

Канал Москва-Волга

1932-1937

Москва
«Книга по Требованию»

УДК 93
ББК 63.3
К19

К19 Канал Москва-Волга: 1932-1937 / – М.: Книга по Требованию, 2023. – 322 с.

ISBN 978-5-458-39874-9

В данном выпуске технического отчета о строительстве канала Москва-Волга - величайшего сооружения второй сталинской пятилетки - даются общие сведения о канале: хозяйственные предпосылки его постройки, природные условия района канала, основные данные о его проекте, строительстве и эксплуатации. Настоящий выпуск предназначен для широких кругов советской интеллигенции, преимущественно для инженерно-технических работников разных специальностей.

ISBN 978-5-458-39874-9

© Издание на русском языке, оформление
«YOYO Media», 2023
© Издание на русском языке, оцифровка,
«Книга по Требованию», 2023

Эта книга является репринтом оригинала, который мы создали специально для Вас, используя запатентованные технологии производства репринтных книг и печати по требованию.

Сначала мы отсканировали каждую страницу оригинала этой редкой книги на профессиональном оборудовании. Затем с помощью специально разработанных программ мы произвели очистку изображения от пятен, клякс, перегибов и попытались отбелить и выровнять каждую страницу книги. К сожалению, некоторые страницы нельзя вернуть в изначальное состояние, и если их было трудно читать в оригинале, то даже при цифровой реставрации их невозможно улучшить.

Разумеется, автоматизированная программная обработка репринтных книг – не самое лучшее решение для восстановления текста в его первоизданном виде, однако, наша цель – вернуть читателю точную копию книги, которой может быть несколько веков.

Поэтому мы предупреждаем о возможных погрешностях восстановленного репринтного издания. В издании могут отсутствовать одна или несколько страниц текста, могут встретиться невыводимые пятна и кляксы, надписи на полях или подчеркивания в тексте, нечитаемые фрагменты текста или загибы страниц. Покупать или не покупать подобные издания – решать Вам, мы же делаем все возможное, чтобы редкие и ценные книги, еще недавно утраченные и несправедливо забытые, вновь стали доступными для всех читателей.

15 июня 1931 г. пленум Центрального комитета Всесоюзной коммунистической партии (большевиков) принял по докладу тов. Л. М. Кагановича историческое решение о постройке канала Москва—Волга.

В соответствии с этим в сентябре 1932 г. строительство было начато, а 1 мая 1937 г., точно в установленный срок, постройка величайшего памятника второй сталинской пятилетки — канала Москва—Волга — была закончена.

2 мая того же года первая флотилия волжских судов из специально построенных для канала теплоходов впервые подошла по каналу к причалам Северной гавани Московского порта на Химкинском водохранилище.

15 июля 1937 г. закончился период пуска и пробной эксплуатации, и канал Москва—Волга вступил в число действующих предприятий Союза.

«С завершением строительства канала Москва—Волга, — констатировала правительственная комиссия в сводном акте приемки канала, — Советский союз одержал еще одну крупную победу в деле коренной реконструкции хозяйства страны и создал одно из величайших сооружений в мире».

«Осуществление такого грандиозного сооружения, выполненного строительством в труднейших гидрогеологических условиях, в исключительно для такого сооружения короткий срок, целиком из советских материалов, силами советских специалистов, является крупнейшей победой социалистического строительства, сделавшейся возможной только благодаря наличию в стране мощных заводов, создавших и изготовивших крупные механизмы для сооружения и эксплуатации канала, благодаря сплоченности и упорству в работе коллектива строителей, помощи всей страны и повседневному руководству этой стройкой со стороны нашего правительства, Центрального комитета ВКП(б) и лично товарища Сталина».

До этого в СССР еще не было стройки, равной по своим масштабам и преодоленным трудностям Москваволгострою. Первенцы советской гидротехники — Волховстрой, Днепрострой и Свирьстрой — значительно уступают Москваволгострою объемами выполненных работ. Несравнимо меньшим является и строительство Беломорско-Балтийского канала — этого первого звена гениального сталинского плана соединения советских морей внутренними глубоководными путями.

По своим размерам строительство канала Москва—Волга не имеет подобных себе не только в истории строительства водных путей дореволюционной России, но и в практике постройки речных каналов мира.

Грандиозные масштабы строительства и короткие сроки, данные для его осуществления, побудили строителей канала Москва—Волга к разработке совершеннейших конструкций, широким исканиям новейших методов производства работ и применению лучших оборудования и материалов.

Четыре года и восемь месяцев строительства канала Москва—Волга — это целая эпоха в истории гидротехнического строительства Советского Союза, эпоха сплошной борьбы за овладение стихией величайшей водной артерии — Волги, за создание новой воднотранспортной магистрали, за обеспечение Москвы надежным и доброкачественным источником водоснабжения, за новую современную технику и лучшие методы работ, за выполнение сталинского задания.

