

ПРЕДИСЛОВИЕ

Издание этой книги приурочено к 70-летию юбилею канала имени Москвы. Автором ставилась цель – собрание и обобщение архивных материалов Дубненского общественного фонда «Наследие» о строительстве и эксплуатации канала в серию краеведческих очерков.

Неоценимая помощь по техническим вопросам оказана профессиональным гидротехником, руководителем Волжского района гидросооружений В.В. Киреевым, который стал первым рецензентом и консультантом книги. За существенную консультативную помощь и предоставление документов и фотоматериалов из личного архива выражаю глубокую признательность М.В. Иванкову, а также Р.А. Страчкову, который перевел большинство фотоархивов в цифровой формат.

Кроме того, в книге использованы фрагменты мемуаров и статей, опубликованных в разное время в альманахе «Наследие». Среди авторов этих материалов – В.Лимонин, Л.Крючкова, В.Горбачев, Е.Клименко, М.Егорова.

Всех этих людей – авторов разных по тематике и зачастую не связанных между собой материалов – объединяет бережное отношение к нашей истории. Из разрозненных, а порой и противоречивых публикаций газет («Правда», «Комсомольская правда», «Сталинская трасса», «Москва-Волга», «Кимрская жизнь», «Перековка»), бережно собранных руководителем проекта «Архив» фонда «Наследие» М.И Булановым, субъективных, по понятным причинам, мемуаров, сухих архивных справок, автором предпринята попытка собрать логическую цепочку последовательности событий, представить более-менее ясную картину истории канала Москва-Волга за минувшие десятилетия.

Как известно, истина одна на всех, а правда у каждого своя. Одна правда в начале 30-х годов прошлого столетия имела место в высоких кремлевских кабинетах. Другая правда жила в бараках и палатках с теми, кто в зной и стужу работал на строительстве канала Москва-Волга, кто своим трудом сохранил построенное, внес свой вклад в техническое переоснащение оборудования. Канал, безусловно, грандиозное и крайне необходимое сооружение, но, к великому сожалению, не всегда высокие и даже благородные цели оправдываются использованными для их достижения средствами.

Эта книга ни в коей мере не претендует на истину в последней инстанции, скорее, является поводом для открытого обсуждения и дополнения, не без тайной надежды на пробуждение интереса читателя к истории нашей страны, прошлому нашего города. Составленный автором материал для данного издания – попытка предоставить возможность каждому читающему эти строки сформировать свое видение минувших десятилетий, определиться с собственной оценкой событий тех далеких

лет. Разумеется, объемом данного издания история канала Москва-Волга далеко не исчерпывается.

Волжский район гидросооружений – крупное предприятие, которое возникло на территории нынешней Дубны. Случилось это семь десятков лет назад. В семьдесят лет вмещается целая человеческая жизнь со всеми ее радостями и невзгодами, тревогами и заботами.

Четыре года и восемь месяцев велось строительство канала Москва-Волга, за которыми последовала, четырехлетняя передышка мирной жизни, а затем более четырех лет гремела Великая Отечественная война. По окончании ее шли годы восстановления разрушенного войной хозяйства и мирный созидательный труд населения всей страны, в том числе и работников канала.

Более семи десятков лет отделяет сегодня нас от начала строительства канала имени Москвы и его головного узла – Волжского района гидросооружений. Трассы, которая переплела судьбы множества людей и нескольких поколений. Попробуем вспомнить, какие это были годы.

**С уважением,
Сергей Гор**

ПРЕДЫСТОРИЯ ВОПРОСА

Первопроходцем в строительстве искусственных водных путей считается древний Китай. Самый большой в мире Императорский канал, соединивший реки Янзы-цзян и Хуан-хэ протяженностью 1100 километров с шириной от 80 до 330 метров, существует с VII века, а строительство этого сооружения продолжалось несколько столетий. В Европе прокладке каналов положило начало в 1605 году строительство Нивернейского канала, соединившего бассейны рек Сены и Луары. В 1626 г. началось сооружение канала Рейн – Маас. Первый в Великобритании Бриджуотерский канал между Манчестером и рекой Мерсей построен в 60-е годы XVII века. Первенцем в США стал канал между рекой Меримак и Бостонской гаванью, а открыт он был лишь в начале XIX века. Широко известны такие искусственные водные артерии, как Суэцкий канал протяженностью 160 км и Панамский – 81 км.

Примечательно, что вторая половина XVII – начало XIX века вошли в историю как «эпоха каналов». Бурное развитие производства повлекло за собой резкий рост объема грузоперевозок, с которыми гужевой транспорт уже не мог справиться. Нужны были новые торговые пути. До появления железных дорог каналы и реки были основными путями внутреннего сообщения, поэтому сеть каналов развивалась очень быстро.

Россия является уникальным географическим организмом рек и морей, а среднерусская возвышенность представляется ее своеобразным живым центром. Просторы, подобные российским, не могли быть ограничены одними только естественными руслами крупных рек, порой значительно удаленными от промышленных городов. Хозяйственный массив суши всегда задыхался без моря. Сначала «волоки», потом каналы связывали далекие моря друг с другом.

Строительством новых водных путей в России с превеликим усердием занимался Петр Великий. Первый Волго-Донской канал во времена его царствования связал речки Камышинку (приток Волги) и Иловлю (приток Дона). Ивановский канал был второй предпринятой при Петре I попыткой «стыковки» водных систем рек Волги и Дона. В 1700 году по указанию Петра начато строительство этого канала, но позже было остановлено после возвращения Азова туркам в 1711 г. Данный канал должен был соединить Волгу и Черное море через Дон. В 1703 году по приказу Петра начали прокладку Вышневолоцкого канала протяженностью в четыре версты, и в 1708 году это строительство было завершено.

Развитие экономики и экономических связей, поиски новых торговых путей и решение проблемы снабжения Москвы водой обращают внимание царя-реформатора на географическое положение водной системы рек Дубна и Сестра. В 1722 году Петр I поручает инженеру Георгу Вильгельму

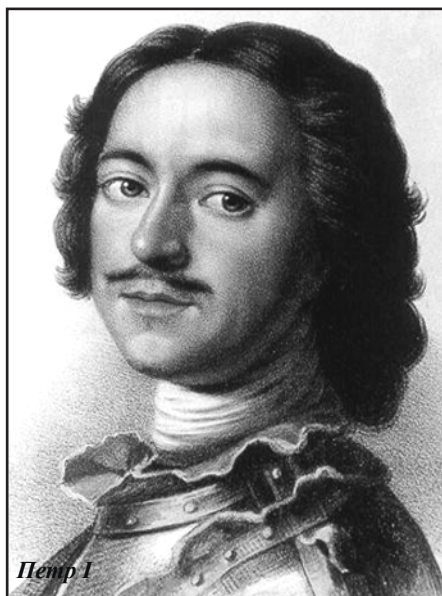
Водовоз



Есть вода...



...холодная вода



Петр I

де Генину спроектировать строительство канала на этом стратегически важном участке. Проект был выполнен. Он предусматривал соединение рек Москвы и Сестры в районе Рогачевской пристани. Подъем воды на пути от Волги до Москвы должен был осуществляться с помощью 127 шлюзов. Ввиду несовершенства технических средств, отсутствия необходимых финансов и людских ресурсов реализацию проекта отложили до лучших времен.

Вторая попытка строительства этого канала была предпринята спустя 100 лет, в царствование Николая I. В 1824 году царь поручает разработку нового проекта канала генерал-майору Михаилу Николаевичу Бугайскому. Уже в 1826 году по проекту Бугайского в верховьях Сестры начались строительные работы. Были сооружены плотина и водохранилище «Подсолнечное» (озеро Сенежское), а на реках Сестра и Истра возведены шлюзы. Но с началом строительства такой транспортной магистрали, как Николаевская железная дорога, работы по прокладке канала замедлились, а в 1860 году были прекращены.

К началу XX века Москва стала крупнейшим промышленным центром России с населением свыше 1,5 млн человек. Водных запасов рек столицы стало недостаточно для нормальной жизнедеятельности и дальнейшего развития промышленности. Перед Московской Городской Думой встал вопрос о новых источниках водоснабжения.

Начались изыскательские и проектные работы, но Октябрьская революция 1917 года и последовавшая за ней Гражданская война вновь отодвинули эту проблему на более стабильные времена.

После прихода к власти большевиков проблемы, доставшиеся им в наследство от царского правительства, не только остались, но усугубились индустриализацией как всей страны, так и столичного региона в частности. К этому времени в Москве резко возросла численность населения. Жителей столицы насчитывалось до трех миллионов человек. Кроме того, были построены новые предприятия и продолжали работать старые дореволюционные заводы. Таким образом, проблема с подачей воды для нужд населения и промышленности крайне обострилась. Москва-река обмелела в черте города настолько, что у Большого Каменного моста в летний период ее можно было перейти вброд. Пришлось вспомнить старое время и вернуться к идее прокладки канала от Волги до Москвы.

Историческое решение о строительстве канала Москва-Волга было принято в 1931 году июньским пленумом ЦК ВКП (б). Выступая на пленуме, первый секретарь Московского городского комитета ВКП (б) Лазарь Каганович в докладе «О Московском городском хозяйстве и о развитии городского хозяйства СССР» касательно водоснабжении Москвы сказал: «То положение, которое мы имеем сегодня, грозит нам очень большими опасностями, и вопрос о воде для Москвы является самым узким, самым острым вопросом».

По докладу Кагановича было вынесено решение: «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».

Решения партии и правительства вернули работы по прокладке канала в изыскательскую и проектную стадии.

СОЛОВКИ - БЕЛОМОР - ДМИТЛАГ

Проблемы царских властей, связанные с нехваткой людских ресурсов, советское правительство решало по-большевистски просто.

Реорганизация уголовного права и пенитенциарной системы просто не могла исподволь не подготовить почву для развития сети лагерей с привлечением заключенных к массовому принудительному труду на грандиозных стройках пятилеток. Наркоматом юстиции РСФСР в 1918 году предписывалось преимущественное содержание заключенных не в тюремных, а в исправительно-трудовых заведениях, с неперменным условием трудиться, окупая тем самым свое содержание.

Унаследованное от царской России Главное управление местами заключения (ГУМЗ) Министерства юстиции (с октября 1917 года – Наркомата юстиции (НКЮ) России, а с января 1918 года – НКЮ РСФСР) в мае 1918 года было реорганизовано в Центральный карательный отдел НКЮ, а в октябре 1921 года – в Центральный исправительно-трудовой отдел НКЮ РСФСР. Одновременно в системе НКВД в феврале 1921 года создается Главное управление принудительных работ (ГУПР). В октябре 1922 года оба управления сливаются в единое Главное управление местами заключения, руководителем которого становится Е.Г. Ширвиндт.

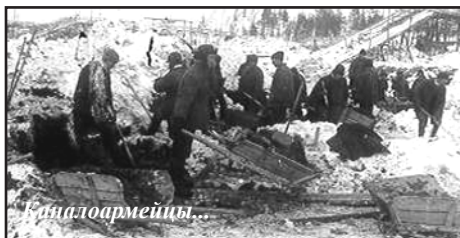
Первые шаги большевиков по использованию принудительного труда заключенных были сделаны Исправительно-трудовым кодексом РСФСР, принятым 16 октября 1924 года, в котором говорилось о домах заключения, исправительно-трудовых домах, трудовых колониях (сельскохозяйственных, ремесленных, фабричных) и переходных исправительно-трудовых домах. Днем зарождения лагерной системы можно считать 13 октября 1923 года, когда был организован Соловецкий лагерь. СЛОН стал своеобразным полигоном, где заключенных начали использовать для принудительных работ в более массовом количестве. Принятые в мае-июне 1929 года постановления Политбюро «Об использовании труда уголовных арестантов» и «Об

использовании труда уголовно-заключенных» положили начало «великому перелому» в системе ОГПУ и организации новых лагерей, соответствующих текущему моменту. Аббревиатура ГУЛАГ появилась 9 ноября 1930 года приказом АОУ ОГПУ №308. Начальником управления стал Л.И. Коган, его заместителем – М.Д. Берман, помощниками начальника -- Я.Д. Рапопорт и С.Ф. Белоногов, старшим консультантом -- Н.А. Френкель. В октябре 1934 года все подведомственные места заключения были переданы в подчинение заметно окрепшему к тому времени ГУЛАГ НКВД СССР.

Заключенные, в большинстве своем, осуждались за мелкие правонарушения и уголовные преступления по статье №35 (УПК за 1926 г.) и по акту от 7 августа 1932 года. Речь идет о Постановлении ЦИК и СНК СССР «Об охране имущества государственных предприятий, колхозов и кооперации и укреплении социалистической собственности», которое предусматривало расстрел, а при наличии смягчающих обстоятельств – 10 лет лишения свободы. Амнистии по этому Постановлению не предусматривалось. В народе его называли «за колоски» и «семь восьмых». Эти законодательные акты открывали многим без вины виноватым уголовным и политическим заключенным прямую дорогу на стройки социализма. И тот, и другой контингент постоянно пополнялся представителями пролетариата, крестьянства, интеллигенции, духовенства. Дешевый, преимущественно ручной труд, барачное содержание заключенных делали задачу воплощения в жизнь грандиозных кремлевских замыслов реальной и решаемой. Кроме того, была, что называется, «политическая воля», то есть появилась возможность на различных крупнейших стройках пятилеток отработать идею «перековки» преступных элементов в законопослушных и полноправных граждан страны советов и показать тем самым всему миру преимущества социализма над прочими общественно-политическими формациями, попутно претворяя в жизнь планы партии в кратчайшие сроки.

А планы по строительству судоходно-водопроводного канала Волга-Москва выглядели небывалыми по своей грандиозности, фантастическими по срокам воплощения в жизнь и достаточно трудоемкими по необходимому количеству рабочей силы для успешной реализации кремлевских замыслов. Но успехи по сооружению Беломорканала привели к тому, что уже отлаженный механизм организации подобных работ переносится на сооружение канала Москва-Волга.

1 июня 1932 года Совнарком принимает постановление «О строительстве водного канала Москва-Волга», в котором говорится о незамедлительном начале строительства судоходного водопроводного канала Волга-Москва по Дмитровскому варианту направления трасы. Указанным документом сооружение канала было отнесено к особому списку крупных индустриальных строек с выделением оборудования и стройматериалов целевыми фондами, что означало первоочередность поставок и важность



стройки, а работы на строительстве постановлением Наркомтруда были приравнены к тяжелым условиям труда на торфоразработках.

Несмотря на такое повышенное внимание к объекту со стороны руководства страны, работы по строительству канала шли очень медленно. Сказывалась нехватка рабочей силы для колоссального объема земляных, железобетонных, гидротехнических и строительных работ.

Для достаточного обеспечения строительства канала рабочей силой приказом ОГПУ №889 от 14 сентября 1932 года на территории Московской области организуется Дмитровский исправительно-трудовой лагерь (Дмитлаг) с расположением управления в городе Дмитров. Начальником Дмитлага назначается А.Е. Сорокин, начальником строительства канала – Л.И. Коган, его заместителем – Я.Д. Рапопорт.

Куратором строительства канала становится заместитель председателя ОГПУ Г.Г. Ягода.

Так канал Москва-Волга стал еще одним объектом, где в массовом количестве продолжили использование труда заключенных. После принятия соответствующих решений, недостатка в рабочей силе и в инженерных кадрах канал не испытывал. Заключенных в Дмитлаг доставляли со всех лагерей ОГПУ, а если не хватало специалистов, то по статье 58-й УК РСФСР за шпионаж, вредительство, саботаж, контрреволюционную агитацию могли взять любого нужного специалиста и доставить на строительство канала Москва-Волга.

Первые партии заключенных начали поступать в Дмитлаг в октябре 1932 года. Важность стройки и близость к Москве ставили Дмитлаг на особое положение. За работами по сооружению канала пристально следило чекистское начальство и высшее руководство страны.

Особая роль в проекте канала отводится Волжскому гидроузлу. Этот узел, по сути, ключевой в предстоящем строительстве. Прокладка канала решала попутно еще одну важнейшую задачу. Появлялась возможность управления Волгой, чтобы она не разливалась чересчур и не вредила во время паводка, чтобы не мелела и сохраняла уровень, и по ней без затруднений проходили большие, глубоко сидящие суда. Грузооборот по Волге был довольно большим, но с помощью каскада гидросооружений его предстояло значительно увеличить.

ВОЗМОЖНОСТИ И ПЛАНЫ

По объему земляных работ будущий канал Москва-Волга в семь раз превосходил Беломорско-Балтийский. При строительстве Беломорканала, как известно, экскаваторы не использовались, и все земляные работы

Тачка



Кирка лопата



Экскаватор



ЗИС-5



были выполнены вручную. Чтобы выполнить задачу по строительству канала Москва-Волга в сжатые сроки, необходимо было механизировать значительную часть земляных работ. Но с экскаваторным парком в стране были большие проблемы.

В дореволюционной России экскаваторов делать не умели. Большая их часть была ввезена в Россию до Первой мировой войны для спешного строительства военных железных дорог. Еще в 1918 году Советская власть произвела учет имевшихся в стране экскаваторов. Их оказалось меньше двухсот. Прежде чем применить эти машины для строительства, их пришлось капитально отремонтировать. Потребовалось без малого 15 лет, чтобы реанимированная зарубежная техника и первая отечественного производства поступили в распоряжение «Мосволгостроя» (МВС).

Кроме того, стройка нуждалась в узкоколейных вагонетках, транспортерах, рикшах, шахтных подъемниках, автомашинах, бетономешалках, вибраторах, различном электросварочном оборудовании, гидромониторах, землечерпалках и других технических средствах большой и малой механизации. Вопросы по оснащению техникой решались по ходу строительных работ.

Первоначально планировали построить канал за 2 года, правда, шириной в два раза меньшей, чем существующий ныне. Позже от этой идеи отказались и остановились на другом варианте. Решили за четыре с небольшим года проложить трассу канала протяженностью 128 километров, 19,5 из которых должны были пройти по водохранилищам. Необходимо было освободить от леса значительные площади для подъездных путей и будущих сооружений, среди которых были спроектированы уникальные объекты.

Трасса канала на пути к Москве, по замыслу проектировщиков, пересечет Клинско-Дмитровскую гряду; будут сооружены 9 шлюзов. На волжском «склоне», идущем от Иваньковского водохранилища (124 м над уровнем моря) до водораздельного бьефа, расположатся 5 ступеней искусственной водной лестницы. Водораздельный бьеф ляжет на высоту 162 м над уровнем моря, а на московском «склоне» построят еще 4 ступени. Кроме Иваньковского, разольются Химкинское, Клязьминское, Пяловское, Учинское, Пестовское и Икшинское водохранилища. Построят 7 гидроэлектростанций, самой крупной из которых станет Иваньковская ГЭС. Будут и причальные объекты, главными среди них станут пристани Дмитрова, Яхромы, Большой Волги. Химки назовут Северным портом Москвы. Появятся пристани местных линий: Пирогово, Тишково, Хлебниково, Водники, Зеленая Гавань, Солнечная Поляна.

По обоим берегам аванпорта в районе Большой Волги запланирована установка двух колоссальных гранитных монументов Ленину и Сталину с высотой фигур вождей 15 метров. Ко всему прочему необходимо было изготовить и установить элементы архитектурного ансамбля канала.

Своеобразный накопительный резервуар зеркала рукотворного Московского моря предусматривался площадью 327 квадратных километров, с объемом воды в один миллиард сто двадцать миллионов кубических метров.

Создание такого крупного гидросооружения призвано было окончательно решить проблему водоснабжения столицы, обводнить реку Москву и ее притоки. Кроме того, ставилась задача присвоения Москве статуса крупного речного порта, связанного с Белым, Балтийским, Каспийским, Азовским и Черным морями. По каналу будут идти суда с лесом, строительными материалами, нефтью, продовольствием, промышленными товарами, водные просторы рукотворного моря и реки будут бороздить пассажирские и туристские многопалубные лайнеры.

Канал Москва-Волга (с 1947 г. канал имени Москвы) – искусственный водный путь, который возьмет начало в 8 км от места впадения реки Дубна в Волгу.

Так решено было в кремлевских кабинетах.

ВАРИАНТЫ...

После памятного доклада Кагановича на Пленуме ЦК принимается историческое решение, и работа по реализации грандиозного плана второй пятилетки строительства канала Москва-Волга закипела.

Строительство началось с проектов по выбору трассы будущего канала и изыскательских работ. Специалистами вновь созданного Москаналстроя было предложено три варианта трассы канала: Старицкий самотечный вариант, Шошинский и Дмитровский машинные варианты.

Идея Старицкого варианта состояла в том, чтобы на верхней Волге, примерно в 12 км от города Старица построить плотину высотой 40 метров, которая создала бы водохранилище объемом в 2,5 млрд кубометров 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. Объем земляных работ по этому варианту, по самым скромным подсчетам, составлял свыше 1 млрд кубометров, причем на значительном протяжении трасса шла в плывунах, с выемками грунта глубиной до 35 метров. Против Старицкого проекта выступили самые опытные гидростроители, свои доводы они представили начальнику Главэнерго Г.М. Кржижановскому, который согласился с ними. Его авторитет как гидростроителя был очень высок.

Кржижановский порекомендовал Шошинский вариант (с началом канала от устья реки Шоша) с механической подачей воды и лестницами

Геодезисты



Картограф

шлюзов и Дмитровский вариант с механической подачей воды и лестницами шлюзов через Клинско-Дмитровскую гряду.

20 мая 1932 года в Московском городском комитете партии состоялось широкое совещание по рассмотрению всех вариантов канала: Старицкого, Шошинского и Дмитровского. Все три проекта были подвергнуты самому тщательному изучению. Подавляющее большинство присутствовавших высказалось за Дмитровский вариант строительства по следующим основным причинам:

1. Дмитровское направление канала давало наименьший объем необходимых основных работ (земляных, бетонных и прочих); имело наименьшую высоту 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 судов в пути по ряду основных маршрутов, что значительно удешевляло стоимость перевозок.

...И КАРТЫ

С утверждением Дмитровского варианта на трассу будущего канала выехало 13 топографических партий, в которых участвовало до 200 инженеров и техников, которые начали обозначать колышками будущую трассу.

