

УДК 94(470)"1932/1937"

DOI: 10.18384/2310-676X-2016-2-100-107

КАНАЛ ИМЕНИ МОСКВЫ КАК ФЕНОМЕН ФОРСИРОВАННОЙ ИНДУСТРИАЛИЗАЦИИ

Горлов В.Н.

*Московский государственный областной университет
105005, г. Москва, ул. Радио, д. 10А, Российская Федерация*

Аннотация. В статье рассматривается практическое решение важнейшей народнохозяйственной задачи – построение канала, соединяющего Москву-реку с рекой Волгой. В статье рассматривается история этой идеи, которая возникла ещё в XVII в. Автор изучает причины необходимости строительства канала, действия Советского правительства для быстрого построения канала, тяжелейшие условия жизни строителей канала, огромное значение построения уникального гидротехнического сооружения для Москвы и всего Советского государства.

Ключевые слова: канал, речное судоходство, водоснабжение.

MOSCOW CANAL AS A PHENOMENON OF ACCELERATED INDUSTRIALIZATION

V. Gorlov

*Moscow State Regional University
10A, Radio Street, Moscow, 105005, the Russian Federation*

Abstract. The article is dedicated to the practical solution of the major economic task – the creation of the canal connecting the Moskva River and the Volga River. The history of this idea, which arose in the 17th century, is considered. The author studies the reasons of canal construction, the Soviet government's actions aimed at its fast construction, as well as the heaviest living conditions for canal builders, and great importance of this unique hydraulic engineering construction for Moscow and the whole Soviet state.

Key words: canal, shipping, water supply.

Ещё при царе Алексее Михайловиче в 1674 г. пришли к идее соединить Москву-реку с Волгой. Позднее его сын Петр I ради изучения судовых ходов из Волги в Москву-реку плавал по рекам Сестре и Дубне. В 1722 г. Петр I поручил инженеру Вильяму Геннингу наметить место для устройства водной коммуникации от Москвы-реки или от реки Яузы до Рогачевской пристани на реке Сестре в 40 верстах от Волги. Намерения Петра I не были капризом. Были проведены тщательные рекогносцировочные изыскания, на основе которых был составлен проект. По этому проекту планировалось соорудить более 100 шлюзов между Москвой-рекой и Волгой [7]. Однако в Петровское время такое масштабное сооружение было чрезвычай-

© Горлов В.Н., 2016.

но сложной задачей в техническом отношении и этот проект отложили.

Позднее, в XIX в., когда начали строить храм Христа Спасителя, снова решили построить водный путь для доставки тяжелых грузов. Для этого планировали соединить реки Сестру и Истру, для чего устроили 33 шлюза. Однако из этой идеи ничего не вышло [11, с.159].

Бурное развитие столицы в советское время, рост её населения, огромные масштабы строительства требовали коренного решения вопроса водоснабжения города, создания технически совершенного и по возможности короткого глубоководного подхода к Москве, который позволил бы направлять в Москву грузы со всех концов европейской части СССР. Таким образом, сооружение в годы второй пятилетки канала Москва – Волга имело большое народнохозяйственное значение.

Соединение реки Москвы с Волгой судоходным каналом решало сразу три вопроса: создавая глубоководный транспортный путь, делало Москву как бы портом Балтийского, Белого и Каспийского морей, надежно, на отдаленную перспективу решало проблему водоснабжения и позволяло обводнить маловодную в черте города реку Москву. Канал, протянувшийся от Волги до Москвы, а также сооружение Перервинского и Карамышевского гидроузлов на Москве-реке и регулирование стока её верховьев являли собой яркий пример комплексного решения нескольких крупнейших водохозяйственных задач. Канал создавался как сложнейший комплекс гидросооружений. Вода идет в реку из цепочки водохранилищ, затем её «придерживают» с помощью плотин и

шлюзов, обеспечивая глубины, необходимые для судоходства.

Пленум ЦК ВКП (б) в июне 1931 г. в своей резолюции «О московском городском хозяйстве и о развитии городского хозяйства СССР» признал необходимым «коренным образом разрешить задачу обводнения Москвы-реки путем соединения её с верховьем реки Волги». Принимая решение о сооружении канала между Москвой и Волгой, ЦК партии отмечал: «Нынешнее состояние Москвы-реки с её крайне ограниченными водными ресурсами создает уже в ближайшее пятилетие угрозу как для водоснабжения Москвы, так и в особенности для судоходства» [10, с.53]. Проектные организации совместно с Госпланом и Наркомводом приступили к составлению проекта сооружения. Было предложено несколько вариантов. Дискуссия затянулась на целый год. Проект был разработан инженерами и архитекторами под руководством С.Я. Жука [6, с. 88].