Несмотря на успешное завершение, борьба эта была далеко не легкой. Наряду с крупнейшими победами в ней пришлось испытать и частичные поражения. Но в этой борьбе выковались бойцы новых боев за выполнение сталинских еще более грандиозных заданий, за еще более совершенное овладение силами природы.

В этой борьбе накопился богатейший опыт, какого не имела никакая другая стройка. И если в капиталистическом мире такого рода опыт явился бы «коммерческой тайной» или преимуществом одной или нескольких определенных фирм, то в наших советских условиях он становится достоянием всех инженерно-технических сил и трудящихся СССР.

Соответственно этому правительственная комиссия по приему канала Москва—Волга постановила:

«Для использования богатого опыта строительства канала Москва—Волга считать необходимым издание НКВД... подробного технического отчета о строительстве».

★

Во исполнение этого решения Народным комиссариатом внутренних дел Союза ССР и издается технический отчет о строи-

тельстве канала Москва—Волга, охватывающий все основные сооружения и виды работ, осуществленные на строительстве. К работе по составлению технического отчета был привлечен весь основной коллектив проектировщиков и строителей канала, многие из которых за свою работу на постройке канала награждены правительством орденами Союза.

Основное назначение отчета — дать возможность исследователям, проектировщикам и участникам других строек изучить и учесть опыт строительства канала Москва—Волга, воспользоваться его достижениями и в то же время избежать повторения имевших место ошибок или неудач. В целом отчет рассчитан на инженеров, техников и студентов. При этом для удовлетворения запросов читателей разных специальностей отчет построен таким образом, что отдельные вопросы получили наиболее полное освещение в соответствующих специальных выпусках, например: земляные работы, бетонные и железобетонные работы, монтажные работы, геотехника на строительстве, торф на строительстве и т. п.

Для лучшего практического использования отчета проектировщиками и участниками будущих строек большое внимание в нем уделено не только описанию запроектированных и построенных сооружений, но и анализу причин и условий, вызвавших те или иные технические решения, и полученных в конечном итоге результатов. В связи с этим в отдельных главах и разделах дается краткая оценка положительных и отрицательных сторон построенных сооружений и методов производства работ с соответствующей рекомендацией для других строек, а также результатов наблюдений за поведением сооружений в первый период эксплуатации.

Для ознакомления же с каналом и его постройкой в целом широких кругов советской интеллигенции, особенно инженерно-технических работников разных специальностей, предназначается настоящий выпуск отчета.

Редакционная коллегия технического отчета о строительстве канала Москва—Волга надеется, что настоящий коллективный труд окажет определенную помощь проектировщикам и участникам будущих строек при выполнении новых заданий партии и правительства по дальнейшей реконструкции хозяйства страны и дальнейшему освоению и подчинению человеку сил природы на благо создаваемого коммунистического общества.

РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ



I

**НАРОДНОХОЗЯЙСТВЕННЫЕ
ПРЕДПОСЫЛКИ
ПОСТРОЙКИ КАНАЛА
МОСКВА — ВОЛГА**

★

«...ЦК считает необходимым коренным образом разрешить задачу обводнения Москва-реки путем соединения ее с верховьем реки Волги и поручает московским организациям совместно с Госпланом и Наркомводом приступить немедленно к составлению проекта этого сооружения с тем, чтобы уже в 1932 г. начать строительные работы по соединению Москва-реки с Волгой.»

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

★

Гениальная идея коренного большевистского разрешения давнейшей водохозяйственной проблемы Москвы путем соединения ее с основной водной магистралью Союза — Волгой — принадлежит великому Сталину.

В историческом решении пленума ЦК ВКП(б) от 15 июня 1931 г. по докладу Лазаря Моисеевича Кагановича о социалистической реконструкции Москвы и городов СССР говорится:

«Наряду с проводимыми текущими мероприятиями, обеспечивающими расширение водоснабжения на ближайшие два года, ЦК считает необходимым коренным образом разрешить задачу обводнения Москва-реки путем соединения ее с верховьем реки Волги и поручает московским организациям совместно с Госпланом и Наркомводом приступить немедленно к составлению проекта этого сооружения с тем, чтобы уже в 1932 г. начать строительные работы по соединению Москва-реки с Волгой».

Это решение было результатом подробного обсуждения в специальной комиссии ЦК вопросов реконструкции городского хозяйства Москвы и различных вариантов и способов коренного улучшения ее водоснабжения.

В работе комиссии ЦК принимал активное участие лично товарищ Сталин.

