

Подмосковное НАСЛЕДИЕ

Выпуск 19 (74)
2017

Москва-Волга

Тематический выпуск газеты посвящен 80-летию канала имени Москвы и подготовлен совместно с краеведческим обществом «Москва-Волга»

Юбилей

КАНАЛ И ДУБНА

Фоторяд



Озеленение у памятников Сталину и Ленину, 1950-е годы



Испытание грузоподъемности моста плотины



Ремонт откосов русла канала, 1960-е годы



Демонстрация, Дубна, 1987 год

Каналу имени Москвы – 80 лет! А в детстве нам казалось, Канал был всегда. Что это просто такая же река с названием Канал. Есть Волга, есть Дубна, есть Сестра, а есть Канал. Он так прочно врос в окружающий мир, что в сознании никак не отделялся как что-то неестественное. Видимо, родившиеся и выросшие на берегах Канала до поры до времени не замечают его особенности.

Но постепенно, с возрастом приходит понимание, что эти красивые берега устроены довольно сложно. Что вообще это никакой не берег реки, а насыпная береговая дамба с каменной отмосткой. Что окружающая естественная местность часто расположена ниже уровня воды в Канале, и в округе, насколько хватает глаз, ни один камень не лежит на том месте, куда его положила сама природа. Что всё вокруг взято из других, неведомых мест и перенесено сюда руками одних неведомых людей по воле других неведомых людей.

А ещё чуть позже неизбежно приходит день, когда ловишь себя на мысли, что уже невозможно смотреть на прямое, проведённое как по линейке русло с поросшими ровной зеленой травой берегами просто как на красивый пейзаж, а только мысленно примеряя весь этот измененный людьми рельеф к своим одностороннему силёнкам. И начинаешь писать слово «Канал» не иначе как с заглавной буквы.

С краеведческой точки зрения, строительство канала Москва-Волга – основа нашего города. Начальная точка отсчёта его относительно короткой, но яркой и парадоксальной биографии. Принятое 1 июня 1932 года окончательное проектное решение присоединить канал к Волге не где-то, а именно по руслу небольшого ручейка, впадающего в реку между правобережными деревушками Фёдоровка (43 двора) и Ивановко (чуть больше 50 дворов), сыграло для нас решающую роль. Приехавшие заключённые-каналармейцы и вольнонаёмные строители, создав грандиозные головные сооружения Канала, резко изменили карту местности и судьбу её населения.

Широко разлившаяся вода Большой Волги упёрлась в щиты Ивановской ГЭС и свернула на Москву. Пройдя непрерывной голубой линией через леса, холмы и болота, разделила живших поколений веков на этой земле людей, перебросила их в иные места обитания, разъединила с родственниками и соседями, лишила малой родины и отеческих могил. А кого-то и самой жизни. Строительство Канала оставило горькую память не только у выживших каналармейцев, но и у местных жителей – нечаянных и случайных свидетелей его рождения.

Обеспечивая сооружения канала строительными материалами, конструкциями, машинами и механизмами только отечественного производства, в серьёзной степени развилась индустрия всей страны. Но и на местном уровне резко изменилась сама жизнь во всём северном Подмосковье. Кроме 128-километровой водной трассы, пролегли вдоль русла железная и шоссейные дороги. За 4 года и 8 месяцев, что строился Канал, в три раза увеличил своё население и превратился в индустриальный и культурный центр региона тихий провинциальный Дмитров, 240 основных и вспомогательных сооружений канала (11 шлюзов, 12 пристаней, 6 ГЭС, 5 насосных станций, 14 паромных переправ, станция водоподготовки и др.) дали квалифицированную работу тысячам людей, появились новые посёлки гидротехников, торфоразработок, лесозаготовительные предприятия по всей трассе: Большая Волга, Темпы, Соревнования, Каналстрой и др., стало судоремонтным портом дачное Хлебниково (нынешний город Долгопрудный), обзавелись электростанциями подмосковные посёлки Пирогово, Сходня, Карамышево и Перерва. Перед собственной ликвидацией Дмитлаг вернул в сельское хозяйство области временно отчуждённые, а теперь переоснащённые и обустроенные колхозы, оставил в наследие много временных и капитальных построек.

Но самые резкие и долговременные изменения произошли на нашем, северном конце его трассы. Уже в ближайшие месяцы и годы после завершения грандиозного строительства необычная геодезия местности, наличие большой воды, развитой для того времени инфраструктуры и главное – боль-

шое число освобождённых рабочих рук вольнонаёмных работников бывшего Москвалогостроя, как магнит, привлекли сюда различные организации с их планами строительства.

Первыми, ещё до полного завершения стройки, весной 1937 года в левобережную часть будущего города Ивановко прибыли самолётостроители из Савёлова, и Наркомат оборонной промышленности СССР развернул стройку целого завода по производству гидросамолётов. Одновременно представители Наркомата электростанций СССР начали проектировать на той же площадке некий Институт гидроэлектростанций и строить для него мощный жилой сектор. Наркомат водного транспорта СССР построил в районе посёлка Большая Волга городок речников и судоремонтный завод, а так называемый 1-й залив Московского моря стал бухтой и местом зимней стоянки для барж и буксиров канала. Это же ведомство готовило планы по превращению посёлка Большая Волга в курортный город, использующий богатые возможности Ивановского водохранилища для отдыха и туризма.

Но – война... и Канал с его гидросооружениями, мостами, линиями связи, рокадной железной и шоссейной дорогами вдоль русла стал важнейшим рубежом обороны, который гитлеровцы преодолеть не смогли. И посёлок Яхрома при канале, выросший до города всего за год до войны, стал первым освобождённым городом страны.

Как и многое в нашей стране, опустошительная война перевернула определившуюся судьбу Ивановко. Это место стало интересно военным учёным и конструкторам опять же благодаря уникальной инфраструктуре и водной геодезии, созданной Каналом и позволяющей буквально одним взводом бойцов перекрыть вход и въезд любым видам транспорта для любопытных. На обеих сторонах Волги вновь появляются лагеря заключённых и военнопленных. С 1946 года в правобережной части, около переселённого Дмитлаг деревни Ново-Ивановко в рамках атомного проекта начинается строительство секретного посёлка физиков-ядерщиков (будущий ОИЯИ).

В этот же год на возвращённый из эвакуации авиазавод (будущий ДМЗ) в левобережный посёлок Ивановко привозят немецких специалистов, чтобы перенять у них передовые методы конструирования и изготовления прежде всего боевых реактивных самолётов. С 1951 года здесь же организовывается КБ по проектированию и изготовлению опытных образцов крылатых ракет (будущее ОКБ «Радуга»), а в 1954 году в ближайшем заливе Московского моря начинает строиться научно-исследовательская база «Большая Волга» НИИ-10 (будущий «Альтаир») по испытаниям боевого корабельного радиолокационного оборудования на акватории водохранилища. Прекращается всякое развитие существующих посёлков как речного порта, научного центра гидроэнергетики и места массового отдыха граждан.

Дальнейшая реализация этих проектов привела к образованию крупных рабочих посёлков, а затем и городов Ивановко и Дубна. А с 1960 года мы живём в едином городе – Дубна.

Летят годы, и наш город, непрерывно меняясь, давно уже имеет мировую славу как мирный наукоград – город, где расположен крупнейший международный научный центр, особая экономическая зона – и как один из центров инновационного развития всей страны. Но до сих пор мы въезжаем в наш общий город и перебираемся с берега на берег по сооружениям, созданным 80 лет назад руками наших мудрых предков, пользуемся электроэнергией и великолепными водными просторами и не можем иначе.

И всегда помним, что все эти научные, промышленные и градообразующие достижения лежали и лежат на могучих плечах героических свершений строителей канала Москва-Волга (с 1947 г. – Канала имени Москвы) с 1932 по 1937 год. И пусть сегодня старейшим городским предприятием – Волжским районом гидросооружений ФГБУ «Канал имени Москвы» управляет сравнительно небольшой коллектив в несколько сотен человек, мы всегда должны чувствовать за их спинами вклад в нашу общую историю многих сотен тысяч зачастую оставшихся безвестными строителей Канала.

Краеведческое общество «Москва-Волга»

80 лет Каналу имени Москвы

ПОТЕНЦИАЛ НА ПЕРСПЕКТИВУ

Вячеслав Владимирович Киреев из семьи речников. В Дубну приехал в 1971 году по распределению, окончив механический факультет Горьковского института инженеров водного транспорта. И с тех пор в его трудовой книжке в качестве места работы значится только одно предприятие – Волжский район гидросооружений, один из 10 филиалов Канала имени Москвы. Начинал 46 лет назад с должности старшего механика шлюза №1, был старшим мастером гидроэлектростанции, начальником шлюза №1, главным инженером, а с 1999 года возглавляет ВРГС. Вячеслав Владимирович не только ветеран труда Канала, но также отличник речного флота и почетный работник речного флота. Его опыт как специалиста и руководителя бесценен. А семейную династию продолжает сын Олег – начальник механического цеха ВРГС.

– Вячеслав Владимирович, Канал имени Москвы – комплекс из 280 гидротехнических сооружений в 12 областях Центральной России. Что находится в вашей зоне ответственности?

– ВРГС обслуживает шлюз №1 и гидроэлектростанцию в Дубне, паромные переправы, а также шлюз в Угличе.

– Как ваши объекты ощущают груз прожитых лет?

– По мере необходимости производится замена деталей и конструкций, но отдельные механизмы работают с момента открытия канала в 1937 году. Например, генераторы на нашей ГЭС при нормативе 25 лет уже три с лишним срока отслужили.

Я считаю, что великие люди спроектировали и построили канал, заложив мощный потенциал на перспективу. И ведь управились за такое короткое время – 4 года 8 месяцев. Изыскания, проектирование, строительные и монтажные работы вели одновременно по всей трассе. Причем о каких-то серьезных ляпах и просчетах я не слышал и сам не сталкивался. По мелочам есть недочеты – человеческий фактор и сроки, наверное, поджимали. Но в целом канал спроектирован очень грамотно и построен качественно.

– Вы упомянули о потенциале на перспективу. Значит ли это, что изначально предполагалась не только эксплуатация, но и развитие канала?

– Именно так. Вот, к примеру, для перекачки воды установлено по проекту четыре насосных агрегата, но зарезервировано место

под пятый. В процессе модернизации поменяли насосы, увеличили их количество – теперь производительность каждого уже не 25 кубометров в секунду, а 33-34, и суммарно получается не 100 кубометров в секунду, а больше 150.

Водоводный тракт тоже реконструировался, правда, не наши сооружения, а Яхромский филиал. Да что далеко ходить, сады-огороды вдоль старого русла Волги в Дубне занимают участок, оставленный для строительства второй нитки шлюза. Многие знают, что начиная от Рыбинска два шлюза идут параллельно, это увеличивает пропускную способность, снижает вероятность сбоя. Подобный вариант планировался и у нас.

Кстати, зарезервированные территории есть не только в Дубне, но по всему каналу. Потому что уже к середине 1980-х годов пропускная способность однониточных шлюзов приближалась к пределу. Мы выполняли по 32-34 шлюзования в сутки. Вот такая была интенсивность на пике развития водного транспорта. В то время ходили рейсовые метеоры из Твери по водохранилищу и вниз по Волге. Их мы шлюзовали без задержки, одиночными – получалось быстрее, чем когда швартуется целая вереница судов. Сейчас ситуация изменилась: 24-25 шлюзований за сутки – это уже много. Но думаю, что к более активному использованию речных транспортных артерий мы еще вернемся.

– В прошлом году Дубна отмечала 60 лет в статусе города, а ваше предприятие почти на 20 лет старше и немало поспособствовало тому, что под строительство будущего



Объединенного института ядерных исследований определили именно это место.

– Выбор действительно был не случайным. Решающими доводами в пользу этой территории стала близость к Москве, малонаселенная местность и наличие независимого источника электроэнергии. Наша ГЭС стала резервной, и хоть мощности у нее сравнительно невелики – около 30 мегаватт, уже через 2-3 минуты после нажатия кнопки генераторы выдают электроэнергию. Сегодня от нашей подстанции запитан левый берег и часть микрорайона Большая Волга. И четыре кабеля, которые страхуют реактор, проложены от гидроэлектростанции на ляповскую площадку ОИЯИ.

Так что институт и город построены при канале имени Москвы, а не наоборот. И наши сооружения – не во вред жителям, а во благо.

– Во время паводка 2013 года некоторые считали иначе, особенно владельцы ушедших под воду домиков и садовых участков.

– Действительно, мы тогда подняли на четыре метра нижний бьеф, сбрасывая по четыре с лишним тысячи кубометров воды в секунду. Но в Ивановское водохранилище она поступала раза в полтора быстрее. Если

бы не было плотины, уровень воды в Волге мог подняться значительно выше.

К сожалению, за 80 лет как-то забылось, что расчетный пропуск, предусмотренный проектом, составляет не 4, не 5, а 7,5 тыс. кубометров в секунду. Это почти вдвое больше, чем проходило в пик паводка 2013-го. Просто сады на левом берегу, попавшие в зону подтопления, как и объекты Особой экономической зоны расположены в прямом смысле слова на заливных лугах. Любое строительство там связано с риском оказаться под водой. Чтобы спасти эти участки от паводков, нужна защитная дамба. И возводить ее надо было до начала стройки. К сожалению, наши рекомендации не были услышаны.

– Вы не раз говорили, что у сооружений Канала высокая надежность. А как же мостовой переход на плотине, который едва справляется с нагрузкой?

– Мост плотины проектировался как автогужевой. Но грузоподъемность была заложена с большим запасом, поэтому он пока держится, несмотря на критические условия эксплуатации. Уже лет 7-8 там висит знак, запрещающий проезд крупнотоннажного транспорта, автомашины общей массой свыше 3,5 т не должны ездить через плотину. Но посмотрите, что творится! Прямо под знак проезжает и строительная техника, и грузовики...

Основное «зло» – даже не фуры, у которых за счет длины нагрузка распределяется между пролетами плотины, а короткобазные бетоносмесители и самосвалы: у этих «коротышек» весом 30-40 т нагрузка попадает на один пролет. Разрушается дорожное полотно, но это видимая часть, а есть и невидимая – страдают основные несущие балки.

Остается надеяться, что мостовой переход выдержит еще полтора года – до постройки нового моста в Дубне, а потом можно будет полностью закрыть на ремонт и его, и тоннель. Но даже после ремонта ограничение по весу проезжающего транспорта все равно останется – до проектных показателей.

– Вячеслав Владимирович, в начале 1970-х годов удалось ли вам застать людей, которые работали на канале с первых лет его эксплуатации?

– Да, сразу после пуска канала в ВРГС пришли Николай Федорович Шуравин – главный инженер ГЭС, рабочие-слесари Алексей Васильевич Долгий – на шлюзе и Александр Алексеевич Гальцов – на ГЭС. А Василий Сергеевич Горбачев даже принимал участие в строительстве канала, на завершающем этапе, а потом был начальником ГЭС-191.

Немало отличных специалистов, преданных своему делу и предприятию, связали с каналом всю свою трудовую биографию. В юбилейный год хочу пожелать всем коллегам и нашим ветеранам здоровья и благополучия, а Каналу имени Москвы – дальнейшего развития и новых горизонтов!



Фото Ильи Рождественского

80 лет Каналу имени Москвы

СТИМУЛ И ПОВОД ДЛЯ ГОРДОСТИ

80 лет – солидный возраст для человеческой жизни. А как этот срок сказывается на бетоне и арматуре плотин и шлюзов, металле гидроагрегатов и механизмов, песке и глине дамб и плотин?

– Запас прочности, который был заложен при строительстве Канала имени Москвы, довольно велик. Живучесть всех объектов рассчитывалась на весьма продолжительный период времени, и можно не опасаться за их конструктивную устойчивость, – развеял наши сомнения главный инженер Волжского района гидросооружений Сергей Антонов.

– Конечно, постепенно изнашиваются металлоконструкции, где-то разрушается бетон, происходит оголение арматуры, сколы, трещины... Фильтрация воды через земляные элементы также неизбежна, полного ее гашения достичь сложно, главное – чтобы она находилась в устойчивых характеристиках. За этим пристально следят группы наблюдения, которые осуществляют мониторинг, проводят осмотры, снимают показания с пьезометров – приборов для измерения гидростатического давления.

Сотрудники канала контролируют все процессы, производят текущий и капитальный ремонт. На ближайшую перспективу запланирован большой объем работ на бетонных и земляных конструкциях.

Масштабная реконструкция ведется сейчас на Рыбинском шлюзе. Следующий этап, на который уже есть и проектная, и рабочая документация, охватывает и объекты Волжского района гидросооружений. В том числе будут обновляться приводы шлюзовых ворот и затворов, механизмы которых отработали весь срок эксплуатации без значительной замены (а в некоторых кинематических



схемах за 80 лет не менялось ничего, кроме, пожалуй, электродвигателей или тормозных устройств).

– То есть о полном износе дамб и плотин речи не идет?

– Нет, конечно. Полный износ наступает одновременно с такими разрушениями, когда эксплуатировать сооружение уже невозможно. Не думаю, что Канал имени Москвы придет когда-нибудь в такое состояние.

100 лет – минимальный срок его эксплуатации. И есть примеры, когда судоходные каналы функционируют более долгое время.

Я надеюсь, что наши гидросооружения будут существовать и дальше, пока в них есть необходимость.

– Планируются ли какие-то изменения в связи со строительством моста через Волгу? Не станет ли дорога через тоннель и плотину технологической трассой ВРГС, недоступной для проезда?

– Мы надеемся, что новый мост будет пущен в указанные сроки. Это нас очень радует, поскольку позволит, наконец, снизить нагрузку на гидросооружения от транспорта, превышающего по габаритам и грузоподъем-

ности те возможности, которые есть для его пропуска. Можно будет заняться полноценным ремонтом тоннеля и мостового перехода плотины.

Полное прекращение движения позволит сделать этот ремонт не за два года, как при частичном перекрытии, а за более короткие сроки и более качественно. Но сама дорога как транспортная артерия, связывающая две части города, конечно, будет сохранена.

– Сергей Николаевич, как давно вы трудитесь на Канале имени Москвы?

– С 1991 года. Я родился в Дубне, мои родители приехали сюда, когда город только начинал строиться. Вырос на берегу Волги, и при выборе профессии юношеская романтика сыграла определенную роль – с детства хотел стать речником.

Окончил профильный вуз по специальности «механизация портов». Получил распределение в Сургутский порт, но потом решил вернуться на родину. Оформил перевод на ВРГС, так что моя биография тесно связана и с Дубной, и с Волгой, и с каналом.

Коллектив у нас дружный, в нем всегда есть костяк сотрудников, которые десятилетиями честно и добросовестно работают на Волжском гидроузле, вне зависимости от внешних условий и разных экономических трудностей.

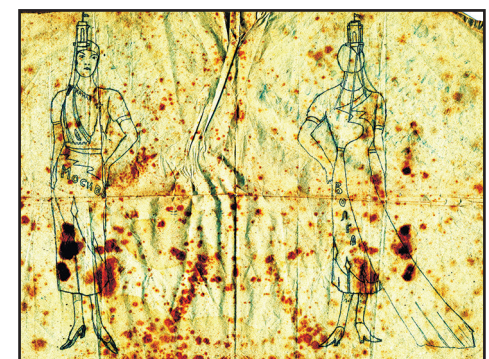
Город Дубна у многих ассоциируется с Ивановским водохранилищем – Московским морем, плотинами, шлюзами... И мы понимаем, что на нас лежит огромная ответственность – обслуживать старейшие сооружения на территории современного наукограда, которые формируют облик города. Это хороший стимул и повод для гордости.



В ПЕРВЫЙ РЕЙС



В числе пассажиров, получивших приглашение проехать первым теплоходом по каналу Москва-Волга в 1937 году, была Александра Ивановна Садкова (1906-1999). В то время ее семья жила в Дмитрове. Муж Михаил Павлович, по профессии инженер-агрономелиоратор, занимался водной системой Канала. Сама Александра Ивановна много лет трудилась в службе озеленения – разбивала цветники, высаживала деревья и кустарники на подведомственной Каналу территории. Переехав в 1961 году в Дубну, украшала улицы и скверы прекрасными клумбами. Награждена за участие в III общегородской выставке «Друзья природы».



Для юбилейного вечера в 1947 году Александра Ивановна придумала «тематический» наряд: элегантное платье со шлейфом и эффектный головной убор в виде башенки шлюза. Эскиз бабушкиного костюма, получившего первый приз на праздновании 10-летия канала, бережно хранит внучка – Ирина Борисовна Едкова.



Озеленительные работы у шлюза №1, 1940-е годы

80 лет Каналу имени Москвы

ГЕРОИЧЕСКАЯ И ТРАГИЧЕСКАЯ:



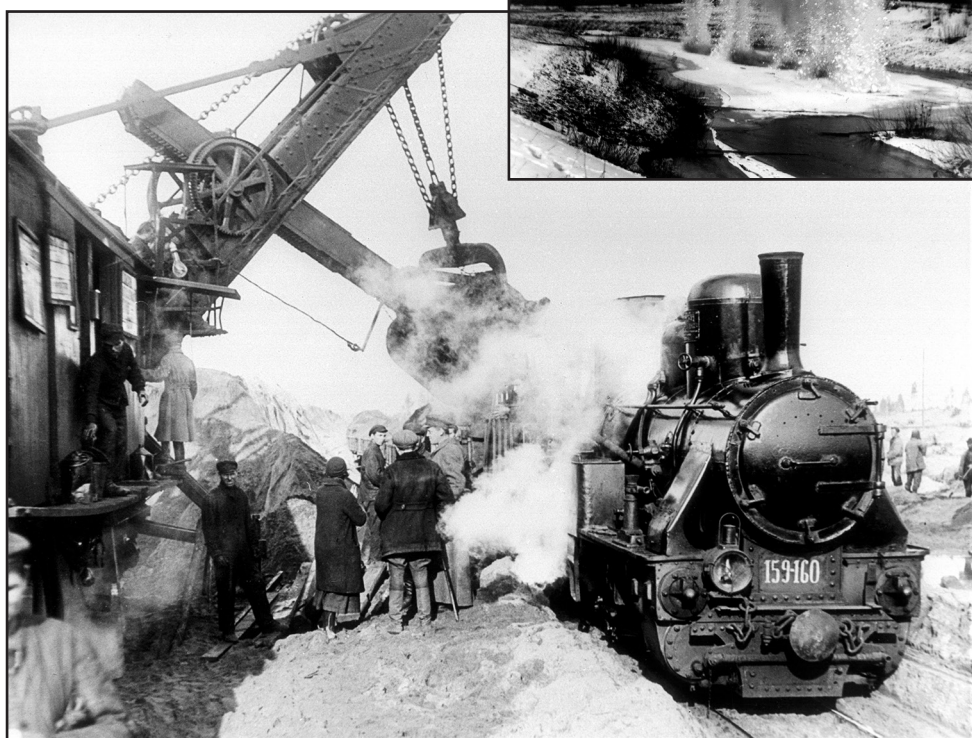
Агитбригада культурно-воспитательного отдела (КВО) Волжского района



Канал имени Москвы, шлюз №1, 1946 год
Фотограф Д.Н. Бальгерманц
Справа - взрыв льда на реке Сестре, 1935 год



Инженер Семёнов вычерчивает трассу канала, 1932 год



Нагрузка грунта для дамбы №210, 1935 год

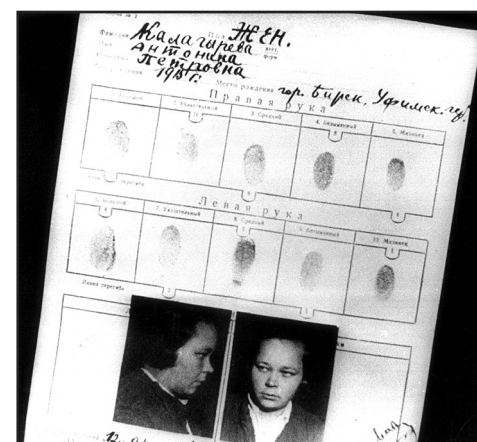
История строительства канала Москва-Волга достаточно хорошо разобрана и изложена в технической, развлекательной и краеведческой литературе. Но есть один аспект, который не может быть закрыт ни сейчас, ни в ближайшем обозримом будущем. Это вопрос ЦЕНЫ, которая была заплачена за это грандиозное сооружение.

Нужно сказать, что в литературе, изданной в 1930-х годах самим Дмитлагом, вопрос перевоспитания трудом заключённых каналармейцев (т.н. «перековка») преподносится как исключительно положительное и перспективное достижение органов ОГПУ-НКВД. О жертвах этого процесса никаких упоминаний нет. Затем, примерно с 1940-х и до конца 1960-х годов, тема использования труда заключённых на стройках социализма фактически была под запретом. Где-то с начала 1970-х годов появились эпизодические нейтральные упоминания о Дмитлаге.

А в постперестроечные времена эта тема, наоборот, стала главной, с большой долей спекулятивной и сенсационной информации. Труды немногих профессиональных историков и архивистов А.И. Кокурина и Ю.Н. Морукова практически утонули под грудой «жареных» статей, теле- и радиопередач, где журналисты и краеведы, не затрудняя себя никакими реальными исследованиями или хотя бы простейшими проверками, множили «горячие» публикации о миллионных жертвах, ежедневных расстрелах, утопленных вместе со своими домами местных жителей, замурованных заживо в бетонных массивах сооружений каналармейцах. Вошли в массо-

вое употребление штампы о «выстеленных костями берегах», «лагере смерти», «выкопанном голыми руками канале». Дошло и до сравнений с гитлеровскими концлагерями.

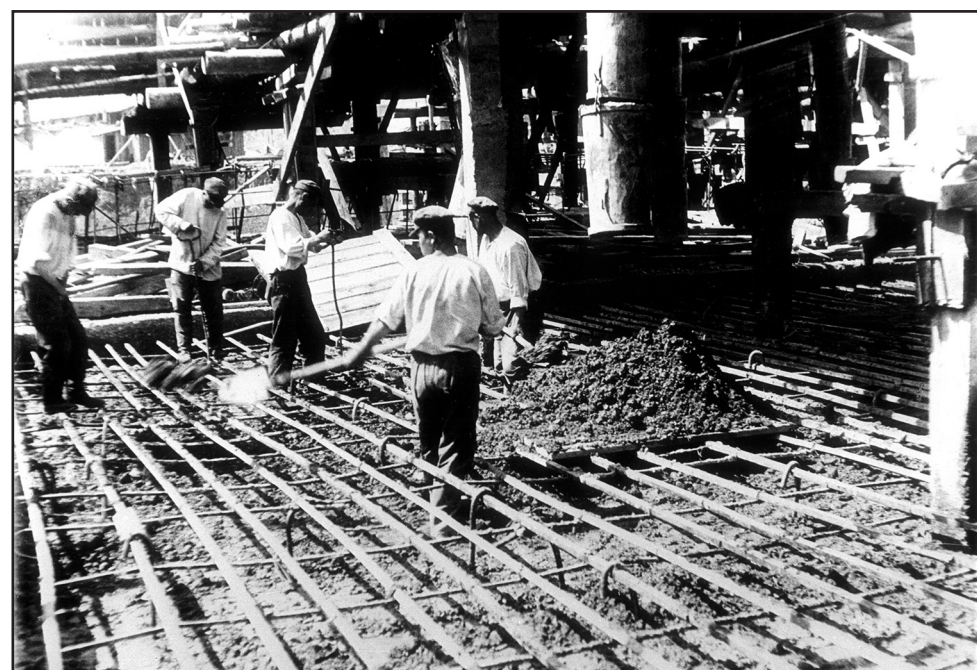
Вопрос сравнения жертв и достижений Дмитлага не только не предполагает однозначного мнения, но до сих пор вызывает яростные споры и совершенно противоположные суждения в среде историков и краеведов. Дело в том, что каждый из исследователей канала пропускал его трагическую



Учетная карточка



Конная тяга. Погрузка грунта в кочную вагонетку узкой колеи



Укладка бетона в блоки секций (северного устья), 1935 год

80 лет Каналу имени Москвы

ДВЕ СТОРОНЫ ОДНОЙ СТРОЙКИ

историю через себя, через историю своей семьи. И оказалось очень трудно подойти к этому процессу объективно и непредвзято. Слишком уж впечатляющи даже его официально признанные цифры и итоги. И выяснилось, что все мы разные, общего для всех ответа нет и доводы приходится каждому перебирать и взвешивать на своих внутренних весах.

На одной чаше весов:

- более 500 000 заключенных, трудившихся в невероятно тяжелых условиях, буквально за кусок хлеба и право встретить каждый новый день живым;

- 22 842 погибших при строительстве Ка-

нала, только по официальным данным (цифра, возможно, неполная, судя по рассказам очевидцев);

- свыше 5000 участников строительства (от главных руководителей до рядовых каналармейцев), осужденных по не всегда понятным причинам так называемыми «тройками» и расстрелянных в период строительства и сразу после его окончания на Бутовском полигоне и в иных местах.

На другой чаше весов:

- одно из крупнейших гидросооружений мира, не потерявшее своей жизненной актуальности и на сегодняшний день, через 80 лет после ввода в эксплуатацию;



MOIDMITROV.RU Прибытие добровольцев на строительство канала Москва-Волга, 1932 год

- мощный импульс, который придало строительство Канала экономическому развитию всего региона северного Подмосковья, да и всей экономике страны;

- строительство Канала и Иваньковского водохранилища положило начало колоссальному процессу преобразования всей водно-транспортной системы страны и появлению глубоководной транспортной системы европейской части страны;

- никем до сих пор не учтенные десятки тысяч привлеченных к строительству и тем самым спасенных от голодной смерти раскулаченных крестьян, изгнанных из мест своего обитания и нанятых на работу Дмитлагом в качестве землекопов, грабарей и иных рабочих. Особенно если вспомнить о жестоком голоде, который имел место в это же время в южных районах СССР. Потомки этих людей до сих пор живут в поселениях по трассе канала;

- тысячи представителей так называемых бывших привилегированных сословий (дворян, купечества и военнослужащих - участников Белого движения), имевших запрет на проживание в центральных областях и больших городах и практически «волчий билет» при приеме на работу, были трудоустроены в Дмитлага, смогли применить свои руки и знания, воссоединиться с семьями, получили возможность вписаться в новую жизнь.

На каждой краеведческой встрече или конференции подспудно подразумевается главный вопрос: а нужно ли было строить канал в такие сроки и такими жертвами? На него нет однозначного ответа и, возможно, не будет никогда. Это дело историков будущих поколений.

Нам кажется, что не обладающим широкими познаниями в области истории краеведов очень трудно делать объективные выводы. Мы невольно сравниваем условия жизни на строительстве 1930-х годов с сегодняшними реалиями и моральными законами. Жестокость, проявляемую к «врагам народа», - с нынешними приговорами судов, где смертной казни нет как таковой.

Но достаточно просто представить, что в момент строительства канала минуло всего каких-то 15-17 лет после того, как две части одного народа сцепились в смертельной схватке. Когда «красные» и «белые», но одинаково РУССКИЕ кавалеристы безжалостно рубили тела друг друга шашками за какие-то идеи. Когда одни люди умирали от голода целыми уездами. Когда другие люди совершенно искренне верили, что запредельными

волевыми и физическими усилиями смогут преобразовать природу вокруг и в самом себе, а нежелающих следовать за ними имеют право «списать в отходы». Можем ли мы судить их по нашим понятиям?

Иногда кажется, что тогда было время титанов: в короткий отрезок жизни вмещалось столько глобальных событий и испытаний, что хватило бы на десять жизней... Но есть индивидуальная судьба каждого попавшего в эти условия человека. Может, попытаться понять её? Связаться с потомками тех, кто работал на стройке века?

На канале трудились множество известных тогда людей и ставших известными после. Работал ветеринаром в Хлебниково будущий Патриарх всея Руси Пимен (в миру Сергей Михайлович Извеков) и даже получил дополнительный срок. Трудился в Талдомском районе отец и дядя первого президента России Б.Н. Ельцина. Работала в Гидротехнической лаборатории Дмитлага будущая жена и муза писателя М.М. Пришвина.

Десятки талантливых русских инженеров пришли на Беломорканал заключенными, а на канал Москва-Волга - уже вольнонаемными, опытными руководителями, а затем с таким же упорством, загоняя себя и других, строили Углический, Рыбинский, Куйбышевский и другие гидроузлы. Выходили на пенсию полностью разбитыми стариками или умирали прямо на работе. Прерывались только на строительство укреплений во время войны и снова возвращались на стройки социализма, практически отдав жизнь на становление нашей индустрии.

Что нам известно о них? Очень мало. Стараниями группы энтузиастов старшего поколения мы узнали часть именов безвинно расстрелянных после строительства канала, совсем почти не знаем имена погибших во время строительства и иногда случайно узнаём имена и судьбы выживших.

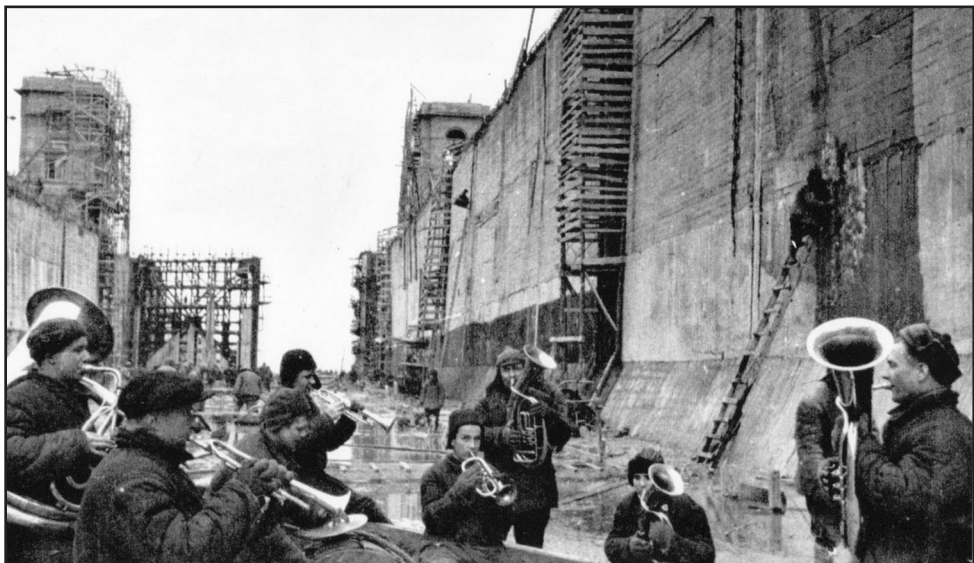
Чтобы как-то приблизить исследователей к фактам и цифрам, краеведческое общество «Москва-Волга» открыло на своём сайте <http://moskva-volga.ru> проект «Картотека» <http://moskva-volga.ru/category/kartoteka/>.

С помощью материалов, собранных из разных источников, мы стараемся проследить судьбы максимально возможного числа строителей Канала. Быть может, краеведы будущих поколений, отдалённые от ощущения острых утрат толщей времени, смогут разложить всё по полочкам, посчитать и получить какой-то удовлетворяющий всех ответ.

Владимир РОДИОНОВ,
краевед общества «Москва-Волга»



Сотрудники Дмитлага ОГПУ - НКВД. 1937 год



Оркестр КВО Волжского участка играет для передовиков в шлюзе №1



Рабочие за снятием расширительного слоя. 1935 год

80 лет Каналу имени Москвы НЕРЕАЛИЗОВАННЫЕ ОБЪЕКТЫ

Строительство канала Москва-Волга, флагмана второй сталинской пятилетки, было чрезвычайно затратным мероприятием для всей страны. Естественным желанием, а чаще требованием, становилась экономия средств. Так, использование торфа для строительства дамб – недорогого материала с минимальными транспортными затратами благодаря многочисленным болотам в непосредственной близости – дало существенную экономию средств. Другим вариантом удешевления служило переосмысление первоначальных планов строительства канальных объектов. Примером может служить Хлебниковский участок.

Мост Рогачёвского тракта

На плане трассы канала от января 1935 года между отметками 119 и 120 км был запроектирован мост №407 для осуществления пропуска Старо-Рогачёвского тракта. Мост должен был соединять берега Глубокой выемки у деревни Лихоборы (сейчас Долгопрудный), отстоящие друг от друга на расстоянии 140 м при глубине выемки свыше 23 м.

Однако мост так и не был построен. Ответ на вопрос «почему?» лежит в истории тенденций развития Рогачёвского тракта.

Он отвечался от Дмитровского шоссе в районе деревни Лихоборы. Сегодняшнее Коровинское шоссе является начальным отрезком старинной дороги в Рогачёво. Далее тракт проходил через деревни Лихачёво и Терехово, затем через село Трахонеево, деревни Клязьма и Пучки и уходил на село Озерцево, заканчиваясь в селе Рогачёво.

Первое найденное упоминание о Рогачёвской дороге относится 1504 году. В разрезе грамоте великого князя Ивана Васильевича (III) своему сыну князю Юрию будущий Рогачёвский тракт называется «дорогой Московской большой» и «дорогой к Озерцево». Дорога имела две важные функции. Первая

– экономическая: дорога связывала торговое село Рогачёво, недалеко от которого располагалась пристань на реке Яхроме, относящейся к верхневолжскому бассейну, с Москвой. Это был кратчайший путь для грузов с Верхней Волги до Москвы. Вторая функция – паломническая: недалеко от Рогачёва располагался Николо-Пешношский монастырь, основанный в 1361 году и являвшийся одной из значимых святынь Московии.

Несколько веков Рогачёвка оставалась важнейшей магистралью Московской губернии. Значение Рогачёвского тракта к XIX веку подчёркивалось строительством в 1837 году казённого деревянного моста через реку Клязьму, между деревнями Свистуха и Выползово, поскольку Дмитровская почтовая дорога, пересекая Клязьму в широкой и болотистой речной долине, в дождливые месяцы становилась совершенно непроходимой.

Во второй половине XIX века статус Рогачёвского тракта стал снижаться. Первым фактором стало появление в 1851 году железнодорожного сообщения Москва – Санкт-Петербург и переопределение грузопотока с северо-запада России в Москву на новый вид транспорта, мало зависящий от погодных ус-

ловий. Вторым – шоссирование в 1870 году Дмитровской почтовой дороги.

К концу XIX века южную часть Рогачёвского тракта «спрямили», соединив его через село Киово и деревню Абакумово напрямую с Дмитровским шоссе, назвав этот отрезок Рогачёвским шоссе. Тем самым фрагмент Рогачёвского тракта от деревни Лихоборы до деревни Пучки стал превращаться в обычную просёлочную дорогу.

К моменту строительства канала Москва-Волга в начале 1930-х годов актуальность пристани на реке Сестре окончательно исчезла. Значительно увеличилась грузоподъёмность судов, и они уже не могли подниматься от Волги до Рогачёва. К тому же построенная в начале XX века Савёловская железная дорога, соединившая Москву и Большую Волгу, решила вопрос массовой и дешёвой транспортировки грузов с Верхней Волги в столицу. Рогачёвский тракт окончательно перешёл в разряд второстепенных дорог местного значения.

В такой ситуации строительство моста через канал для Рогачёвского тракта становилось пустой тратой денег. Несмотря на предварительную проработку, проект моста №407 остался лишь на бумаге.

Удивительна народная память: жители деревни Ивакино, находящейся недалеко от запланированного моста, до 1970-х годов сетовали на обещанный, но не построенный мост, отрезанные каналом от более «цивилизованного» левого берега с расположенным на нём городом Долгопрудным.

Долгопрудненское водохранилище

Существует несколько упоминаний о том, что на месте Долгих прудов (восточнее современного Долгопрудного) во время строительства канала Москва-Волга должно было быть построено Долгопрудненское водохранилище. Были известны его технические характеристики и примерные контуры.

Благодаря недавно обнаруженному плану трассы канала в масштабе 1:10000 путём наложения на современную карту удалось установить точную территорию затопления водохранилища. Также благодаря этому документу выяснились проектные номера объектов строительства неосуществлённого водохранилища.

Для решения основной задачи канала – водоснабжения – требовалось построить две водозаборные станции: Северную и Восточную. Восточная водопроводная станция забирала воду из Учинского водохранилища и была пущена в эксплуатацию одновременно с открытием канала в 1937 году. Поскольку мощностей Восточной станции вполне хватало на снабжение водой Москвы с перспективой на несколько лет вперёд, Северная станция была определена к строительству во вторую очередь. Первоначально она была заложена в проект ещё на начале строительства и в документации от 1935 года уже была достаточно детально проработана.

Источником воды для Северной водопроводной станции предполагалось сделать Долгопрудненское водохранилище. В нём должна была производиться первоначальная очистка воды путём отстаивания, чтобы крупные примеси осаждались на дно. Его объём должен был составить 18 млн куб.м, площадь водной поверхности – 3,8 кв. км.

Это было бы самое маленькое водохранилище среди остальных искусственных озёр канала. Ближайшее по размерам Химкинское водохранилище, несмотря на чуть меньшую площадь (3,5 кв. км), удерживало воды почти в 2 раза больше – до 29,2 млн куб. м.

Но Долгопрудненское водохранилище было одним из самых глубоких искусственных водоёмов в системе канала Москва-Волга, его глубина была бы выше уровня существующих ныне Долгих прудов на 10 метров.

Уникальность Долгопрудненского водохранилища заключалась в том, что его уро-

вень должен был быть выше уровня канала в месте забора воды на 18 м. Потому в него пришлось бы закачивать воду насосной станцией №187, которая должна была быть расположена в полукилометре юго-западной деревни Грибки, на углублённой и превращённой для этой цели в водопроводный канал реке Мерьанке. Деревня Грибки была бы наполовину затоплена, разрезанная посередине дамбой, удерживающей воду с северной стороны водохранилища.

Дамба по проекту должна была состоять из трёх соединённых объектов: западная часть – дамба №206, средняя – плотина №35 с донным водоспуском №60, восточная – дамба №208. С южной стороны водохранилища должна быть возведена вторая плотина под №36 в низине, на полпути между Долгими прудами и деревней Заболотье; с восточной предполагалась третья небольшая дамба для защиты деревни Горки. Проектный номер этой дамбы неизвестен.

Первое проектное задание на строительство Северной водозаборной станции и, соответственно, Долгопрудненского водохранилища было утверждено в 1939 году. Но начало Великой Отечественной войны заставило отложить реализацию объектов.

Только зимой 1946 года вновь был поднят этот вопрос. Причем Долгопрудненское водохранилище рассматривалось уже не в качестве основного варианта, а среди трёх возможных.

Неблагополучие санитарной обстановки стало веским аргументом против создания Долгопрудненского водохранилища. Был выбран вариант с забором воды из Клязьминского/Пироговского водохранилища, находящийся в 2 км восточнее населённого пункта Поведники. Этот вариант водозабора существует по сей день.

Правобережная башня заградительных ворот №121

Глубокая выемка, пролегающая восточнее Долгопрудного, запирает парю заградительных ворот: №121 на 107-м км трассы канала («долгопрудненские») и №73 на 113-м км («химкинские»). Заградительные ворота в начале и конце Глубокой выемки предусмотрены для предотвращения последствий возможных оползней, связанных с многочисленными пльвунами, присутствующими по берегам выемки.

В случае аварии заградворота можно поднять и прекратить доступ воды в Глубокую выемку. После откачки воды из изолированного участка канала в русло беспрепятственно сможет попасть тяжёлая сухопутная строительная техника для устранения последствий аварии.

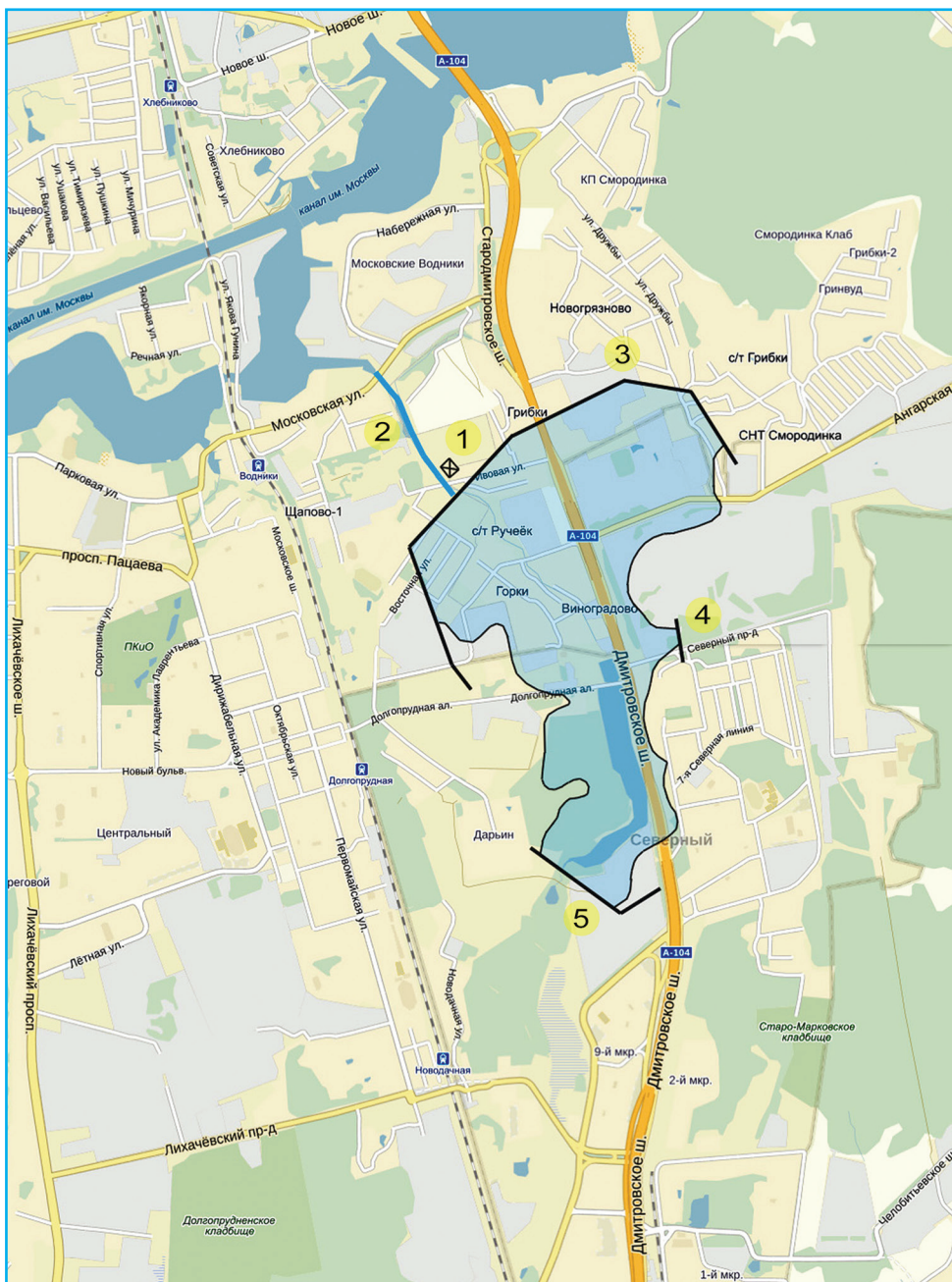
В Альбоме проектов сооружений канала, подготовленном в 1936 году, был найден эскиз заградворота №121, сделанный архитектором Владимиром Фёдоровичем Кринским.

В.Ф. Кринский принимал активное участие в архитектурном проектировании объектов канала Москва-Волга. В соавторстве с Алексеем Михайловичем Рухляевым им были спроектированы здание Речного вокзала в Химках и «Дом Наркомвода» (Москва, Большая набережная, д.11), а по индивидуальному проекту Кринского были выполнены башни управления шлюзами №7 и №8.

Характерной деталью шлюзов и «долгопрудненских» заградворотов стали якоря, установленные на крыше зданий, ставших «визитной карточкой» сооружений Кринского.

Но полностью проект реализован не был. Была возведена только левобережная башня, в которой размещались механизмы поднятия заградворота. В результате ансамбль из двух башен оказался незавершённым, что привело к незаконности архитектурного решения.

Игорь КУВЫРКОВ,
научный сотрудник Долгопрудненского историко-художественного музея, сооснователь исследовательской группы «Москва-Волга»



Реконструкция Долгопрудненского водохранилища на современной карте

80 лет Каналу имени Москвы

Я ПОМНЮ ВРЕМЯ: НЕ БЫЛО КАНАЛА!



Отрывок из беседы с В.М. Лимониным

Один начал что-то говорить, руками размахивать. Потом другие взялись его качать, в воздух подбрасывать. А нам через реку не слышно – далеко. Потом учитель нам рассказал, что это был митинг и в наших местах начнут строить канал, чтобы направить воду с Волги в Москву. Мы родителям рассказали – они не поверили. Но – нет, сбылось.

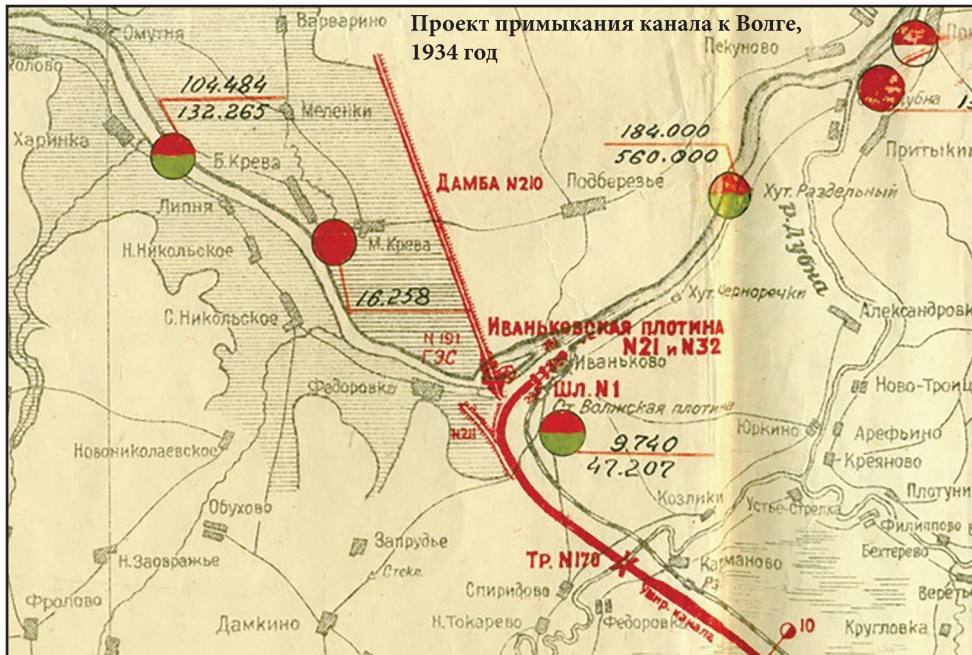
Через какое-то время привезли первых заключённых. Их сначала распределили по избам. Нас самих с родителями шесть человек, к нам распределили ещё шесть заключённых. Было тесно. Был у них урка Жора, вроде как из старших. На работу не ходил.

Начали они подготовительные работы. В ста метрах от деревни, прямо на поле, ближе к лесу, стали строить лагерь. Длинные одноэтажные бараки, столбы с колючей проволокой вокруг, вышки с часовыми по углам. Потом все они туда перебрались, а в деревне до переноса в некоторых избах жили вольнонаёмные специалисты, инженеры.

Сами заключённые работали в разных местах, часть – рядом, на Волге строили баржи для нужд строительства, часть – дальше от нас, в Ивановское, в районе плотины и будущей ГЭС. Водили их на работу колоннами, человек по сорок-пятьдесят. По бокам охранники с винтовками и собаками. Мы, мальчишки, часто лазили в лагерь под про-

«Вот вы говорите – Канал. Я помню время – не было канала. Волга была. Ходили пароходы. Вверх туда, до Твери и Корчевы. «Гаршин», «Чернышевский», «Зоценко» – названия. Колёсные. Иные останавливались и у нас на пристани. А край-то был глухой. Волки, зайцы, лисы бегали. Ближе Корчевы и Кимр ничего крупного у нас тут не было».

Так начал беседу с нами ветеран Великой Отечественной, один из старейших жителей наших мест Владимир Матвеевич Лимонин. И Канал Москва-Волга был сразу упомянут не случайно. Накануне 80-летия со дня открытия Канала (15 июля) Владимир Матвеевич отметит свой 95-летний юбилей.



«Жили мы в Фёдоровке, на берегу Волги. Деревня у нас была – 44 дома. Улицы одна, в два посада. Окна в окна. Одни на север, другие – на юг. В семье нас было четверо детей. Старший брат и две сестры у меня. Отец был сапожником, как и многие тут, в прилегающих к Волге деревнях. Работал в артели и в колхозе, шил обувь, «сидел на липочке». Возили обувь в Кимры продавать. Мать в колхозе работала. Поля были с пшеницей и ячменём. Большие, до тридцати соток, приусадебные огороды.

Выше, в сторону Корчевы по нашему берегу было село Никольское. Побольше нашей деревни. Церковь там, школа-семилетка. Ещё Ивановское рядом было, два километра вниз, в сторону Кимр по берегу. Школа у них была начальная, 4 класса, на ближнем к нам краю деревни. Охватывала обе деревни. Мы туда и ходили по берегу. Недалеко, только ручей на дороге переходили, неширокий, но с крутыми берегами. Вот как раз по нему канал потом и пошёл.

А учитель у нас был из Кревы, Фёдор Арсентьевич Поляков. Вот, в декабре 32-го года сидим мы на занятиях. Снег уже был. Вдруг на том берегу, у деревни Крева, появились люди. На снегу хорошо видать, человек тридцать.

волокой, ходили к заключённым, не боялись. Хлебушка возьмёшь дома кусочек заключённому. И они нам никогда ничего плохого не делали, наоборот. Катали нас на телегах или санях, а иной раз и на дрезине, когда построили узкоколейку. Часовые нам грозили, ругались, щёлкали затворами винтовок, но мы не боялись – ребятишки же.

А потом, в 1935 году, деревню перенесли из зоны затопления. Новое место жительства выбирали сами, по общему желанию. Некоторые деревни переносили с сохранением названия, но наша разделилась. Часть людей переехали в Кимры, а другая часть и мы – в Конаковский район, в маленькую деревеньку Токарёво, что на реке Сестре. Там было своих домов штук двадцать, да вот ещё наших столько же примерно добавилось. Сами свои дома не возили, всё государство на себя взяло.

Стали мы ходить из Токарёво в среднюю школу-семилетку в только построенный посёлок Большая Волга. Башмакова Ксения Фёдоровна директором была, математику нам преподавала. Берегом канала ходили. Километров шесть-семь там будет, и так каждый день. Это ещё не каменная, а деревянная школа была.

Мы видели, как перекрывали Волгу. Самосвалы в круг, один за другим с камнями, щебнем и гравием. Плотина уж была готова. Все места строительства: ГЭС, плотина, шлюз, тоннель, аварийные ворота, мону-менты Ленина и Сталина, маяки – были запретными зонами, куда пропускались только

нево, рядом с Дмитровой Горой. Это уже дальше от канала.

Мне тогда 17 лет было, семилетку к тому времени закончил. Попробовал устроиться в Конаково, на фаянсовый – не понравилось. А тут подсказали, что в Подберезье набирает людей 30-й авиационный завод. И я подался туда. Через плотину, тоннель и шлюз тогда не пропускали. Выписывал пропуск в ВОХРе на



сами исполнители. Но разве нас, мальчишек, удержишь? Все равно пролезем, посмотрим и уйдём.

Потом море и канал наполнили. Скрылось под водой место, где стояла наша Фёдоровка, а бывший лагерь был расположен повыше, его не затопило. Теперь там только малый маяк на берегу и база «Альтаира».

А мы с детьми из Малого Токарёво и Спиридово продолжали ходить в школу по дамбе канала. Только переправлялись на пароме на Большой Волге. Сначала паром был временный, ручной, без электричества, и тросы тянули руками. А потом стал электрический, такой как и сейчас. Зимой паром не работал, его даже на берег вытаскивали, а мы переходили канал по льду.

И вот про озеро у большого маяка – Лебязье сейчас называют... А не было никакого озера. Поле было с лесом. Яму стали рыть, грунт и глину брали для дамб. Мы видели. А потом она наполнилась водой, и теперь стало озеро...

Так ходили до 39-го года. А в 1939-м нашу деревню Токарёво ещё раз перенесли. Признали неперспективной и укрупнили. Опять разобрали дома и перевезли в деревню Юре-

Большой Волге. Взяли учеником чертёжника на завод, и началась моя новая трудовая жизнь на «тридцатке». А потом война... Это отдельная история.

...Ещё раз довелось хорошо посмотреть на канал во время войны, когда после тяжёлого ранения меня комиссовали и возвращался домой в ноябре 1942 года. Поезда ходили только до Дмитрова, а дальше пути были разобраны для нужд фронта. Пришлось идти пешком вдоль канала от Дмитрова до Карманово. Там перешёл по льду канал. Никто за всю дорогу не остановился и не подвёз. Времена были смутные, люди разные попадались, на дорогах было много дезертиров, отчаянных, готовых на всё. Хорошо, пустили переночевать в одной деревне. Так дошёл до Юренево, месяц побыл дома и поехал опять на «тридцатку» восстанавливать завод...

А дальше была долгая трудовая биография на ДМЗ и «Тензоре». Дружная семейная жизнь в доме в Октябрьском переулке, воспитание троих детей, внуки. Как и у всех... Вместе со всей страной... И это опять отдельная страница такой непростой и такой похожей на судьбы всего поколения биографии, в считанные годы которой вместились такие огромные перемены в окружающем мире.



Люди и судьбы

ЗАГАДКА ПОСВЯЩЕНИЯ

Видный советский инженер-гидротехник Андрей Загряжский имел несомненное поэтическое дарование. В самиздате и посмертно опубликованы его стихи о Первой мировой войне, о жизни в лагерях.

Стихотворение «Тюремное свидание», датированное 1939 годом, нашли в его тетрадах уже после смерти. И краеведы до сих пор пытаются определить, кому оно посвящено? Первой жене, Екатерине, приехавшей к мужу в Дмитлаг и расстрелянной на Бутовском полигоне в 1937-м, или второй, Татьяне, которая в молодые годы тоже прошла через аресты и ссылки?

Три судьбы, связанные великой стройкой канала Москва-Волга...

ТЮРЕМНОЕ СВИДАНИЕ

*Твой профиль, нежный, гордый, четкий,
Царить рожденный и блистать,
В тюрьме за двоянной решеткой
Передо мной возник опять.
В Твоей улыбке боли тени,
Как тени туч в лучах зари.
Усиьем воли дрожь коленей
Почти бессилен я смирить.
Так близко быть, – какая мука! –
И не коснуться, не прильнуть,
И не обнять в тоске друг друга,
В угрюмый отрываясь путь!
Так близко быть – о самом нужном
Сказать успев едва-едва,
За ливнем слов, чужим и дружным,
Едва угадывать слова!
Так близко быть – вот-вот оставить
В былом лучистый пламень глаз
И жгучей болью не расплавить
Решетки, делаящие нас!
Ты так горда! – ни слез, ни пений,
Ты вся любовь, любовь и свет,
И только тайной боли тени
Кладут у глаз прощальный след!
Ты так светла! – Двором тюремным
Несу с собой Твои черты,
Как будто пьян огнем напевным:
Ты – это я! Я – это Ты!
Ты так близка! Ни даль, ни время,
Ни смерти синие края
Нас не расторгнут, не изменят,
Я – это Ты! Ты – это я!
1939*



ЗАГРЯЖСКАЯ (Давыдова)
Екатерина Владимировна (1902-1937)

По рождению принадлежала к семье потомков Лермонтова, из дворян, дочь крупного землевладельца. Окончила Александринский институт в Тамбове. В конце 1920-х годов вышла замуж за инженера Андрея Загряжского, была домохозяйкой.

Весной 1925 года арестована как «участница контрреволюционной организации». 5 июня освобождена с ограничением проживания на 5 лет. Поселилась в Туле, заболела туберкулезом. В 1934 году переехала в Дмитров, чтобы воссоединиться с мужем – он отбывал наказание в Дмитлаге. Работала секретарем-машинисткой у начальника архитектурного отдела Москваволгостроя – в архитектурной мастерской Дмитлага.

Арестована 23 июля 1937 года. Приговорена к расстрелу 15 ноября тройкой при УНКВД СССР по обвинению в принадлежности к контрреволюционной группе из «социально чуждых людей» и систематическом проведении контрреволюционной агитации фашистского характера. Приговор приведен в исполнение 16 ноября 1937 года. Место захоронения: Бутовский полигон.

Реабилитирована 5 июля 1956 года.



ЗАГРЯЖСКИЙ Андрей Анатольевич
(1898-1970)

Родился в Моршанске Тамбовской губернии, из дворян. Связан родственными узами с Натальей Гончаровой, женой Пушкина (та по матери была Загряжская). С 1914 года – участник Первой мировой войны. Служил в 13-м драгунском полку. В 1918 году – офицер Белой армии. В 1922 году переехал в Москву. Работал инженером.

Арестован весной 1925-го, приговорен к 3 годам ссылки. В начале 1935 года арестован в Дмитрове «за сокрытие лиц, неояльно настроенных к советской власти». Приговорен к 5 годам ИТЛ. Этапирован в Воркутлаг. Переведен в Дмитлаг, на строительство канала Москва-Волга, в качестве заключенного.

Работал в проектно-отделе Волгостроя НКВД СССР в Дмитрове. За добросовестный труд был расконвоирован, получил разрешение на проезд жены на поселение в Дмитров.

Освобожден в 1939 году. Работал главным инженером Рыбинского гидроузла. Затем – главным инженером на строительстве Мингечаурской ГЭС и Саратовской ГЭС в Балакове. Возглавлял строительство гидроузла Аракс (совместно с Ираном). С 1966 года проживал в Баку. Скончался в 1970 году.



СЛАВУТИНСКАЯ Татьяна Алексеевна
(1912-2006)

Родилась в Воронеже, из дворян. Первый муж предположительно репрессирован в 1930-х годах, сын от первого брака умер в 2013 году.

Работала сотрудником московского треста. Арестована в 1933 году по «делу членов кружка христианской молодежи» (дело тайных богослужений в общинах при Высоко-Петровском монастыре в Москве), до 1936 года находилась в ссылке в г. Тотьма Вологодской области.

С начала 1936 года работала (вольнонаемной?) в Дмитрове, в проектно-отделе Волгостроя НКВД СССР.

В 1937 году переведена на строительство Рыбинского гидроузла. Предположительно в конце 1930-х годов вышла замуж за Андрея Загряжского – главного инженера строительства Рыбинской ГЭС.

В 1953 году судимость снята по амнистии. Примерно с 1960-х годов проживала в Баку.

В 1973 году полностью реабилитирована судебной коллегией по уголовным делам Верховного Суда РСФСР.

Умерла в 2006 году.

В Музее археологии и краеведения г. Дубны завершается подготовка юбилейной выставки к 80-летию Канала имени Москвы.

Активно сотрудничают с музеем в оформлении экспозиции работники Волжского района гидросооружений, участники Фонда «Наследие» и краеведческого общества «Москва-Волга».

Большое количество уникальных экспонатов из личной коллекции предоставил краевед общества «Москва-Волга» Сергей Гаев (Москва).

Выставка будет работать в музее по адресу: Дубна, ул. Моховая, 11 – с середины июля до середины сентября.

Справки по телефону: 8 (49621) 2-25-56



ЗНАТЬ ПРОШЛОЕ, СОЗИДАТЬ НАСТОЯЩЕЕ, ДУМАТЬ О БУДУЩЕМ...

«Подмосковное наследие», №19 (74)

Главный редактор Ф.Н. Петров
Выпускающий редактор И.А. Алексеева

Отпечатано в АО «Первая Образцовая типография», филиал «Фабрика офсетной печати №2».

141800, г. Дмитров Московской обл.
ул. Московская, д.3.

Учредитель: Московский областной общественный фонд историко-краеведческих исследований и гуманитарных инициатив «Наследие»

Адрес редакции и издателя: 141980, г.Дубна Московской обл., ул. Жолио-Кюри, д.17а
Тел. редакции: 8 (49621) 4-60-53. Электронная почта: fondnasledie@mail.ru Сайт: www.nasledie.dubna.ru

Свидетельство о регистрации ПИ №ТУ 50-1166 от 22 ноября 2011 г. выдано УФС по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций по Москве и Московской области.

Перепечатка допускается по соглашению с редакцией. © «Подмосковное наследие».

Подписано в печать 04.07.2017, в 15.00 – по графику и фактически.

Дата выхода 12.07.2017. Заказ 396. Тираж 1000 экз.

Периодичность - раз в квартал. Распространяется бесплатно.

Ссылка на Московский областной общественный фонд «НАСЛЕДИЕ» обязательна.

Редакция оставляет за собой право не вступать в переписку.

Редакция с благодарностью примет документы и фотографии по истории Подмосковья.

Приглашаем к сотрудничеству всех, кто интересуется историей родного края.