Весна 1932 года выдалась тяжелой, с большим половодьем. От Дмитрова до Волги тянулось сплошное болото. Геодезисты работали порой по колено в воде. Они уходили в поле с инструментами и минимумом съестных запасов. Продукты трудно было нести с собой.

Трасса канала должна была пройти кратчайшим путем между реками Волгой и Москвой.

Высокий гребень холмов с истоками и долинами мелких рек планировалось превратить в непрерывный многокилометровый водный путь. К нему с двух сторон – от Волги и от Москвы-реки – нужно было поднять «водные лестницы», чтобы по этому пути направить воду и корабли из Волги в Москву-реку.

Для того чтобы трассу канала можно было проложить, необходимо было сделать топографическую карту, четко отображающую рельеф местности. Картографы создали целую сеть опорных точек – опорную канву. Эта канва нужна была и для будущего процесса самого строительства. Геодезисты установили опорные точки от Калинина до Кимр и от Иванькова до Москвы. Со своей задачей топографические экспедиции успешно справились и передали карты в руки строителям, которым предстояло решать свои непростые задачи.

ПЕРВОСТРОИТЕЛИ

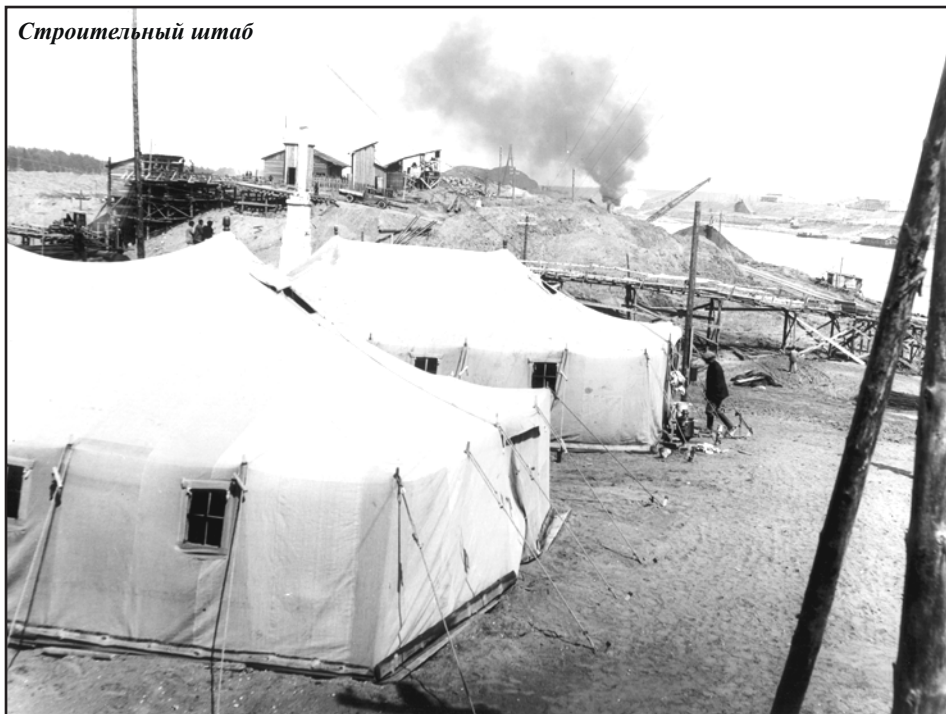
Первые строители Волжского участка появились у деревни Иваньково дождливой осенью 1933 года. 21 сентября из города Кимры на мотолодке прибыли в деревню Иваньково организаторы строительства Волжского узла. Их было несколько человек. Возглавлял группу начальник строительства Волжского узла К.К. Крипайтис, чекист, один из лучших строителей Беломорстроя. Лучший, очевидно, потому, что Суэцкий, к примеру, на 67 километров короче, а строили его 10 лет. С Беломором управились менее чем за два года, говоря точнее – за 20 месяцев. С Крипайтисом приехали инженеры Лисицын и Беккаревич, специалист по техснабжению Гольдельман, бухгалтер Богданов.

Что же представляла собой местность будущего Волжского узла? Была здесь в то время небольшая деревня Иваньково, окруженная со всех сторон лесом, плавно неслась свои воды красавица Волга. Глухой, тихий, нетронутый край! Жители деревни приняли первопроходцев великой стройки с недоверием. Крипайтису пришлось собрать деревенский сход, на котором он долго и подробно рассказывал деревенским жителям о будущем строительстве. Иваньковцы отнеслись к речи оратора с недоверием. Жители Богом забытой деревни говорили на сходе, что ничего путного из этого дела не выйдет. На такой ноте недопонимания сторон и закончилась эта встреча.

Следует отметить, что первая группа строителей приехала практически на пустое место. Железной дороги здесь в то время не было. Если на всей стройке канала к этому моменту уже велись работы, то здесь их нужно было начинать с нуля.

А начало было положено утром 25 сентября 1933 года, когда немного выше по течению от деревни Иваньково причалили две баржи. Стрелки ВОХРа в шинелях с красными петлицами согнали по трапам на берег 270 заключенных в коричневых бушлатах. Это означало, что на строительство Волжского гидроузла доставлен первый этап каналoarмейцев.

Строительный штаб



Причал



Переправа

Вышка часового



Заклученных, как тут же выяснилось, негде было поселить. Решение вопроса было найдено быстро. Будущих ударников второй пятилетки временно разместили на даче бывшего фабриканта Мамонтова. Первый лагерь для каналармейцев разбили на правом берегу Волги. Там, среди болотистого леса установили четыре палатки, что явилось организацией 2-го участка Волжского района. Узникам Дмитлага предстояло построить первые объекты, но для строительства нужны были лесоматериалы. Каналармейцы жили в лесу, но валить его на начальном этапе работ им не разрешалось. Первый кругляк и пиломатериалы для строительства Волжского узла прибыли с Шошинского лесного завода, который находился в 60 километрах от деревни Иваньково. Только после этого застучали топоры, завизжали пилы.

Затем с большим опозданием стали прибывать другие необходимые для строительства грузы. Поступали они на пристань, которая находилась в селе Никольское, в то время как строительство разворачивалось в Иваньково. Перевалка грузов отнимала много времени, требовала большого количества рабочих рук, и многоопытный Крипайтис посылает каналармейцев в Никольское, где они снимают пристань со стоянки и буксируют ее к правому берегу Волги, ближе к району стройки. Работать становится намного легче. Отныне весь груз прибывает практически на место работ.

Когда разрешили заготовку леса на месте, на строительство доставляют лесорубов, но выясняется, что их тоже негде поселить. В четырех километрах от деревни Иваньково стояла дача бывшего дворянина Азанчеева. Дачу эту разгромили, к счастью для лесорубов, не до основания в 1917 году. Постройки наскоро отремонтировали и поселили туда вновь прибывших лесозаготовителей.

КТО НЕ РАБОТАЕТ, ТОТ НЕ ЕСТ

Строительство начиналось с производства земляных работ. На Волжском участке их началом послужило рытье котлована плотины. В Дмитлаге, как и на Беломорканале, использовалась система «кнута и пряника», предложенная Н.А. Френкелем. Сущность ее заключалась в том, что если зек выполнял норму на земляных работах, то получал питание и зарплату, не выработал – сиди на пайке – воде и хлебе. А пайка эта составляла в то время всего 300 граммов хлеба. Для особо нерадивых и нарушителей режима имелся штрафизолятор.

В то же время, прибывавших с этапом истощенных зек на основании приказа по Дмитлагу на 14 дней полностью освобождали от работы, но отпускали питание по производственной норме. Далее,

с сохранением нормы питания зеков выводили на работы, постепенно увеличивая производственное задание. Только через месяц после такого своеобразного карантина лагерникам устанавливалось действующее для всех остальных производственное задание и они занимали одну из лагерных «должностей».

Интересен перечень некоторых «должностей физического и нефизического труда», установленный приказом по Дмитлагу за №305 от 25.05.1934 года. В нем значились: актер, акушерка, архивариус, ассенизатор, белошвейка, боец скота, бутафор театра, буфетчик(-ца), гример, декоратор, зав.колбасной, зав.театром, капельмейстер, киномеханик, клубный и музейный работник, коногон, корчевальщик, костюмер, кроликовод, литработник, могильщик-землекоп, мотоциклист, музыкант духового оркестра, пианист, мыловар, мясник, научный сотрудник, няня, огородник, официантка, пастух, переводчик, птицевод, пчеловод, копильщик рыбы, пахарь, работница по очистке белья от гнид, режиссер, реквизитор, салотоп, свиляр, суфлер, топорник, трубач, углежог, фотограф, художник, часовой мастер, шапочник, ювелир, юрисконсульт.

Возчикам конных упряжек запрещалось излишнее усердие в перевыполнении норм за счет «спины лошади» и предписывалось беречь животных. Из одежды зимой зекам выдавались бушлат суконный с отложным воротником, шапка-финка с меховым околом, рубаха из полугрубого сукна или хлопчатобумажная, шаровары ватные или суконные, сапоги яловые, валенки, ремень поясной. На лето выдавались фуражка, гимнастерка, сапоги яловые, ремень поясной, а из верхней одежды – бушлат зимний.

«Меню-раскладка на месяц», утвержденная Фириным 12 декабря 1933 года, включала в себя пирожки с рыбой, картофелем, капустой, крупой, тыквой; макароны отварные, запеканка из макарон, различные каши, котлеты и запеканки из круп, рагу из овощей, винегрет. Готовилось все на животных жирах, мясо этим меню не предусматривалось. Дети, попавшие в лагерь вместе с родителями или родившиеся за колючей проволокой, обеспечивались питанием бесплатно. Полученные за работу деньги давали возможность каналаармейцам покупать продукты и промышленные товары в буфетах и пунктах ларькового снабжения.

Санитарные нормы предусматривали по 3 кв. метра на каждого заключенного. Эти же нормы предписывали поддерживать температуру помещений в холодное время года 14-18 градусов, обязывали постоянное проветривание, а одним соском умывальника запрещалось пользоваться более чем 10 заключенным. Руководителям на местах предписывалось обеспечение заключенных медицинским обслуживанием.

Проявившим себя с положительной стороны каналаармейцам разрешалось перевезти свои семьи к месту отбывания наказания. Это способствовало привлечению на стройку дополнительных рабочих рук, кроме того, число побегов подобным соединением семей значительно

Летом...



... и зимой





сокращалось. Для проявивших себя на работах каналоармейцев предусматривалось досрочное освобождение, снятие судимости и выплата денежных вознаграждений. Таким образом, мотивация для работы в поте лица у зеков имелась. Забота о людях и лошадях ничего общего с любовью к животным и человеколюбием, к сожалению, не имела, а являлась необходимостью использования лагерного материала наиболее рационально. Десятичасовой рабочий день вне зависимости от погодных условий требовал от зеков максимальной отдачи. Судить о тяжелых условиях труда можно по одной из директив, в которой говорилось о запрещении впредь устройства кладбищ в произвольных местах и особенно в водоохранной зоне. Стало быть теряли кадры и предавали земле прямо на рабочих местах.

Строгое следование санитарным нормам, создание элементарных социальных и бытовых условий чаще всего оставалось декларативными намерениями и в силу существовавшего положения дел не могло стать повсеместной нормой содержания заключенных. Подтверждением тому могут служить частые инспекционные проверки лагерей и факты, когда некоторые руководители попадали на одни нары со своими бывшими подопечными. Это говорит о том, что не все было так гладко, как выглядело на бумаге.

В то время местным колхозам, находившимся недалеко от Волжского узла, определили задание по поставкам для заключенных дров и овощей. Возницы, в основном подростки, доставляли свой груз к воротам лагеря. За забором из колючей проволоки дети видели изнуренных людей. По свидетельствам старожилов, нередкими были случаи, когда заключенные вечерами ходили по окрестным деревням, стучались в избы, просили хлеба. Напуганные жители отдавали порой последнее. Было время, когда заключенных размещали даже в домах местных жителей, пока не вышел приказ по лагерю, запрещающий их проживание на частных квартирах.

Для специалистов и вольнонаемных рабочих спешно строилось жилье на Большой Волге. А люди, как вольнонаемные, так и осужденные, все прибывали и прибывали. Рабочих рук требовалось много.

Для того чтобы построить канал Москва-Волга, необходимо было освоить объем земляных работ более чем в 200 миллионов кубометров, из них 150 миллионов кубометров – по основным сооружениям. Стоимость земляных работ на строительстве канала Москва-Волга составляла 526,5 миллиона рублей.

Первые два года (1933-1934 гг.) земляные работы на канале выполнялись преимущественно вручную, при помощи лопат и тачек. Несколько облегчало ручной труд применение конных повозок. Со временем пришла малая механизация, а за ней стала появляться на строительных объектах и более сложная и мощная техника. Но все это позже, а в начале строительства – лопата, кирка, тачка...

АГИТКИ В БАРАКИ

С первых же дней строительства головного узла все пошло не так гладко, как планировалось. Перековка закоренелых уголовников и людей, угодивших в лагерь по сомнительным обвинениям, шла непросто. Кроме того, возникло множество бытовых, рабочих, технических и других проблем, решением которых не озаботились накануне строительства. О трудностях, имевших место в Волжском районе, можно узнать из выдержки приказа начальника строительства канала Москва-Волга, старшего майора ГБ Лазаря Когана, который 9 января 1934 года посещает и обследует 1-е Волжское отделение. При обследовании отделения Коганом было установлено, что центральный аппарат строительства и лагеря недооценивает масштабов и технической сложности Волжского узла. Центр всерьез не задумывается над сроком, в течение которого этот важнейший узел должен быть построен.

Окраинное положение отделения, его оторванность от железной дороги и все трудности, проистекающие из этого, не нашли должного понимания в Центральном аппарате.

В результате попустительского отношения к Волжскому узлу оказалось, что по ряду отдельных строительных работ этот участок оказался буквально в угрожающем положении. Несчастье 1-го отделения было в том, что оно располагалось не по дороге на Москву, куда чаще и охотнее ездили начальники. Рабочей силой, особенно квалифицированной, отделение не было обеспечено, а между тем, именно оно, по гидрологическим условиям, требовало исключительного внимания. Темпы строительства при керосиновой лампочке, да и то не всегда обеспеченной керосином, не могли отвечать поставленным задачам, а строители не знали, что они строят. Начальнику КВО (Культурно-воспитательный отдел) Филимонову было приказано изготовить и заказать в литографии достаточное количество плакатов, популярно отражающих строительство, наглядно изображающих схему канала и отдельных сооружений, разослать их во все отделения, развесить во всех бараках, общежитиях, красных уголках, клубах.

Подписывая этот документ, Коган даже не подозревал, что вскоре от стройки к Вербилкам протянется железнодорожная ветка, здесь будут организованы краткосрочные курсы, которые со временем разрастутся в районные и станут основной школой для подготовки кадров на строительстве всего канала. На этих курсах будут готовить экскаваторщиков, шоферов, электриков, опалубщиков, гудронщиков и рабочих других профессий, а на объекты строительства зачествят высокие гости. Здесь в разное время побывают Ворошилов, Каганович, Орджоникидзе, Ягода, Горький, Хрущев, Ежов и даже Сталин, не оставивший своим вниманием эту крупнейшую стройку второй пятилетки. Но это было позже, а пока надо было строить то, что можно было показать высоким гостям из Москвы.

Л. Коган и др.



Сталин на строительстве



Агитка



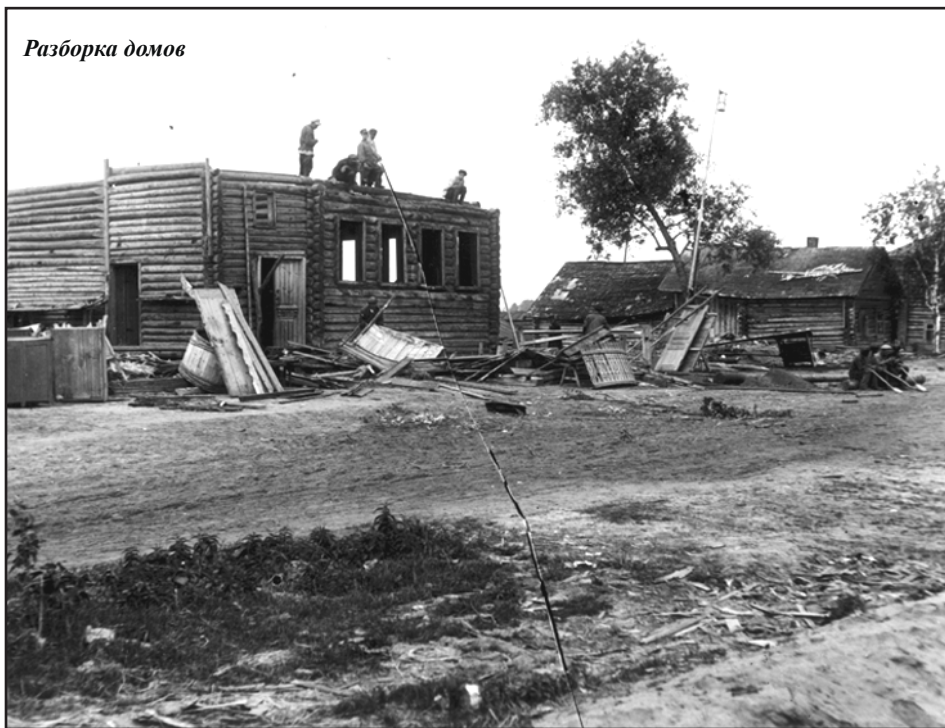
Даже в этих, суховатых, на первый взгляд, строчках приказа начальника строительства проскальзывает обеспокоенность руководства недостаточно высокими темпами работ, а строители, как выясняется, в полной мере не осознают важность Волжского гидроузла в общей системе канала. Чтобы еще полнее ощутить атмосферу тех напряженных дней строительства, достаточно обратиться к материалам газет. То тут, то там, где напрямую, а где между строк, проскальзывают факты тяжелейшего труда строителей в самых суровых погодных условиях, при постоянном напоминании высшего руководства страны об ускорении темпов работ, при круглосуточном, жестком контроле начальников рангом пониже, часто в непредсказуемой, а порой и неравной, полной трагизма борьбе со стихией. Примечательно, что в этой атмосфере изнурительного труда, на стройке, в силу нахождения в рядах заключенных большого количества представителей творческой интеллигенции, начинают работу агитбригады. Вскоре налаживается выпуск газет «Перековка», «Каналоармейка», «Москва-Волга», лагерного иллюстрированного журнала «На штурм трассы», выпускаются плакаты и другие агитационные материалы, проводятся музыкальные конкурсы, в жюри которых входят такие известные композиторы, как Белый, Дзержинский, Шехтер, Кабалевский.

Листая газетные публикации, перечитывая воспоминания очевидцев тех событий, невольно приходишь к мысли, что отчеты со строительства Волжского узла напоминают сводки с места смертельных боев, с короткими передышками на жизнь между ними.

Я К ТЕБЕ ПРИЕДУ РАННЕЮ ВЕСНОЮ...

В то время как каналоармейцы Дмитлага героически трудились в котлованах будущего канала, жители многих прилегающих к стройке населенных пунктов готовились к переезду на новое место жительства.

Согласно расчетам специалистов, размеры будущего водохранилища должны были занять площадь свыше трехсот квадратных километров, на которой раскинулись леса, поля, стояли деревни, села и города. Деревня Иваново тоже попадала в зону затопления. Крестьянский сход ивановцев из всех предложенных вариантов выбрал для нового поселения место в четырех километрах от своей малой родины. Это территория, на которой в свое время располагалась так называемая Любимовская лесная дача, а сегодня расположена Дубна – точнее, улицы Мичурина и Ленинградская. Переезду деревни придавалось огромное значение, поскольку это был



первый населенный пункт, который надо было перенести на новое место. 17 апреля 1934 года в деревне Иваньково была разобрана и вывезена первая изба. Большинство домов перевезли целиком, не разбирая даже печки, на специальных тракторных санях. За два месяца было перенесено 53 жилых дома, школа, клуб, скотный двор, кузница и другие хозяйственные постройки. Переехавшая деревня получает название Ново-Иваньково.

Та же участь затопления и переселения ожидает и древнюю Корчеву. Из Корчевы в Конаково предстояло перевезти 360 домов. Примерно такое же количество построек перевезено в Конаково из близлежащих населенных пунктов, территории которых попадали под затопление большим «Московским морем», а рабочий поселок Конаково после такого пополнения решением Президиума ВЦИК был включен в список городов.

Люди неохотно покидали свои насиженные места, переезжая в город, хотя в Конаково к тому времени были построены кинотеатр, клуб, работал крупный фарфоро-фаянсовый завод.

Из деревни Федоровка, стоявшей в районе первого маяка, возле базы «Альтаир», часть жителей перебралась в деревню Токарево, другие уехали в Кимры.

Всего из Конаковского, Кимрского, Завидовского районов Калининской области в связи со строительством канала перевезено около четырех с половиной тысяч хозяйств. Территория освободилась, а на строительной площадке шлюза №1 загремели первые взрывы и начались земляные работы. Там, где были иваньковские огороды, был выкопан огромный котлован 20-метровой глубины.

ГРАБАРЬ, МАРУСЯ И ДРОВА ДЛЯ ЭКСКАВАТОРА

Почти 75 лет минуло с тех пор, как началось строительство канала, а жители левобережной Дубны еще совсем недавно часть своего микрорайона называли «грабарским поселком». Вряд ли сейчас кто-то ответит на вопрос, что это за профессия такая – грабари? Грабарями издавна называли себя крестьяне, подрывавшиеся со своими подводами-грабарками на земляные работы. Грабарские артели во время строительства канала Москва-Волга требовались в огромном количестве. Грабари, которые прибыли на рытье котлованов под плотину и ГЭС, поселились на левом берегу Волги, в деревне Подбережье. Так образовались застроенные бараками 1-й и 2-й Грабарские поселки.

Еще одним незаменимым орудием труда при земляных работах

на канале Москва-Волга была тачка. Тачку заключенные называли «марусей». Тачечники прилагали немало усилий, чтобы выполнить дневную норму. В разгар земляных работ в котловане было такое большое количество заключенных, вывозивших грунт, что приходилось ставить регулировщиков. Тачки двигались по дощатым настилам, и к окончанию рабочего дня в настилах образовывались желоба от металлических колес, поэтому постоянно приходилось менять доски. Если раньше земляные работы считались сезонными и производились весной, летом и осенью, то на строительстве канала Москва-Волга земляные работы не прекращались и зимой.

