



**МОСКВА.
ВОЛГОСТРОЙ**



Residencia
de Estudiantes



Residencia
de Estudiantes



Residencia
de Estudiantes



Residencia
de Estudiantes



Residencia
de Estudiantes



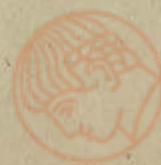
Residencia
de Estudiantes



Residencia
de Estudiantes



Residencia
de Estudiantes

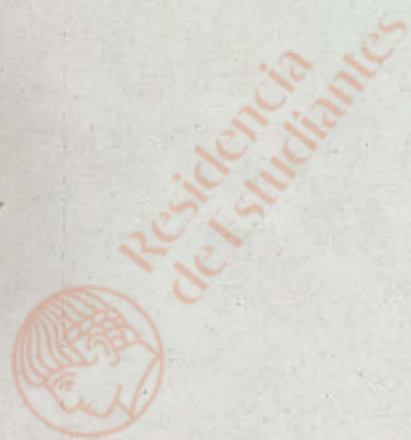
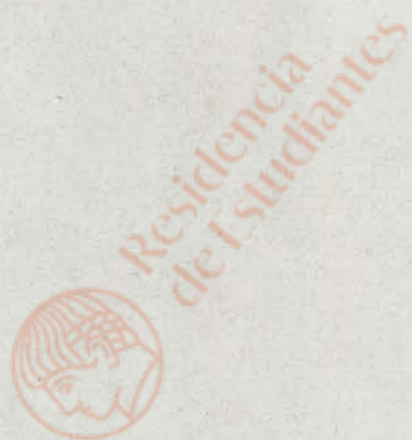
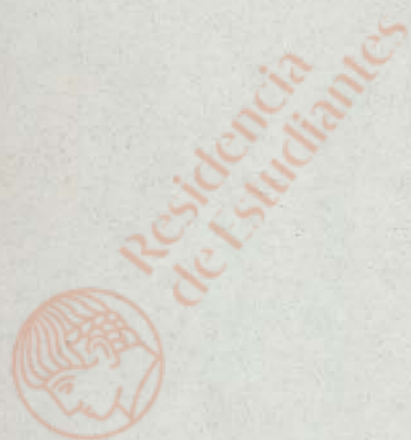
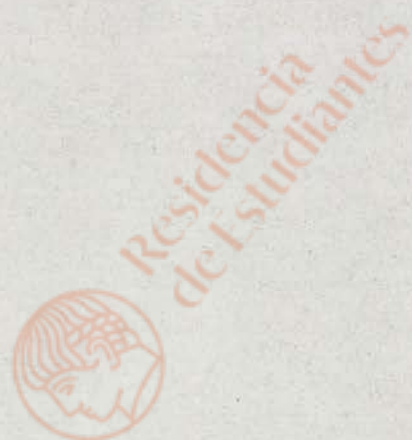
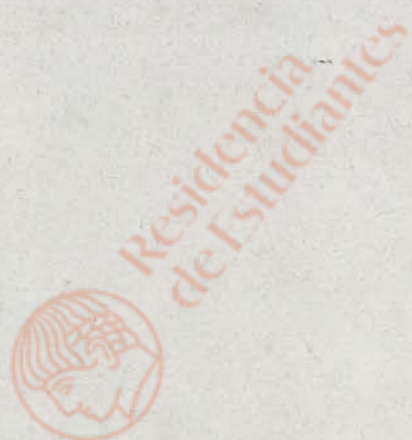
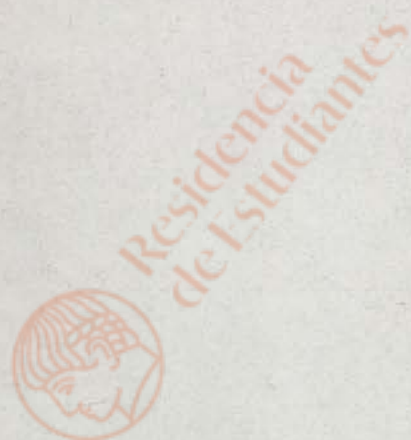


Residencia
de Estudiantes











ОГАН ПАРТНОМА, ПОСТРОЙКОМА, УПРАВЛЕНИЯ СТРОИТЕЛЬСТВА
КАНАЛА МОСКВА—ВОЛГА И ДМИТЛАГА НКВД СССР

№ 93 (422) 15 июля 1937 г. № 93 (422)

*Пламенный привет великому
организатору побед социализма,
инициатору строительства
величайшего речного канала,—
товарищу СТАЛИНУ!*

Об окончании строительства канала Москва—Волга

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

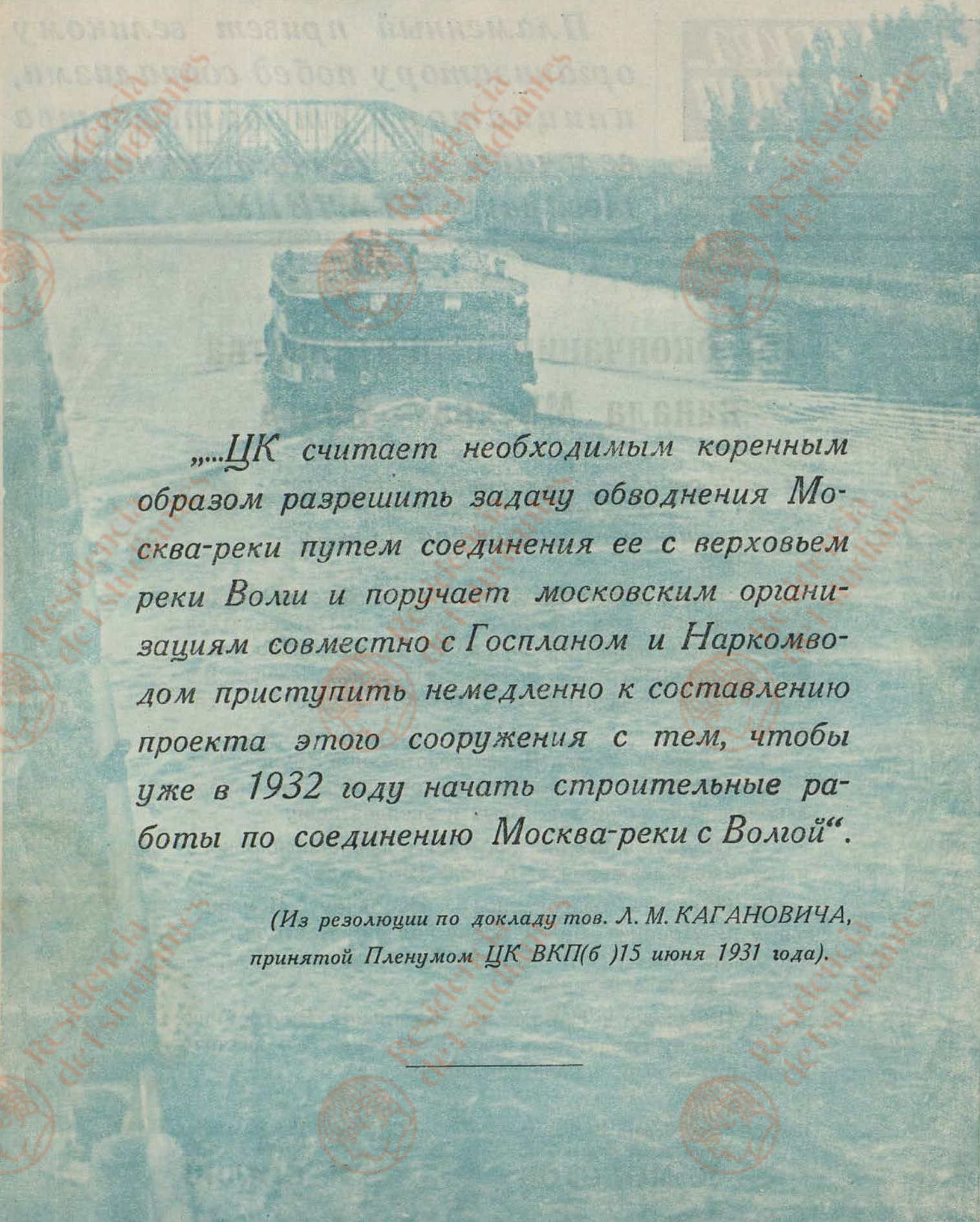
Заслушав доклад Начальника строительства канала Москва-Волга тов. Бермана М. Д. и Председателя Правительственной Комиссии по приему канала Москва—Волга тов. Гинзбурга С. З., Совет Народных Комиссаров Союза ССР и Центральный Комитет ВКП(б) постановляют:

1. Одобрить доклад Правительственной Комиссии по каналу Москва—Волга и признать строительство канала законченным, а канал готовым к эксплуатации.
2. Открыть канал Москва—Волга для пассажирского и грузового движения с 15 июля 1937 года.
3. Объявить благодарность Народному Комиссариату Внутренних Дел и всему коллективу строителей канала Москва—Волга за образцовое выполнение правительственного задания.
4. Предложить Народному Комиссару Внутренних Дел т. Ежову представить свои соображения о награждении строителей канала Москва—Волга.

Председатель Совета Народных
Комиссаров Союза ССР
В. МОЛОТОВ

Секретарь Центрального
Комитета ВКП(б)
И. СТАЛИН

4 июля 1937 года.



„...ЦК считает необходимым коренным образом разрешить задачу обводнения Москва-реки путем соединения ее с верховьем реки Воли 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 Москва-реки с Волгой“.

(Из резолюции по докладу тов. Л. М. КАГАНОВИЧА, принятой Пленумом ЦК ВКП(б) 15 июня 1931 года).

Гордость второй сталинской пятилетки

Постановление Совета Народных Комиссаров Союза ССР и Центрального Комитета ВКП(б) от 4 июля 1937 г. об открытии канала Москва—Волга для пассажирского и грузового движения с 15 июля 1937 г. выполнено. Закончив пробный период пуска и эксплуатации канала, строители передают его для постоянной эксплуатации. Одно из величайших гидротехнических сооружений нашей эпохи входит в систему водных путей Союза. Завершена грандиозная работа, начатая в сентябре 1932 г. Решение Пленума ЦК ВКП(б) от 15 июня 1931 г. о постройке канала Москва—Волга, принятое по инициативе товарища Сталина, проведено в жизнь.

Канал Москва—Волга—это величественный памятник социалистического строительства. В нем отражена прежде всего забота большевистской партии и советского правительства о насущных нуждах трудящихся, сталинское внимание к человеку. Канал дает многомиллионному населению Москвы и ее пригородов то, в чем в первую очередь нуждается человек для своего здоровья: чистую и свежую воду. Капитализм отказывал в этом трудящимся Москвы. Рабочие Москвы жили в грязи и пили зараженную воду.

Канал Москва—Волга свидетельствует о возросшей культуре, о новых запросах советского человека, который не может больше мириться с убожеством и нищенством дореволюционной культуры. Социалистическая Москва, красная столица великого государства, не может прозябать на жалкой и грязной речке. Водяные ресурсы

столицы иссякали. Со сталинской настойчивостью построено великолепное сооружение, которое будет служить советскому народу тысячелетия. Волей большевистской партии воды великой Волги-матушки, исконно русской реки, омывают древние кремлевские стены.

Москва купеческая могла мириться с жалким судоходством по Москва-реке, столетия терпела свою оторванность от больших водных магистралей. Москве социалистической это не к лицу. Несравним ни по количеству, ни по своему составу и значению нынешний поток грузов в Москву и из Москвы со старым, дореволюционным. Москве, которая стала подлинным сердцем нашей родины, нужна большая и полноводная река. И то, о чем не смели мечтать все предшествующие поколения, стало историческим фактом. Волжские воды покорно пошли к Москве, Москва-река стала крупной водной артерией.

Идея канала Москва—Волга проста. Но только гениальный ум и стальная революционная воля могли найти простое решение, разрубившее узел трудностей. Грандиозное сооружение, поразившее мир, воплощает мысль и слово товарища Сталина. В нем выражены революционный размах пролетарской революции, смелость и глубина задач, которые она ставит.

Канал вместе с тем является памятником определенного периода в социалистическом строительстве. Он говорит о победе сталинских пятилеток, о триумфе ленинской индустриализации, о полном торжестве генеральной линии ком-

мунистической партии. Канал проектировали советские инженеры на основе богатого накопленного опыта. Канал строили советские строители, выросшие и закалившиеся в социалистическом труде. Имя тов. С. Я. Жука, талантливого строителя, главного инженера, стало известно всей стране. Руководство возглавляли большевик-наркомвнудельцы тов. М. Берман и его сотрудники, овладевшие техникой. Вредительство, подбиравшееся воровски к строительству канала, разбилось о несокрушимую большевистскую волю, о бдительность верного и талантливого сталинского ученика тов. Ежова.

В гидротехнических сооружениях вода—это злой враг строителей. Она ищет микроскопических щелей, она просачивается сквозь песок и бетон. Ее побеждает и на канале Москва—Волга победила большевистская воля, большевистская техника, большевистская преданность делу. И с коварством воды стремилось просочиться на строительство вражеское неверие, потаенное вредительство, преступное посягательство на дело народа. С помощью честных советских работников, партийных и непартийных большевиков славные строители канала, вдохновляемые товарищем Сталиным, отбили все подлые происки. Прочно и несокрушимо стоит бетонная крепость канала, свидетельствуя о ничтожестве, о бессилии растоптанных врагов народа.

Канал построен прочно, быстро и в срок. Нет никакого разрыва между замыслом и исполне-

нием. В социалистическом обществе воля трудящихся—закон для строителей. Нет никаких препятствий для сооружения грандиозных предприятий, если партия и правительство решили их сооружать. Чтобы оценить все значение социалистических условий труда, любопытно сравнить строительство канала Москва—Волга с несуществующим проектом строительства большого гидротехнического сооружения в штате Небраска (США). Историю этого проекта рассказывает американский журнал «Нэйшен». Обводнение штата при помощи грандиозной плотины на р. Платте—это вопрос жизни для десятков тысяч фермеров.

Вопрос был решен положительно властями штата Небраска. Составлен проект. Найдены источники средств. Но строительство не может быть начато, так как суд штата и верховный суд США наложили запрет по жалобе частных электрических компаний. Капитал не допускает строительства. Протестуют против сооружения плотины и электростанции соседние штаты Колорадо и Уайоминг. Не соглашаются собственники участков, расположенных по верховью реки...

Как странно и дико звучит это для советского читателя, воспи-

танного на том, что в государстве рабочих и крестьян все строится и производится только в интересах трудящихся и только им принадлежит. Социалистическая революция навсегда снесла препятствия, которые классовое общество ставит на пути честного и общественно полезного труда.

Строители канала Москва—Волга не знали этих препятствий. Ничто не мешало им выполнять волю партии и правительства. Напротив, им помогала с любовью и увлечением вся страна. Заводы считали для себя делом чести выполнить в срок и добросовестно заказ строительства канала. Транспорт товарищески помогал ему. Правительство уделяло особое внимание строительству. Сталинский канал стал любимым детищем второй пятилетки. За его успехами с гордостью следили трудящиеся всех народов.

На строительстве канала Москва—Волга проявила себя великая солидарность трудящихся в социалистическом обществе. Увлекала созданная большевиками обстановка творческого труда. Строительство стало школой для многих тысяч людей, жизнь которых была бы наверно погублена в условиях капитализма. В ближайшем соседстве с многомиллионным городом, даже в черте города трудились

люди, которые считаются социаль-но опасными и для которых всюду капиталистический мир знает только тюрьмы с железными решетками.

Канал открыт. Он не только поднял волжские воды на большую высоту. Он поднял и культуру советской страны, потому что создавал новую технику гидротехнических сооружений, создавал новые кадры. Советская молодежь приходила на канал из высших технических учебных заведений, чтобы оставить его теперь зрелыми и опытными строителями. Ободренные своей победой, обласканные партией и страной, славные строители рвутся к новым завоеваниям культуры. Они хотят трудиться для своей родины, для ее счастья и мощи. Им не приходится опасаться, как строителям капиталистических стран, что они останутся без работы. В нашей молодой стране кипит творческий труд, у нас каждая честная пара рук уверена в своем завтрашнем дне.

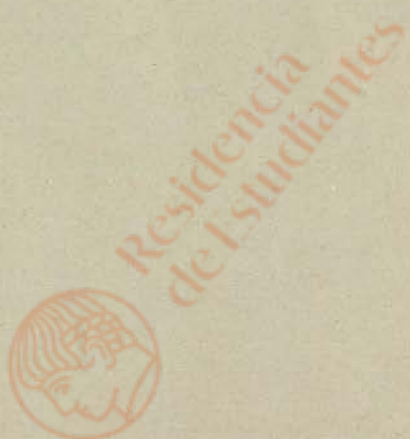
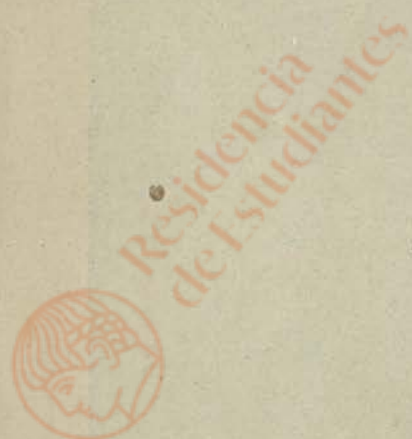
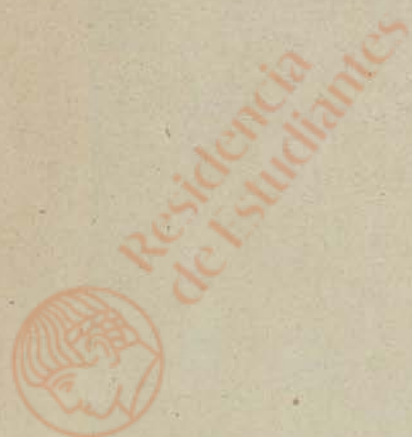
Привет работникам Наркомвнудела и всем строителям канала, которые с гордостью могут сказать: волю товарища Сталина, большевистской партии, советского правительства мы выполнили честно и в срок.

(Передовая „Правды“,
от 14 июля 1937 г.)





В. М. МОЛотов.



Партийные документы о строительстве канала Москва—Волга

За социалистическую реконструкцию Москвы и городов СССР

Из доклада тов. Л. М. КАГАНОВИЧА
на июньском пленуме ЦК ВКП(б), 1931 г.

Каждый, конечно, понимает значение водоснабжения и канализации, которые являются основными показателями благоустройства городов и их санитарно-гигиенического состояния. Мы за годы революции имеем известные достижения по этой части. Мы в три раза увеличили снабжение очищенной водой: было 8,5 млн. ведер, теперь 27 млн. ведер. Средняя норма потребления на одного человека выросла с 61 литра до 128 литров в день. Но, конечно, то положение, которое мы имеем сегодня, грозит нам очень большими опасностями, и я считаю, что вопрос о воде для Москвы является самым узким, самым острым вопросом.

...Особенно в Пролетарском и Сталинском районах, где построены новые заводы «АМО», «Шарикоподшипник», «Велострой» и где расположены Электрозавод, «Электропровод» и др.—очень остро стоит вопрос о подаче воды для нужд населения и промышленности.

...Необходимо повысить подачу воды в 1931 г. до 30 млн. ведер, а в 1932 году до 32 млн. ведер. Но увеличить водоснабжение можно лишь при наличии воды. Из среднесуточного протока воды в Москва-реке (не учитывая вешних вод) в 57—60 млн. ведер на нужды водоснабжения забирается 30—33 млн. ведер, или свыше 50% всего протока. Остальное оставляется на нужды судоходства. Как видите, при таких условиях одними текущими заплатами мы расширить водную проблему не сможем. Стоит остро вопрос об источниках воды. Наркомвод требует оставления себе минимум 30 млн. ведер. Следовательно, мы уже теперь мешаем судоходству, а судоходство имеет очень большое значение для Москвы. Мы возим помимо нефти с Волги и Оки строительные материалы в пределах Московской области, разгружая этим железнодорожный транспорт. И над вопросом об источниках водоснабжения надо серьезно подумать.

Над этим вопросом билась до революции буржуазно-купеческая, домовладельческая Московская дума, но ее мысль работала ограниченно; она коренным образом вопросов не ставила и тем более не разрешала.

...Снабжение водой на душу населения у нас недостаточное. Мы ставим перед собой задачу удвоения к 1935 году средней нормы потребления воды. Мы должны в 1935 году иметь минимум 60 млн. ведер для Москвы. Иначе говоря, если остаться при нынешних водных ресурсах Москва-реки, мы должны будем выпивать всю воду из Москва-реки, что конечно невозможно. Существовал проект постройки ряда запруд на самой Москва-реке у Можайска, за-

тем запруда на р. Истре и на реке Рузе. Так называемый запрудный вариант, строительство запруд на самой Москва-реке, на реке Истре, на реке Рузе и у Можайска—это только заплаты. При затрате 100 млн. рублей с лишним мы не получим полного разрешения проблемы и не обеспечим Москвы водой для нужд водоснабжения и в особенности для нужд судоходства.

В противовес этому плану существует план, над которым особенно много работает инженер Авдеев. После предварительного рассмотрения вопроса мы пришли к заключению, что этот проект является хотя и более трудным, но зато более широким и могущим обеспечить Москву как с точки зрения водоснабжения, так и с точки зрения судоходства.

Проект соединения с Волгой, детально еще не разработан. Но уже на комиссии политбюро ЦК, где мы выслушивали этот проект, у нас сложилось убеждение, что этот проект реальный и необходимый.

...Основная линия соединения Москва-реки с Волгой начинается у Старицы, выше Твери. Принципы соединения заключаются в том, что мы здесь идем не только путем рытья канала. Расстояние здесь около 200 километров, но тут будут использованы все естественные речки и ручьи, которые попадают в пути. Таким образом прорываемый канал будет меньше 200 км. На Волге нужно построить плотину около 40 м, т. к. Волга под Старицей ниже уровня Москва-реки. Нужно поднять здесь воду, направить ее до реки Сестры, а затем в реку Истру и Москва-реку. Мы считаем это соединение вполне реальным. Вместо того, чтобы нам тратить больше 100 млн. на запрудный вариант, который не разрешает всей проблемы, мы лучше затратим больше,—точных расчетов еще нет, по приблизительным подсчетам это должно стоить около 200 млн. рублей, потратим больше, но зато мы получим соединение Москва-реки с Волгой и большое развитие судоходства.

Соединение с Волгой означает, конечно, что те работы, которые ведутся сейчас Наркомводом по строительству Московского порта для небольшого судоходства, будут уже недостаточны. Ввиду того, что подъем уровня воды в Москва-реке даст возможность захода в Москву больших судов, транспортировки в Москву по Волге бакинской нефти и других грузов в гораздо больших размерах, чем это было до сих пор, встает вопрос о строительстве в Москве значительно большего порта, чем это предполагает сейчас Наркомвод.

Если вы учтете к тому же предстоящее осуществление Волго-Донского канала, то получается прямой выход Москвы к Черному морю.

А через Рыбинск и Мариинскую водную систему в будущем можно водным путем связаться прямо с Ленинградом, а там и к океану недалеко. Во всяком случае, при всех реальностях этих планов, мы на сегодняшний день ставим перед собой задачу в первую очередь прочного обеспечения Москвы источниками воды путем соединения Москва-реки с Волгой.

Из открытого письма МК ВКП(б) партийной организации строитель- ства канала Москва—Волга

Дорогие товарищи!

Московский Комитет ВКП(б), заслушав сообщение товарища Кагановича о результатах поездки... на участки строительства канала Москва—Волга, считает необходимым поставить в этом письме перед партийной организацией строительства ряд задач.

Вы призваны выполнить великую задачу строительства канала Москва—Волга—этого величайшего в мире и важнейшего для реконструкции Москвы сооружения, призванного коренным образом изменить лицо столицы Советского Союза.

Канал должен преобразить Москва-реку, повысить ее уровень на 3 метра, сделать ее проходимой для больших судов, сделать полноводной и судоходной такую реку, как Яуза. Через канал Москва связывается водными путями с Волжской системой, Ленинградом, Балтийским морем, а с другой стороны— с Каспийским морем и, впоследствии, с Азовским и Черным морями.

Канал, вместе с сооружением Истринской плотины, повышает водоснабжение Москвы с 44 млн. ведер в сутки почти до 200 миллионов ведер воды, из которых волжской воды будет 125 миллионов ведер. Без канала реконструируемая Москва не может существовать, так как при увеличении населения до 5 миллионов нехватает воды мелководной Москва-реки. Канал предопределяет коренную перестройку и очистных московских сооружений. Канал делает возможным дальнейшее развитие города Москвы вдоль набережных Москва-реки и Яузы, где может быть обеспечено наиболее здоровое и удобное расселение жителей пролетарской столицы.

Центральный Комитет партии и лично товарищ Сталин непосредственно с исключительным вниманием следят за стройкой канала Москва—Волга. Долг коммунистов и комсомольцев строительства канала—оправдать то высокое доверие, которое возложено на них партией и правительством.

...Роль партийной организации строительства канала в деле устранения имеющихся недостатков и обеспечения окончания строительства в срок—исключительно велика. На строительстве канала не в меньшей мере чем на любой другой стройке основными являются вопросы организации людей, воспитания работников. Партийная организация должна четко понять специфичность условий своей работы.

...Московский Комитет ВКП(б) обязывает партийную организацию строительства канала шире развернуть среди работающих политико-воспитательную и разъяснительную работу.

Партийная организация Каналстроя должна развернуть социалистическое соревнование и ударничество среди работающих по найму так, чтобы каждый из них был действительно образцом сознательного работника социалистического общества для всех работающих на канале. Необходимо усилить культурно-политическую работу среди

всех остальных работающих на канале, в особенности разъяснять значение стройки канала.

Московский Комитет ВКП(б) ставит перед коммунистами, комсомольцами и беспартийными активистами Москаналстроя боевые задачи:

— Доведения суточной выработки на земляных работах до плановой—3,2 куб. метра на человека—и не менее 6,1 млн. куб. метр. в августе.

— Подтягивания бетонных работ к выполнению не менее 80 тысяч кубометров в августе.

— Полного использования всех имеющихся средств механизации и особенно экскаваторов, с доведением их производительности до заданных норм.

— Окончания строительства Истринской плотины к XVII годовщине Октября.

— Ускорения работ по пригородным сооружениям, в первую очередь в Хлебникове, Южном районе, Перерве, Химках, Карамышеве и Пушкине.

Московский Комитет ВКП(б) выражает уверенность, что коммунисты, комсомольцы и беспартийные активисты Москаналстроя сумеют мобилизовать все свои силы на выполнение тех задач, которые поставлены Центральным Комитетом партии и лично товарищем Сталиным, и выполняют эти задачи с честью и с неменьшей успешностью, чем выполнил славный коллектив строителей Белморстроя!

Секретарь Московского
Комитета ВКП(б) **Л. М. КАГАНОВИЧ**

Август 1934 г.

О ходе строительства канала Москва—Волга и реализации постановления ЦК ВКП(б) и Совнаркома СССР

Из постановления объединенного пленума
МК и МГК ВКП(б)

Историческое решение Пленума ЦК ВКП(б) в июне 1931 г., давшее всем вопросам реконструкции городского хозяйства столицы гигантский, невиданный в истории наших городов размах, поставило как одну из важнейших задач этой реконструкции—коренное разрешение задачи водоснабжения и обводнения Москвы путем строительства канала Москва—Волга.

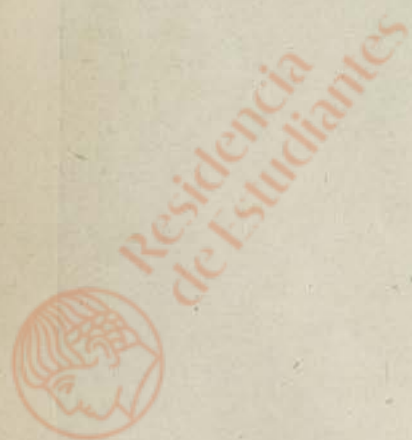
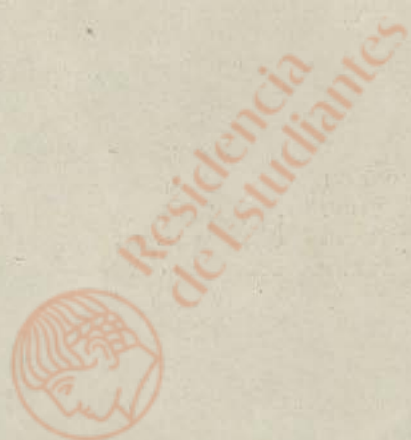
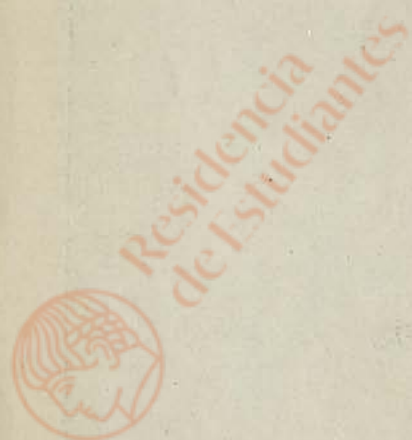
Объединенный пленум МК и МГК ВКП(б) с удовлетворением отмечает, что строительство канала Москва—Волга, осуществляемое по инициативе и под руководством товарища Сталина, успешно развернулось по всему фронту, что ход и состояние строительства обеспечивают окончание и ввод в эксплуатацию канала в установленный партией и правительством срок.

Объединенный пленум МК и МГК ВКП(б) приветствует решение ЦК ВКП(б) и СНК СССР о строительстве канала, которое вызвало в рядах московских большевиков новый подъем борьбы за успешное осуществление сталинского генерального плана реконструкции Москвы, за успешное окончание величайшего в мире речного канала.

Сооружение канала Москва—Волга является яр-



Л. М. КАГАНОВИЧ



ким выражением того, как наша партия и героический рабочий класс под руководством великого вождя трудящихся товарища Сталина с невиданным в истории размахом и смелостью ставят на службу трудящимся несметные природные богатства нашей великой страны.

Строительство канала Москва—Волга, московского метрополитена, так же как и другие грандиозные стройки нашей страны, является величайшим вкладом в здание социализма. Только наша страна, покончившая с технико-экономической отсталостью, построившая фундамент социализма, может создавать такие величественные сооружения, направленные на улучшение жизни и быта людей.

...Канал Москва—Волга, имеющий огромное экономическое и культурное значение, является замечательной лабораторией для развития технической мысли, замечательной школой для выращивания кадров строителей величайших гидросооружений нашей страны.

Пленум МК и МГК ВКП(б) отмечает, что боевая напряженная работа партийной организации Москва-волгостроя, инженерно-технического персонала под руководством НКВД и Московского Комитета ВКП(б) обеспечила серьезные успехи в ходе строительства,

результатом которых должно явиться полное окончание в 1935 году 70 сооружений канала, среди которых имеются такие крупнейшие стройки, как Перервинский шлюз и плотина, Волжская бетонная плотина, Карамышевская бетонная плотина, все плотины Учинского водохранилища, Икшанская земляная плотина, часть канала, проходящая по так называемой „Глубокой выемке“, и другие.

Объединенный пленум считает делом чести всей московской большевистской организации образцовое проведение в жизнь постановления ЦК ВКП(б) и Совнаркома СССР о строительстве канала. МК и МГК ВКП(б) требуют от коммунистов и комсомольцев строительства Москва—Волга ликвидации в кратчайший срок всех отмеченных решением ЦК и Совнаркома недостатков строительства и превращения строительства канала в примерную стройку по организации и механизации работ, по качеству, стоимости и красоте его сооружений и постановке бытового и культурного обслуживания строителей, поднятия строительства канала еще на более высокую ступень.



Из речи тов. Л. М. КАГАНОВИЧА

на торжественном заседании по случаю окончания
Истринской плотины, 11 ноября 1934 года

...Несколько слов к истории вопроса.

Проекты усиления водоснабжения гор. Москвы возникли очень давно. Еще в царские времена городская дума, сознавая недостаточность водных резервов Москва-реки, ставила этот вопрос. Но тогда ни старые инженеры, ни старые городские деятели не могли подняться выше своего класса и охватить эту проблему так, как охватил ее рабочий класс, когда вопрос водоснабжения Москвы был поставлен перед ним гигантскими темпами роста пролетарской столицы. В царское время вопрос ставился об усилении водоснабжения Москвы путем водопровода из Оки или устройства плотин на впадающих в Москва-реку речках. Когда вопрос этот стал перед нами, мы сразу поняли, что такое его разрешение — только паллиатив, только «заплатное» разрешение вопроса. Московский Комитет и Моссовет стали искать другого, более капитального решения вопроса. Тогда возникла мысль о канале. Сперва был Старицкий вариант канала Москва—Волга, самотечный, но ненадежный источник водоснабжения, а затем осуществляемый сейчас Дмитровский вариант.

Только этот вариант полностью разрешает вопрос водоснабжения и водного транспорта для Москвы, так как все предыдущие варианты были крохоборческие и решали вопрос только в масштабе ближайших лет для удовлетворения текущих нужд, а мы строим канал с перспективой на десятилетия. Не забывайте, что сейчас, при населении в 3,6 млн. человек нам нужно до 80 млн. ведер в сутки, а при выросшей столице в 5 млн. человек потребность в воде возрастает до 150—200 млн. ведер в сутки. Эту воду нам обеспечит канал Москва—Волга.

Еще и сейчас не только от специалистов, но и от многих граждан приходится слышать вопрос о том, зачем нужен такой большой канал.

ЦК партии знал, что это строительство будет много стоить, что потребуются огромные затраты сил и времени. Однако, всесторонне и чрезвычайно внимательно рассмотрев этот вопрос в перспективе десятилетий, Июньский пленум ЦК 1931 г. решил коренным образом разрешить задачу обводнения Москва-реки путем соединения ее с верховьем р. Волги и дал указания немедленно приступить к составлению проекта с тем, чтобы уже с 1932 года развернуть строительные работы. ЦК нашей партии принял проект строительства Москва—Волга, разрешающий вопрос не только водоснабжения Москвы, но превращающий Москва-реку в судоходную реку и соединяющий Москву через Волгу с Каспийским морем, через Волга—Дон (видимо, вам придется и этот канал строить)—с Черным морем, а по Мариинской системе—с Балтийским и Белым морями.

Водный транспорт долго еще, и при наличии других путей сообщения, будет оставаться самым дешевым способом перевозок. Огромное количество строительных материалов (гранита, мрамора, леса и других), от отсутствия которых Москва сейчас прямо-таки задыхается, будет идти по каналу Москва—Волга

Таким образом, огромный, неудержимый рост

столицы нашего пролетарского государства определил необходимость строительства канала Москва—Волга, который представляет собой одну из самых больших строек в нашем Союзе, далеко выходя из масштабов и Белморстроя и всех речных каналов в мире.

И вот, попутно с разрешением вопроса водоснабжения Москвы в целом, мы решили использовать и те местные водные ресурсы—в виде реки Истры,—которые в кратчайший срок могут дать эффект в смысле дополнительной подачи воды в Москву. Мы взяли как бы между делом за разрешение этой задачи, рассматривавшейся старой городской думой, как кардинальное разрешение вопроса о воде. То, что для купеческой, охотничьей Москвы было неразрешимой проблемой, мы разрешаем попутно в процессе основной нашей грандиозной работы по постройке канала Москва—Волга. И любопытно, что включение Истры в комплекс строительства Москва—Волга явилось как бы примирением двух противоречивых проектов—либо канал, либо плотина. Мы делаем и то, и другое. Истра даст 20, а может быть и все 25 млн. ведер в сутки, т. е. половину того, что сейчас получает Москва.

Вся эта ответственнейшая работа—и канал и Истринская плотина—была поручена испытанному коллективу работников НКВД, который, хорошо и в срок выполняя боевые задания партии и правительства, уже не в первый раз оправдывает это исключительное доверие.

...Я хотел бы закончить свое слово выражением уверенности, что работа у вас пойдет гораздо легче, чем на метро. Строить метро нам очень трудно—и в смысле геологических условий, и со всех точек зрения. И, однако, мы уверены, что метро будет окончен в ближайший срок. Во всяком случае, к началу 1935 года мы вас приглашаем в Москву прокатиться на нашем метро. Мы пожелали бы вам, конечно, приехать сюда на пароходе по каналу, но нам известно, что у вас пока еще имеется только небольшой кусочек канала, который вы наполнили водой и катаетесь на лодочках... (Смех).

Канал Москва—Волга и метрополитен—два родных брата, две гигантских стройки. Оба строительства имеют одну общую задачу—создание богатой, культурной, социалистической Москвы.

Московский Комитет партии и Моссовет уделяют как метро, так и строительству канала исключительное внимание, помощь и поддержку, проявляя величайшую заботу к строительству этих гигантов, призванных коренным образом изменить лицо Москвы. Оказывая помощь строительству канала, Московский Комитет и Моссовет в то же время требуют от руководства строительством устранения тех или иных недостатков и указывают пути лучшей организации работ на строительстве.

... Торжественного заседания не следовало бы омрачать такой вещью, как бухгалтерия,—но все же некоторые счета предъявить надо.

Работа у вас очень трудная. Но не забывайте,



Н. И. ЕЖОВ



Residencia
de Estudiantes



Residencia
de Estudiantes



Residencia
de Estudiantes



Residencia
de Estudiantes



Residencia
de Estudiantes



Residencia
de Estudiantes



Residencia
de Estudiantes



Residencia
de Estudiantes



Residencia
de Estudiantes

что ваша стройка зато и получает помощи от государства больше, чем любая другая стройка нашего Союза. Когда вам понадобилось много экскаваторов, вам был отдан целый экскаваторный завод. К вашей чести, после перехода его в ведение НКВД этот завод удвоил свою производительность. Вся эта удвоенная производительность идет исключительно на Москва-Волгострой, поэтому старайтесь побольше давать и поменьше требовать от государства. Не забывайте, что забота, которую ежедневно проявляет к вашей стройке тов. Сталин, обеспечивая ее нужды своим личным вниманием и помощью, в сильнейшей степени облегчает вам вашу трудную задачу и обязывает к такому напряжению всех сил, которое нужно для полной победы Москва-Волгостроя.

И еще одно я хотел вам сказать: не надо зазнаваться. Не ослепляйте себя этой первой победой. Помните, что хотя Истра—и большое дело, но в вашей гигантской работе вес ее очень невелик. Помните, что самые лучшие коллективы, когда зазнаются, терпят поражения.

Главное—не зазнаваться. История знает неоднократно случаи, когда целые организации, которые зазнавались от своих успехов, терпели поражение и гибли. Партия и тов. Сталин нас всегда учат: то, что завоевано, находится в кармане. Надо сосредоточиваться на недостатках, на неразрешенных еще задачах, мобилизовать массы на борьбу за окончание канала в срок.

Вот, пожалуй, и все.

В заключение позвольте мне выразить уверенность в том, что коллектив Москва-Волгостроя сумеет на деле, на практике разрешить эти задачи—снабжение Москвы водой, обводнение Москва-реки, связь Москвы с Волгой (а затем и с Черным морем) водным путем. Позвольте выразить уверенность в том, что Истринская плотина, за которую мы выносим вашему коллективу искреннюю товарищескую благодарность, будет первым камнем успешного сооружения всего Москанала. Разрешите передать вам сердечный привет и вместе с вами провозгласить:

Да здравствует социалистическая перестройка нашей могучей страны, нашей социалистической родины!

Да здравствует партия и советская власть, которые организовали это строительство, да здравству-

ет коллектив работников Наркомвнудела, строящий канал, который под руководством Наркомвнудела, Московского Комитета партии и Моссовета сумеет довести его до успешного конца!

Да здравствует наш организатор и полководец, ведущий нас от победы к победе—товарищ Сталин! (Бурные аплодисменты. Интернационал).

Из речи тов. Л. М. Кагановича

на торжественном заседании, посвященном
пуску метрополитена, 14 мая 1935 года

... Мы начали строительство первой очереди метро в том же 1931 году и, как видите, сегодня, успешно закончили его. Точно так же был решен вопрос со строительством канала Волга—Москва. Товарищ Сталин четко указал, что без канала и без метрополитена Москва, как многомиллионный город, не может существовать. Без достаточного количества воды и без развитого, быстрого и удобного городского транспорта Москва была бы обречена на прозябание. Строительство канала Волга—Москва—это величайшее сооружение, которое вначале даже вызывало у некоторых из-за его грандиозности сомнения в осуществимости, сейчас ведется весьма успешно. Мы не сомневаемся, что родной брат метрополитена—канал Волга—Москва—будет также успешно завершен (Аплодисменты).

У товарища Сталина много дел, он руководит всей страной. Он глубоко вникает в вопросы обороны нашей родины, в вопросы промышленности, сельского хозяйства и транспорта. Но я вам скажу на основе своего опыта, что к вопросам перестройки города Москвы, и в частности к строительству метрополитена и канала Волга—Москва, товарищ Сталин проявляет особую любовь, особую заботливость. Он вникает во все детали нашей стройки—и как устраивать тротуары, и как мостить улицы, и как перестраивать набережные, и как озеленять город и развивать парки, и как строить школы, и как строить метрополитен, канал, чтобы обеспечить высокое качество этих сооружений, своевременное успешное их окончание.



М. Д. БЕРМАН

Зам. Народного Комиссара
Внутренних Дел Союза ССР,
Начальник строительства
канала Москва—Волга.

Второй сталинский канал открыт!

