

К 80-ЛЕТИЮ КАНАЛА ИМЕНИ МОСКВЫ

От редакции. 14 июля исполнилось 80 лет со дня торжественного открытия для движения пассажирских и грузовых судов канала «Москва – Волга», переименованного в 1947 г. в честь 800-летия Москвы в канал имени Москвы. Редакция обратилась с просьбой написать статью для газеты по истории создания канала к известному российскому ученому, доктору технических наук, лауреату Премии Правительства РФ в области науки и техники, Президенту Национального центра водных проблем, автору многочисленных публикаций по истории создания, состоянию и проблемам развития внутренних водных путей России (включая и статью в предыдущем номере газеты, посвященную 85-летию Беломорско-Балтийского канала) Владимиру Александровичу КРИВОШЕЮ.

Первые предложения по созданию соединительного канала между р. Московской и Верхней Волгой появились еще в 1674 г. В 1699 г. этими предложениями заинтересовался Петр I. С целью изучения возможных судовых ходов из Волги в р. Москву, он лично плывал по рекам Дубна, Сестра и Яхрома. В 1722 г. по его поручению голландский инженер Виллем Геннинг провел необходимые изыскания и выделил четыре возможных варианта такого соединения. В соответствии с этими вариантами протяженность трассы канала составляла от 148 до 228 верст, а количество шлюзов с напорами около 2 м должно было быть не менее 120. Как технически, так и экономически реализовать эти варианты в те времена было крайне сложно, о чем Виллем Геннинг информировал Петра I.

В 1825 г. к идее соединения Верхней Волги и Москвы-реки вернулся снова. В качестве варианта соединительного канала был выбран один из вариантов Вилема Геннинга, проходящий от г. Старицы через р. Истру, Сенежское озеро и далее до Москвы-реки. Строительство соединительного канала началось в 1844 г. и длилось в течение 19 лет. Было выполнено около половины всех работ, построены 41 шлюз с размерами 21 х 5,3 м и напором около 2 м. Но к этому времени началось строительство Николаевской железной дороги и соединительный канал между р. Волгой и р. Московской потерял актуальность.

О строительстве канала снова заговорили в 1913 г. Но в этом раз на первое место вышло уже не судоходство, а снабжение столицы водой. Полуторамильонный город остро нуждался в развитии, но без воды это было практически невозможно. Водопоход давал всего 8,5 млн ведер воды в сутки или около 60 литров на человека. Притом, что в крупных городах мира норма воды для человека достигала 500 л/сут. Частично проблему можно было решить за счет создания водохранилищ на р. Москве и ее притоках Истре и Рузе. Рассматривалось предложение о направлении воды в Москву по металлическому трубопроводу из устья р. Шоши. Такой же проект был рассмотрен с заборою воды из р. Оки. Но эти проекты могли дать не более 30 млн ведер в сутки и поэтому не решали вопрос перспективного водообеспечения города.

Только после революции началось существенное улучшение водообеспечения москвичей. Были продолжены сотни километров водопроводных труб, построены Рублевская плотина и насосно-очистительная станция. В результате в 1931 г. на каждого городского жителя приходилось 117 л воды, что примерно в 2 раза больше, чем в 1913 г.

Вместе с тем Москва продолжала разрастаться и воды постоянно не хватало. Причем вода была нужна не только для жилищно-коммунального и промышленного водоснабжения, но и для улучшения санитарного состояния городских рек. Кроме того, вода требовалась и для обеспечения судоходства. Шесть шлюзов, построенных на участке Москва-Коломна в 70-х гг. XIX в., обеспечивали глубину всего 125 см. Требовалась коренная реконструкция р. Москвы.

15 июня 1931 г. состоялся пленум ЦК ВКП(б), в решении которого было сказано, что «Наряду с проводимыми текущими мероприятиями, обеспечивающими расширение водоснабжения на ближайшие два года, ЦК считает необходимым коренным образом разрешить задачу обводнения Москва-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 г. начать строительные работы по соединению Москва-реки с Волгой». В соответствии с этим решением в сентябре 1931 г. было образовано Управление по строительству

канала Москва – Волга, которому было поручено проведение изыскательских, проектных и строительных работ по соединению Волги с Московской-рекой, с целью решения трех основных задач: 1) обеспечение водной населения г. Москвы, промышленных предприятий и части пригородов; 2) обводнение реки Москвы и некоторых ее притоков, пересекающих город; 3) соединение р. Москвы с р. Волгой, Мариинской системой, Беломорско-Балтийским каналом и Ленинградом глубоководным путем, обеспечивающим грузовое и пассажирское движение.