Норма выработки на земляных работах строительства канала Москва-Волга устанавливалась в зависимости от характера грунта, от расстояния перевозки и от профиля того пути, по которому приходилось возить грунт. Так, в 1934 году, как свидетельствуют техотчеты ОГПУ, средняя дневная выработка на земляных работах составляла 2,43 кубометра на один человеко-день, в 1936 году она составляла уже 3,49 кубометра. Расстояние перемещения грунта на тачках нормировалось – 150 метров, на грабарках – 500 метров. Были стахановцы, которые на земляных работах постоянно перевыполняли нормы.

Но все равно никакие землекопы, тачечники, грабари не могли сравниться с работой экскаватора или автомобиля. Механизация земляных работ могла не только облегчить труд каналоармейцев, но удешевить и ускорить строительство канала Москва-Волга. Для этих целей нужны были экскаваторы.

Формирование экскаваторного парка на строительстве канала Москва-Волга началось в 1933 году, тогда распоряжением правительства были собраны старые экскаваторы зарубежных марок. Всего их было 19. При прокладке канала Москва-Волга использовалось несколько типов зарубежных экскаваторов. Мощный многоковшовый экскаватор «Любек», дававший до 3,5 тысяч кубов в сутки; производительный «Менк-Гамбург», маленькие, подвижные «Рустоны», приводимые в движение электроэнергией, и «Рустон-Бьюсайрус», работавшие на двигателе внутреннего сгорания. В котловане Волжского района, кстати, был один немецкий экскаватор «Менк-Гамбург», который работал на дровах.

Первые советские экскаваторы «Ковровцы» строители канала получили только в конце 1933 года. В январе 1934 года таких «Ковровцев» у строителей на всю трассу было только семь единиц. Это были сложные машины, которые требовали согласованного действия многих людей: машиниста, стрелового, кочегара, смазчика – это верхняя бригада, и рабочих нижней бригады. Последних насчитывалось до 7 человек. В их обязанность входила подножка угля, передвижки машины, снабжение запасными частями. Таким образом, один экскаватор «Ковровец» обслуживало 11 человек.

Вторая половина (1935-1936 гг.) строительства канала Москва-Волга

Грбарки



Всё выше и выше



76 лошадей



Лошадиные силы



Экскаватор



Людские силы



характеризуется наличием экскаваторов советского производства, которыми управляли обученные на канале рабочие-машинисты. Отмечалось, что каждый работающий экскаватор освобождает 350 каналоармейцев от тяжелого труда.

Правда, с новыми экскаваторами «Ковровцами» происходили курьезные случаи. Так, на участке строительства шлюза №2 не было опытных экскаваторщиков, а в котловане еще не были проложены надежные лежневки для отвозки грунта из-под машин. «Ковровцы» тяжело оседали в болото, а озадаченные экскаваторщики больше времени тратили на вытаскивание завязших механизмов, чем на их работу. Дело в том, что при передвижках экскаваторов на их пути бросали шпалы. Шпалы тонули в вязком, засасывающем грунте, и только поглотив 10-12 рядов шпал, грунт приобретал необходимую устойчивость. Был случай, когда один «Ковровец» на глазах растерявшихся экскаваторщиков ушел до самой верхушки в жидкое месиво. Больше недели пришлось его откапывать и выводить из трясины.

Известен факт, когда землекоп-рекордист Файзулла Аскеров один вызвал на соревнование бригаду экскаваторщиков. И случилось так, что в день соревнования, к невыразимому конфузу экскаваторщиков, Файзулла один выполнил норму на своей ширококрылой тачке больше, чем беспрерывно погружавшийся в зыбкий грунт «Ковровец». Но пройдет несколько месяцев, и так жестоко посрамленный Файзуллой «Ковровец» №120 будет ставить всесоюзные рекорды, давая за сутки более 4 тысяч кубометров выработки.

Наступил 1936 год – год экскаваторной механизации. 18 мая на экскаваторе «Ковровец» №30 на песчаном карьере 3-го участка Оревского района, под управлением машиниста Рыбалко был поставлен первый Всесоюзный рекорд, когда выработка за сутки составила 5383 кубометра при норме 1500.

Серия последующих рекордов на трассе канала показала, что каналоармейцы Дмитлага начали овладевать большой механизацией.

Количество экскаваторов на трассе канала Москва-Волга постоянно увеличивалось. По состоянию на 1 июля 1936 года, на строительстве сооружений канала Москва-Волга работало уже 163 экскаватора. Ковровский экскаваторный завод произвел 49 «Ковровцев» на железнодорожном ходу и 98 экскаваторов ППГ (полноповоротных гусеничных).

Первые отечественные автомобили ЗИС-5 появились в Южном районе строительства только в начале 1934 года, но уже к июлю 1936 года количество автомобилей, работавших с экскаваторами, доходило до 800. На 3-тонные ЗИС-5 после замены шариковых подшипников на роликовые стали грузить по 4-4,5 тонны. Несколько позже именно на канале стали использоваться самосвалы. По признанию специалистов канал Москва-Волга стал своеобразным полигоном для обкатки многих технологий и внедрения новой техники.

Несмотря на механизацию, по способу производства земляных работ вручную, с отвозкой тачками и грабарками еще довольно долго приходился достаточно большой объем. Даже бюро технического отчета НКВД СССР в своем официальном докладе признает, что «немеханизированными методами был выполнен весьма большой объем работ – 54,9%». Ручной труд был востребован на строительстве, а ресурсы его не требовали особых затрат и казались неисчерпаемыми.

ПЕРЕМЫЧКА – ДЕЛО ПОЛИТИЧЕСКОЕ

Одновременно с земляными работами по подготовке котлованов для основных сооружений Волжского узла необходимо было развернуть отсыпку земляной перемычки вокруг площадки будущей плотины. Эта перемычка должна была сдерживать весенние паводки, а по окончании строительства, как последний барьер, подлежала подрыву и пропуску воды в плотину. Темпы строительства на этом объекте отставали от графика, а значит, под угрозой срыва были сроки строительства плотины и всего комплекса сооружений в целом, чем ставились под удар и политические планы руководства страны. Решено было мобилизовать все силы Дмитлага на ликвидацию прорыва в Северном районе.

В это время по управлению строительства канала Москва-Волга и Дмитлагу ОГПУ выходит приказ №49, в котором в частности 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».

Штаб стройки принимает решение из Центрального района направить на отсыпку перемычки отряд из лучших каналоармейцев в составе 1200 человек.

5 марта 1934 года Центральный район провожал отряд лучших ударников трассы в Северный район. На проводах присутствовали начальник Дмитлага ОГПУ и заместитель начальника строительства канала Фирин, начальник Культурно-воспитательного отдела (КВО) Филимонов, начальник Центрального района Заикин.

Фирин, описав тяжелое положение, создавшееся на Волжском узле, подчеркнул, что если до весеннего паводка перемычка на Иваньковской плотине не будет отсыпана, то вода зальет котлован плотины и тогда сроки окончания строительства канала будут оттянуты на целый год.



На штурм!



Подрыв трассы



Северное устье

«В составе вашего отряда, – сказал Фирин, – находятся лучшие бригады, покрывшие себя неуязвимой славой в боях на трассе Центрального района. Во главе отряда стоит испытанный ударник Перемота, отличный командир и производственник. На вас возлагаются особые надежды. Да здравствует досрочное окончание перемычки!»

С ответным словом выступил начальник отряда Перемота: «Разрешите мне от имени всех ударников заверить, что перемычка будет! Мы преграждали путь реке Выг на Белморстрое, сумеем справиться и с Волгой!»

Белморстроевец Бялик добавил к словам своего командира: «Мы в Карелии повернули реки в другую сторону, заставим Волгу течь мимо Кремля! Даем слово, что досрочно выполним свою задачу. Хай живе наше великое строительство, наше ОГПУ и досрочное окончание работ!»

Начальник КВО Филимонов передал каналаармейцам красное знамя, и отряд отправился в Северный район.

Победой ударников Волжского узла стало окончание работ первой очереди по строительству Ивановской перемычки. За полтора месяца каналаармейцы левобережного участка Северного района возвели ответственнойшее сооружение Волжского узла – перемычку в полтора километра длиной до отметки 119, а в головной ее части – 120. Подобных темпов работ, которые показали ударники Волжского узла, еще не знало строительство канала Москва-Волга. За полтора месяца пустынное побережье Волги превращено было в целый городок, принявший до 6000 лагерников. Параллельно с сооружением перемычки шла горячая работа по возведению жилых построек и по приемке новых этапов. К утру 30 марта 1934 года перемычка была готова.

В зимние время поверхность Волги держится на отметке 108. Немного выше эта отметка была на Волге, еще покрытой льдом, утром 30 марта. А к шести часам вечера лед с Волги был сорван бурным паводком. Вода стала стремительно прибывать, быстро затопила все побережье Волги и хлынула на перемычку. К двум часам ночи 31 марта паводок достиг высшей отметки – 118,64, поднявшись, таким образом, выше обычного уровня на десять метров. Утром вода понизилась до отметки 117,92, а затем стала вновь медленно прибывать, поднявшись в ночь на 1 апреля до отметки 118,87.

Самым напряженным было единоборство с водной стихией в течение суток 1 апреля, когда вода подступила в некоторых местах к самым краям и льдины огромными глыбами лезли на перемычку. Но Волге нигде не удалось перехлестнуть через искусственную преграду. Ни одна капля весеннего паводка не попала в котлован плотины. В ночь на 2 апреля вода стала медленно убывать, и к вечеру паводок упал до отметки 117,75.

Особенно отличились на штурме перемычки сводный отряд Центрального района и отряды №1, 2, 3, 4 и 5 под руководством своих начальников Перемоты, Завадского, Борисова, Таржанова и Лучины. На самых ответственных участках руководили работами каналаармейцев

начальник работ Ананьев, начальник сооружения Кривенко, прорабы Благовещенский и Борисоглебский. Начальник участка Вуль в течение двух суток непрерывно руководил организацией всех работ, воодушевляя своим примером других. Победа на перемычке стала залогом дальнейшего продолжения работ по сооружению Ивановской плотины, дамбы и гидростанции.

Героями Волжской перемычки стали осетин Икаев, который в течение всего аварийного периода выполнял не менее 350% нормы ежедневно, Филин и Шоленберг выполняли по 300% нормы, а Музыка – 290%.

После возведения земляной перемычки строители могли спокойно работать на плотине и ГЭС, не опасаясь паводка.

БЕТОННАЯ ПЛОТИНА ВОЛЖСКОГО УЗЛА

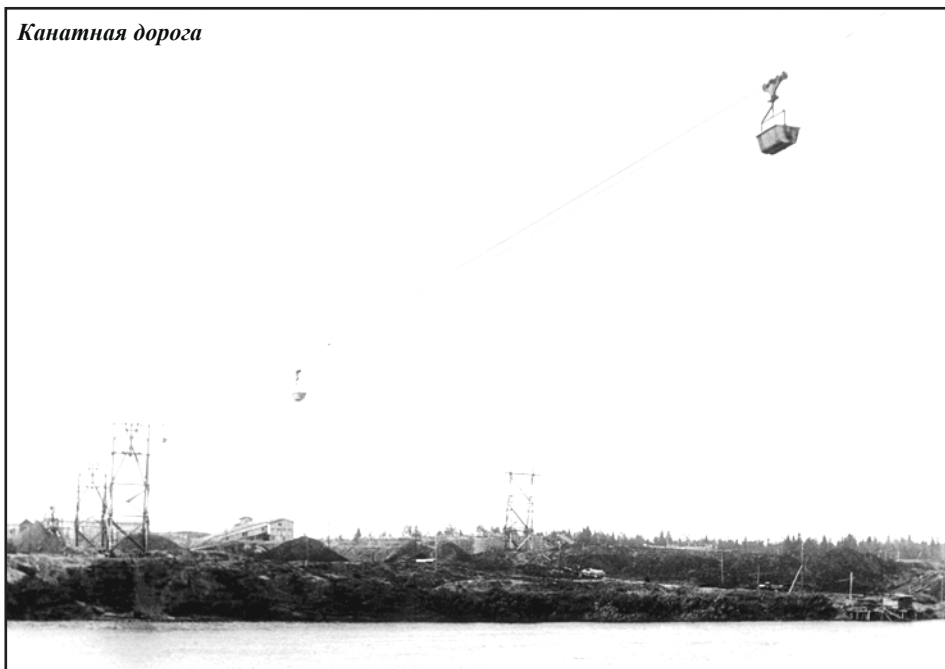
Для несведущего в гидротехнике читателя этих очерков следует сделать некоторые пояснения. Комплекс Волжских сооружений – это земляная плотина на старом русле, дамба, бетонная плотина, гидростанция, шлюз для пропуска судов, тоннель и аванпорт, который является входом в канал. Каждое из названных сооружений – отдельный крупный строительный объект. Напомним, что Волга течет в период строительства по старому руслу. На высоком правом ее берегу строится шлюз, тоннель, располагается поселок Большая Волга и лагерь заключенных. На левом берегу Волги возводятся дамба, плотина и ГЭС. Часто подтопляемый весенним половодьем левый берег ограждается перемычкой. После того, как вода Волги пошла по новому руслу через бетонную плотину, была отсыпана земляная плотина, по которой проложили шоссейную дорогу от ГЭС до тоннеля. Следует также отметить, что практически все работы производились одновременно, но чтобы не вводить в заблуждение читателя, в данном материале они распределены не по срокам, а по основным объектам.

Плотина строилась на мягком грунте. Она должна была выдержать напор огромного водохранилища и пропускать через свои пролеты семь с половиной тысяч кубометров воды в секунду. Подобная плотина, рассчитанная на громадный напор, строилась на таком грунте впервые не только в СССР, но и во всем мире. Поэтому и конструкция Ивановской плотины несколько отличается от конструкций остальных плотин канала.

Плотина



Канатная дорога



Вся плотина будто разрезана на части. Сделано это затем, чтобы каждое звено в случае осадки при изменении температуры могло садиться отдельно и не давать трещин. Промежутки между частями называются температурно-осадочными швами. На Волжской плотине эти швы очень широкие – по 23 см. Дело не только в экономии арматурного железа, но и в том, что при таких огромных размерах сооружения, при огромном весе каждой его части трудно было избежать дополнительного напряжения. Ширина температурного шва это напряжение значительно уменьшает. Между звеньями выполнены герметические шпонки из битума, не пропускающие воду.

Всего в плотину за короткий срок предстояло уложить 250 тысяч кубов бетона.

Вольнонаемным специалистам приходилось осваиваться с необычной обстановкой строительства в условиях лагеря, но с течением времени они привыкли и четко организовали работу механизмов, сумели мобилизовать под поставленные задачи людей. А условия труда на Волжском узле легкими никак не назовешь.

Строители вспоминают дни, когда во время работ на плотине вода поднималась каждые полчаса на тридцать сантиметров, а потом стала прибывать по полметра и по метру. В один из дней за два с половиной часа вода поднялась до трех метров. Приходилось насыпать песок, чтобы не пропустить воду в котлован. В эти дни все без исключения работали день и ночь. Вода смывала мачты телефонных проводов, и оба берега Волги потеряли связь. На берегах стояли домики, люди переговаривались лампами – своеобразным световым телеграфом. Пять дней продолжалась эта героическая борьба. Переправы никакой не было, за исключением пары маленьких лодок.

На лодках ездили даже во время ледохода. И бывали случаи, когда вечером переезжали на один берег, а обратно вернуться было невозможно. В один из дней работники отошли от левого берега на лодке, а к правому пристать не могли – зажал ледоходом. Как-то один из стрелков охраны перед самым наводнением, когда вода днем шла, а по ночам подзамерзала, замешкался на середине Волги. Вода замерзла, и он не мог двинуться ни вперед, ни назад. Так и просидел всю ночь, ждал, когда лед станет крепче. А потом на животе прополз до берега. Но, несмотря на подобные трудности, стройка продолжалась.

Одновременно с рытьем котлована плотины приступили к строительству опалубки, организации бетонного хозяйства и подачи бетона. 23 августа 1934 года в опалубку плотины был уложен первый куб бетона. Объем бетонных работ на плотине увеличивался ежедневно, и стало ясно, что временный завод не сможет удовлетворить потребности стройки. Чтобы не выбиться из графика работ, начали сооружение целого бетонного комбината.

Стены плотины росли быстро, и перед строителями встал вопрос,

как подавать бетон вверх? Решено был организовать подачу бетона к месту кладки механическим способом. После острых дискуссий руководство, наконец, разрешило организовать транспортную подачу бетона в опалубку плотины, а позже и ГЭС, и пока только на Волжском узле. Бетон непрерывно пошел в блоки строительства, а его подача обошлась в два раза дешевле, чем предполагалось раньше. Противники механизации, боялись за качество бетона. Но вряд ли сейчас найдется хоть один человек, который позволил бы себе усомниться в качестве сооружений канала. В 1935 году руководство строительством, ознакомившись с работой бетонного комбината, приказало строить такие механизированные бетонные заводы на других крупных сооружениях канала.

Большие трудности ждали строителей при сооружении гасителей плотины. В эти гасители с большой силой устремляется волжская вода, и они препятствуют размыву основания плотины. Разбиваясь о бетонный порог, вода теряет свою энергию.

Работа на гасителях вначале сильно задерживалась. Их нужно было сдать к 18 января 1936 года. Шел февраль, а гасители еще не были готовы. До паводка оставались считанные дни, а котлован, в котором нужно укладывать бетон, был затоплен водой. Объявили аврал. Инженеры, техники, стахановцы стройки – все переселились на пароход «Плеханов», который пришвартовался вблизи плотины. За пять часов строителям удалось откачать воду из котлована. На такую работу обычно тратится не меньше двух недель. Строителям установили срок – закончить работу по бетону к 15 марта. Они ее закончили на день раньше.

А последний кубометр бетона в Волжскую плотину под звуки оркестра был уложен 4 марта 1936 года. Предварительные данные приемочной комиссии говорят, что качество уложенного бетона по механической прочности – отличное, по плотности – отличное, по цементации – достаточное.

ИВАНЬКОВСКАЯ ГЭС

При строительстве канала Москва-Волга было возведено семь гидроэлектростанций, уникальной среди которых является Ивановская ГЭС. Это самая первая гидростанция из построенных на Волге и является станцией открытого типа. Подобных ГЭС у нас еще не было, строили их, главным образом, в Америке.

Особенность открытой гидростанции заключается в том, что над генераторным помещением нет обычной надстройки, где движется мостовой

кран, нужный для сборки и разборки механизмов. Что же делать, если вдруг выйдут из строя механизмы и придется разбирать их до основания? Ведь не вручную же производить эту тяжелую работу? Оказывается, не вручную. Тот же самый портовый кран, который поднимает и опускает щиты на плотине, будет работать и для гидростанции.

Кроме прямой выгоды, которую дает гидростанция нового типа в экономии материалов, она замечательна и в другом смысле. Такое устройство делает сооружение почти незаметным. Сверху гидростанцию без настройки нельзя отличить от плотины.

В Гидроэлектропроекте против открытой станции были возражения – сразу же нашлись чересчур рьяные поборники технических традиций, мотивируя свою позицию отсутствием опыта и большим риском. Ретрограды сомневались, что экономия материалов и все остальные выгоды окупят сложность монтажа и демонтажа. Но разработчики настаивали на том, что если нет опыта, то его следует нарабатывать. Руководство канала Москва-Волга поддержало проект открытой ГЭС.

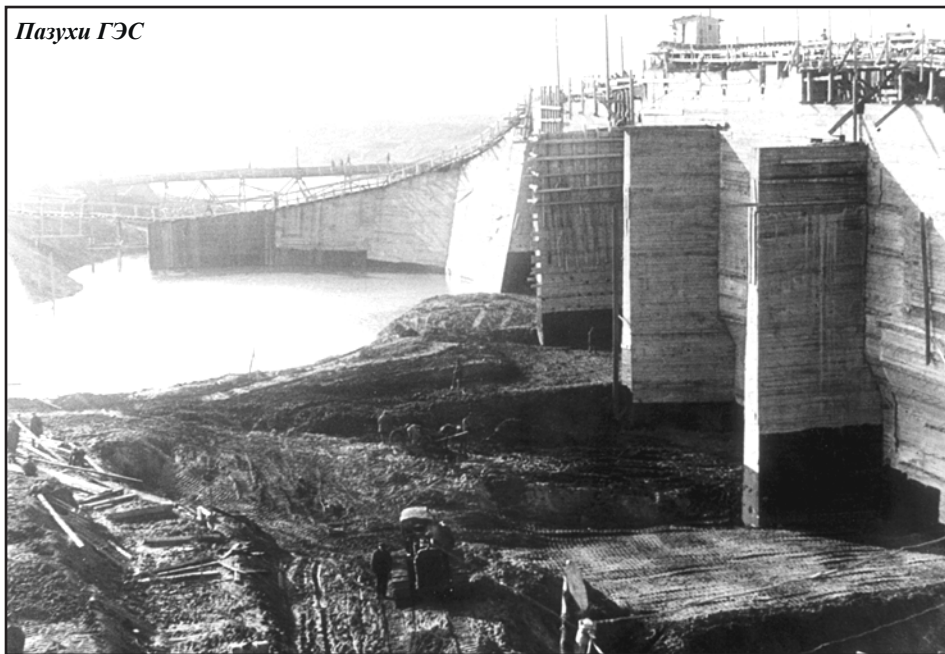
Сама жизнь показала, кто был прав в этом споре. Строить было нелегко. Требовалось здесь же в районе создать такой коллектив, который не только обеспечил бы высокое качество проекта, но и разработал все чертежи в самый короткий срок. А между тем, не было ни одного чертежа до конца 1934 года, к тому времени только заканчивался технический проект. Получалось, что в 1935 году приходилось делать все сразу – и начинать строительство, работая по чертежам, которые уже были готовы, и срочно выпускать новые чертежи для остальных частей гидростанции. Коллективу удалось сделать чертежи, в которые не было позже внесено почти ни одного изменения.