Воплощена в жизнь еще одна мудрая идея вдохновителя и организатора великих побед социализма товарища Сталина: на канале Москва—Волга открывается нормальное пассажирское и грузовое движение. Это уже второй сталинский канал, второе звено исторического плана соединения советских морей внутренними глубоководными магистралями.

Первым звеном этого плана был Беломорско-Балтийский канал имени Сталина, давший возможность нашим пароходам по новому пути длиной в 228 километров попадать из Ленинграда в Белое море, не огибая Скандинавский полуостров.

Историческое решение о строительстве канала Москва—Волга было принято в 1931 году июньским пленумом ЦК ВКП(б) по докладу товарища Л. М. Кагановича. Строительство началось в сентябре 1932 года. Конкретный план строительства и освоения канала, являющегося частью плана генерального переустройства столицы и системы речных путей СССР, был намечен постановлениями Совнаркома СССР и ЦК ВКП(б) от 28 сентября 1935 года.

Таким образом, с момента начала строительства до сдачи канала в эксплуатацию прошло всего четыре года и восемь месяцев. Срок для такого грандиозного сооружения—исключительно короткий.

Канал Москва—Волга одновременно разрешает три важнейшие задачи: создан глубоководный судоходный путь, соединяющий нашу столицу с Волгой; обеспечивается полное и бесперебойное снабжение волжской питьевой водой трудящихся Москвы и растущая потребность в воде промышленных предприятий столицы; Москва-река и ее притоки получают для своего освежения и обводнения дополнительное количество воды.

Завершение строительства канала—одного из крупнейших гидротехнических сооружений в мире—триумф сталинской индустриализации, выражение технического могущества нашей страны.

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

Первым и важнейшим условием нашего успеха является то, что Центральный Комитет большевистской партии, Совет Народных Комиссаров СССР и особенно лично товарищ Сталин проявляли исключительную заботу, внимание, оказывали помощь, поддержку коллективу строителей. Коллектив чувствовал в своей практической работе энергичную помощь и заботу о стройке и со стороны товарищей Молотова, Кагановича, Ежова и Хрущева. Сталинская забота вдохновляла нас, и мы работали с максимальным подъемом и энергией.

Второе условие, обеспечившее победу строителям канала, заключается в том, что за годы исторических пятилеток, под руководством товарища Сталина, создана могучая социалистическая индустрия. Советские заводы дали нашему строительству самые сложные механизмы. На стройке работали: 171 экскаватор, 191 гидромонитор, 1.600 автомобилей, 225 паровозов, 2.113 железнодорожных платформ, 240 бетономешалок, 1.100 электровибраторов, 5.750 электромоторов и т. д. и т. д.

Третье условие победы строителей—создание нашей страной прекрасной технической интеллигенции. Молодые инженеры-эн-



тузиасты, пришедшие на канал прямо со студенческой скамьи, сумели эффективно организовать труднейшие технологические процессы, разумно сочетать труд тысяч людей с работой механизмов. Канал Москва—Волга построен исключительно советскими инженерами, советскими механизмами, из советских материалов. По всей 128-километровой трассе нового водного тракта—от Иванково до столицы—красуется марка отечественных заводов. Строители канала обошлись даже без консультации и экспертизы иностранных специалистов. Больше того—Волжская намывная плотина и Сестринские намывные дамбы могут служить неплохим образцом для иностранных специалистов.

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. Многие из них стахановским честным трудом искупили свою вину перед народом, заслужили льготы, многие бывшие преступники получили здесь путевки в жизнь.

Четвертое условие, обеспечившее успех работы, состоит в том, что канал строила вся страна. Десятки фабрик и заводов с любовью и заботой изготовляли самые сложные механизмы, агрегаты, затворы шлюзов, моторы и различные строительные материалы. Сталинский заказ для канала вы-

полняли рабочие, инженеры и техники предприятий Москвы, Ленинграда, Харькова, Краматорска, Днепропетровска, Коврова, Вольска, Урала, Новороссийска...

Пятое условие успешного завершения стройки—огромная помощь со стороны железнодорожного транспорта, возглавляемого сталинским наркомом Л. М. Кагановичем. Достаточно сказать, что на стройку завезено около миллиона вагонов цемента, железа, горючего, камня, песка, гравия, леса и других грузов.

Канал Москва—Волга — машинный канал. Он представляет сложный комплекс двухсот с лишним различных сооружений. Трасса его протекает через гряду Валдайской возвышенности, 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. Строителями канала со-

оружено 11 шлюзов, 3 железобетонных и 8 земляных плотин, 6 земляных дамб, 8 гидростанций, 7 железнодорожных и 12 шоссе-ных мостов, 2 тоннеля, пассажирский вокзал, 9 пристаней и целый ряд других сооружений.

Чтобы иметь представление об объемах строительства, надо вспомнить следующие цифры. Земляных работ произведено 151 миллион кубометров. Бетона уложено три миллиона кубометров. 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.

Сегодня у строителей канала — большой праздник. С радостью подводят они итоги исполинской стройки. С радостью и гордостью встречают новое задание партии и правительства, доверяющих сплоченному коллективу сооружать новый гигантский гидротехнический узел на Волге.



Тов. Кузнецов М. М.
Начальник Сходненского района

Строители канала горят желанием это новое задание партии, правительства, товарища Сталина выполнить еще лучше, чем даже такой колосс, как канал Москва—Волга.



С. Я. ЖУК

Главный инженер строительства
канала Москва—Волга

Замечательное сооружение Сталинской эпохи

Строительство канала Москва—Волга является вторым звеном в деле осуществления гениальной идеи вождя народов товарища Сталина о коренной реконструкции водных путей Советского Союза. Первым звеном этого исторического плана был Беломорско-Балтийский водный путь.

Канал Москва—Волга, являясь гигантской стройкой второй Сталинской пятилетки, одновременно решает три задачи: водоснабжение Москвы, обводнение Москва-реки и ее притоков внутри города и создание глубоководного пути между Москвой и Волгой.

С пуском канала Москва—Волга резко улучшается снабжение жителей Москвы водой. Если раньше на одного человека в Москве приходилось от 135 до 150 литров воды в сутки, то после сооружения канала, даже при увеличении населения Москвы до 5 миллионов человек, снабжение водой увеличивается на каждого жителя до 600 литров воды в сутки.

Такая норма водоснабжения дает возможность полностью удовлетворить бытовые и культурные потребности жителей г. Москвы и поставить Москву на один уровень с наиболее благоустроенными городами Северной Америки и Западной Европы и, во всяком случае, выше таких центров капиталистических стран, как Берлин, Рим и другие.

Доставляемая по каналу вода в Москва-реку должна увеличить расход ее с 10 до 30 кубометров в секунду и превратить Москва-реку из мелководной в глубоководную, попутно обводнив протекающие в черте города реки Лихоборку и Яузу.

Соединив столицу кратчайшим

путем с величайшей советской водной артерией—Волгой, канал сократит расстояние между Москвой и Ленинградом на 1100 километров, а от Москвы до Горького—на 110 километров.

Соединение столицы с Волгой резко увеличивает количество доставляемых водным путем грузов, среди которых преобладающее значение будут иметь строительные материалы, необходимые для реконструкции города, а также—топливо, нефть, металло-грузо-изделия, продовольствие и т. д.

Пропускная способность канала Москва—Волга позволит доставлять в Москву в одну навигацию до 15.000.000 тонн разных грузов.

Трудные условия рельефа и проходящая между Волгой и Москвой значительная возвышенность не позволили канал сделать самоотечным. Канал Москва—Волга—шлюзованный, с механической подачей воды из Волги на водораздел. Канал построен в виде лестницы, с гигантскими ступенями, ограниченными шлюзами. Шлюзы на канале предназначены для того, чтобы пропускать в них суда при переходе с более низкого уровня на более высокий и наоборот, с более высокого—на более низкий. Для перекачки воды с одной ступени на другую, на канале устроены насосные станции, которые и поднимают воды Волги на водораздел.

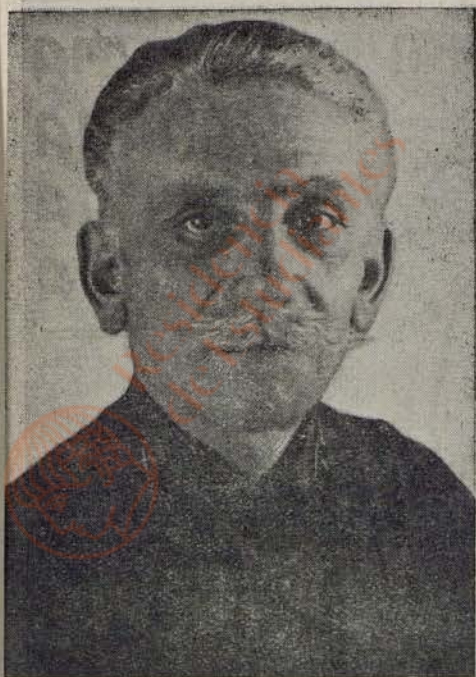
Общая краткая схема канала представляется в следующем виде. Первый участок канала состоит из волжского узла, образующего на реке Волге у деревни Иваньково огромное водохранилище, емкостью свыше 1 миллиарда 100 миллионов кубометров.



Подпираемые большой бетонной плотиной, а также земляной плотиной и дамбами воды Волги образовали здесь искусственное озеро, целое „Московское море“, которое распространяется вплоть до гор. Калинина на 120 километров по Волге.

Следующий участок канала начинается от этого искусственного озера и идет мимо гор. Дмитрова, постепенно повышаясь в виде больших горизонтальных ступеней до самой высшей точки водораздела. Длина этого участка—72 километра. На нем имеются 5 шлюзов—№№ 2, 3, 4, 5 и 6,—идущих последовательно один за другим. При каждом шлюзе имеется насосная станция, перекачивающая воду вверх. Таких станций на канале пять. Все вместе они поднимают воду на высоту 38 метров.

Водораздельный бьеф канала состоит из ряда искусственно-созданных озер или водохранилищ. На севере находится Икшанское водохранилище, ниже—Учинское, образованное Акуловской плотиной, затем Клязьминское водохранилище, образованное Пироговской плотиной. Еще ниже на юг—Химкинское водохранилище, образованное Химкинской плотиной. Все эти узлы соединены между собой каналами и образуют сплош-



Доцент П. М. Миклашевский
Консультант строительства по бетону

ной водный путь, длиной в 50 километров.

Следующий участок канала—очень короткий, длиной всего в 3 километра. Это—выход канала из Химкинского водохранилища в Москва-реку. На нем имеется 2 двухкамерных шлюза, которые спускают воду с уровня водораздельного бьефа в Москва-реку, с высоты в 36 метров.

Далее находится речной участок, идущий по Москва-реке. Начинается он от устья канала и идет мимо города Москвы до Перервы. Здесь же имеется небольшой канал, выпрямляющий Хорошевскую петлю Москва-реки и сокращающий длину пробега судов.

Кроме этих участков, имеется два других канала несудоходных—один короткий, сужающий для спуска воды, предназначенной для обводнения Москва-реки, так называемый Сходненский канал, начинающийся из Химкинского водохранилища и заканчивающийся гидроэлектростанцией, мощностью около 30.000 киловатт.

Другой водопроводный канал, берет свое начало из Акуловского водохранилища и направляется на юг к Сталинской насосной станции. Отсюда питьевая вода попадает в московский водопровод.

Водопроводный канал, берущий свое начало у дер. Листвяны из Акуловского водохранилища, имеет длину в 28 километров и на всем своем протяжении проходит в виде двух ниток. Это дает возможность бесперебойно снабжать Сталинскую станцию водой в случае необходимости ремонта одной из водопроводных ниток. В ненаселенных местностях водопроводный канал проходит в виде открытого бетонированного канала, а в местностях населенных—в закрытых железобетонных трубопроводах, каждый диаметром в 3,5 метра.

Общее количество воды, которое должно подаваться из Волги в водохранилище, составляет, в зависимости от времени года, от 60 до 80 кубометров в секунду. По мере увеличения запросов водопровода, подача воды может быть увеличена и дойти до 125 кубических метров в секунду.

Общее протяжение канала Москва—Волга составляет 128 километров. Около 20 километров канал проходит по искусственно образованным озерам, а на остальном протяжении—в искусственных выемках и насыпях.

Канал Москва—Волга обеспечивает беспрепятственное плавание самых больших волжских теплоходов, а также может пропускать большие металлические волжские баржи, грузоподъемностью до 18 тыс. тонн.

Свыше 200 искусственных сооружений построено на канале Москва—Волга. К крупнейшим из них относятся: 3 бетонных и 8 земляных плотин, 11 шлюзов, 5 насосных станций, 8 гидроэлектростанций, 7 железнодорожных и 8 больших шоссе мостов, 2 тоннеля, 7 предохранительных и заградительных ворот. Некоторые из объектов, входящих в эти 200 сооружений представляют сами по себе большое строительство. Так, например, Сталинская насосная станция определяется стоимостью в 130 миллионов рублей и представляет собой сложный водохозяйственный комбинат.

Всего на канале сделано 152.000.000 кубометров выемок и

насыпей и сверх этого еще около 50 миллионов земляных работ сделано в карьерах по добыче гравия и камня. Общее количество земляной массы, переработанной на канале, составляет 200 миллионов кубометров.

Для сравнения можно привести цифры объема таких же работ по каналам—Беломорско-Балтийскому и Панамскому. На Беломорско-Балтийском канале земляных работ было 21 миллион, бетонных—400 тысяч. По Панамскому каналу, который считается на сегодня самым большим каналом не только речным, но и морским,—земляных работ имелось 160 миллионов кубометров и 3 миллиона 800 тысяч кубометров бетонной кладки.

Таким образом, по объему выполненных работ канал Москва—Волга, во много раз превосходит Беломорско-Балтийский канал и приближается к Панамскому. В отношении своей технической сложности он, конечно, оставляет за собой и тот и другой каналы, так как разрешает не только транспортные задачи, но и водопроводные, и притом путем механического накачивания воды, при помощи насосных станций.

О размерах нашей стройки можно составить представление и



Инженер Б. М. Хургель
Зам. нач. отдела бетонных работ,
председатель общестроительного бюро ИТС

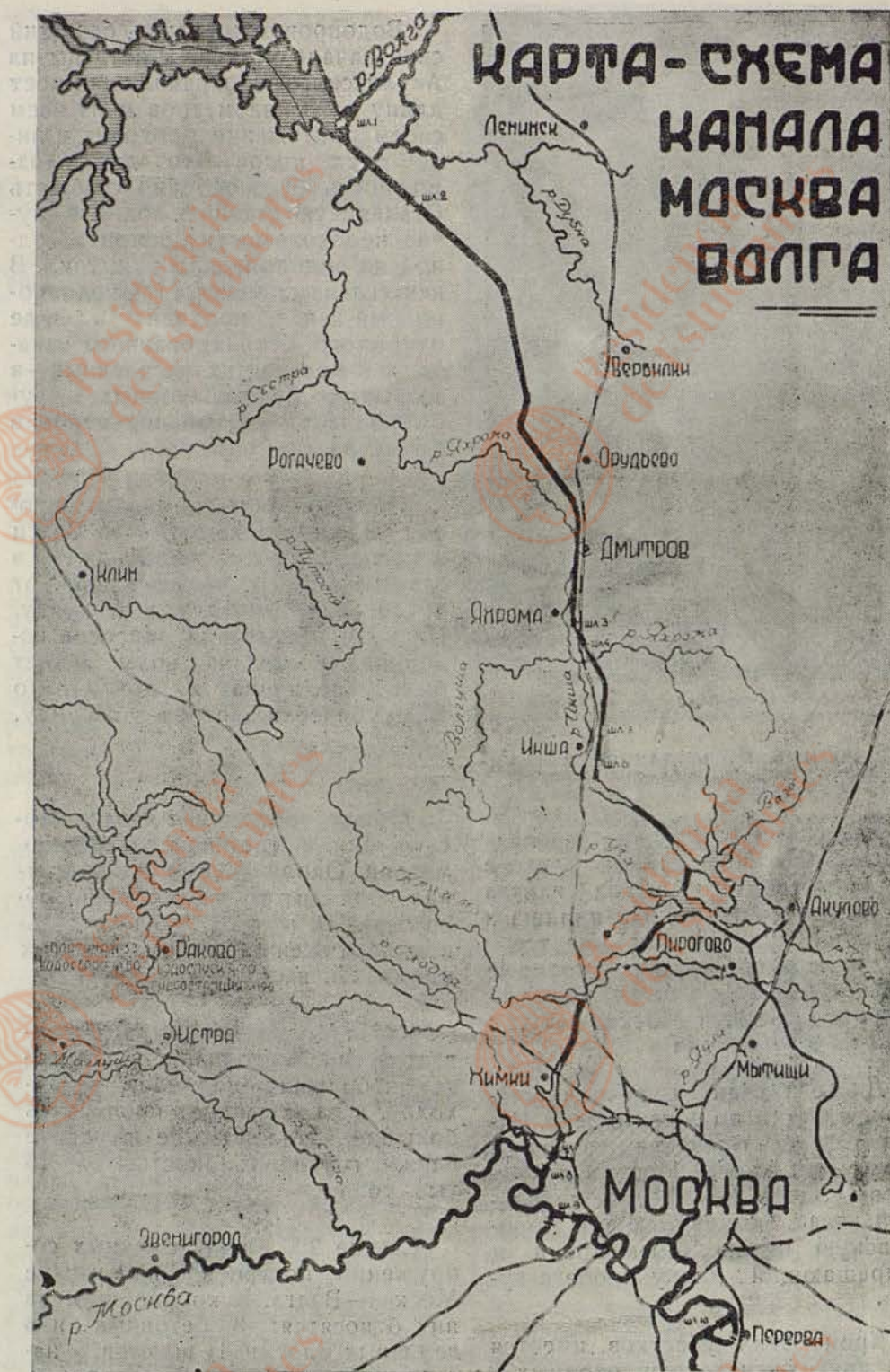
по количеству израсходованных основных материалов. Вот некоторые цифры: завезено из разных районов Союза гравия и камня около 600 тысяч вагонов, железа и чугуна—10 тысяч вагонов, горючего—10 тысяч цистерн, лесоматериалов израсходовано 180 тысяч вагонов, цемента — свыше 70 тысяч вагонов, кирпича свыше 100 миллионов штук и т. д.

Грандиозный размер канала и его сооружений поставил перед проектировщиками много трудных задач. Строители канала, инженеры и техники приложили все свои усилия и знания, чтобы дать канал, отвечающим всем последним достижениям техники. Несмотря на большие технические сложности и колоссальный объем работ, канал был выполнен в течение 4 лет и 8 месяцев. Достигнуть такой скорости постройки нам удалось прежде всего благодаря небывалому широкому применению наиболее механизированных методов производства работ. На строительстве было занято 170 экскаваторов, 150 паровозов, 225 мотовозов, 2000 платформ, было построено свыше 600 километров рельсовых путей и т. д.

Канал Москва—Волга строился под непосредственным, мудрым руководством ЦК нашей партии и Совета Народных Комиссаров Союза ССР. Лично товарищ Сталин, тов. Молотов давали указания нам, строителям, по самым разнообразным вопросам строительства. Совнарком принимал все меры к своевременному снабжению стройки огромным количеством дефицитных материалов и оборудования.

В постройке канала принимала участие вся страна. Сотни промышленных предприятий, железнодорожный и водный транспорт, обеспечивали доставку огромного количества материалов и оборудования.

Строительство канала Москва—Волга закончено. По новому водному пути плавают волжские теплоходы. Десятки буксиров тя-



нут за собой груженные баржи. Канал Москва—Волга вступает в эксплуатацию.

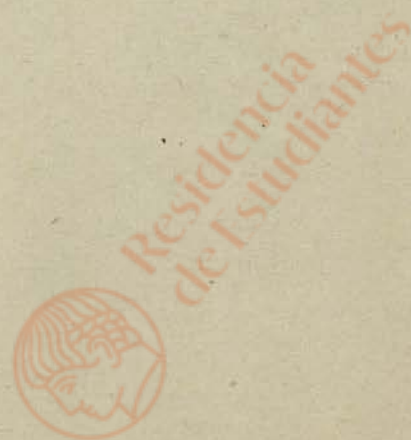
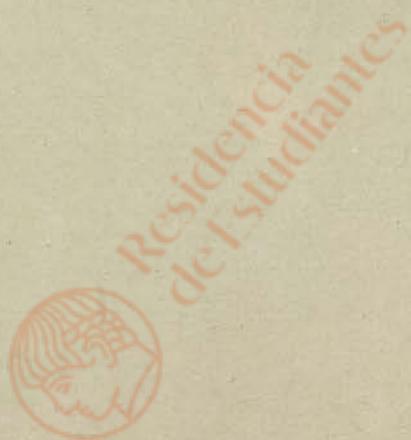
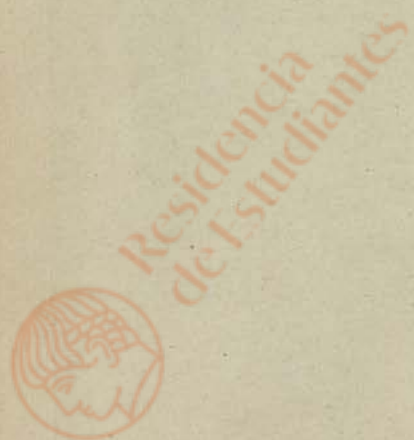
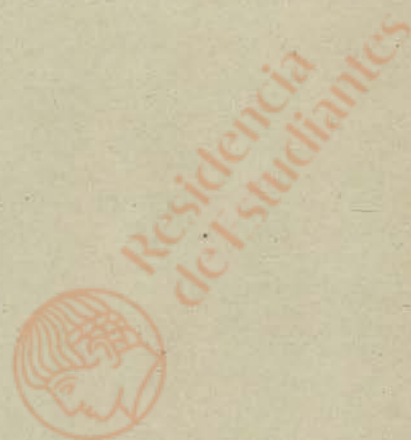
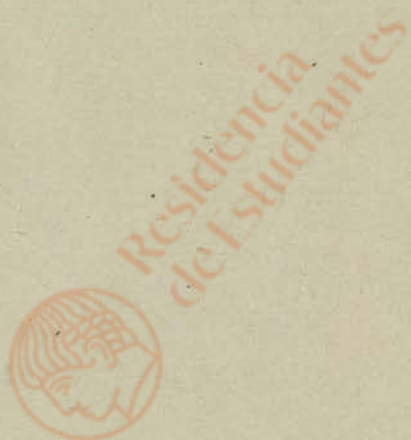
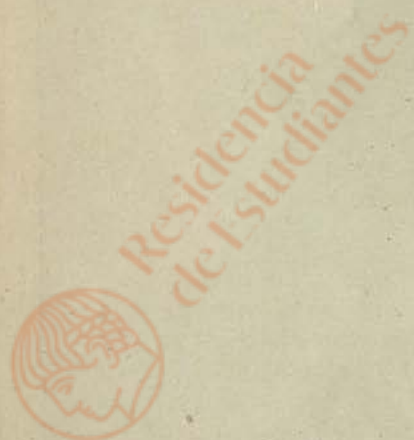
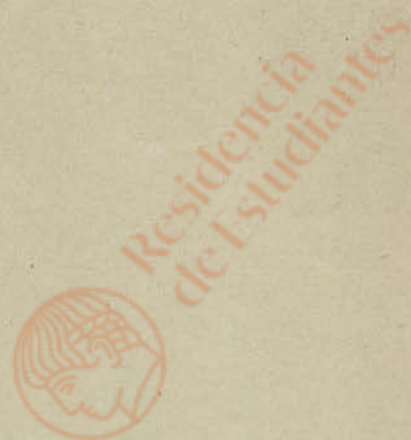
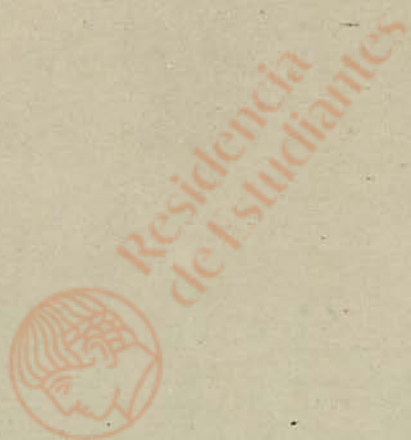
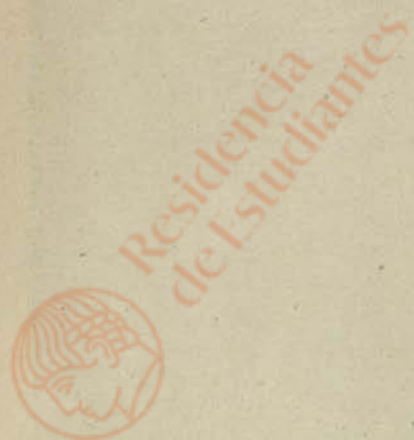
Коллектив инженеров и техников, чекисты, партийные и непартийные большевики из советских материалов, на наших отечественных заводах, без помощи со стороны иностранной техники, создали замечательное сооружение

второй пятилетки — великий сталинский канал.

Под руководством мудрой партии Ленина—Сталина и советского правительства, обогащенные грандиозным опытом, наши инженеры и техники сумеют осуществить и следующие звенья сталинского плана—водного соединения советских морей.



Н. С. ХРУЩЕВ



Инженер И. С. СЕМЕНОВ
Руководитель группы проектировщиков
при Главном инженере строительства



Выбор трассы канала

15 июня 1931 года Пленум ЦК ВКП(б) по инициативе товарища Сталина принял историческое решение:

...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 году начать строительные работы по соединению Москва-реки с Волгой.

Эта историческая задача, поставленная ленинско-сталинским Центральным комитетом успешно выполнена. Строительство величайшего в мире речного канала завершено. Сегодня канал вступает в нормальную эксплуатацию.

Гениальная сталинская идея претворена в реальную действительность. Москва-река с Волгой соединена.

Соединением Волги с Москва-рекой разрешены три колоссальные задачи:

а) Трудящиеся г. Москвы, пригородных мест столицы и промышленные предприятия обильно обеспечиваются питьевой водой.

б) Москва-река, в пределах города, и ее притоки становятся многоводными.

в) Столица соединяется с Мариинской системой, Беломорским каналом и Ленинградом глубоко-водным путем, обеспечивающим грузовое и пассажирское движение.

После окончания строительства волжских плотин у Рыбинска и Углича и сооружения канала Волга—Дон, канал Москва—Волга соединит столицу СССР с пятью морями: Белым, Балтийским, Каспийским, Азовским и Черным. Москва станет портом пяти морей.

Гигантски сложная задача стояла перед молодым коллективом инженеров и техников при выборе направления трассы канала. В изысканиях направлений будущего канала, в горячих спорах среди инженеров, родилось три основных варианта канала: Старицкий, Шошинский и Дмитровский.

По Старицкому варианту канал брал свое начало от села Родня, расположенного на Волге, в 12 километрах от г. Старицы, Калининской области. От Волги этот самотечный канал направляется через г. Клин к г. Волоколамску с выходом в Москва-реку у села Тушино.

По Шошинскому варианту канал шел от устья реки Шоши через гор. Клин. Пересекая Октябрьскую жел. дорогу, канал выходил в Москва-реку у села Тушино.

Дмитровский вариант канала у проектировщиков родился последним. Канал по этому варианту брал свое начало от дер. Иваньково, которая была расположена (теперь перенесена) в 20 километрах вверх по течению Волги от Савелова. Канал идет через гор. Дмитров и реки: Икшу, Вязь, Учу, Клязьму, Химку и выходит в реку Москву у села Щукино.

Днем и ночью шла огромная творческая работа инженеров и техников, искавших наиболее рациональное направление трассы.

Для питания канала и подачи воды в Москву на реке Волге у деревни Черепково в 7 километрах от г. Старицы предполагалось соорудить грандиозную плотину, высотой в 40 метров. Эта плотина создала бы водохранилище объемом в 2,5 миллиарда кубометров воды. Глубина выемки земли достигала здесь 30—35 метров. Отсюда по каналу, длиной в 230 километров, вода шла бы самотеком.

Но явно неблагоприятные геологические условия берегов реки

Волги в районе г. Старицы и внушительный объем земляных работ были большим минусом для Старицкого варианта.

Интереснее Старицкого был Шошинский вариант канала. Высоко расположенная Клинско-Дмитровская гряда (на 70 метров выше уровня Волги) исключала здесь возможность подачи волжской воды самотеком. Воду намечалось подавать механическим способом, при помощи насосов.

Для того, чтобы обеспечить бесперебойную подачу воды по этому каналу, на р. Волге предполагалось построить плотину, высотой 17—18 метров и создать водохранилище. Для прохода судов по Волге так же, как и по Старицкому варианту, проектировались шлюзы.

Общая длина канала по Шошинскому варианту сокращалась до 130 километров, а глубина выемки земли уменьшалась до 18 метров. Этот вариант был значительно выгоднее.

Но упорно работая над изучением всех вариантов, мы, инженеры, пришли к выводу, что наиболее выгодным для страны является Дмитровский вариант канала.

Вдоль направления канала Волга—Дмитров—Москва вода подается насосами. Клинско-Дмитровская возвышенность вместо 70 метров, по сравнению с Шошинским вариантом, здесь уменьшается до 35—40 метров. Глубина же выемки земли уменьшается до 10—12 метров.

На историческом заседании ЦК ВКП(б) в мае 1932 года был утвержден окончательный Дмитровский вариант канала. Начались огромные изыскательские, проектные, а потом и строительные работы.

Для того, чтобы обеспечить бесперебойную подачу воды и сделать Волгу от Иванькова до г. Калинина судоходной, на Волге

возведена грандиозная бетонная плотина. Большевики пустили Волгу по новому руслу. Русло старой Волги пересекла мощная, намытая гидравлическим способом, земляная плотина.

Иваньковская бетонная плотина на Волге, перегордив волжские воды, образовала огромное водохранилище — „Московское море“, расположенное на огромной территории. Его длина — 130 километров, ширина — 12 километров. Водохранилище вмещает один миллиард сто двадцать миллионов кубометров воды.

Замечательную победу советской техники являют собою насосные станции. На каждом шлюзе они по 100 кубометров в секунду, как по лестнице, подают вверх волжскую воду.

На участке канала от Икши до Химок вода стоит на одном уровне. Вплоть до самой Москвы канал в нескольких местах прерывается рядом водохранилищ. Здесь искусственные земляные плотины перегородили долины существующих рек, задерживают их воды.

Интересным является участок канала от Химкинского водохранилища до Москва-реки. Здесь канал по двум двухкамерным шлюзам спускается вниз на 36 метров. Пароходы с самой высокой точки водораздельного бьефа, как по лестнице, спускаются в Москва-реку.

Таков Дмитровский, самый рациональный вариант канала, теперь уже осуществленный в натуре.

Если по самотечному Старицкому варианту канала расстояние

от Рыбинска до Москвы равнялось 680 километрам, а по Шошинскому — 440 километрам, то по Дмитровскому каналу это расстояние уменьшалось до 370 километров.

Сокращение протяженности канала от Волги до Москвы значительно уменьшило объемы земляных работ, а также стоимость строительства канала. Теперь канал полностью удовлетворяет все

запросы трудящихся социалистической столицы.

Величайшая стройка второй пятилетки, участниками которой нам пришлось быть, теперь завершена. Мы, советские инженеры и техники, гордимся этой новой грандиозной победой социализма, одержанной под руководством большевистской партии и вождя трудящихся товарища Сталина.

Варианты трасс канала Волга-Москва.



А. Н. КОМАРОВСКИЙ

Начальник и Главный инженер
Управления эксплуатации канала
Москва—Волга при НКВД

Эксплоатация канала

Закончено строительство одного из величайших сооружений сталинской эпохи. Смелый замысел вождя нашей партии товарища Сталина воплощен в несокрушимый бетон шлюзов и плотин, в сотни сложнейших механизмов. Канал Москва—Волга вступает в строй действующих предприятий страны социализма.

Полтора месяца воды канала и водохранилищ бороздят специально построенные пассажирские теплоходы, большие прогулочные катера и буксиры. 40 дней работают насосные станции канала, подавая воду в столицу для обводнения Москва-реки. Заканчивается монтаж Волжской, Сходненской и Карамышевской гидроэлектростанций. Начинается нормальная эксплуатация сооружений канала Москва—Волга.

Канал Москва—Волга, давая до 100 кубометров воды (8.000 ведер) в секунду, свободно обеспечивает нужды многочисленного населения столицы, увеличивает норму водопотребления до 500 литров в сутки на одного жителя. Это позволяет отменить жесткий контроль за расходом воды, дает возможность развернуть строительство новых кварталов, предприятий, водных бассейнов, уличных душей, городских фонтанов и т. д.

Волжская вода, подаваемая в Москва реку, улучшает санитарное состояние Москва-реки и Яузы. Данные анализы, произведенных строительством канала в 1936 году, показали, что в воде Москва-реки, ниже черты города, содержится 0,2—0,3 миллиграмма кислорода на один кубометр воды. По последним анализам количество кислорода в одном кубометре воды возросло до 1,6 грамма.

В настоящее время из канала Москва—Волга в Москва-реку сбрасывается 800 ведер воды в секунду. Такая подача воды увеличивает естественный проток реки

в три раза. Через несколько дней сброс воды будет равняться 1.600 ведер в секунду, что в 5 раз увеличит естественный проток воды в Москва-реке.

В дальнейшем намеченные пропуски воды из канала в Москва-реку будут производиться неравномерно, а двумя сосредоточенными сбросами в сравнительно короткий период. Это даст возможность еще более обеспечить промывку Москва-реки и озера, которое образовалось в результате сооружения новой Перервинской плотины, поднявшей уровень воды Москва-реки на 2,7 метра в черте города.

Канал Москва—Волга коренным образом улучшает судоходное движение по Москворецко-Окской системе. С пуском канала в эксплуатацию расстояние от Москвы до Ленинграда сокращается на 1.100 километров. По этому новому пути ожидается значительная часть грузопотоков и в частности камень и лес из Карелии и северных районов.

Путь от гор. Горького до Москвы по каналу Москва—Волга короче на 110 километров, чем по Москворецко-Окской системе. По этому пути также ожидается значительное количество грузов (нефть с Каспия, хлебные грузы с Нижней и Средней Волги). Более короткий пробег и технически совершенный путь привлекает внимание клиентуры. По каналу Москва—Волга возможен пропуск крупных речных судов, с большой осадкой, что недоступно для Москворецко-Окской системы.

Сейчас на канале Москва—Волга хозяевами положения являются эксплуатационники. Большинство из них — инженеры, техники, рабочие, бывшие строители.

Эксплуатация канала разделяется на следующие отрасли:



1) Эксплуатация пути и сооружений на канале, водохранилищах, на Москва-реке.

2) Эксплуатация насосных станций, с электроподстанциями и всей системой электрохозяйства.

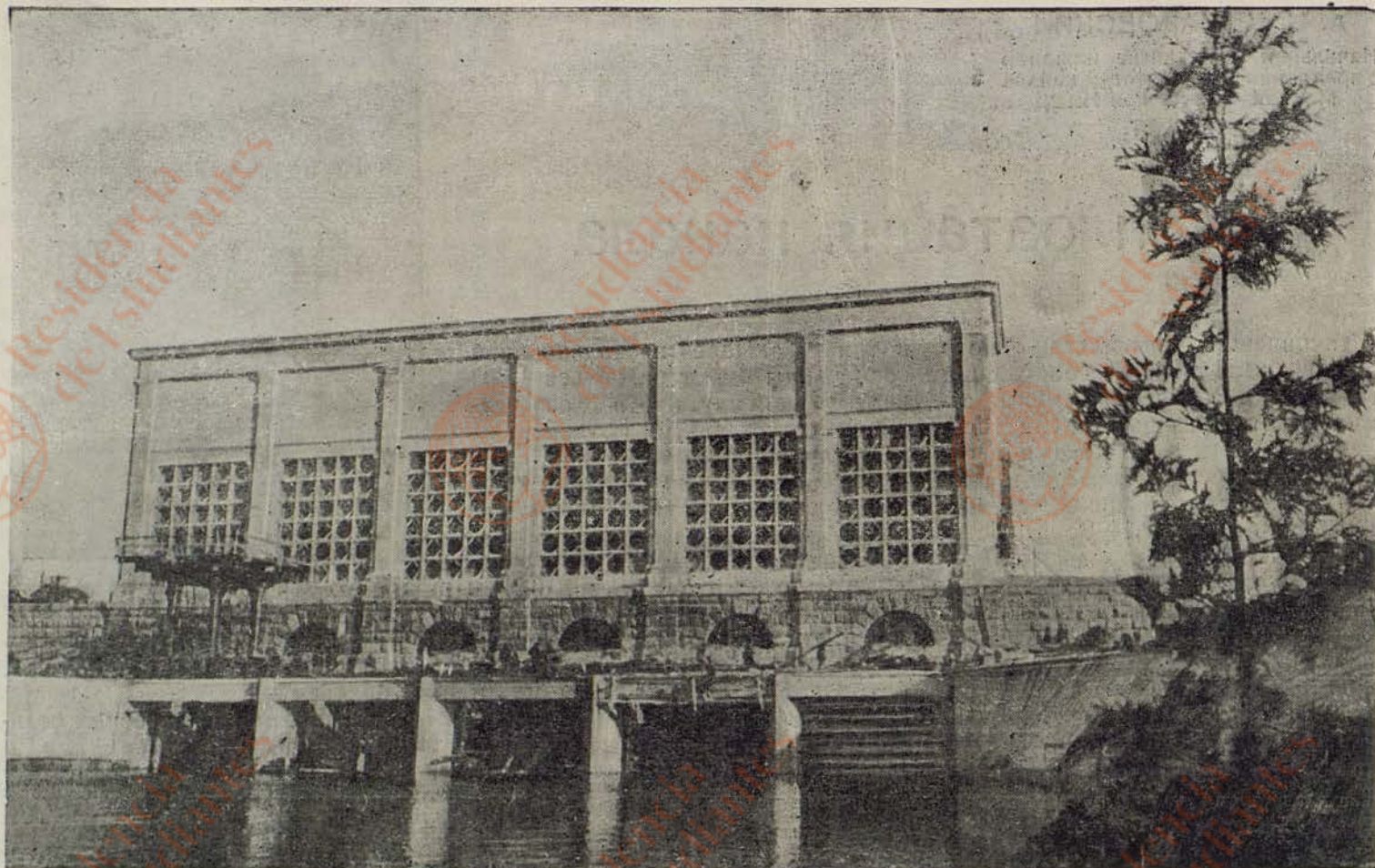
3) Эксплуатация гидростанций и их электрохозяйства.

4) Эксплуатация водопроводного канала, водоотстойного Учинского водохранилища и Сталинской насосно-очистительной станции.

5) Эксплуатация флота и пристанского хозяйства.

Вся судоходная система канала Москва—Волга разбита на 4 участка: а) Волжский, в составе Волжского шлюза, плотин, гидроэлектростанции, аванпорта и первых 11 километров канала с рядом сооружений; Центральный, в составе всей поднятой лестницы шлюзов №№ 2, 3, 4, 5, 6 с 5-ю насосными станциями и электроподстанциями, с соответствующими участками канала между шлюзами и целого ряда гидротехнических сооружений; Водораздельный, в который входит путь по каналу и водохранилищам водораздельного бьефа, с рядом заградительных ворот и другими мелкими сооружениями; Московский, в составе Химкинского узла, со шлюзами №№ 7 и 8, Карамышевского узла со шлюзом № 9, плотины на реке Москве и гидроэлектростанции, Хорошевского спрямления и Перервинского узла.

Наиболее сложными, в части эксплуатации, являются шлюзы и насосные станции с их электрохозяйством.



Насосная станция у шлюза № 3 (ст. Яхрома)

Фото Ф. Кислова

Эксплуатация шлюза делится на три службы: движенческое, механическое и электротехническое. В соответствии с этим и построен вахтенный персонал шлюза.

Ведущими лицами в каждой смене являются: вахтенный начальник шлюза, дежурный электрик у пульта управления, дежурный механик. Объединяют работу вахт начальник шлюза, старший инженер-электрик и старший инженер-механик. В каждой вахте находится от 4 до 6 матросов, в зависимости от размеров шлюза.

Вся операция работ шлюза по движению подчинена старшему диспетчеру по движению, находящемуся в управлении, который связан со всеми шлюзами селектором. Старший диспетчер регулирует движение судов в соответствии с графиком, давая распоряжения шлюзам о пропуске судов, и прочих указаний по движению.

Распоряжения насосными станциями дает старший инженер по узлу, находящийся в помещении распределительного устройства, а непосредственно за работой стан-

ции следят — начальник станции, старший сменный дежурный инженер и соответствующий штат механиков и электриков.

Работа всех насосных станций, гидростанций и всего электрохозяйства координируется у старшего энергодиспетчера, находящегося в управлении в г. Дмитрове, связанного с насосными станциями, гидростанциями и электроподстанциями специальной энергосвязью. Этот диспетчер связан селектором со всеми пунктами.

Канал имеет совершенную обстановку пути в виде зеленых, красных, ярко-желтых огней по берегам канала, щелевых створов, неоновых трубок, маяков, больших пловучих буйв на водохранилищах с ночным электроосвещением. Вся эта обстановка сделана по последнему слову электротехники (так, например, буйи автоматически зажигаются вечером и выключаются утром с помощью фото-реле, автоматическое мигание огней производится также с

помощью реле). Поддержание этой обстановки и сигнализации в порядке и уход за ними представляет также немалую задачу.