При выборе трассы канала Управлением строительства были рассмотрены три основных варианта: Старицкий (выходящий из водохранилища на Волге, образованного плотиною в нескольких километрах выше г. Старицы, далее мимо Волоколамска и Клина с выходом на р. Истру и соединением с Московской-рекой в районе с. Тушино), Шошинский (от г. Корчева по линии Городище – Клин и далее по первому варианту), Дмитровский (от д. Иваново на Волге до г. Дмитрова и далее через ст. Икшу до ст. Хлебниково, а затем до Москвы-реки). Старицкий канал был самодельным, благодаря высоким отметкам уровня водохранилища. Шошинский и Дмитровский каналы – с искусственным питанием с помощью насосных станций.

Проведенные технико-экономические расчеты показали, что Дмитровский вариант канала существенно лучше Старицкого и Шошинского. По расстоянию от Москвы до Рыбинска Дмитровский вариант короче Шошинского на 15,5%, а Старицкого – на 81,4%. По себестоимости перевозки грузов Дмитровский вариант лучше Шошинского на 18,4%, а Старицкого – на 59,8%. По капитальным затратам и ежегодным затратам на перекачку воды Дмитровский вариант лучше Шошинского на 6%, а Старицкого – на 34%.

Таким образом, для реализации был выбран Дмитровский вариант, обеспечивающий движение судов по Волге в сторону Рыбинска через шлюз № 1, а в сторону Москвы по каналу, поднимающемуся от Волги до ст. Икши с помощью пяти шлюзов (№ 2 – № 6), затем по водоразделу от шлюза № 6 до шлюза № 7 и далее четырьмя ступенями двухкамерных шлюзов № 7, № 8 вниз до Москвы-реки, являющейся продолжением канала. Головным сооружением канала стал Ивановский гидроузел на Волге, где подпором плотины образовалось Ивановское водохранилище (Московское море). Общая длина канала от дер. Иваново до р. Москвы равна 128 км. Самыми длинными водораздельными бьефами являются: бьеф между гидроузлами № 6 – № 7, протяженностью 50,1 км, и между гидроузлами № 2 и № 3, протяженностью 43,5 км.

Первые 16 км (от Ивановского водохранилища до шлюза № 2) вода идет самотеком. Далее, с помощью 5 насосных станций, построенных на гидроузлах № 2 – № 6 (северный склон канала), она поднимается на высоту 38 м и заполняет водораздельный бьеф между шлюзами № 6 и № 7.

Сечение канала было выбрано исходя из расчетных грузовых и пассажирских перевозок. В качестве расчетного грузового судна была принята наливная баржа грузоподъемностью 18–22 тыс. т, длиной 180–200 м, а в качестве расчетного пассажирского судна – трехпалубный пассажирский теплоход, длиной 110–120 м. Соответственно этим размерам судов были приняты и габариты канала: ширина по дну канала – 46 м, а по верху (зеркалу канала) – 85,5 м, при глубине 5,5 м.

Шлюзы канала имеют однотипную конструкцию и выполнены из железобетона, с толщиной дна 5 м. Размеры камер шлюзов 290 м х 30 м, минимальная глубина на порогах 5,5 м. Система питания камер с наполнением из-под сегментных затворов и гашением энергии потока в камере гашения. Нижние ворота шлюзов двухворотчатые. Оporожнение камер происходит через обходные галереи в нижних головах шлюзов.

Насосные агрегаты пропеллерного типа с поворотными лопатками. Диаметр рабочего колеса 2,3 м, а производительность 25 м³/с.

Первые проектные проработки канала были представлены в виде схематичного проекта в 1933 г. и по поручению правительства рассмотрены в специальной экспертной комиссии, созданной

при Госплане СССР 19 октября 1934 г. По результатам рассмотрения проекта, Госплан СССР постановил:

«Констатировать, что продолжение Москвавологостроем в короткий срок большая проектно-изыскательская работа, в целом хорошо разрешающая поставленную строительством задачу, обеспечивает в настоящее время наличие по всему строительству полного схематического проекта, а по 88% земляных и 71% бетонных работ – наличие технических проектов.