В мае 1932 г. был принят Дмитровский вариант, как самый короткий и дешевый: трасса брала начало у села Иванькова и двигалась на юг мимо Дмитрова, с выходом к Москве-реке у деревни Шукино. На 36 метров, четыре раза падая в шлюзы, опускалась волжская вода за Химкинским водохранилищем, прежде чем слиться с Москвой-рекой. Канал включили в список крупных промышленных строек, особенно важных для экономики страны.

В мае 1932 г. Советское правительство утвердило проект канала, и уже летом началось строительство. Было использовано множество механизмов, транспортных средств, стройматериала-

лов. Ковровский экскаваторный завод, одесский завод имени Январского восстания и другие предприятия участвовали в поставке оборудования, материалов и аппаратуры. Здесь работало около 200 экскаваторов, сотни паровозов, мотовозов. Сложная техника использовалась при гидромеханизации – землесосы, гидромониторы [5, с. 87].

В 1934 г. фонды на оборудование и материалы для постройки канала Москва – Волга были крайне недостаточны. Глубокие выемки отдельных каналов и котлованов под сооружения достигли 25 и более метров. Объем всех земляных работ составлял около 200 млн. куб. м (на Беломорстрое всех земляных работ было до 21 млн. куб. м) [2, с. 30]. Всё это требовало применения экскаваторов и вывозки земли поездами. Не хватало и опыта в строительстве подобных сооружений: средний и младший технический персонал зачастую имел низкую квалификацию. Однако, несмотря на сложность задач и огромный объем работ, грандиозная стройка была закончена в невиданно короткий для того времени срок – 4 года 8 месяцев.

В практику гидростроительства впервые было введено много новых специальных приспособлений, конструкций. Здесь впервые в Советском Союзе началось применение автоматики и телемеханики на шлюзах и гидроэлектрических станциях. Недаром канал имени Москвы называют колыбелью отечественной автоматики и телемеханики в гидроэнергетических и судоходных сооружениях.

Всё строительство разбили на 11 участков. Русло канала лишь на протяжении 20 км шло по естественным углублениям, а 108 километров проло-

жены в искусственных насыпях и выемках. Большие участки Савеловской железной дороги и Дмитровское шоссе перенесли в сторону. Для Рижской железной дороги возвели крупнейший в Европе однопролетный мост в 120 метров у шлюза № 8. Долгое время это сооружение являлось самым большим по своему пролету в нашей стране и одним из крупнейших железобетонных арочных мостов во всем мире.

Вначале на строительстве были заняты вольнонаемные, завербованные в деревнях, бежавшие от голода крестьяне. Около тысячи завербованных рабочих жили в совершенно ужасных условиях. Сотни людей ютились в бараках. Осенью во время дождей бараки заливало водой, а сушилок не было. Рабочие, запуганные до предела, молча терпели и вряд ли могли подняться до протеста. А инженерно-технических работников, возмущавшихся положением дел, моментально увольняли.

Поскольку многие строители не обладали необходимой квалификацией, руководство стройки организовали подготовку работников всех специальностей на месте. Только в городе Дмитрове и в районах стройки работали курсы подготовки рабочих по 43 строительным специальностям. К ноябрю 1936 г. курсы окончили 28618 человек [3, с. 77].

Надо отметить, что строительство грандиозного проекта проходило без единого иностранного специалиста. Важно напомнить, что Волховская и Днепровская гидроэлектростанции возводились с использованием только зарубежного строительного оборудования. На канале Москва – Волга впервые в крупных масштабах применялась почти исключительно советская

техника. Сложное оборудование и механизмы отвечали высокому техническому уровню и в течение десятилетий работают вполне надежно.