Строительство началось. В сжатые сроки в гидростанцию предстояло уложить 100 тысяч кубов бетона. К тому времени, когда кладка бетона на плотине в основном закончилась, подготовили площадку под гидростанцию.

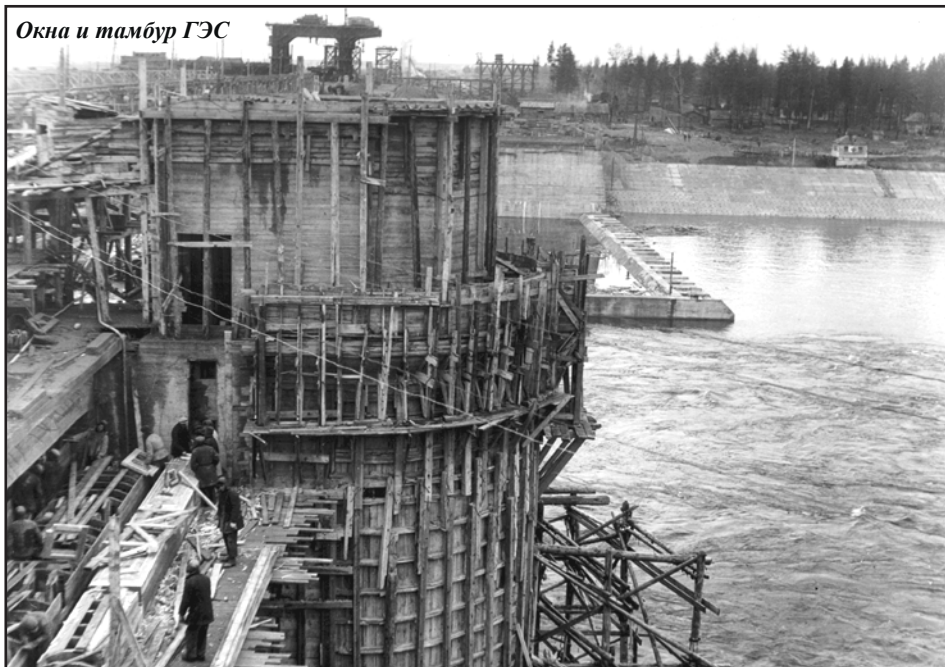
Здесь строители встретились с сюрпризом, который подготовили подземные напорные воды. Поначалу небольшими ручейками, а затем целыми фонтанирующими ключами прорвалась вода в основание электростанции. Много труда пришлось приложить рабочим, чтобы укротить эти ключи. Построили специальный, глубокий котлован, чтобы понизить горизонт грунтовых вод и уменьшить силу ключей. Пытались применять гидроизоляцию, быстро закладывать родники бетоном. Но вода просачивалась вновь и вновь. Больше всего тогда опасались, чтобы под коркой бетона не образовалась пустота, вследствие которой сооружение могло осесть.

Работа была объявлена авральной. При поддержке насосов, непрерывно откачивающих воду, строители одновременно выполняли гидроизоляцию, устанавливали опалубку и укладывали бетон. Плотники и арматурщики в

Пазухи ГЭС



Окна и тамбур ГЭС



январе, при пятнадцатиградусном морозе, не считаясь ни с чем, работали, стоя в холодной воде, монтировали арматуру, укладывали гидроизоляцию. Ни одной жалобы, ни одной просьбы об отдыхе не было слышно. Пять дней весь коллектив боролся с водой, уровень которой доходил до 1,5 метров. А когда стихия была побеждена, вернулись в бытовки и тут же на скамейках проспали подряд двенадцать часов.

Времени на основные бетонные работы отводилось мало, работа предстояла огромная, и, если бы укладывали бетон так же кустарно, как на других строениях, трудно подсчитать, сколько времени понадобилось бы на эту работу.

Начальником сооружения Волжской плотины и ГЭС был Д.И. Волков.

МОНТАЖ ГЭС

В октябре 1936 года был сформирован первый отряд волжских монтажников. На Большой Волге начались монтажные работы. Начальник отряда монтажников Волжской ГЭС В.А. Анкудович собрал «краснознаменный монтажный отряд» в количестве 300 человек. Поселили специалистов в бараках на левом берегу.

С приездом монтажников завершились земляной и бетонный периоды строительства и пришло время установки оборудования. Портальные краны, затворы, шлюзовые ворота, турбины, генераторы – все это нужно было смонтировать в последние месяцы. Здесь вместе с монтажниками работали, не щадя своих сил, и строители канала, и работники заводов, изготовившие механизмы.

Предстояло в рекордно короткое время установить шесть-семь тысяч тонн металлических конструкций. Работа закипела. Агрегаты и детали для Ивановской ГЭС приходили со всей страны. Так, турбины Ивановской ГЭС мощностью в 15 тысяч киловатт обрабатывались на целом ряде заводов. Валы турбин ковал и обрабатывал «Уралмаш», направляющие лопатки турбины изготовляло «Красное Сормово», а обрабатывал завод «Электросила». Лопатки рабочего колеса из нержавеющей стали отливал Новокраматорский завод. Каждая такая лопасть весит 5 тонн, а рабочее колесо Ивановской гидротурбины в сборе весит 75 тонн. Верхние и нижние кольца направляющего аппарата диаметром до семи метров отливали в Ленинграде, на заводе «Центролит», обрабатывались эти кольца в Харькове, на турбогенераторном заводе. Все производства работали только по чертежам и паспортам, без пригонки детали к детали.



Конструкторы



Монтаж турбины



Пульт управления



Монтажники

Все части турбины, изготовленные на многих заводах, отправлялись из разных городов на монтажную площадку гидростанции и здесь, на месте, собирались. Какими же были искусство и совершенство рабочих, которые делали комплектующие для гидростанции, если все детали при сборке точно встали по своим местам!

14 января 1937 года бригада Левочкина установила на ГЭС первые закладные части турбины, сделанной на заводе в Ленинграде. По мере завершения монтажных работ оборудование передавалось эксплуатационникам.

Штат работников Ивановской гидростанции в то время насчитывал 154 человека.

Ивановская ГЭС оборудована двумя поворотно-лопастными турбинами вертикального типа системы «Каплан». Портальные краны бетонной плотины используется для обслуживания агрегатов ГЭС. Ивановская гидростанция, благодаря наличию водохранилища, включается в работу в любое время и поэтому может использоваться в качестве резерва для системы Мосэнерго. Проектная годовая выработка электроэнергии – более ста миллионов киловатт-часов. Первоначально работа ГЭС управлялась и регулировалась вручную обслуживающим персоналом.

ЗЕМЛЯНАЯ ПЛОТИНА

Настало время, когда нужно было подумать о постройке земляной плотины, удерживающей водохранилище. Ее собирались строить насухо, а это при сжатых сроках было почти невозможно. Ведь объект должны были выстроить за 5-6 месяцев. Первоначально она была запроектирована из суглинка, но строители настояли на постройке песчаной плотины и решили не насыпать ее, а намывать. На помощь строителям пришла гидромеханизация. Здесь впервые гидромеханическим путем намывали огромную земляную плотину. Сооружение поднималось очень медленно. Часто останавливались насосы и пульповоды, приходилось изменять схему намыва. Землесосы то и дело выходили из строя; ломались валы, выходили из строя обоймы подшипников. Аварии вошли в систему и срывали работу гидроустановок.

На плотине часто прорывалось обвалование, и грунт утекал в Волгу. Положение было крайне тяжелым, а впереди – осенний паводок и морозы. Паводок мог поднять воду до отметки 114-118, вода могла перехлестнуть плотину и неизбежно размывать ее. Мороз грозил до весны остановить все гидроустановки. Грунт пришлось бы возить поездами, а это очень затяжное и дорогое мероприятие.

Отсыпка откосов



Кубометры



Гидромонитор



Намыс



Но все-таки положение постепенно, с большим трудом стало исправляться. Начал работать экскаватор «Менк». Могучие паровые молоты с оглушительной силой забивали в сердце земляной плотины металлический шпунт. Слихорадочной быстротой перестраивали трубопровод: переделывали крупные выпуски на мелкие. Намыв грунта пошел не на отдельные площадки, а сразу на всю плотину. В диафрагме плотины сделали специальные окна, чтобы спасти ее от излома, трещин и неравномерного воздействия грунта.

Все выше и выше поднималась земляная плотина. Если поначалу намывалось грунта 3,5 тысячи кубометров в сутки, то позже выработка возросла до 4, 5, 6, 7 тысяч кубометров и, наконец, достигла 8 тысяч кубометров в сутки.

Плотина на глазах у строителей поднималась и с каждым часом меняла свою отметку. Был случай, когда на плотине стал прорываться вал, сдерживающий гидромассу. Грунт начал медленно стекать в Волгу. Прорыв в плотине все расширялся и грозил аварией. Заметив эту опасность, один из рабочих вызвал помощь, срочно собрались все строители, быстро засыпали и огородили опасное место.

Молодые инженеры Липгарт и Катюшкин сурово требовали от рабочих соблюдения режима гидроустановок, не давали покоя ротозеям и бездельникам. Механик Коровин без устали ходил около машин и любовно осматривал каждый сальник, болт, подшипник. Он воевал со свищами и трещинами в трубопроводах и землесосах.

Плотина поднималась и, наконец, достигла долгожданной отметки 116, а к началу морозов – отметки 124. Работы по намыву продолжались 3,5 месяца. Эта плотина была возведена без устройства перемычек.

СЕСТРУ В БЕТОН

Не менее интересны эпизоды работ на соседнем участке строительства, когда реку Сестру загоняли в бетонное русло под дном канала. Старожилы окрестных деревень Карманово, Спиридово, Федоровки и Козлаков прекрасно знали о бешеном нраве и капризах реки. В основном Сестра вела себя относительно спокойно. Но в половодье, во время летних ливней или осенних дождей она становилась неузнаваемой. Река неистово бросалась через берега, заливая прибрежные поля и огороды.

В 9 километрах от Волжского узла трасса канала пересекает Сестру. Согласно проекту строительства, реку необходимо было отвести в железобетонную трубу и пропустить под дном канала.

В феврале 1934 года, под грохот аммонала и лязг лопат, землекопы начали рыть котлован для трубы. Упорство людей не сломили ни мороз, ни метели. Бригады Фокина, Ярылина и Галнудинова показывали

Подрыв льда на реке Сестра



Сестра в трубе



В карьере



Мост на реке Сестра

пример трудового энтузиазма, систематически выполняли задания на 140 процентов.

В апреле 1934 года, когда строители Кармановского участка, вырубая, выкорчевывая и сжигая лес, тянули стальную нить железной дороги и строили бетонное русло для Сестры, река обрушилась большим водяным шквалом на свежую насыпь и пошла гулять по лугам.

Сооружение, созданное отрядами «Красный землекоп» и «Стальной упор» 3-го участка района «Техника», оказалось под угрозой размыва. Люди упорно, шаг за шагом отвоевывали у стихии каждый кубометр. А 20 июля 1935 года ударники отметили первую свою победу. В 12 часов дня четко заработали транспортеры и бетономешалки. К бункерам ровной струйкой побежала бетонная масса. Начальник участка Спектор уложил первую тачку бетона в блоки трубы №170. Но трудности появлялись неожиданно, на каждом шагу. Порой выяснялось, что не хватает арматуры, квалифицированных арматурщиков и бетонщиков. Например, третью секцию вместо трех дней армировали в течение одного месяца. После вмешательства руководства стройкой дело сдвинулось с места.

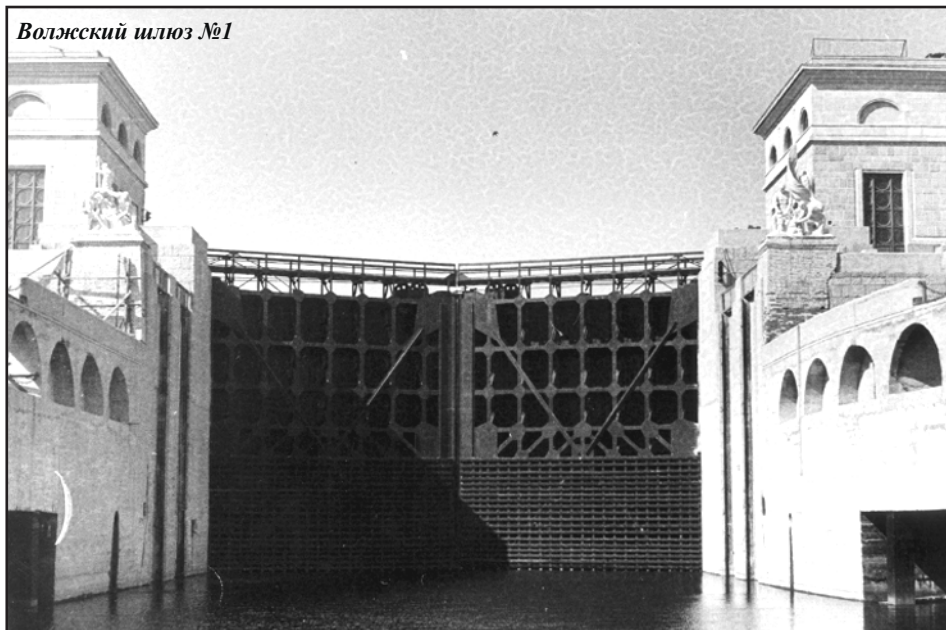
Рецидивисты Корниенко, Баран, Алымов, Евличев – в прошлом заядлые отказчики и лагерные хулиганы, в упорном труде освоили бетонное дело и стали стахановцами 3-го участка, выполняя норму до 200 процентов. Из тридцатипятников (осужденных по 35-й статье) со временем вышли толковый бригадир Сурков и начальник отряда бетонщиков Ефремов. Душой производства были прораб арматурных работ Сергеев и электросварщик Золотарев. Бдительно следил за качеством укладки бетона десятник Кохановский. Не считаясь со временем, работал начальник сооружения Матвеев. Большую роль в постройке трубы сыграли штабы С и У участка и Культурно-воспитательной части (КВЧ). Воспитатели Борисов, Власов и Калашников соревновались на лучшее обслуживание ночных смен, на лучшую постановку культуры.

6 ноября ударники 3-го участка праздновали свою победу. Они уложили последнюю тачку бетона в трубу №170. Своенравная Сестра оказалась в бетонном плену.

ШЛЮЗ

Автором проекта однокамерного шлюза №1 был архитектор И.К. Белдовский. Волжский шлюз №1 – это головной шлюз канала Москва-Волга. 5 декабря 1935 года на сооружение шлюза №1 был уложен первый кубометр бетона.

Волжский шлюз №1



Готов к шлюзованию



Шлюзование



Подготовка опалубки

В зимних условиях каналoармейцы куб за кубом укладывали бетон в коробку шлюза, который вскоре станет служить воротами для волжских пароходов, идущих от берегов Каспия к Москве и обратно. Днище и стены камеры Волжского шлюза выполнены из армированного бетона.

Полезные габариты Волжского шлюза №1: длина – 290 метров, ширина – 30 метров.

К началу ноября 1936 года бетонные работы на шлюзе были закончены. Строителей шлюза сменили монтажники, которым предстояло смонтировать сложные механизмы этого уникального объекта. На Волжском шлюзе №1 кроме каналoармейцев трудились 27 вольнонаемных инженеров и техников. Все работали напряженно и приближали знаменательный день, когда Волжский шлюз №1 будет готов к принятию кораблей.

И вот позади огромные по объемам и сложности земляные, бетонные, монтажные работы. Плотники отряда Галины Тасарской снимают опалубку с будок управления шлюза. Шлюз предстает перед взором четырьмя высокими башнями. Их называют «будками управления», каждая величиной с добрый четырехэтажный московский дом. Эти будки стоят как раз на том самом месте, где некогда стояли избы деревни Иваново. Между верхней и нижней головами в землю словно выросла гигантская бетонная коробка.

Волжский шлюз №1 украшают две скульптурные композиции – «Разборка перемычки» и «Борьба за знамя» – скульптора Леденцова.

С головы шлюза видно, как на дне его, далеко внизу, точно муравьи копошатся люди. Они подбирают остатки мусора. Связисты разошлись по трассе и заканчивают подвеску проводов для навигационной сигнализации. Волжский шлюз, являясь сложным инженерно-техническим сооружением, готовился к приему судов.

ПОДВОДНОЕ ШОССЕ

Во время строительства для того, чтобы перебраться с одного берега Волги на другой, нужно было сделать крюк к понтонному мосту, у которого всегда скапливалась очередь автомашин, везущих камень и гравий для мощения плотины и дамбы левого берега.

Для связи между берегами Волги крайне необходимо было оборудовать волжский шлюз мостом или тоннелем. Примечательной особенностью шлюза №1 является то, что под исполинским бетонным телом этого сооружения проложен тоннель.

При выборе мостового или тоннельного варианта решающим фактором явилось то, что для строительства тоннеля необходимо было

лишь на концевых участках, длина которых равна 80 метров, соорудить железобетонный свод, а центральная часть путепровода протяженностью 66 метров проходит в массиве головы шлюза. Это обстоятельство создавало большое преимущество тоннеля перед мостом. Здесь есть смысл привести некоторые цифры.

Размеры тоннеля:

ширина – 8 метров (проезжая часть 6 метров и два тротуара по 1 метру);

высота – 6,2 метра;

общая длина – 146 метров.

При сооружении тоннеля и подхода к нему выполнены следующие объемы основных работ:

по земляным работам – 37.900 куб. метров;

насыпь – 56.600 куб. метров;

бетонные и железобетонные работы – 5830 куб. метров;

крепление камнем – 6.050 кв. метров;

дерновка – 29180 кв. метров.

Всего в двух случаях, при пересечении канала с дорогами, пропуск шоссе осуществляется тоннелем, проложенным под каналом. Тоннели есть в районе пересечения улицы Свободы с Волоколамским шоссе и под шлюзом №1 в Дубне.

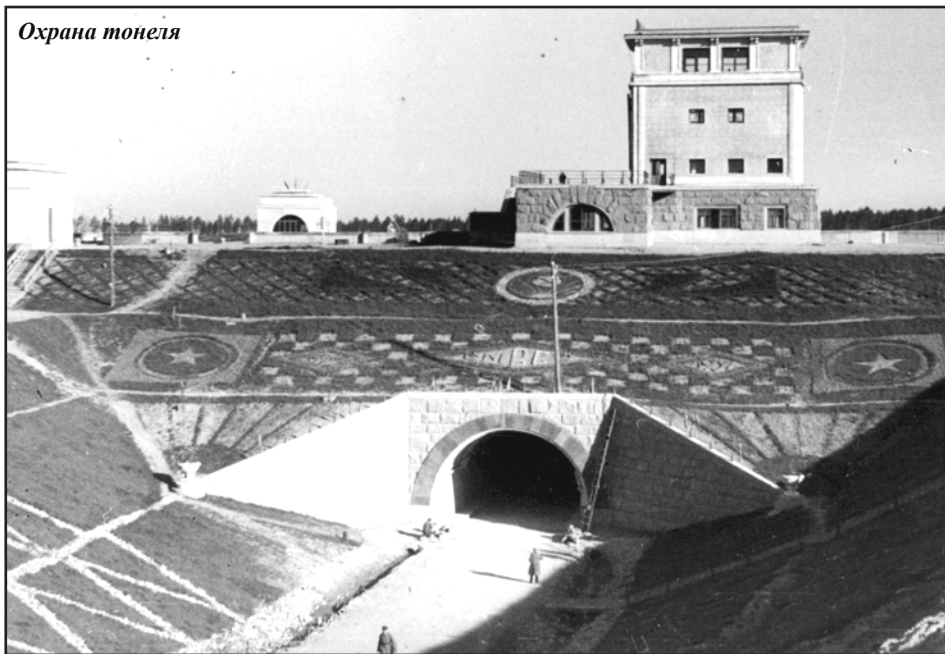
Постройка дороги вдоль канала от Дмитрова до Волжского района дала возможность установить непосредственную связь прилегающих к Волге районов с Москвой. Подводное шоссе, земляная и бетонная плотины обеспечили транспортную связь между левым и правым берегами Волги.

Строители светлым, нарядным камнем облицевали стены и потолок тоннеля.

По красоте и богатству отделки путепровод напоминал в те дни подземные сооружения Московского метрополитена. Яркие лампы освещали своды Волжского тоннеля, было уложено ровное асфальтовое покрытие шоссе. Трудно поверить, что над головой проезжающих – глубокий полноводный канал.

Основным на этот момент было успешное завершение монтажных и наладочных работ. Параллельно с монтажными, отделочными и наладочными работами на всех объектах Волжского узла заканчивалась очистка дна будущего Иваньковского водохранилища. Со дна будущего «Московского моря» было вывезено около миллиона кубометров леса. Лесоочистка и вырубка кустарника произведена на площади в шесть с половиной тысяч гектаров. Со дна «моря» вывезли 30 с лишним километров рельсов узкоколейки, по которым сюда подвозились материалы. На последних работах по очистке дна было занято больше двух тысяч лошадей, множество автомашин. Большую работу проводили водолазы, присланные ЭПРОНом.

Охрана тоннеля



Без охраны



Занятые работой по созданию гигантских сооружений строители решали и попутные задачи. Так, например, для будущего рыбного хозяйства подготовлено 57 топей площадью в 4 тысячи гектаров.

Близился день, когда на первом пароходе, который отправится по каналу в Москву, поплывут почетные гости: лучшие ударники – строители канала. За право первой поездки в столицу соревновались бетонщики, монтажники, мостовщики, землекопы, автотранспортники, грабари – все работники лагеря и каналоармейцы. В работу включились даже дневальные, повара, сапожники, уборщицы. На дверях ларька в те дни можно было прочесть записку: «Я ушел грузить камень для плотины, а посему ларек откроется в 6 часов». Подсобный пароход «Плеханов» еще стоит по ту сторону перемычки во льду, как и волжские баржи. Сверху, с гребня плотины, они кажутся совсем маленькими.

ЗАСТЫВШАЯ МУЗЫКА

Каждая эпоха запечатлевала себя в памятниках зодчества, которые отражали культуру своего времени, социальный строй, общественные отношения.