Схематический проект Москва – Волга канала со всем комплексом гидротехнических сооружений, соответствующих установленному назначению канала, с внесенными в него экспертной комиссией поправками... – одобрить».

Учитывая сжатые сроки строительства канала, изготовленные рабочих чертежей осуществлялось до окончания разработки технического проекта. При этом в некоторых случаях сразу велось и строительство, что создавало определенные риски и требовало постоянных уточнений изысканий и корректировок проекта.

Проектирование канала осуществлялось исходя из комплексного подхода в использовании водных ресурсов, обеспечившего решение вопросов водоснабжения, транспортного сообщения, электроснабжения, обводнения рек, санитарии и благоустройства столицы.

В общей сложности на трассе канала было спроектировано и в дальнейшем построено более 240 гидротехнических сооружений, включая: 11 железобетонных плотин, 8 земляных плотин, 7 водобросов, 6 донных водоспусков, 5 насосных станций с пропеллерными насосами (самыми крупными в мире), 8 гидроэлектростанций, 7 железобетонных мостов, 11 судоходных шлюзов (включая 3 шлюза на канале Москва – Волга, которому было поручено проведение изыскательских, проектных и строительных работ по соединению Волги с Москва-рекой и 7 заградительных ворот.

Проектировщики прекрасно справились с проектированием этих сооружений и каких-либо серьезных ошибок при проектировании не допустили. Оригинальные решения были приняты при проектировании:

- голов шлюзов с устройством двухконсольных сегментных ворот;
- аварийных затворов на первом шлюзе и заградительных ворот на канале;
- двухворотчатых ворот средних и нижних голов шлюзов;
- Ивановской и Сестринской плотин, имеющих высоту намыва 27 м и 19 м соответственно;
- насосных станций, оборудованных пропеллерными насосами с поворотными лопатками и др.

Значительное место в проектировании было уделено подготовке территории к заполнению и подтоплению. Прежде всего это касалось переселения населения и вывода из зоны затопления большого количества хозяйств. Одна часть населения была переселена к другим населенным пунктам или переселена в тех же населенных пунктах, на незаплавляемые земли. Другую часть населения пришлось переселить на совершенно новые места. Общее число перенесенных хозяйств составило 6800, а число перенесенных строений – около 40000.

Вместе с тем разворот строительства шел достаточно медленно. Как следует из воспоминаний Л.М. Кагановича, «... строительные работы продвигались слабо, ... объем работ – 150 млн куб. метров земляных работ ... был не под силу той организации, которую для этого создали при Наркомводе». Кроме того, было много противников этого канала, «особенно в Наркомводе, а отчасти также в Госплане. И не только проекта, ... но и вообще против самой идеи строительства канала как якобы необходимой и неосуществимой». Поэтому постановлением СНК СССР от 26 мая 1932 г. № 815 ранее назначенный начальник строительства канала Москва-Волга П.Я. Бовин был освобожден от должности, а на его место назначен Л.И. Коган, за которым до ноября сохранялась должность начальника строительства Беломорско-Балтийского канала.

1 июня 1932 г. было постановление СНК СССР № 859 «О строительстве канала Москва – Волга», которым предписывалось «немедленно» приступить к сооружению водного канала; «строительство канала отнести к

особому списку крупных промышленных строек; Наркомгудру СССР отвести строительству району для вербовки рабочей силы; разрешить использовать на строительные части рабочей силы, персонала и оборудования, освобождаясь от работ на строительстве Беломорско-Балтийского канала».

В соответствии с приказом Москаналстрою от 19 августа 1932 г. № 148 Управление строительства канала Москва-Волга было переведено в г. Дмитров, а с 14 сентября 1932 г., после выхода приказа ОГПУ № 889 с, началось формирование Дмитровского исправительно-трудового лагеря (Дмитлаг), расположенного в комплексе зданий Борисоглебского монастыря. Начальником Дмитлага был назначен А.Е. Сорокин.

Формирование лагеря осуществлялось за счет прибытия заключенных из Белбаллага, Свирлага, Сиблага, Сарлага, Балахинлага и др. Прибывающие заключенные зачислялись в списки и ставились на все виды довольствия. Список заключенных постоянно пополнялся и обновлялся. Бежавшие из лагеря с довольствия снимались, а задержанные опять ставились на довольствие.