Наблюдение за берегами и ложем канала и всеми гидротехническими сооружениями составляет задачу отдела сооружений и отдела исследований и наблюдений, которые имеют ряд линейных наблюдательных партий и ведут систематическое наблюдение за поведением гидротехнических сооружений и изучают ряд явлений в работе этих сооружений.

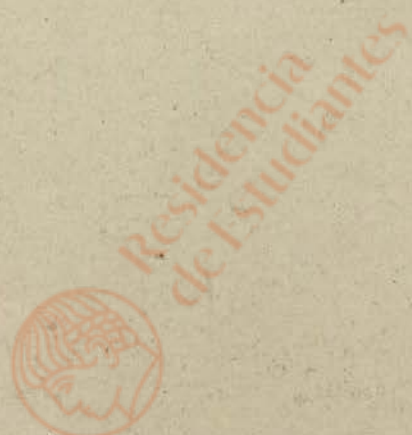
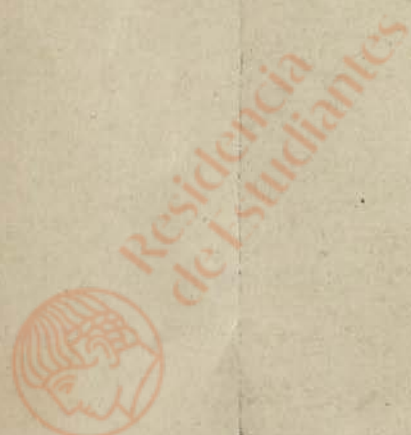
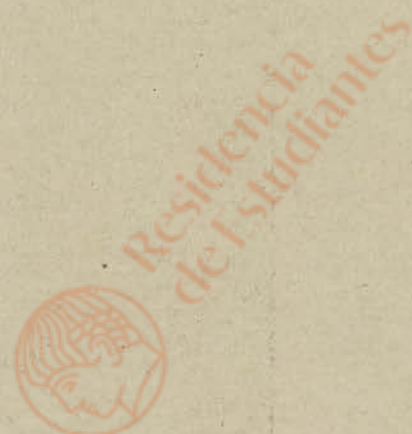
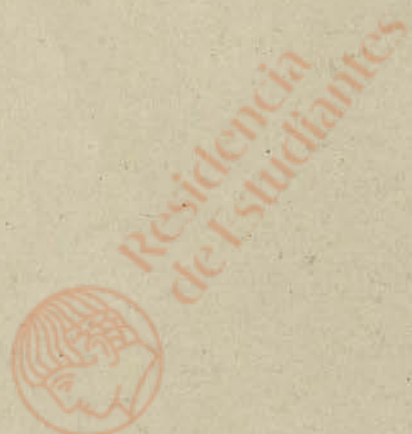
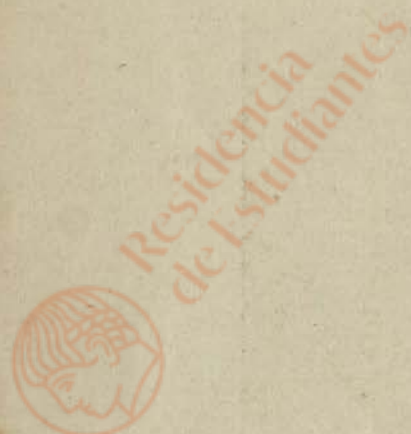
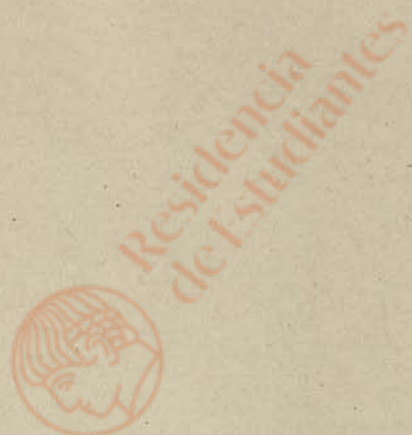
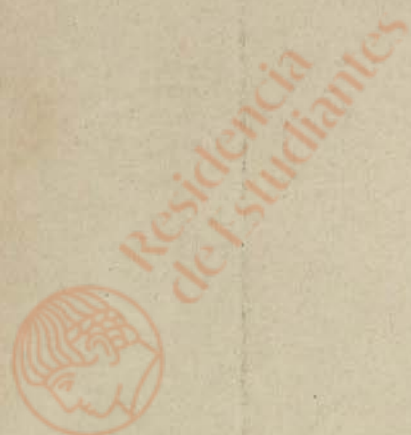
Для оповещения всех заинтересованных звеньев эксплуатации, а также для обмена опытом в работе, в Управлении эксплуатации выпускаются ежедневно информационные бюллетени.

Это оповещение и широкий обмен опытом ясны сами по себе. Ежедневно налаживая и совершенствуя формы эксплуатации нашего канала, ежедневно участвуя на опыте и ошибках, коллектив эксплуатационников надеется в ближайшее же время сделать из нашего канала образцовое транспортное предприятие.



Химкинский речной вокзал.

Фото Великжанина (Союзфото)



Головной узел канала

Четыре года шла упорная, напряженная борьба за создание сложных гидротехнических сооружений Волжского узла. Это была борьба за победу советской гидротехники за выращивание новых кадров строителей. Партийные и непартийные большевики Волжского узла, выметая нечисть, вредившую стройке, изгоняя прямых пособников врагов народа, построили замечательные головные сооружения канала.

15 с лишним миллионов кубометров земляных работ, в том числе больше восьми миллионов выемки и больше семи миллионов насыпи, 545.000 кубометров гидротехнического бетона, 5.976 тонн металло-конструкций, 397 тысяч квадратных метров крепления откосов камнем и бетонными плитами — вот цифры, характеризующие огромные объемы работ, выполненных коллективом Волжского района.

Достаточно посмотреть на основные сооружения Волжского узла, чтобы можно было представить себе все величие этих сооружений.

Бетонная и земляная плотины, левобережная 8-километровая дамба образовали грандиозное водохранилище, площадью 327 километров, с объемом воды в один миллиард сто двадцать миллионов кубических метров. Это гигантское водохранилище, названное Л. М. Кагановичем „Московским морем“, обеспечивает подачу необходимого количества воды в канал, судоходство по верхней Волге до г. Калинина и энергию для Волжской гидроэлектростанции. Для создания „Московского моря“ пришлось построить не только перечисленные сооружения, но и очистить колоссальную площадь, т. е. вырубить большие площади леса, перенести на новые места десятки деревень и даже город Корчеву.

Волжский узел состоит из 18 гидротехнических сооружений. Однокамерный шлюз № 1 у аванпорта служит для подъема и пропуска судов по реке Волге. Сейчас подъем судов Волжским узлом производится на 17,8 метра, а после осуществления постройки плотин у Рыбинска и Углича подъем судов будет производиться на 11 метров.

Старое русло Волги перерезала земляная плотина № 32, длина которой составляет по гребню 350 метров, ширина по гребню — 20 метров, наибольшая высота — 24 метра. Сейчас плотина держит напор воды в 17,8 метра.

Эта земляная плотина является большой победой советской гидротехники, ибо земляные работы здесь были выполнены путем гидронамыва и транспортировки размытого на карьерах грунта, который подавался на расстояние до 2,5 километра. Земляная плотина блестяще выдержала испытание водой и навсегда преградила путь старому течению Волги.

Построена Ивановская ГЭС № 191, мощностью 28.000 квт. Гидроэлектростанция даст годовой возврат энергии в высоковольтную сеть Мосэнерго в 89 миллионов квт-часов.

Построена красавица Волжская бетонная плотина № 21, длиной в 216 метров, высотой в 29 метров. Для сброса воды плотина имеет 8 пролетов, из них 4 двухрусных, с донными водопропускными отверстиями.

Построена левобережная дамба № 210, длиной 8 километров, шириной по гребню 10 метров и наибольшей высотой 10 метров.

Повысительная подстанция, ограждающая аванпорт с запада дамба № 211 с волноломом, ограждающая аванпорт северная дамба и правобережная площадка, канал от шлюза № 1 до аванпорта, под-



водящий и отводящий каналы к бетонной плотине и от бетонной плотины, великолепный аванпорт с восточной дамбой, пристань, тоннель-путепровод, проходящий под шлюзом, соединяющий правый и левый берега Волги, шоссейные и грунтовые дороги, — вот далеко не полный перечень построенных за это время сооружений. Линия электропередачи, здания энергетического назначения, портовое и пристанское строительство также потребовали значительного напряжения сил. Одновременно с основными сооружениями, построен городок, отвечающий всем необходимым требованиям. Кадры эксплуатационников Волжского узла канала получают отличные дома, прекрасный клуб, столовую и другие культурно-бытовые учреждения.

Грандиозные гранитные монументы Ленина и Сталина увенчают Волжский узел канала. Эти монументы, являющиеся шедевром советской скульптуры, будут рассказывать будущим векам о том, как вдохновленные великим вождем партийные и непартийные большевики-строители осуществили грандиозное сооружение сталинской эпохи.

Мы, строители, были вооружены экскаваторами, гидромеханизацией, большим парком автомашин, мощных тракторов, железнодорожным транспортом, механизированными бетонными комбинатами. Мы получали самые луч-



Гиртовый кран на Волжской бетонной плотине

Фото М. Печенко

шие марки цемента и высококачественную арматуру для производства железобетонных работ. Все это дали строителям заводы советской страны, дала советская тяжелая индустрия, созданная в результате осуществления сталинских пятилеток.

Строительство сооружений Волжского узла сопровождалось борьбой за выращивание советских, преданных делу, кадров.

На строительстве сооружений узла мы можем отметить десятки людей. Многие из них получили здесь новый колоссальный опыт, многие пришли на стройку прямо с институтской скамьи, из советских вузов. Здесь они смогли показать свои способности, вооружиться новой техникой и овладеть ею.

Коммунист-инженер тов. Скачков, построивший 8-й шлюз в Южном районе, с успехом закон-

чил также сооружение шлюза № 1. Комсомолец-инженер тов. Васнецов, показавший себя хорошим командиром производства на таком сложном сооружении, как Волжская бетонная плотина, заслужил высокую честь руководить работами на постройке монументов Ленина и Сталина. Инженер-коммунист тов. Захаров построил сложное сооружение—аварийные ворота № 104. Шлюз № 1 проектировал коммунист-инженер тов. Елецкий. Кандидат в члены ВКП(б) инженер т. Кузьменко являлся одним из руководителей бетонных работ на шлюзе № 1. Монтаж сложнейших механизмов на первом шлюзе осуществил коммунист-инженер т. Саломахин.

Большую роль в нашей победе сыграли большевики, которым было доверено большое политическое дело—руководящая работа в лагере, среди заключенных.

Здесь следует отметить бывш. начальника 2-го участка большевика-чекиста тов. Крипайтис, выдвинутого недавно на должность заместителя начальника района и начальника эксплуатации Волжского технического участка, начальника 1-го участка тов. Литвак и начальника 2-го участка т. Васильева,

Большевики Волжского района не только построили сооружения, но и создали крепкий коллектив строителей—партийных и непартийных большевиков, готовый к выполнению любой задачи на любой новой стройке, которую нам поручат партия и правительство. Этот коллектив 3 месяца тому назад получил высокую награду—Красное знамя Московского совета, знамя московских трудящихся. С этим знаменем мы сдали все сооружения Волжского узла партии и правительству.

Сила коллектива

На 20 километров в длину раскинулась трасса канала Центрального района. Начинается она за Рогачевским шоссе мостом в г. Дмитрове, проходит станцию Яхрому и кончается за Влахернским разъездом Савеловской железной дороги.

Два шлюза, две насосных станции, два водосброса, три пристани, две паромных переправы, шесть лотков, два шоссе и один железнодорожный мосты — вот краткий перечень сооружений, построенных коллективом работников Центрального района.

За 4 года в районе проделаны огромные по своим масштабам строительные работы. Произведено 13.000.000 кубометров выемки земли, возведено 4.000.000 кубометров насыпей, вскрыша карьеров и резервов составила 1.500.000 кубометров. Общий объем земляных работ по Центральному району равняется 18.000.000 кубометров. Это — всего на 3 миллиона меньше, чем вынута земли на всем Белморстрое.

На сооружениях Центрального района уложено 344.000 кубометров бетона. На собственных карьерах добыто около 500.000 кубометров гравия и булыги.

10 километров постоянных шоссе и 37 километров вторых путей Савеловской жел. дор. уложили работники района. Одновременно, в связи с постройкой нового железнодорожного моста, было перенесено 7 километров старых железнодорожных путей.

Осуществление таких огромных строительных работ и в та-

кой короткий срок было бы немыслимо без применения крупной и малой механизации. На сооружениях района работали 24 экскаватора, с помощью которых было произведено 5.500.000 кубометров земли. Большим успехом пользовалась у нас гидромеханизация. Мощные гидроустановки работали по намыву насыпей. Впервые на строительстве мы применили гидравлический транспорт грунта, вынутаго экскаваторами. С помощью гидромеханизации в районе было сделано около 2.000.000 кубометров земляных работ.

Сплоченный единой волей к победе, коллектив Центрального района успешно боролся за окончание в срок своих сооружений. В напряженной борьбе с трудностями, — а их было много, рос и закалялся наш коллектив. Молодые советские инженеры — коммунисты и комсомольцы, недавно окончившие учебные заведения, становились на ответственные командные посты. Мы повседневно ощущали поддержку партийной организации, и в этой поддержке черпали новые силы к победе.

Твердо и уверенно мы шли вперед. Не один раз рекорды стахановцев Центрального района гремели на все строительство. Так было с экскаватором „Ковровец“ № 69, на котором машинист — стахановец тов. Сахно первым дал рекордную выработку в 6.725 кубометров земли в сутки. Машинист-стахановец т. Маринин на экскаваторе „Ковровец“ № 135 добился выработки в 6.295 кубометров. Молодые экскаватор-



щики-комсомольцы тт. Балакирев и Лимонов на экскаваторе „ППГ“ № 154 дали рекордную стахановскую выработку в 4.485 кубометров.

Большая, трудная и исключительно ответственная работа была выполнена нашими монтажниками. Несмотря на нехватку квалифицированных кадров, монтажные работы были выполнены в срок и высокого качества. И здесь, как и на других работах, сыграла свою решающую роль сила коллектива, большевистская мобилизация людей на самые трудные и ответственные участки.

Многочисленные сооружения Центрального района готовы и сданы правительственной комиссии. Большой и сплоченный коллектив людей, с успехом справившийся с порученной ему задачей, уходит победителем, оставляя в полной готовности одну шестую часть сооружений сталинского канала.

Но мы не зазнаемся. Не успокаиваясь на достигнутых успехах, мы готовы и впредь по первому зову партии и правительства снова взяться за выполнение любой задачи, как-бы грандиозна и ответственна она ни была.



ЭПИЗОДЫ БОРЬБЫ ЗА КАНАЛ

Это было 6 лет тому назад. В один из суровых морозных дней, каких очень много в Карелии, на облупленном «Форде» я выехал из Медвежьей горы в Повенец.

В течение первых трех месяцев работы на Белморстрое я спал два часа в сутки. Ложился в пять, вставал в семь утра, брал двух своих заместителей и отправлялся на производство. Я тщательно знакомился с делами и людьми. Вникал и расспрашивал, учился и приказывал. Так шаг за шагом осваивал каждый метр площади, каждое сооружение, каждый участок.

Шлюз, перемычка, акведук — разве имел я раньше понятие об этих терминах. Но я работал, не жалея сил и времени. Мне хотелось увидеть конец, увидеть воду в этих высеченных из скал шлюзах. Меня сваливал плевроит, мешали желудочные приступы. Но я не признавал их. Я гнал эти болезни, как гонят врагов. Мы должны были выполнить задание партии и правительства, каких бы трудов это ни стоило.

В июне 1933 г. к нам в Повенец приехал товарищ Сталин. Перед самым въездом в село случайно лопнула покрышка у машины. Пока менялось колесо, мы прошли по селению. На улице Копейкина я показал товарищу Сталину домик, в котором жил когда-то в ссылке Михаил Иванович Калинин.

Иосиф Виссарионович подробно расспрашивал о нашей работе, интересовался нашим бытом и узнав, что у меня нет никакого образования, дружески сказал:

— Вам подучиться надо, т. Афанасьев.

Приезд любимого вождя и беседа с ним так сильно меня очаровали, что уже после прощания я долго стоял прислонившись к барьеру шлюза и всматривался

вдаль по направлению уже скрывавшегося из виду парохода.

После окончания Белморстроя меня вызвали в Дмитров. Туда я приехал с людьми и знаменем Карельского ЦИК'а, завоеванным в борьбе за канал. На совещании у начальника строительства мне выделили Хлебниковский район. Он манил технической сложностью и невиданными объемами. Одних земляных работ было здесь на 4 миллиона кубометров больше, чем на всем Белморстрое.

На Глубокой выемке работало 34 экскаватора, 52 паровоза, 200 платформ. Длина железнодорожной колеи равнялась 76 километрам...

Подмосковные грунты! Разве можно их сравнить даже со скалами Белморстроя. Против скал у нас был один рецепт: мы бурили скважины, закладывали аммонит и безжалостно рвали. Мы так освоили подрывные работы, что от нескольких удачных взрывов взлетали в воздух сотни и тысячи кубометров скал. Другое дело под Москвой. Скал здесь не было. Зато были зыбкие пльвуны. В них тонули экскаваторы. Взрывы производились только зимой. Но они лишь слегка разрыхляли верхнюю корку грунта. Кубометры доставались с чрезвычайным трудом. Правда, здесь был несравненно лучше коллектив: механик экскаваторных работ Щукин, прорабы Жилин, Скопинцев, инженер-комсомолец Сурнин, коммунист Николаев, начальник автоколонны Маковский, начальник участка Макиевский и друг. Все они показали прекрасные образцы борьбы на «Глубокой».

Летом 1934 г. Глубокую выемку посетили товарищ Сталин, товарищи Каганович, Ворошилов и покойный В. В. Куйбышев. Сейчас на том месте ярко зеленеют трехъярусные откосы, тихо плещется волжская вода в канале.



Но тогда земляные работы были еще в полном разгаре.

Добродушно прервав мой рапорт, который я отдавал сильно волнуясь, товарищ Сталин полусуто, подражая моему тону, сказал:

— Ну что-ж, показывайте, как идут дела во вверенном Вам районе...

40 минут, проведенных с дорогими гостями на „Глубокой“, надолго остались в памяти строителей Хлебниковского района, отведивших на великую честь, оказанную им, героической борьбой за досрочное окончание Глубокой выемки.

За два года на Глубокой вынуто свыше 10 миллионов кубометров грунта, проложен канал длиной в 6½ км.

Борьба за Химкинскую плотину № 29 не менее значительный по своему героизму эпизод. Мы долго искали глину, ее нужно было уложить в объеме около 200 тыс. кубометров. 1200 шурфов были заложены по всей территории района. Наконец, глина была найдена у парашютного завода. Но Моссовет сначала категорически запретил разработку в этом месте. Я поехал к председателю Моссовета. Тов. Булганин назначил комиссию с участием проф. Келдыша для обследования карьера на месте. Я умолял комиссию

разрешить нам открыть в этом месте глиняный карьер:

— Ведь, если придется экспортировать глину из Америки и то мы не остановимся,— объяснял я членам комиссии.

К нашему счастью, заключение комиссии было положительное. Мы с нетерпением ждали окончательного решения председателя Моссовета. Ждали три дня. Наконец, 30 апреля звонит мне секретарь тов. Булганина:

— Тов. Афанасьев, поздравляю с первомайским подарком, Николай Александрович только что подписал Вам разрешение на глину.

Это был действительно лучший для нас подарок.

Разработка развернулась во всю ширь. Сооружение Химкинской плотины было обеспечено глиной. Вот этого мы в Карелии никогда не имели. Там, когда нужен был, например, лес, беру десятника, выхожу из конторы и не делая пяти шагов осматриваюсь кругом и говорю:— вот тебе лес, руби сколько надо. Здесь же мы не трогали без разрешения даже высохшую сосну, растущую одиноко на пустыре.

Исключительные трудности были с забивкой железного шпунта на Химкинской плотине. Шпунт не шел, а его надо было забивать на 25-метровую глубину. Мы искали по всему Союзу соответствующего приспособления для забивки. Наконец, нашли нужный нам молот на Свирьстрое. 1500 тонн металлического шпунта было забито на Химкинской плотине № 29.

Московский речной порт. Этот самый сложный комплекс гидротехнических, энергетических и гражданских сооружений был построен коллективом Хлебниковского района в исключительно рекордные сроки. Монументальное здание вокзала построено в течение 11 месяцев.

Начальник работ порта Муценко, механик Сукин, прорабы Асушкин, Зельвинский, Тютяев, стрелок Касьян, каменотес Мыльников, штукатур Дмитрий и десятки других товарищей вложили много трудов

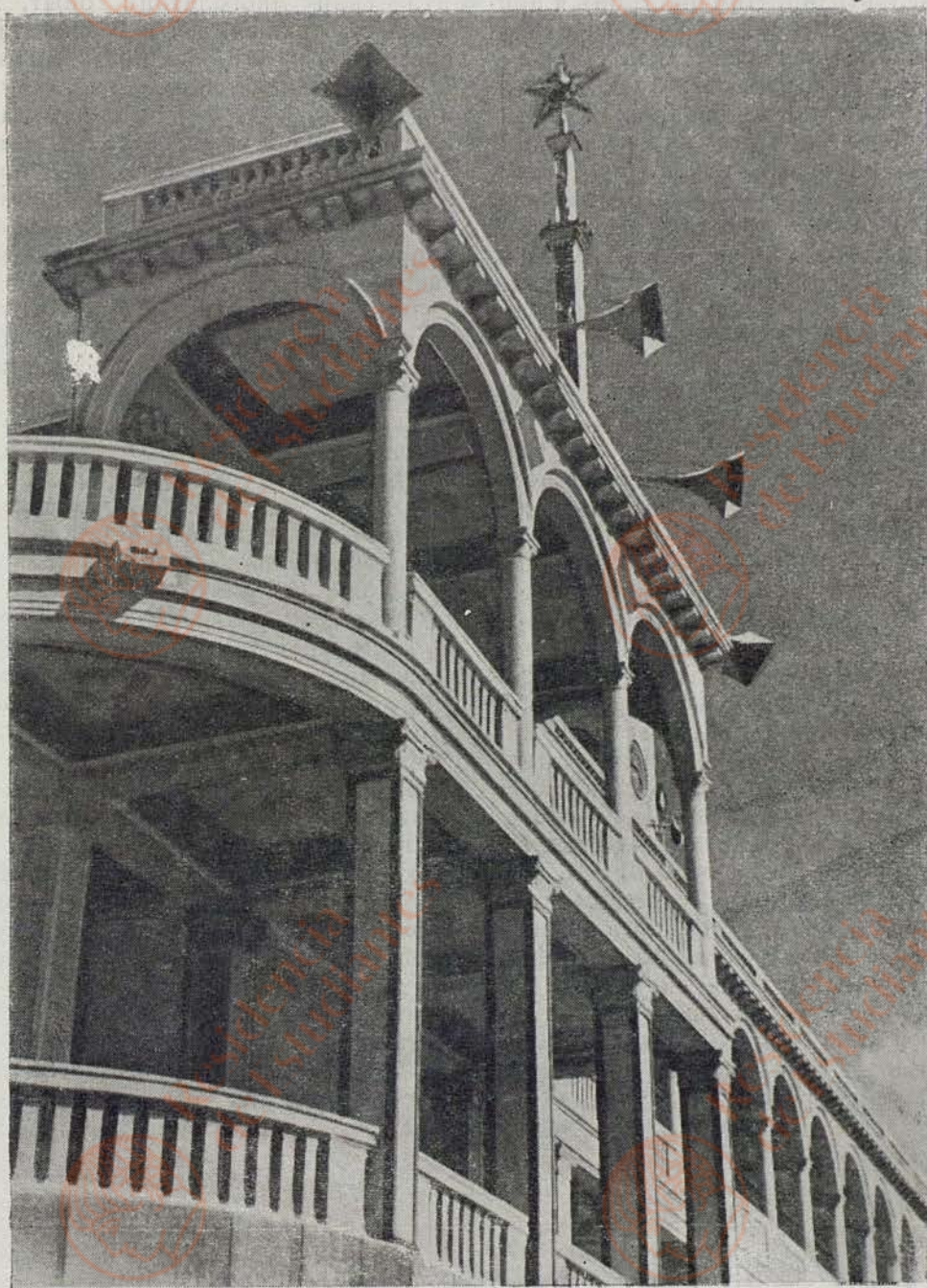
в строительство порта, самоотверженно и героически поработали.

Эти последние самые сложные работы мы осуществляли под руководством нашего сталинского наркома тов. Н. И. Ежова, который, будучи перегружен большой государственной работой, детально интересовался нашей стройкой. Николай Иванович приезжал на сооружение Химкинского речного вокзала и давал ряд ценных указаний о лучшей отделке его помещений.

Повседневную помощь и вни-

мание нашей стройке и, в частности, нашему району, оказывали Московский Комитет партии и его руководитель Никита Сергеевич Хрущев, Московский Совет и лично тов. Булганин. Они много раз бывали на нашей стройке, знали все нужды и конкретно помогали в нашей работе.

Величайшее в мире строительство с успехом завершено. В борьбе за канал выращено много замечательных инженеров и техников, до конца преданных своей родине, готовых с новой энергией взяться за любое новое задание партии и правительства.



Химкинский речной вокзал. Левое крыло здания.

Фото С. Болдырева



Инженер В. И. МАКУХО

Начальник работ
Карамышевского района

Карамышевский узел сооружений

Закончив работу по сооружению ряда гидротехнических сооружений в Средней Азии (Дальверзин, Чирчикстрой), я прибыл в апреле 1934 года на строительство канала Москва—Волга.

То было время широкого разворота проектирования и организации работ в районах. Технический отдел Южного района, коим я руководил, разрабатывал вопросы организации экскаваторных работ по шлюзам № 7, № 8, № 9 и плотине № 39. Карамышевского района еще не было, был „Карамышевский узел сооружений“, входивший административно и технически в состав Южного района строительства.

Московский комитет ВКП(б) по докладу тов. Кагановича, обехавшего всю трассу канала и детально ознакомившегося с состоянием дел на стройке канала в открытом письме к партийной организации строительства (август 1934 г.), отметил большое отставание Южного района и, в особенности, Карамышевского узла сооружений. В письме были поставлены задачи: бороться за полное использование механизмов, подтягивать бетонные работы и обязательно выполнять месячные производственные планы.

Руководство строительства утвердило проект организации экскаваторных работ по котловану шлюза № 9 и 30 августа 1934 г. выделило Карамышевский узел сооружений в самостоятельный район. Я был назначен начальником работ района.

Руководствуясь указаниями Центрального комитета и Московского комитета партии и используя свой многолетний опыт, я вплотную включился в производственную работу района. Молодые советские инженеры-коммунисты, комсомольцы и непартийные большевики тт. Хесин, Овчинников, Бакшицкий, Солдатов, Куренков, Аменицкий, Шкундин и много других являлись главной опорой и организующей силой на производстве.

У большевиков-чекистов учился я организовывать людей. Коллектив строителей района упорно боролся за освоение всех видов механизации. Экскаваторы, гидромониторы, землесосы, бетонные комбинаты—все эти многочисленные виды механизации являлись главными средствами производства строительных работ.

На сооружениях узла в широких размерах развивалось рационализаторское и изобретательское движение. Это дало возможность гидротехническим путем добывать гравий даже в зимних условиях. Разработка котлована под аварийные ворота производилась громадными землесосами, впервые на строительстве.

Уже в 1936 году все основные работы по Карамышевскому району были закончены, и весь последующий период был использован на монтажное и архитектурно-строительное оформление.

Работы по Хорошевскому спрямлению, начатые на полтора года позднее чем на остальных со-

оружениях, тоже успешно заканчиваются в ближайшее время.

Коллектив Карамышевского района капитально реконструировал и центральный аэродром. Работы полностью закончены и генерально испытаны полетом и посадкой на нем самолетов героев Арктики, завоевателей Северного полюса.

За три с половиной года коллектив Карамышевского района уложил 280 тысяч кубометров бетона, разработал свыше 8 миллионов кубометров грунта и смонтировал около 3 200 тонн металлоконструкций.

Карамышевский район—это 13 громадных сооружений: однокамерный шлюз, железобетонная плотина, гидроэлектростанция, арочный железобетонный мост, заградительные ворота и ряд других сложнейших сооружений.

Большим достижением района является то, что стоимость всех работ не превышает сметную.

Весной текущего года на Карамышевской бетонной плотине № 39 поднят подпор и 10 мая прошлюзован первый буксирный пароход „Эстафета“. На сегодняшний день в шлюзе № 9 произведено уже свыше 200 шлюзований.

Под руководством большевистской партии и нашего великого вождя, учителя и друга товарища Сталина, построено величайшее в мире гидротехническое сооружение. Канал готов к нормальной эксплуатации. Нет большего счастья—чем жить и работать в нашей, счастливой, любимой стране.





Карамышевская бетонная плотина.

Фото Ф. Кислова



Инженер Н. Д. ХОЛИН

Начальник Отдела
гидромеханизации
ГУЛАГа НКВД

Гидромеханизация на стройке канала

Товарищ Сталин говорил еще на пленуме ЦК ВКП(б) в январе 1933 года:

«В период первой пятилетки мы сумели организовать энтузиазм, пафос нового строительства и добились решающих успехов. Это очень хорошо. Но теперь этого недостаточно. Теперь это дело должны мы дополнить энтузиазмом, пафосом освоения новых заводов и новой техники, серьезным поднятием производительности труда, серьезным сокращением себестоимости.

В этом теперь главное».

Производство строительных работ во второй пятилетке, особенно в последние годы, резко отличается от производства строительных работ в первой пятилетке.

В годы первой пятилетки мы вынуждены были на наших стройках в основном ориентироваться на ручной труд. В годы второй пятилетки мы получили возможность значительно механизировать строительные работы. Мы получили возможность резко поднять производительность труда за счет вооружения нашего рабочего мощными снарядами.

Поэтому борьба строителей канала за выполнение указания товарища Сталина о поднятии производительности труда должна была вылиться в борьбу за механизацию работ, за освоение строительной техники, за освоение сложных механизмов.

Строители канала могут смело заявить, что с этой задачей они справились.

Из года в год рабочий Москва-Волгостроя вооружался механизмами, из года в год резко повышалась его производительность

труда. Сейчас просто трудно представить себе, как можно было бы выполнить такие гигантские объемы земляных работ ручным способом и как низка была бы в этом случае производительность рабочего.

Наряду с экскаваторами, на строительстве канала в широком масштабе была применена гидромеханизация. Это—совершенно новый для СССР вид механизации земляных работ. 10,5 миллиона кубометров земляных работ выполнено на стройке способом гидромеханизации в самых разнообразных природных и производственных условиях. Выемка канала, намыв насыпей, площадок, дамб, плотин, добыча песка и гравия, транспорт грунта от экскаваторов, смыв грунта с железнодорожных платформ и автомашин—все это с большим успехом делалось при помощи гидроустановок.

Водная стихия—извечный враг строителя, с помощью техники, с помощью механизмов строителями канала была превращена в послушное орудие, которое выполняло все отдельные операции земляных работ: разработку грунта, транспорт размытого грунта, его укладку и ряд других дополнительных работ (обогащение и сортировка гравия, распределение грунта по фракциям крупности при намыве плотин и т. д.).

Непрерывно движущийся поток воды, совершая все эти операции, уподобляется наиболее совершенным машинам нашего времени—конвейеру и комбайну. Человек с помощью машин (насосов, землесосов, гидромониторов) должен только направлять этот поток воды в нужное ему место и придавать этому потоку необходимую скорость для каждой отдельной операции земляных работ.

Освоив экскаваторы и гидромеханизацию в их первичной стадии, строители канала на участке земляных работ выполнили указание вождя народов об освоении новой техники.

Но сделан только первый шаг. Гидромеханизация освоена только в своей начальной стадии.

На новой стройке, которую нам поручат партия и правительство, мы должны подняться на вторую ступень освоения техники, выжать из гидромеханизации все, что она может дать.

Уже в будущем году мы, работники гидромеханизации, при условии проведения соответствующих проектно-исследовательских работ и испытаний, считаем возможным поставить перед собой задачу улучшить все полученные в 1936 году на строительстве показатели работ гидромеханизации в 4—5 раз.

Сделать в один год такой гигантский скачок—дело исключительной трудности.

Но разве трудности нас могут останавливать?

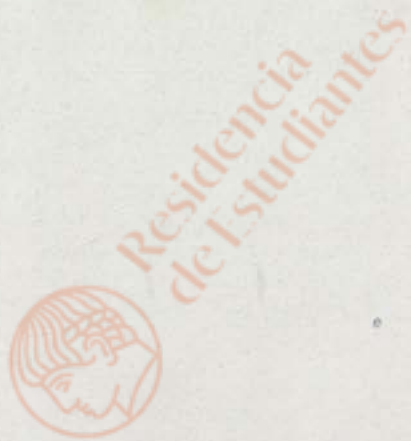
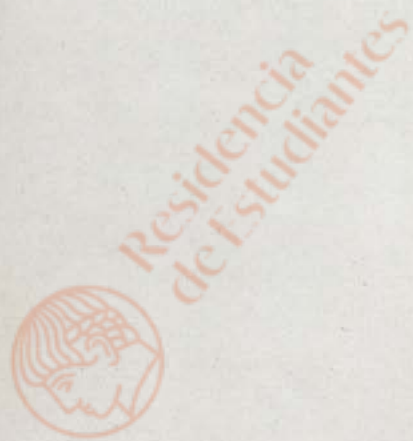
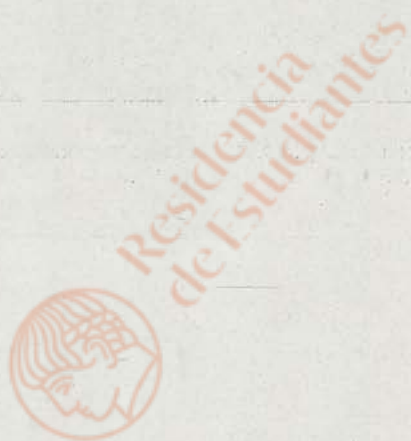
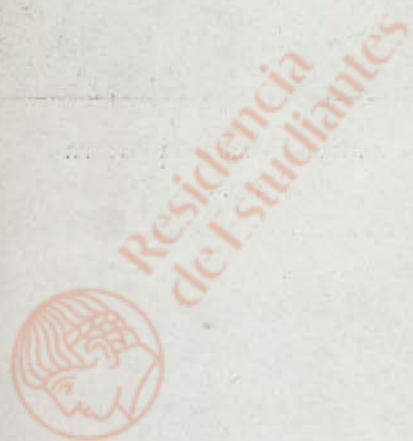
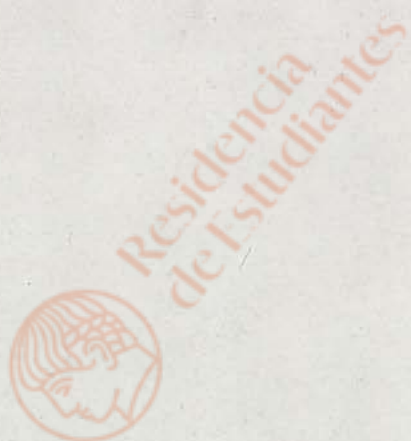
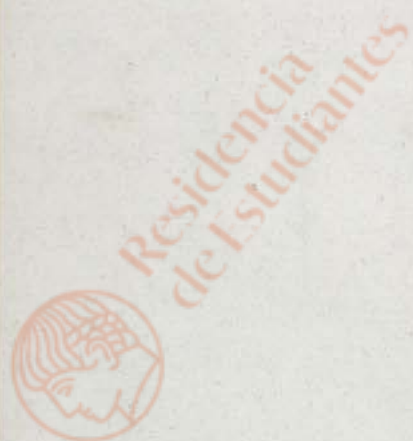
Для того, чтобы их преодолеть нам нужно только исчерпать все те возможности, которые дает нам наша социалистическая промышленность.

В кратчайшие сроки мы должны продемонстрировать перед всем миром недостижимый ни для одной капиталистической страны уровень производительности труда социалистического рабочего, высокое качество социалистической продукции и низкую ее стоимость.

В этой борьбе за высокую социалистическую производительность труда мы, гидромеханизаторы, выросшие на стройке величайшего канала, будем в первых рядах.



Товарищ Сталин осматривает Яхромскую насосную станцию на канале Москва—Волга
(Снимок сделан 22 апреля)



Архитектор В. М. ПЕРЛИН
Зам. начальника Архитектурно-строительного отдела

Архитектура канала

Закончено гигантское гидротехническое сооружение второй сталинской пятилетки—канал Москва—Волга. Доведены до своего логического конца не только гидротехнические сооружения, скрытые в своем большинстве зеркалом воды, но и все надводные сооружения, архитектурно и художественно оформленные.

Архитектурный ансамбль канала можно считать завершенным. 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.

Сооруженный в рекордный срок, оснащенный новейшей техникой канал всей своей целевой установкой, всем своим техническим совершенством говорит о неизмеримом превосходстве социалистической культуры над загнивающей культурой капитализма.

Своим архитектурно-художественным обликом, простотой и ясностью форм, синтетическим слиянием трех искусств—архитектуры, скульптуры и живописи, канал показывает невиданный и стремительный взлет социалистического творчества.



Канал—единое сооружение, но это единое сооружение тянется на 128 километров. По трассе канала расположены сотни гидротехнических и эксплуатационных зданий. Каждое из них требовало индивидуального решения, но решения такого, которое логически вытекало бы из всего архитектурного комплекса. В этом едва-ли не самая главная трудность архитектурного оформления канала и его сооружений. Задача состояла в том, чтобы архитектура канала выявлялась, как единый ансамбль, основанный на последних достижениях науки и техники, выражающий в идейной форме содержание нашей социалистической эпохи.

Коллектив архитекторов работал упорно и настойчиво над решением этой задачи. В этом нам помогли отказ от уродства „коробочной“ архитектуры, борьба с осужденными партией и правительством течением в архитектуре—конструктивизмом и формализмом, с трюкачеством. Мы всегда помнили, что архитектура своими формами, внешней и внутренней отделкой зданий должна радовать трудящихся, ясно и четко выражать сталинскую заботу об удобствах трудящихся, для которых канал создан.

Обращение к классическому наследию и критическое его освоение трактовалось нами лишь, как пример построения художе-



Архитектор В. М. Перлин

ственного образа, предельного в своей логичности и простоте, а не как образец заимствования.

Шлюзы и насосные станции—главные объекты, над которыми работали архитекторы. Башни управления шлюзами, симметрично расположенные по оси канала, создали очень выгодную трактовку композиции башен, как порталов, вводящих суда в шлюз.

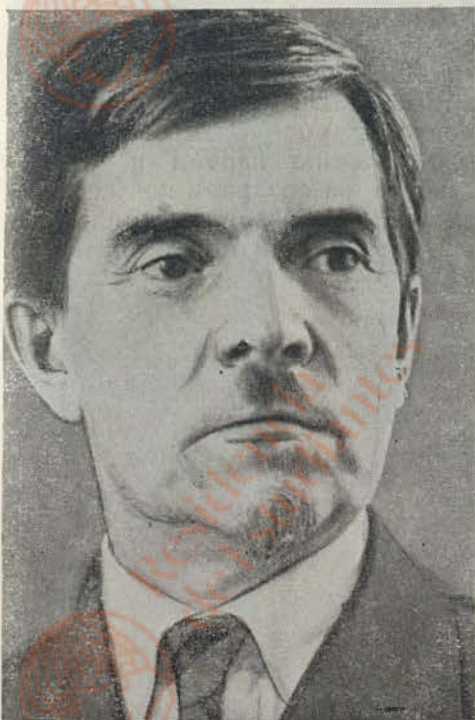
Такая трактовка архитектурной композиции башен управления уже подсказывала их монументальность, позволила подойти к строгости, гармонии и выразительности этих сооружений.

Почти на всех башнях вводится скульптура, дополняющая и развивающая идейное содержание архитектуры.

Насосные станции являются вторыми по важности объектами, над которыми работали архитекторы.

Суметь сохранить промышленный и энергетический образ, выразить это в архитектурной трактовке фасадов и объема, создать удобные, светлые и радостные машинные залы—такова главная цель работы над насосными станциями.

Мощные гранитные цоколи, члененные по всей поверхности стен большими проемами арок,



Архитектор А. М. Рухлядев,
автор проекта архитектурного оформления
Химкинского речного вокзала

большие пилястры, проходящие по всей плоскости стен,—таковы приемы архитектурной трактовки зданий насосных станций.

На будках управления шлюзов и зданий насосных станций применены естественные и искусственные материалы. Гранит, искусственная каменная штукатурка, производство которой мы не плохо освоили; облицовка панелей плитками внутри машинных зал, светлые тона покраски этих зал; окраска искусственной камневидной штукатурки в светлые тона—все это наиболее гармонирует с зеленью и водой.

Говоря об архитектуре канала необходимо в первый ряд поставить одно из наиболее интересных в этом отношении зданий—здание Химкинского речного вокзала. О речном вокзале много говорили и писали. Нам хотелось сделать лишь отдельные замечания. Вокзал отличается от всех сооружений тем, что на нем, как нигде, проявлено искусство архитектора. Это искусство выразилось в умении организовать огромные массы людей. Тот, кто наблюдал, как растекаются прибывшие на вокзал трудящиеся по открытым галереям и плоской кровле, воочию в этом убедился.