Свою архитектуру, свой стиль, свою застывшую музыку, выражающую революционный пафос, создала и эпоха социализма. Театры и стадионы, дворцы советов и дома пионеров, академии и библиотеки – сотни сооружений, воздвигнутых в то время в стране, несут черты культуры того времени. Величественным памятником этой эпохи вошел в историю архитектуры и канал Москва-Волга.

К пуску канала были доведены до своего логического завершения не только гидротехнические сооружения, скрытые в своем большинстве зеркалом воды, но и архитектурно и художественно оформленные надводные объекты. Проекты и чертежи воплотились в натуру – в железобетон, в камень, стекло и художественную отделку.

Последние дни были едва ли не самыми волнующими для коллектива архитекторов, когда одно за другим выходили из лесов сооружения, когда величественно и ярко вырисовывалась архитектурная панорама канала и возникали знакомые по проектам и фотоснимкам образы насосных станций, водоприемников, зданий распределительных устройств и трансформаторных мастерских.

Канал – единое сооружение, но это единое сооружение тянется на 128 километров. По трассе канала расположены сотни гидротехнических сооружений и эксплуатационных зданий. Каждое из них требовало

индивидуального решения, но решения такого, которое логически вытекало бы из всего архитектурного комплекса.

Особо нужно остановиться на скульптуре и живописи канала. Скульпторы и художники в многочисленных скульптурах, барельефах, эмблемах и росписи отображали лучших людей того времени: героических летчиков, ударников, чекистов и строителей. Завершающими и основными элементами в архитектуре канала являются монументы Ленина и Сталина.

8 августа 1935 года Генрих Ягода выбирает место для установки величественных скульптурных изображений Сталина и Ленина по берегам аванпорта, при входе из Волги в канал. Монументы вождей поручают создать скульптуру Меркурову. По эскизам Меркурова в разное время были созданы многие монументы вождей, в числе которых самые крупные на территории СССР. Первый по величине – монумент в Ереване (высота 49 метров с постаментом; 1951 год). Еще два возвышались на входе в Канал имени Москвы (высота 25 метров с постаментом; 1937 год).

Выполненные в граните монументы должны были представлять грандиозные по силе художественного влияния и смелые по строительной технике сооружения.

С.Д. Меркуров так говорил о своей работе: «Ленин взят в момент речи, в момент обращения к массам, так, как я видел его в 1919 году. Фигура его собрана в одном волевом порыве, голова в энергичном полуповороте. Распахнувшиеся полы пиджака, выдвинутая вперед левая нога подчеркивают физическую и духовную силу фигуры. Таким образом, монумент должен не только сохранить портретный облик Владимира Ильича для потомков, но и воплотить победоносные идеи социалистической революции. И.В. Сталин изображен стремительно шагающим вперед твердой, уверенной поступью. Правая рука его привычным жестом заложена за борт тужурки, левая сжимает свиток Конституции. В спокойном выражении лица переданы величие и стальная воля вождя трудящихся».

Основанием для гигантских фигур являются постаменты, высота которых над уровнем земли со стороны переднего фасада равна 10,5 метра.

Прилегающие к монументам площадки архитектурно оформлены. В планировке площадок у монументов Ленина и Сталина выделены верхние и нижние террасы, образованные целой системой подпорных стен, лестниц и уступов, облицованных гранитом. Постамент также облицован гранитом со всех сторон. Особое значение имела конструктивная часть монументов. Она призвана была обеспечить сооружению надлежащую устойчивость, прочность и долговечность.

Первой трудностью, с которой пришлось встретиться строителям, был выбор наиболее целесообразного и надежного фундамента. Глубокое залегание материкового грунта вызывало необходимость строить либо на сваях и опускных колодцах с минимальными земляными работами, либо

Ленин



Сталин



Голова Сталина



вскрывать котлован на всю высоту и производить работы в открытую. Был разработан ряд вариантов фундаментов, вычислены сравнительные затраты. По первоначальным подсчетам, наименьшая стоимость была определена для варианта свайного основания. По этому варианту предполагалось пробурить грунт, а 120-150 образовавшихся отверстий залить бетоном по методу т.н. «свай Штрауса». Это решение было наиболее правильным, однако наблюдать за набивкой свай по их высоте не представлялось возможным, а наличие пустот и воды не давало полной уверенности в высококачественном выполнении работ. Неуверенность заставила вовсе отказаться от свайного варианта. Было принято решение пойти на открытый способ, который был несколько дороже, но давал полную уверенность в прочности и надежности фундамента.

Фундаменты монументов заложили на глубине 11 метров от поверхности земли на плотном грунте верхней морены. Для закладки каждого фундамента потребовалось вырыть котлованы объемом в 6-7 тысяч кубометров каждый. Фундаменты и постаменты выполнены в виде пустотелых железобетонных коробок с массивными стенками, толщиной до 2-х метров. Основанием фундаментов являются железобетонные плиты толщиной в 2 метра. Объем бетона фундамента и постамента для монумента Ленина равен 1050 кубометрам, для монумента Сталина – 1990 кубометрам.

Полный объем бетона по всему комплексу узла у монумента Ленина равен 1950 кубометрам, у монумента Сталина – 3120 кубометрам. Гранитной облицовки постамента и подпорных стенок пошло всего около 2400 квадратных метров. Необычайные размеры сооружения, весьма короткие сроки выполнения заставляли максимально напрягать все силы проектировщиков и строителей на достижение совместной цели – окончания строительства монументов в срок и с отличным качеством.

Высота фигур вождей равна 15 метрам. Фигуры разбиты горизонтальными швами на отдельные пояса высотой один метр. Каждый пояс состоит из нескольких камней весом 4-8 тонн. Головы фигур выполнены из целых камней. Внутри фигур между камнями – свободное пространство, армированное и залитое бетоном, благодаря чему образуется прочное ядро, к которому прикреплены отдельные камни фигур.

Вес фигуры Ленина равен 450 тонн, фигуры Сталина – 540 тонн. Самым ответственным моментом было поднять и закрепить 22-тонные головы вождей на 25-метровую высоту.

На Дмитровском механическом заводе НКВД для подъема головы был создан специальный механизм. Прежде чем поднять эти фрагменты скульптуры, решили попробовать поднять глыбу, которая была намного тяжелее головы. При испытании глыба упала на землю.

О происшедшем доложили начальнику строительства, руководителю ГУЛАГа Берману, который сказал коротко и ясно: «Если голова упадет, ваши полетят тоже!»

Забегая чуть вперед, отметим, что голова вождя при монтаже

монумента удержалась, и все другие тоже, кроме головы Бермана, которую позже признали «вражеской». А голова с монумента Сталина упала значительно позже.

Для возведения фигур были построены деревянные леса высотой 30 метров. Для подъема отдельных камней и головы фигур были применены лебедки грузоподъемностью до 35 тонн, смонтированные на катках-тележках. С помощью этих тележек поднятые камни перемещались вдоль лесов к месту их установки. Перед подъемом камней и головы подъемные устройства были подвергнуты повторному, специальному испытанию увеличенной нагрузкой.

Возведение грандиозных монументов, особенно ввиду новизны этого дела, встретило значительные затруднения в процессе работы. Однако коллектив строителей стремился к устранению всех трудностей и добился выполнения задач в отведенные сроки.

Очевидцы тех событий, проходя вдоль трассы канала, могли увидеть, как огромное количество людей работало на этом объекте. Воды в канале тогда еще не было, и усердные, старательные эки в котлованах канала и памятников напоминали муравьев. В 1937 году на жаре зубилом и молотком заключенные тесали гранит под монументы Ленина и Сталина. Руки и лица каменотесов были иссечены осколками, пот лил градом, но работали они напряженно и производительно. В то время они зарабатывали по 6-8 рублей в день.

Позже канал стал любимым местом отдыха жителей. Монументы вождей освещались прожекторами, кругом были проложены аккуратные скверы, дороги, а прилегающая территория благоустроена и озеленена. До сих пор застывшая музыка, как называют порой архитектуру, несет в себе отпечаток величавой монументальности того далекого романтично-трагичного времени.

РОЖДЕНИЕ «МОСКОВСКОГО МОРЯ»

Так называли период заполнения водохранилища водой в столичных газетах. С тревогой и нетерпением ждали строители 23 марта 1937 года. В этот день, в 10 часов 30 минут начался спуск последнего из четырех донных щитов колоссальной Волжской плотины. В 10 часов 37 минут 120-тонная железная заслонка закрылась наглухо. Великая русская река впервые за свое существование прекратила вековечное течение.

В 10 часов 40 минут щит приподнялся на 25 сантиметров, плотина стала пропускать лишь ту воду, которая необходима была для судоходства и водоснабжения Волги ниже деревни Ново-Иваньково. Остальная вода

пошла на накопление Волжского водохранилища – самого большого на канале Москва-Волга.

26 марта строители канала Москва-Волга заканчивали последние взрывные работы на перемышке. Вешние волжские воды, перекрытые 23 марта плотиной, стали подниматься, чтобы заполнить огромный водоем, созданный строителями. Вода поднялась на 5 метров. До заполнения аванпорта ее уровень должен повыситься всего лишь на 1,12 метра. Аванпорт предполагалось затопить вечером 27 марта.

27 марта на всех участках гидротехнического сооружения был опубликован приказ начальника строительства Москва-Волга Бермана, который, в частности, подчеркивал: «Сооружения канала будут опробованы и проверены самым строгим приемщиком – волжской водой».

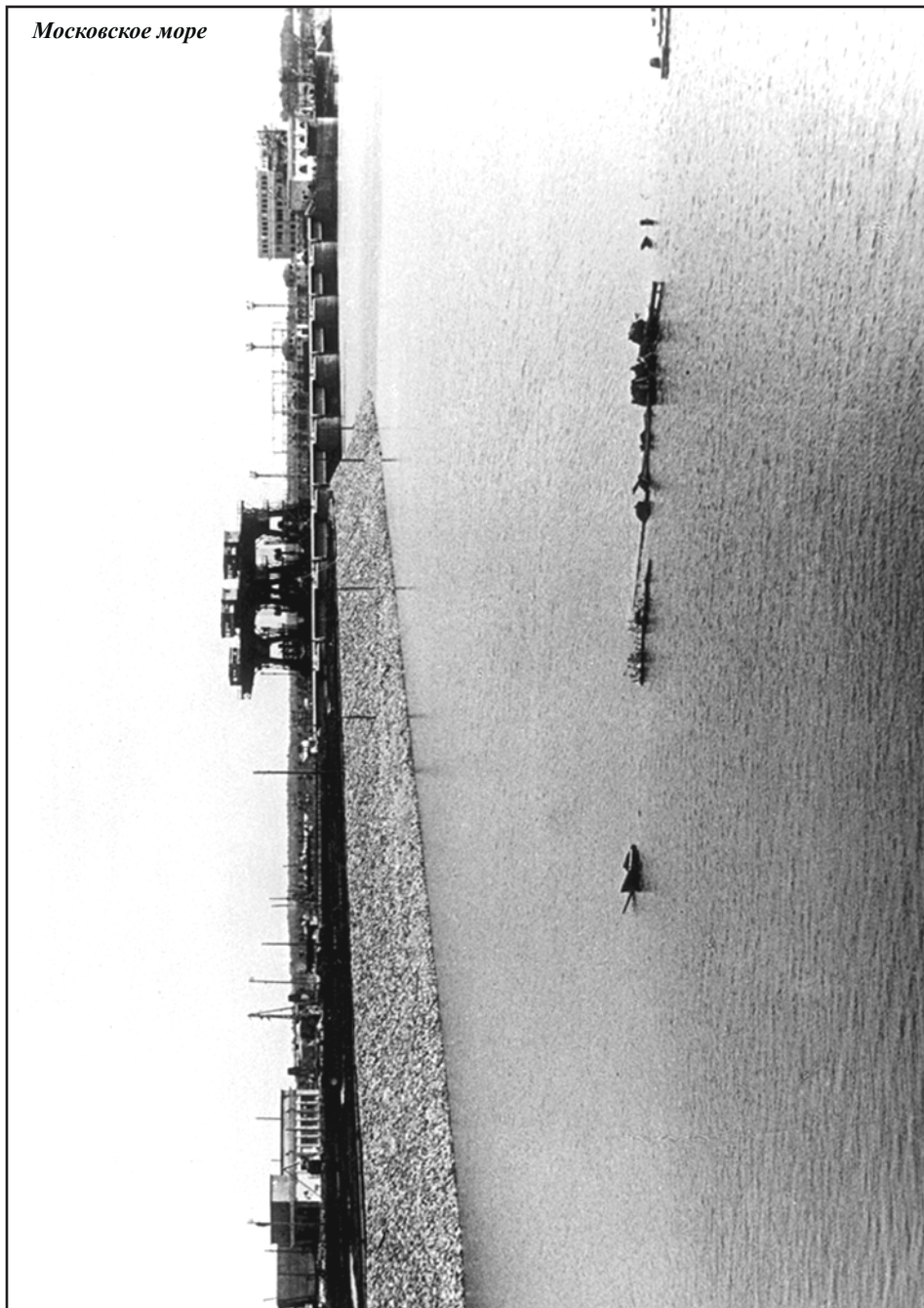
Последние несколько дней Волга пыталась свести счеты со строителями канала. Начиная с того момента, как в Волжской плотине были закрыты щиты, вода интенсивно прибывала. Она угрожала затопить аванпорт и ринуться в русло канала раньше, чем он будет полностью подготовлен к приему воды. Строители день и ночь готовили трассу канала и одновременно зорко следили за поведением вешних вод. Река заставляла людей работать быстрее. Вода шла по пятам строителей. Но ни на минуту не создавалось положение, при котором люди были бы вынуждены отступить перед стихией. Волга была в руках у строителей, и они хладнокровно управляли рекой. По мере подъема уровня воды мощные порталные краны поднимали щиты, закрывающие плотину. Волжская вода с огромной силой скатывалась в нижний бьеф реки и неслась к Кимрам и Рыбинску. Но упустить весь паводок было нельзя. Задача людей, построивших новый водный путь, состояла в том, чтобы наполнить внешней водой «Московское море» – этот питательный центр канала и аванпорт.

В «Московское море» вода поступала уже несколько дней. Предстояло наполнить аванпорт и часть канала до заградительных ворот. Наступил момент, когда аванпорт был полностью готов к приему воды. Теперь все напряженно ждали сообщения о готовности заградительных ворот.

Назначение ворот, расположенных в нескольких сотнях метров от аванпорта, – закрывать доступ воды в канал. Монтаж ворот велся уже несколько дней. Было ясно, что он будет закончен к сроку. Но будет ли закончена обивка ворот? Важно, чтобы через них не просачивалась вода. Обивкой руководил прораб Георгий Скрипкин. Четверо суток его бригада работала, ни на минуту не покидая своего ответственного поста. Бригада Скрипкина шла вслед за монтажниками. Обивка была закончена спустя пять часов после окончания монтажа ворот. Позже стало известно, что за ударную работу Скрипкин, бывший конокрад, представлен начальником строительства к досрочному освобождению.

В шесть часов утра 27 марта вода у плотины поднялась до отметки 116,60 (выше уровня «Московского моря»). Стоило горизонту воды

Московское море



увеличиться всего на 10 сантиметров – аванпорт начало бы заливать, что было пока преждевременно. Но из четырех щитов плотины закрытым остался лишь один. Два щита были подняты на 1 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 еще в июле 1934 года. Здесь было выбрано около 2,5 миллионов кубометров земли. В эти дни аванпорт представлял собой выемку с береговыми откосами, вымощенными камнем. Болотистое дно выемки было испещрено следами тысяч человеческих ног.

В восемь часов утра началось затопление аванпорта. В это время уровень воды у плотины был на 7 см выше уровня дна аванпорта. Вода медленно начинает поступать 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 брюху в воде. 10 часов утра. Вода ясно очерчивает границу аванпорта. Течение становится более быстрым. Кое-где плывут бревна. Команда катеров готовится «выйти в плавание» и начать уборку водного зеркала. Постепенно волжские воды подходят к шлюзу №1 и заградительным воротам. Волга идет в канал. Скоро Волга будет соединена с Москва-рекой и по каналу пойдут в столицу первые теплоходы.

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

В этот же день в районе Волжского узла произошел любопытный случай. Группа строителей, занимаясь очисткой зоны затопления, обнаружила, что на месте бывшего села Никольское остался один дом, в котором живет одинокая старушка. Не веря, что ее родное село и соседний город Корчева окажутся под водой, бабушка медлила с переселением в Кимры, где для нее был построен дом. Но вот вода начала усиленно прибывать, и последняя жительница села Никольского была благополучно спасена и доставлена в Кимры. А уже на другой день местность, где когда-то находился город Корчева, села Никольское, Бревново, Новоселье, Иваново, деревни Малая Крева и Большая Крева, а также и 106 других поселений, оказалась под водой. Здесь отныне Волжское водохранилище и аванпорт канала Москва-Волга.

29 марта горизонт воды в верхнем бьефе Волжской плотины поднялся на 56 см. Быстрый подъем воды угрожал затоплением районов, еще не подготовленных к приему воды. По тревоге на трассу были вызваны все заключенные лагеря. Через несколько минут каналоармейцы были на местах и приготовились к борьбе со стихией. Но все обошлось как нельзя

лучше. В течение нескольких часов строители при помощи щитов плотины непрерывно регулировали горизонт воды. И вот уровень воды в аванпорте и «Московском море» достиг почти проектной отметки. Как только уровень поднялся еще на 70 см, прием волжских внешних вод был закончен. В это время в нижний бьеф реки через водосливные отверстия плотины каждую секунду сбрасывалось 3.500 кубометров воды.

29 марта, в 6 часов вечера, глубина воды в аванпорте достигла 4 метров 80 см, что уже позволяло пройти трехпалубному пароходу. От шлюза №1, расположенного на правом берегу Волги, до аварийных ворот канал на протяжении 28 километров заполнен водой. Глубина канала здесь 5,6 метра. Аварийные ворота сдерживали волжские воды от поступления в канал до шлюза №2 и далее до заградительных ворот перед шлюзом №3. Этот участок канала протяженностью 39 километров, и пока сюда не приняли воду, строители заканчивали последние земляные работы.

От заградительных ворот перед шлюзом №3 и до шлюза №5 в канал на протяжении 28,3 километров были приняты внешние воды рек Яхромы, Скородайки и Пьявицы. Между шлюзом №5 и шлюзом №6 воды пока не было. Длина трассы канала здесь составляет 2,6 километра. Во всех пяти водохранилищах наполнение началось еще в прошлом году. Из 49,9 километров, отделяющих шлюз №6 от шлюза №7, под водой к тому времени находится 47,8 километров трассы. Вскоре будут соединены Клязьминское и Химкинское водохранилища и вода заполнит пустующий сейчас небольшой отрезок канала между ними. С Москва-рекой канал соединяется около подмосковного села Щукино. Здесь находится восьмой шлюз. Участок канала от шлюза №7 до шлюза №8 протяжением в 2,2 километра пока не был заполнен. За шлюзом №8 в канал уже были приняты воды Москвы-реки. Глубина здесь 6 метров. Таким образом, на всей трассе канала оставалось наполнить водой около 45 километров. Основную массу внешних вод канал уже принял. Перед строителями стояла задача в срок закончить монтаж насосных станций и распределительных устройств.

А волжская бетонная плотина, начиная с 23 марта, с успехом выдерживает колоссальный напор воды. Испытание водой это мощное гидротехническое сооружение выдержало блестяще.

30 марта сооружения Волжского узла осматривала высокая правительственная комиссия. Отзывы в адрес строителей были одобрительными.

17 апреля 1937 года Герой Советского Союза Валерий Чкалов совершает воздушный полет вдоль нового канала Москва-Волга.

Курс самолета лежит вдоль трассы рядом с железной дорогой. Мелькают станции «Соревнование», «Темпы», на горизонте показывается темно-синяя гладь Московского моря. Канал обрывается, и перед летчиком открывается колоссальная водная равнина. Направо уходит Волга. Ее путь прегражден железобетонной плотиной. Через ее пролеты каскадами

низвергается вода и, пенясь, бежит по новому руслу. Тысячи бревен, принесенные внешними водами, теснятся у плотины. Маленький буксир отводит к берегу лесные материалы, расчищая Московское море. Весело снуют лодки и катера. Чкалов делает несколько кругов над Волжским узлом. Полет продолжался 2 часа 40 минут. Впечатления Чкалова от увиденного были самые восторженные.

КАНАЛ ОТКРЫТ!

После открытия канала Москва-Волга заместитель комиссара НКВД СССР, начальник строительства М.Д. Берман, вспоминая о пройденном пути, говорил, что пуск этого сооружения является воплощением в жизнь исторической мечты: на канале Москва-Волга открывается нормальное пассажирское и грузовое движение.

Он в частности отмечал, что первенец – Беломорско-Балтийский канал имени Сталина – дал возможность пароходам проходить по новому пути длиной в 228 километров из Ленинграда в Белое море, не огибая Скандинавский полуостров.

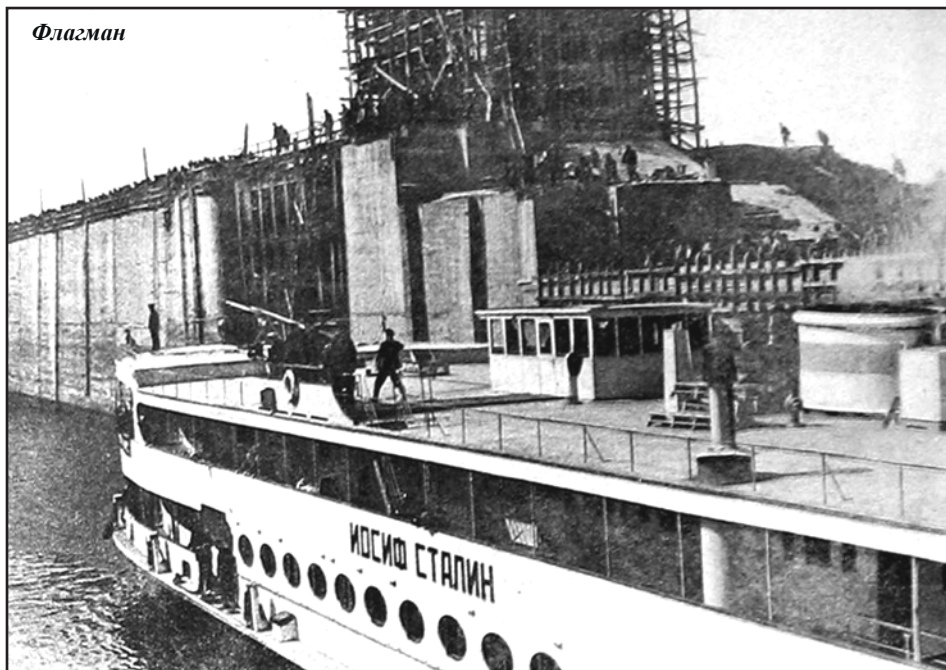
Касательно сроков строительства канала Москва-Волга подчеркивалось, что с момента начала работ до сдачи в эксплуатацию прошло всего четыре года и восемь месяцев. Действительно, срок для такого грандиозного сооружения исключительно короткий. Пуском канала Москва-Волга в эксплуатацию одновременно разрешались три важнейшие задачи: 1) обеспечивалось полное и бесперебойное снабжение волжской питьевой водой жителей Москвы и удовлетворялась растущая потребность в воде промышленных предприятий столицы; 2) был создан глубоководный, судоходный путь, соединяющий столицу с Волгой; 3) Москва-река и ее притоки получили для своего освежения и обводнения дополнительное количество воды.