10 октября 1932 г. вышло еще одно постановление СНК СССР «О строительстве канала Волга – Москва», в котором было сказано: «Не возражать против использования рабочих и технических сил Беломорстроя для строительства канала Волга – Москва и Истринской плотины, возложить на ОГПУ организацию и руководство этим делом».

В целях экономии средств и устранения параллелизма при строительстве, совместным приказом Москаналстрою и Дмитлага от 15 октября 1932 г. № 11 все виды производства в Дмитлаге и Москаналстрою были объединены в одно управление. Руководителями этого управления приказом ОГПУ от 31 октября № 1005 были назначены:

- начальник строительства канала – Л.И. Коган (по совместительству начальник Беломорстроя);
- замначальника строительства – Я.Д. Рапопорт (по совместительству замначальника ГУЛАГа и Беломорстроя);
- помощник начальника строительства – Н.А. Френкель (по совместительству начальник работ Беломорстроя);
- начальник финцеха – Л.И. Берензон (по совместительству начальник финцеха ОГПУ);
- главный инженер – А.И. Фидман;
- зам. главного инженера – С.Я. Жук (по совместительству зам. главного инженера Беломорстроя);
- зам. главного инженера – Н.Ф. Шапошников.

Приказом ОГПУ от 11 февраля 1933 г. № 071 А.Е. Сорокин был освобожден от должности, а вместо него начальником Дмитлага с одновременным замещением должности замначальника Строительного управления ГУЛАГа стал Я.Д. Рапопорт.

23 августа 1933 г. приказом ОГПУ № 140 Я.Д. Рапопорт был освобожден от руководства Дмитлагом и назначен начальником Беломорско-Балтийского комбината. Новым начальником Дмитлага с одновременным замещением должности замначальника ГУЛАГа СССР, приказом ОГПУ от 23 сентября 1933 г. № 0107 стал С.Г. Фирин.

В соответствии с Постановлением СНК СССР от 3 декабря 1933 г. № 2640 главный инженер по строительству канала Москва-Волга А.И. Фидман был освобожден от этой должности, а на его место назначен С.Я. Жук, ранее занимавший должность зам. главного инженера строительства по совместительству с должностью зам. главного инженера Беломорстроя.

После проведенных назначений строительство канала Москва – Волга стало быстро набирать обороты. Численность заключенных на стройке постоянно росла: на 1 января 1933 г. – 10 400 заключенных, на 1 апреля – 39 328, на 1 июля – 53 116, на 1 октября – 86 914, на 1 января 1934 г. – 88 534.

Самыми объемными и самыми трудоемкими на строительстве были земляные работы, общий объем которых составил около 200 млн м³, в том числе 46,3 млн м³ на карьерных разработках и 153,7 – по основным сооружениям. В 1932 г., когда только начинался разворот строительства, было перемещено всего 116 тыс. м³ (0,1%) грунта. Но уже в 1933 г. объем земляных работ достиг 7,891 млн м³, или 5,2%, а в 1936 г. он составил 53,991 млн м³ или 35,1%.

Первые разработки на канале осуществлялись вручную с помощью лопат и тачек. Этим способом было разработано 43,8 млн м³ грунта или 30,6%. Затем отвоз грунта стал осуществляться грабарками (телегами,

перемещаемыми конной тягой и тракторами). Этим способом было разработано 34,7 млн м³ грунта или 24,3%. Всего ручной разработкой с отвозом тачками и грабарками было выполнено 78,5 млн м³ грунта или 54,9% всех земляных работ.

При помощи малой механизации (бремсберги, механические крючники, землестаски, скреперы, деррики и др.) было разработано 8,8 млн м³ грунта, гидромеханизацией – 7,3 млн м³ и землерпаньем – 1 млн м³ (0,8%).

Самый большой объем работ был выполнен экскаваторами. В 1931 г. на трассе канала работало всего 19 экскаваторов, причем в основном зарубежного производства. Но в дальнейшем на стройку стал поступать паровой экскаватор «Ковровец», имеющий емкость ковша 1 м³. В результате к концу 1933 г. парк экскаваторов увеличился до 26 единиц, к январю 1935 г. он составил 74 единицы, а к концу 1935 г. – 171 единицу. Всего экскаваторами было разработано 47,6 млн м³ грунта или 33,1%.