Недостаток технических средств на Москваволгастрое восполняли избытком рабочих рук. Начиная с 1933 г., стали активно перебрасывать этапы зэков с Беломорканала. Слово «заключенный» заменили иным спецтермином – «каналоармеец». С окончанием строительства Беломорканала заключенных перемещали в Московскую область. Строительство канала Москва – Волга превращалась в великую стройку коммунизма. И. В. Сталин трижды лично инспектировал сооружения канала Москва – Волга. Почётными руководителями Дмитровского лагеря были шеф ОГПУ-НКВД Г. Ягода и начальник Гулага М. Берман. Дмитровский лагерь в несколько раз превосходил Беломорстрой. С сентября 1933 г. начальником Дмитлага был старший майор госбезопасности С. Фирин, которого на Москваволгастрое знали все.

В состав каналоармейцев входили рецидивисты, контрреволюционеры, социально опасные элементы, социально вредные элементы. Процесс трудового перевоспитания заключенных тогда любили называть «перековкой». 14 духовых оркестров каждый день стимулировали трудовой энтузиазм рабочих [1]. Усердный труд на стройке поощрялся системой «зачетов»: за сверхплановую выработку начальство дополнительно вычитало дни из срока. Когда сооружение было завершено, Совнарком особым постановлением досрочно освободил «за ударную работу» 55 тысяч зэков – в основном уголовников и «бытовиков». Дмитров-

ский исправительно-трудовой лагерь стал крупнейшим в архипелаге ГУЛАГ. К 1 января 1935 г. в его списках значилось около 200 тысяч заключенных [9]. Вдоль многокилометровой земляной трассы протянулась цепочка лагерных поселков, многочисленных филиалов Дмитровлагеря – Хорошевский, Строгинский, Химкинский, Карамышевский, Сходненский. Их бараки пережили саму стройку, последние снесли в конце 50-х годов. По официальным данным, за время строительства здесь умерло 22 842 арестанта [1].

9 сентября 1935 г. ЦК ВКП (б) и СНК СССР приняли постановление «О строительстве канала Москва – Волга». В постановлении отмечались достижения строителей в освоении новой техники и выполнении производственных норм. В то же время вскрывались серьезные недостатки в строительстве, заключавшиеся в отставании по бетонным работам, слабом использовании механизации, неудовлетворительной работе транспорта [5, с. 88].

Весной 1937 г. многотысячная «трудовая армия» закончила строительство основных гидротехнических сооружений. Постановлением правительства всему коллективу строителей была объявлена благодарность. 129 человек были награждены орденами Советского Союза. За сравнительно короткий срок был выполнен огромный объем работ: для нужд строительства проложили 2 тысячи км дорог, было создано 27 новых благоустроенных поселков [4, с. 28]. От поселка Икша запланировали зону водохранилищ. При помощи Иваньковской плотины было образовано огромное водохранилище, бетонная плотина перекрывала русло Волги и вместе с земляной плотинной и

8-километровой дамбой образовывало так называемое «Московское море».

Для сравнения можно указать, что Панамский канал при длине между берегами океанов 62,5 километра (а между глубокими водами – 81,6 километра) и общем объеме земляных работ 160 миллионов кубических метров строился с 1903 по 1914 год, то есть более чем в два раза дольше [10, с. 49].

За несколько лет было воздвигнуто уникальное гидротехническое сооружение, без которого невозможно представить современную Москву. Всего в составе канала более 240 крупных сооружений, в том числе 14 земляных плотин и дамб, 3 железобетонные водосливные плотины, 8 гидроэлектростанций, 5 насосных станций, 11 судоходных шлюзов, 19 шоссежных и железнодорожных мостов [10, с. 48]. Бетонирование велось круглый год. Огромные массы бетона готовили построенные здесь же заводы, от которых тянулись транспортеры. Вот в таких условиях вершилась одна из величайших строек Советского Союза, превратившая столицу в порт пяти морей.

Канал Москва – Волга является прекрасным образцом сталинского классицизма. К его архитектурному решению были привлечены многие советские зодчие. Комплекс в целом отличается простота и монументальность форм, единство пропорций, четкость композиции. Сооружения канала имеют башенки, портики, колонны, скульптуры. У города Дубна парадный вход в канал со стороны Волги украшали 15-метровые скульптуры Ленина и Сталина работы знаменитого скульптура С.Д. Меркурова, собранные из гранитных блоков.

Работы на канале были начаты в конце 1932 г. и завершены весной 1937 г. Первого мая в день международной солидарности решили провести испытание канала. Из города Горький отправилась флотилия пассажирских теплоходов в Москву, которую возглавлял флагманский лайнер «Иосиф Сталин». Эскадра прошла весь путь по каналу и 2 мая остановилась напротив Кремля [9].

