

### МОСКВА - ПОРТ ПЯТИ МОРЕЙ

Связь Москвы с Волгой коротким путем была на Руси давней мечтой. Но не столько перевозкой людей и грузов был озабочен ЦК ВКП(б), когда в июле 1931 г. вынес решение срочно приступить к проекту канала Москва - Волга. Главное, что заставило спешить, - это острая необходимость обеспечить быстрорастущую Москву водой, создать ресурсы питьевой и промышленной воды. Другой задачей было соединить столицу глубоководным путем через Волгу с Каспийским морем, а через Мариинскую систему - с Балтийским и Белым. Отложенный в связи с войной проект Волго-Донского канала предполагал также связь с Черным и Азовским морями.

Рассматривался ряд возможных вариантов. В частности, открытый самотечный канал на Клин, Истру и Москву, начинав-

Водораздельный бьеф заканчивается у двухступенчатого шлюза № 7, первого на южном (Московском) склоне канала. Шлюз опускает суда с 162,0 до 144,0 м.

Строительство канала развернулось в 1933 г. Чтобы оценить, какой объем работ выполнен за четыре года, достаточно лишь некоторых сравнений. Суэцкий канал, который длиннее канала Москва - Волга всего на 36 км, строился десять лет. А Панамский, соединивший Атлантический океан с Тихим, строили около тридцати лет, хотя его длина на сорок с лишним километров меньше московского.

### СТАЛИНСКИЙ АМПИР

Работы были поручены Наркомату внутренних дел, для чего был образован Дмитлаг (Дмитровский лагерь заключенных). Строители (в основном из раскулаченных) вынули 148 млн. кубо-

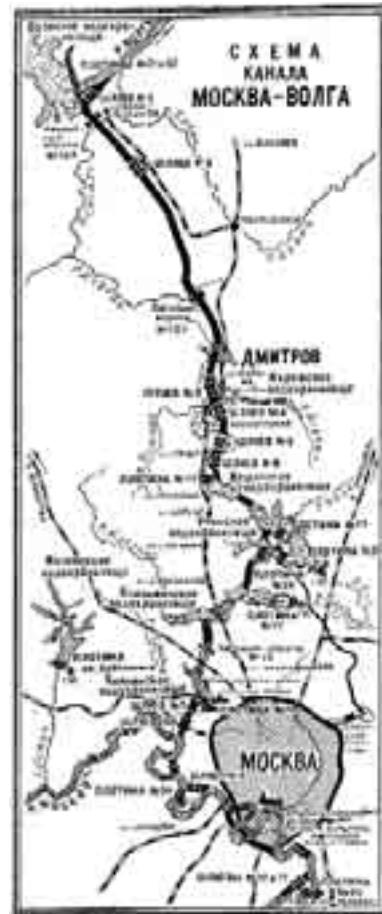
навательные знаки, путевые огни, светофоры, ограничительные огни) и плавучая (буи и электробакены). Последние и сегодня помогают ориентировке при движении судов по створам. Диапазон ходовой части створа обозначен парными электробуями - цилиндрами с трехгранной пирамидой, в которой установлен линзовый проблесковый фонарь. Огонь правого буя - красный, левого - белый.

У шлюзов заградительных ворот и паромных переправ были запретительные и разрешительные сигнальные знаки - светофоры железнодорожного типа с линзовыми цветными огнями (так называемые линзы Френеля). В тридцатые годы прошлого века все это было новейшим словом техники.

Наполнялся канал во время весеннего паводка 1937 года. Вкупе с водохранилищами он поглотил полтора миллиарда

Химкинское водохранилище, а на Москве-реке - ряд каналов-спрямлений для пропуска воды в весенние паводки. В северной части города планировался новый Северный канал. И хотя этот проект не осуществлен, одну его часть москвичи могут видеть в действии - Яузский гидроузел между Золоторожской и Сыромятинской набережными. Состоит из управляемой плотины и однокамерного шлюза, установленного на коротком судоходном отрезке. Весь облик сооружения - оформление башен шлюза, даже яблоневый сад, разбитый на искусственном острове, - напоминает в миниатюре постройки канала Москва - Волга. Это единственный реализованный фрагмент реконструкции реки Яузы.

Целиком проект предусматривал создание в черте столицы водного кольца, соединявшего Химкинское водохранили-



# КАК ВОЛГА-МАТУШКА МОСКВУ НАПОИЛА

## К 70-летию открытия канала имени Москвы

Россия, расположенная на огромном материке, издавна использовала реки, каналы, волоковые соединения для водного сообщения. Эти сооружения приводили в восхищение иноземных гостей. Германский посол Майерберг

еще в XVII веке писал: «В Москве такое изобилие всех вещей, необходимых для жизни, что ей нечего завидовать никакой стране в мире. Хотя она лежит далеко от всех морей, но благодаря множеству рек имеет торговые сношения с самыми отдаленными областями». Вышневолоцкий водный путь - «водяная коммуникация», связавшая Петербург с Москвой, - в конце XVIII века признавался крупнейшей гидротехнической системой Европы, способной в короткое российское лето пропускать огромное число судов.