Важно подчеркнуть, что если ручная разработка грунта и его перемещение тачками и грабарками составляло 150 – 500 м, механизацией и гидромеханизацией соответственно 220 и 1250 м, то разработка экскаваторами с перемещением автомобилями – 1600 м, а по железной дороге – 4000 м. В результате эффективность экскаваторной разработки грунта превысила эффективность разработки грунта с перемещением тачками:

- при перемещении грунта по железной дороге – в 28,9 раза;
- при перемещении грунта автомашинными – в 11,6 раза.

Разработка грунта экскаваторами производилась круглогодично и практически весь круглый год. Даже при самых низких температурах производств работ не прекращалась. Исключения имели место лишь при температуре ниже –30° С – для работников из южных районов России. Однако в этом случае для нормальной работы экскаваторов требовалось разрыхление грунта, что осуществлялось с помощью взрывов.

14 февраля 1935 г. приказом НКВД СССР № 29 1935 год был объявлен решающим для завершения строительства канала. Всем строительным отрядам, занятым на тяжелых физических работах и выполняющих плановые задания, в феврале – апреле был предоставлен пятисуточный отдых. Одновременно увеличилась численность заключенных, которая на 1 апреля 1935 г. составила 195 648 человек. Работало также около 200 000 вольнонаемных, включая 3500 инженерно-технических специалистов.

На основании приказа НКВД № 143 от 29 мая 1935 г. заключенные, которые выполняли и не выполняли плановые задания, а также соблюдали режим, предусматривавший помощь в трудоустройстве после освобождения.

Приказом НКВД от 20 декабря 1935 г. № 389 за систематическое перевыполнение установленных норм выработки при хорошем качестве выполняемых работ, заключенным, работающим на основных работах, с 01.10.1935 г. был введен зачет рабочих дней из расчета два дня за один день работы. Такие заключенные досрочно освобождался, а что указывал плакат: «Каналоармей! От жаркой работы растает твой срок».

Значительные объемы работ были выполнены при производстве бетонных и железобетонных работ – 2957,4 тыс. м³. Причем в 1936 г. была выполнена примерно половина этих работ. Самыми крупными бетонными и железобетонными сооружениями были шлюзы, плотины, насосные станции и ГЭС. В них уложено 2,1 млн м³ бетона и 92 тыс. тонн арматуры.

Для поставки на канал электротехнического оборудования были привлечены самые крупные предприятия страны. Девять вертикальных гидротурбин с генераторами поступили с Ленинградского металлургического завода и завода «Электросила» имени Кирова. Двадцать пропеллерных насосов были поставлены с Московского завода «Борец», а двигатели к ним с Харьковского электромеханического завода. Механизмы для сегментных затворов верхних голов шлюзов поставил Кировский завод, для двухворотчатых ворот нижних голов – Невский машиностроительный завод, а для затворов водопроводных галерей – Ижорский завод.

Портальные краны грузоподъемностью 150 т для Ивановской ГЭС были поставлены Новокраматорским заводом, а металлоконструкции для сооружений – Всесоюзной конторой «Гидромонтаж». Монтаж металлоконструкций сооружений осуществлялся в основном на завершающей стадии строительства – в 1936 и 1937 гг. Но особенно интенсивно эти работы были проведены в январе-марте

1937 г. В январе было установлено 2629 т металлоконструкций, а в феврале-марте – 4027 т.

23 марта 1937 г. началось запонение Ивановковского водохранилища.

4 апреля в 7 часов вечера вода подошла к шлюзу № 2.

17 апреля канал был заполнен, а 24 апреля в камеру шлюза № 1 вошли первые суда.

2 мая суда «Иосиф Сталин», «Вячеслав Молотов», «Клим Ворошилов», «Михаил Калинин», катер «Каманин» и буксирный пароход «Стаханов» поднялись на водораздельный бьеф и ошвартовались у Северного порта.

4 июня вышло постановление СНК СССР и ЦК ВКП(б) № 1066, в соответствии с которым было принято решение:

1) одобрить доклад Правительственной Комиссии по каналу Москва – Волга и признать строительство канала законченным, а канал готовым к эксплуатации;

2) открыть канал Москва – Волга для пассажирского и грузового движения с 15 июля 1937 г.;

3) объявить благодарность НКВД и всему коллективу строителей канала Москва – Волга за образцовое выполнение правительственного задания;

4) предложить НКВД т. Н.И. Ежову представить свои соображения о награждении строителей канала Москва – Волга.