Завершение строительства канала – одного из крупнейших гидротехнических сооружений в мире – явилось триумфом индустриализации, подтверждением технического могущества страны.

Что же дало возможность вести это грандиозное строительство ускоренными темпами, преодолевать трудности в ходе самого строительства, в срок и качественно завершить отличные сооружения, красиво их архитектурно оформить и выполнить всю работу в пределах утвержденной правительством сметы?

Первым и важнейшим условием успеха, по мнению Бермана, является то, что ЦК партии, Совнарком и лично Сталин проявляли исключительную

Флагман



Встреча флотилии



заботу и внимание, оказывали помощь и поддержку коллективу строителей. Коллектив чувствовал в своей практической работе энергичную помощь и заботу о стройке со стороны Молотова, Кагановича, Ежова и Хрущева. Эта забота вдохновляла строителей, и они работали с максимальным подъемом и энергией.

Второе условие, обеспечившее победу строителям канала, как отмечается начальником строительства, заключалась в том, что за годы исторических пятилеток была создана могучая социалистическая индустрия, а советские заводы дали строительству сложнейшие механизмы. Берман отмечал, что на стройке работали 171 экскаватор, 191 гидромонитор, 1600 автомобилей, 225 паровозов, 2113 железнодорожных платформ, 240 бетономешалок, 1100 электровибраторов, 5750 электромоторов и других механизмов. Эти данные представляются в несколько ином свете, если учесть, что первые два года на этапе трудоемких земляных работ преобладал в основном ручной труд.

Третье условие победы, как отмечалось начальником стройки – создание нашей страной прекрасной технической интеллигенции. Молодые инженеры-энтузиасты, пришедшие на канал прямо со студенческой скамьи, действительно сумели эффективно организовать труднейшие технологические процессы, разумно сочетая труд тысяч людей с работой механизмов. Неоспорим тот факт, что канал Москва-Волга построен исключительно советскими инженерами, советскими механизмами, из советских материалов, а по всей 128-километровой трассе нового водного тракта – от Иваньково до столицы – стоит марка только отечественных заводов. Строители канала, и это факт, обошлись без консультации и экспертизы зарубежных специалистов, а Волжская намывная плотина и Сестринские намывные дамбы могут служить неплохим образцом для иностранных коллег.

Необходимо отметить, что на стройке канала, наряду с инженерами, техниками, наркомвнудельцами, вольнонаемными рабочими и служащими, работали (преимущественно на массовых земляных и других работах) тысячи заключенных, осужденных за различные преступления. Правда и то, что многие из заключенных стахановским трудом искупили свою вину перед народом, заслужили льготы, многие бывшие преступники получили здесь путевки в жизнь. И это было бы недалеко от истины, если бы не слово «вина». Как предьявлялись обвинения в то время, говорилось выше.

Четвертое условие, обеспечившее успех работы, как отмечалось Берманом, состояло в том, что канал строила вся страна. Десятки фабрик и заводов с любовью и заботой изготавливали сложнейшие механизмы, агрегаты, затворы шлюзов, моторы и различные строительные материалы. Заказы для канала выполняли рабочие, инженеры и техники предприятий Москвы, Ленинграда, Харькова, Краматорска, Днепропетровска, Коврова, Вольска, Урала, Новороссийска...

Пятым условием успешного завершения работ начальник строительства назвал огромную помощь со стороны железнодорожного транспорта, возглавляемого наркомом Л. М. Кагановичем. Достаточно напомнить, что на стройку было завезено огромное количество цемента, железа, горючего, камня, песка, гравия, леса и других грузов.

Но есть и другие цифры. Узниками Дмитлага были представители 46 национальностей, в большинстве своем русские, украинцы, белорусы. Были там евреи, цыгане, выходцы из кавказских, среднеазиатских и других республик Советского Союза и даже граждане иностранных государств. Были и мужчины, и женщины, как не достигшие 16 лет, так и пожилые, и без образования, и с образованием вплоть до академического.

На строительстве в разные годы работали от 10 тысяч человек и почти до 200 тысяч. С 14 сентября 1932 года по 31 января 1938 года в Дмитлаге, по официальным данным, умерло 22842 человека.

ЭТО ИНТЕРЕСНО

По своему техническому решению канал Москва-Волга представляет собой сложный комплекс из двухсот восьмидесяти различных сооружений. Трасса его протекает через Дмитровскую гряды, образуя как бы огромную водную лестницу. Волжская вода к Москве идет не самотеком, а перекачивается с одной ступени на другую мощными насосными станциями. Таких станций на канале пять. Они расположены у второго, третьего, четвертого, пятого и шестого шлюзов. Пять насосных станций канала, оборудованных пропеллерными насосами, должны подавать 8100 ведер воды в секунду. Это в 5-6 раз больше количества воды, которое Москва-Волга расходует за секунду в летнее время.

Со строительством гидроузлов у Рыбинска и Углича и прокладкой канала Волга-Дон, Москва через канал Москва-Волга соединяется с пятью морями: Белым, Балтийским, Каспийским, Азовским и Черным. Пропускная способность канала в одну сторону за год составляет 15 миллионов тонн. Препраждая долины рек плотинами, строители создали семь огромных водных бассейнов – водохранилищ. Для очищения зоны затопления водохранилищ и трассы канала строители перенесли на новые места 203 селения и город Корчеву, всего около 40000 строений.

Чтобы иметь представление об объемах строительства, надо вспомнить следующие цифры. Земляных работ по выемке выполнено 151 млн кубометров и по насыпке – 50 млн. Бетона уложено три миллиона кубометров.

Мощение берега



Погрузка цемента



Для стройки канала потребовалось 850.000 тонн цемента, 110.000.000 штук кирпича, около двух миллионов кубометров камня, свыше пяти миллионов кубометров гравия и т. д.

В качестве справки также следует отметить, что для строительства сооружений и архитектурного оформления канала необходимы были многие тысячи тонн металлопроката и цемента. И это не просто цемент, а пять его различных высококачественных марок.

Специальные гидротехнические нужды требовали подчас исключительно высокого качества даже таких обычных строительных материалов, как дерево.

Фермы Томаса, деревянные звенья разборных ремонтных плотин в опущенном состоянии находятся под водой. Их материал должен предельно противостоять гниению. Только один сорт, одна порода дерева подходила для этой цели – лиственница, опущенная в воду или погруженная в землю, обладающая большим удельным весом, громадной плотностью и смолистостью. Она почти неразрушима. Скиты сибирских старообрядцев, срубленные из нее, простояли века.

Великолепное 10-метровое бревно везли к железной дороге двумя парами лошадей часто за двадцать километров. 7000 кряжей отборной лиственницы получил канал для ферм Томаса с Урала и из Восточной Сибири. Для обшивки сегментных затворов и створок шлюзовых ворот 5000 кубометров высокосортного дуба дали заготовки под Киевом, из Техлермановского леспромхоза подле Борисоглебска, из районов Олевска в Винницкой области и леспромхозов Белоруссии. Для ответственных отделочных работ в эксплуатационных зданиях каналу потребовались столярные сосновые доски радиальной распиловки.

Шлюзы, плотины, насосные и гидроэлектростанции канала потребовали огромного количества металлоконструкций – 50478 тонн.

Рогожа – кажется, простая вещь. А на стройке во время штукатурных работ она стала целой проблемой. Ее требовалось до полумиллиона метров. Доставляли ее с Урала, из Татарии и Башкирии.

Или, скажем, соломенные маты, которыми для утепления при зимней кладке бетона укрывались сооружения. Их требовалось 300 тысяч квадратных метров ежегодно. И колхозники Московской области полностью обеспечили ими строительство.

На последнем этапе на трассу для облицовочных работ отовсюду прибывал естественный строительный камень. Общая площадь облицовочных работ достигает на сооружениях канала 50 тысяч квадратных метров. Одних только ступеней для лестниц – девять километров.

С Украины и Крыма везли гранит различных расцветок, лабрадор разных тонов, украинский диорит, отличающийся темно-зеленым цветом. С разработок из-под Тарусы доставляли белый камень.

ПЕРВОЕ ШЛЮЗОВАНИЕ

Для эксплуатации на канале Москва-Волга задолго до его пуска Наркомвод заложил большой пассажирский, буксирный и технический флот. Оперативно было построено 41 судно, в том числе 4 землесоса, 1 грузовой пароход «Алексей Стаханов», несколько барж, брандвахт, моторных лодок и глиссеров. Для пассажирского судоходства были построены комфортабельные теплоходы дальнего следования: «Иосиф Сталин», «Вячеслав Молотов», «Клим Ворошилов», «Михаил Калинин». Мощность двигателей каждого теплохода – 800 лошадиных сил. На судах этого типа были предусмотрены рестораны, звуковое кино, салоны для отдыха, комфортабельные каюты. Каждый теплоход был рассчитан на 210 спальных мест.

17 апреля состоялось первое шлюзование. В 18 часов 40 минут этого дня были открыты нижние ворота шлюза №1 на Волге. В камеру шлюза под звуки оркестра вошел пароход «Плеханов», встреченный продолжительными аплодисментами собравшихся каналоармейцев и вольнонаемных рабочих.

18 апреля. Произведено шлюзование 17 барж, прибывших из Рыбинска. Баржи вошли в аванпорт и вскоре будут использованы для перевозки строительных материалов.

24 апреля через Волжский шлюз №1 было пропущено несколько судов. Из Калинина в нижний бьеф Волги прошли пароход, 2 буксира и 6 барж. Днем в Волжском районе было получено сообщение о том, что к шлюзу приближается флотилия канала, вышедшая на днях из Сормово. Первым входит в шлюз флагман волжской флотилии – теплоход «Иосиф Сталин». 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!» теплоходы пришвартовываются к стенкам 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, сегментный затвор опускается на дно. Теплоходы, сопровождаемые восторженными возгласами строителей канала, выходят в аванпорт. Вслед за этим начинается шлюзование остальных судов. А первые 5 судов флотилии уже находятся в аванпорте.

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

27 апреля. Через волжский шлюз №1 было пропущено 6 пассажирских катеров, прибывших из Сормово.

С 28 апреля 1937 года волжский шлюз №1 ежедневно пропускает в верхний и нижний бьеф реки пароходы, катера и целые караваны.



30 апреля «Михаил Калинин» в сопровождении флотилии небольших катеров вышел в первый рейс по каналу Москва-Волга.

2 мая флотилия кораблей, прошедшая по каналу от шлюза №1, пришвартовалась у причала Химкинского речного вокзала.

14 июля выходит постановление ЦИК и СНК СССР, в котором руководству НКВД предписывается наградить ценными подарками и денежными премиями отличившихся на строительстве вольнонаемных работников. С заключенных, добровольно оставшихся для работы на канале, снимается судимость. Этим же постановлением 55000 заключенных за ударную работу на строительстве канала досрочно освобождаются. Всем освобожденным выдается специальное удостоверение как участникам грандиозной стройки, проездные билеты и награды в размере от 100 до 500 рублей.

К 15 июля 1937 года закончился период пуска и пробной эксплуатации канала. В Постановлении СНК и ЦК ВКП(б), подписанном Молотовым и Сталиным, говорилось: «Выслушав доклад начальника строительства М.Д. Бермана и председателя комиссии по приемке канала Москва-Волга С.З. Гинзбурга, постановили: Одобрить доклад правительственной комиссии и признать строительство канала законченным, а канал готовым к эксплуатации. Открыть канал Москва-Волга для пассажирского и грузового движения с 15 июля 1937 года».

КАРЛ КРИПАЙТИС, ИГОРЬ ИЛЬИНСКИЙ И ДРУГИЕ

С началом эксплуатации канала управление Волжским районом от чекистов постепенно переходит к гражданским лицам. Передается и нехитрое, нажитое за время строительства имущество Волжского района. Первым ступивший в сентябре 1933 на землю будущего Волжского района чекист Карл Крипайтис актом передает хозяйство своему коллеге Вольдемару Димзе.

«1938 года января 19 дня. Мы, ниже подписавшиеся, Начальник отдельного Волжского участка лейтенант Государственной Безопасности Крипайтис К.К., лейтенант Государственной Безопасности Димза В.А. на основании приказа по Управлению эксплуатации канала Москва-Волга и

Дмитлага НКВД за №12 от 16 января с.г. составили настоящий акт в том, что сего числа из нас первый сдал, а второй принял дела и должность начальника Волжского участка.

Дела и должность начальника Волжского участка сдал лейтенант Государственной Безопасности Крипайтис.

Дела и должность начальника Волжского участка принял лейтенант Государственной Безопасности Димза.

Дела и материально-имущественные ценности по состоянию на 1-е января 1938 года находятся в ведении и под ответственностью следующих должностных и подотчетных лиц:

Начальник работ участка – Якушин;

Нач. тех отделения – Шавалин;

Нач. ФПЧ – Звоник;

Гл. бухг. участка – Отолвин;

Кассир – Димлер;

Нач. ППЧ – Ярошевский;

Нач. хозчасти – заключенный Старков;

Зам начальника УРЧ – Нериго;

Нач. КВЧ – Деницкий;

Зав. материальным складом КВЧ – Лесовой;

Нач. ТРО заключенный – Дуарский;

Нач. гужевой части – Палкин;

Нач. отделения кадров – Рагулин;

Секретарь нач. участка – Шиканов;

Нач. санчасти – Волкова;

Нач. железнодорожной ветки – Павлов

Нач. ЧТС – Пшеничный;

Нач. КВЧ – Грибанов;

Заведующий базой ЧСС заключенный – Авенесков;

Заведующий базой ЧТС – Савук;

Старший инженер Бика -- Гусаковский;

Начальник комендантского лагерного пункта – Лазаренко;

Нач. командировки «Техника» – Чмарин;

Уполномоченный – Шимко».

Лейтенант ГБ Вольдемар Димза через полгода актом передает хозяйство, заметим, уже товарищу Ф.С. Карпову. Причем заодно с материальными и имущественными ценностями -- и лошадей с людьми.

«Июля 1938 года 7 дня. Мы, нижеподписавшиеся, начальник Волжского участка, лейтенант Государственной Безопасности, Димза В.А. и вновь назначенный начальником Волжского участка товарищ Карпов Ф.С. составили настоящий акт в нижеследующем:

На основании приказа №232 от 1 июля сего года по Отдельному



Дмитровскому участку лейтенант Димза сдал, а вновь назначенный начальником Волжского участка товарищ Карпов принял дела и должность начальника Волжского участка.

Списочный состав заключенных, согласно данным Учетно-распределительной части (УРЧ) и его строевой записки по состоянию на 1.07 сего года, составляет:

Мужчин – 474 человека,

Женщин – 13 человек.

Всего – 487 человек (строевая записка УРЧ прилагается).

Материальные и имущественные ценности находятся на ответственном хранении должностных и подотчетных лиц и передаются по состоянию на 1.07 с. года, согласно бухгалтерских записей и актов передачи материально-имущественных ценностей лагерного снабжения, хозяйственного обихода, инвентаря и лошадей с гужевым инвентарем, согласно приказа №230 от 29.06 сего года.

Поголовье конного парка по состоянию на 1.07 сего года составляет: 422 лошади и 79 жеребят.

К акту прилагается строевая записка УРЧ.

Список должностных лиц, у коих находятся дела частей Волжского участка.

Список ответственных хранителей и подотчетных лиц, у коих находятся на ответственности материально-имущественные ценности, с их расписками.

Сдал начальник Волжского участка лейтенант Государственной Безопасности Димза,

принял вновь назначенный начальник Волжского участка тов. Карпов».

Объекты Волжского района – конечно, дело государственной важности, но, возводя эти грандиозные сооружения, власть не забывала и о людях, которым придется обслуживать все это непростое хозяйство.

Одновременно со строительством головного узла на правом берегу Волги строится районный городок. На Большой Волге располагалось управление строительством Волжского района, в сжатые сроки были построены клуб, школа, столовая, почта, детсад и другие социально-бытовые и культурные учреждения. Рядом с величественными сооружениями Волжского гидроузла постепенно рос и благоустраивался поселок Большая Волга. Было построено 59 зданий, из которых 38 жилых домов для работников канала.

Постоянного пассажирского сообщения между Большой Волгой и Дмитровом тогда не было, но периодически паровоз подцеплял несколько вагонов, приспособленных для перевозки пассажиров.

Особенно красив был поселок летом. Пышно распускались деревья, перед жилыми корпусами и конторами были разбиты клумбы и газоны.

Успешно работали в поселке почта и телеграф. Ежедневно жители получали 850 газет, 365 журналов, 250 писем, десятки посылок, телеграмм. Почти такое же количество корреспонденции отправляется отсюда в разные уголки страны. Большой популярностью пользовалась библиотека, которую посещали до 500 читателей. Книжный фонд составлял до 3700 экземпляров. Ежедневно библиотеку посещали 20-30 человек. На литературные вечера в библиотеку собирались до 200 человек. Детсад принимал 48 детей, и 57 малышей ходили в ясли. Работали различные кружки, были созданы коллективы художественной самодеятельности.

Вверх и вниз по каналу шли грузовые и пассажирские пароходы. Аванпорт Волжского района с двумя величественными монументами, над которыми совсем недавно трудились заключенные, и пристань «Большая Волга» в 1937 году стали местом съемки знаменитой кинокомедии Александрова «Волга-Волга», в которой блестяще сыграли Игорь Ильинский, Любовь Орлова, Мария Миронова и другие замечательные артисты.

Мирная жизнь тех лет почти не отличалась от сегодняшней. Люди учились, работали, влюблялись, воспитывали детей, отмечали праздники...

Встречу Нового 1941 года молодежь поселка Большая Волга организовала в клубе «Маяк». К 9 часам вечера там собралось около 300 человек. Новогодний бал проходил весело, играл духовой оркестр. Среди костюмов особенно отличались «турчанка» и «снегурочка». В перерывах между танцами участники самодеятельности выступали с юморесками. С художественными и балетными номерами выступили Прохоров, Широкова, Кирсанова. Под управлением Лозникова играл струнно-шумовой оркестр. Новогодний бал закончился далеко за полночь. Все желали друг другу счастья в наступившем году. У всех были планы на учебу, работу, летний отдых. Но летом грянула война...

ПРИФРОНТОВОЙ ПОСЕЛОК

Многие факторы, в числе которых и внезапность нападения, обеспечили немецким войскам в начале Великой Отечественной войны стремительность продвижения в глубь территории Советского Союза. Через несколько месяцев после начала военных действий поселок Большая Волга стал практически прифронтовым. Враг занял Калинин, Клин, шли бои под Конаково, немецкие мотоциклисты были замечены даже возле деревни Домкино. Вероятность прорыва немецких войск в зону стратегически важных объектов ВРГС вызвала необходимость принятия самых серьезных мер для надежной защиты сооружений. Со стороны Калинина (Твери) гидросооружения были

прикрыты противоторпедной сетью, часть объектов была заминирована. На дамбе и берегу канала были срочно построены дзоты. Небо поселка от налетов вражеской авиации охранял зенитно-артиллерийский дивизион. Зенитчиков, среди которых было много девушек, то и дело поднимали по тревоге. Плотный огонь зениток не позволял немецким штурмовикам приблизиться к объектам Волжского узла и прорваться в сторону Москвы. На сборный пункт Большой Волги прибывали эшелоны сибиряков, тут же направлялись в сторону Конаково, Дмитрова и прямо с марша вступали в жесточайшие бои. В поселок ввели танки. Из школьников старших классов и женщин формировались истребительные батальоны, которые прочесывали лесной массив в поисках вражеских лазутчиков.

С первых же дней начала войны большинство кадровых сотрудников ВРГС были мобилизованы на фронт. Для тех, кто остался в поселке, наступили трудные военные времена. Женщины срочно осваивали новые профессии и занимали рабочие места ушедших на фронт мужчин. О тяжелом положении в октябре 1941 года говорит постановление Главного Комитета Обороны (ГКО), которое предписывало незамедлительно демонтировать Ивановскую ГЭС и эвакуировать оборудование в глубь страны. Эвакуационные работы на станции велись круглосуточно, усилиями всех оставшихся в поселке специалистов.

В кратчайшие сроки узлы одного из агрегатов и часть электросетей демонтировали и погрузили на баржи. При взгляде на голые опоры в души людей закрадывалась тоска. В такие минуты в памяти людей всплывали фрагменты налаженной мирной жизни, вспоминались родные и близкие, ушедшие воевать с фашистами.

Баржи с оборудованием ушли вниз по Волге в сторону Казани. Там эвакуированным сотрудникам предстояло пережить тяжелый период зимовки и дожждаться возвращения в родной поселок.

А поселок Большая Волга в те дни перестраивал свою жизнь на военный лад. После выхода постановления ГКО на Большой Волге организуется Всевобуч. На сборный пункт поселка приходили не только те, кто должен был по закону пройти обучение, но и люди младших и старших возрастов. Рабочие, инженеры, служащие, учащиеся школ записывались на курсы. Командовали отрядами и взводами бойцы военизированной охраны. Командирами отделений назначались работники канала, имеющие военный опыт и организационный стаж. Среди командиров отделений были слесарь-стахановец Мокринов, машинист кранов Скорняков, механик-стахановец, участник боев с белофиннами Долгий, начальник обстановки пути 1 дистанции Рубанов. Первые же дни учебы показали, как велико желание бойцов овладеть военным искусством и в нужный момент с оружием в руках отстоять свободу страны, добиться скорейшей победы над фашистами.