Возведение в относительно короткий срок этого грандиозного гидротехнического комплекса было огромным достижением. Помимо высокой организации строительных работ, следует отметить применение оригинальных гидротехнических конструкций, впервые разработанных советскими инженерами. К их числу относятся, например, двухконсольные сегментные затворы, битумные «галюши» на крупных бетонных сооружениях, защищающие их от грунтовых вод и т.д. Основными и наиболее интересными в архитектурном отношении сооружениями на канале являются шлюзы. Канал в свое время был построен настолько мудро и грамотно, что до сих пор полностью отвечает изначально поставленным перед ним задачам: снабжение столицы чистой волжской водой и обеспечение прямого водного пути.

При сооружении канала удалось выбрать оптимальный путь, затопить минимальные территории, не нанести ущерб природе, хотя это был первый столь крупный реализованный проект. Канал пролегал по живописным местам Среднерусской возвышенности (Клинско-Дмитриевская гряда), вызвавшей необходимость перевала воды. Задача ставилась вписать во-

дную дорогу от Москвы до Волги в этот ландшафт, не повредив его природной красоты. Архитектура канала строилась как цепь сменяющихся разнообразных ансамблей, связанных единым характером архитектуры. Комплекс гидротехнических сооружений канала отличался большой силой эстетического воздействия.

Крупнейшим зданием канала Москва-Волга является Химкинский речной вокзал, являющийся неотъемлемой частью сложнейшей системы гидротехнических сооружений канала. Вокзал стал достопримечательностью Москвы. Архитектору Речного вокзала А.М. Рухлядеву удалось добиться сочетания монументальности и легкости, Над шпилем-мачтой была водружена красная звезда, одна из тех, что сияла прежде на башне Кремля.

15 июля 1937 г. началась первая навигация по каналу. Канал Москва – Волга в 1937 г. был удостоен Гран-при Парижской международной выставки. Москва-река стала полноводной после постройки канала. Волжская вода подняла уровень в реке более чем на 3 м. Москва-река стала частью великого водно-транспортного пути, соединяющего все моря европейской части Советского Союза. До постройки канала по Москве-реке шло примерно 3 проц. всех грузов. Эта доля выросла после сооружения канала в 3 раза [10, с. 54].

Соединение Москвы-реки с Волгой открыло широкие возможности судоходной связи столицы с другими районами, в том числе через Мариинскую систему и Беломоро-Балтийский путь – с северными. Главными грузами, поступающими в канал, были: нефть из Астрахани и переработанные нефтепродукты из Ярославля с

крекинг-заводов, лесоматериалы из Карелии, удобрения и металл с Камы, хлеб, рыба, овощи, торф с Волги. Канал позволил развить интенсивное пассажирское движение, организованы пассажирские линии по маршрутам Москва – Астрахань, Москва – Горький, Москва – Калинин.

Осуществление канала в 1937 г. не только соединяло Москву с пятью морями, но и решило кардинальным образом крайне важную для Москвы проблему водоснабжения. После стодневного отстоя в лесном водоёме половина взятой у Волги воды идет в московский водопровод, который получил возможность поставлять в город в 1,5 раза воды больше, чем до строительства канала. В утверждении, что мимо Кремля течет Волга, нет преувеличения. В естественном расходе воды на долю Москвы-реки приходится лишь 5 кубических метров в секунду. А 30 кубических метров в секунду – волжская вода [8].

Принятый в 1935 г. Генеральный план реконструкции столицы поставил задачу превратить Москву-реку в основную магистраль города с облицовкой берегов реки гранитом. В осуществлении этой задачи к 1939 г. реконструируется и создаётся заново 46 километров гранитных набережных (Фрунзенская, Кропоткинская, Берсеневская, Смоленская и др.) [3, с. 56].

Канал становился важнейшим стратегическим объектом. Канал Москва – Волга во многом помог преградить путь танкам группы армий «Центр» в ноябре 1941 г. На северном склоне были открыты гидротехнические сооружения (шлюзы Яхромского и Икшинского водохранилищ), что привело к тому, что лёд в Ивановском водо-

хранилище поднялся на шесть метров. Хлынувшая вода затопила пойму реки Сестры и все дороги, ведущие к Яхроме. У противника произошла заминка, так как не удалось воспользоваться короткой дорогой. Основные силы противника на этом участке оказались отрезанными от канала. Это помогло советским войскам перегруппировать силы и одержать победу. Весной 1942 г. на канале Москва-Волга опять открылась навигация [1].