Постановлением ЦИК СССР от 14 июля 1937 г. «за выдающиеся успехи в деле строительства канала Москва – Волга» большая группа строителей была отмечена правительственными наградами:

- орденом Ленина – 42 человека;
- орденом Красной Звезды – 25 человек;
- орденом Трудового Красного Знамени – 209 человек;
- орденом Знак Почета – 129 человек.

14 июля 1937 г. вышло также постановление ЦИК и СНК СССР № 103/1113 «О награждении и льготах для строителей канала Москва – Волга». Этим постановлением за ударную работу на строительстве канала Москва – Волга были освобождены 55000 заключенных. Кроме специальных удостоверений, свидетельствующих о их работе на канале Москва – Волга, им были выданы проездные билеты и денежные награды в размере от 100 до 500 рублей.

15 июля канал был торжественно открыт для движения пассажирских и грузовых судов. В «Зеленом театре» ЦИКО им. Горького по этому случаю состоялся 20-тысячный митинг, а вечером в Большом театре – торжественное заседание с участием Сталина, Молотова, Жданова, Хрущева, Булганина, Ежова, Фрунзе, Ворошилова, Реденса, Бермана и Жука. Берман доложил собравшимся: «Ошибка природы, лишившая Москву крупных источников воды, исправлена в 4 года и 8 месяцев».

Таких темпов строительства не знала ни одна стройка мира. Ни один аналогичный судоходный канал не был построен в такие короткие сроки. Все это стало возможным не только благодаря продуманному проектированию и четкой организации работ по строительству канала, но и постоянному вниманию со стороны СНК СССР, ЦК ВКП(б) и МК ВКП(б). Руководители партии и правительства постоянно интересовались ходом строительства. На строительство канала неоднократно выезжали Нарком НКВД Г.М. Ягода, секретарь ЦК ВКП(б) Л.М. Каганович, секретарь МК ВКП(б) Н.С. Хрущев и др.

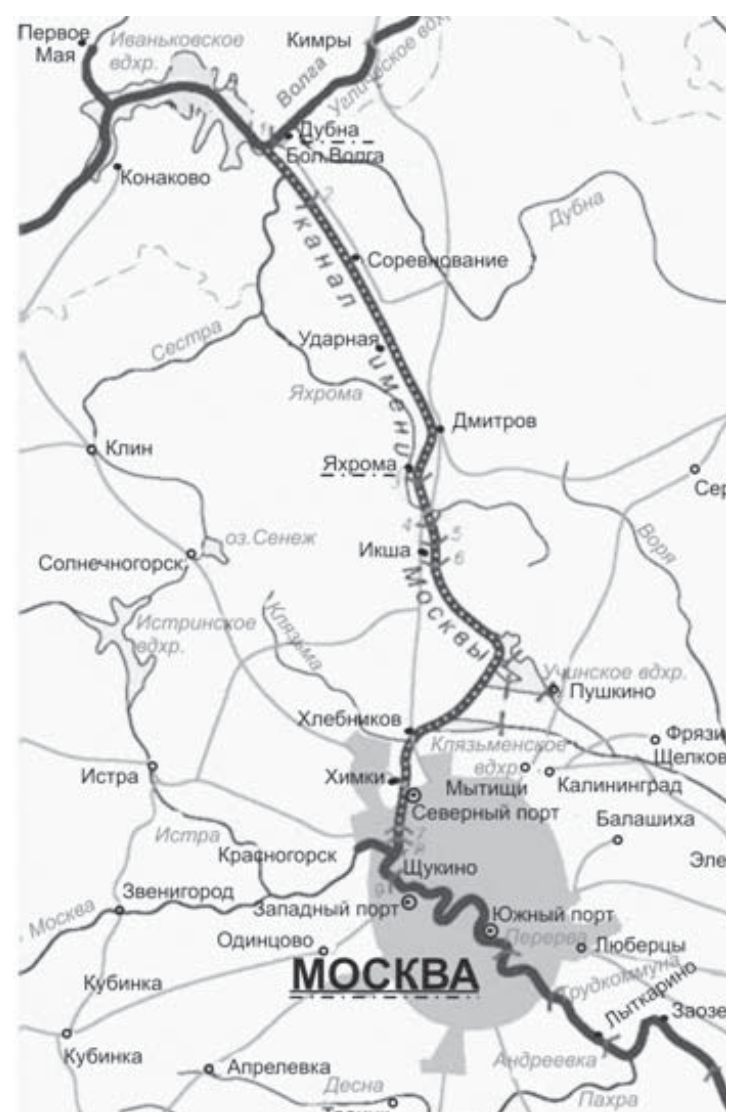
Трижды стройку посетил И.В. Сталин: 4 июня 1934 г. (совместно с Л.М. Кагановичем, К.Е. Ворошиловым, В.В. Куйбышевым, А.А. Ждановым и Г.Г. Ягодой), 14 июня 1936 г. (совместно с Л.М. Кагановичем, Г.К. Орджоникидзе и Г.Г. Ягодой), 22 апреля 1937 г. (совместно с В.М. Молотовым, К.Е. Ворошиловым и Н.И. Ежовым).