Большинство жителей поселка активно обучалось методам противовоздушной и противохимической обороны. Все звенья команд и групп самозащиты МПВО – противохимическое звено, аварийно-

Зенитная батарея



Мемориальная доска



ДОТ



Награда за труд

восстановительное, противопожарное, медико-санитарное и другие, были полностью укомплектованы, а учеба в них проходила на постоянной основе. Люди изучали на практике, что собой представляют боевые отравляющие вещества, способы их распознавания и методы дегазации. Командиры Всевобуча отмечали в тот период, что занятия по военному обучению проходят на Большой Волге образцово.

Неоценимую помощь тылу и фронту в годы войны оказывало ведущее предприятие Верхне-Волжского пароходства – пристань Большая Волга. В предприятие входили лесной участок, ремонтные мастерские и речной флот до 50 судов. Мальчишки и женщины вместо ушедших на фронт мужчин стали матросами, грузчиками и шкиперами. Через пристань проходило большое количество грузов, что помогало поддерживать жизнь людей, обеспечивало работу промышленных предприятий столицы и Подмосковья. Работа на пристани велась днем и ночью.

В то время по рабочей карточке выдавали 400 граммов хлеба. Люди сидели в основном на том, что вырастили на своих огородах и собрали в лесу. Отказывая себе во всем, жители поселка Большая Волга старались, как могли, приблизить день победы над врагом.

Только за два дня августа 1941 года сберегательной кассой поселка Большая Волга было принято от населения в фонд обороны страны 1.700 рублей наличными и на 1.800 рублей облигаций госзаймов. В клубе поселка в те дни стояли большие ящики. В них были упакованы одеяла, джемперы, свитера, полушубки, шинели, башлыки, валенки, шапки, перчатки и другие теплые вещи. 5-го октября 1941 года была отправлена в районный центр большая партия теплых вещей и разных подарков для фронта.

Большеволжская больница в суровое военное время работала в усиленном режиме. В один из воскресных дней медработники с помощью бойцов первого отряда военизированной охраны, построили противопожарный водоем и оборудовали щель для укрытия на случай воздушного нападения. Коллектив больницы включился в учебу по программе МПВО, а также активизировал работу по привлечению населения к донорству.

Особенно остро в донорской крови нуждались раненые 101-го передвижного хирургического полевого госпиталя, который с ноября 1941 года по март 1942 располагался в здании школы №2 на Большой Волге. Туда поступали бойцы 30-й армии генерала Лелюшенко, воевавшей на Рогачевско-Клинском направлении, т.е. плацдарме южнее Ивановского водохранилища: Конаково – Большие Ручьи – Иваново.

Медики ухаживали за ранеными, писали их родным письма, приносили из дома грибы, капусту, ягоды, огурцы.

О продуктах для жителей поселка в меру своих сил заботились и работники садоводческого хозяйства Волжского района, которое накануне войны было одним из крупнейших на канале. Осенью 41-го, впервые за все годы эксплуатации канала, в магазине поселка большая Волга появились

овощи из этого хозяйства. Овощеводы ВРГС отправили на базу Торгречтранс несколько тонн свеклы, моркови, лука, помидоров, огурцов, капусты. Довоенное цветочное хозяйство срочно перестраивалось на выращивание овощей, поставив своей целью увеличение объема продукции. Один участок, выделенный под овощное хозяйство, садоводам пришлось раскорчевывать от пней, а другой – очистить от строительного мусора и подготовить целину к огородному хозяйству, чтобы в будущем году увеличить выход урожая в два раза. Отмечалась работа мастера на все руки Н.Маклачкова, который, несмотря на пожилой возраст, оставался бодрым, энергичным, и всегда придумывал что-нибудь полезное для хозяйства. Двух своих сыновей старый садовод проводил на фронт.

Несмотря на все старания овощеводов, в то время с продуктами было все-таки туго, жители поселка старались выкроить время для охоты и рыбалки. Дичь и рыба очень выручали людей.

После разгрома немцев под Москвой в декабре 1941 года начались восстановительные работы на ГЭС. Уже в январе 1942 года первый генератор дал ток, а в марте из эвакуации было возвращено остальное оборудование. День и ночь на ГЭС шли монтажные работы. 1 мая 1942 года, в 22 часа, второй генератор дал ток. Страна получила дополнительную энергию.

В годы войны в процессе эксплуатации велись работы по автоматизации управления ГЭС, предпринимались меры по стабильной выработке электроэнергии, так необходимой для населения и промышленности воюющей страны. За этот период во Всесоюзном соцсоревновании коллективу ГЭС дважды присуждалось переходящее Красное Знамя ГК Оборона с денежной премией.

Следует отметить, что в дни войны задачи сооружения еще больше усложнились. В тяжелых условиях требовалось проведение ряда технических мероприятий и усиление дополнительного контроля за работой оборудования. Для этого коллектив провел полную ревизию двух агрегатов. Подразделение, где начальником был Заворуев, с отличным качеством выполнило задание на ревизии машин. Хорошо потрудились бригада слесарей Фокина. Кроме плановых работ, люди выполняли сверхплановые задания, вносили рационализаторские предложения по модернизации оборудования.

В процессе ревизии агрегатов было проведено обследование состояния подводного бетона, и специалисты выявили несколько очагов фильтрации. Для ликвидации дефектов были приняты меры дополнительного цементирования и бетонирования. Если в мирных условиях на это уходило 10-12 дней, то в военное время работники выполнили работу за четыре дня. Устранением фильтрации руководили инженер Метелица и мастер Федосеев. Бригадой Гальцова в эти дни была проведена большая работа по реконструкции путей для кранового хозяйства. Коллектив сооружения ГЭС активно включился в сбор металлолома. За короткий срок было собрано 170 тонн, из них сдано государству 115. Кроме того, сдали 150 килограммов цветного металлолома.

В выходные дни коллектив ВРГС провел воскресник на колхозных полях. В воскреснике приняли участие до 300 человек. Силами сотрудников была оказана помощь четырем хозяйствам. Участники воскресника теребили лен, жали рожь, косили и убирали траву. Все заработанные на воскреснике средства были переданы в фонд обороны.

Самоотверженная работа коллектива ВРГС в период Великой Отечественной войны была высоко оценена в Москве. Президиум Верховного Совета СССР Указом от 6 сентября 1943 года за образцовое выполнение задания Правительства по восстановлению сооружений канала Москва-Волга наградил лучших работников канала.

Кончилась война. Бережно хранится память и о тех, кто не вернулся в родной поселок с фронтов Великой Отечественной. На здании ГЭС в 2006 году установлена мемориальная доска в память о павших во время войны работниках ВРГС.

О чем думали солдаты в окопах, защищая страну от врага? Возможно, о том же, о чем и садовод Дмитрий Дроздовский.

ГОРОД – САД

Передышка приходила вместе с сумерками. Тишина нарушалась только изредка одиночными артиллерийскими выстрелами и редкой очередью пулемета где-то далеко за чертой города. К ночи становилось совсем тихо, и тогда Дмитрий Дроздовский и его товарищи могли помечтать. Мысли их уносились к тому далекому, что будет «потом», после победы, когда доведется переступить порог родного дома.

Дроздовский говорил о розах, о цветущей герани, о бегонии, о голубом и белом левкое, которые украсят город будущего – Большую Волгу. И казалось тогда, что тесная землянка наполняется ароматом цветов. Дроздовский мог часами рассказывать о цветниках.

Окончилась война. Бойцы разъезжались по родным местам, прощались, обещали переписываться. Дроздовский тоже назвал свой адрес. Он сказал своим товарищам, что если им когда-либо доведется путешествовать по каналу Москва-Волга, то они никак не минуют его город-сад Большую Волгу.

В 1946 году Дмитрий Дроздовский возвращается в любимый поселок.

...Воздух пахнет влажной землей. Сквозь стеклянную крышу теплицы пробиваются лучи солнца. Внутри ровными рядами рассада самых удивительных цветов. Старший садовод Дроздовский руководит цветобазой.

Клумбы в самых разных уголках поселка Большая Волга украшены цветами из его теплиц. Липы, клены, тополя, рябина, канадская белая ель ровными рядами выстроились вдоль аллей. Подрастает красивейший Дроздовский парк. Город-сад не в мечтах, а наяву.

10 и 20 ЛЕТ СПУСТЯ

Январь 1947 года. Великая русская река Волга скована льдом. В чистых и светлых залах ГЭС слышен тихий шум двух работающих агрегатов. Вырабатывается электроэнергия сверх годового плана. Еще 15 декабря гидростанция на 100 процентов выполнила досрочно годовой план выработки электроэнергии для столицы.

В последние 15 дней декабря энергетики дали сверхгодового плана 3 миллиона киловатт-часов. Без аварии работали агрегаты в течение всего года. Новый лигнофелевый подшипник, установленный в августе на втором агрегате, с переходом на водяную смазку показал хорошие результаты. Успешно проходило телемеханическое управление агрегатами станции из Яхромы. В 1947 году проведена большая работа по замене деревянной обшивки щитов плотины на металлическую. Коллектив ВРГС входил в нормальный рабочий режим мирной жизни.

Вспоминая о 20-летнем юбилее канала бывший дмитровчанин, один из старейших работников ВРГС П.Качурин, в частности, отмечал, что его привело на Большую Волгу желание поработать на новом уникальном оборудовании и страсть к охоте и рыбалке. В прошлом ученик в электротехнической конторе «Сименс-Шукерт», специалист по электрике и сварке поступил на работу в ВРГС в 1937 году. Добирался тогда из Дмитрова до Большой Волги товарным поездом.

К 1957 году, по признанию П.Качурина, многое изменилось. 20 лет назад на участке электросетей работало 80 человек, хотя в то время ЛЭП была короче. Позднее клиннии присоединили темповский участок протяженностью 25 километров, а число рабочих сократилось до семнадцати человек. Но за 20 первых лет эксплуатации, как отмечал старейший работник, почти ничего не изменилось в технике обслуживания. Деревянные опоры к месту установки, как и прежде, подвозили на лошадях. Там, где лошади не могли пройти, одиннадцатиметровые бревна приходилось таскать на руках. Опоры устанавливали по старинке – маленькими лебедками. В дни 20-летнего юбилея рабочие предложили руководству ВРГС приобрести хотя бы один на весь район трактор, который и подвезет куда нужно, и опору установит, и линию поможет натянуть.

Пропуск паводка



Рыбалка



Дежурство



Пассажирский поезд

Техника, конечно же, появилась, ведь канал всегда был в поле зрения руководителей страны. И не только их.

ПОДМОСКОВНАЯ ШВЕЙЦАРИЯ

Летом 1947 года на ГЭС приехал Президент АН СССР С.И. Вавилов. Оказывается, он присматривал место для будущего ядерного института. Начальник ГЭС В.С. Горбачев показал академику место недалеко от переселенной во время строительства канала деревни Иваньково. Вавилову оно понравилось. «Через 2-3 месяца ожидайте строителей», – сказал он, прощаясь с начальником ГЭС.

Осенью 1947 года действительно появились строители. Они начали монтаж кабельных линий для передачи электроэнергии на «консервную фабрику». В целях повышенной секретности так в то время называли одну из будущих лабораторий ОИЯИ.

А Иваньковское водохранилище, получившее второе название «Московское море», с конца 40-х годов стало излюбленным местом отдыха столичной интеллигенции и партийной элиты. Чистое водохранилище, множество островов, покрытых лесами, с песчаными пляжами, канал своеобразной архитектуры называли не иначе как «Подмосковная Швейцария». Сюда любила приезжать министр культуры СССР Екатерина Фурцева. Здесь отдыхал солист Большого театра, народный артист СССР Г.М. Нэлепп, любил поохотиться и порыбачить Василий Сталин. Приезжал руководитель Монголии Цеденбал, здесь отдыхал Юрий Гагарин и другие космонавты, с удовольствием посещали эти места и другие знаменитости. Богатые дичью угодья, обилие рыбы, грибов, ягод, великолепные природные уголки, интересные туристские маршруты...

И сегодня Иваньковское водохранилище и канал остаются прекрасными природными уголками для любителей отдохнуть и попутешествовать. Причем охота, рыбалка, туристские маршруты, ягодные и грибные места – все это в одном месте.

Старое русло Волги превращено в водный стадион. Сюда из разных стран мира съезжаются на соревнования международного уровня воднолыжники, лучшие зарубежные спортсмены по водомоторным видам спорта. Просторы Московского моря бороздят моторные лодки, катера, яхты, грузовые и пассажирские суда. Острова рукотворного моря в летнее время густо заселяются туристами. Зима предоставляет рыбакам-любителям всю прелесть увлекательного подледного лова.



Клюёт



Тихая охота



Старое русло Волги

ДОСКА ПОЧЕТА ВРГС

Какой бы современной ни была техника, какими бы уникальными технологиями ни были оснащены объекты канала, за всем этим стоят люди. Вот они, заслуженные ветераны канала:

Ананичев А.С. – электромонтер. Награжден орденом Трудовой Славы, медалями «Ветеран труда», «300 лет Российскому флоту».

Никаноров С.И. – слесарь. Награжден орденом «Отечественной войны II степени», медалью «За победу над Германией».

Вутто Г.А. – старший энергетик. Награжден орденом Отечественной войны, медалями «За победу над Германией», «300 лет Российскому флоту».

Сверчков В.С. – дежурный инженер. Награжден орденом Отечественной войны, медалями «За отвагу», «За трудовое отличие».

Писняченко А.В. – инженер. Награжден двумя орденами «Красной звезды», двумя медалями «За боевые заслуги», медалями «За освобождение Варшавы», «За взятие Берлина», «За победу над Германией», «Ветеран труда», «300 лет Российскому флоту».

Долгий А.В. – слесарь. Награжден орденом «Знак почета», медалями «Ветеран труда», «300 лет Российскому флоту».

Гошев А.А. – водолаз. Награжден орденом Отечественной войны, медалями «За оборону Ленинграда», «За боевые заслуги», «За победу над Германией».

Шуравин Н.Ф. – инженер. Награжден медалями «За победу над Германией», «За трудовое отличие».

Гальцов А.А. – мастер. Награжден медалями «Ветеран труда», «300 лет Российскому флоту».

Колтаков Н.Ф. – инженер-гидротехник. Награжден медалями «За трудовую доблесть», «За оборону Москвы», «За доблестный труд», «В память 800-летия Москвы».

Андрианова А.С. – матрос. Награждена медалями «За победу над Германией», «За трудовую доблесть».

Камнев К.И. – капитан теплохода. Награжден медалями «Ветеран труда», «300 лет Российскому флоту».

Ерусалимцев П.М. – инженер. Награжден орденами Красной Звезды, Отечественной войны I и II степени, медалью «За победу над Германией».

Лустов М.А. – мастер. Награжден медалями «За оборону Москвы», «За доблестный труд», «За трудовую доблесть».

Широкова К.И. – служащая. Награждена медалями «За доблестный труд», «300 лет Российскому флоту».

Куприн В.Ф. – бригадир.

Зайцев И.Е. – мастер. Награжден орденом Красной Звезды, медалями

«За оборону Москвы», «За доблестный труд в Великой Отечественной войне», «За трудовую доблесть».

Корнилов Н.М. – старший энергетик.

Арефьев И.М. – мастер. Участник Великой Отечественной войны.

Никитин А.Я. – кузнец. Награжден орденом Отечественной войны, медалями «За отвагу», «За оборону Ленинграда», «За победу над Германией».

Ветераны труда.

Горькова Н.В. – служащая. Награждена медалями «Ветеран труда», «300 лет Российскому флоту», «В память 850-летия Москвы», знаками «Ветеран труда канала им. Москвы», «Отличник речного флота», «Почетный работник речного флота».

Гилязова С.Ф. – гл. бухгалтер. Награждена медалями «Ветеран труда», «300 лет Российскому флоту», «В память 850-летия Москвы», знаками «Ветеран труда канала им. Москвы», «Отличник речного флота», «Почетный работник речного флота».

Рудченко А.В. – инженер. Награжден медалями «300 лет Российскому флоту», «В память 850-летия Москвы», знаком «Отличник речного флота».

Силкин С.В. – водолаз. Награжден медалями «300 лет Российскому флоту», «В память 850-летия Москвы», знаком «Отличник речного флота».

Смирнов Е.В. – электромонтер. Награжден орденом Трудового Красного Знамени, медалями «Ветеран труда», «300 лет Российскому флоту».

Кринкин В.С. – электромонтер. Награжден медалью «300 лет Российскому флоту», знаком «Почетный работник речного флота».

Гамичев А.В. – мастер. Награжден медалью «300 лет Российскому флоту», знаком «Почетный работник речного флота».

Симонов Б.Ф. – капитан-механик. Награжден медалями «300 лет Российскому флоту», «В память 850-летия Москвы», знаками «Отличник речного флота», «Ветеран труда канала им. Москвы».

Крылов Р.Н. – прораб. Награжден медалями «Ветеран труда», «300 лет Российскому флоту», «В память 850-летия Москвы», знаками «Ветеран труда канала им. Москвы», «Отличник речного флота», «Почетный работник речного флота».

Журавлев Н.Н. – мастер. Награжден медалями «300 лет Российскому флоту», «В память 850-летия Москвы», знаком «Отличник речного флота».

Смирнов В.А. – начальник вахты. Награжден орденом «Знак почета», медалями «Ветеран труда», «300 лет Российскому флоту», «В память 850-летия Москвы», знаками «Ветеран труда канала им. Москвы», «Отличник речного флота».

Лосева В.В. – инженер-гидротехник. Награждена медалями «Ветеран труда», «300 лет Российскому флоту», «В память 850-летия Москвы», знаками «Ветеран труда канала им. Москвы», «Отличник речного флота»,

«Почетный работник речного флота».

Ершов В.М. – зам. начальника ВРГС, Сухомлинова Г.С. – начальник ГЭС, Павлюкевич Л.И. - инженер-гидротехник ГЭС, Седов А.П. – капитан плавучего крана, Саражина Т.А..

Начальниками района в разное время работали: Некрасов В.С., Оноприенко Н.И., Анисимов С.А., Лозников В.К., Куликов И.В., Радионов И.И., Гнучих В.И.

С 1999 года начальником района работает Киреев Вячеслав Владимирович. Путь нынешнего руководителя ВРГС подобен пути многих молодых специалистов советских времен. Диплом, распределение, служба в рядах вооруженных сил, комната в коммуналке, возможность проявить себя в выбранной профессии.

СОВЕРШЕНСТВУЯ МЕТОДЫ РАБОТЫ

Киреев Вячеслав Владимирович. Место рождения: село Макарьев Лысковского района Горьковской области. Детские и юношеские годы прошли в городе Чкаловск. Родители речники. Окончил механический факультет Горьковского института инженеров водного транспорта. В Дубну прибыл по распределению как молодой специалист в 1971 году и был назначен на должность старшего механика шлюза №1. В 1972 году призван в ряды вооруженных сил. После года службы в армии вернулся в Дубну и поступил на прежнее место работы старшим мастером гидростанции. Спустя 8 лет занял должность начальника шлюза №1. С 1985 года заместитель начальника ВРГС. С 1993 по 1999 годы занимал пост главного инженера, а в 1999 году стал начальником ВРГС Федерального государственного унитарного предприятия «Канал имени Москвы». Отличник речного флота, Почетный работник речного флота, ветеран труда «Канала имени Москвы». Награжден медалями «300 лет Российскому флоту», «В память 850-летия Москвы».

В одном из многочисленных интервью В.В Киреев отмечал, что сегодня Канал имени Москвы – это 280 гидротехнических сооружений, объединенных в 10 филиалов. Волжский район гидросооружений – один из них. На балансе ВРГС – гидроэлектростанция, шлюзы в Дубне и в Угличе, две паромные переправы, ремонтно-строительный участок, гараж. За годы эксплуатации сооружений накопился ряд проблем, которые по мере возможности решаются трудовым коллективом предприятия. В ходе реконструкции на первом шлюзе были заменены все затворы. Это довольно сложные металлические конструкции. Достаточно сказать, что вес одного

ГЭС, плотина



Офис ВРГС



Подстанция ГЭС

такого элемента – 250 тонн. Уникальной операцией можно назвать замену нижних двустворчатых ворот шлюза. Сложность замены заключалась в том, что подобные работы на канале производились впервые. Не менее важные и сложные работы, как подчеркивал начальник ВРГС, проведены на гидроэлектростанции. Установленные на ней два гидроагрегата с нормативным сроком эксплуатации 20-25 лет проработали более шести десятков лет. Замена этого оборудования по причинам финансовых соображений возможной не представлялась. Пришлось пойти иным путем. В 2002 году произвели реконструкцию одного из агрегатов. Следует отметить, что результат превзошел все ожидания. Первый и самый проблемный агрегат был введен в работу и начал давать полную мощность. Второй агрегат ввели в эксплуатацию весной 2003 года с таким же результатом. Сегодня оба генератора в нормальном режиме выдают около 30 мегаватт. Этой мощности, правда, недостаточно для работы насосных станций, которые перекачивают в Москву порядка 65% волжской воды. Кроме того, от уровня Иваньковского водохранилища до уровня Икшинского вода поднимается почти на 40 метров. Это требует больших энергозатрат, и часть недостающей мощности каналу приходится покупать у «Мосэнерго».

Все работы по реконструкции и модернизации хозяйства ВРГС сегодня ведутся на самом высоком техническом уровне. Это касается и электронной техники, которая монтируется на сооружениях и современных материалов, которые используются в работе. К примеру, корректировка профилей лопастей рабочих колес турбин произведена на уникальных импортных станках с программным управлением на турбиностроительном заводе в Сызрани. Тесная взаимосвязь с МКБ «Радуга» позволила внедрить методы компьютерного контроля за параметрами работы гидроагрегатов. В работе по реконструкции моста плотины также предполагается использование новейших технологий и материалов.