В 1947 г. в честь 800-летия столицы канал Москва – Волга был переименован в канал имени Москвы. Отдельные недочеты не могут заслонить прогрессивного значения этого огромного

архитектурного комплекса. Канал является первоклассным гидротехническим сооружением, которое по своим масштабам не имело в то время себе равных в стране. Многие постройки канала наглядно демонстрируют всю плодотворность комплексного решения утилитарных, технических и идейно-художественных проблем, характерного для лучших произведений советского промышленного зодчества. Канал имени Москвы по сложности и объему работ превышает все крупнейшие гидротехнические сооружения мира и является настоящим чудом XX века, созданным советским народом.

ЛИТЕРАТУРА

1. Вечерняя Москва. 2007. 13 июля
2. Зими́на Г. Каналу Москва – Волга 40 лет // Строительство и архитектура Москвы. 1977. № 7. С. 30-31.
3. История Москвы. Т. 6. М., 1959. кн. 2. 631 с.
4. Канал Москва – Волга. Справочные данные. Дмитров. 1936. 171 с.
5. Москва: годы обновления и реконструкции. 1977. 288 с.
6. Москва: диалог путеводителей. М., 1982. 496 с.
7. Московская правда. 2002. 11 июня.
8. Московская правда. 2002. 4 июля.
9. Московский комсомолец. 26 апр.
10. Мячин И. По Москве-реке. М., 1977. 336 с.
11. Северный округ Москвы. М., 1995. 383 с.

REFERENCES

1. Vecherniyaya Moskva. 2007 [Evening Moscow. 2007]. July, 13.
2. Zimina G. Kanalu Moskva – Volga 40 let [The Moscow – Volga Canal's 40th Anniversary] // Stroitel'stvo i arkhitektura Moskvyy. 1977. no. 7. pp. 30-31.
3. Istoriya Moskvyy: v 6-ti t. T.6, kn.2: period postroeniya sotsializma (1917 g.-1941 g.) [History of Moscow: in 6 vol. Vol. 6, vol.2: the Period of Building Socialism (1917-1941)]. M., AN SSSR, 1959. 631 p.
4. Kanal Moskva–Volga (Spravochnye dannye) [The Moscow–Volga Canal (Reference Data)]. Dmitrov, NKVD, 1936. 171 p.
5. Moskva: gody obnoveniya i rekonstruktsii [Moscow: the Years of Renovation and Reconstruction]. M., Moskovskii rabochii, 1977. 288 p.
6. Moskva: dialog putevoditelei [Moscow: Dialogue of Guides]. M., Moskovskii rabochii, 1982. 496 p.
7. Moskovskaya pravda. 2002 [Moskovskaya Pravda. 2002]. June, 11.

8. Moskovskaya pravda. 2002 [Moskovskaya Pravda. 2002]. July, 4.
9. Moskovskii komsomolets [Moskovsky Komsomolets]. Apr., 26.
10. Myachin I.K. Po Moskve-reke [Down the Moskva river]. М., Moskovskii rabochii, 1977. 336 p.
11. Machul'skii E.N. Severnyi okrug Moskvyy [the North District of Moscow]. М., Entsiklopediya rossiiskikh dereven', 1995. 383 p.

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРЕ

Горлов Владимир Николаевич – доктор исторических наук, профессор кафедры истории России и Московского региона Московского государственного областного университета;

e-mail: Gorlov812@mail.ru

INFORMATION ABOUT THE AUTHOR

Gorlov, Vladimir N. – Doctor of Historical Sciences, Professor of the department of the History of Russia and Moscow Region, Moscow State Regional University;

e-mail: Gorlov812@mail.ru

БИБЛИОГРАФИЧЕСКАЯ ССЫЛКА

Горлов В.Н. Канал имени Москвы как феномен форсированной индустриализации // Вестник Московского государственного областного университета. Серия: История и политические науки. 2016. № 2. С. 100-107.

DOI: 10.18384/2310-676X-2016-2-100-107

BIBLIOGRAPHIC REFERENCE

V. Gorlov. Moscow canal as a phenomenon of accelerated industrialization // Bulletin of Moscow State Regional University. Series: History and Politic Sciences. 2016. no 2. pp. 100-107.

DOI: 10.18384/2310-676X-2016-2-100-107