Вместе с тем, главная роль в строительстве канала, принадлежит каналоармейцам. Они стройку начинали, они ее и завершили. 4 августа 1937 г. приказом НКВД № 304, «учитывая огромную работу, проведенную коллективом работников строительства и лагеря и в ознаменование окончания строительства канала», предписывалось:

1) все административные звсказания, наложенные приказами ОГПУ, НКВД, ГУЛАГа, МВС и Дмитлага, а также приказами по районам строительства и лагеря, на сотрудников канала Москва-Волга и Дмитлага НКВД, кои добросовестно работали на строительстве – снять;

2) отделу кадров строительства и лагеря произвести соответствующие исправления в личных делах этих сотрудников.

5 июля приказом НКВД и Наркомвода № 416 «в связи с окончанием приемки канала... комиссией Наркомвода «Отдельный Дмитровский район ГУЛАГа» был ликвидирован. В его истории была поставлена точка. Численность заключен-



ных Дмитлага к этому времени была уже существенно сокращена. На 1 февраля 1938 г. в Дмитлаге оставалось 6814 человек.

Значительная часть заключенных Дмитлага была направлена в другие лагеря, часть заключенных, в связи с хорошей работой, была освобождена, а часть – не дожидая до этих дней.

По официальным данным с 14 сентября 1932 г. по 31 января 1938 г. в Дмитлаге умерло 22 842 человека: в 1933 г. – 8873 человека (16,1% от среднесписочного состава); в 1934 г. – 6041 человек (3,88%); в 1935 г. – 4349 человек (2,3%); в 1936 г. – 2472 человека (1,4%); в 1937 г. – 1068 человек (0,9%); в 1938 г. – 39 человек.

Трагичной судьба оказалась и у многих работников НКВД, в том числе руководителей Дмитлага и их начальников:

- Г.Г. Ягода – Народный Комиссар Внутренних Дел СССР, расстрелян в 1938 г., не реабилитирован;
- Н.И. Ежов – Народный Комиссар Внутренних Дел СССР, расстрелян в 1938 г., в 1957 г. реабилитирован;
- М.Д. Берман – начальник ГУЛАГа НКВД СССР и одновременно начальник МВС (впоследствии замнарком МВД), расстрелян в 1939 г., в 1957 г. реабилитирован;
- С.Г. Фирин – начальник Дмитлага, замначальника МВС, расстрелян в 1937 г., в 1957 г. реабилитирован;
- З.Б. Канцельсон – замначальника ГУЛАГа НКВД СССР, начальник Дмитлага и одновременно замначальника МВС, расстрелян в 1938 г., в 1957 г. реабилитирован;
- Л.И. Коган – начальник МВС, расстрелян в 1939 г., реабилитирован в 1956 г.

Сегодня канал является крупнейшим гидротехническим комплексом страны. Благодаря его строительству решены задачи:

- создания глубоководного водного пути, соединившего столицу с Волгой;
- обеспечения полного и бесперебойного снабжения столицы волжской водой;
- подачи в Москву-реку и ее притоки дополнительного количества воды;
- выработки электроэнергии; рекреации.

Эксплуатация канала показала, что все гидротехнические сооружения построены качественно и надолго. Оборудование шлюзов, насосных станций, заградворот изготовлено на самом современном и высоком уровне. За все время работы канала не было ни одного случая с задержкой подачи воды в Москву, обеспечена стабильная работа флота.

В 1937 г. по каналу Москва – Волга в водопроводную систему Москвы в среднем подавалось 81,7 тыс. м³ воды в сутки. В 1938 г. подача воды увеличилась и составила уже 135 тыс. м³ воды в сутки, а в водораздельный бьеф было подано более 1245 млн м³.

В навигацию 1937 г. по каналу было перевезено 894,7 тыс. тонн грузов и 443 тыс. пассажиров. В 1938 г. объем перевезенных грузов увеличился до 1342 тыс. тонн, а пассажиров – до 2168 тыс. Кроме подачи воды и обеспечения судоходства на канале вырабатывается электроэнергия. В 1938 г. выработка электроэнергии составила 117,1 млн кВт·ч, при том, что потребление электроэнергии каналом в этом году составило 181 млн кВт·ч. То есть собственные ГЭС почти полностью компенсировали затраты электроэнергии на обеспечение работы канала.

Канал является уникальным гидротехническим комплексом, не имеющим аналогов по совершенству техники и оригинальности конструкций. Размеры судоходных шлюзов выделяют его среди других речных каналов мира и по своим характеристикам приближают к морским каналам, которым он уступает лишь по глубине.

В 1937 г. специально для канала на заводе Красное Сормово было построено несколько серий современных пассажирских судов: пять судов дальнего плавания типа «Иосиф Сталин», шесть 300-местных теплоходов типа «Леваневский» и шесть небольших теплоходов типа «Громов». Были открыты туристически маршруты: «Москва-Ярославль», «Москва – Астрахань», «Москва – Ростов-на-Дону».

В 1947 г. канал Москва – Волга был переименован в честь 800-летия Москвы в канал имени Москвы. К этому времени был уже набран опыт эксплуатации канала, и началось совершенствование работы металлоконструкций, механизмов и электрооборудования.

После ввода в 1952 г. Волго-Донского судоходного канала, Москва получила выход к Белому, Балтийскому, Каспийскому, Азовскому и Черному морям и стала портом пяти морей. По каналу пошли крупнотоннажные суда грузоподъемностью до 5000 тонн, перевозящие нерудные строительные материалы, лес, зерно, овощи, нефть, уголь, различные автомобили и др. Были построены трёхпалубные и четырёхпалубные теплоходы пассажироместимостью до 400 человек, работающие на трехдневных круизных маршрутах: «Москва – Углич – Москва», «Москва – Тверь – Москва», а также на дальних круизных маршрутах до Санкт-Петербурга, Соловецких островов, Перми, Уфы и др. Появились также современные теплоходы на подводных крыльях типа «Ракета», работающие на прогулочных и пригородных маршрутах.

К сожалению, с 2005 г. рейсы «Москва – Астрахань» и «Москва – Ростов-на-Дону» отменены, а с 2006 г. прекратилось регулярное обслуживание судами на подводных крыльях типа «Ракета». Грузовые перевозки также сократились.

Вместе с тем канал по-прежнему востребован и играет важную роль в экономике Москвы и обеспечении жизнедеятельности населения. Ежегодно на водораздел подается до 1,5 км³ воды, из которых:

- до 800 млн м³ идет на водоснабжение населения и предприятий (примерно 60% всего водопотребления);
- 500 млн м³ – на санитарное обводнение рек Москвы и Яузы;
- около 150 млн м³ – на обеспечение условий судоходства.

По-прежнему по каналу перевозятся миллионы тонн грузов и миллионы пассажиров. Функционируют крупнейшие грузовые порты – Северный речной порт Москвы, Яхрома, Дмитров, Большая Волга. По каналу транспортируются строительные материалы, лес, зерно, нефть, уголь и др. Главным речным портом является Северный речной порт, введенный в эксплуатацию в 1937 г. вместе с каналом Москва – Волга. Ежегодно в порту перерабатывается более 3,5 млн тонн песчано-гравийной смеси. Все суда, заходящие в порт, оборудуются с помощью комплексной механизации, составляющей более 90%.

Важное значение имеет рекреация. После строительства канала на его берегах появились многочисленные базы отдыха, санатории и пансионаты. Все эти объекты соответствовали самым современным требованиям и были построены исключительно в интересах граждан. Сегодня многие из этих объектов утратили свое значение. Вместе с тем, канал по-прежнему является прекрасным местом отдыха для многих тысяч москвичей.



№7 (442) ИЮЛЬ 2017 г.