Сегодняшнее состояние гидросооружений Волжского района позволяет уверенно говорить о том, что они находятся в технически исправном состоянии. Готовность их достаточно высокая и проблем с пропуском паводков нет. Руководство ВРГС, насколько это возможно, старается плотно работать с тверскими специалистами по водосбору Верхней Волги. К сожалению, от всего бывшего количества гидрометеопостов осталась разве что десятая часть, и информация поступает недостаточно полная. В таких условиях просто неocenim опыт и профессионализм сотрудников сооружений.

Рабочие и ИТР канала делают все необходимое для обеспечения надежной и бесперебойной эксплуатации сооружений.

Канал Москва-Волга проектировался и строился с перспективой развития как водопотребления столицей, так и увеличения транспортного потока. В частности, насосные станции предусмотрительно построены с дополнительными ячейками для установки агрегатов. Еще в 80-х годах новые

насосные агрегаты мощностью 34 кубометра в секунду были смонтированы на пяти станциях. Все они успешно прошли испытания, безотказно работают и по сей день. Эксплуатационными службами проводятся работы по укреплению берегов дамб и плотин. Размеры шлюзов канала позволяют пропускать все современные суда внутреннего и смешанного (река-море) плавания без ограничения габаритов и грузоподъемности.

Коллектив ВРГС бережно относится к своим традициям. Сотрудники с удовольствием и, что главное, с желанием участвуют в различных мероприятиях. Из массовых мероприятий два – традиционные. В первое воскресенье июля – День речника – организуется массовый выезд коллектива на острова Московского моря. Еще один традиционный праздник – закрытие навигации. Его коллектив ВРГС совмещает с Днем энергетика и отмечает в декабре.

НОСТАЛЬГИЧЕСКОЕ ПУТЕШЕСТВИЕ

История, как известно, не имеет сослагательного наклонения, но, к счастью, дает прекрасную возможность совершить путешествие в прошлое.

Итак, водный маршрут Большая Волга-Москва в первые десятилетия существования канала.

Первый шлюз на Большой Волге – своеобразные ворота, соединяющие Ивановское водохранилище с Волгой и каналом. Архитектурно он связан со всем монументально оформленным Волжским узлом. Лишь только теплоход выходит из первого шлюза, взору путешественника предстают огромные водные просторы Ивановского водохранилища – могучего преддверия канала. По берегам аванпорта канала – величественные монументы Ленину и Сталину, дебаркадер пристани Большая Волга. В аванпорте стоят, ожидая шлюзования, пассажирские и грузовые суда. Здесь начинается канал Москва-Волга. Сравнительно узкой кажется лента канала после широких просторов водохранилища. Откосы канала выложены камнем, по берегам ряды деревьев. Теплоход минует маяк, паромную переправу, оставляя за кормой ровные волны.

Очертания местности с каждым километром пройденного теплоходом пути меняются, становятся все более разнообразными и живописными.

Впереди ждут красоты искрящихся на солнце огромных водохранилищ. Это гигантские вместилища воды, питающие шлюзы канала, представляют собой своеобразные архитектурные паузы, ритмически повторяющиеся на протяжении всей трассы.

Оформленные архитекторами, скульпторами и мастерами садово-паркового искусства, эти водоемы превратились в места гуляний и отдыха людей.

Сооружения канала оказывают неизгладимое художественное воздействие на путешественника. Башни управления шлюзами играют яркими красками гранита, мрамора, диорита. Каждая из этих башен, повторяющих попарно архитектурный ритм, несет свой особый художественный образ.

Второй шлюз в Темпах, представляющий первое звено самого канала, тематически посвящен героям-чекистам. На оголовке – начале островка, отделяющего шлюз от отводящего канала с расположенной на нем насосной станцией – установлена скульптура Дзержинского. Две скульптурные группы украшают входные башни шлюза. Одна из них изображает чекистов на стройке, другая – защитников безопасности границ страны. Последняя составлена из трех фигур – летчицы, пограничника и чекиста. Скульптуру дополняют эмблемы в виде мечей, установленных по стенам башен.

Теплоход приближается к шлюзу №3. Нижнюю его голову образуют две башни из белого камня, которые служат постаментами для огромных скульптур кораблей. Они символизируют развитие водного транспорта. Верхняя голова шлюза оформлена на тему строительства самой магистрали Москва-Волга. Башни служат монументами героям этого строительства, украшены досками почета и увенчаны советскими гербами. Легкие, красочные, жизнерадостные сооружения не лишены вместе с тем монументальности. Белоснежная облицовка на фоне воды и земли, легкие колоннады, каменные кружева громадных оконных поверхностей гармонично сочетаются со скульптурой. Эти две пары башен шлюза являются основными в Яхромском узле сооружений. Ансамбль дополняют насосная станция и рабочий поселок, который живописно раскинулся на холмистом берегу реки Яхромы.

Насосная станция – белое здание на темном гранитном цоколе, расчлененное по высоте пилястрами. Между ними – огромные окна, переплетенные каменным кружевом.

Это не жилой дом, не дворец, а техническое сооружение, которое свободно сочетается с эстетическими требованиями и воздействует на путешественника пропорциональностью архитектурных форм, ритмов, гармонией линий.

Проектировщикам насосной станции шлюза №3 удалось показать легкость и прозрачность здания, которая удачно гармонирует с окружающей природой и оформлением других сооружений Яхромского узла.

Невдалеке от шлюза №3 видно здание Яхромского водосброса, назначение которого – выпускать воду из канала. Моторы, управляющие механизмами, заключены в трех башнях, соединенных легкой галереей и образующих одно целое. Широкие лестницы с массивными чугунными



Аварийные ворота



Шлюз №2



Шлюз №3



Шлюз №4

перилами сбегая от водосброса к насыпи. На изломах перил установлены художественные вазы.

Следующий, Влахернский (Турист) узел расположен в небольшой, но очень живописной долине. Высокие холмы закрывают горизонт, но с палубы теплохода открывается прекрасная панорама. В поле зрения пассажира попадают зеленеющие откосы и эксплуатационные сооружения канала, представляющие два объединенных между собой архитектурных ансамбля. Один – со стороны Дмитрова, другой – со стороны Москвы.

Теплоход плывет мимо торжественных монументальных башен, которые, подобно триумфальной арке, подчеркивают въезд в город.

Гранитный цоколь каждой башни поддерживает верхнюю, легкую часть здания. Белая стена расчленена пилястрами, над которыми тянется изящный карниз. На торцах, обращенных к входящему в шлюз пароходу, пассажир видит большие мемориальные доски. На них высечены слова о науке, технике и свободном труде.

Поднимающиеся из воды насосная станция и водоприемник образуют своеобразные арки, упирающиеся в массивные столбы. По своему архитектурному оформлению сооружения Влахернского узла напоминают образцы римского зодчества, знаменитые акведуки.

По обе стороны шлюза – изящные лестницы, искрящиеся на солнце фонтаны, уютные павильоны,

На мысу у входа в шлюз №5 установлена скульптура, посвященная теме «Водный путь». Сильная, жизнерадостная, красивая девушка держит на поднятых руках корабль, несущийся по волнам. Ворота шлюза обрамлены башенными устоями обтекаемой формы.

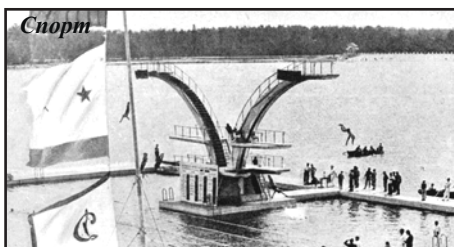
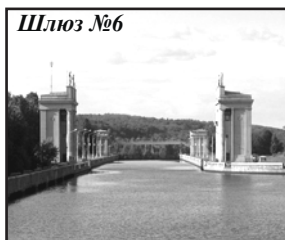
Интересно оформлена насосная станция. На мощном цоколе, облицованном темным гранитом, покоится машинное здание с большими арочными окнами.

Здание затворов представляет три аркады, спускающихся к самой воде. Отсюда идут мостики и боковые подходы, огражденные чугунной литой решеткой.

Шлюз №6 – последняя водная ступень подъема трассы. Здесь уровень воды почти на сорок метров выше, чем на водохранилище у Большой Волги. Отсюда начинается ряд искусственных озер. Далее – изящные и вместе с тем грандиозные мосты Белорусско-Балтийской и Октябрьской железных дорог, переброшенные над каналом. Вот навстречу идет караван барж. Суда обмениваются приветственными гудками. Теплоход продолжает свой путь.

С приближением к Москве архитектура рукотворной реки становится все более насыщенной, гармонично вписывается в ансамбль города.

Столица становится ощутимой, когда в отдалении возникает мощный металлический шпиль, поднявший к небу пятиконечную звезду. Она сверкает на солнце яркими красками уральских самоцветов. Теплоход входит в Северный порт, расположенный на берегу Химкинского водохранилища.



Будто рукою искусного декоратора вдоль стрелы Ленинградского шоссе протянута зеркальная полоса воды, которая повторяет голубое небо и белые облака. Она вытянулась на пять километров и раздалась вширь почти на километр. Строители создали огромный резервуар глубиной до тридцати метров и емкостью в тридцать миллионов кубических метров. С севера в это озеро вливаются волжские воды и по лестнице шлюзов устремляются на юго-запад к Москве-реке. Это вершина, основной узел всего канала.

Изумительная картина раскрывается с шоссе, проходящего по гребню Химкинской плотины. На северо-восток расстилается зеркальная гладь водохранилища. Четким силуэтом вырисовывается вдалеке башня Центрального речного вокзала, а еще дальше белеют сооружения Северной гавани.

Гребень плотины, скованный со стороны воды массивными бетонными плитами, огражден с той и другой стороны чугунной решеткой. Там, где плотина упирается в берега, высятся стройные павильоны. У подножия плотины – небольшой гранитный грот с арками, из которых вытекает и вьется по живописной долине ручеек. Это не что иное, как речушка Химка, долина которой явилась ложем полноводного канала.

Вдоль ручейка, сохраненного строителями канала как память о грандиозной победе над водной стихией, раскинулся парк с фонтанами, каскадами, павильонами и тенистыми аллеями.

Если проехать по гребню плотины к дамбе, окаймленной соснами, – откроется головное сооружение шлюзов, спускающихся от Химкинского водохранилища к Москве-реке.

На обоих берегах канала видно легкие башенки. А вдоль берега тянется причал для судов. Слева – эстакада. Она ограждает устье сбросового деривационного канала, питающего Сходненскую гидростанцию.

На противоположном, западном берегу водохранилища протянулся почти на три километра Северный порт.

Он состоит из двух самостоятельных частей – грузовой гавани и пассажирского причала с речным вокзалом, которые связаны в одно целое.

Северная грузовая гавань занимает широкую береговую полосу. От Ленинградского шоссе гавань отделена защитным зеленым поясом, имеющим ровные проезды для автомобилей.

Территория грузовой гавани окружена монументальной оградой с несколькими воротами. Все бытовые и административные здания вынесены на особую площадку, украшенную фонтаном и зеленым партером. Территория, сооружения грузовой гавани со стороны Ленинградского шоссе заслонены зеленой зоной и обращены целиком к воде. На шоссе открывается лишь один широкий проезд со стороны административной площади. Такое расположение гавани очень выигрышно.

Перед глазами пассажиров, плывущих по каналу, разворачивается интересная панорама. Сначала возникают небольшие объемы сооружений.

Маяк. Станция перекачки. Затем все более нарастает архитектурный ритм зданий, портовых механизмов, зеленых насаждений. И наконец – мощный аккорд Центрального речного вокзала.

Широкая гранитная набережная, украшенная светильниками художественной работы, ведет от причала к центральному входу в вокзал. Три арочных портала его облицованы зеленым полированным диоритом. Направо и налево от них разбежались ряды колонн: полтора-два квадратных белокаменных колонн окружают сплошной галереей здание вокзала. Над этой первой террасой расположена вторая, состоящая сплошь из колонн и арок. Еще выше – четырехгранная башня. Она окружена аркадой, повторяющей ритмически мотив нижних террас.

У подножия башни – по четырем ее углам – мощные бронзовые фигуры краснофлотца, красноармейца, рабочего-северянина и колхозницы-южанки.

Фигура рабочего в северном углу башни олицетворяет богатства нашего севера – лес, пушнину и героическую работу по освоению Арктики нашими летчиками и моряками. В южном углу башни – образ колхозницы, означающей сельскохозяйственное изобилие юга. В двух других углах – фигуры защитников сухопутных и морских границ.

Из этой башни, украшенной скульптурой, в каждую навигацию выдвигается и опускается при помощи электрической лебедки двадцатисемиметровый шпиль со звездой.

Двадцать четыре фресковых цветных диска, каждый в полтора метра, вделаны между арками и диоритовыми столбами нижней террасы вокзала. Диска изображают лучшие корабли страны. По торцам ее – огромные фонтаны. Первый – “Полярный” оформлен мраморной группой белых медведей, над которыми парят птицы дальнего Севера. Другой – “Черноморский” – изображает стаю дельфинов, упругие, сильные тела которых выбрасывают струи воды. В скульптуре фонтана изображена плавная дуга, которую, выпрыгивая из воды, образуют дельфины. Ритмически повторенные ряды фигур, сделанных из чеканной меди, перекликаются со строгим рядом колонн, окружающим фонтан.

Три верхних больших дельфина связаны с литыми стеклянными шарами, придающими особую легкость сооружению.

Художественной росписью оформлены помещения вокзала: зал ожидания, свод ресторана, потолки вестибюлей.

О минеральных богатствах нашей страны наглядно говорят каменные одежды вокзала. Все здания установлено на сером граните цоколя, опоясанном красным полированным гранитом. Белым тарусским камнем облицованы колонны нижней террасы, зеленым диоритом – порталы. В оформлении вокзала мастерство каменотесов, мраморщиков, облицовщиков, лепщиков, монтажников, специалистов по мозаике сочеталось с искусством архитекторов, живописцев и скульпторов.

Образ вокзала раскрывает силуэт здания, заканчивающийся башней и мощным шпилем со звездой. Связь его с водой отражает аркада, окружающая все здание и повторяющаяся вверх. Отражаясь в воде, она образует замкнутый силуэт.

Особенно эффектен вокзал ночью. На ярко освещенной стене вырисовываются темные контуры арок

Необыкновенно эффектны ночью фонтаны, рассыпающиеся огненными каскадами. Достигается это благодаря особенным образом направленным скользящим световым лучам.

В планировке оформления зданий Северного порта строители стремились проявить заботу о работниках порта. Для них устроены удобные, уютные столовые, комнаты отдыха, душевые, тенистые аллеи со скамьями. Внутренняя архитектура бытовых зданий также разительно отличается от мрачных закоулков, обычно отводимых для портовых рабочих.

Не только главные сооружения порта, но даже самые незначительные служебные технические здания архитектурно оформлены. По всей территории гавани разбросаны фонтаны, зеленые насаждения – газоны, цветники, деревья.

В двух километрах от вокзала, на Химкинском водохранилище, разместилось замечательное сооружение столицы – водная станция “Динамо”. Это целый спортивный комбинат. Огромное зеркало водохранилища позволило сосредоточить тут все виды водного спорта. Здесь стоят парусники, режут водную гладь гребные лодки, снуют байдарки. На запад от водной станции к самому озеру спускается парк Покровского-Стрешнева. В прозрачной воде отражаются вековые сосны. Тут же на изогнутой дуге берега – чудесный песчаный пляж, окаймленный зеленой аллеей.

Водная станция – прекрасная арена для физкультурных состязаний.

Трибуны на три с половиной тысячи зрителей напоминают античные классические сооружения. С трибун открываются огромные водные пространства, где будут проводиться соревнования по прыжкам в воду и водному поло.

Вдали за главным корпусом видна бухта. Там причаливают различные спортивные суда. Еще дальше – ремонтные мастерские для их обслуживания.

Далее канал входит в сложную систему магистралей, зеленых зон столицы. По мере приближения к Москве в поле зрения попадают заводские трубы, массивы огромных зданий. Над каналом по мосту пролетают с грохотом поезда. Смутно предчувствуется индустриальный городской пейзаж.

Южный район канала – мощный гидротехнический узел. Тут находятся крупнейшие шлюзы №7 и №8, мост Московско-Белорусско-Балтийской железной дороги и тоннель под каналом. Обычно железобетонные мосты

выглядят тяжелыми, давящими сооружениями. Эту особенность удалось устранить инженерам. Техническая и конструктивная мысль сочетается здесь с искусством художника, а благодаря тщательно проработанной изящной форме, мост приобрел изумительную легкость, с которой гармонирует красивая чугунная решетка – ограда проезжей части моста.

Прямая трехкилометровая магистраль, создаваемая 7-м и 8-м шлюзами, представляет собой своеобразную водную аллею, соединяющую Химкинское водохранилище с Москвой-рекой.

В облике каждой из шести башен управления механизмами шлюза нет ничего беспокойного, асимметричного, неустойчивого, вычурного. Головы шлюзов -- это монументальные сооружения с четкими пропорциями. На цоколе возвышается стена, расчлененная колоннами и пилястрами, которые завершаются строгими капителями и карнизом. Еще выше – ажурный портик, повторяющий ритм и элементы стены – цоколь колонны и карниз. Таким образом, вертикальные линии лишь подчеркивают высотность, движение башен вверх.

Через прозрачные портики сквозит небо. Пьедесталы с якорями делают более выразительными силуэты башен. Этим стирается однообразие прямоугольника шлюза.

И вот уже теплоход подходит к шлюзам. Каждый двухкамерный шлюз имеет длину в шестьсот метров. Каждая пара башен отстоит одна от другой на триста метров. Размеры и высота каждой пары не одинаковы их определили, прежде всего, габариты механизмов управления.

Торцы башен управления, обращенных к Химкинскому водохранилищу, украшены большими барельефами, которые запечатлели исторические даты и героический труд строителей канала. На торцах устоев башен управления укреплены мемориальные доски. Они повествуют о славных делах и днях стройки.

Интереснейшим сооружением канала, расположенном в южном районе, является туннель на пересечении трассы с Волоколамским шоссе. Это дорога в Тушино, к прославленному советскому аэродрому, где постигают летное мастерство пилоты.

Путешествуя по каналу, пассажиры видят мчащиеся внизу автомобили. Машины свободно влетают в тоннель, находящийся под ложем водной трассы, и, выйдя с другой стороны, продолжают свой маршрут по шоссе, ведущему в город.

Тоннель двух полосный, а ширина каждой полосы 8,2 метра. Высота тоннеля около четырех метров, а длина его достигает 180 метров.

Своеобразны формы этого оригинального сооружения. Внутри его стены из белого камня расчленены по горизонтали и вертикали и обработаны разными породами мрамора – красно-коричневым с прожилками, серо-палевым. По верху стены тянутся ряды шестигранных иллюминаторов молочного стекла, заключенных в металлическую оправу.

Входы в туннель облицованы полированным лабрадором и гранитом.

Въезд в туннель со стороны Тушино открывает мощная фигура летчика. У выхода к Москве – фигура парашютистки.

Привлекает внимание скульптура «Право на труд» насосной станции в Водопроводном районе.

Сквозь колоннаду со стороны ковша видны величественные фонтаны, играющие на солнце радостными переливами.

На пересечении водопроводного канала с рекой Клязьмой расположен объект №139. Это – живописнейший узел канала. К берегу реки ниспадают цветущие террасы. По бокам – ряд фонтанов. На другой стороне реки ось канала – замыкается обелиском. Неподалеку отсюда расположен другой объект – №255. Его служебное здание, решено в художественных формах, увенчано ажурной башенкой со скульптурой. Кругом водная гладь. Над волнами кружат чайки, стайки мелких рыбешек суетятся у берега. Чистая волжская вода в Москве.

Подошло к концу путешествие по каналу Москва-Волга. Пассажиры сходят на берег.

А у причала трехпалубный красавец теплоход поджидает своих новых пассажиров.

ЭПИЛОГ

По мере приближения 70-летнего юбилея окончания грандиозной стройки второй сталинской пятилетки – канала Москва-Волга – невольно сравниваешь то, что было построено, с тем, что мы имеем сегодня.

На берегу Московского моря все, как и прежде: волны, несущиеся к берегу, разросшиеся за годы деревья, памятник Ленину и остатки постамента на противоположном берегу.

Век статуи Сталина оказался недолгим – не дотянула года до четверти века и была демонтирована в начале 1962 года по решению XXII съезда КПСС. Монумент «вождя всех времен и народов» первоначально решено было свалить тракторами, однако мощная подушка под десятиметровым постаментом не позволила этого сделать и вождь прочно стоял с тросом на шее. Только после того как взрывники малыми зарядами оторвали фигуру вождя от постамента, трактора смогли уронить монумент. Затем понадобился более мощный заряд взрывчатки, чтобы разрушить фигуру вождя. До сих пор гранитные фрагменты головы Сталина покоятся на дне канала – символа второй сталинской пятилетки. Несмотря на то, что монумент Сталина был демонтирован, чем была нарушена целостность архитектурного ансамбля, жизнь на Большой Волге продолжалась.

А что же строители канала? Помним ли мы тех, кто в любую погоду катали тачки с грунтом, укладывали вручную на откосы набережных камни, месили бетон, боролись с паводками и плывуном? Они не удостоились даже маленькой мемориальной таблички в районе строительства головного Волжского узла.

Более половины питьевой воды из кранов в своих квартирах москвичи получают благодаря труду этих людей. Архитектурные элементы уникального по своим техническим параметрам сооружения сделаны их руками.

Благодаря мощному заделу первостроителей и грамотной последующей эксплуатации работниками канала сегодня безотказно работает все, что возведено семь десятков лет назад.

Политические бури перемен жестоки к тем или иным историческим событиям, но даже они бессильны покрыть пылью забвения труд этих людей. В память о тех, кто строил, и тех, кто своим трудом все прошедшие годы бережно сохранял эти уникальные сооружения, написана эта книга. Низкий им поклон!

30 января 2007 года. Дубна

СЕРГЕЙ ГОР

Консультанты:

В.В. Киреев

М.В. Иванов

Редакторы:

И.Б. Даченков,

И.А. Алексеева

Компьютерная верстка, дизайн П.Ф. Муравицкий

Компьютерный центр ООО «Регион Медиа»

Тираж 1000 экз.

Отпечатано: