятникам стать в ряды лучших ударников — каналоармейцев, — и мобилизовать всю массу тридцатипятников на борьбу за наивысшие темпы и наивысшее качество перековки «неисправимых». Пролетарский писатель М. Горький прислал письмо участникам первого Вселагерного слета.

Из письмо А. М. Горького Первому Вселагерному слету ударников — тридцатипятников Дмитровского исправительно-трудового лагеря ОГПУ.

«Пора вам, ребята, понять, что воруя теперь, в наши дни, воруют у государства, что сегодняшние воры — враги уже не маленькой кучки крупных грабителей, а враги 170 миллионов рабочих и крестьян, которые героически создают новое небывалое в мире государство».

В этом государстве честных тружеников не может быть места вора, лентяям, лодырям и всяким паразитам трудового народа. Чем скорее вы поймете это, тем лучше будет, вам, тем быстрее примет вас в свою среду 170-миллионный талантливый, героически создающий новую жизнь, великий, разноплеменный народ Союза Социалистических Советов.

Желаю вам успеха и бодрости в вашей большой работе.

Максим Горький

Письмо М. Горького сыграла свою роль в «перековке», многие «зеки» задумались, пересмотрели свою жизнь. Пересмотрел свою жизнь и тридцатипятник Николай Иванович Ефремов. Вскоре в газете «Перековка» появилось письмо председателя трудколлектива «Перелом к жизни» Н. Ефремова «Хочу получить путевку в жизнь!».

«Царская Россия никак, беспризорниками, не занималась. Многие из нас становились ворами и даже убийцами. Теперь мне 32 года. На этот раз я решил покончить с прошлым. Теперь я понял, что только честным, ударным трудом получу путевку в настоящую жизнь. Даю обещание быть всегда ударником и по ударному выполнять возложенные на меня задачи».

Закончив, котлован Сестрореченской трубы, ефремовцы, сдав техминимум, переквалифицировались в бетонщики. Родился новый отряд «Восьмой бетонный, имени товарища Фирина», сыгравший большую роль в строительстве трубы № 170. Шестого ноября 1935 года, в канун великого пролетарского праздника бетонирование Сестрореченской трубы было завершено. За добросовестную работу на строительстве Сестрореченской трубе Николай Иванович Ефремов получил досрочное освобождение.

14 июля 1936 года в 19 часов 30 минут река Сестра изменила свое течение. Воды реки Сестры пропущены во вновь выстроенную огромную бетонную трубу имеющую следующие размеры: 186 метров длины, 25 метров ширины и 7 метров высоты. После взрыва перемычки вода реки устремилась в трубу.

Как пришли каналоармейцы,
Накопали глины.
Навезли машин.
Полонили буйную
Сестру — реку...

После этого Николай Ефремов переквалифицировался в прорабы: требовались специалисты по мощению откосов — и он был направлен на строительство аварийных ворот. С середины марта наступили боевые завершающие дни. Каждый, кто работал на сооружении ворот, хорошо знал, что если они не успеют закончить к 27 марта, вода самотеком пойдет по каналу и принесет много бед.

26 марта в 8 часов 30 минут вечера коллектив сооружения аварийных ворот № 104 праздновал большую победу. На два дня раньше срока был закончен монтаж аварийных ворот. За ударную работу и успешное окончание сооружения аварийных ворот специальным приказом № 178 по Управлению строительства прораб Николай Иванович Ефремов был премирован месячным окладом.

Наступают долгожданные праздничные дни сдачи канала Москва-Волга в эксплуатацию, многие инженеры, прорабы командированы в Куйбышев, Углич, Рыбинск, на Волгострой, но веселье соседствует с тревогой и страхом, идут аресты тех, кто был связан с начальником Дмитлага С. Фириним. Арестован и Н. Ефремов. Постановлением комиссии НКВД СССР и прокурора СССР от 5 июня 1937 года он был осужден по статьям 58-8, 58-10, 58-11 УК РСФСР к расстрелу. Приговор был приведен в исполнение.

Петр Иванович Василенко — инженер, помощник начальника работ Волжского района. По окончании строительства канала Москва-Волга был награжден орденом «Ленина». В дальнейшем Петр Иванович стал профессором, доктором технических наук и главным инженером Гидроэнергопроекта.

Большая Волга

О создании гидротехнических сооружений Волжского узла можно узнать из очерка инженера Петра Ивановича Василенко, который в то время был помощником начальника работ Волжского района.

Окончив Ленинградский политехнический институт в 1918 году, я приехал в родные Ромны. В городской управе не было инженера, и меня сразу же взяли на работу. Я стал единственным человеком, разбиравшимся в технических вопросах. До 1924 года я трудился здесь. Затем уехал в Ленинград, а в 1931 году — в Москву. Там я служил в Энергострое и Гидроэлектрострое. Эти организации объединяли все проектирование гидростанций. Я работал заместителем начальника проектного сектора. И почти все гидростанции страны проектировались мной. Невастрой, Ульбинская, Пермская ГЭС, все гидростанции Карелии, схемы аналогов в районе Беломорского канала и многие другие. Когда еще только начинал проектироваться Беломорско-Балтийский канал, я встретился в Ленинграде с Сергеем Яковлевичем Жуком. То, что он рассказал о новом строительстве, увлекло и захватило. Захотелось уйти от проектного стола. Побывал я на Белморстрое уже после окончания строительства. То, что я там увидел, поразило до глубины души. Это была настоящая техническая революция. Такой смелости, такого полета технической мысли, пожалуй, тогда не видала ни одна стройка. Здесь было столько совершенно новых конструкций, еще никогда и нигде не применявшихся. Я завидовал опыту беломорстроевцев, и мне захотелось попытать свои силы в таком деле. И вот в июне 1934 года я приехал в Волжский район. О том, что здесь было раньше, я не могу рассказать. Пусть лучше за меня это сделает заместитель начальника Волжского района товарищ Крипайтис ⁽¹⁾.

«Мы приехали сюда в сентябре 1933 года. Нас — всего семь человек. Что здесь было? Деревня Иваново и кругом лес. В деревне нас приняли неважно. Собрали мы сход, рассказали о

строительстве. Нам не верили и говорили, что ничего из этого дела не выйдет. Приехали мы на пустое место. Железной дороги здесь нет. На всей стройке уже шла работа, а тут ее нужно только начинать. Через несколько дней прибыл первый этап заключенных — 270 человек. Поместить было негде. Поселили на бывших дачах фабриканта Мамонтова ⁽²⁾. Стали мы разбивать лагерь на правом берегу Волги, там, где сейчас второй участок. Поставили первые четыре палатки. Нужно строить — значит, нужен лес. Мы жили в лесу, а рубить его не имели права. Первый лес для строительства нашего узла нам привезли с Шошинского завода. Это в 60 километрах по Волге. Стали прибывать грузы. Они поступали на пристань. Она — в Никольском, а строительство началось в Иванькове. Наркомвод обещал дать катер. Мы его ждали, ждали — и не дождались. Я послал людей в Никольское, они сняли там пристань и перетащили сюда. Мы прицепили ее к правому берегу, и работать стало легче. Теперь весь груз прибывал к нам.

В четырех километрах от Иваньково — дача Азанчеева, который был, кажется, когда-то генерал-губернатором на Дальнем Востоке. Дачу эту разгромили в 1917 году. Мы ее отремонтировали и поселили лесорубов. К тому времени нам позволили рубить лес на месте. В январе начали прокладывать железнодорожную ветку от Вербилков ⁽³⁾ к Волге. Приходили люди из деревни, смотрели с недоверием и говорили, что все зря. Тогда же, в январе, мы начали перевозить деревню Иваньково. Несколько домов — в специальных санях, в не разобранном виде, даже с печками ⁽⁴⁾. В феврале 1934 года начались работы на перемычке Волжской плотины. Загремели первые взрывы грунта на шлюзе № 1. Вскоре наступили самые тяжелые дни. Шел паводок. Труднее всего — плотине. У нас на шлюзе опасности нет, а там котлован могло залить водой. Вода поднималась каждые полчаса на тридцать сантиметров, а потом стала прибывать по полметра и по метру. За два с половиной часа — до трех метров! Пришлось насыпать песок. Работали день и ночь. Вода смыла мачты, телефонные провода, и оба берега Волги потеряли связь, и поэтому мы переговаривались лампами. Пять дней продолжалась эта героическая борьба. Связи никакой. Только пара мелких лодок. На них ездили даже во время ледохода. И бывали случаи: вечером переедешь на один берег, а обратно — никак нельзя. Один раз отошли от левого берега на лодке, а к

правому пристать не могли — так жал нас ледоход. А одного их стрелков (перед самым паводком, уже вода шла, но по ночам иногда замерзала) задержало на середине Волги. Вода замерзла, и он не мог двинуться ни вперед, ни назад. Так просидел всю ночь — ждал, когда лед станет крепче. А потом на животе прополз до берега. Теперь вы, надеюсь, себе ясно представляете, в каких начинали условиях».

Что же такое Волжский узел? Это сооружения, с помощью которых большевики начинают брать Волгу в свои руки, чтобы можно целиком ею управлять. Нам нужно, чтобы она не разливалась чересчур и не вредила во время паводка. Но нам нужно, чтобы она и не мелела, и чтобы по ней без затруднений ходили большие, глубоко сидящие суда, ведь только по одной Волге грузооборот больше, чем по всем водным путям Германии.

Волжские сооружения это — бетонные плотины, дамбы, гидростанции и шлюзы для пропуска судов вверх по Волге и аванпорт. Бетонная плотина строится на мягком грунте, а она должна выдержать напор в 18 метров, пропускать семь с половиной тысяч кубометров воды в секунду. Подобная плотина, строится на таком грунте впервые не только в СССР, но и во всем мире. Поэтому и ее конструкция несколько отличается от остальных на канале. Она разрезана на части, чтобы каждое звено при осадке, изменении температуры могло оседать отдельно, чтобы не было трещин. Промежутки между частями называются температурными швами. На Волжской плотине они очень широкие — по 25 сантиметров. Дело не только в экономии арматурного железа; при таких огромных размерах сооружения, при огромном весе каждой его части трудно избежать дополнительного напряжения. Широкие же температурные швы его уменьшают. Между звеньями проложены герметические шпонки из гудрона, не пропускающие воду. Сама же Волга перегороджена земляной плотиной, возведенной без устройства перемычек. Весь Волжский узел — это комплекс исключительно интересных, в значительной своей части новых сооружений и конструкций, замечательный памятник гидротехнической культуры нашей страны.

На Волге сначала я руководил разработкой чертежей гидростанции. Мною был создан проект открытой гидростанции, которую самому же пришлось и строить. В нашей стране открытая станция возводится впервые. До этого их ставили глав-

ным образом в Америке. Особенность ее — над генераторным помещением нет обычной надстройки, где движется мостовой кран, нужный для сборки и разработки механизмов. Что же делать, если они вдруг испортятся, и придется разбирать их до основания, ведь не вручную же производить эту тяжелую работу? Нет, не вручную. Тот же самый порталый кран, который поднимает и опускает щиты на плотине, станет работать и для гидростанции. Кроме прямой выгоды, которую дает гидростанция нового типа — экономии металла, она замечательна и в другом смысле. Такое устройство делает сооружение почти незаметным. Сверху гидростанцию без надстройки нельзя отличить от плотины. В Гидроэлектропроекте против открытой станции возражали — сразу же нашлись чересчур усердные и рьяные поборники технических традиций.

— Ни у нас, ни у вас нет опыта для такой постройки. Риск слишком велик. Да и вряд ли экономия металла и все остальные выгоды окупят сложность монтажа и демонтажа. Мы утверждали, что если у нас нет опыта, то он сам по себе не придет. Нужно строить, и тогда опыт будет. Руководство канала Москва — Волга однако поддержало проект, мы выстроили гидростанцию в Иванькове. Сама жизнь показала, кто был прав в нашем споре. Строить было нелегко. Требовалось здесь же, в районе, создать такой коллектив, который обеспечил бы не только высокое качество проекта, но и дал бы все рабочие чертежи в самый короткий срок. А между тем у нас их не имелось до конца 1934 года. К этому времени едва лишь заканчивался технический проект. Таким образом, в 1935 году приходилось делать все сразу — и вести строительство по чертежам, которые уже были готовы, и скорее выпускать другие для остальных частей гидростанции. Мне удалось создать такой коллектив. И мы выполнили свою работу в срок. Дали чертежи, в которые потом не внесли почти ни одного исправления. Вскоре мне пришлось заняться строительными работами на всем Волжском узле. Требовалось организовать техническое отделение. В очень небольшие сроки нам нужно было уложить 250 тысяч кубов бетона в Волжскую плотину и 100 тысяч кубометров в гидростанцию. Времени мало, работа предстояла огромная и, если бы мы укладывали бетон так же кустарно, как на других стройках, трудно подсчитать, сколько времени понадобилось бы. И решили впервые в Советском Союзе применить ленточные транспортеры,

подающие бетон. О том, как перенести способы заводской работы на строительную площадку, я думал очень давно. Еще когда был главным инженером проектного бюро Гидроэлектропроекта, мы предложили применить ленточные транспортеры на возведении гидростанций. Тогда под моей редакцией вышла специальная книжка инженера Горохова «Ленточные транспортеры», вызвавшая много споров и возражений. Против их применения для подачи бетона выступало много крупных советских гидротехников и строителей. Когда проектировалась Пермская гидростанция, группа моих сотрудников и учеников, работавших над чертежами, снова предложила осуществить эту идею и разработала проект. Разгорелась борьба, продолжавшаяся до 1935 года, когда опыт их применения на Волжской плотине полностью себя оправдал. Противники конвейера утверждали, что при подаче и распределении бетона транспортерами качество его значительно ухудшается, и пытались доказать, что экономия от механизации и выигрыш во времени совсем не так велики, чтобы стоило рисковать, и советовали ограничить применение транспортеров только для подачи инертных. Немного лучше встретили наше предложение и в отделе бетонных работ строительства канала Москва-Волга. После долгих споров, все же разрешили организовать транспортную подачу бетона только на Волжском узле. Теперь бетонные работы закончены. А что сейчас могут сказать противники? Этот вид подачи бетона испытан едва ли не на всех сооружениях строительства, что обошлось в два раза дешевле, чем предполагалось. Противники механизации боялись за качество бетона. Но вряд ли сейчас найдется хоть один человек, который позволил бы себе усомниться в качестве сооружений канала. Мы построили бетонный комбинат, механизированный сверху донизу. По ленточным транспортерам бетон пошел в блоки. Так строительная площадка стала строительным заводом. В 1935 году руководство управления ознакомилось с деятельностью бетонного комбината и приказано строить такие же на многих крупных сооружениях канала. 7 ноября 1935 года закончили бетонирование Волжской плотины. Земляная плотина через Волгу сначала проектировалась из суглинка, но затем и мне, и другим работникам Волжского района пришлось настаивать на постройке песчаной. Почему? Земляную плотину нужно строить насухо, а это при наших коротких сроках (5-6 месяцев) почти невозможно. Мы

решили не насыпать ее, а намывать. На службу пришла гидро-механизация. Но опыта у нас не было. Часто останавливались насосы и пульповоды, приходилось изменять схему намыва. И все же плотину намывали в 3 месяца. Так завершался бетонный и земляной период и начинался металлический. Настало время монтажа. Это конец строительства. Но как трудно и сложно завершать! Портальные краны, затворы, шлюзовые ворота, турбины, генераторы — все это нужно устанавливать в последние месяцы. Предстояло в рекордно короткое время смонтировать шесть-семь тысяч тонн металлических конструкций. Работа закипела. Не щадя своих сил монтажники работали одновременно со строителями. И все же оборудование поставлено в срок. Когда пароход идет из Волги в ворота нашего канала, он проходит мимо двух огромных монументов, стоящих по обеим сторонам аванпорта. Величественные фигуры Ленина и Сталина⁽⁵⁾ указывают путь советским кораблям в красную столицу. Статуи для этих монументов сделаны скульптором Меркуровым⁽⁶⁾. А я горжусь тем, что на мою долю выпала честь проектировать конструкции оснований и постаментов. Волжский гидротехнический узел закончен. За это время каждый из нас вырос и окреп. Коллектив работников вооружился новой техникой, новым опытом, новыми знаниями. Каждый из нас за эти 2-3 года приобрел замечательные качества советских инженеров — смелость технической мысли, решимость преодолевать любые трудности. Три года мне пришлось работать рука об руку, плечо к плечу с лучшими людьми нашей страны — чекистами. Они учили требовательности, она заставляли следить за работой, проверять себя, в каждом из нас они поднимали чувство ответственности за порученное дело. Мне 45 лет. Я пережил на своем веку немало. Когда-то в этом возрасте прежний инженер обычно искал себе теплое место за проектным столом, а я ушел на строительство. Сколько работы впереди, сколько замечательных дел предстоит в нашей замечательной стране!

Строительство монументов

Идея создания величественных монументов вождей пролетариата возникла у главного строителя канала Москва-Волга генерального комиссара НКВД СССР Генриха Ягоды.

9 августа 1935 года Генрих Григорьевич Ягода в сопровождении начальника строительства канала Москва-Волга Когана, заместителя начальника ГУЛАГА и начальника Дмитлага НКВД С. Фирина и главного инженера строительства канала Жука посетили Волжский район, где ознакомились с ходом работ в нем. Г. Ягода осмотрел оборудование и работу нового бетонного комбината, посетил Волжскую бетонную плотину, осмотрел земляную дамбу, аванпорт и выбрал место, для будущей установки скульптурных изображений Ленина и Сталина при входе из Волги в канал Москва-Волга.

Так было выбрано место для гранитных монументов, которым предстояло соорудить строителям Волжского узла. К сооружению монументов приступили после того, как были окончены основные сооружения Волжского района: бетонная плотина, ГЭС, намывная плотина, восьмикилометровая земляная дамба, шлюз. Каналоармейцам Волжского района предстояло, на берегах аванпорта при входе в канал построить два гигантских гранитных монумента Ленина и Сталина.

Автором гранитных монументов вождям стал Сергей Дмитриевич Меркуров

Материалом для своих монументов Ленина и Сталина Сергей Дмитриевич взял великолепный темно серый с красивой кварцевой прослойкой гранит, из Коринского карьера Киевской области.

8 февраля 1937 года по Управлению строительства канала Москва-Волга выходит приказ № 57 «О строительстве монументов», в котором говорилось, что «сооружение этих монументов у входа в канал должно отразить величие канала, как одного из памятников ленинско-сталинской эпохи. Строители канала должны уяснить себе громадное политическое значение своевременного — в краткие оставшиеся сроки — и безупречного по качеству сооружения этих монументов, представляющих большие технические трудности и требующего исключительного внимания и напряженных усилий со стороны всего строительного коллектива».

Персональная ответственность возлагалась на начальника Волжского района капитана государственной безопасности Быховского Сергея Матвеевича и на главного архитектора канала Фридляна Иосифа Соломоновича.

Работы на строительстве монументов были организованы в две смены. Причем к работам по сооружению монументов были привлечены лучшие проверенные на работе и в быту люди Волжского района. На заместителя начальника Дмитлага НКВД Успенского Д. В. возлагалась точное и своевременное исполнение настоящего приказа.

12 февраля 1937 года каналоармейцы и вольнонаемные рабочие Волжского района приступили к работам по сооружению величественных гранитных монументов. Первая трудность, с которой пришлось встретиться строителям – это правильно и надежно выбрать фундамент под монументы. Главный инженер строительства С. Я. Жук принимает решения о создании пустотельного фундамента и постамента из армированного бетона. Для этого строителям предстояло выкопать 11-ти метровой глубины котлован. 20 февраля каналоармейцы приступили к бетонным работам на строительстве постаментов для скульптур. Люди самоотверженно трудились на строительстве монументов. Вот как, описывает литературно-художественный журнал Дмитлага НКВД СССР «На штурм трассы» работу каналоармейцев на строительстве постаментов для скульптур. «Бетонщики отряда Тасарской выйдут в ночь на укладку бетона в постамент огромной статуи И.В. Сталина установленного на восточной дамбе Волжского аванпорта.

Такая же статуя Ленина поднимается на западной дамбе. В их постаменты надо уложить 6 тысяч кубометров. На этих почетных работах будут работать только лучшие люди трассы-ударники и значкисты из отряда Тасарской и Лазареева. Над постаментами возведены громадные тепляки, обогреваемые несколькими печами». Конструкцию постаментов и фундаментов были разработаны инженером И. Н. Зверевым. Здесь же на месте создания монументов производилась обработка гранитных блоков. Вес камней колеблется в пределах 5-8 тонн. В апреле в Волжский район со своей бригадой из двенадцати человек прибывает бригадир каменотесов.

Сорок один год работает Яков Васильевич каменотесом. В 1909 года он подружился со скульптором С. Д. Меркуровым, и

с тех пор они неразлучные спутники. Со скульптором Меркуровым Булкин выполнил ряд ответственных работ - фигуру Льва Толстого, обелиск Свободы в Москве, фигуру Шаумяна в городе Эривани. В 1935 году он высекал фигуру монумента Сталина, точную копию теперешнего монумента для канала, только значительно меньшего размера. На строительстве монументов наступил ответственный момент по воссоздания скульптур Ленина и Сталина. Скульптором Меркуровым вначале были изготовлены 5 метровые модели монументов. Головы фигур монументов высекались из целых блоков лучшими мастерами Булкиным Я. В., Мамченковым С. Ф. и Макаровым П. М. Высота головы фигуры Ленина равна 3.40 метра, вес ее – 20 тонн. Голова фигуры Сталина равна 3.20 метра, вес ее 21 тонн.

Для укладки гранитных блоков были построены леса высотой в 30 метров для подъема блоков фигур. В разгар работ по строительству монументов в начале мая прокатилась волна арестов. Первого мая был арестован начальник Волжского района и начальник строительства монументов С. М. Быховский, по обвинению в том, что «являлся участником антисоветского заговора в органах НКВД и за террористическую деятельность». Арестован был и Главный архитектор канала Иосиф Соломонович Фридлянд. Его беда заключалась в том, что он был женат на дочери Ягоды, и являлся зятем Генриха Григорьевича Ягоды.

По Управлению строительства появляется новый приказ по строительству монументов.

Приказ № 288 от 21 мая 1937 года по Управлению строительства канала Москва-Волга.

1. Начальником строительства монументов назначить по совместительству начальника работ Волжского района тов. Мачтет Г. Н.

2. Заместителем начальника архитектурно-строительного отдела тов. Першину установить повседневное наблюдение за работой АСО по строительству монументов.

3. Тов. Кагнеру, совместно с тов. Першиным и тов. Матчет, разработать систему премирования лучших гранитчиков и лично следить за своевременным финансированием строительства монументов.

4. Заместителю начальника ОТС тов. Долгову под личную

ответственность обеспечить первоочередное снабжение всем необходимыми материалами строительства монументов.

*Начальник строительства канала Москва-Волга
комиссар ГБ 3-го ранга М. Берман*

ГФ Фонд 9489, опись 2

В газете «Москва-Волгострой» постоянно печатались сообщения о ходе строительства гранитных монументов. Вот одно из сообщений. Газета «Москва-Волгострой» от 14 июля 1937 года.

«На сооружение монументов Сталина и Ленина».

Полным ходом идут работы по сооружению гигантских гранитных монументов Ленина и Сталина у входа в аванпорт канала на Волге. Каменотесы успешно справляются с порученной им задачей. На сооружение монумента Сталина заканчивается монтаж десятого ряда фигур. На монументе Ленина идет сборка девятого ряда фигуры. Успешно идет планировка территории у монументов. В ближайшие дни начнется установка головы фигур монументов. Все работы на монументах будут закончены к 1-ого августа.

24 июля наступил ответственный момент установка и закрепления головы фигуры Сталина на 25 метровой высоте. На Дмитровском механическом заводе НКВД для водружения головы был создан специальный подъемник. Прежде чем поднять голову решили попробовать поднять глыбу, которая была, тяжелой головы. При испытании глыба упала на землю. О происшедшем доложили начальнику строительства и начальнику ГУЛАГа Матвею Давидовичу Берману. Который сказал коротко и ясно: «- Если голова упадет, ваши полетят тоже!». Голова удержалась, другие тоже. Кроме Бермана. Его голову признали «вражеской». Берман М. Д. был арестован 24 декабря 1938 года и приговорен Военной Коллегией ВС СССР седьмого марта 1939 года к высшей мере наказания. Расстрелян. Определением Верховного суда СССР от 17.10.57 приговор отменен и дело прекращено за отсутствием состава преступления. Реабилитирован.

Поднятие и установка головы Сталина производилась в короткий срок. Подъем был начат в 7 часов 22 минуты, и через 48 минут 21-тонная гранитная голова была установлена. Установив, голову Сталина каналармейцы приступили, к разборке

лесов, демонтажу подъемных механизмов и уборка всей территории у монумента. На монументе Ленина 25 июля была закончена укладка последнего ряда гранитных камней. После окончания укладки последнего ряда было преступлено к проверке подъемного крана и тросов на подъем полуторной тяжести. 26 июля днем был произведен подъем головы монумента Ленина, высеченного из одного десяти кубометрового камня. Вес головы монумента Ленина составляет 20 тонну.

И вот наступает 1-ое августа, когда гранитные монументы Ленина и Сталина готовы. 1-ого августа Правительственная комиссия приступает к приемке гранитных монументов Ленина и Сталина, сооруженных в аванпорте канала. На десятиметровых железобетонных облицованных гранитом пьедесталах уже установлены 15-метровые фигуры монументов. Сейчас на монументах идет разборка лесов. На монументе Сталина уже разобраны и сняты лебедки, мостовой кран и большая часть лесов разобрана. На монументе Ленина сегодня заканчивается разборка подъемных механизмов. Площадки у монументов приводятся в полный порядок. Монументы Ленина и Сталина являются самыми высокими в мире монументами из естественного камня. Кроме строительства монументов строителям предстояло облицевать около 4.000 кв. метров постамента, террас, подпорных стенок, спланировать большой объем площадей, озеленить их и сделать целый ряд других работ. Коллектив рабочих-гранитчиков первой Московской конторы «Союзспецстрой» с небольшой группой технического персонала облицевал постаменты сооружений монументов за 4месяца. Открытие монументов Ленина и Сталина было намечено на 18 августа 1937 года. Вот, как об этом сообщалось в газете «Москва-Волгострой» от 11 августа 1937 года.

«Накануне торжественного открытия монументов Ленина и Сталина».

Вчера (10 августа) в 3 часа дня, с величественных монументов Ленина и Сталина сняты леса. Каменотесы тщательно промыли монументы, этим самым, закончив завершающий этап работы. Монументы полностью готовы. В ближайшие дни состоится их торжественное открытие. Сейчас вокруг монументов украшаются площадки, производится одерновка, озеленение. Монументы поражают своим величием и красотой. Гигантские фигуры будут освещаться 60 мощными прожекторами.

Вниз к аванпорту канала от монументов спускается гранитная лестница.

Вечером 18 августа 1937 года состоялось открытие грандиозных гранитных монументов Ленина и Сталина, сооруженных на берегу аванпорта канала Москва-Волга.

Всего 7 месяцев потребовалось строителям и каналоармейцам Волжского района построить монументы гиганты. Полная высота сооружений монументов над подошвой фундаментов получилась равной 37 метров. Полная высота монументов над уровнем воды в аванпорте равна 30 метрам. Вес фигуры Ленина равен 450 тонн, фигуры Сталина – 540 тонн.

Век монумента Сталина на берегу оказался недолгим – только 25 лет простоял он и был снесен в 1962 году по решению XXII съезда КПСС.

Ошибся старый каменотес Яков Васильевич Булкин, который говорил: «Мне поручено сохранить для веков образ великого гения человечества, учителя и друга, трудящихся всего мира – товарища Сталина. Нет в мире такого человека, как товарищ Сталин. Нет и таких монументов, какие мы создаем».

Примечания

Тасарская

¹ Архитектурное оформление плотины выполнено И. К. Белдовским. Длина плотины по гребню 350 метров, ширина — 20, высота — 24 метра.

² **Шапошников Николай Федотович** — начальник Волжского района и работ. По окончании строительства канала Москва-Волга награжден орденом «Трудового Красного Знамени».

³ **Семена Григорьевича Фирин-Пупко (1898–1937 гг.)** старший майор Государственной Безопасности, начальник Дмитлага с сентября 1933 года по апрель 1937 года. Награжден орденами Ленина и Красного Знамени. 14 августа 1937 года расстрелян после осуждения в особом порядке. Реабилитирован в 1956 году.

⁴ **Шлюз № 1** был построен для подъема и спуска судов на Волге (17,8 метра).

⁵ На перепуске Волги 23 июня 1936 года присутствовали наркомвнудел Г. Ягода, секретарь ЦК ВКП (б) Н. Хрущев и председатель Мособлисполкома Филатов. Волгу остановили на три минуты и пустили по новому руслу.

Поэма о тачке

¹ Соловецкий лагерь особого назначения (СЛОН) на Соловецких островах (Архангельская область), начавший свою печальную историю в 1923 году.

² Сорока — населенный пункт на трассе Беломорканала на берегу Белого моря.

³ «Кресты» — тюрьма в Ленинграде (Санкт-Петербурге).

⁴ Речь идет о Постановлении ЦИК и СНК СССР от 7 августа 1932 года «Об охране имущества государственных предприятий, колхозов и кооперации и укреплении (социалистической) собственности», которое предусматривало расстрел, а при

смягчающих обстоятельствах — 10 лет лишения свободы. Амнистия не предусматривалась.

⁵ Место, где находился мужской штрафной изолятор.

Известны строки:

*Хороши по весне комары.
Чуден вид от Секирной горы.
И от этих ударных работ
Здоровеет веселый народ...*

⁶ Населенный пункт в Талдомском районе, в районе канальского поселка Темпы.

Повесть о себе

¹ Чрезвычайный съезд Советов в декабре 1936 года принял Конституцию.

² Знак «Ударник МВС».

³ Начальник Дмитлага С. Г. Фирин часто устраивал отпуска тем, кому доверял.

⁴ Поселок Икша (Центральный район строительства канала), где возводились шлюзы № 5 и № 6, две насосные станции, заградворота и водохранилище.

⁵ Николай Иванович Ефремов родился в 1902 году в Ленинградской области. Начальник стройотряда бетонщиков. Осужден постановлением Коллегии НКВД СССР и прокурора СССР от 5 июня 1937 года осужден по статьям 58-8, 58-10, 58-11 УК РСФСР к расстрелу. Определением судебной Коллегии по уголовным делам Верховного суда СССР от 6 марта 1957 года реабилитирован.

Тридцатипятник Николай Ефремов

¹⁾ Тридцатипятники — осужденные по 35-й статье УК РСФСР за мелкие уголовные преступления.

Большая Волга

¹ Карл Карлович Крипайтис за работу на строительстве канала награжден орденом Трудового Красного Знамени.

² Владелец Пекуновского винного завода в сельце Пекуново.

³ Вербилки — поселок в Талдомском районе.

⁴ В ходе строительства перевозились в не разобранном виде, переносились дома и целые населенные пункты. Возводились дома взамен тех, что невозможно было перевезти. За брошенные сады выплачивалась компенсация. Всего генплан предусматривал перенос 7418 хозяйств или 37500 строений.

⁵ На берегу Ивановского водохранилища были установлены скульптуры В. И. Ленина и И. В. Сталина высотой (с постаментом) 25 метров. Автор — скульптор Сергей Дмитриевич Меркуров (1881-1952 гг.), впоследствии — народный художник СССР, действительный член Академии художеств СССР.

После XX съезда КПСС и осуждения культа личности Сталина было решено уничтожить скульптуру «вождя всех времен и народов», однако мощная подушка под десятиметровым постаментом не позволила свалить каменную фигуру, и вождь стоял с тросом на шее, а затем памятник взорвали.

Содержание

Предисловие

Старинные водные пути. Первые попытки строительства канала, соединяющего верховья Волги с Москва-рекой

Хроника Волжского района канала Москва-Волга

Люди и судьбы

Тасарская

Поэма о тачке

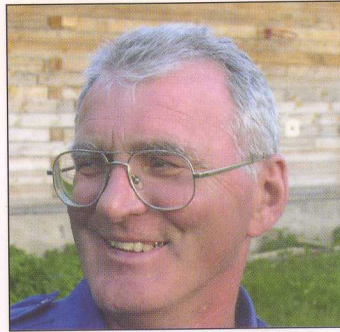
Повесть о себе

Тридцатипятник Николай Ефремов

Большая Волга

Строительство монументов

Примечания



Михаил Иванович Буланов родился в городе Дубна Московской области. Окончил Московский областной педагогический институт им. Н. К. Крупской. Работал учителем географии и биологии. В педагогической деятельности использовал краеведческий принцип изучения своего города, края, области. В 1989 по 2002 год руководил Центром детско-юношеского туризма и

экологического воспитания городского управления образования. Михаил Иванович — автор трех учебников по родному городу:

«Родное Подмосковье. Дубна». 1989 г.

«Введение в экологию». 2001 г.

«Дубна. Родное Подмосковье». 2003 г.

В настоящее время М. И. Буланов продолжает работу по изучению истории города. Руководитель проекта «Архив» Дубненского историко-краеведческого фонда «Наследие». Методист Центра детско-юношеского туризма и экологического воспитания.