метров земли и уложили три миллиона кубометров бетона. Однако с помощью одних лопат и тачек такую махину создать в короткие сроки было невозможно. На канале работало около 200 мощных экскаваторов, столько же паровозов на широкой и узкой колее, более трех тысяч автомашин, скреперов и т.д. Впервые для размыва грунта применялись гидромониторы.

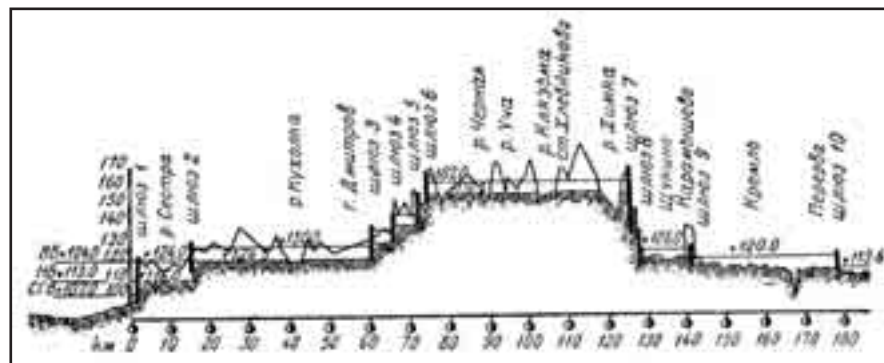
Тридцатые годы отмечены возникновением нового архитектурного стиля, который позже окрестили сталинским ампиром. Основные сооружения - плотины, шлюзы, водосбросы, мосты, электрические и насосные станции, речные вокзалы - по замыслу создателей, должны были подчеркивать «органическую связь с окружающей природой, с водными пространствами, зелеными массивами и одновременно показывать в архитектурных образах великие дела и победы социализма, новых людей, новую культуру нашей страны», - писал автор журнала «Водный транспорт» (№ 5, 1937).

Архитектурной доминантой стал речной вокзал в Химках из белого камня на гранитном цоколе (архитектор Рухлядов). У входа в канал за аванпортом Московского моря - огромные гранитные монументы Ленина и Сталина (последний в 1958 году снесли).

Безопасность плавания обеспечивали специальные обстановочные знаки, частично сохранившиеся по сей день. На канале принят смешанный тип обстановки: береговая (створы, маяки, опоз-

кубометров воды - только Московскому морю требовался миллиард сто двадцать миллионов кубических метров. К 6 апреля наполнение Московского моря закончилось, а внешние воды подмосковных рек заполнили участок водораздельного бьефа.

ще специально прорытым каналом с обводненной и реконструированной Яузой. Цель - подача грузов водным путем в северо-восточную часть столицы, создание судоходного кольца вокруг Москвы, оздоровление Яузы и, наконец, просто украшение города.



### ЗАБЫТЫЙ СЕВЕРНЫЙ КАНАЛ

В июле 1937 года основные сооружения канала Москва - Волга были завершены и сданы в эксплуатацию. Однако не все объекты огромной стройки были готовы. Даже спустя три года, 10 июля 1940 года, «Вечерняя Москва» сообщила: метростроители Замоскворецкого района закончили прокладку левого тоннеля под дном водоотводного канала.

В 1935 году, когда канал еще вовсю строился, был принят Генеральный план реконструкции Москвы. Существенное внимание в нем уделялось «обводнению» города. Так, на юго-западе столицы предполагалось создание водных массивов, по площади превышающих

Трасса канала - почти двенадцать с половиной километров - предполагалась через Старое Коптево, Сельскохозяйственную академию вдоль русла Лихоборки, Останкинские пруды, Алексеевский студенческий городок и соединялась с создаваемым водохранилищем Яузы. Сооружения северной ветви должны были включать заградительные ворота, парный, в «две нитки» шлюз и первый в СССР судоподъемник для пропуска судов в подвижной «ванне». Шлюзы, по идее, поднимали-опускали суда на 6,6 метра, а судоподъемник - на 26,4 метра.

На Яузе задумано было два шлюза, причем параллельно им предполагался «судоходный лоток» - принципиально но-

вое сооружение для быстрого пропуска судов, минуя шлюз. На трассе планировалось 16 пассажирских и шесть грузовых пристаней и новые мосты.

Срок завершения работ северной ветви канала оговаривался уклончиво. И хотя водное кольцо вокруг центра столицы могло иметь оборонное значение, международная обстановка поставила более насущные задачи, и о стройке забыли.

### СТРАТЕГИЧЕСКИЙ ОБЪЕКТ

О том, в каком режиме работали системы канала Москва - Волга летом и осенью 41-го, говорят разное, порой противоречивое. По одной версии, из опасений, что бомбардировки могут повредить плотины и затопить Москву, вода из водохранилища была спущена. По другой - для создания дополнительного рубежа на подступах к столице водохранилища были заполнены. На деле, скорее всего, уровень воды был действительно снижен, однако полностью осушить хранилища и оставить многомиллионный город без воды было невыполнимо.