По своей внешней форме вокзал приближается к образу транспортного речного сооружения. Сопоставление вертикали—башня со шпилем и звездой, и горизонтали—само здание—не создало того резкого контраста, который столь опасен в аналогичных случаях.

Башня гордо высится над всем

зданием, неся эмблему нашего народа—пятиконечную звезду.

Применение богатых материалов—гранита, диорита, искусственного и естественного мрамора, дорогой художественной отделки, позолоченной арматуры на вокзале не является элементом излишества и роскоши. Эти материалы приведены умелой рукой художника в полное архитектурное и художественное соответствие, подчеркивающее высокий уровень строительной техники и строительного искусства на канале.

Архитектура вокзала—это яркий образец сталинской заботы о человеке.

Особо нужно остановиться на скульптуре и живописи канала. Скульпторы и художники в многочисленных скульптурах, барельефах, эмблемах и росписи отображали лучших людей нашей страны—героических летчиков, ударников, чекистов и строителей.

Завершающими в скульптуре канала являются монументы Ленина и Сталина. Скульптор С. Д. Меркуров сумел найти величественный образ великих вождей пролетарской революции. Выполненные в граните, монументы будут представлять грандиозное по силе художественного влияния и смелые по строительной технике сооружения.

Образы великих вождей пролетарской революции, запечатленные в величественных монументах у входа в канал, всегда будут напоминать о героических делах творцов нашей родины, приведших нас к невиданным высотам человеческого счастья.

В нашей работе мы безусловно не избежали ряда ошибок, как в



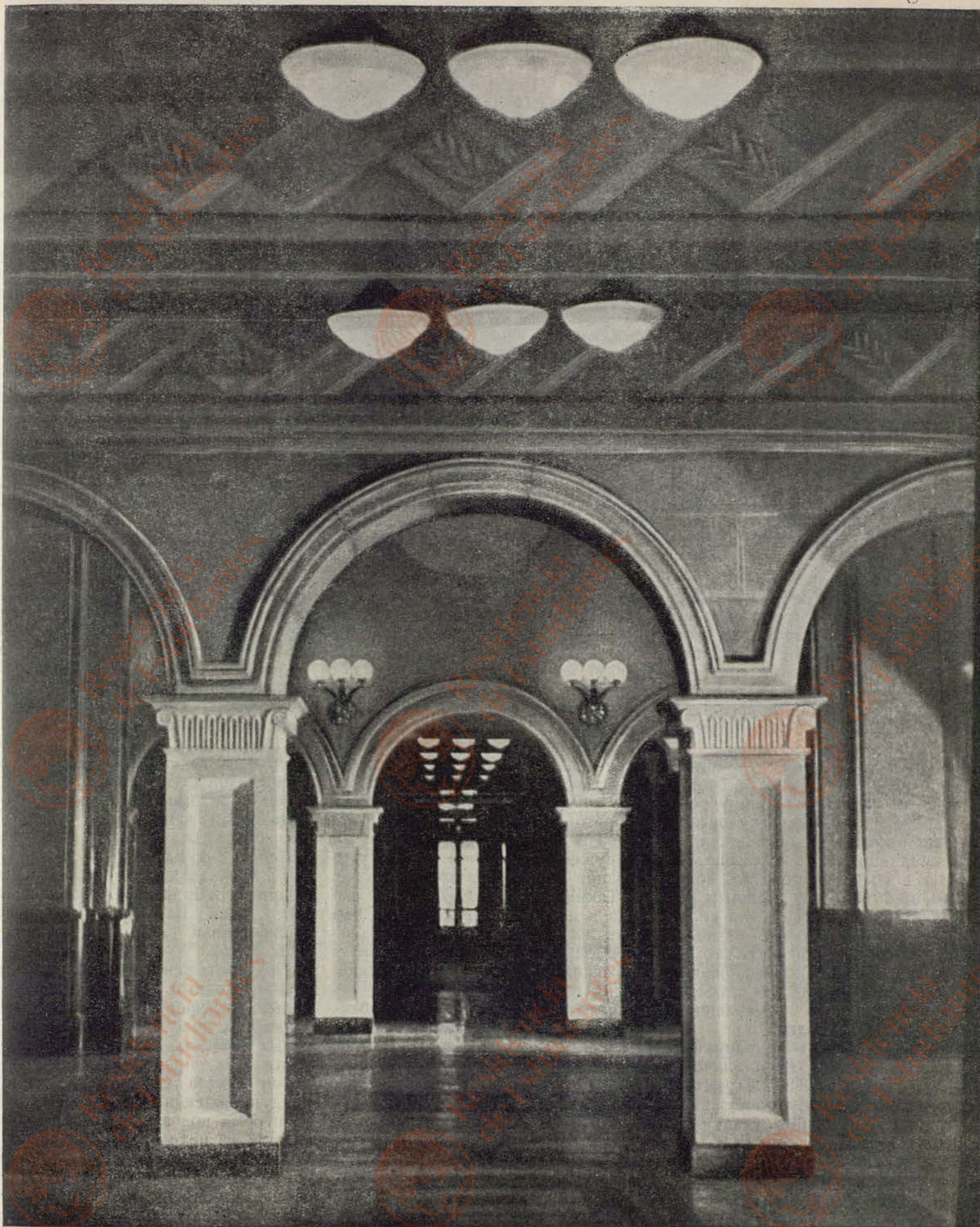
Архитектор В. Я. Мовчан,

автор проекта архитектурного оформления Яхромского узла сооружений

области архитектурного творчества, так и в области непосредственного выполнения в натуре. На этих ошибках воспитывался и закалялся коллектив архитекторов, в своем большинстве состоявший из молодых специалистов, недавно окончивших советские вузы.

Сложившийся на канале коллектив архитекторов, заканчивая стройку, накопил огромный опыт работы, творчески и организационно вырос и готов взяться по поручению партии и правительства за создание новых архитектурных образов, достойных нашей великой социалистической эпохи.





Химкинский речной вокзал. Вид с главного вестибюля.

Фото В. Тросмана.



Инженер
В. Д. ЦЫПЛАКОВ

ВОЛЖСКАЯ ВОДА—ЖИТЕЛЯМ СТОЛИЦЫ

Водоснабжение столицы первого в мире социалистического государства является одной из трех основных задач, решенных с постройкой канала Москва—Волга.

До постройки канала, основным источником водоснабжения Москвы являлась река Москва, дававшая в секунду 6,6 кубических метра воды. Это составляло примерно 150 литров в сутки на каждого жителя столицы. Из этого количества воды немногим больше половины шло на бытовые нужды (60%), остальные (40%) забирали промышленность, аварии, промывка сит и др.

Такая норма душевого потребления воды хотя и превосходила нормы некоторых столиц западноевропейских государств, ни в какой степени не удовлетворяла возрастающие культурные потребности жителей столицы. С постройкой канала проблема водоснабжения Москвы коренным образом разрешена.

Воды Волги, поднятые пятью насосными станциями на водораздел и заполнившие долину реки Учи, перегороженную Акуловской земляной плотиной, образовали водохранилище, емкостью свыше 140 миллионов кубометров. Это водохранилище является мощным отстойником для освежения волжской воды, поступающей на водораздел по судоходной части канала. Она обеспечивает водоснабжение Москвы в течение 26 суток, в случае временного прекращения подачи воды из Волги.

Из Учинского водохранилища волжская вода по специальному каналу, длиной в 28,5 километра, подается на очистные сооружения Сталинской насосной станции и далее в сеть водопровода для удовлетворения нужд жителей Сталинского района г. Москвы. До последнего времени этот район находился в самых тяжелых условиях, как наиболее удаленный от источников водоснабжения.

Отвечая основным санитарным и техническим требованиям, водопроводный канал построен из двух самостоятельных параллельных нитей, каждая из которых выполнена или в виде открытого канала, имеющего форму трапеции, или в виде железобетонной трубы, внутренним диаметром 3,5 метра.

В железобетонных трубах канал проходит при пересечении долины реки Клязьмы. Это диктовалось топографией местности и необходимостью пересечения населенных мест от дороги на Черкизово до территории Болшевской трудкомунны НКВД.

По каждой нити водопроводного канала будет подаваться от 7,5 до 9 кубических метров воды в секунду, т.е. половина требуемого количества. В периоды ремонта любой из участков канала может пропускать по одной нити полный расход воды. С этой целью на протяжении всего канала, через каждые 2 километра, построены перегораживающие сооружения, позволяющие выключать отдельные участки канала, самотеком их опораживать и после ремонта снова включать в работу. Эти же сооружения служат и для регулирования горизонтов воды в канале.

Таким образом, постройка канала в две нити и наличие по нему переключателей гарантирует бесперебойность подачи по нему волжской воды для нужд водоснабжения г. Москвы.

С целью же обеспечения бесперебойной подачи волжской воды в Москву, головной участок построен в виде двух самостоятельных имеющих свои водозаборы, каналов, рассчитанных каждый на пропуск полностью требуемого расхода. Один из этих каналов — основной — берет свое начало вблизи Акуловской плотины, другой — аварийный — идет от Пяловской плотины. Последняя вместе с Пестовской плотинной отгораживает судоходную часть

водораздельного бьефа канала Москва—Волга от Учинского водохранилища, служащего специальным целям водоснабжения.

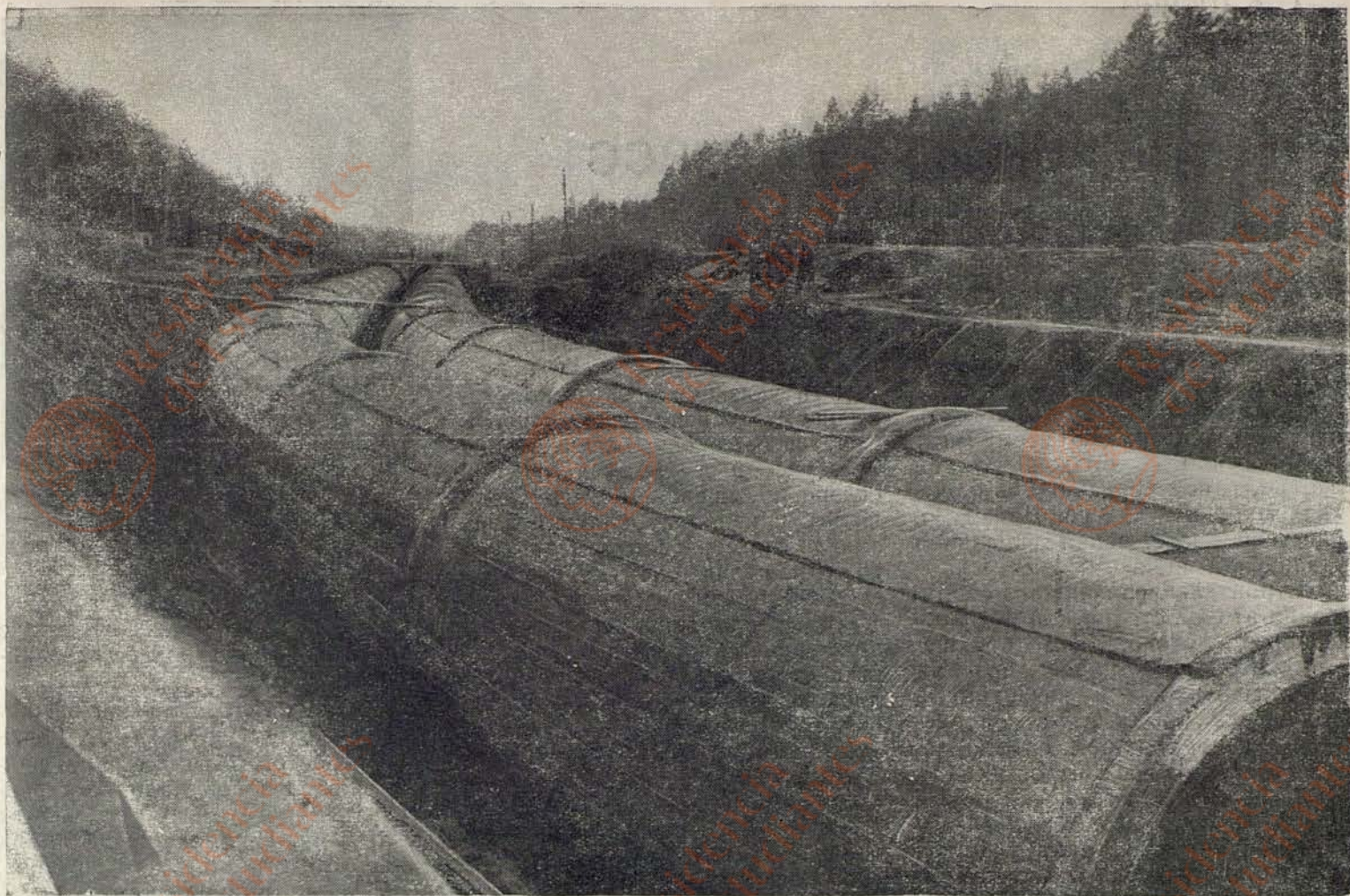
В случаях ремонта головного участка основной ветви канала, вода будет подаваться из Учинского же водохранилища, но по аварийной ветви, имеющей, помимо головного водозабора у Пяловской плотины, дополнительный водозабор из Учинского водохранилища. И лишь в случае крайне редком, когда будет опорожнено все Учинское водохранилище, забор воды будет производиться из судоходного бьефа у Пяловской плотины.

От переполнения канала, в случае резкого уменьшения забора воды Москвой, гарантируют два автоматически действующих сифона, построенных в начале и конце канала, и специальный бассейн перед водоприемником Сталинской насосной станции.

Чтобы уменьшить потери воды из канала вследствие фильтрации и предупредить возможность попадания загрязненных вод в водопроводный канал—дно и откосы его покрыты бетоном, уложены по слою битума.

С этой же целью в железобетонные трубы канала, проходящие над рекой Клязьмой, вставлена тонкостенная (2,5 мм) металлическая труба.

На протяжении 9 километров водопроводный канал проходит в сильно насыщенных водой мелкозернистых песках, с уровнем грунтовых вод, доходящим до поверхности. Для предохранения облицовки канала от разрушения и предупреждения просачивания грунтовых вод в канал, под дном каждой из ниток канала заложен мощный дренаж, собирающий грунтовые воды, понижающий их уровень и отводящий грунтовые воды за пределы канала. Для ремонта дренажа дно канала на этом участке сделано разборным.



Укладка трубопровода Водопроводного канала.

Фото С. Болдырева

Таково в общих чертах устройство водопроводного канала с постройкой которого Москва в 1937 году получает 25.000.000 ведер волжской воды в сутки.

В 1938 году суточная подача волжской воды будет доведена до 50.000.000 ведер. Душевое потребление воды жителями столицы доводится до 500 литров в сутки, что превышает современные нормы европейских столиц и Нью-Йорка.

Канал запроектирован в основном и построен молодыми инженерами, окончившими советские ВТУЗ'ы. Самому старшему по возрасту и стажу проектировщику сейчас 33 года, а больше половины его стажа, как инженера, падает на работу на строительстве.

Особо необходимо отметить инженеров Горина М. А., Кожевникова М. П., Столярова Б. П., Сазонова И. П., Гришина К. А.,

Алифиренко П. Ф., Неймана Г. С. и техников Беренцевейга Е. В. и Аладына А. И., начавших создавать водопроводный канал и теперь, через четыре года, его завершивших. Эти люди отдали много бессонных ночей, сил, знаний для выполнения поставленной партией и правительством почетной задачи, направленной к улучшению культурно бытовых условий жителей прекрасной столицы Страны социализма.



Организаторы масс

Сегодня у строителей канала и всего Советского народа большой праздник: новый водный путь, соединяющий Москву-реку с Волгой, готов и вступил в нормальную эксплуатацию.

Есть канал Москва—Волга! Эти слова гордо возвещают всему миру о новой победе большевистской партии, о неисчерпаемых творческих возможностях социализма, о блестящем завершении гениальной сталинской идеи.

Строители величайшего сооружения второй сталинской пятилетки, под руководством большевистской партии прошли славный путь. Партийные и непартийные строители были на строительстве канала ведущей силой, цементирующей всех строителей в творческий коллектив, способный на героические дела.

Коммунисты на всех участках строительства показывали героические примеры борьбы за канал. Всегда, неизменно поддерживаемые личным вниманием к стройке вождя партии товарища Сталина, его ближайших соратников товарищей Молотова, Кагановича, Ежова и руководителя московских большевиков тов. Хрущева, они отдавали все свои силы на то, чтобы с честью оправдать доверие партии и правительства.

Вопреки преступным планам врага народа Ягоды и его приспешников, большевики строительства с честью справились со своей задачей.

Подъему партийной работы на строительстве мы во многом обязаны повседневному руководству нашей работой ЦК и МК ВКП(б).

Так, в самый ответственный, напряженный период разворота работ на строительстве, после личного посещения трассы в 1934 году, тов. Л. М. Каганович в своем письме к парторганизации канала Москва—Волга четко определил ее задачи:

— Основными вопросами, — писал тов. Каганович, — являются вопросы организации людей, воспитания работников.

МК ВКП(б) потребовал тогда

от парторганизации, чтобы она широко развернула социалистическое соревнование среди работающих и добилась авангардной роли коммунистов на стройке.

Эти указания и были положены нами в основу нашей работы. Сочетая свою напряженную работу с учебой в кружках, на курсах по повышению квалификации, члены и кандидаты партии показывали пример социалистического отношения к труду, вели за собой и подтягивали отстающих.

И не случайно на самые ответственные прорывные участки строительства всегда бросались партийцы, которые шли в бараки к работающим и поднимали их. Так было не раз в тяжелые дни и в нашем Центральном районе.

Летом 1935 года дожди дезорганизовали работы на Галевинском бугре Комсомольского участка. В пльвунах тонули 12 экскаваторов. Трапы для экскаваторов плавали в воде. Простаивали сотни автомашин. Требовалось решительное вмешательство. На этот участок были брошены коммунисты тт. Шифлигер, Жуленев, Арестов и Гусев и комсомольцы тт. Левашкин, Лимонов, которые при поддержке руководства строительства, представленного т. Бовшовером, быстро ликвидировали замешательство и прорыв.

Декабрь 1936 г. Отстает кладка бетона на 3 и 4 шлюзах. Руководство района и партком бросают на этот участок коммуниста-инженера т. Жильцова и комсомольцев тт. Павского и Явленского.

Особенно большую роль в своевременном окончании монтажных работ на 3 и 4 шлюзах и 183 и 184 насосных станциях сыграли коммунисты тт. Ставицкий, Колобов, Калашников и мобилизованный Московским комитетом партии т. Мхитарьян.

Чекисты, работники охраны, жены инженерно-технических работников много поработали на отстающих участках строительства. Их можно было всегда встретить в бараках рабочих, в столо-



вых, красных уголках, на кладке бетона, у экскаваторов, на гравийных карьерах.

За время стройки крепко выросли люди. Парторги тт. Горшков, Арестов, Мундхен, Калашников, Лебедев получили на строительстве богатый опыт работы с людьми. Пришедшие из армии рядовыми стрелками тт. Поляков, Полетаев, Кузьмин выросли до руководителей политработы в крупных подразделениях охраны.

Незабываемым в жизни Центрального района является посещение трассы в апреле 1937 года вождя нашей партии и народов товарища Сталина и его ближайших соратников тт. Молотова, Ворошилова и Ежова. Руководители партии и правительства, посетившие строительство в самый разгар будничного дня стройки, подбодрили наш коллектив и, сказав нам дружеские теплые слова, подняли строителей на победное завершение стройки.

В январе 1937 года в своем обращении к нашему Наркому тов. Ежову и руководителю Московских большевиков тов. Хрущеву, коллектив Центрального района обязался образцово и в срок завершить оставшиеся работы и придти к окончанию канала сплоченным коллективом.

Это обязательство выполнено.

Партийные и непартийные большевики Центрального района готовы по указанию партии и правительства работать на любом новом участке социалистического строительства.

Г. М. ГРАВАНОВ
Секретарь парткома
Волжского района

Большевики Волги

Необъятная ширь. Голубое небо с мягкими клочьями облаков отражается в зеленоватом зеркале „Московского моря“. Разлилось море далеко, далеко. Глазом не окинешь.

Здесь большевики соорудили замечательный Волжский гидротехнический узел, изменив географию страны.

Горделиво плавают по морю и каналу красивые белоснежные волжские теплоходы.

А ведь совсем недавно всего этого не было.

Сложнейший Волжский гидротехнический узел строил и построил замечательный коллектив большевиков, советских инженеров. Большевики в борьбе за создание этого замечательного творения человеческих рук были впереди, были вожаками. Вот, например, инженер-коммунист т. Саломахин. В прошлом он был молотобойцем, котельщиком-медником. Потом успешно окончил институт. На строительстве канала



Ф. Г. Игнатьев. Секретарь парткома
Южного и Сходненского районов

он работает с 1934 года. В суровую зиму, в знойную летнюю пору он всегда одинаково по-большевистски относился к порученному ему делу. Его знали и уважали монтажники, электромонтажники, плотины, гидроэлектростанции.

Вот другой большевик партысячник И. В. Скачков. До учебы он был работником по металлу, а на канале он руководил сложнейшими бетонными и земляными работами и руководил отлично.

С чувством партийной ответственности относились коммунисты к партийным заданиям. Они были агитаторами, пропагандистами, беседчиками, они повседневно беседовали в бараках с каменотесами, рассказывая им о текущих событиях в советской стране, о международном положении, о героической Испании.

Среди каменотесов всегда можно было видеть коммунистов: чекиста Лебедева, железнодорожника Павлова, Бондарева, Федоровского и других товарищей. Они разъясняли рабочим великую Сталинскую Конституцию, держали их в курсе всех политических событий.

Каждый коммунист у нас имел задание партийной организации, учил других и учился сам.

Коммунисту, чекисту т. Грачеву, например, партийная организация поручила редактировать газету. Тов. Грачев выполнял это ответственное партийное поручение по-большевистски.

Агитаторы и пропагандисты и весь партийный актив района упорно и настойчиво овладевали великим учением Маркса—Энгельса—Ленина—Сталина. Партком организовал кружок для партактива. Занятия в школе проводил пропагандист Зотий Михайлович Веселовцев.



Тов. Граванов

В семи партийных школах 84 коммуниста у нас изучали историю нашей партии. В восьми школах занимались 132 комсомольца. И этими школами руководят опытные пропагандисты т.т. Хромушкин, Курдюмов, Солдатов, Стратановский и др.

Не было у нас ни одного участка, где бы дело не возглавляли большевики. Партийная организация охватывала все звенья работы. Прорыв на устройстве гасителей. На ликвидацию прорыва партийная организация посылает лучших организаторов т.т. Кустова, Осипова, Штарева, Васнецова. Они мобилизуют строителей, развертывают социалистическое соревнование. Работа по сооружению гасителей заканчивается успешно. Заминки на шлюзе, в аванпорту. И здесь помогают коммунисты: т.т. Крипайтис, Соколов. Вдохновленные историческими решениями февральского Пленума ЦК и докладом товарища Сталина, коммунисты поистине делали чудеса.

Перед паводком семь ночей подряд весь актив героически боролся с водной стихией. Вода наступала, люди не сдавались. Никакие трудности не пугали крепко сплоченный коллектив. Партийная организация, разоблачая врагов народа, уверенно вела за собой партийных и непартийных большевиков.

Кропотливой и настойчивой работой с людьми мы обеспечили победу.

КОММУНИСТЫ-ПРОЕКТИРОВЩИКИ

В июле 1932 г. Совнарком СССР принял вариант Дмитровского направления трассы канала, который и был предложен к осуществлению.

На партийную ячейку технического сектора Управления строительства была возложена задача организовать коллектив изыскателей, проектировщиков и составить схему проектов по указанным вариантам.

В борьбе над осуществлением идеи канала в первые дни работала небольшая группа коммунистов-инженеров: тт. Хургель Б. М., Попов М. Н., Муценко, Глазовский и др. Коллектив проектировщиков состоял главным образом из молодых советских специалистов.

В течение 1933 года, одновременно с ходом изыскательно-исследовательских работ, рождались проекты первых сооружений Перервинского и Истринского узлов. Небольшая партийная ячейка мобилизовала всю массу проектировщиков на выполнение поставленных задач, организуя соревнование и ударничество, преодолевая огромные трудности и плохие условия быта проектировщиков.

Огромную волну энтузиазма подняло в коллективе посещение соратника великого Сталина — Л. М. Кагановича. Лазарь Моисеевич глубоко интересовался условиями проектировки и быта, беседовал непосредственно с инженерами.

1934—35 годы прошли с еще более повышенными требованиями к партийной группе, ибо работы на трассе канала развернулись полным фронтом, нужно было вслед за окончанием технического проекта обеспечивать трассу рабочими чертежами.

Коллектив, который составлял и разрабатывал проект, получил высокую оценку своей работы и в постановлении ЦК ВКП(б) и СНК СССР от 8 сентября 1935 года, где записано: „...несмотря на исключительные объемы, значительную трудность и сложность технического разрешения проблемы, в ко-

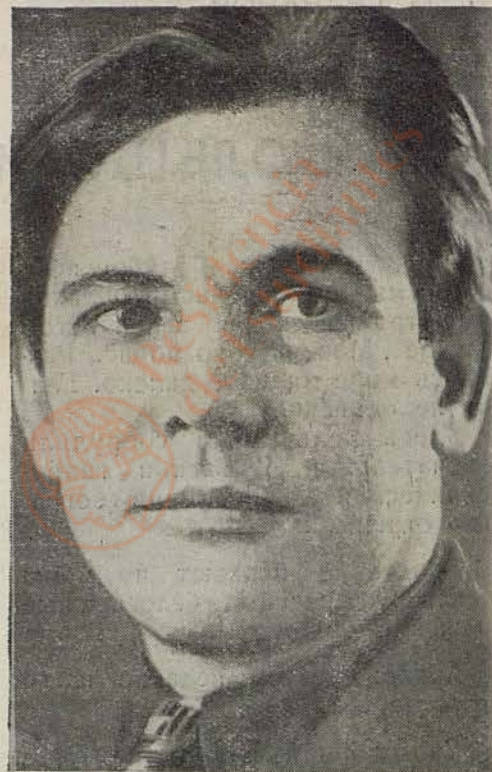
роткий срок составлен проект всего строительства“.

В 1935 году партийная группа приняла активное участие в организации отделения по проектированию насосных станций, как наиболее узкого места в проектировании, поставив на это дело лучших комсомольцев. Инженер-коммунист т. Лавров Л. В., комсомольцы инженеры и техники тт. Потякин, Погумирская, Зиберт, Астахова, Меleshко и др., горя желанием выполнить поставленную перед ними задачу, развернули подлинное социалистическое соревнование, повели за собой и других проектировщиков отдела. Комсомольское отделение успешно справилось с проектами насосных станций, своевременно выдав их на трассу.

В 1936 году, в ответ на призыв руководства строительства о пересмотре проектов в сторону максимального уменьшения расхода бетона и арматуры, партийная группа мобилизовала коллектив инженеров и техников и добилась успешного разрешения этой задачи. Упорная и творческая работа по пересмотру всех запроектированных сооружений канала принесла большую экономию средств. Инженеры-коммунисты тт. Лавров, Руссо, Елецкий, комсомолец т. Макарычев и другие добились значительной рационализации и улучшения отдельных проектов.

Помогая развертыванию стахановского движения среди проектировщиков, партийная группа вела борьбу с так называемой „форматочной“ системой учета работы, которая не стимулировала проектировщика, оттягивала сроки выполнения проекта. В результате этой борьбы, ряд отделений были переведены на аккордную систему оплаты труда.

Партийный коллектив Технического сектора, создавая проект в труднейших условиях, выковал замечательные кадры инженеров-коммунистов, овладевших техникой, выросших в крупных органи-



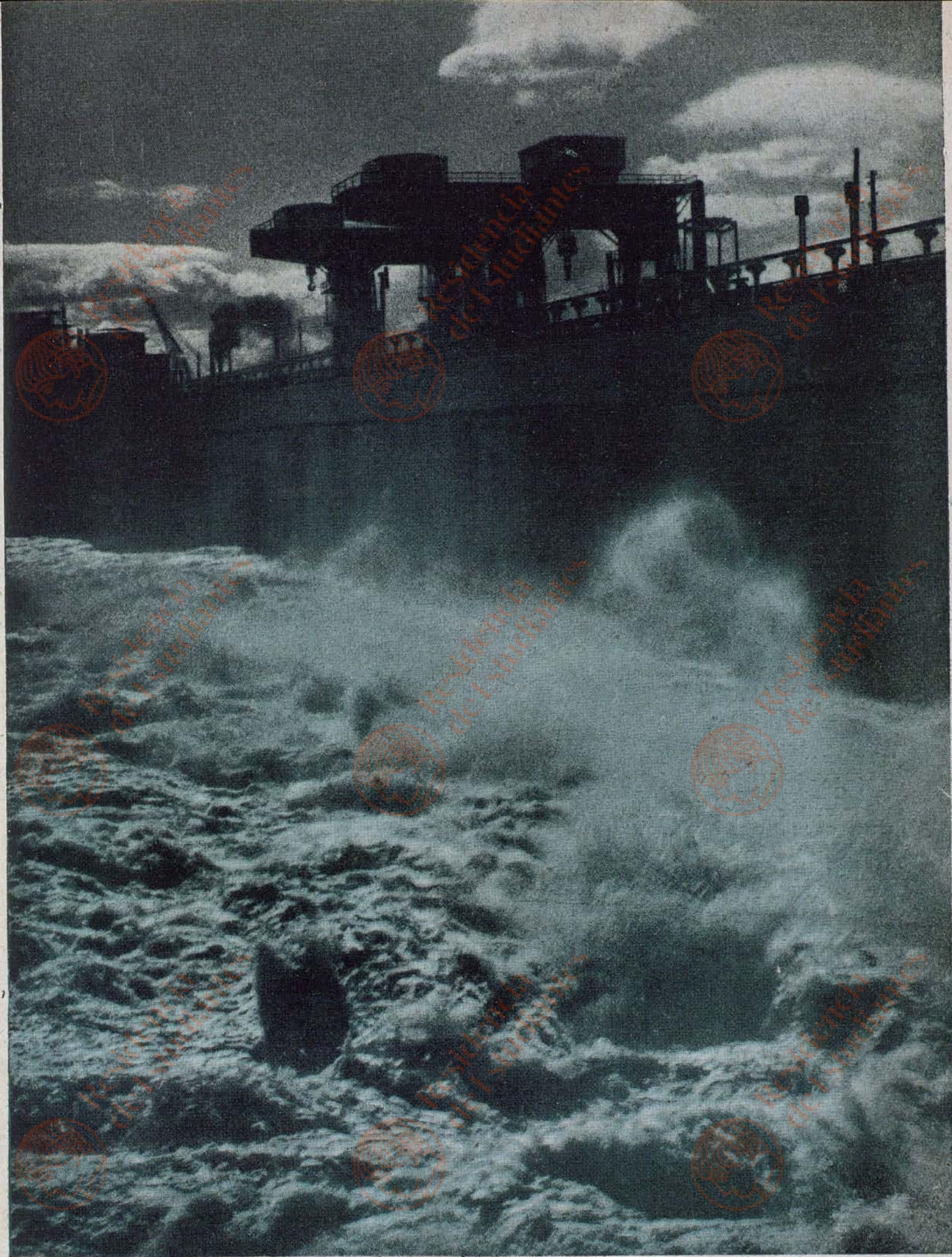
заторов. Таковы тт. Хургель, Попов, Цыплаков, Руссо, Шинакова, Муравьев, Шигорин, Лавров, Муценко, которые пришли на стройку рядовыми инженерами, а теперь руководят отделами и крупными сооружениями строительства.

Коммунисты и комсомольцы Техотдела — тт. Строганов, Сидоренко, Палагин и друг. по призыву партийного комитета строительства добровольно ушли на трассу овладевать техникой производства и осуществлять свои проекты в натуре.

Из среды нашего партийного коллектива выросли замечательные рационализаторы. Это инженеры-коммунисты тт. Лемзиков, Шинакова, Кормилицын и другие.

Сейчас проектно-изыскательская работа закончена. Партийная группа во главе огромного коллектива технического сектора справилась с порученной ей задачей. Кроме основного рабочего проектирования, окончательно завершён технический проект и закончена подготовка к сдаче технической документации.

Сплоченный коллектив инженеров-проектировщиков Москва-Волгостроя готов взяться за проектирование новых гидротехнических и гидроэнергетических узлов, которые будут им поручены партией и правительством.



Волжская бетонная плотина

Фото М. Бернштейна



Residencia
de los estudiantes



Residencia
de los estudiantes



Residencia
de los estudiantes



Residencia
de los estudiantes



Residencia
de los estudiantes



Residencia
de los estudiantes



Residencia
de los estudiantes



Residencia
de los estudiantes



Residencia
de los estudiantes

Б. ЛЕИНСОН

Секретарь комитета комсомола
Хлебниковского района

Комсомольцы на стройке

Вспоминается декабрь 1934 года, когда я пришел на канал.

Существовали тогда два комсомольских комитета на совершенно самостоятельных началах: производственных и военизированной охраны. В Хлебниковском районе насчитывалось 130 комсомольцев. Работы с ними почти никакой не велось. Мало кто учился. Политкружки работали нерегулярно. Пioneрорганизации не было.

Сейчас в Хлебниковском районе 14 политкружков, 16 общеобразовательных школ, целая сеть технических курсов. Уже выпущено 59 шоферов, 35 крановщиков, 8 токарей. 230 комсомоль-

цев состоят на постоянном учете в Хлебниковской организации комсомола.

Январь — февраль 1935 года. 26 экскаваторов без усталости, день и ночь, грызут землю Хлебниковской глубокой выемки. Упорно сопротивляется земля. Лютые морозы сковали ее в непреступный панцырь.

Подрывные работы решали успех выемки грунта на Глубокой. Комсомольская организация выделила 15 комсомольцев. Помогли сколотить отряд подрывников из 300 человек. Отряд предложили разбить на 15 бригад. Во главе каждой бригады стоял выделенный нами комсомолец. Крепко работали подрывники. Оглушительные звуки взрывов круглые сутки наполняли котлован Глубокой. Ковши экскаваторов с жадностью глотали разрыхленные глыбы грунта.

Десятки километров широкой колеи железных дорог опоясывали Глубокую выемку. По ним двигались бесконечные составы платформ. Лучшим машинистом на одном из паровозов работал комсомолец Митя Баврин. Этот неутомимый, незнающий усталости комсомолец являл собой пример для всех других машинистов. Комсомольцы проводили среди машинистов массовую работу в бараках. Аварии резко пошли вниз. Железнодорожный транспорт вышел из прорыва. План на Глубокой стал выполняться.

В декабре 1935 года с большим опозданием начались земляные работы в порту. Предстояло выиграть время и кончить порт в одно время с другими сооружениями канала. Лучшие комсомольцы были расставлены на ответственных участках. Помощником начальника участка порта был выдвинут комсомолец т. Александров, помощником культурно-воспитательной части комсомолец т. Желудков, помощником начальника автоколонны комсомолец т. Мартынов,



Инженер Г. А. Руссо,
старейший инженер-проектировщик, теперь —
пом. главного инженера Управления эксплуатации канала

сменным прорабом экскаваторных работ комсомолец т. Давыдов. Некоторым из них было чрезвычайно трудно: они только овладевали техникой. Но славное имя комсомольцев они пронесли с честью.

Комитет комсомола Хлебниковского района является инициатором массового соревнования в ВОХРе на лучшего младшего командира. В результате соревнования были выявлены замечательные командиры-комсомольцы: тт. Рудков, Лаптев, Скирко, Быков и другие. Общеизвестна на строительстве авангардная роль комсомольцев-стрелков ВОХРа. Лучшие ударники и стахановцы в дивизионах — комсомольцы.

Прекрасно работали комсомольские пикеты на отдельных сооружениях, сигнализируя о недочетах на производстве и устраняя их.

Замечательные образцы работы показали комсомольцы-производственники тт. Князев, Тютяев, Сурнин, Поляков и другие.

Хлебниковская организация комсомола пришла к концу стройки политически выросшей и идейно сплоченной. Комсомольцы организации готовы взяться за любую работу, которую поручит нам наша родная партия и ленинский комсомол.



Инженер И. В. Овчинников,
начальник сооружения заградительных ворот
№ 116 (Карамышевский район)



Инженер А. И. БАУМГОЛЬЦ

Начальник Энерго-
монтажного отдела

Советские пропеллерные насосы

По меткому определению Л. М. Кагановича канал Москва—Волга—это собственно русло плюс насосы.

Действительно жизнь канала целиком зависит от насосов. Они заполняют его водой и гонят к Москве целые потоки. На 5 насосных станциях уже работают 20 насосов, суммарная производительность которых—500 кубических метров в секунду, или 3,5 миллиарда ведер за сутки.

Такие насосы, пропеллерного типа, изготовлены совершенно необыкновенных размеров. Их трудно сравнивать с теми обыкновенными насосами, которые до сих пор знала наша техника. До постройки насосных станций канала в СССР изготавливались лишь центробежные насосы небольших размеров, тихоходного типа. Самый крупный из них мог перекачать воды в 10 раз меньше, чем каждый из насосов, работающих на канале. Насосы канала замечательны не только своими размерами, но и своей специальной конструкцией, весьма совершенной и экономичной вследствие большой быстроходности.

История борьбы за этот новый в СССР агрегат представляет большой интерес. Она отражает тот путь развития насосной техники, который был пройден передовой в техническом отношении западно-европейской промышленностью за последние два—три десятка лет.

Работа по проектированию насосных установок на канале была начата летом 1932 года после отказа от самотечного варианта канала. В это время ступени канала проектировались высотой по 16 метров каждая. Для таких напоров наиболее подходящими насосами явились насосы диагонального типа, каковые и были предложены заводом № 3 им. Калинина Насосо-

Компрессорного Об'единения. После того, как в январе 1933 года была окончательно установлена трасса канала со ступенями не по 16 метров, а по 8 метров, мы пришли к выводу, что для таких небольших напоров насосы диагонального типа делают чрезмерно дорогой всю насосную станцию. В соответствии с этим нами была выдвинута идея применения на канале Москва—Волга не диагональных, а пропеллерных насосов.

Предложение о поставке таких насосов получило отказ со стороны руководящих работников Насосо-Компрессорного Об'единения, так как пропеллерные насосы нашей промышленностью до сих пор не изготавливались и многие не верили в возможность освоения их без иностранной помощи. Вокруг этого дела разгоралась острая борьба. Пытались серьезно доказывать опасность и невозможность применения пропеллерных насосов в условиях канала Москва—Волга, не говоря уже о необыкновенных трудностях их освоения.

Многие руководящие специалисты настаивали на изготовлении для канала насосов тихоходных, диагональных или других типов. Для проектирования тихоходные машины попроще и поспокойнее, хотя они и имеют для изготовления и эксплуатации много недостатков, особенно рельефно выступающих для тех огромных размеров, которые должны быть применены на канале. Возможность изготовления быстроходных насосов, спроектированных и изготовленных собственными силами, признавалось бессмысленным риском, обреченным на неудачу. Все силы их были направлены к тому, чтобы внедрить старый тип машины—диагонального типа, который хотя также никогда не изготовлялся нашими заводами, но казался особенно заманчивым, вследствие наличия на заводе малень-

кой старой заграничной модели такого типа.

Настояния строителей на необходимости освоения пропеллерных насосов вызвали отклик со стороны молодых конструкторов завода „Борец“—инженеров Кочнева М. Г., Беликова В. М., Горшкова А. Н., взявшихся за конструирование соответствующих моделей. Получив руководство от академика Проскура Г. Ф., основоположника научно-исследовательской работы по пропеллерным насосам, они добились с первых же месяцев обнадеживающих результатов.

Несмотря на все настояния строительства и специальную оплату заводских исследовательских работ, все же по пропеллерным насосам сделано было лишь несколько единичных испытаний, а в противовес была развернута широкая работа по изучению модели диагонального насоса.

Препятствия в работе были настолько велики, что вскоре академик Проскура Г. Ф. был вынужден отказаться от консультации на заводе „Борец“. После целого года работы—с весны 1933 года до лета 1934 года—в области исследования пропеллерного насоса, несмотря на все настояния строительства, было создано ничтожно мало. В итоге строительство было поставлено перед позорным заявлением о невозможности освоения насоса собственными силами и обязательности привлечения иностранной технической помощи.

В ответ на это, наше строительство не отступило перед трудностями и включилось непосредственно в исследовательскую работу, создав в ней целый переворот. В течение немногих дней под непосредственным наблюдением главного инженера т. С. Я. Жук в Дмитрове была организована исследовательская опытно-насосная станция. К работе был привлечен в качестве консультан-

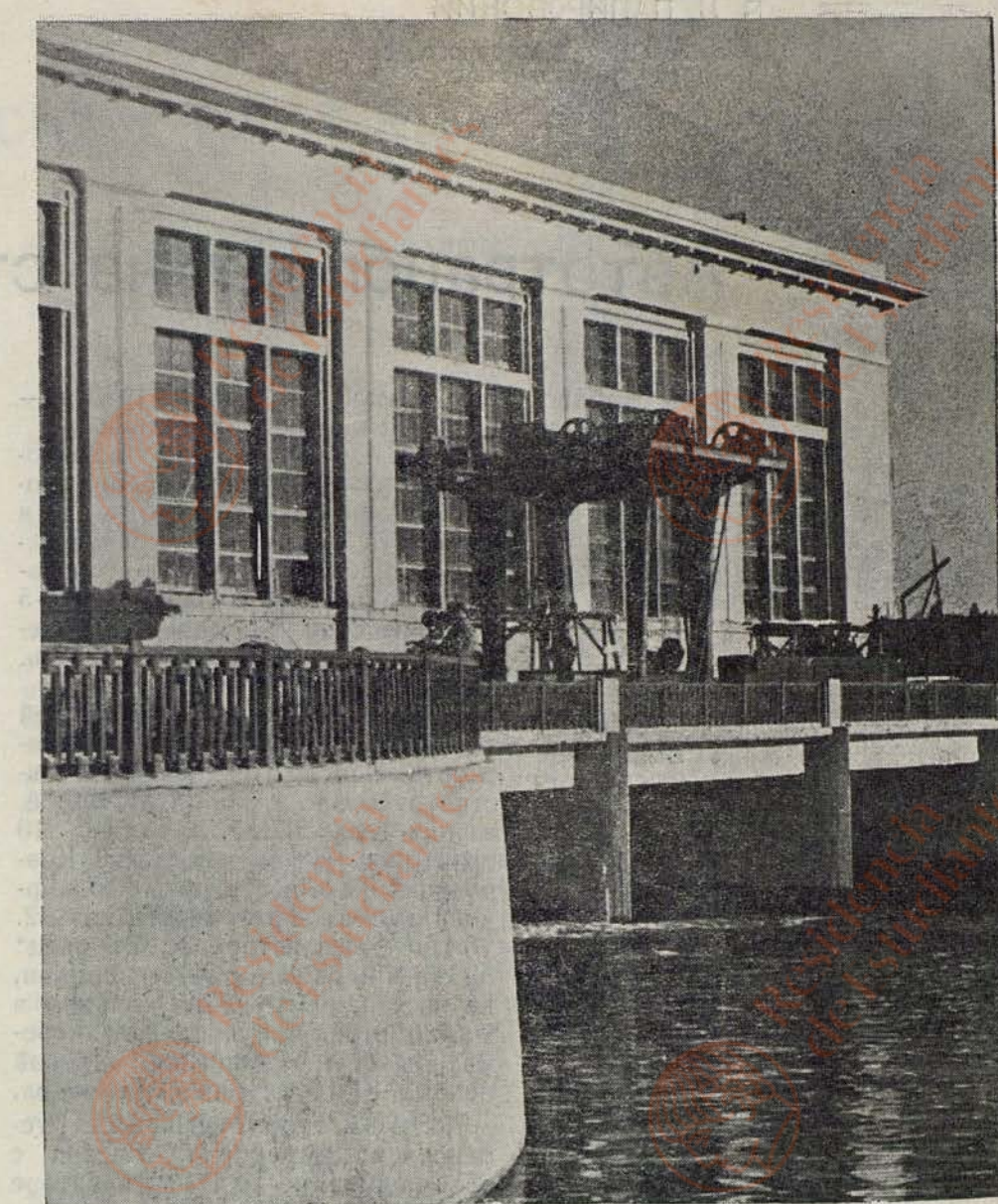
та большой специалист по гидромашиностроению — профессор Вознесенский, обеспечивший руководство расчетами и конструированием моделей. Научные институты Ленинграда выделили коллективы математиков и конструкторов, горячо взявшихся за дело.

Молодому инженерному коллективу опытно-насосной станции пришлось заново осваивать лабораторную технику, являвшуюся до сих пор привилегией специальных научных институтов с опытными кадрами. Тем не менее взятые темпы работы оставили далеко позади все, что было сделано заводами и институтами Москвы. Коллектив опытно-насосной станции был невелик: инженеры Чистов, Лабутин, Фрейман, Калашников, Савватимов с техниками Гитман, Николаевский и Щепотьевой работали днем и ночью в 3 смены, осваивая новое дело.

Настойчивость и напористость молодых строителей канала обеспечили за короткий срок выполнение до 2.000 экспериментов над 90 моделями рабочего колеса. Постепенное и настойчивое улучшение модели на базе серьезных теоретических расчетов позволило добиться весьма высокого полезного действия модели — около 84 проц. Это превысило даже лучшие иностранные предложения. Самая передовая в техническом отношении фирма в области построения водяных машин — Фойт (Германия) предлагала модели с коэффициентом полезного действия 80 проц.

Одновременно с разворотом работы на строительстве работы на заводе „Борец“ получили должное развитие и завод добился результатов, немногим хуже достижений строительства. Модель завода „Борец“ была положена в основу изготовления крупных насосов. И это явилось лишь началом большой конструкторской и производственной работы, проведенной на заводе.

Немало борьбы было проведено еще вокруг различных элементов этой конструкции. Большие трудности пришлось преодолеть для освоения механизма поворота лопастей, чтобы превратить эти насосы, подобно турбинам Каплана, в насосы, регулируемые поворотом лопастей. Это имело огромное значение для схемы



Насосная станция № 182 (район Темпы). Нижний бьеф

Фото С. Болдырева

пуска и остановки насоса, а также его эксплуатации, в условиях различных напоров и различных требований к производительности.

Большую помощь в конструировании насоса оказали инженеры Ленинградского металлического завода им. Сталина гг. Олевский, Сонгин и Тиме, имеющие большой опыт по конструированию гидротурбин Каплана. Ряд деталей насоса пришлось изготовить на заводах в Ленинграде им. Ленина, Ижорском, Кировском и других.

Заключительная большая ответственной работой проведена была у нас на канале по монтажу этих замечательных машин под общим руководством тов. Гусева В. Ф. и его боевых помощников гг. Томашека, Ильинского, Сахарова и Иванова.

Теперь борьба за пропеллерные насосы окончена, их работа надежна и проста. Сама станция получила сжатые габариты по сравнению с установкой для диагональных насосов. Крупные моторы, вращающие наши насосы, по весу получились более чем в полтора раза легче, чем для диагональных насосов. Около 8 миллионов рублей экономии получило строительство канала. Страна получила новый тип весьма совершенной машины.

Борьба за пропеллерные насосы — это лишь одна из многих крупных побед советской техники на канале, один из эпизодов большой творческой работы большевиков, советских инженеров, построивших одно из крупнейших сооружений Сталинской эпохи.



В. И. ПАПИРОВСКИЙ

Начальник Авто-тракторного
отдела строительства

Автотранспорт на стройке канала

На автомобильный транспорт строительства канала была возложена ответственнейшая и исключительно трудная задача. Автотранспорт должен был перевезти десятки миллионов кубометров земли и нерудных материалов.

В начале 1934 г. на строительстве (в Южном районе) была впервые применена отвозка земли от экскаваторов автомашинами. Строительство канала было первым строительством в СССР, применившим автомобильную отвозку земли от экскаватора.

Опыт показал, что автомашин является чрезвычайно удобным транспортом: свалки для автомашин могут быть организованы на любом пункте и иметь любую высоту.

В начале лета 1936 года, в самый разгар переработки огромных земляных масс, с автомашинами работали до 35 экскаваторов. В июле 1936 г. число автомашин, работавших с экскаваторами уже доходило до 800. Все это были наши, советские трехтонные машины ЗИС-5, изготавливаемые автозаводом им. Сталина.

На основе изучения и обобщения опыта работы автомашин с экскаваторами на строительстве канала, автозавод реконструировал редуктор, заменив шариковые подшипники роликовыми, что укрепило задний мост и позволило строительству перейти на повышенную нагрузку машин. В 1936 году, когда установилась сухая погода, (май месяц) мы привели в порядок дороги, подъемы и свалки, стали грузить два ковша, что в общей сложности на песчанном грунте давало до 4—4,5 тонн нагрузки на автомашину.

С июня месяца 1934 г. по июль 1937 г. автомобильным транспортом строительства было отвезено 16.000.000 кубометров грунта, из

них только в одном 1936 г. — 6.800.000 кубических метров.

Опыт совместной работы автотранспорта с экскаваторами, показал, что автотранспорт, и в частности советская 3-тонная машина ЗИС-5, полностью оправдали все ожидания. Машина ЗИС-5 показала свои высокие технические качества и грузоподъемность, превышающую проектную.

1936 год был годом наивысшей точки (пик) в развитии автотранспорта. В этом году на строительстве работало 1.756 автомобилей, из них 1.400 ЗИС-5, а также 210 тракторов. На экскаваторах „Ковровцах“ были достигнуты 20 рекордов, из них с автомашинами — 12.

На экскаваторе „Ковровец“ № 30, при работе с автомашинами, на песчанном грунте, с кольцом в 9 километров при плане 3.000 кубометров был установлен мировой рекорд — 7.672 кубических метра.

На экскаваторах ППГ было установлено 24 рекорда. Из них с автомашинами — 10. На экскаваторе ППГ № 80, при работе с автомашинами, при плане 2.000 кубометров, на кольце в два с половиной километра был установлен мировой рекорд — 5.328 кубометров.

На экскаваторах иностранных марок были установлены 7 рекордов, из них 5 с автомобилями. Один рекорд, поставленный с автомашинами был мировым. Экскаватор Рустон № 19, при плане 580 кубометров и емкостью ковша 0,35 кубометра, сделал за сутки 1.727 кубометров, т. е. 300 процентов плана.

За 3 последние года автомобилями было перевезено на строительстве 7.500.000 кубометров камня и гравия.

С начала стройки до 1 июля 1937 года общий пробег автомашин составил 117.800.000 километров.

Автомобильный транспорт строительства преодолел не одну

трудность. Основная трудность заключалась в отсутствии кадров. Около 3.000 шоферов, ремонтников было подготовлено на строительстве на краткосрочных 30—45-дневных курсах.

Мы заботливо и повседневно работали с автотранспортниками. Основной задачей в этой работе являлась борьба за большевистскую дисциплину. Массовой разъяснительной работой и целым рядом других мероприятий, мы добились значительных успехов в области повышения трудовой дисциплины и производительности труда.

Стахановское движение, трудовое соревнование, широко развернувшиеся на автомобильном транспорте с 1936 г., явились переломным моментом во всей нашей работе. Ряд работников строительства, как тт. Россето, Агеев, Бородавко, Куксенко, Филиппов, Венгеровский, Егоренков и другие, будучи начальниками мастерских и автотракторных отделений, возглавили побольшевистски стахановское движение и трудовое соревнование. В результате, план из месяца в месяц перевыполнялся, процент рабочего парка неуклонно повышался. Немало изобретателей и рационализаторов выдвинули из своей среды автомобильные работники.

Огромную роль во всей работе автотранспорта сыграла партийная организация, бросавшая на помощь автотранспорту в самые тяжелые моменты лучшие партийные кадры. Коммунисты и комсомольцы своей большевистской организованностью и настойчивостью помогали работникам автотранспорта добиваться успехов, были подлинными организаторами в борьбе за четкую, безаварийную работу автомобильного транспорта.

Инженер
В. Х. ХОХЛОВ

Намыв Волжской плотины.

Осень 1936 года. Атмосфера среди коллектива строителей плотины № 32 наэлектризована. Здесь люди впервые в СССР гидромеханическим путем намыывают огромную земляную плотину. Смелчаки перегораживают старое, веками установившееся русло Волги.

Но не ладится дело с намывом. Люди впервые осваивают сложную технику гидромеханических работ. Плотина растет очень медленно. Она достигла пока только отметки 111.

Землесосы то и дело выходят из строя: ломаются валы, лопаются обоймы подшипников. Аварии вошли в систему. Они срывают работу гидроустановок.

На плотине часто прорывалось обвалование. Грунт утекал в Волгу. Положение было крайне тяжелым.

Впереди же стояли две угрозы: осенний паводок и морозы. Паводок мог поднять воду до отметки 114—115. Вода могла бы перехлестнуть плотину и неизбежно размывать ее. Мороз грозил до весны остановить все гидроустановки. Грунт пришлось бы возить поездами, а это очень затратное и долгое мероприятие.

В этот решающий, чрезвычайно ответственный момент растерялся начальник сооружения плотины № 32 Вишняков. Он стал нервничать и просить помощи «сверху». Но он не заметил, что могучая сила — сила коллектива была у него под боком.

Собирается производственное совещание коммунистов узла сооружений. На этом совещании большевистски критиковали работу на плотине № 32. Тов. Александров внес предложение о намыве грунта мелкими выпусками, тов. Агафонов внес целый ряд замечаний об улучшении работы трубопровода и по забивке шпунта, тов. Грачев потребовал изменить режим работы насосов и т. д. Выяснилось, что если

хотя бы часть этих предложений была реализована раньше, дело давно бы было налажено.

Коммунисты вместе с беспартийными инженерами по боевому взялись за работу. Они приходили на производство первыми и уходили последними. Своим примером они поднимали инициативу, настроение рабочих, инженеров и техников.

Коммунисты боролись за реализацию предложений производственных совещаний. Дело пошло вперед. Кубометр за кубометром намытого грунта подбодрял замечательный коллектив плотины. Упорным трудом у Волги отвоевывали плотину.

Начал работать экскаватор „Менк“. Могучие паровые молоты с оглушительной силой забивали в сердце плотины металлический шпунт. С лихорадочной быстротой перестраивали трубопровод: переделывали крупные выпуски на мелкие. Намыв грунта пошел не на отдельные площадки, а с сразу на всю плотину.

С разрешения главного инженера т. Жук на плотине оставили колодцы по спуску воды до конца намыва. Операция эта была очень выгодная, но рискованная. Здесь же реализовали предложение прораба т. Малова. Сделали окна в диафрагме плотины, чтобы спасти ее от излома и трещин от неравномерной нагрузки грунта.

Все выше и выше поднималась производительность труда. Если прежде намывалось грунта 3,5 тысячи кубометров в сутки, то потом выработка выросла до 4, 5, 6, 7 тысяч кубометров и, наконец, выработка по намыву грунта достигала 8 тысяч кубометров в сутки.

Бодрые, уверенные в своей победе, работали рабочие, инженеры и техники. Рос авторитет партгруппы и коммунистов, организовавших коллектив на победу.



Плотина на глазах у строителей поднималась и с каждым часом меняла свою отметку.

Однажды 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 бросился к отверстию и телом загородил образовавшееся отверстие. Утечка грунта прекратилась. Лежавший рабочий вызвал рабочих, явились строители и засыпали и огородили опасное место.

Так были воодушевлены люди.

Молодые советские инженеры: Липгарт и Катюшкин сурово требовали соблюдать режим гидроустановок. От них не было покоя ротоzeям и бездельникам. Механик Коровин без усталости ходил около машин. Он любовно осматривал каждый сальник, болт и подшипник. Он воевал со свищами и трещинами в трубопроводах и землесосах.

Плотина росла и, наконец, достигла долгожданной отметки 116. Радостной была эта победа для коллектива работников.

К началу морозов плотина достигла отметки 124.

Коллектив партийных и непартийных большевиков сооружения плотины победил!

КАНАЛ СТРОИЛА ВСЯ СТРАНА



А. АЛЕКСАНДРОВ

Главный инженер завода
„Динамо“ им. Кирова

Электроаппаратура для шлюзов

Коллективу Московского завода „Динамо“ выпала почетная задача спроектировать и изготовить электропровод и аппаратуру для управления механизмами шлюзов величайшего сооружения сталинских пятилеток для канала Москва—Волга.

Трудная эта была задача. Опыта в проектировании таких механизмов у нас не было. Трудность заключалась в разработке проекта провода для верхних ворот сегментного затвора. Громадная, 120-тонная ферма ворот, которая висит на двух цепях, не должна допускать ни малейшего перекоса. По проекту нужно было обеспечить абсолютную точность и одинаковую скорость обоих лебедок, установленных на шлюзах.

Началась упорная, героическая работа коллектива. Бригада лаборантов, возглавляемая инженером М. И. Кустановичем смонтировала сложную электрическую схему. Повторялись один за другим многочисленные опыты. В результате на заводе была спроектирована первая в СССР установка с электрическим валом.

Перед коллективом нашего завода стояла огромная задача. Грандиознейшему каналу нашей социалистической родины нужно было дать достойное этого сооружения оборудование.

Небольшой, но спаянный коллектив проектировщиков и конструкторов, во главе с автором всей комплексной проектировки инженером М. М. Синайским, организованно справился с поставленной задачей. Этот коллектив в короткий срок дал оригинальные проекты и разработал целый ряд специальных конструкций.

Инженеры тт. Варшавский, Соколов, Берестов, Зивер, техник Кудинов—вот авторы сотен аппа-

ратов, панелей и пультов управления шлюзами. Эти энтузиасты вложили техническую инициативу, накопленный опыт и энергию для выполнения порученного им задания.

В полной мере их замечательную работу оценят в особенности те работники, которые будут наблюдать за работой пульта управления. Легкое нажатие кнопки на центральном пульте, заставляет послушно двигаться огромные затворы и ворота шлюзов.

Не менее сложным этапом выполнения заказа для завода являлось изготовление самого оборудования.

Враг народа, бывший технический директор завода Толчинский, своей вредительской деятельностью пытался поставить под угрозу пуск канала. Производство наиболее ответственной части оборудования им было доверено, ныне разоблаченному врагу—троцкисту, быв. начальнику цеха Крейцбергу. Эти враги на протяжении 3 месяцев саботировали заказы строительства канала Москва—Волга.

Парторганизация завода, разоблачившая врага Крейцберга, добилась ликвидации прорыва в производстве.

Завод впервые выполнил сложные каркасы, ввел компаундировку обмоток моторов переменного тока и ряд других ответственных заказов для канала. На выполнении этих заказов выросли новые замечательные стахановцы. Они показали не только высокую производительность труда, но и отличное качество исполнения.

Монтеры 2-го аппаратного цеха—тт. Сазонов и Фролова и электровозного цеха—тт. Яковлев и Ручкин—под руководством мастера т. Саковского соревновались за сроки и качество исполнения

пультов и распределительных устройств. Слесари и сварщики Осипов, Быковский, Полубояринов с огромной энергией осваивали новое для них дело.

Замечательный коллектив 1-го аппаратного цеха во главе с начальником цеха т. Рикманом и контрольным мастером Разиным показали образцы дисциплинированности и безупречное качество исполнения.

Стахановцы цехов: крановых машин, электрического, 3-го аппаратного, также дали прекрасные образцы работы.

Изготовленное оборудование было отправлено на строительство канала. Начался новый этап работы—наладка оборудования и пробная эксплуатация.

Вся эта ответственной работой по наладке оборудования была доверена инженеру М. М. Синайскому. На сооружение шлюзов были посланы наиболее квалифицированные, имеющие опыт молодые инженеры и техники—тт. Лурье, Соколов и другие.

Перед праздником 1-го мая все инженеры, знакомые с работой оборудования шлюзов были мобилизованы на строительство канала. Горячее желание пустить в эксплуатацию канал Москва—Волга было у всего коллектива нашего завода. Наш коллектив переживал огромное удовлетворение, когда все механизмы шлюзов действовали безотказно, что обеспечило проход первых теплоходов по каналу.

С пуском канала Москва—Волга в историю славного коллектива завода „Динамо“ им. Кирова вписана еще одна замечательная страница борьбы за реконструкцию водных путей нашей великой социалистической родины.



М. С. КУРИН

Начальник отдела технического снабжения ГУЛАГа НКВД

Советская промышленность оснащала канал механизмами

Канал Москва—Волга строила вся страна. Более 500 фабрично-заводских предприятий Советского Союза изготовляли оборудование и строительные материалы для стройки канала.

Снабжение строительства оборудованием являлось делом сложным. Для выполнения огромных объемов земляных, бетонных и монтажных работ потребовались сотни и тысячи машин и строймеханизмов.

Чтобы судить о количестве машин, которые нужны были для организации земляных работ, достаточно привести следующие цифры. На строительстве было проложено 340 километров железнодорожного пути нормальной колеи и 220 километров узкоколейной. Эти пути обслуживали 160 паровозов и 225 мотовозов. Парк подвижного состава исчислялся в шесть с лишним тысяч вагонов и вагонеток. Помимо этого в эксплуатации находились 1710 автомашин, 210 тракторов и 170 экскаваторов, изготовленных отечественными заводами. Земляные работы, в местах с большим углублением и богатым подпочвенными водами, потребовали более двух тысяч центробежных, 980 глубинных и 900 ручных насосов.

Организация бетонных работ была также построена на основе значительной механизации. Применение присадки трепела и уплотнения бетона путем вибрации было проведено на стройке в широком масштабе. Весь фронт бетонных работ на трассе канала был обеспечен огромным количеством механизмов. На приготовление и укладку бетона использовалось свыше 12 тысяч механизмов: 240 бетономешалок, 11.330 транспортеров, 800 вибраторов, шлакодробилки и т. д.

На строительстве применялся в основном железобетон. Свыше 120.000 тонн арматурного железа было нарезано, согнуто, сварено и все эти процессы были механизированы.

Забивка 110 тыс. штук свай и 30.000 погонных метров шпунта, а также 4500 тонн металлического шпунта выполнена при помощи большого копрового хозяйства, имевшегося на стройке.

О степени механизации строительных работ можно судить по сумме следующих данных. На производственное оборудование израсходовано 170 миллионов руб.

Общая сумма, израсходованная на закупки оборудования и строительных материалов, включая оборудование для насосных станций, гидростанций и т. п. составила около 610 миллионов рублей. Одного цемента было закуплено 900.000 тонн, железа и чугуна — 182.000 тонн, кирпича — 125 миллионов штук, троса — 1.100 тонн, гвоздей — 4.800 тонн и т. п.

Потребности строительства в оборудовании и материалах были настолько велики, что для их удовлетворения давались задания сразу нескольким однородным заводам.

Ленинградские заводы — «Электросила», Кировский завод, «Станкострой», «Красный треугольник» и другие изготовляли строительству эксплуатационное и производственное оборудование: станки, транспортеры, краны, турбины, металлические тросы и т. д.

Московские заводы принимали активное участие в стройке канала. Завод «Борец» изготовлял гигантские пропеллерные насосы и насосы для водоотлива, завод «Серп и Молот» поставлял трос и прокат металла. Заводы — «Электросвет», «Каучук», «Москабель», «Электропровод» и десятки других на протяжении всего строительства снабжали канал своей продукцией.

Заводы Украины: «Укркабель», «ХЭМЗ», Станкозавод, Краматорский, Днепропетровский и т. д. непрерывно в течение 4-х лет также слали на канал свои изделия.

В газетной статье трудно поместить хотя-бы только названия тех мест, на территории которых находятся заводы, работавшие для стройки канала.

Советская промышленность являлась поставщиком необходимых каналу оборудования и материалов. Коллективы заводов не просто выполняли полученные ими задания, а любовно и заботливо относились к выполнению наших заказов. Заводы прислушивались к голосу строителей канала. Когда в марте 1937 года нам срочно понадобился кабель, то кабельные заводы страны в течение двух недель изготовили и отгрузили нам огромное количество кабеля.

Для изготовления скобяных изделий завод им. Крыленко (Тула) мобилизовал все свои силы и в течение двух месяцев работал только для стройки канала; завод «Универпром» № 16 в короткий срок изготовил высокохудожественную арматуру для освещения Химкинского речного вокзала, украинские карьеры по особому заданию в короткий срок — 10 дней — дали облицовочный камень специальных размеров.

Когда в вопросах технического снабжения возникали, казалось, неразрешимые для строителей задачи и трудности — на помощь приходили руководители партии и правительства, коллективы заводов и их партийные и общественные организации и в результате эти трудности преодолевались, стройка получала все необходимое.

Канал строила вся страна!

Сегодняшний праздник пуска канала радостно встречают не только его строители, но и десятки тысяч рабочих и работниц заводов страны, вместе с нами строивших замечательное сооружение сталинской эпохи.

МЫ СОБИРАЛИ МЕХАНИЗМЫ ДЛЯ ШЛЮЗОВ

С 1935 года на нашем участке шла сборка механизмов и металлоконструкций для сталинского детища—канала Москва—Волга. Весь заказ в основном мы сдали к 1 ноября 1936 года. Его закончила бригада стахановца-слесаря Николаева, сдавшая к этому сроку последние два комплекта опор акведуков насосных станций.

Мы никогда не забудем боевых и радостных дней работы над заказом сталинской стройки. Мы горды сознанием, что участвовали в сооружении величайшего памятника сталинской эпохи.

В дни зарождения стахановского движения в стране—в октябре 1935 года, один из нас,—молодой бригадир тов. Басенко, показал образцы организации труда и производства на сборке подъемных механизмов водопроводных галлерей для Перервинского шлюза, первым вступившего в эксплуатацию. Слесаря бригады Басенко тт. Яковлев, Парсаков, Курчанов, Авдеев, Чирков, Ф. Иванов выполняли нормы на

200—240 проц. И сейчас эти товарищи с честью держат звание передовых стахановцев сборки, а Яковлев и Парсаков сами работают бригадирами и отвечают за сложные объекты.

Бригада значкиста МВС тов. Федорова также собирала подъемные механизмы водопроводных галлерей двух шлюзов. Бригада Николаева провела сборку всех опор акведуков насосных станций. Слесаря его бригады тт. Коротков и Зобов именно на этой работе стали в ряды стахановцев.

С гордостью мы сознаем себя участниками великой сталинской стройки. Сегодня мы празднуем вместе со строителями канала, вместе со всей страной победу советской техники, воплощенной в канале Москва—Волга, в канале, который создан по мысли нашего Сталина.

П. М. НИКОЛАЕВ,
В. Т. БАСЕНКО,
Ф. Г. ФЕДОРОВ.

Стахановцы-сборщики цеха № 2
Ижорского завода

ЧУВСТВО ЗАКОННОЙ ГОРДОСТИ

Воды канала Москва—Волга вот уже полтора месяца бороздят пароходы. Каждый раз, когда судно входит в камеру шлюза,—приводятся в действие подъемные механизмы водопроводных галлерей, отливки которых делали мы. В эти механизмы, как и во втулки рабочих колес мощных пропеллерных насосов, вложен наш радостный труд. Как же можно не испытывать чувства гордости?

Трудно забыть первые дни работы над этими отливками. Особенно нас затрудняли шестерни: в таком массовом количестве и такие разнообразные шестерни нам предстояло отливать впервые.

Ездили мы на заводы имени Ленина, имени Кирова, где уже отливались подобные детали. Но почерпнуть опыта там пришлось мало, ибо качество отливок этих заводов мало отвечало требованиям строителей канала.

Тогда мы призвали на помощь весь наш опыт, накопленный на заказах блюмингостроения. Вскоре технологический процесс, в смысле самой формовки, подвода литников, выбора сечения прибылей был установлен правильный.

Коллектив формовщиков, во главе с лучшими бригадирами тт. Матвеевым, Смирновым, Базылевым и Поповым, проникся важностью заказа, поддержал честь марки завода. Механизмы сталинской стройке были сданы в срок и высокого качества по металлу.

Сегодня мы испытываем чувство законной гордости, что наш труд помог вам, строителям, выдержать темпы и качество в выполнении сталинского задания.

А. Е. ПОГОСЯНЦ

Начальник фасонно-литейного
цеха Ижорского завода



Тов. Блинкова М.
обмотчица-стахановка Московского Трансформаторного завода, ударно выполнявшая заказы для стройки канала

СВОЕ СЛОВО СДЕРЖАЛИ

Заказ на насосы для канала Москва—Волга, названный рабочими завода сталинским заказом, требовал к себе огромного внимания. Коллектив рабочих хорошо знал политическое значение этого дела. Несвоевременная сдача насосов могла оттянуть сроки пуска всего канала.

Комсомольская организация завода выделила специальные бригады, которые следили за безостановочным продвижением деталей при обработке. Мы, трое комсомольцев сборочного цеха, дали слово сделать все от нас зависящее, чтобы собрать машины в срок. Почти ежедневно, окончив свою работу, мы шли в механические цехи и до поздней ночи хлопатали там о деталях, которые на завтра нужны были на сборке.

С комсомольской настойчивостью мы ежедневно усиливали темпы стахановской работы. В решающие дни мы перешли на двухсменную работу. Над сборкой последних машин мы работали по 30 и более часов, не выходя из цеха.

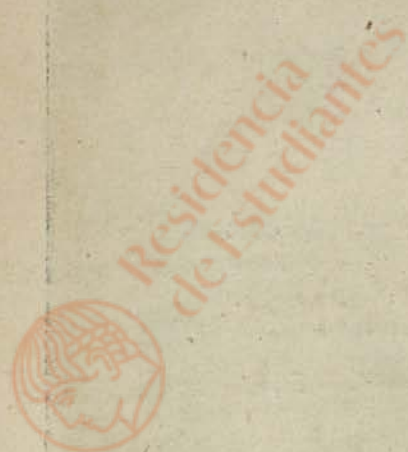
ВОРОНКОВ, ЛЕОНОВ,
МАРУСИН

Завод „Борец“.



Шоссейный мост через канал в Хлебникове.

Фото Ф. Кислова (Союзфото).



ЛЮДИ ГЕРОИЧЕСКОЙ СТРОЙКИ

НАЧАЛЬНИК РАБОТ

А. ЮЖНЫЙ

Биография Ивана Николаевича Кострова, как инженера, начинается с дней Великой пролетарской революции.

Все крупные сооружения построены им в наши советские годы.

В первые годы советской власти т. Костров работал на реке Дон. Потом Ивана Николаевича потянуло на Север. Манила река Шексна. По ней сплавляли лес, плавали баржи, кое-где производилось гидротехническое строительство. В городе Череповце инженера Кострова направили на строительство крупной плотины. На месте Костров застал десятка два женщин, ковырявших заступами землю, да юркого десятника.

— Вы что, летом плотину думаете строить? — ехидно посмеиваясь спросил Кострова юркий подрядчик.

— Да, за лето и зиму я думаю плотину полностью закончить, а вам придется уволиться немедленно, — ответил новый начальник сооружения.



Инженер Костров И. Н.,
начальник работ Южного района

Иван Николаевич приступил к постройке плотины. И бетонная плотина с металлическими фермами, подпором в 3 метра, длиной 250 метров, была построена за один год. Это был первый случай, когда плотина на Шексне заканчивалась в один год.

В 1925 году Иван Николаевич Костров уехал на ирригационное строительство в Среднюю Азию. Построив две бетонные плотины на реках „Арананеса“ и „Шарханеса“, он переключился на работы по реконструкции знаменитой в то время Янги-Арыкской системы.

Здесь, впервые на строительстве, работали два дреггера „Бьюсайрус“ № 810 и № 843. Через семь лет Иван Николаевич обнаружил эти экскаваторы на канале Москва—Волга. Они были привезены из Средней Азии.

В 1929 году, по окончании строительства „Янги-Арыка“, т. Костров был назначен помощником начальника строительства, „Чирчикстрой“.

В мае 1931 года по телеграмме из Ташкента он вылетает на самолете в Сталинабад на строительство „Вахшстрой“. Там он был назначен исполняющим обязанности главного инженера.

Невыносимо палит солнце в Вахшской долине. Безлюдны ее необозримые просторы. Безжизненны знойные пески пустыни. Большевики решили оживить пески пустыни. Развернулись работы по сооружению канала от реки Вахш до реки Пьянджек, длиной 100 километров. Как грибы после дождя выросли в пустыне палатки и юрты строителей. Работали экскаваторы и автомашины. Быстро прокладывался железнодорожный путь.

Работы велись беспрерывно круглый год.

— В одну из зимних ночей едем мы по Вахшской долине — рассказывает Иван Николаевич — кругом темно. Мороз в 25 градусов. Вдруг, в темноте вырисовы-

вается силуэт. Подъезжаем ближе — палатка. Заходим. На топчане, закутавшись в одеяло, спит женщина. Одна среди необозримой пустыни!

Так героически работали люди на Вахшстрое — заканчивает Иван Николаевич.

В марте 1933 года тов. Костров поступает на строительство канала Москва—Волга.

Во всей широте развернулись богатые знания и опыт инженера Кострова на строительстве канала. Он учил других и учился сам. Нужно было руководить большой армией инженеров и техников. Среди них было немало молодых, только что закончивших институты и техникумы специалистов. Их терпеливо и заботливо учил Иван Николаевич. Многому научился и сам начальник работ района.

Иван Николаевич прошел на канале большую школу. Не считаясь со временем, работал он в эти напряженные боевые годы.

Забравшись недавно в один из весенних дней на портик верхней головы шлюза № 7, Иван Николаевич долго обозревал замечательную панораму. Вниз по каналу ровной линией вытянулась галерея замечательных башен управления двухкамерного шлюза; по железобетонному арочному мосту через шлюз № 8 мчался поезд Ржевской железной дороги; волны жадно лизали каменные откосы канала; сзади, низко над синими пластами Химкинского озера летали чайки; высоко в небе алела пятиконечная золотая звезда Московского северного порта.

— А ведь совсем недавно — сказал Иван Николаевич — здесь росли кустарники, да несколько одиноких берез.

Радостно билось сердце старого инженера.

Инженер Костров спустился по ступенькам вниз, сел в машину рядом с шофером, и, тронув его за плечо, тихо промолвил:

— Поедем в район. Правительственная комиссия приехала принимать сооружения канала.

АРТЕМ ПРОВАЛОВ

Д.М. СЕНИЧЕВ

Высокий берег Волги. Небольшая деревушка Пестово, Городецкого района Горьковского края. Новые деревянные постройки, крытые железом. Амбары и сарай, принадлежащие местному колхозу. Клуб. Парашютная вышка.

Жители деревни Пестово — исконные волгари. Горячей любовью привязаны они к великой русской реке. Страстные рыболовы, хорошие пловцы, они без усталости могут говорить о своей матушке — Волге.

Семья Проваловых в деревне Пестово отличалась своей бедностью. Маленькая, покосившаяся на бок избушка, крытая ветхой соломой. Узенькая полоска земли, обрабатываемая чужими лошадьми. Тощая бурая коровенка. Вот и все „хозяйство“ Проваловых.

В такой семье родился и жил Артем Провалов — будущий инженер-комсомолец, начальник одного из самых крупных сооружений канала Москва—Волга.



С. А. Асушкин, старший прораб сооружения Северного порта

Вечно полуголодный, прикритый лохмотьями, маленький Артем уже в 7 лет пас скот у своего зажиточного дяди, а вечерами нянчил его детей.

В батраках Артем был 9 лет — до 1924 года. Надоело, плюнул и ушел в почталыоны. С грехом пополам научился читать. Вскоре поступил контролером в городской театр. Вечером проверял билеты, а днем учился мудренному мастерству электромонтера. В 1925 году вступил в комсомол.

И вот счастье — в 1926 году в уездный комитет комсомола приходят две путевки на рабфак. Одну из них вручают комсомольцу Артему Провалову.

В жизни Артема открывается светлая страница. 3 года учебы на рабфаке — это три года напряженной борьбы за овладение высотами знаний. Зимой в классах и кабинетах факультета, летом — на производственной практике, — на заводах Ленинграда. Окончив рабфак, Провалов поступает в путейский институт.

Институт окончен. На „хорошо“ сдан дипломный проект. И перед молодым советским инженером-комсомольцем открывается широкая, творческая дорога в жизнь.

Он пишет письмо в Управление строительства канала Москва—Волга, в Дмитров. Не дождавись ответа, Провалов бросает работу в учреждении и сам едет на строительство.

Химкинская земляная плотина еще только начиналась строиться. Становились в забой первые экскаваторы, когда с путевкой в кармане сюда пришел Артем Провалов. Ему показали место работы, познакомили с несколькими десятниками и сказали:

— Начинайте. Вот вам люди, командуйте. Вечером приходите на производственное совещание.

Он стал сменным прорабом земляных работ.

Не по дням, а по часам росла гигантская земляная плотина. Рос

и сам Провалов. Он быстро, налету, схватывал новые, практические познания, изучал своеобразные свойства грунтов, вникал в процессы организации работ. Часто приходилось бывать в бараках, беседовать с людьми. С комсомольской горячностью рассказывал он о том, какими будут сооружения канала Москва—Волга, для чего строится канал. И люди, затаив дыхание, слушали горячие, возбужденные речи своего начальника.



Г.М. СЕНИЧЕВ

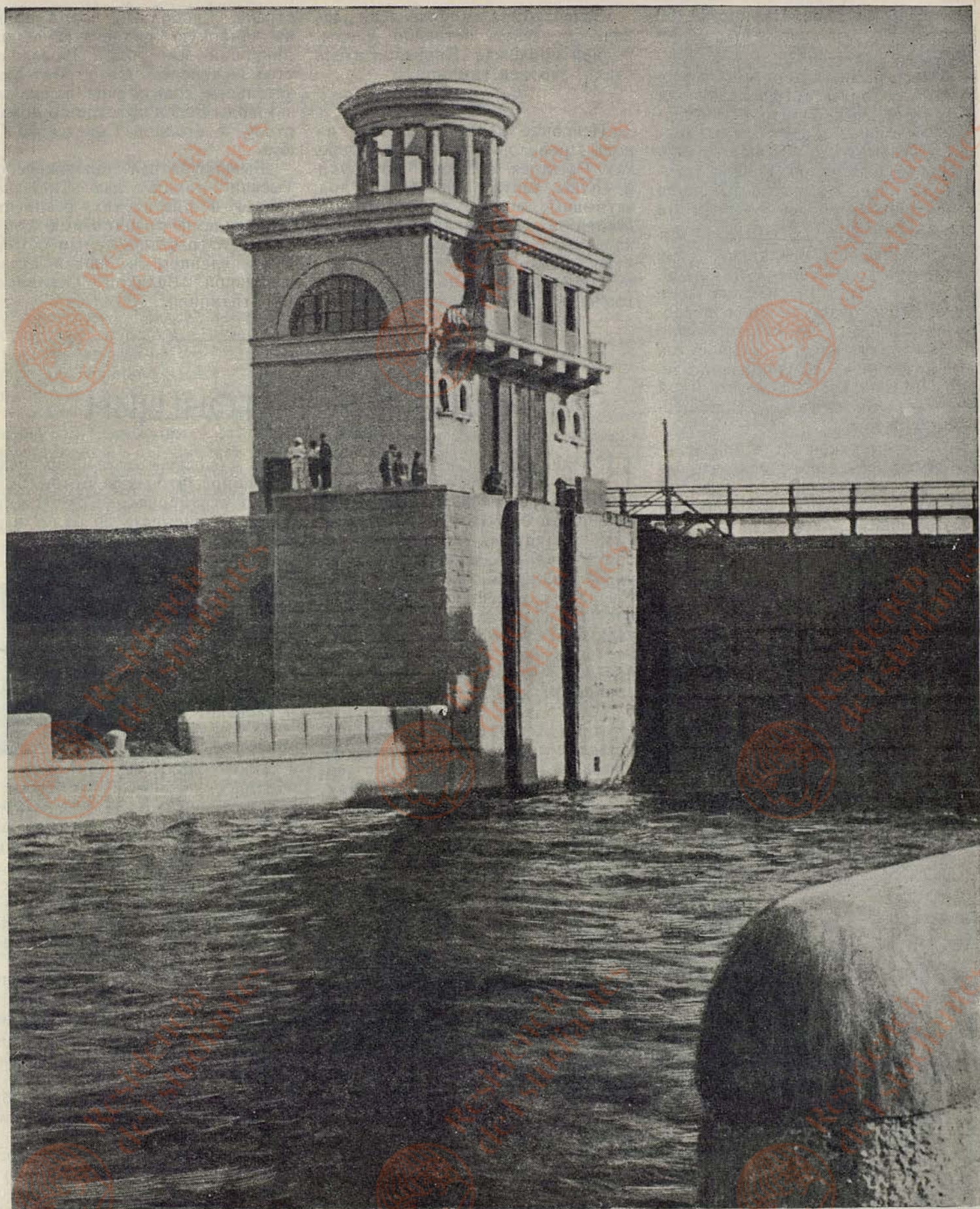
Через три месяца Провалов руководил свайными работами. Грунт попался твердый, каменистый. Чуть забитые сваи не поддавались ударам копров. Находиться приходилось изучать новое дело, находить выход из тяжелого положения. Забивка свай держала кладку бетона.

И выход был найден. На помощь комсомольцу-прорабу пришла комсомольская организация Хлебниковского района. Были созданы боевые комсомольские посты. Лучшие комсомольцы стали на самые тяжелые участки. Вскоре вместо 5 свай по норме, каждый из 12 копров стал давать по 17 свай за смену. Фронт для бетона был открыт.

В апреле 1936 года за год до навигации по каналу, на месте будущего пятого шлюза только что закончили рытье котлована. Из всех 10 шлюзов, построенных на канале, 5-й шлюз оказался самым запоздалым сооружением.

На это сооружение был направлен Артем Провалов сменным прорабом бетонных работ. Ему пришлось укладывать первый кубометр бетона в основании пятого шлюза. Несколько месяцев работал здесь старшим прорабом по бетону. Закончил же он все строительные и архитектурно-отделочные работы на посту начальника сооружения.

По своей насыщенности механизмами сооружение шлюза № 5 занимало ведущее положение на строительстве. Мощный бетонный комбинат. Транспортные ленты. Вибраторы. 100.000 кубометров бетона уложили на сооружении



Башня управления механизмами нижней головы пятого шлюза (ст. Икша)

Фото Н. Татищева

№ 5 за 6 месяцев. Из них 90.000 кубометров было уложено при помощи вибраторов.

Здесь были установлены всеосюжные рекорды суточной кладки бетона—2.138 кубометров. Громадные бетонные массивы в 5.000—6.000 кубометров бетонировались здесь одновременно. Всякая трезвая техническая мысль находила себе применение на сооружении шлюза № 5.

...В Икшанском районе, где находится сооружение 5-го шлюза, не знали более энергичного прораба, чем прораб-комсомолец Провалов. Для него не существовало дней отдыха. В любое время суток он находился на производстве. Все поражались его неутомимой энергии, исключительной работоспособности.

Памятен такой случай. Надвигался паводок. Не успели что-либо предпринять, как под водой очутились 4 насоса, находящиеся на грабарках.

Артем Провалов, недолго думая, бросился в холодную воду. С ним были 9 бетонщиков. По воде плавали льдины. 1½ часа маленькая группа людей находилась в ледяной воде. Надо было умело захватить веревками насосы и грабарки, а веревки выбросить на берег.



Инженер М. П. Муценко, начальник работ Северного порта

Задача была выполнена, но „ледяное купанье“ оставило следы. 9 дней пролежал Провалов в постели, заболев гриппом.

Исконные волжане—многие из рода Проваловых ходили в бурлаках. Растирая в кровь свои руки и спины, тянули они бечеву под заунывные, полные горечи песни. Много таких горьких песен слышала великая русская река—матушка Волга.

Прошли годы, и новые песни раздаются в нашей счастливой

стране. Свободный народ вышел на широкую радостную дорогу. Младший из рода Проваловых стал инженером. Он строит замечательные сооружения, на его глазах воды Волги потекли по новому руслу к столице Советского Союза.

Бывший батрак стал инженером. Тысячи таких, как Провалов, учатся в институтах, становятся строителями грандиозных сооружений. Это стало самым обыденным явлением в нашей стране, озаренной Великой Сталинской Конституцией.

ИНЖЕНЕР - БЕТОНЩИК

В маленькой, сколоченной из досок, конторке, сидел низко наклонившись к столу, старший прораб по бетону. Он что-то чертил, поминутно поглядывая на синюю кальку, висевшую на стене.

За окном шумела трасса. Мчались автомашины с песком и гравием. Пронзительно гудел экскаватор. Гулко ударяли „бабы“, вколачивавшие непослушные сваи под устои гигантского моста Калининской ж. д.

Петр Михайлович Евсюков, измятый бессонницей, направился на среднюю голову шлюза № 8. Ему только что сообщили о крупном обвале земли, засыпавшем всю бетонную подготовку.

Надо было организовать немедленно очистку грунта и крепление откосов. Быстро распорядившись о доставке десяти грабарок и поручив десятнику заняться вывозкой грунта, Петр Михайлович полез в секцию, осторожно спускаясь по выпущенным концам арматуры.

Рыхлая масса бетона напоминала ковер торфяного болота. Она извивалась и пружинила под ногами. Отдельные камни, диаметром в 20 сантиметров, вопреки технической инструкции, то и дело всплывали на поверхность. Опытный глаз прораба сразу заметил, что бетон трамбуется плохо, что качество укладки в этой секции неудовлетворительное.

Приказав лаборанту проследить за качеством укладки, прораб решил поговорить вечером с рабо-

чими в бараке, а пока предупредил бригадира, что если бетон будет плохо утрамбован, он рабочие сведения подписывать не будет и работа останется без оплаты.

После смены Петр Михайлович был в бараке. Рассказал рабочим о графике работ. При его участии были заключены договор на социалистическое соревнование.

На следующий день, спустившись в секцию, Евсюков убедился, что его разговор не прошел бесследно. Бетон укладывался ровными слоями в 20 сантиметров, все три вибратора в секции гулко гудели, тесно пригласивая серое тесто бетона.

205.000 кубов бетона уложил Петр Михайлович Евсюков за всю свою жизнь, из них 200.000 за время работы на канале. Если перевести этот объем на вагоны, получится состав из 25.000 вагонов.

Сейчас этот этап уже пройден. Красавцы-сооружения из бетона и железа готовы. По каналу плывут советские теплоходы. На палубах звонко смеются первые счастливые пассажиры.

Евсюков уже не тот прораб, только что приехавший из Туркестана и делавший первые самостоятельные шаги на стройке. Школа канала вырастила прораба Евсюкова. Она превратила его в крупного инженера-бетонщика.



Топ. Евсюков

МОИ ПРОФЕССИИ

Я самый счастливый человек!
Жить в эпоху Ленина—Сталина и быть активным строителем социалистического общества—величайшая радость жизни.

Мне 50 лет. Путь моей жизни пестр. 30 лет я прожил в условиях подневольного труда. Ученик слесаря. Высококвалифицированный рабочий—металлист. Участник баррикад в Ростове на Дону. Тюрма. Ссылка. Война... Вот мои профессии до революции.

После социалистической Октябрьской революции я стал другим человеком. Изменилась и моя профессия: хозяйственник, студент-парттысячник Донского политехнического института, главный инженер, да мало ли их? И мысли в голове другие.

В царское время была одна мысль—как бы найти работу. Безработица преследовала всюду. Мысль о работе не покидала. Ныне эти мысли не приходят в голову. Выбор работы большой.

Человек нашей родины думает о другом: как бы приобрести опыт и максимально его использовать на благо строительства социалистического общества. Я, например, два десятка лет носил идею о канале Волга—Дон. Слабость моя—любовь к гидротехническим сооружениям.

Как только началась стройка канала Москва—Волга, я прибыл сюда. Меня направили начальником работ Глубокой выемки Южного и Северного склонов. После—начальником Щукинского участка, на шлюз № 8 и канал № 295.

В течение двух лет (1934—36 гг.) двухкамерный шлюз и канал были окончены.

Когда обнаружился прорыв на шлюзе № 1, где было сделано только днище, часть стен и не полностью верхняя голова,—меня направили на Волгу начальником шлюза № 1.

Работа эта оказалась нелегкой, она требовала большой выдержки, опыта, знаний, энергии и крепких нервов. Нужна была большевистская решительность. Надо было самому решать технические вопросы, не выжидая их оформле-

ния, так как проект всех работ делался также по пути осуществления стройки.

За 2½ года на стройке мне с коллективом пришлось уложить 375 кубометров бетона и произвести около 6 млн. кубометров земляных работ. Радостно видеть плоды своего творчества.

Я счастлив тем, что связал свою жизнь со сталинской стройкой и построил два головных сооружения: одно на берегу „Московского моря“,—оно пропускает всю из водохранилища в Волгу; другое несет волжскую воду в Красную столицу.

Величайшая благодарность партии за то, что она меня сделала счастливым.

Величайшая благодарность вождю, другу,—товарищу Сталину



Тов. Скачков

за его заботу о людях, самом ценном капитале в мире.

ВТОРОЙ УНИВЕРСИТЕТ

Илья Никитич Кузьменко выдвигал черепицу на заводе при станции Лохвица, Харьковской области.

Заветная мечта—пойти учиться—не покидала его ни на минуту. Двадцатилетним парнем он собрал свои скромные пожитки и уехал на рабфак. Знания в объеме рабфака его не удовлетворяли. Он едет в Одессу и оканчивает там гидротехнический факультет инженерного института.

Одесский комитет комсомола командировал его на работу в Казахстан. Оттуда Кузьменко уходит в Красную армию, а из Красной армии поступает на канал.

На канале он работает вначале инженером при Центральной бетонной лаборатории, а затем переходит в Волжский район.

— На строительстве канала—

говорит Илья Никитич—я прошел второй университет.

— Впервые на Волжской плотине были применены транспортеры для подачи бетона к месту укладки. Новшество сразу не далось. Капризы механизмов противились нашему желанию. Уложишь бывало 100—200 кубометров бетона в сутки зимой и ругаешь себя: мало! А больше не могли. Но так продолжалось недолго. За один месяц капризы механизмов мы устранили. Увеличивалось изодня в день количество выработки. И в 1935 году мы укладывали по 2 тыс. кубометров бетона в сутки.

Илья Никитич сдружился с бетонными работами на гидростанции и на шлюзе.

О героической работе коллектива он говорит коротко:

— На работах, особенно во время паводка, сидели все—партком, комитет комсомола. Вода настигала нас тогда, когда заканчивали вериальные столбы двусторчатых ворот и причалы.

Бетон был сдан в срок!



Тов. Кузьменко

ОЛЯ „НЕИЗВЕСТНАЯ“

М. КОРНИЛОВ

Мать Оли Портянкиной умерла, когда девочке было всего 4 года. У отца, забойщика шахты Донбасса Петра Христофоровича Портянкина, осталось четверо детей. Самому старшему из них было 10 лет.



Тов. Портянкина

Вскоре после смерти матери грянула революция. Началась гражданская война. Оля хорошо помнит, как отец уходил на фронт с отрядом красных партизан.

Перед уходом на фронт, отец отдал Олю в приют при мужском Сафроновском монастыре. Братишку Володю, которому был всего один год, отец отдал в детский дом, а двух старших братьев отправил в соседнюю деревню пасти скот.

Отец ушел, и обратно уже не возвратился. В деревне говорили, что белые его расстреляли.

С тех пор и началась тяжелая беспризорная жизнь - маленькой Оли. В приюте она не могла даже сказать свою настоящую фамилию. Ей дали кличку Оля „Неизвестная“. Так много лет писали в документах и называли ее то варищи.

Скоро в монастыре узнали, что отец Оли красный партизан. Много детей партизан, в том числе и Олю, монахи выгнали из приюта.

Началось скитание группы беспризорников. Детей подобрали прежде в Саратове, а потом в Камышине. Из камышинского детского дома Оля убежала с группой 8 человек. На пароходе по Волге они доплыли до Сталинграда. Там их подобрали в детский дом при заводе „Красный Октябрь“. В Сталинграде детям не понравилось, и они вновь сбежали.

Никто не знал сколько лет Оле „Неизвестной“. Она была маленькая, и 4 года подряд считали, что ей 8 лет. Только 14-ти лет (в 1925 году) Оля начала учиться в школе переростков. В этом же году она вступила в ленинский комсомол.

С тех пор партия и комсомол заменили Оле „Неизвестной“ отца и мать. Оля перестала быть „Неизвестной“. Она узнала сколько ей лет, узнала свою настоящую фамилию.

Из бывшей беспризорницы Оли „Неизвестной“ партия и комсомол воспитали инженера Ольгу Петровну Портянкину. По окончании Московского инженерно-строительного института имени Куйбышева инженера-комсомолку т. Портянкину направили работать на строительство канала Москва—Волга.

В районе Темпы Портянкину назначают прорабом опалубочных работ на сооружение насосной станции. В ее распоряжение дают до 400 строителей.

Началась напряженная творческая работа молодого инженера-комсомолки. С первых же дней

Портянкина начала упорно изучать теорию и практику опалубочного дела. Никогда до этого она ведь не занималась опалубочными работами.

Когда Оля прибыла на сооружение насосной станции, многие „скептики“ в районе Темпы говорили: „Эта девочка вряд ли может руководить сотнями строителей, а тем более чтонибудь построить“.

Однако энергичная, настойчивая Оля Портянкина не унывала. Правда, обидно ей было слушать такую оценку „скептиков“. Но эта обида сливалась у ней с непреодолимым желанием во что бы то ни стало показать образцы хорошей работы.

Кроме нее на сооружении насосной станции было еще два комсомольца. С этими комсомольцами - инженерами она по душам беседовала по недоуменным для нее инженерным вопросам. Углублялась в теорию, в учебник.

Комсомолка Портянкина очень скоро изучила опалубочные работы, изучила процесс бетонных работ и теорию расчетов крепления и давления бетона на стенки сооружения. И очень скоро она на деле разбила доводы „скептиков“, показав им, как „девочки“, окончившие советские ВТУЗ'ы и техникумы, могут овладевать высотами передовой техники, как они могут замечательно строить и побеждать.

Инженер Портянкина с начала и до конца возглавляла все опалубочные работы на сооружении насосной станции № 182. Любовью к порученному делу, упорным трудом она вывела это важнейшее сооружение из глубокого прорыва.

Благодаря организаторским способностям инженера Портянкиной, ответственные работы из самых „узких“ у нее превращались в самый передовой участок сооружений.

Рациональная и продуманная организация работ на сооружении, применение ряда новейших достижений строительной техники, высокая оперативность в руководстве — вот какой стиль в работе выработался у молодого инженера-комсомолки Оли Портянкиной.



И. А. Глаголев, прораб экскаваторных работ (район Темпы)

БОРИС ВАСНЕЦОВ

В. ВОЛКОВ

Борису Васнецову нет еще и тридцати лет. В годы советской власти Борис Александрович окончил начальную школу, ВТУЗ, успел побыть ассистентом института по гидравлике, поработать в Гидроэлектропроекте.



Тов. Васнецов

В начале 1934 года он приехал на стройку канала. Его послали в Технический отдел на проектирование Волжской плотины. Циркуль, логарифмическая линейка, синяя калька ему не пришлись по душе. Росло желание идти туда, где смелые люди осуществляют проекты.

На долю Бориса выпала организационная работа. Он строит бетонный завод, организует арматурные и гудронные мастерские, опалубочный двор и подсобное хозяйство.

А когда подготовили землю и уложили первый кубометр бетона, Борис с большим рвением принялся бороться за план.

Наступала зима. Пытливый ум молодого специалиста работает над тем, как организовать паровое хозяйство. Конец зимы, — его не покидает мысль — как можно больше уложить бетона: имеющийся завод нужного количества не давал. Васнецов выкладывает свои соображения о стройке нового бетонного завода, о механизации.

К октябрьским торжествам 1935 года массовые бетонные работы на плотине в основном были закончены.

Начиналась укладка бетона на гидростанцию.

Здесь молодой советский инженер встретил первую неприятность: из основания били ключи.

— Эта неожиданность — рассказывает Васнецов — вызвала у некоторых трусов панику. Но мы не растерялись. Устраивая глубинные водоотливы, мы искусственно понижали уровень грунтовых вод и под прикрытием насосов укладывали кубометры бетона.

Пасмурный ноябрь принес еще одну неприятность. Вода прорва-

ла котлован и образовала огромный кратер.

И это не сломило упорства замечательного коллектива, которым руководил Борис Васнецов. Люди, стоя по колено в воде, устанавливали арматуру и в суровый седой январь крепко зацементировали образовавшееся горло.

Васнецову поручают самые ответственные дела. Перед паводком этого года район находился в прорыве с устройством гасителей плотины. На эту работу посылают Васнецова. Он вместе со своим коллективом перебирается жить на пароход „Плеханов“, приспособленный для работы. Не снимая резиновых сапог и водолазной рубашки, Борис с честью выполняет и это поручение.

Сейчас Борису Александровичу доверено сооружение монументов Ленина и Сталина. Партийная и комсомольская организации уверены, что Борис и эту почетную работу закончит с честью.

Так работает один из славных



Инженер Белла Абрамовна Рублева
(Сходненский район)

молодых советских специалистов канала Москва—Волга. Так работают сотни молодых специалистов, — основной костяк стройки канала.

Эти люди — яркая демонстрация роста технических кадров в нашей стране, которые подняла, взлелеяла и воспитала партия Ленина—Сталина.

БЕЛЛА РУБЛЕВА

Весной 1935 года получила диплом инженера. На вид она еще совсем девочка. В этом году ей исполнилось только 25 лет.

Когда она говорит, слова падают как металл — точные, короткие и звучные. Отец ее — инженер, работает в Ленинграде. На строительство канала попала, как практикантка. А потом осталась на постоянную работу.

Сначала проектировала эстакады и бункера бетонного завода шлюза № 7 под руководством инженера Боброва, а позднее самостоятельно проектировала трубу для отвода р. Чернушки.

15 августа прошлого года Белла Абрамовна перешла непосредственно на производство — строить мост № 413 на Волоколамском шоссе. К ней приходили за справ-

ками старые десятники и прорабы. Она нашла, что расчет головных балок моста, произведенный инженерами Мособлдортранса, сделан неверно. Это задерживало работу. Быстро пересчитав конструкцию, Рублева обеспечила непрерывную работу и большевистские темпы.

Железобетонный шоссе-мост, длиной 111 метров, шириной 31 метр, был построен за десять месяцев. 7 июля по нему открыто нормальное движение.

Белла Рублева вступила в ряды комсомола на стройке канала. Комсомольцы Сходненского района рассказывают, что никто аккуратнее и лучше ее не руководит общеобразовательной школой в дивизионе.

ИНЖЕНЕР-БОЛЬШЕВИК

А. КОЛБОВСКИЙ

Сквозь степи Украины, полк за полком, с обозами, тачанками и орудиями пробивалась 45-я дивизия. Она совершала знаменитый 800-километровый пеший переход, сопровождавшийся упорными кровопролитными боями с петлюровцами и гайдамаками.

Врага уничтожали, его остатки бежали вглубь Румынии.

Двадцатилетний монтер Моисей Борисович

Грановский первое боевое крещение получил в рядах этой дивизии.

Кончилась гражданская война, и Моисея Борисовича вновь потянуло на фабрику, к своему привычному и любимому ремеслу монтера.

Грановскому было 25 лет, когда он вступил в коммунистическую партию. Страна переживала тогда большое горе—умер Владимир Ильич Ленин. Тысячи лучших пролетариев вступали в партию Ленина—Сталина. Одним из них был и монтер Грановский.

В 1928. году партия послала т. Грановского учиться в Москву. Через пять лет Моисей Борисович стал инженером.

Грановский поехал монтировать Ефремовскую электростанцию. Это была его первая самостоятельная работа. С тех пор Моисей Борисович породнился с машинами, в совершенстве изучил их.

Поступив в 1932 году на строительство канала, Моисей Борисович начал проектировать гидроэлектростанции и насосные станции. В проектной группе сектора энергетики работали в большинстве молодые инженеры. Молодым специалистам пришлось с первых же дней их работы выдерживать борьбу с некоторыми „авторитетами“, не верившими в то, что молодые инженеры справятся с таким слож-

ным делом, как проектирование гидроэлектростанций.

— Надо сдать проектирование Гидроэлектропроекту—говорили эти „авторитеты“—малOVERY

Грановский написал от имени молодых проектировщиков заявление начальнику строительства, в котором настойчиво просил закрепить проектирование за сектором энергетики Управления. Просьба была удовлетворена. Обязательство молодых инженеров было впоследствии выполнено с честью.

Молодые специалисты дали не один бой в борьбе за новую конструкцию советских пропеллерных насосов. Профессор Куколевский и инженер Квятковский настаивали на насосах диагонального типа. Последние были уже заказаны заводу им. Калинина. Их изготовление особых трудностей не представляло. В стране они производились уже не впервые. Иначе обстояло дело с пропеллерными насосами. Их надо было создавать впервые. Наша промышленность пропеллерные насосы не производила. Очевидность замены диагональных насосов пропеллерными была так же ясна, как и выгодна: высоконапорность шлюзов была снижена с 18 метров на 9 метров; пропеллерные насосы дешевле и дают более высокий коэффициент полезного действия.

Инженер Грановский вместе с молодой группой специалистов (т. Баумгольц и другие) настояли на аннулировании заказа на насосы диагонального типа и требовали немедленно приступить к проектированию и исследованию пропеллерных насосов.

После того, как вопрос был решен в пользу молодых специалистов, т. Грановский десятки дней находился в Гидроэнергетическом институте ЦАГИ, где производилось исследование пропеллерных насосов, часто бывал на заводе „Борец“, куда должен был быть сдан заказ на изготовление этих насосов.

Сейчас—это уже история. Пропеллерные насосы накачали в ка-

нал и в водохранилища десятки миллионов кубометров волжской воды. Но несколько лет назад они являлись большой темой горячих и напряженных споров.

Из управления инженер Грановский перешел на производство в Хлебниковский район. Ему были поручены электромонтажные и сантехмонтажные работы по порту.

Около 3-х месяцев, несмотря на зимние холода, прожил он в летней палатке, непосредственно на территории строительства.

Вместе со своей группой монтажников в 6 человек—Грановский выполнил около 65 процентов всех работ и был переведен в 1937 году в Сходненский район.

Сейчас Моисей Борисович Грановский заканчивает монтаж на одной из крупнейших гидроэлектростанций канала—на гидроэлектростанции на реке Сходне. В одной из палаток на строительной площадке находится кровать Грановского. Там он работает, там и отдыхает. Здесь кипы чертежей. Здесь их рассматривают, изучают. Здесь прорабы и десятники получают задания начальника монтажных работ.

Говоря об инженере Грановском, нельзя не сказать о нем, как о стойком большевике. Качества большевика и инженера в нем тесно переплелись. Любой поступок инженера был в то же время поступком большевика. Грановский—беспрерывно член парткома строительства с самого момента его организации. Грановский провел большую работу как член комиссии по чистке партийных рядов организации строительства в 1933 году.

— За пять лет работы на канале я получил громадный технический опыт, знания, закалку.

Это заявление, сделанное Моисеем Борисовичем, красноречиво и четко подводит итог преданнейшей большевистской работы на канале одного из молодых инженеров.

Грановский не одинок. Канал Москва—Волга явился огромной школой для тысяч молодых специалистов.

Закаленные, выросшие они готовы так же самоотверженно держать и творить на любой другой стройке, куда пошлет их партия и страна.

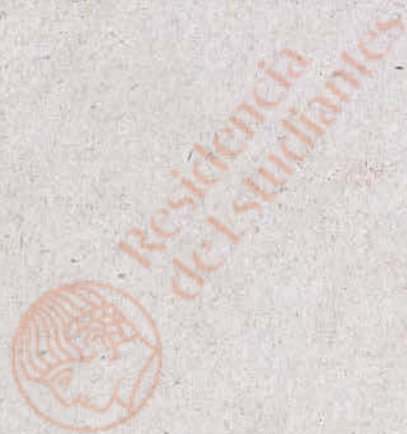
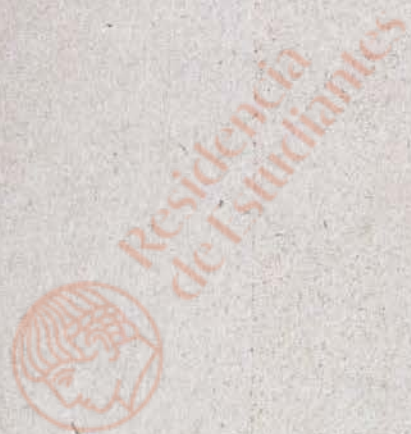


Тов. Грановский



Водная станция „Динамо“ на Химкинском водохранилище. Главный вход.

Вариант проекта — архитектора Г. Я. Мовчана.



СОВЕТСКИЙ ИНЖЕНЕР

Д. СТЕПАНОВ

Три года тому назад, прямо со школьной скамьи, пришел на строительство канала молодой советский инженер Михаил Давыдович Офштейн.

В Икшанском районе возводилась громадная земляная плотина. Наступала весна, таял снег. Грузные грунтом грабарки еле ползли по разрытым дорогам. Лошади проваливались в мягкую, сырую почву.

В маленькой комнате начальника сооружения шло производственное совещание. Усталые от бессонных ночей люди с тревогой обсуждали итоги последней декады. Сооружение было в большом прорыве.

Слово попросил тов. Офштейн. Он сказал:

— Причина прорыва в бездорожье. Надо строить дороги. Пусть мы еще потеряем несколько дней, недодадим несколько тысяч кубометров, зато потом будем работать нормально.

Некоторые пробовали возражать:

— Подумаешь, дороги, — весна, скоро подсохнет.



Инженер И. В. Кочетов,
начальник сооружения шлюза № 9
(Карамышевский район)

Но Офштейн привык быть напористым человеком. Он настоял на своем.

Через 5 дней выработка дала резкий скачок вверх. А через месяц сооружение плотины № 22 получило переходящее Красное знамя строительства.

Трезвый, хладнокровный расчет и большая напористость — основные качества инженера Офштейна. Эти качества привели его в Красную Армию, где он получил почетное звание командира. И эти качества сослужили ему хорошую службу на строительстве канала Москва—Волга.

По окончании основных, самых трудоемких работ на сооружении плотины инженер Офштейн был переброшен на сооружения пятого шлюза. В исключительно тяжелых условиях проходила разработка котлована. Не успевали откачивать грунтовые воды. В жидком грунте вязли и тонули экскаваторы.

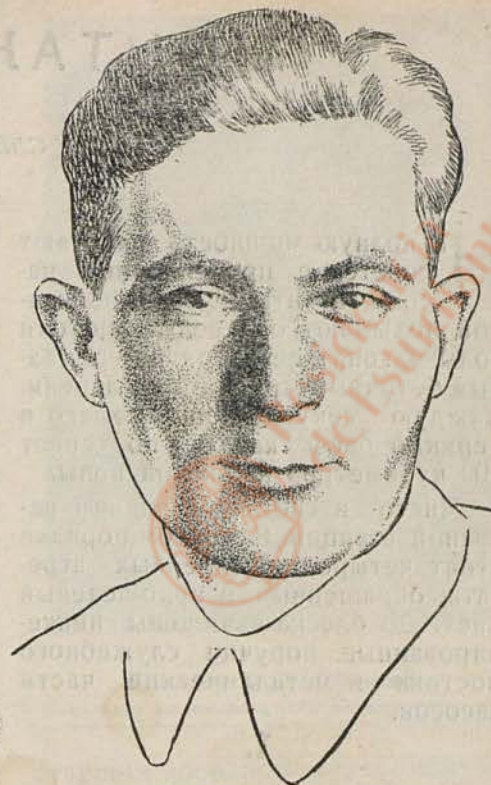
Инженер Офштейн — начальник экскаваторных работ. Он вместе с гидрологами разрабатывает схему глубинного водоотлива, ночами просиживает за точными математическими расчетами. И когда водоотливы были установлены — экскаваторы начали работать.

Май 1936 года. На сооружении пятого шлюза построен самый мощный, полностью механизированный бетонный комбинат, с проектной производительностью в 2.500 кубометров бетона в сутки. Начальником комбината назначается тов. Офштейн.

Новые трудности. Механизмы не освоены. Опытных бетонщиков не хватает. Что ни день, то новая авария. И опять пригодились качества инженера Офштейна — трезвый, хладнокровный расчет и большевистская напористость.

Вскоре весть о рекордах высокой производительности, установленных на пятом шлюзе, прогремела на все строительство. Коллектив бетонного комбината опрокинул проектную мощность. Вместо 2.500 кубометров в сутки, бетонный комбинат выдавал по 3.100—3.200 кубометров бетона.

Новое назначение получает инженер Офштейн. В прорыве на-



Инженер М. Д. Офштейн,
начальник сооружения насосной станции № 186 (Икшанский район)

ходится сооружение насосной станции № 186. Отстают строительные работы. Отставание может задержать производство монтажных работ.

Этот участок оказался самым трудным для молодого советского инженера. Но за плечами у тов. Офштейна был теперь большой опыт. Два с половиной года, проведенные на стройке, не прошли для него даром.

Новый начальник сооружения берется за перестановку людей.

Наиболее способных он ставит на самые трудные, ответственные участки. Подтягивает отстающих. В бригадах развертывается соревнование. Задолго до начала работы подготавливается рабочее место. Каждая бригада имеет твердое задание. И такая, хорошо продуманная и правильно организованная работа, обеспечивает успех. Из отстающего сооружение насосной станции № 186 выходит на одно из первых мест по строительству.

Михаил Давыдович Офштейн на строительстве канала вступил в группу сочувствующих ВКП(б).

Он пользуется большим авторитетом за свои прекрасные качества непартийного большевика.

МОНТАЖНИКИ

Ан. С. СЛЕСАРЕВ

На полную мощность работают советские пропеллерные насосы-гиганты. С огромной силой поднимают они целые потоки воды и гонят ее вверх по громадным бетонным трубам и галереям. Каждую секунду из нижнего в верхний бьеф канала поступает 100 кубометров волжской воды.

Чисто и светло в здании насосной станции. В строгом порядке стоят четыре пропеллерных агрегата, окрашенные в ярко-зеленый цвет. До блеска начищены никелированные поручни служебного мостика и металлические части насосов.

1.

У небольшого пульта управления стоит человек. Он внимательно следит за приборами, прислушивается к тихому и размеренному гулу. Его чуткое ухо улавливает только ему одному понятные звуки.

По молодому, загорелому лицу сквозит веселая улыбка.

— Прекрасные машины,— говорит Сергей Николаевич Андрианов,— 6 месяцев мы испытываем их. За это время мы

произвели сотни экспериментов, доводили мощность насосов до сверхпроектной нагрузки. Результаты оказались блестящими — советские пропеллерные насосы будут безупречно служить нашему каналу.

Сергей Николаевич Андрианов — начальник Яхромской насосной станции. Он одним из первых пришел на это сооружение. В должности старшего прораба он начал вести гидромонтажные работы, полностью закончил монтаж пропеллерных насосов и сейчас остался на эксплуатации.



Тов. Андрианов

Сын рабочего, сам рабочий тов. Андрианов горячо

любит свою профессию. Он — профессор. Окончил институт, стал инженером. На строительстве канала показал свои организаторские способности. Немного поработав в проектно-монтажном отделе, пошел на производство. Монтировал Истринскую гидроэлектростанцию. За ударную работу награжден значком „Ударника МВС“.

Простая, скромная и вместе с тем богатая биография молодого советского инженера.

2.

Недалеко от насосной станции, вдоль линии Савеловской железной дороги, протянулось красивое большое здание „РУ“. Так сокращенно называется распределительное устройство.

Сложные, точные приборы заполнили все четыре этажа здания. Тысячи метров электропроводов густой паутиной проходят по стенам. В специальном бетонном тоннеле проложены громадные кабели. В здании размещены щиты управления, автоматики — чуткие, сложные механизмы.

Простому зрителю трудно разобраться в этом лабиринте. Ходить в помещения „РУ“ можно только в сопровождении дежурного инженера. Здесь царство сильных токов и каждый неосто-

рожный жест может привести к несчастному случаю.

Начальник Яхромского узла Борис Маркович Фрадкин пришел сюда в самый разгар строительных работ. Здание стояло без крыши, без окон. Не было лестниц и все оборудование приходилось затаскивать в пустые оконные отверстия. Дождаться, когда строители полностью закончат строительные работы, было нельзя. Подпирали сроки. Монтаж вели параллельно, наступая как здесь говорят „на пятки строителям“.

Больше всего монтажники боялись за целостность и сохранность ценнейшего оборудования. Наступала осень. В оконные отверстия лил дождь. Люди героически работали, помогая строителям и развертывающему монтаж. В борьбе с трудностями закалялся и воспитывался крепкий, сплоченный коллектив.



Тов. Колобов

И вот монтаж закончен. Сотни раз опробованы механизмы. Они работают четко, безотказно. Лучшие из монтажников остаются на эксплуатации во главе со своим начальником — инженером Фрадкиным.

На строительстве канала Борис Маркович показал себя одним из самых квалифицированных монтажников. Монтировал Перервинскую плотину, затем Влахернскую временную подстанцию. Весь электромонтаж сооружений Яхромского узла проведен под его руководством.

3.

От шлюза № 3 канал идет на юг, затем круто поворачивает, проходит под большим железнодорожным мостом и вот уже близко будки нижней головы четвертого шлюза.

Влахернский узел сооружений расположен на живописном месте. Высокий сосновый бор. Дачи. Дома отдыха. За водосбросом № 52 далеко раскинулось прекрасное озеро. Десятки спящих лодок. Здесь отдыхают работники строительства канала.

На узеньком мостике у тяжелых двухстворчатых ворот шлюза стоит маленькая группка людей. Один из них — высокий, в темном



Инженер Е. А. Ставицкий, бывший начальник монтажных работ Центрального района, теперь — пом. главного инженера Управления эксплуатации канала,

запыленном костюме, что-то возбужденно говорит. Остальные внимательно слушают.

— Это безобразие, — говорит высокий. — Опять шлюзование проходит с опозданием. Сколько нужно еще времени, чтобы мы научились работать по графику.

— Да ведь опоздание-то небольшое, всего 5 минут, — старается кто-то оправдаться.

— Знаю, что 5 минут, — перебивает высокий, — но и этого не должно быть. Не первый день мы проводим шлюзование, механизмы работают отлично, стало быть оправдываться тут нечего. Понятно?

Высокий, в запыленном костюме, это начальник Влахернского эксплуатационного узла Александр Филиппович Колобов. Старый рабочий-монтажник, самый грамотный, самый квалифицированный на строительстве. «Матерой монтажник», — так говорят о нем его товарищи. — «Сразу заметит любую неполадку. Этого не проведешь...»

Да, трудно провести в чем-нибудь, что касается монтажного дела инженера-монтажника тов. Колобова. Это не кабинетный работник. За плечами у него десятки лет производственного опыта. Весь монтаж на сооружениях узла прошел через его руки. Нехватало квалифицированных кадров, и Колобов сам, засучив рукава обучал людей, как нужно держать молоток, как следует обращаться с напильником.

Вспыльчивый и горячий, он в то же время чуткий и отзывчивый товарищ и хороший педагог. Особенно любят Колобова комсомольцы. Александр Филиппович — член партии с 1925 года.

4.

Шли последние приготовления к пуску пропеллерных насосов на сооружении насосной станции № 184. Сутками не спали люди. Усталые, но возбужденные предстоящим опробованием, они тщательно проверяли масляное хозяйство, внимательно осматривали каждый болт, каждый винтик. Монтеры подводили электроэнергию.

И вот наступила торжественная минута. Дежурный у пульта управления нажал кнопку. Внизу что-то загудело, зашумело. С шумом ринулась вода, подгоняемая мощными лопатками пропеллерных насосов.

— Ура! Заработали насосы, — возбужденным голосом закричал старший прораб гидромонтажных работ тов. Калашников.

Закончился славный этап монтажа. Пропеллерные насосы держали ответственный экзамен. И выдержали. Опробование и пуск показали хорошие результаты.

Николай Романович Калашников прошел тяжелый путь от пастиуха до инженера. Работал столяром. Участник гражданской войны. 6 лет пробыл в рядах Красной Армии, в войсках ВЧК—ОГПУ. Старый путиловский рабочий, член партии с 1924 года. Парттысячник. Ученик профессора Вознесенского — консультанта по пропеллерным насосам на строительстве канала. Инженер гидромеханического отделения энергопроектного отдела МВС.

Работая в проектно-монтажном отделе, тов. Калашников принимал оборудование с московского завода «Борец». Тщательно смотрел он за каждой деталью. А осенью 1935 года стал старшим прорабом гидромонтажных работ на сооружении насосной станции № 184.

5.



Тов. Калашников

Редко бывает тихо в кабинете пом. главного инженера по эксплуатации Ефима Адольфовича Ставицкого. Редко он и сам находится здесь. Последние дни перед сдачей канала в эксплуатацию надо побывать на каждом энергетическом сооружении посмотреть, проверить, дать указания.

Опытный монтажник тов. Ставицкий выдвинут на высокую, ответственную должность. В 1925 году вступил он в ряды ВКП(б), работая электромонтером на строительстве электростанции Трехгорного завода. Страстный изобретатель и рационализатор. Окончил Электромашиностроительный институт.

Рядовым инженером-электриком пришел Ефим Адольфович на строительство канала Москва-Волга. Монтировал 35-ти и 100-киловольтные подстанции. Был старшим прорабом по электромонтажу Перервинского узла, затем



Инженер Б. М. Фрадкин

Начальник Яхромского эксплуатационного узла

старшим прорабом электромонтажных работ в районе Темпы. И наконец — начальником монтажных работ в Центральном районе.

Яхромская насосная станция была своеобразным университетом и, в то же время, своего рода экспериментальной лабораторией. Здесь начали вести первый монтаж пропеллерных насосов. Без опыта, без практики. Такие насосы в СССР были изготовлены впервые.

Работали ощупью, но твердо веря в успех своего дела. И когда производили опробование первого пропеллерного агрегата, — отовсюду со всех сооружений насосных станций началось паломничество. Люди приезжали за советом, проходили техминимум.

Подолгу приходилось тов. Ставицкому объяснять детали монтажа, давать советы. Отсюда монтажники других сооружений уезжали технически подкованными.

Монтажники тт. Ставицкий, Колобов, Калашников, Фрадкин и Андрианов прошли великолепную школу на строительстве канала Москва-Волга. Все они молодые советские инженеры. Спросите каждого из них, и вы услышите в ответ одну и ту же фразу:

— Здесь на канале мы получили громадный опыт. С таким опытом мы готовы сейчас пойти на любую новую стройку.

КОММУНИСТ - РАЦИОНАЛИЗАТОР

Н. КОВАЛЬ

Давно это было. Отец Павлуши был бедняком - крестьянином. Властвовал тогда над народом десятков деревень помещик—граф Канкрин. Никого не любил Канкрин. Всех, кто осмеливался перечить ему, или не угодить в поклоне—истязал плетью, избивал нагайками и палками до полусмерти. Этот барин бесчеловечно угнетал десятки тысяч батраков. Работали они на него по 18 часов, а питались пропущенным через сепаратор „веяным“ молоком и черным, как земля, хлебом, да и то не вдоволь.

Нужда, голод доводили семью до изнеможения. И 11-летний Павлушка за 20 копеек пошел работать в литейный цех машиностроительного завода англичанина Мензус в г. Запорожье. Среди пламени раскаленного железа, в душном и вредном цеху, он работал по 14 и более часов в сутки.

27 лет прожил Павел под гнетом кошмарного самодержавного строя, в нужде, холоде и голоде.

Сейчас Павлу Петровичу Полякову 47 лет. Его волосы уже тронуты сединой. За его спиной 35-летний производственный стаж, но он крепок и энергичен. Он является самым популярным человеком на строительстве Водопроводного канала. Он — начальник электромеханической части.

Его всегда можно было видеть снующим на бетонном заводе, водоотливах, на карьерах, около гидромониторов, в мастерских поточески показывающего как установить насосы, какие применить меры безопасности, как заточить зубило, закалить железо, как надо работать, чтобы дело шло и быстро, и доброкачественно. Не зная устали, он не спал ночей, отдавая себя на общее дело.

За время своей работы на стройках нашей страны он внес массу рационализаторских и изобретательских предложений, давших сотни тысяч рублей экономии. За отличную работу на строительстве канала он восемь раз получал премии, награжден значком „ударника МВС“.

Тов. Поляков коммунист с 1924 года. Он много уделяет вни-

мания работе над собой, являясь хорошим общественником. Он член постройкома, член бюро ИТС и председатель общества изобретателей. Но не только он сам, но и вся его семья: жена, сыновья—Александр и Валентин, и жены сыновей—Елизавета и Раиса—живут стройкой, работают с увлечением, отдают все свои силы на выполнение сталинского задания.

И когда Павел Петрович вместе с лучшими людьми строительства ехал на первом пароходе, он с особой радостью смотрел на величественные сооружения канала.

— Раньше, в детстве, — рассказывает Павел Поляков, — я гордился рассказами отца о его работе на мелких стройках, завидовал ему. Теперь, когда окончено строительство водного пути Москва—Волга, я с необычайной радостью горжусь тем, что и на мою долю



Тов. П. П. Поляков

и на долю моей семьи выпало великое счастье стать участниками героического коллектива строителей сталинского канала.

МОИ ПРОЕКТЫ

Я, как сын бедного крестьянина-чуваша, раньше учиться не имел никакой возможности. Возможность учиться я получил только после революции.



Тов. Куркин

Окончив чувашский рабфак, я поступил в Московскую горную академию. Первую производственную практику после окончания академии я получил на Криворожском железорудном бассейне и на строительстве Московского метрополитена.

На строительство канала я пришел по окончании 1-й очереди метро, в 1935 году.

Отдел нерудных материалов, куда я поступил, являлся одним из наиболее важных отделов.

Проектирование разработок карьеров с применением тяжелых механизмов было первым объектом моей работы. В течение девяти месяцев я сделал девять проектов.

Принятие и осуществление моих проектов приносили мне громадное удовлетворение. Радостно было мне выезжать на производство и видеть труды своей работы. С каждой поездкой на карьеры я анализировал проекты, исправлял недостатки и недоделки.

Не все мои проекты принимались сразу, без волокиты. Проект разработки гравийного карьера Сандовского отдельного участка, принятый комиссией, — руководителем отдела Шведовым был отклонен. Вместо моего проекта было дано два других. Эти два варианта разработок требовали капиталовложения на 3¹/₂ миллиона рублей больше и давали возможность пустить карьеры в эксплуатацию на 9 месяцев позже.

Только с помощью партийной организации я добился проведения в жизнь своего проекта.

Работая на трассе канала и проектировщиком карьерных работ, я получил громадный опыт.

М. К. КУРКИН

Инженер отдела нерудных материалов

СТАЖИРОВКА АСПИРАНТА

М. ФЕДОРОВ

В 1933 году комсомолец Иосиф Маркосов окончил на „отлично“ Азербайджанский Индустриальный Институт. Как лучшего и способного студента, Маркосова зачислили аспирантом института.

Но в багаже полученных знаний у комсомольца Маркосова был один пробел. Ему недоставало практического опыта и знаний строителя.

Вскоре Наркомтяжпром направляет инженера Маркосова для стажировки на производство. С чувством большого удовлетворения, с жадой творить и работать приехал молодой инженер на великое сооружение второй пятилетки—канал Москва—Волга.

Его назначили инженером в группу гидростанций электромеханического сектора. Но не удовлетворяла его эта работа. Он рвался на производство.

И он добился своего. В апреле 1936 года Иосиф Маркосов уже был на трассе канала, в районе Темпы.

Предстояло строить огромное сооружение — насосную станцию

№ 182. Чувством величайшей ответственности за сроки, качество и красоту этого сооружения проникся комсомолец Маркосов. Он знал, что эта насосная станция должна будет первой принять могучие воды Волги и направить их к столице.

Людей квалифицированных, опытных на сооружении у прораба бетонных работ Маркосова не было. Молодой прораб начал сам набирать и готовить кадры. Были организованы кружки по подготовке арматурщиков и бетонщиков. Учились и в то же время строили.

Самым узким местом на сооружении были опалубочные работы. Вместо 100 плотников, на насосной станции работало только 10. Опалубка задерживала кладку бетона и другие строительные работы. Ни прорабов, ни десятников по бетонным работам на сооружении не было.

Трудно тогда было работать молодому инженеру Маркосову. Жил он в своей „канцелярии“ на трассе. День и ночь следил за работой.

И только один раз, усталый от бессонных ночей, прораб Маркосов передоверил бетонные работы своему неопытному заместителю, только что присланному на практику студенту 2-го курса института т. Бернштейну. Бетон в эту ночь был уложен с раковинами, недоброкачественный.

Комсомольца Маркосова крепко за это „пробрали“ по административной и по общественной линии. Из старших прорабов он был переведен в сменные прорабы. Комсомольская и профсоюзная организации, в порядке „перестраховки“, сняли его с поста председателя районного бюро ИТС.

Маркосову казалось, что он никогда в жизни не переживал такой обиды.

„Ругают, а не помогают“—как то раз с горечью сказал он товарищам. И у него с тех пор стали бороться два чувства: одно—уйти со стройки, а другое — остаться и работать еще лучше, самоотверженнее.



Инженер И. М. Маркосов, старший прораб бетонных работ насосной станции № 182 (район Темпы)

Победило последнее чувство.

С удесятенной энергией начал работать сменный прораб Маркосов. Скоро его бригады бетонщиков стали образцовыми. В стахановскую десятидневку, накануне годовщины великой Пролетарской революции в 1936 году, на насосной станции за одни сутки уложили 1200 кубометров бетона.

Это была рекордная кладка на насосных станциях строительства.

Инженер Маркосов был вновь назначен старшим прорабом бетонных работ.

Он изучил все новейшие методы бетонирования огромных массивов в зимних и летних условиях года, он полностью освоил впервые примененный у нас в широком масштабе метод гидроизоляционных работ, предупреждающих фильтрацию бетона. Он освоил торкретирование и цементацию бетона, стал замечательным организатором строительных работ.

Стажировку комсомолец Маркосов прошел поистине замечательную.

С еще большей энергией, с неутомимой жадой творчества сейчас он готов взяться за новое сталинское задание. Он так же, как и тысячи других строителей канала, сейчас мечтает о новых великих победах социализма, которые так же, как и канал Москва—Волга, расскажут о новой культуре страны и сталинской заботе о человеке.



Инженер Н. А. Куренков, пом. нач. сооружения Хорошевского шоссе моста

РАБОТАЛИ И УЧИЛИСЬ

По окончании Московского строительного - конструкторского техникума я была направлена на работу в трест „Стальмост“, как окончившая техникум с уклоном по металлическим конструкциям. Когда я узнала о строительстве канала Москва — Волга, меня потянуло на это величайшее сооружение нашего времени.



Тов. Погумирская

Проработав некоторое время по железобетону в отделении донных водоспусков, я перешла на конструирование сложных железобетонных конструкций.

Работать приходилось много, не считаясь с выходными днями и сверхурочными часами, нередко целые ночи проходили за работой, так как надо было в срок выпустить необходимые чертежи для трассы.

Когда проектирование донных водоспусков было закончено, коллективу отделения предстояла новая, большая и незнакомая рабо-

та. Предстояло выпустить технический проект, доселе не проектировавшихся у нас насосных станций.

В небывало короткие сроки было разработано несколько вариантов сооружений насосных станций и подстанций. К этому времени был влит в отделение крепкий коллектив партийцев и комсомольцев, которые и составили основной костяк отделения.

Мы работали и учились; был организован внутриотделенческий технический кружок, где старшие инженеры объясняли основные принципы проектирования отдельных сооружений.

Моя работа не оставалась незамеченной. В начале 1935 г. я была переведена на работу старшего техника и премирована значком „Ударника МВС“.

По окончании проектирования насосных станций и подстанций я была переведена в группу по оформлению технического проекта, где были большие возможности познакомиться с остальными гидротехническими сооружениями канала.

Хочется поблагодарить партию



Тов. Лунина, нач. полевой бетонной лаборатории (Икшанский район)

и правительство, которые дали мне возможность учиться и применить свои знания на одном из замечательных сооружений величайшей сталинской эпохи.

ЯДВИГА ПОГУМИРСКАЯ

Техник-проектировщик, член ВЛКСМ

НА ОТВЕТСТВЕННОМ ПОСТУ

Пятый шлюз на канале Москва — Волга был построен в рекордно-короткие сроки. За 6 месяцев здесь было уложено 100.000 кубометров бетона.

При таких темпах трудно следить за качеством. Лаборанты теряли голову, проверяя в сутки громадные бетонные площади, делая сотни различных испытаний.

Начальник полевой бетонной лаборатории Екатерина Ивановна Лунина была неумолима, когда заходил разговор о качестве бетона. От нее нельзя было получить ни малейшей уступки. В борьбе за высокое качество бетона она воспитала крепкий коллектив бетонщиков.

Член партии с 1928 года, активная участница гражданской войны, Екатерина Ивановна в 1933 году пришла на строительство канала. Работала зав. технической библиотекой, инструктором

ром постройкома, заведывала парткабинетом. На строительстве она окончила курсы бетонщиков, немало поработала в Центральной бетонной лаборатории, после чего пошла на производство.

Начальник полевой бетонной лаборатории — ответственная должность. На этом посту Екатерина Ивановна Лунина показала свои выдающиеся организаторские способности. В ее лаборатории существовала жесткая трудовая дисциплина. Все слушались и уважали эту настойчивую женщину-коммунистку.

Сейчас Екатерина Ивановна собирается пойти на учебу.

—Я приобрела богатый практический опыт бетонщика,— говорит она.—Недостает только технических знаний. Надо учиться.

Такова Екатерина Ивановна Лунина — начальник бетонной лаборатории пятого шлюза.



О. Н. Крипайтис, председатель общестроительного совета жен ИТР

СТАРШИЙ ПРОРАБ ПО БЕТОНУ

Алексей Бурмистров мечтал быть военным, а стал инженером.

Еще будучи батраком в деревне умолял брата-командира забрать его с собой в армию.

Мешали годы — ему исполнилось только 13 лет. И вот однажды телеграмма: „Приезжай в Артемовск—устрою“.

Мигом собрался Алексей. Все его вещи состояли из пары белья и буханки хлеба

В штабе части Бурмистрову сообщали, что по ходатайству брата он зачисляется красноармейцем и может сейчас же пойти в каптерку за обмундированием.

Это было в 1919 году. Никогда не забыть Алексею счастливую минуту вступления добровольцем в родную Красную Армию.

После демобилизации, Бурмистров работал ремонтным рабочим на железной дороге, затем работал слесарем на фарфоровом заводе имени „Правды“ в Орехово-Зуеве. Работал и учился. Кончил рабфак. Поступил в институт. Стал инженером.

Стройка канала явилась первой школой самостоятельной работы в качестве инженера для Алексея Ильича. Вся арматура Перервинского шлюза № 10—от первого и до последнего прута—уложена под руководством инженера Бурмистрова. Он работал напряженно и много.

В апреле 1935 года первый пароход прошел по камере Перервинского шлюза.

Радостно билось сердце. Исчезла усталость, забыты бессонные ночи, и словно весь преобразившийся он был готов с новыми силами взяться за еще более напряженную и ответственную работу.

Его направили на седьмой шлюз. Сооружение только-что готовилось к началу бетонных работ. Бурмистров был назначен старшим прорабом по бетону.

В весенний вечер 1936 года, под звуки оркестра, первая тачка, быстро откатанная по трапу, с грохотом свалила в желоб первую порцию бетона в секцию шлюза.

Цифры кладки резко увеличивались изо дня в день. За тачками, скоро пошли транспортеры. Вместо 300 кубометров бетона в сутки на шлюзе начали укладывать по 1200, 1300, 1400 кубометров бетона в сутки.

Нередко Бурмистров ночевал на шлюзе. Он носился от арматурного цеха к бетонному заводу, от гравийной площадки к блоку секции. Внешне спокойный и скромный, он весь отдавался производству.

Последние месяцы на стройке инженер Бурмистров был занят технической документацией для сдачи сооружений Правительственной комиссии. Он как бы суммировал и подытоживал свою славную работу.



Я. В. Булкин, бригадир каменотесов (Волжский район)

СКУЛЬПТОР И КАМЕНОТЕС

Они не похожи друг на друга. Один — высокий, стройный, плотный мужчина с черной бородой. Другой — среднего роста, сутуловатый и безбородый, но добродушный и словоохотливый старик из бывшей Тверской губернии.

Один — известный скульптор С. Д. Меркуров. Другой — бригадир каменотесов Я. Булкин. Оба они сейчас работают на грандиозном сооружении монумента товарища Сталина.

Подружились они еще в 1909 году, и с тех пор — неразлучные спутники. Сорок первый год Яков Васильевич Булкин работает резчиком по граниту. Его привез отец, старый каменотес, в Питер мальчуганом и отдал в ученики к монументщику-художнику Падеку. „Учение“ его заключалось в том, что Яша вначале мыл кухню, носил дрова и водил хозяйских собак на прогулку. Это занятие в ту пору было обязательным для каждого мальчугана, поступившего в ученье. Позже Яше стали поручать обтесывать камни для кладбищенских памятников и иногда выбивать буквы на вывесках.

Знакомство с Меркуровым — начало серьезной работы Я. Булкина. Со скульптором Меркуровым старик Булкин выполнил ряд ответственных работ — фигуру Льва Толстого, обелиск Свободы в Москве против Моссовета, фигуру Шаумяна в г. Эривани. В 1935 году он высекал фигуру монумента Сталина, точную копию теперешнего монумента для канала, только значительно меньшего размера.

В апреле Яков Васильевич прибыл в Волжский район со своей бригадой из двенадцати человек. Тепло он отзывался о людях, работающих с ним. С любовью он вместе с бригадой относится к работе.

— Впервые — говорит Яков Васильевич — приходится делать такой грандиозный монумент: высота одной фигуры товарища Сталина — 15 метров!

— Я счастлив, что мне поручили эту работу. Нет в мире такого человека, как товарищ Сталин. Нет и таких монументов, какие мы создаем.

НАЧАЛЬНИК УЧАСТКА

Детство Николая Кипиани протекало в Баку. Он дружил с детьми революционеров Закавказья Шаумяна и Джапаридзе. Он бывал в их семьях.



Тов. Кипиани

Это наложило отпечаток на его дальнейшие действия.

Муссаватисты управляли городом. Они управляли и школой. Николай Кипиани организовал ученическую забастовку. Его исключили из школы. Он поступил в партизанский отряд им. Шаумяна. В 1919 году Баку стал советским. Учился в Тбилисском институте на факультете общественных наук. Окончил первый курс. Начал работать в советских учреждениях.

Впервые попал на новостройку в 1932 году. Был помощником начальника Магнитоостроя по административно-хозяйственной части. С 1933 года на строительстве канала Москва—Волга.

На Никольском участке работало 4.000 националов. Среди них были узбеки, казахи, грузины, армяне, татары. Кипиани организовал для них уютную чайхану. Объяснял им значение стройки на их родном языке. Националы просили выделить из их общежития бывших басмачей, терроризировавших лагерное население. Их было 63 человека. Начальник участка Кипиани организовал для них отдельную бригаду. Сначала они упорно отказывались работать. К ним прикрепили воспитателей. В барак приходил по нескольку раз в день Николай Викторович. После этого бригада решила выйти на работу. Свою норму выполнили к 2 часам дня. В дальнейшем эта бригада использовалась на всех аварийных работах.

Лагерник Дранец беспрерывно дебоширил. После длительной беседы с начальником участка начал работать. Когда Кипиани перевели на Покровский участок, Дранец снова пришел к нему. На бетонном комбинате этот хулиган считался хорошим сле-

сарем. Награжден значком „Ударника МВС“. Досрочно освобожден.

Основная работа начальника участка—это работа в лагере. Кипиани знал по фамилиям почти всех лагерников своего участка. Он проводил с ними производственные совещания. Умел подходить различно к различным людям из заключенных. Ему крепко помогала партийная организация. С лагерниками вели массовую работу коммунисты и комсомольцы. И люди работали неплохо.

Осенью прошлого года Кипиани назначается помощником начальника Южного района. Круг обязанностей резко изменился. Кипиани много и упорно работает. Сейчас сооружения Южного района готовы. Николаю Викторовичу Кипиани поручили руководство Московским эксплуатационным участком.

На строительстве канала Ни-



Тов. Мельников, секретарь комитета ВЛКСМ Южного района

колай Викторович вступил в ряды сочувствующих. Сейчас готовится вступить кандидатом в члены ВКП(б).

КАЧЕСТВА ЧЕКИСТА

Партия послала на канал испытанных большевиков-чекистов. Вместе с инженерами и техниками боролись они за сталинский канал. Григорий Алексеевич Белых пришел на строительство в 1933 году. В органах НКВД с 18-летнего возраста. На строительстве работал в ряде районов.



Тов. Белых

...Разбушевавшийся паводок стремился сорвать Волжскую перемычку. Старожилы говорят, что такого паводка Волга не знала 50 лет подряд. Волны начали перекатываться через гребень перемычки. Чекист Белых не оставляет котлован несколько суток подряд. Он руководит аварийными работами на одном из ответственных участков.

Рядом с ним работает старый строитель.

— Не спасти нам перемычки.

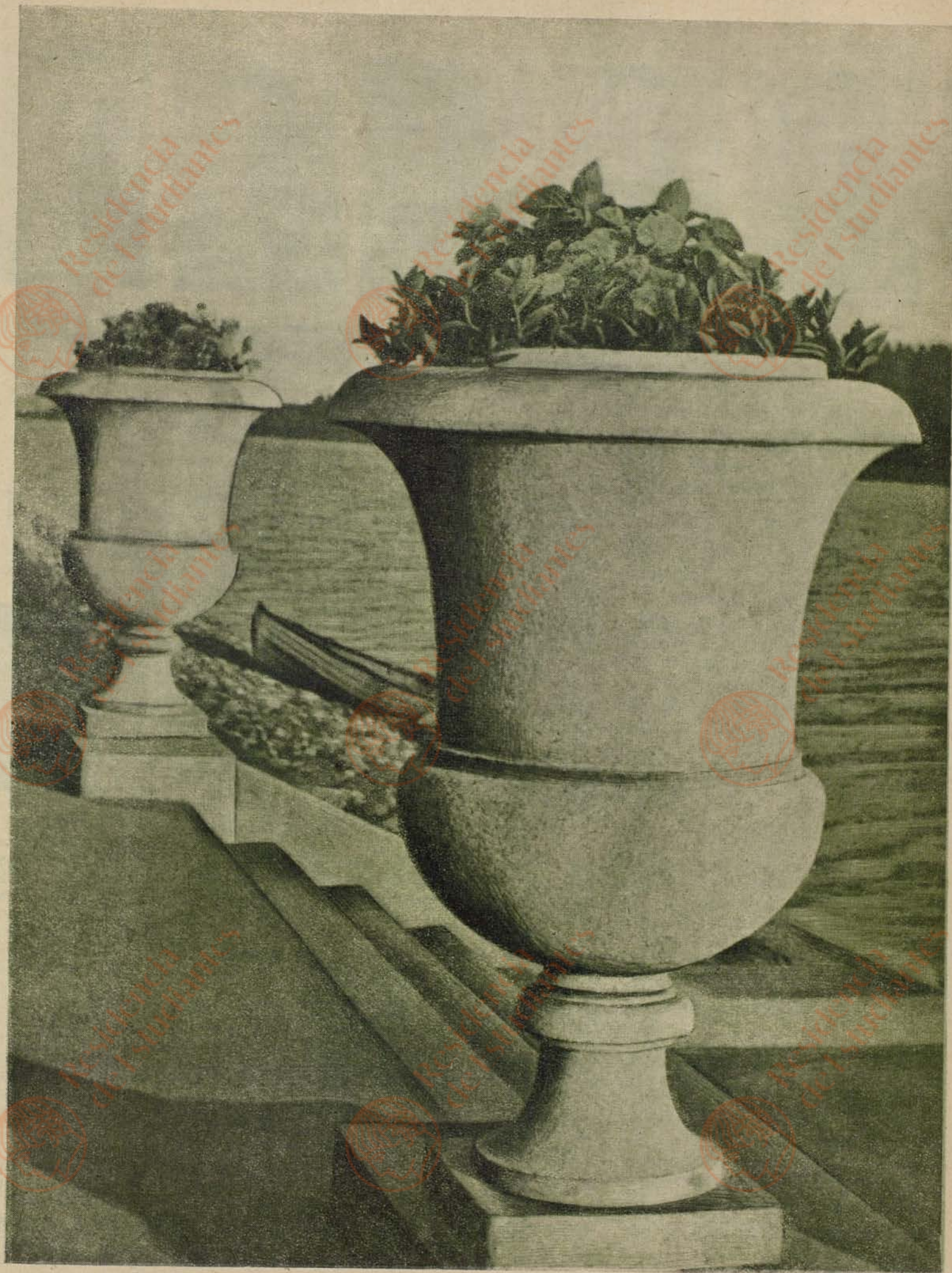
Вода начинает заполнять котлован...

Суровый взгляд чекиста мгновенно обрывает речь паникера: — Не болтайте, а действуйте, и перемычка останется...

Это был исключительно серьезный момент. Достаточно было выкрика врага: „спасайтесь“, — как аврал был бы сорван.

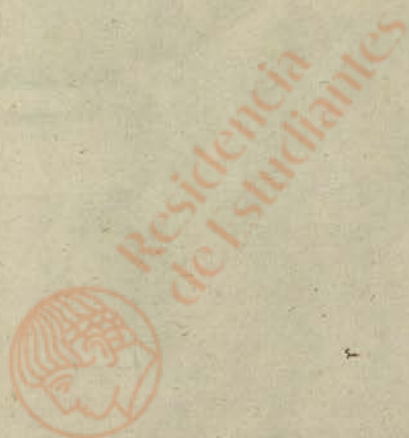
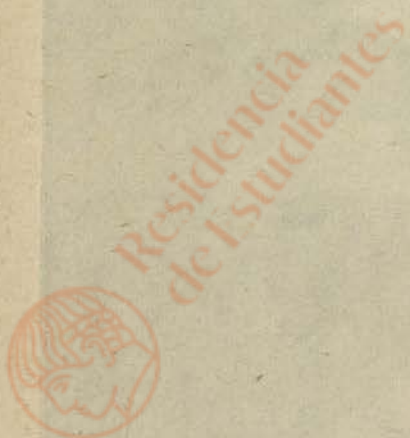
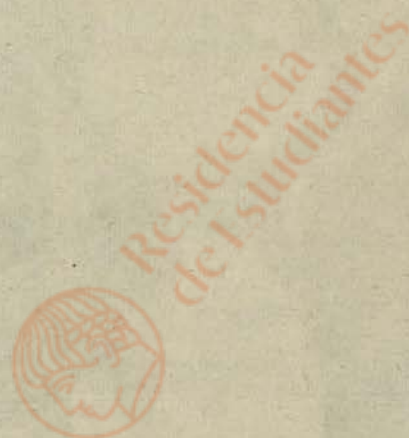
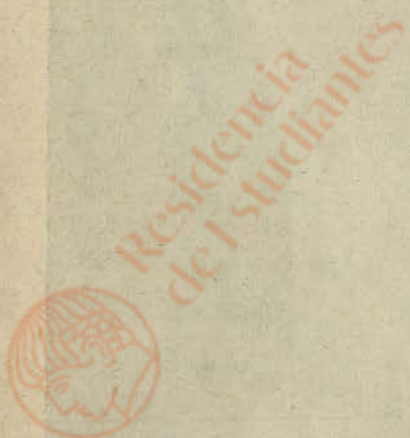
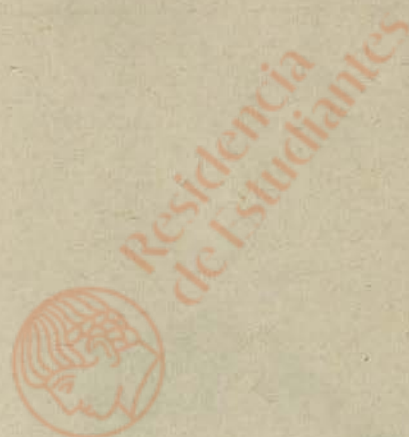
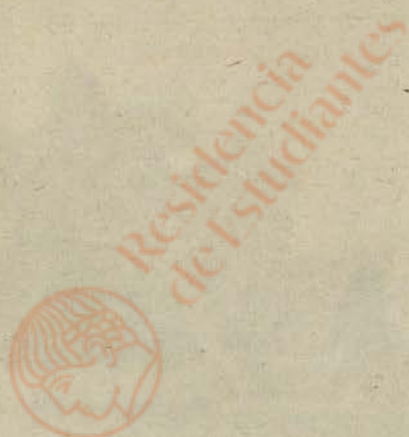
Героическим усилием всего коллектива вода была побеждена. Перемычка выдержала натиск бурных волн разбушевавшейся Волги. На этом месте красуется сейчас гигантская железобетонная плотина, которой более не страшны никакие угрозы паводков, как бы сильны они ни были.

Не менее значительные моменты встречались и в последующей работе тов. Белых. Чекистская бдительность и беспредельная любовь к родине—эти черты чекиста были неотъемлемым качеством во все годы работы Григория Алексеевича Белых на стройке канала.



Архитектурное оформление заградительных ворот № 103 (43-й километр канала).

Фото Н. Татищева





Передовики военизированной охраны строительства. На снимке—слева направо: тт. Журина В. А.—командир взвода, лейтенант запаса, Концевов Д. И.—комсомолец-командир взвода, Апостолов И. А.—лейтенант запаса, Иванов В. И.—стрелок, на строительстве с 1932 г., Бойко И. В.—стрелок-кавалерист.

ГЕРОИЧЕСКИЙ ПОСТУПОК

Поздно вечером, сменившись с поста, возвращался к себе домой стрелок военизированной охраны комсомолец Михаил Злобин. Дорога лежала через лес.

Наступившая темнота окутывала верхушки деревьев. В лесу была мертвая тишина.

Вдруг резкий ружейный выстрел прорезал воздух. Михаил Злобин остановился. За первым выстрелом последовал второй, третий, четвертый...

— Тревога, — мелькнуло в го-

Скоро на берегу собралось много стрелков военизированной охраны. Достали лодки. Михаил Злобин подплывал то к одному, то к другому утопающему. Он хватал человека подмышки, передавал его в лодку и тут же бросался вытаскивать остальных. Два часа продержался Миша на поверхности холодной воды и спас 13 человек.

Руководство строительства от-

метило героический поступок молодого комсомольца — стрелка военизированной охраны. Мишу наградили именными часами и значком „Ударника МВС“. На другой день в газете „Комсомольская Правда“ была напечатана заметка о его самоотверженном поступке.

В Икшанском районе Михаил Злобин считается одним из самых дисциплинированных стрелков. Без отрыва от своей службы он окончил курсы взрывных работ, получил хорошую специальность.



Тов. Злобин

лове комсомольца, и он бегом бросился в ту сторону, откуда стреляли.

Лес кончился. Вот и чистое поле. За небольшой горкой началось Икшанское водохранилище. Частые, беспорядочные выстрелы неслись оттуда.

Злобин взбежал на горку. Окинув взглядом водохранилище, он сразу понял причину тревоги. По воде плыл большой плот. На нем находилась толпа людей. Они кричали, махали руками, звали на помощь...

Раздумывать было некогда. Миша Злобин быстро сбросил с себя фуражку и гимнастерку, стащил сапоги и поплыл к утопающим. На плоту его заметили. Крики затихли.

ПОМПОЛИТ

В этом году Ивану Ермолаевичу исполнится 35 лет. Половину своей жизни он состоит членом Коммунистической партии.

Еще мальчиком поступил на чугунолитейный завод. После революции — на ответственных должностях в государственных органах. С 1934 года помощник командира отряда военизированной охраны Южного района по политической части.

Политическая учеба, собрания, лекции, книги — это в большой мере заполняло досуг бойцов охраны. Помполит направлял и сле-

дил за политическим ростом бойцов. Делал он это всегда глубоко, со знанием дела и большой любовью. Вот, например, молодой командир отделения тов. Ничик стал политруком, младший командир тов. Горбатенко избран парторгом крупного дивизиона, стрелок Бабашкин — комсоргом дивизиона.

Первые ростки стахановского движения среди стрелков военизированной охраны начались в Южном районе. Известны многочисленные добровольные субботники стрелков и командиров в напряженные дни для помощи производству. Активным агитатором и организатором их всегда являлся помполит Сухарев.



Тов. Сухарев

КОМСОМОЛЬЦЫ

А. ДЭМС

Вечер. За синюю полосу леса медленно опускается багряный шар солнца. В туманной дымке наступающей ночи пропадают очертания сооружений Влахернского узла.

Но вот вспыхивает электрический свет. Тысячами огней озаряется громадная строительная площадка. И на сооружениях наступает искусственный день...

В большой комнате одноэтажного деревянного здания идет комсомольское собрание. Около 30 комсомольцев собрались здесь, чтобы обсудить один вопрос:—на сооружении четвертого шлюза—прорыв. В основании верхней головы обнаружена линза—мягкий, неустойчивый грунт. Кладка бетона оттягивается на два месяца.

Только сегодня на сооружение приезжала специальная техническая комиссия. Старые, опытные инженеры в один голос предложили установить глубинные водоотливы и начать выбирать линзу. Через два месяца можно будет продолжать класть бетон.



Инженер Г. Е. Павский,
начальник сооружения шлюза № 4

Итак, два месяца вынужденной остановки. Это значит „потерять“ минимум 15—20 тысяч кубометров бетона.

Нельзя ли что-нибудь придумать другое. Вот для этого и собрались комсомольцы Влахернского узла сооружений.

Выдвигаются сотни предложений—одно рискованнее другого. Каждый горячо отстаивает свое. Спорят, шумят. Но все склоняются к одному: надо отказаться от глубинных водоотливов. Сидеть и ждать два месяца—нельзя.

Собрание затянулось. Когда оно закончилось и комсомольцы стали расходиться, было утро.

Комсомольцы приняли очень рискованное решение—линзу вынимать обыкновенными, поверхностными водоотливами. Направили свои соображения техническому отделу. Там вначале не соглашались, но комсомольцы были настойчивы. Разрешение было получено. Закипела работа. Через 13 дней (вместо двух месяцев!) линза была изъята из основания верхней головы шлюза. Началась кладка бетона.

Так была одержана очередная победа.

Влахернский узел сооружений—единственный комсомольский узел на строительстве канала. Эпизод с линзой был не первой победой комсомольцев. Организованный в 1935 году комсомольский узел сооружений долгое время находился в прорыве. Тогда здесь работало 5 комсомольцев.

С января 1936 года, после III общестроительной конференции, на которой секретарь ЦК ВЛКСМ тов. Лукьянов отметил отставание Комсомольского участка, сюда были мобилизованы лучшие комсомольцы строительства. Число комсомольцев росло и вскоре дошло до 30 человек.

Одним из первых, с путевкой комсомольского комитета, пришел сюда молодой инженер тов. Павский. Раньше он работал на Волге прорабом бетонных работ

сооружения Гидроэлектростанции. Грамотный, инициативный инженер, хороший организатор, он был назначен заместителем начальника сооружения четвертого шлюза.

Почти одновременно с ним на Комсомольский участок прибыл инженер-комсомолец тов. Явленский. Он также работал на Волге, давно зарекомендовал себя, и здесь был назначен помощником начальника сооружения четвертого шлюза.



Тов. Явленский

Павский и Явленский явились организирующим ядром коллектива Комсомольского участка. Оба—хорошие активисты, грамотные ребята, они пользовались большим авторитетом у комсомольцев. На первом же комсомольском собрании один из них, Сергей Явленский, был выбран группоргом.

Рядом с сооружением четвертого шлюза, в январе 1936 года, начали рыть котлован насосной станции № 184. Первым начальником этого сооружения был комсомолец Георгий Сидоренко.

Молодой инженер тов. Сидоренко пришел на строительство канала из института. Не имея никакого производственного опыта, он прошел здесь большую, серьезную школу. Основные, самые тяжелые кубатурные работы по выемке котлована были произведены под его руководством.

Летом 1936 года в составе комсомольцев-инженеров Влахернского узла сооружений—были произведены большие перемещения. Павский стал начальником сооружения четвертого шлюза, Явленский был назначен заместителем начальника сооружения насосной станции, Юра Сидоренко—старшим прорабом бетонных работ.

На Комсомольском участке наступили боевые дни. Часто собирались комсомольцы вместе и как всегда сообща решали трудные технические вопросы. Им помогали старшие товарищи—коммунисты: Колобов, Калашников, Жуленев. В коллективе каждый из комсомольцев чувствовал теплую товарищескую поддержку. В борьбе с трудностями воспитывались

и закалялись молодые советские инженеры.

...Весенний паводок 1937 года на сооружениях Комсомольского участка встретили в боевой готовности. Этому предшествовала большая, героическая работа всего коллектива. Комсомольцы - инженеры тт. Павский, Явленский, Сидоренко, как настоящие командиры, сутками не уходили с производства.



Тов. Сидоренко

20 апреля на долю всего коллектива сооружений Комсомольского участка выпало большое счастье. В этот день сооружения Комсомольского участка посетили товарищ Сталин и товарищи Молотов, Ворошилов и Ежов. Этот день надолго останется в памяти комсомольцев Влахернского узла сооружений.

1 мая через четвертый шлюз прошли первые теплоходы. Началась опытная навигация по каналу. На сооружениях спешно заканчивались последние доделки. Проверялись механизмы. Вокруг сооружений убирали строительный мусор, разделявали клумбы.

Окончен большой строительный этап. Закончено строительство величайшего в мире речного канала. Получившие огромный опыт тысячи строителей канала Москва—Волга—инженеры уходят на другие стройки страны. Многие из них остаются на эксплуатации канала.

Остались на эксплуатации и комсомольцы тт. Павский, Явленский и Сидоренко. Они изучают правила эксплуатации, следят за точной, безотказной работой механизмов.

С радостью они пропускают через сооружения канала вереницы буксиров с груженными баржами. С гордостью провожают они каждый теплоход.



Тов. Лемзиков,
старший инженер торфяного отделения
Геотехнического отдела

МЕТРОСТРОЕВЕЦ

Молодого инженера Иосифа Свердлова знают в Южном районе, как инициатора стхановского движения на арматурных работах. Это он — молодой специалист - комсомолец показал рекорды производительности труда на электросварочных станках. Производительность рабочего выросла со 100 до 1000 сварок в смену.



Тов. Свердлов

Свердлов уложил в бетонное тело седьмого шлюза 5000 тонн арматуры. Центральная приемочная комиссия приняла арматуру шлюза № 7 с оценкой «отлично».

На Бухоловском гравийном карьере нужно было срочно построить железнодорожный мост через реку Рузу. Свердлов само-

стоятельно выбрал конструкцию моста, рассчитал ее и в рекордно короткий срок — в три месяца — мост был полностью готов. По нему был пропущен железнодорожный состав. Испытания показали прекрасные результаты.

В мае 1936 года Свердлов работает в качестве прораба по армированию моста № 424. Необходимо было срочно переключить — ко дню авиации 18 августа — Калининскую железную дорогу, пустив поезда по новому мосту. Оставались считанные месяцы. Арматурные работы были в угрожающем прорыве.

Свердлов перебрался на сооружение. 40 дней жил в помещении полевого штаба. Спал по 3 часа в сутки. И 1-го августа, досрочно, мост был сдан в эксплуатацию. Накануне пуска, гигантский мост осмотрел Наркомпути Лазарь Моисеевич Каганович и остался доволен работой строителей. 4-го августа по мосту был

пропущен первый пассажирский поезд Калининской жел. дороги.

По заданию Нач. ГУЛАГ'а тов. Бермана, Свердлов поехал на постройку моста через Днепр на автостраде Москва—Минск. По окончании этого моста снова вернулся на стройку канала в Сходненский район, где был назначен старшим прорабом ГЭС.

Молодой талантливый инженер Свердлов прошел большую школу на стройке. Он изучил организацию работ на крупном производстве. Он познал цену сотням тысячам кубометров бетона, тысячам тонн арматуры. Сам их заготавливал, сам укладывал.

Свердлов рос и политически. Он учился в политкружке, изучал решения партии и правительства, жил полнокровной жизнью гражданина и комсомольца.

Свердлов — старый метростроевец, работал на строительстве первой очереди метро. Как близки по своему значению эти два величайших мировых строительства! Метро и канал — два родных брата — так сказал Лазарь Моисеевич Каганович.

На этих стройках преданно и героически, как подобает члену Ленинского комсомола, работал молодой инженер Иосиф Свердлов.

ВЫРОС В КОМСОМОЛЕ.

Н. КРЮКОВ

Мареев Иван Александрович с десяти лет пошел в подпаски. Шесть лет был он пастухом в Павловом-Посаде, с зарплатой и до захода солнца пас скотину.

В 1926 году он вступил в Ленинский комсомол, окончил школу фабрично-заводского ученичества и стал слесарем по трубоустановкам. Производство, дружный рабочий и комсомольский коллектив выработали у Мареева навыки дисциплины, организованности, стремление к большой, общественной жизни. С 1932 года — он секретарь комитета комсомола электростанции им. Классона, затем руководит Милославским райкомом ВЛКСМ и около трех лет работает на руководящей комсомольской работе на строительстве канала Москва—Волга.

Комсомольская организация Водопроводного района, которой руководит т. Мареев, сплочена, активна, инициативна. 211 комсомольцев, этих молодых соколов нашей страны, расставленных на различных участках работы, побоевому боролись за успешное и досрочное окончание строительства великого сталинского канала. Вот несколько примеров:

Комсомолец-инженер Палагин, например, будучи послан на ликвидацию отставания на бетонный завод, стахановскими методами труда добился бесперебойной работы завода.

У комсомольского группора, отделенного командира т. Боева отделение отлично несло конвойно-караульную службу. Оно для всех служило примером. Сам т. Боев много помогал производству, за что был премирован значком „Ударника МВС“ и выдвинут на должность помощника командира взвода Сталинской станции.

Комсомолец Марков, работая физинструктором при штабе отряда, в дни горячей и напряженной работы на участках изложил желание пойти стрелком на трассу. Путем правильной организации и расстановки людей, бригада стала систематически перевыполнять план. Тов. Марков был премирован велосипедом.

Комсомольцы были лучшими

пикетчиками. Среди них особо хорошо работали тт. Левушкин, Лазуткин, Вихарев, Приступа, Полетаев, Овчинников и десятки других комсомольцев.

Комсомольская организация района в связи с окончанием строительства провела целый ряд субботников по очистке территорий вокруг сооружений и приведению их в надлежащий культурный вид.

Комсомольская организация, возглавляемая т. Мареевым, дала сотни замечательных образцов в борьбе за план и помогла успешно завершить одно из сооружений канала, — сооружение, дающее питьевую воду пролетариям столицы.



Тов. Мареев

ПРОШЛОЕ И НАСТОЯЩЕЕ

В холодный декабрьский зимний день 1933 года я прибыл в район Соревнование.

Кругом лес, болото, непроходимые топи. Все было покрыто белой пеленой пушистого снега. Признаться, меня удивило, когда начальник участка объяснил мне, что здесь будет канал.



Тов. Копылов

— Как это может быть, думал я, — непроходимое болото, и вдруг — канал! Место необжитое. Поселились мы в палатке. Сквозь ее шели свистел ветер, а на улице стояли сорокаградусные морозы. Посреди палатки постоянно пылал костер. Вокруг него сидели люди, кто лежал, кто сидел, занимаясь учебой.

В 1934 году я попал на первый участок в Волжский район, где меня избрали комсоргом. Комсомольцы с головой уходили в жизнь стройки. Строилась дамба. Задерживались земляные работы.

Комсомольцы Семенов и Долгих вместе с машинистами не сле-

зали с паровозов, добываясь выполнения плана земляных работ на 140—190 проц. Героические дни на плотине № 32, когда нужно было повернуть русло Волги, работа на ГЭС — памятна нашей комсомолки.

Перед паводком в срочном порядке, нужно было очистить во что бы то ни стало всасывающие трубы ГЭСа, высвободить рязи, скрепленные между собой железными болтами, забетонированные и находящиеся подо льдом. Никто за это дело не брался, много было разговоров о том, что сделать этого невозможно.

Комсомольцы нашей группы проявили героизм. Стоя по колено в воде, они выполнили эту работу.

Недаром из 26 комсомольцев — 18 носят значки „Ударника МВС“.

Гордостью наполняешься, когда смотришь, что труды не пропали даром.

Широкой красивой лентой вьется сталинский канал, его воды бороздят красавцы-теплоходы.

КОПЫЛОВ

Комсорг 1-го участка
Волжского района

КОМСОМОЛЬСКИЙ РУКОВОДИТЕЛЬ

А. ВАСИЛЕВИЧ

Семен Солдатов, сын шахтера Товарковского рудника им. Кагановича, пятнадцатилетним юношей вступил в комсомол.

Шестнадцать лет он уже руководил комсомольской ячейкой с. Кузовки и был членом пленума Богородицкого райкома комсомола.

Он работал с колхозной и учащейся молодежью, учился сам и успешно окончил рабфак на дому.

В марте прошлого года Московский комитет ВЛКСМ направил Семена Солдатова на строительство канала. В начале т. Солдатов — инструктор комитета ВЛКСМ строительства, а затем — секретарь комитета ВЛКСМ Волжского района.

Новая обстановка... Тов. Солдатов быстро привыкает к ней, хорошо ориентируется в делах, знакомится с молодежью и начинает работать.

Его днем и ночью можно встретить на объектах работ, беседующим с комсомольцами и в комитете комсомола он всегда окружен людьми.

— Крепкий работник, хороший товарищ — отзывается о Солдатове секретарь парткома Волжского района т. Граванов.

Солдатова любят комсомольцы за заботу о них. Вернулся из Красной армии комсомолец Тарнавский. Он хочет учиться, приобрести квалификацию. Солдатов поручает Тарнавскому создать группу, назначает его организатором курсов. И Тарнавский вместе с другими товарищами стал квалифицированным токарем.

— В своем учебном комбинате — говорит Семен — мы подготовили 6 токарей, 9 монтеров-электриков, 46 шоферов, а 20 товарищам дали общеобразовательные знания в объеме 6 групп школы.

Повседневно в комитете комсомола толпится молодежь. Подходят пикетчики, стрелки ВОХРа и инженеры, техники-комсомольцы. Стройка канала — это скрещивание всевозможных профессий.

С каждым из них т. Солдатов умеет говорить, умеет каждого выслушивать и кому нужно помогать. У каждого свои вопросы.

Комсомольцы Ганин и Семенов недовольны учебниками. Солдатов достает им нужную литературу для политечебы.

Приходит пропагандист и ему Семен не отказывает в помощи.

— Жизнь на канале — говорит Семен, — не то, что в каком либо техникуме. Там экзамен держат перед педагогом, а здесь ведь перед всей страной. Попробуй не выдержи!

Порой приходилось нам решать задачи, которые кажутся совершенно пустячными, но очень важные. Помню, на шлюзе для откачки воды и подачи бетона до зарезу были нужны моторы. Искали эти моторы везде и не находили. А комсомольцы нашли их на левом берегу под строительным хламом. Моторы сослужили важную службу.

Молодой, растущий комсомольский работник т. Солдатов сумел сплотить комсомольскую организа-



Тов. Федоров, секретарь парткома Хлебниковского района

цию, организовать среди комсомольцев политечебу.

Хорошей школой явился для т. Солдатова и для многих комсомольцев наш красавец-канал.

ЖИЗНЕННАЯ ШКОЛА

На крутом обрыве котлована стояла диспетчерская будка.

Четыре лампы, ввинченные в фанерные щиты, регулировали работы экскаваторов. 120 ЗИС'ов по бревенчатым трапам непрерывным потоком бегут в котлован, на мгновение останавливаются, быстро проглатывают порции грунта и снова мчатся вверх на бровку, в кавальеры.



Тов. Миркин

То были жаркие дни лета 1935 г. Комсомолец Миркин назначен начальником экскаваторных работ шлюза № 7.

Отныне он стал хозяином четырех громадных ковровцев. Он тщательно составлял график работы экскаваторов, следил за временем погрузки и разгрузки машин, руководил нижней бригадой по выта-

скиванию затонувших в плывуне ковровцев.

Апрельский весенний вечер. Мириады электрических огней пронизывают воздух. Красная лента узорчато вьется на эстакаде. Митинг. Гремит оркестр. Первые тачки с бетоном опрокидываются в будущее тело шлюза. Прораб Миркин занят подготовкой оснований под бетон. Это трудная работа. Прежде чем класть бетон, котлован должен напоминать выутюженный паркет.

Крепление плывучих откосов, засыпка пазух, устройство кюветов с шахматной одерновкой, были обычной обязанностью этого энергичного товарища. Фильтры, планировка, мощение, — все эти работы придавали законченный вид сооружению.

Сейчас канал готов! Пройдена большая жизненная школа. Она пригодится тов. Миркину для новых дерзаний, для достижения новых побед.

ПРОФРАБОТНИК

В. ВАСИЛЬКОВСКИЙ

В крохотной комнатке за первыми дверями клуба уютится постройком. Он пуст. Председатель Дмитрий Федосеевич Кустов — на сооружении.



Тов. Кустов

Вот он на лесах монументов беседует с бригадиром каменотесов Я. Булкиным, одобрительно улыбается и, крепко пожав ему руку, спешит в постройком. Туда должны придти люди. Этих людей он встречает по дороге. Одним он дает советы, улаживает, встречается, обещает помочь, просит зайти в постройком, с другими разрешает вопросы на ходу.

Когда полным фронтом разворачивались монтажные работы, прорабы Левицкий и Зенкевич «не могли поделить между собой ролей». Один был нач. монтажных работ, другой — нач. плотины. Личные счета прорабов крепко били по производству.

Тов. Кустов мобилизует коллектив, разворачивает социалистическое соревнование, помогает создать на сооружениях высокую дисциплину труда.

В постройком входят каменотесы. Один из них помахивает бумажкой и раздраженно говорит: долго ли будут писать такие наряды?

Дмитрий Федосеевич, успокаивая его, внимательно просматривает бумажку, выслушивает жалобника и тут же по телефону принимает меры. Люди обласканные, успокоенные уходят на работу.

Позади каменотесов стоит женщина. В руках у нее заявление о помощи. И ее Дмитрий Федосеевич выслушивает: узнает сколько у нее детей, как она живет, как воспитываются дети и ободряющим голосом произносит:

— Поможем.

— Нельзя ли путевку в дом отдыха? Дмитрий Федосеевич видит знакомое лицо — знакомы и дела вошедшего.

— Похлопочем... Дадим путевку.

С самыми разнообразными вопросами люди идут в постройком: с жалобами на недоброкачественный инструмент, на неполадки в производстве, с просьбой улучшить бытовые условия, с рассказами о своей работе, с культурами запросами, с обидами.

И на все это у Дмитрия Федосеевича находится время.

Он проводит производственное совещание бригадиров и добивается выдачи хорошего инструмента. Организует культурный отдых работникам своего района. Разрешает спорные вопросы, улаживает обиды.

В его проходной комнатке, где уютится постройком, часто можно видеть стахановцев бригад — Алферова, Седова и десятки других.

— Как дела? — спрашивает Дмитрий Федосеевич.

— Дали 265 проц. плана —



Тов. Фирсов, председатель постройкома Южного района

рапортуют с гордостью алферовцы. Улыбка бежит по лицу председателя постройкома. Он уверенно говорит: — Это не предел — сделаем больше!

ПАРТИЙНАЯ ГРУППА УЧАСТКА

Май 1935 года в моей жизни был знаменательным месяцем. Коммунисты Волжского левобережного узла избирают меня парторгом. В это время партийная группа насчитывала в своем составе 45 человек, среди них 20 инженерно-технических работников лагеря и военизированной охраны. На участке работали также 15 комсомольцев-инженеров. Уровень политических знаний коммунистов - во-



Тов. Осипов

ровцев был невысок, и коммунисты не знали друг друга, ибо прибыли они все из разных мест.

Вскоре партийной группой был выявлен и разоблачен троцкийский последний Барин, который пытался протаскивать среди коммунистов контрреволюционные теории.

Партийная группа организовала

и сплотила крепкий коллектив партийных и непартийных большевиков, который, преодолевая огромные трудности, самоотверженно боролся за окончание в срок Волжской бетонной плотины. Не один раз участок получал переходящее красное знамя строительства.

Партийная группа участка вырастила лучших людей, первых стахановцев строительства — коммунистов — экскаваторщиков т.т. Грязнова и Семенченко, которые на экскаваторе „ППГ“ дали рекордную выработку 3 тысячи кубометров в сутки.

Внедряя стахановские методы работы, коллектив участка успешно выполнял план земляных работ, производя в месяц до 500 тысяч кубометров выемки и насыпи.

Строительство Волжского узла закончено.

Гордо высятся устои Волжской бетонной плотины, выдерживая 18-метровый напор воды.

И. Д. ОСИПОВ

Парторг левобережного узла Волжского района

ВРАЧ-ОБЩЕСТВЕННИК

На комендантском участке стоит деревянный двухэтажный дом. По бокам длинного коридора — комнаты. В них безукоризненно чисто. Люди в белых халатах осторожно ступают по выложенным дорожкам. Здесь разместились лазарет Южного района. Рядом с лазаретом еще два дома: в одном аптека, в другом лаборатория. Недалеко отсюда — амбулатория, — это санитарно-лечебная сеть Южного района.

До прихода врача Григория Юлиановича Кальмановича, начальника санотделения, этих учреждений еще не было. Сейчас санитарную службу не узнать. Специальная комиссия Наркомздрава, недавно обследовавшая строительство, отметила в акте, что по постановке медико-санитарной службы Южный район может быть отнесен к числу передовых районов строительства.

По инициативе врача Кальмановича в Южном районе была создана первая в СССР своеобразная научно-исследовательская станция по борьбе с пеллагрией (упадок сил). В ней работали специалисты

из Московского тропического института. По участкам были организованы сангородки — своеобразные дома отдыха для лагерников.

Коллектив строителей обслуживался замечательной поликлиникой с рентгеновским и физиотерапевтическим кабинетом, медпомощью на дому и консультацией профессоров.

Ранней зарей приходил на развод нач. санотделения. Он проверял состояние бараков, каптерок, столовых, бань. Чувствовалось, что это не только врач, но и внимательный, и заботливый хозяин. И люди были здоровы — они хорошо питались и неплохо работали, спали в чистоте и отдыхали в сангородках.

Тов. Кальманович прибыл в район в начале 1934 г. На его глазах развернулась и завершилась стройка. Недавно он дежурил на шлюзе № 8. Туда приехала группа экскурсантов из Украины. С какой глубиной и знанием дела рассказывал о сооружениях гостям Григорий Юлианович. Казалось, что это объясняет не врач, а инженер, непосредственно строящий сооружения.

— Вы кто, инженер? — вдруг спросил один из экскурсантов.

— Нет, я врач, начальник санотделения района.



Тов. Е. А. МЫЛЬНОВ

— Удивительные врачи на канале, — заметил экскурсant. — Они, очевидно, не только лечили людей, но и строили сооружения.

Трудно лучше выразить значение врачей на нашей стройке, чем это сделал экскурсant из Украины.

Наши врачи и людей лечили, и канал строили.

МЫ ОБЛИЦОВЫВАЛИ ПОРТ

До революции я тесал кладбищенские памятники. В 1918 году заготавливал памятник на Марсовом поле погибшим борцам революции. В 1923 году производил облицовочные работы на Волховстрое. 4 года работал на облицовке набережных реки Невы. В 1930 г. был удостоен чести участвовать на гранитно-каменотесных работах на мавзолее В. И. Ленина.

На строительство речного порта я поступил 13 июля 1936 года. Моей бригаде поручали самые сложные работы. Первый камень шубу в рамку северной стороны закругления вокзала установила моя бригада. Самые ответственные части гранитных работ: веерные лестницы, колонны, парадную часть здания, площадку с причальной стороны, подоконники,

все это делали с большим искусством, тщательностью и вниманием каменотесы моей бригады.

Через наши руки прошли многочисленные породы камней — лабрадор, диорит, тарусский камень, в которые облицовано величественное здание порта.

15 июля — первый день нормальной эксплуатации канала. Трудящиеся Москвы с восхищением будут знакомиться с шедевром архитектурной техники Московского речного порта.

Среди гостей будут и каменотесы. Они также радостно будут встречать счастливый праздник нашего народа — открытие второго сталинского канала Москва — Волга.

Е. А. МЫЛЬНОВ

Бригадир бригады каменотесов речного порта



Ф. И. Мамченко — гранитчик, работает на сооружении монумента В. И. Ленина

ОН ВЫРОС НА СТРОЙКЕ

Н. КОВАЛЕВ

Он человек высокий, выносливый, и характер у него такой: если в горы—так на высокие, если работать—так на самый трудный участок. И на фронте он воевал так: пошел на польский фронт рядовым красноармейцем, а вернулся в 1921 году — командиром роты.



т. Алифиренко

И когда Павел Федорович Алифиренко был назначен начальником работ участка, он радовался именно тому, что ему дали работу сложную и трудную. Дали ему плотников и послали в глушь леса, где ветер склонял верхушки деревьев, да звери бегали по запущенной чаще,—прокладывать человеческую просеку. Лес наполнился новыми стуками топоров, лязгом пил и человеческим говором. Строили палатки, затем бараки для жилья, прокладывали первую просеку трассы канала на участке.

Предстояло провести больше миллиона кубометров земляных работ и уложить 100 тыс. кубо-

метров железобетона. Люди разных профессий тысячами стали поступать в его распоряжение.

Теперь участок, под названием „Второй“ (Водопроводный район), где был начальником т. Алифиренко, не узнать. На шесть километров тянется в две нитки трубопровод, блестят на солнце и полтора километра открытого канала, готовых к эксплуатации. Построены 5 дюкеров, 3 трубы и шесть переключателей. Участок дал большую экономию.

Тов. Алифиренко впервые в СССР осуществил гидроизоляционные работы по трубопроводам механическим способом. За образцовую организацию работ он пять раз получал премию.

Вот что рассказывает о своей работе на канале т. Алифиренко:

— Рождения я 1899 года. До поступления на работу на строительство канала за всю свою жизнь мне удалось уложить лишь 500 кубометров бетона, а здесь на стройке канала за три с половиной года под моим руководством уложено 100 тыс. кубометров.

На строительстве канала Москва—Волга я технически вырос. Научился работать с людьми. Великое строительство явилось для меня замечательным университетом.



Инженер А. Г. Буцкий, начальник сооружения смесителя Сталинской станции

Для того, чтобы бетон в зимних условиях был отличного качества, т. Буцкий применил методы вибрации (механическое уплотнение бетона) и электро-подогрев. Дело это было новое, мало-знакомое. Пришлось выдержать сопротивление, оказываемое некоторыми специалистами. По его инициативе была применена механическая штукатурка, которая создает непроницаемую водо-поверхность.

За настойчивость, рационализацию производства, за образцовую постановку дела на сооружении т. Буцкий 4 раза премирован и награжден значком „Ударника МВС“.

На строительстве канала тов. Буцкий как инженер вырос. Ряд лет, занимаясь лишь теорией, он здесь научился самостоятельно руководить сооружением. Практикой он углубил теорию по бетонным, арматурным и плотничным работам.

Судить о качествах инженера т. Буцкого можно по воздвигнутому им замечательному сооружению смесителя Сталинской насосной станции.

ПАСТУХ СТАЛ ИНЖЕНЕРОМ

Л. КЛИМОВ

Бывало, когда засияет голубое майское солнце, и лес, проснувшийся от зимней спячки наполнится пением птиц, а на лугу покажется зелень,—семилетний Афоня с кнутиком в руках выгонял овец на пастбище.

Сын рабочего, в юности рабочий торфоразработок, затем уком комсомола, армия, рабфак, секретарь Парфеновского РК партии, студент Московского инженерно-экономического института, и, наконец, начальник одного из соору-

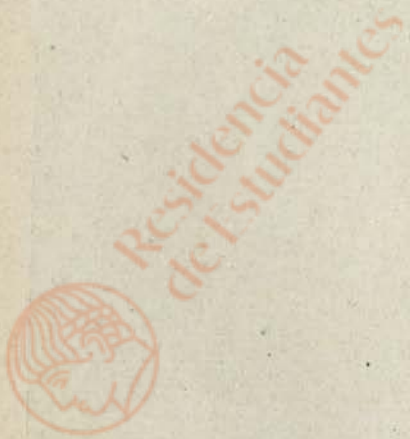
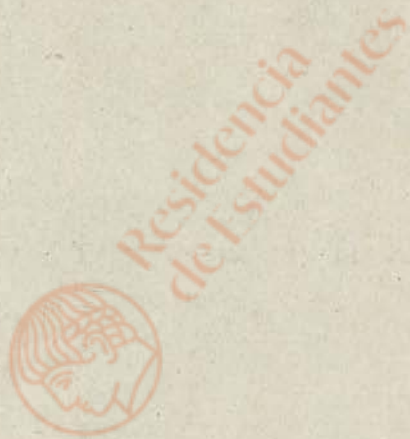
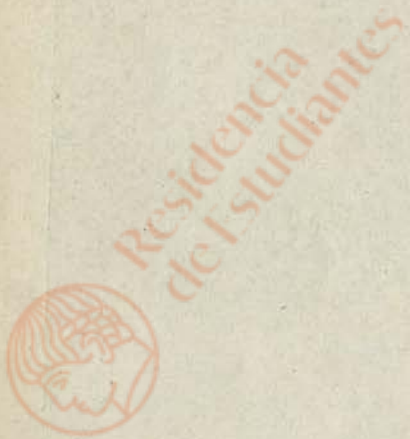
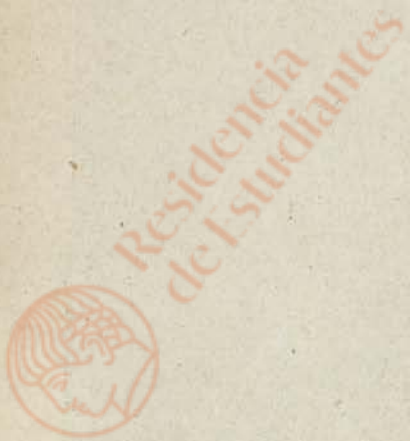
жений Сталинской станции канала Москва—Волга—таков путь Буцкого Афанасия Георгиевича.

1935 год. Сооружение смесителя Сталинской станции требовало энергичной, напряженной работы коллектива. Руководство сооружением было возложено на коммуниста т. Буцкого. Будучи напористым большевиком, имея навыки в производственной работе, он успешно разрешал поставленные перед ним задачи.



Правая веранда Химкинского речного вокзала

«Фото Союзфото»



Трудящиеся о канале Москва—Волга

СПАСИБО ВЕЛИКОМУ СТАЛИНУ, СПАСИБО СТРОИТЕЛЯМ ЗА КАНАЛ!

Я имела когда то возможность совершить поездку за границу на советском теплоходе „Абхазия“.

Будучи на канале, я сопоставила обстановку. Теплоход на канале по своей комфортабельности не уступает „Абхазии“. Поездка по каналу доставила мне много счастливых минут.

Никогда не представляла, что около Москвы будет море. Своими старческими глазами я видела всю красоту канала.

Спасибо великому Сталину, спасибо строителям за канал!

ДМИТРИЕВА

Работница завода № 1, Москва



Нижняя голова шлюза № 2.

Фото Н. Татищева

Свыше 25.000 экскурсантов—трудящихся Москвы и других городов Союза—совершили поездку по каналу Москва—Волга за время пробной эксплуатации.

Редакция газеты „Москва-Волго-строй“ ежедневно получает десятки писем от экскурсантов, совершивших приятную прогулку на теплоходе по каналу.

Эти письма проникнуты гордостью за это замечательное сооружение, чувством величайшей благодарности к инициатору и вдохновителю строительства канала—товарищу СТАЛИНУ.

Мы помещаем сегодня часть писем, поступивших в редакцию.

ЕСТЬ О ЧЕМ РАССКАЗАТЬ РАБОЧИМ И КОЛХОЗНИКАМ

Когда я наблюдал процесс заполнения и опорожнения камеры шлюза № 1, мое сердце наполнилось радостью. Механизмы работали, как часы. Громадные металлические затворы повиновались нажатиям кнопок.

Когда я подошел к плотине и увидел безграничные просторы воды, мне показалось, что я нахожусь на берегу Черного моря. Не верилось, что на этом месте полгода тому назад были еще целые селения.

Поездка по каналу доставила исключительное удовлетворение. Было о чем рассказать товарищам по цеху после этой замечательной экскурсии.

Моя жена также была со мной на канале. Она скоро поедет в деревню и расскажет колхозникам об этом грандиозном сооружении великой сталинской эпохи.

Орденосец П. Ф. ТАРАКАНОВ

Котельный мастер паровозного депо,
Московско-Киевской жел. дор.

НЕТ КРЕПОСТЕЙ, КОТОРЫХ НЕ ВЗЯЛИ БЫ БОЛЬШЕВИКИ

Я совершала поездку по каналу Москва—Волга. Как зачарованная смотрела я в течение нескольких часов, не смея оторваться, на это творение человеческих рук.

Какая красота! Какая грандиозность! Такие гидротехнические дерзания могут иметь место толь-

ко в нашей стране, в стране, озаренной солнцем сталинского гения.

Как счастливы мы, современники большевистской эпохи, для которых нет крепостей, которые не могли бы быть преодолены.

ЕЖОВА

Работница завода Станколит,
Дзержинского района
гор. Москвы

ЧУДЕСНАЯ СКАЗКА

Будучи мальчишкой я зачитывался сказками. Когда я осматривал канал—невольно воскресали в памяти эти чудесные сказки детства. На 128 километров тянется канал—„сказка“, полная изумительных технических чудес.

Как прекрасна наша ролина! Какие изумительные богатыри управляют ею!

Слава родному и любимому Сталину, инициатору и вдохновителю этого величайшего в мире сооружения.

Орденосец СОПЛИЧЕНКО

Машинист Павелецко-Московской
железной дороги

ЗА ТЕСНУЮ СВЯЗЬ СТРОИТЕЛЕЙ И РАБОЧИХ ЭКСКАВАТОРНЫХ ЗАВОДОВ

По газетным сообщениям, по фотографиям, по количеству земляных работ, по мощности экскаваторного парка, работавшего на канале, мы хорошо представляли себе размеры и значение канала. Но все же то, что мы увидели, было выше нашего представления.

Когда глядишь на канал Москва—Волга, хочется, чтобы их были десятки. Хочется, чтобы экскаваторы нашего завода и на других подобных стройках пользовались такой же популярностью и любовью, как на канале Москва—Волга.

Мы хотели бы, чтобы строители канала Москва—Волга, которые будут строить и в будущем не меньшие сооружения, держали постоянную связь с рабочими нашего экскаваторного завода.

САМАРЦЕВ

Мастер Ковровского экскаваторного завода, орденосец.

Инженер БЕРЛИН

Начальник чугунолитейного цеха.

ГРАНДИОЗНЫЙ ПАМЯТНИК ЭПОХИ СОЦИАЛИЗМА

Канал Москва—Волга—грандиознейший памятник эпохи социализма.

Простая и в тоже время величественная его красота может быть сравнена лишь со вторым его собратом—Московским метро.

Канал Москва—Волга—это новая победа нашей партии, руководимой великим Сталиным.

М. ВАСИЛЬЕВ

Председатель Мособлсуда

ВОЛГА ПЛЕЩЕТСЯ У СТЕН КРЕМЛЯ

Канал Москва—Волга уже не мечта, а живая и реальная действительность. Старая русская река Волга плещется у стен Кремля. В Москву с Волги плывут пароходы.

Большевики дали невиданный бой природе. Пусть бесятся враги. Страна социализма, под руководством великого Сталина, идет от победы к победе!

ОРДЕНОНОСЕЦ ГУБЕЛЬМАН

Член Свердловского райкома ВКП(б).



Скульптура „Парашютистка“ у входа в тоннель Волоколамского шоссе

С ВОСХИЩЕНИЕМ ЗНАКОМИЛИСЬ С КАНАЛОМ

Когда мы приехали на канал—у пристани стояли 4 теплохода: «Иосиф Сталин», «Михаил Калинин», «Вячеслав Молотов» и «Клим Ворошилов».

Мы сели на теплоход «Клим Ворошилов». На теплоходе было много удобств. Нам принесли игры и ребусы. Мы сидели на палубе и с восхищением знакомимся с каналом.

ЯН ПЕРШМАН

ученик 2 класса 367 школы.

ВОЛОДЯ ФРОЛОВ

ученик 3 класса 367 школы.

КАНАЛ УКРЕПЛЯЕТ МОЩЬ НАШЕЙ СТРАНЫ

Дорогие товарищи, строители канала!

Ваша работа—это образец большевистской борьбы за выполнение задания партии и правительства. Ваша победа еще более укрепляет мощь нашей социалистической родины. Своей победой вы нанесли еще один сокрушительный удар по фашизму.

Трудно передать огромное впечатление, полученное от поездки по каналу. Можно сказать лишь одно, что такое строительство по плечу только нашему социалистическому государству и нашим людям, освобожденным от гнета капитализма, счастливо и радостно живущим.

Спасибо товарищу Сталину за счастливую и радостную жизнь!

Полковник ГРИГОРЬЕВ

ГИГАНТСКАЯ РАБОТА

Нам известно было экономическое и политическое значение, которое играет канал Москва—Волга для нашей социалистической родины.

Но личное ознакомление с этим гигантом дало действительное представление о той огромной работе, которую провели большевики и наши советские инженеры.

Слава многотысячному коллективу строителей канала Москва—Волга!

Слава великому Сталину, инициатору строительства канала Москва—Волга!

ГРИНБЕРГ

Корпусный комиссар.



Фигура „Водный путь“, установленная на речном вокзале и на шлюзе № 5

Скульптор Ю. Кун

СООРУЖЕНИЯМИ КАНАЛА НЕЛЬЗЯ НЕ ВОСХИЩАТЬСЯ

Хотя и трудно большевиков чем либо удивить в наше время, все же при виде этого грандиознейшего сооружения невозможно не восхищаться.

И глядя на наши победы, на каждодневный рост культуры и техники нашей родины, каждый проникается гневом к врагам народа—шпионам, диверсантам, продавшимся фашистам, пытавшимся продать нашу страну.

Да здравствует великая партия Ленина—Сталина, ведущая наш народ от победы к победе.

Н. КОЖУХАРЬ

Секретарь парткома Московского института инженеров транспорта имени И. В. Сталина

“ЭТО ВОЗМОЖНО ТОЛЬКО В СТРАНЕ СОЦИАЛИЗМА”

(ИНОСТРАННЫЕ РАБОЧИЕ ДЕЛЕГАЦИИ О КАНАЛЕ МОСКВА—ВОЛГА)

ВЫСОКИЙ УРОВЕНЬ СОВЕТСКОЙ ТЕХНИКИ

Сегодня мы увидели на практике подтверждение того, на каком высоком уровне находится советская техника. Не только расширяется техника, но и вырастает новый человек, являющийся доказательством для всего мира того, что только социализм приносит человечеству прогресс и счастье.

Немецкая экскурсия

ПИСЬМО ИСПАНСКОГО ДЕЛЕГАТА

Редакцией получено краткое письмо и две фотокарточки от члена делегации Республиканской Испании, побывавшего в СССР и совершившего поездку по каналу Москва—Волга.

На обороте своей фото-карточки Педро Самуэль Вера написал:

„Товарищам с канала Москва—Волга“.

Педро Вера.

На обороте другой фото-карточки написано:

„Всем моим товарищам в Союзе Советских Социалистических Республик привет!“

Барселона, 1—5—37 г.
Улица Кармен 74, 2а.

Педро Вера прислал также фотографию президента Каталонии Компаниса.

*A los Camaradas
del Canal Moscú-Volga*

a todos-

Mis Camaradas

de la Unión de Repúblicas

Socialistas Soviéticas

Salud Vale- Barcelona 1-5-37

Calle del Cas 74, 2a, 2a

Письмо испанского делегата т. Вера

Канал Москва—Волга вступил в строй действующих предприятий страны социализма.

Детище второй сталинской пятилетки—канал Москва—Волга—является величайшей победой большевистской партии.

Сегодняшний праздник открытия канала является праздником не только советского народа, но и праздником трудящихся всего мира.

Десятки иностранных рабочих делегаций, уже успевших побывать на канале, с восторгом отзываются о его замечательных сооружениях, о гениальной сталинской, идее волей большевиков претворенной в реальную действительность.

Только страна победившего социализма умеет с таким огромным размахом ставить на службу трудящимся несметные природные богатства и ресурсы страны—таков общий тон письма иностранных рабочих делегатов.

Ниже мы помещаем несколько писем иностранных рабочих делегаций, посетивших Перервинский узел сооружений и другие участки канала Москва—Волга.

ПРИВЕТ СОВЕТСКИМ ТОВАРИЩАМ!

Величие, грандиозность социалистического строительства и энтузиазм, с каким оно выполняется, мы могли осознать, только посетив канал.

Это посещение показало нам, как социализм ставит на службу трудящимся богатства страны, что невозможно при капитализме.

Оно показало нам улучшение благосостояния рабочих с ростом социалистического общества.

От души благодарим товарищей, оказавшим нам большое внимание, отвечавшим на все наши вопросы и объяснившим нам все, что нас интересовало.

С братским приветом нашим Советским товарищам!

От имени делегации Профинтерна—английских рабочих: ДЖОН ДЭВИС

НА БЛАГО РАБОЧЕГО КЛАССА

Посетив канал Москва—Волга, мы увидели огромный рост техники.

Канал, построенный советскими машинами и советскими людьми, опровергает старые капиталистические ложные теории о том, что пролетариат не в состоянии самостоятельно строить и существовать без капитализма.

Мы сердечно благодарим за оказанную нам возможность посещения этого громадного участка социалистического строительства, строящегося на благо рабочего класса.

С интернациональным рабочим приветом!

Делегация Профинтерна—американских и канадских рабочих

ВЕЛИЧИЕ СОЦИАЛИСТИЧЕСКОГО СТРОИТЕЛЬСТВА

Осмотрев строительство сооружений канала Москва—Волга, мы убедились в величии социалистического строительства.

Такое громадное сооружение могло быть завершено только при социализме, под руководством вождя—товарища Сталина и партии большевиков.

Мы глубоко признательны руководителям строительства за проявленную с их стороны любезность и внимание.

Экскурсия китайских рабочих

我们参观了莫斯科—伏尔加运河的建设工程使我们清楚地认识到社会主义建设的伟大,这样巨大的工程只有在社会主义之下,在以史达林同志为首的布尔什维克党领导下,才能进行和完成的。我们以十分的诚意敬谢工作人员的热诚招待和指导。

中国工人代表团

Письмо делегации китайских рабочих

Enchanté de la visite du canal de
Volga - Don. Permettant
une immense amélioration dans la naviga-
tion fluviale vers l'est ainsi que de sa
distribution en eau. De plus notre
délégation de montre enthousiasme de
explications fournies concernant les méthodes
de construction et moyen de transport
remarquant chaleureusement la bienvenue
de la visite effectuée, et de la délégation
s'engage à faire connaître largement aux
travailleurs de notre pays les méthodes employées
pour, au travers de l'organisation du travail,
faire des hommes de gens s'étant placés par la
crimes au sein de la société sociale.

Vandae

Heute haben wir in der Praxis
bestätigt gefunden, auf welche
hohe Stufe sich die Sowjet
Technik befindet. Nicht nur die
Technik wird gesteigert durch
ein neues Element, nämlich heraus,
der der ganzen Welt ein Beispiel
dafür gibt, dass wir der Sozialismus
sein Herrschaft. Fortschritt und
Glück bringt

Deutsche Arbeiter

Вот и кончилась наша
миссия в Волго-Донском канале.
Мы очень рады, что нам
было интересно и полезно
познакомиться с советской
техникой и методами
строительства. Мы благодарим
вас за внимание и помощь.
Мы передадим в нашу
страну все, что мы узнали
здесь.

Андрей

Our visit to this Volga
Canal again demonstrates the
tremendous growth of technology
also the training of forces.

Built with Soviet, machine equipment
and labor refutes the old Capitalist
lie of the "backward" being in-
capable to doing anything and
can't get along without the
capitalists.

We are thankful for this excellent
opportunity to visit such a
great piece of Socialist con-
struction in the interests of the
working class.

With International Working
Class Greetings We remain

This visit has shown us the
great dimension of the work of
building of Socialism and the
spirit in which it is being
carried out.

It has also shown us how
socialism sets free the productive
forces, which capitalism is unable
to do, and also how the workers
standards grow with the growth of
socialist society.

We are grateful to the comrades
for the attention shown to us in
answering our questions etc, and
explaining all we wanted to know.

With fraternal greetings to
our Soviet comrades.

John Davies
On behalf of Delegation

Вместе с радостью мы
наблюдаем, как развивается
экономика в СССР. Это
показывает, что в СССР
есть все, что нужно для
жизни. Мы благодарим
вас за внимание и помощь.
Мы передадим в нашу
страну все, что мы узнали
здесь.

Сванович

ГРАНДИОЗНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО

Восхищены посещением канала Москва-Волга, сооружением, решающим проблему речного транспорта Москвы и снабжающего ее водой.

Наша делегация в восторге от полученных разъяснений о методах производства работ.

Горячо благодарим дирекцию за данную нам возможность посетить это грандиозное строительство.

Французская рабочая делегация



Делегация Республиканской Испании на сооружении шлюза № 8

Фото И. Ефремова

НОВОЕ ЧУДО ТЕХНИКИ

Мы сегодня осмотрели канал Москва — Волга и остались под большим впечатлением от технического размаха, который уже принимает этот канал.

Он сделается новым чудом техники, которых уже много в нашей социалистической стране. Мы надеемся что канал будет готов в срок и скоро будет открыт для трудящихся Советского Союза.

Немецкая экскурсия

СОЦИАЛИЗМ УЛУЧШАЕТ ЖИЗНЬ ЛЮДЕЙ

С величайшим интересом мы осмотрели огромное сооружение канала Москва—Волга.

Это строительство, как и все, что мы видели здесь, нас убедило в том, что только на основе социализма возможны хорошие условия жизни для всех людей.

Скандинавская делегация

ЭТО ВОЗМОЖНО ТОЛЬКО ПРИ СОВЕТСКОМ СТРОЕ

...Эта грандиозная работа, изменившая у вас природу и людей возможна только при советском строе, который повернул трудящиеся массы из капиталистического мрака, чтобы они могли все силы приложить для блага всего общества.

По поручению итальянской делегации: ПАЛЬЧИНИ





Встреча теплоходов у заградительных ворот № 103 (Орево)

Фото С. Болдырева

Отзывы об архитектуре канала

МОЩНОСТЬ И КРАСОТА

По возвращении в Испанию я расскажу нашим архитекторам, инженерам и строительным рабочим о том впечатлении, которое произвели на меня сооружения канала Москва—Волга.

Мосты, речные вокзалы, шлюзы, теплоходы,—все что находится на канале—выполнены в совершенстве. Это говорит за то, что техника в СССР стоит на высоком уровне.

Как и на всех сооружениях социалистической страны, с которыми мне кратко удалось познакомиться, здесь на канале Москва—Волга большое внимание обращено на эстетическую сторону. Кругом сооружений и по берегам канала мы видим цветники, большие площади отведены под древесонасаждения.

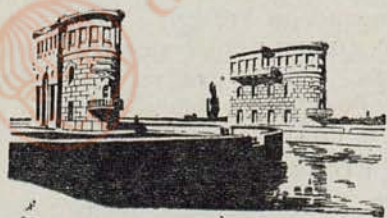
Советская архитектура начинает ярко показывать новые формы творчества, достойные эпохи социализма. Особенно это заметно на канале Москва—Волга. Как и другие новые сооружения страны Советов—канал великолепен. Проникнутый новыми социалистическими формами архитектурного искусства канал Москва—Волга в корне отличается от конструктивизма капиталистических стран.

Я восхищаюсь сооружениями канала Москва—Волга, этим шедевром передовой строительной техники. Мощностъ и красота этих сооружений выпукло показывают колоссальные успехи строительства социализма в СССР.

Братский привет строителям канала Москва—Волга!

МАНУЭЛЬ САНЧЕЗ АРКАС

Глава Испанской делегации на съезде архитекторов, автор здания клинического госпиталя в Мадриде, один из руководителей Испанского общества культурной связи с СССР.



Башня управления верхней головы шлюза № 8. Вид со стороны камеры шлюза
Фото С. Болдырева

ВЕЛИЧЕСТВЕННЫЕ СООРУЖЕНИЯ

Сооружения канала Москва—Волга по своей грандиозности и красоте производят исключительное впечатление.

Во всех своих частях эти величественные сооружения проникнуты большой заботой о человеке. В этом отношении канал Москва—Волга, также как и Московское метро, проникнуты величайшей сталинской заботой о самом ценном капитале в нашей стране.

Сооружения канала на всем его протяжении отлично вырисовываются в окружающем живописном пейзаже. Особенно этому помогают любовно обработанные земляные массивы берегов канала, покрытые

ярким изумрудным ковром из естественных трав.

Только у нас в СССР, в стране победившего социализма, возможно осуществление таких грандиозных по объему работ и в такие короткие сроки. Это возможно потому, что нашей страной руководит великая коммунистическая партия Ленина—Сталина.

Горячо приветствую работников славного коллектива строительства канала Москва—Волга.

От всей души желаю им новых больших успехов в дальнейшей работе.

Архитектор Б. М. ИОФАН

Член Правления Союза Советских архитекторов

КАНАЛ НЕСЕТ КУЛЬТУРУ КОЛХОЗНЫМ СЕЛАМ

Трасса канала пролегла среди огромной густо населенной территории. Строительству потребовалось перенести значительное количество селений и даже целый город.

Отчуждением земель для трассы канала затронуты 18 районов Московской и Калининской областей, состоящие из 1340 участков, общей площадью в 60.000 гектаров.

Достаточно сказать, что нами охвачено землеустройством 320 селений с 16.000 крестьянских дворов, на общей площади 140.000 гектаров, — чтобы представить огромные работы, которые строителями канала проделаны в сельскохозяйственных местностях.

Взамен колхозных земель, отошедших под канал и водохранилища, колхозам отведены новые участки земли, общей площадью 11.000 гектар.

На новых местах неузнаваемы стали старые деревушки с покосившимися ветхими домами. Новые поселки, обновленные дома, прямые и широкие улицы, площади и парки — вот что заменило теперь старые деревни.

Канал изменил географию прилегающей к нему местности. До 7.000 крестьянских хозяйств и 40.000 отдельных строений пере-

несены на новые места. Только с территории „Московского моря“ перенесено до 100 хозяйств. Старинный город Корчева с пяти тысячным населением переменял свое месторасположение, объединившись с г. Конаково, Калининской области.

В результате переселения, создано 27 новых, хорошо благоустроенных поселков. Земли в этих поселках раскорчеваны и осушены.

Поднята целина, вырыты колодцы, пруды и устроено множество дорог. Отведены площади под выгон для скота и под сенокос. Заложены площади под огороды, сады, ягодники, парники и т. д.

На устройство и переселение колхозников строительством затрачено 35 миллионов рублей.

Канал Москва—Волга, являющийся выражением сталинской заботы о человеке, еще до своего окончания принес культуру колхозным селам, способствовал зажиточной культурной жизни советских колхозников.

Инженер З. Д. ЛУСКИН
Начальник Отдела отчуждения.

Инженер Б. В. ПАПЛИНСКИЙ
Начальник Отдела переноса селений

Жизнь пошла по новому руслу

Старое — не новое. Не хотелось бы о старом вспоминать. В старом Карамышеве с лоскутками разрозненных крестьянских полей я жила в ветхой избушке, наполовину вросшей в землю.

Чего уж там говорить. Как бывало ветер, так сидишь и страшишься, — не придавило бы.

В расщелинах углов заунывно выл ветер. Он безжалостно куделил кровлю, делая ее дырявой как решето.

До революции во всей моей жизни неотступным спутником была нужда. Я была постоянной поденщицей у зажиточных хозяев, сгибая свою спину на их полях и огородах.

Хлеба никогда вдоволь не хватало.

Новое в жизни моей началось с установления советской власти в нашей стране. Легче стало жить. Сталинская Конституция дала нам, трудящимся, широкие права на труд. Ныне я уже не поденщица, а равноправный член колхоза „Всходы“, выросшего вместе со стройкой канала.

Ветхой избушки в старом Карамышеве, где было пережито немало невзгод, уже нет. Я имею светленький домик, построенный строителями канала на новом месте. Большевики, строя канал, изменили русло реки Волги. По новому руслу пошла и наша жизнь.

Екатерина ЖАРОВА
Колхоз „Всходы“, Кунцевского района



Скульптура „Волейбол“, установленная у заградительных ворот № 103 (43-й километр канала)

Фото С. Болдырева

БЛАГОДАРЮ СОВЕТСКУЮ ВЛАСТЬ

Я, гражданка деревни Борки, Конаковского района, Калининской области, Зинаида Петровна Репина приношу искреннюю благодарность своей родной советской власти за хорошее и быстрое переселение моего хозяйства из зоны Волжского водохранилища.

Строители замечательного канала Москва—Волга с большим вниманием и чуткостью подошли к переселяемому крестьянству. Они на деле доказали ту величайшую заботу о людях, которой учит весь советский народ наш великий Сталин.

Я благодарю партию и правительство за то, что мой дом сейчас хорошо выстроен на прекрасном новом месте. Я буду еще с большей энергией работать в своем колхозе.

Колхозница З. П. РЕПИНА
Колхоз „Урожай“, Конаковского района

СОДЕРЖАНИЕ

	Стр.
Гордость второй сталинской пятилетки (передовая „Правды“)	1
Партийные документы о канале Москва—Волга	3—5
„За социалистическую реконструкцию Москвы и городов СССР“. Из доклада тов. Л. М. Кагановича на июньском Пленуме ЦК ВКП(б), 1931 г.	3
Из открытого письма МК ВКП(б) партийной организации строительства канала Москва—Волга	4
О ходе строительства канала Москва—Волга и реализации постановления ЦК ВКП(б) и Совнаркома СССР. Из постановления объединенного Пленума МК и МГК ВКП(б)	4
Из речи тов. Л. М. Кагановича на торжественном заседании по случаю окончания Истринской плотины, 11 ноября 1934 года	6
Из речи тов. Л. М. Кагановича на торжественном заседании, посвященном пуску метрополитена, 14 мая 1935 года	7
Начальник строительства канала М. Д. Берман	8
Второй Сталинский канал открыт!	10
Главный инженер строительства С. Я. Жук—Замечательное сооружение сталинской эпохи	13
Инженер И. С. Семенов—Выбор трассы канала	15
Инженер А. Н. Комаровский—Эксплуатация канала	17
В. Л. Соколов—Головной узел канала	19
Ф. Т. Прохорский—Сила коллектива	20
Г. Д. Афанасьев—Эпизоды борьбы за канал	22
Инженер В. И. Мануха—Карамышевский узел сооружений	24
Инженер Н. Д. Холин—Гидромеханизация на стройке канала	25
Архитектор В. М. Перлин—Архитектура канала	28
Инженер В. Д. Цыплаков—Волжская вода—жителям столицы	30
А. А. Щекин—Организаторы масс	31
Г. М. Граванов—Большевики Волги	32
Инженер Г. С. Волков—Коммунисты—проектировщики	33
Б. Леинсон—Комсомольцы на стройке	34
Инженер А. И. Баумгольд—Советские пропеллерные насосы	36
В. И. Папировский—Автотранспорт на стройке канала	37
Инженер В. Х. Хохлов—Намыв Волжской плотины	38—40
Канал строила вся страна	
Инженер А. Александров—Электроаппаратура для шлюзов	

	Стр.
М. С. Курин.—Советская промышленность оснащала канал механизмами.	
П. М. Николаев, В. Т. Басенко, В. Г. Федоров.—Мы собирали механизмы для шлюзов.	
А. Е. Погосянц.—Чувство законной гордости.	
Воронков, Леонов, Марусин.—Свое слово сдержали.	
Люди героической стройки	41—64
Начальник работ.—Артем Провадов.—Инженер-бетонщик.—Мои профессии.—Второй университет.—Оля „Неизвестная“.—Борис Васнецов.—Белла Рублева.—Инженер-большевик.—Советский инженер.—Монтажники.—Коммунист-рационализатор.—Мои проекты.—Стажировка аспиранта.—Работали и учились.—На ответственном посту.—Старший прораб по бетону.—Скульптор и каменотес.—Начальник участка.—Качества чекиста.—Героический поступок.—Помполит.—Комсомольцы — Метростроевец.—Вырос в комсомоле.—Прошлое и настоящее.—Комсомольский руководитель.—Жизненная школа.—Профработник.—Партийная группа участка.—Врач-общественник.—Мы облицовывали порт.—Он вырос на стройке.—Пастух стал инженером.	
Трудящиеся о канале Москва—Волга	65—66
„Это возможно только в стране социализма“ (Иностранные рабочие делегации о канале Москва—Волга)	67—70
Отзывы об архитектуре канала	71
Канал несет культуру колхозным селам	72
На обложке:	
Лицевая сторона—Верхняя голова шлюза № 2 (район Темпы). Фото С. Болдырева	
Оборотная сторона—посадка на теплоход у Дмитровской пристани. Фото Н. Татищева	
Врид. отв. редактора—Е. ГЕНКИН	
Корректор—С. КОГАН	
Зав. производством—Д. КОМКОВ	
АДРЕС РЕДАКЦИИ: Дмитров, Московской области, дом парткома МВС, 1-й этаж.	

Уполн. Мособлгорлита № АГ-1721—157. Статформат 60×92
 Количество печатных листов—9. Количество знаков в печ. л.—60 тыс. Поступило в набор 7/VII. Подписано к печати 14/VII. Заказ № 3789. Тираж 6000 экз. НКВД—Типография МВС, г. Дмитров. Красочный портрет товарища Сталина и оборотная сторона обложки отпечатаны в типографии имени Воровского, г. Москва.

GOBIERNO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES



Residencia
de Estudiantes



Residencia
de Estudiantes



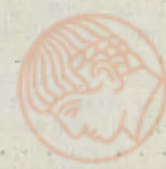
Residencia
de Estudiantes



Residencia
de Estudiantes



Residencia
de Estudiantes



Residencia
de Estudiantes



Residencia
de Estudiantes



Residencia
de Estudiantes



Residencia
de Estudiantes



Residencia
de Estudiantes



Residencia
de Estudiantes



Residencia
de Estudiantes



Residencia
de Estudiantes



Residencia
de Estudiantes



Residencia
de Estudiantes



Residencia
de Estudiantes



Residencia
de Estudiantes



Residencia
de Estudiantes

600