Участвуя в разборе каждого варианта, вникая в детали, товарищ Сталин отверг выдвигавшиеся отдельными проектировщиками крохоборческие варианты, дававшие лишь частичное решение вопроса, и с подлинно революционным большевистским размахом выдвинул гениальную идею постройки величайшего в мире речного канала, комплексно разрешающего всю водохозяйственную проблему Москвы.

«Еще и сейчас, — говорил тов. Каганович в своей речи на торжественном заседании 11 ноября 1934 г. по случаю окончания Истринской плотины, — 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 указание немедленно приступить к составлению проекта с тем, чтобы уже с 1932 г. 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 Марининской системе — с Балтийским и Белым морями»¹.

¹ Разрядка наша. Редколлегия.

История строительства канала Москва—Волга во многом напоминает историю сооружения московского метрополитена. Были люди, которые предлагали расширить внутригородской транспорт Москвы простым увеличением количества автобусов и трамваев. Эти люди однако не понимали, что быстрый рост населения столицы и его потребности в передвижении потребуют коренного разрешения вопроса о городском транспорте.

Товарищ Сталин предложил наряду с развитием трамвайного и автобусного движения построить метрополитен, обеспечивающий действительно массовые и быстрые перевозки пассажиров.

И здесь мысль товарища Сталина оказалась единственно правильной, разрешающей вопрос коренным образом, до конца.

Канал Москва—Волга, как и метрополитен, является ярчайшим выражением сталинской заботы о человеке. Только партия большевиков, только советская власть способны с такими невиданными в истории размахом и смелостью ставить на службу трудящихся неисчерпаемые природные богатства и ресурсы нашей необъятной родины.

★

То, что было не под силу помещичье-царской России, что являлось неразрешимой задачей для охотнорядской купеческой Москвы, осуществлено ныне в стране социализма, в великую сталинскую эпоху.

«Десять лет назад мы не могли и мечтать о таком строительстве. Но великие сталинские пятилетки придали нашей стране такую силу, которая поистине способна творить чудеса». («Правда» от 15 июля 1937 г.).

Канал Москва—Волга (фиг. 1), как и Беломорско-Балтийский канал им. Сталина, принципиально отличается от каналов, построенных капиталистами. Совершенно различны цели и задачи их строительства.

Панамский и Суэцкий каналы были построены капиталистами в военных целях для усиления грабительской эксплуатации колоний. Мы же строим каналы, чтобы развить хозяйство нашей страны, чтобы дать здоровье миллионам трудящихся.

Конечно, если понадобится, мы сумеем использовать эти же каналы и для защиты священных границ нашей родины, для укрепления ее могущества и обороноспособности.

Но какие же народнохозяйственные предпосылки вызвали необходимость строительства канала Москва—Волга?

Исчерпывающий ответ на этот вопрос дал тов. Л. М. Каганович в речи на торжественном заседании по случаю окончания Истринской плотины 11 ноября 1934 г.:

«... 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».

На сентябрьском пленуме МК в 1935 г. тов. Каганович одним метким словом определил значение канала.

«Что даст канал Москве? — Полнокровие».

И далее тов. Каганович развил эту мысль. Без воды невозможно санитарное культурное существование города. Канал дает возможность увеличить норму снабжения водой каждого москвича со 135 до 500—600 л в сутки. По уровню водоснабжения Москва превзойдет Берлин, Париж, сравнится с лучшими американскими городами. Со-

оружением внутригородской сети канала мы сделаем наш город красивым, оздоровим его санитарное состояние, оздоровим жизнь рабочих.

«Москва, — по мысли товарища Сталина, — будет портом пяти морей. . . Канал соединит столицу с пятью главнейшими морями Союза: Черным, Азовским, Белым, Балтийским и Каспийским».

Таким образом постройкой канала и соединением Москва-реки с Волгой одновременно разрешаются три основные задачи:

а) трудящиеся Москвы, пригородных мест и промышленные предприятия обильно обеспечиваются питьевой водой;

б) столица соединяется глубоководным судоходным путем с основной воднотранспортной магистралью Союза — Волгой, а также с Марининской судоходной системой, Беломорско-Балтийским каналом и Ленинградом;

в) Москва-река и ее притоки становятся многоводными, чем повышется общее санитарно-культурное состояние столицы.

ГЛАВА I

ПОТРЕБНОСТЬ СТОЛИЦЫ В ПИТЬЕВОЙ ВОДЕ

Москва издавна считалась «сухим» городом. Маловодная Москва-река с ее мелкими загрязненными притоками — Яузой, Неглинкой, Жабиной, Черногрязкой, Нищенкой и др. — была единственным источником питания водой московских жителей. Московская знать, дворянство и купечество конечно не испытывали недостатка в воде. В каждой усадьбе был свой колодец, вырытый тяжелым даровым трудом крепостных. Все прочее же население города вынуждено было пользоваться водой из Москва-реки и ее антисанитарных мелководных притоков.