Проведенная 14 и 28 сентября 1941 года III Московская военная парусная регата подтверждает, что водохранилища были в полном порядке. А в первые месяцы войны московские байдарочники и яхтсмены, не призванные в армию, патрулировали берега и акватории канала, чтобы не допустить диверсий.

Развернувшиеся вскоре бои на северном участке обороны Москвы вынудили наши войска сдерживать германское наступление по линии канала Москва - Волга от Икши до Яхромы. Опасаясь прорыва немцев по льду Московского моря, Ставка Верховного главнокомандования директивой № 004888 от 16 ноября 1941 г. приказывала: «Огнем артиллерийского дивизиона разбить лед на Московском море у Безбородово и Ново-Завидовский в районе мостовых переправ. // Организовать и провести работы инженерными частями по подрыву льда на Московском море на участке Терехово, Гаврилково».

Особенно ожесточенные бои развернулись осенью 41-го в районе Перемиловских высот под Яхромой. Наши части оборонялись против 16-й армии и 3-й танковой группы вермахта. Здесь же в начале декабря началось контрнаступление 1-й Ударной армии. Скрытно дислоцированный возле деревни Шолохово на западном берегу Клязьминского водохранилища, 5 декабря перешел в наступление танковый корпус, укомплектованный новыми танками Т-34.

Так водный рубеж выстоял, и сооружения канала Москва - Волга сыграли свою историческую роль в обороне столицы.

А после Победы берега водохранилища и канала, переименованного в честь 800-летия столицы в канал имени Москвы, стали излюбленными местами отдыха москвичей.

**Владимир ПОТРЕСОВ**

### ДВЕНАДЦАТЬ МИЛЛИАРДОВ ВЕДЕР ВОДЫ ДЛЯ КРАСНОЙ СТОЛИЦЫ

Проект предполагал, что вода из хранилища, созданного на Волге подпором Ивановской плотины (отметка 124,0 м), самотеком поступит на северный склон водораздела между реками Волгой и Московской, а затем на протяжении 64 км пятью насосными станциями при шлюзах механически будет поднята в систему связанных каналов водохранилищ с отметкой уровня воды 162,0 м. Залив одного из них, названный позже Акуловским отстойником, где «отстаиваются 12 миллиардов ведер воды» (так говорилось в книге «Канал Москва - Волга» под редакцией Льва Кассиля, выпущенной издательством «Водный транспорт» в 1938 году), и обеспечит Москву питьевой водой. По южному склону водораздела горизонт воды в канале опускается с помощью двух двухкамерных шлюзов до уровня реки Москвы у села Щукино (отметка 126,0 м).

От Волги канал идет на юг. У станции Икша трасса поворачивает на юго-восток вдоль долины реки Черной, пересекает реку Учу и, приняв направление на юго-запад, входит в долину Клязьмы, прорезая водораздел Клязьмы и реки Химки. От образованного в долине Химки водохранилища идет так называемый деривационный канал к гидростанции на Сходне, через которую сбрасывается вода для обводнения реки Москвы.

Намывная плотина с бетонной водосливной частью на Волге образует Ивановское водохранилище (площадь 327 кв. км), прозванное Московским морем, с защищенным от волнения аванпортом. Оно и обеспечивает систему водой.

Расстояние от Волги до выхода из шлюза № 6 в Икшинское водохранилище - около 80 км. Здесь, обозначенные унылым техническим термином «водораздельный бьеф», начинаются соединенные судоходными участками живописные водохранилища, образованные мелкими реками - Икшей, Учой, Клязьмой и Химкой, от которых пошли известные всем названия. Глубины здесь не менее пяти метров при ширине судоходной трассы в 75 метров.

## Участники строительства канала Москва - Волга

**Главный разработчик** - институт «Гидропроект».

**Руководитель проекта канала** - Сергей Яковлевич Жук (1892-1957), гидротехник, генерал-майор, академик АН СССР. В начале тридцатых - начальник проектного отдела одной из ранних шарга - закрытого ОКБ, располагавшегося на углу Лубянки.

**Начальник работ** - Г.Н. Мачет (приказ МВС № 160 от 30 ноября 1934 г.).

**Главный архитектор** - Иосиф Соломонович Фридлянд (приказ МВС № 221 от 20 июля 1935 г.).

**Начальник Дмитлага** - С.Г. Фирин (затем - Я.Д. Раппопорт).

**Первый начальник управления эксплуатацией ка-**

**нала** - Александр Николаевич Комаровский, выпускник МИИТ, руководитель строительства одного из участков канала, Герой Социалистического Труда.

**Первый начальник Южного порта** - Константин Александрович Пашкевич.

**Двухкамерные шлюзы канала** - проект Владимира Кринского.

**Яузский гидроузел** - проект Георгия Гольца.

**Первые начальники участков строительства:** Северный - К.И. Вейс, Центральный - И.Ф. Заикин, Хлебниковский - Г.Д. Астафьев, Южный - М.М. Кузнецов, Восточный - А.А. Данилов, Истринский - И.П. Казаков, Дмитровский - А.Г. Яковлев, Орудьевский - П.М. Головкин, Весегонский - П.П. Честных.