Изнемогая от пыли и грязи, старая Москва заговорила наконец о водопроводе, и воду решили брать из мытищинских ключей.

Начало строительства этого первого московского «водопровода» относится к эпохе Екатерины II, выделившей для этой цели 400 солдат. Постройка этого «водопровода» продолжалась 26 лет и была закончена только в 1805 г.

От мытищинских ключей вода по кирпичной галлерее, пересекавшей Яузу каменным мостом, подавалась через Сокольническую рощу в Самотецкий пруд. Из 30 000 ведер воды, забиравшейся этим первым «водопроводом» из мытищинских ключей, до Москвы однако доходила в чистом виде лишь очень небольшая часть. Проходя в отдельных местах глубокими выемками, Екатерининский водопровод свободно сообщался с загрязненными грунтовыми водами прилегающих районов, почему в Самотецкий пруд попадала уже загрязненная вода.

Но и эта явно недоброкачественная вода представляла собой громадную ценность для жителей Москвы и развозилась по дворам состоятельных людей московскими водовозами. Бедный же люд попрежнему вынужден был пользоваться водой из тех же загрязненных источников.

Начало централизованного водоснабжения Москвы относится лишь к 1890—1893 гг., когда грунтовые воды верховьев Яузы в количестве 12 500 м³ в сутки (около 1 млн. ведер) были подведены к городу первым мытищинским водопроводом. В 1903 г. производительность этого водопровода была доведена до 43 000 м³ в сутки (3,5 млн.

ведер). Однако в дальнейшем отдача мытищинских скважин начала падать и наконец не превышала 25 000 м³ в сутки (2 млн. ведер).

В 1903 г. был открыт второй московский водопровод, забиравший воду непосредственно из Москва-реки и рассчитанный на 260 000 м³ в сутки. Дальнейшее расширение москворецкого водопровода лимитировалось уже самой Москва-рекой. При минимальном расходе реки в 740 000 м³ в сутки, после забора из нее 260 000 м³ в сутки для водоснабжения, в ней оставалось лишь около 500 000 м³, совершенно необходимых для поддержания хотя бы незначительного протока в реке и самого примитивного судоходства.

Это обстоятельство, а также неизбежный рост потребления воды вынудил Московскую городскую управу организовать ряд изысканий новых источников водоснабжения города.

Возможными источниками водоснабжения были намечены Ока и Волга, расположенные в 110—120 км от города, а также притоки Москва-реки — реки Истра и Руза. Устройством на них, а также на самой Москва-реке в ее верховьях ряда водохранилищ предполагалось задержать воду весенних половодий и отдавать ее в межень.

Московская городская управа исходила из того, что даже в далекой перспективе (50-х годах текущего столетия) среднесуточное потребление в Москве не превысит 150 л на человека, и потому решила создать на Москва-реке и ее притоках ряд водохранилищ в качестве источников дополнительного водоснабжения города.

Совершенно очевидно, что намеченные Московской городской управой мероприятия давали лишь паллиативное решение и не могли коренным образом разрешить вопрос о водоснабжении города.

Кроме того даже самые незначительные мероприятия, например прокладка магистральных водопроводов, часто упирались в непреодолимое сопротивление частных владельцев, ни при каких условиях не соглашавшихся на отчуждение для этого своей территории.

Поэтому нет ничего удивительного в том, что купеческая дума не сумела не только разрешить, но даже надлежащим образом поставить вопрос о коренном разрешении проблемы водоснабжения Москвы.

«Ни старые инженеры, — говорил Л. М. Каганович, — 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».

Только после великой Октябрьской социалистической революции началась коренная реконструкция московского водопровода. Сотни километров водопроводных труб были проложены под улицами Москвы. Выше города на Москва-реке была сооружена Рублевская плотина и одноименная насосно-очистная станция, значительно усилившие водоснабжение Москвы.

Уже в 1931 г. московский водопровод подавал в городскую сеть в три раза больше воды, чем в 1913 г. На каждого жителя в среднем приходилось 117 л воды в сутки, т. е. вдвое больше, чем в 1913 г.

Между тем Москва разрасталась с каждым днем. Были построены заводы-гиганты. Возникали целые кварталы новых жилых домов. Население столицы увеличивалось с каждым годом. И население это, приобщившееся к новой социалистической культуре, предъявляло уже значительно более высокие требования на воду. Вода стала необходимой не только для бытовых нужд населения столицы и промышленных целей, но и для оздоровления рек, протскающих в пределах города, и удовлетворения спортивно-культурных потребностей.