

---

ВАСИЛИЙ БОЧАРОВ

## БОЛЬШОЙ ПРОЕКТ СОВЕТСКОЙ ЭПОХИ

70 лет каналу имени Москвы

История строительства каналов в нашей стране уходит в далёкое прошлое. Ещё в XVI веке на Соловках при митрополите Филиппе были прорыты каналы, соединившие 52 внутренних озера. Делались попытки соединить Северную Двину с Волгой, так как город Архангельск, расположенный в устье Северной Двины, был единственным тогда морским портом России. Но действительно большое строительство каналов у нас началось в эпоху Петра I, когда Россия отвоевала побережье Балтийского моря и потребовалось соединить новую столицу империи город Санкт-Петербург, основанный в устье Невы, с внутренними районами страны, с бассейном Волги и с Москвой. В 1722 году Пётр поручает голландскому инженеру Виллиму Генину изыскание трассы “водяной коммуникации от Москвы-реки до Рогачёвской пристани на Сестре-реке” (в 40 верстах от Волги). Проект тогда не был осуществлён, но любопытно, что трасса будущего канала Москва–Волга во многом совпала с одним из вариантов, предложенных этой петровской экспедицией. А уже в XIX веке, в царствование императора Николая I, начались обширные работы по созданию водного соединения рек Дубны, Сестры и Истры, дабы обеспечить перевозку грузов, в частности строительных материалов, потребных при возведении Храма Христа Спасителя в Москве.

Но и тогда работы не были завершены в силу необычайной сложности такого предприятия, хотя на это дело было истрачено 2,5 миллиона рублей серебром, задействованы полки 16-й пехотной дивизии и три тысячи крепостных крестьян. После постройки Николаевской железной дороги между Москвой и Санкт-Петербургом работы в 1844 году были прекращены, и лишь созданное тогда Сенежское озеро да остатки полуразрушенных каменных шлюзов напоминают об этой бесплодной попытке.

Ещё одна проблема тревожила жителей Москвы – это нарастающее с каждым годом маловодье. К началу XX века река Москва сильно обмелела, а город рос, и старый Мытищинский водопровод и новый Рублёвский катастрофически не справлялись со всё возрастающими потребностями города. К началу тридцатых годов эта проблема достигла необычайной остроты.

В 1931 году этот вопрос выносится для рассмотрения на июньский пленум ЦК Коммунистической партии. Тогда и было принято историческое ре-

---

*БОЧАРОВ Василий Васильевич родился в 1929 году в Пензенской области. В 1947 году поступил в Ленинградский институт инженеров водного транспорта, по окончании которого работал в речном флоте, затем на канале им. Москвы на гидротехнических сооружениях, а с 1954 года в Управлении канала. С 1973 по 1989 годы — главный инженер Управления канала им. Москвы. Почётный работник речного флота России*

шение о начале строительства в СССР глубоководного канала, соединяющего реку Москву с верховьями Волги.

В сентябре того же года при Московском Совете была образована специальная организация – управление “Москаналстрой”.

Главным инженером созданного управления был назначен заведующий кафедрой гидротехнических сооружений Московского института инженеров транспорта профессор Александр Иванович Фридман (1880–1951).

Участник проектирования и строительства канала Александр Николаевич Комаровский, впоследствии видный военный строитель, вспоминал:

“Первые недели все топографические, гидрологические и другие документы находились в разбухших портфелях у А. И. Фридмана и у меня, так как управление не имело даже помещения. Затем нам выделили второй этаж здания на углу Столешникова переулка и Петровки”.

В то время не было специализированной проектной организации, и строительству пришлось самому вести разработку невероятно сложного по комплексу стоящих проблем проекта будущего канала.

Это уже потом, на базе созданного на канале коллектива проектировщиков, возникнут всемирно известный институт “Гидропроект”, его научно-исследовательский сектор, а также специальные конструкторские бюро по проектированию металлических конструкций и гидромеханического оборудования в Ленинграде, а затем в Москве.

Первоочередной задачей проектировщиков и изыскателей был выбор трассы канала. Вопрос этот непростой, так как надо было все взвесить – и с народнохозяйственной, и с экономической точек зрения.

Было несколько вариантов соединения реки Москвы с Волгой. Один из вариантов – самотечный канал длиной 230 километров. Начало его намечалось на Волге выше города Старицы. Автором варианта был инженер Авдеев, которому отвели особняк на набережной Москвы-реки.

Несмотря на внешнюю привлекательность идеи самотечного канала без расхода электроэнергии на подъем воды, многим специалистам была ясна нереальность этой трассы. Объем земляных работ по ней составлял свыше одного миллиарда кубических метров (это в 7 раз больше принятого варианта), на значительном протяжении трасса шла в плавнуках, а глубина выемок грунта достигала 35 и более метров.

На совещании в Московском городском комитете партии 20 мая 1932 года против этой идеи горячо выступил Глеб Максимилианович Кржижановский, начальник “Главэлектро”. Он тогда сказал: “Я враг самотека как в технической, так и в партийной жизни...”

Были рассмотрены также Шошинский и Дмитровский варианты. Подавляющее большинство высказалось за Дмитровское направление трассы канала, которое вскоре и было утверждено Правительством.

В июне 1932 года строительство канала было передано Народному комиссариату внутренних дел. Управление строительства обосновалось в Дмитрове.

Вскоре главным инженером строительства стал выдающийся инженер-гидротехник, получивший богатый опыт на строительстве Беломорско-Балтийского канала и других сооружений, Сергей Яковлевич Жук, а Фридман возглавил управление технической инспекции по контролю качества работ.

Большое проектное управление возглавил профессор Владимир Дмитриевич Журин – талантливый, разносторонне образованный человек, имевший громадный опыт мелиоративного и гидротехнического строительства в Средней Азии и на Беломорско-Балтийском канале. Журин был энергичным, волевым человеком и позже стал заместителем Жука. Не случайно среди проектировщиков и строителей ходила поговорка: “Не Жук – жук, а Журин – жук!”

Свой талант ученого и крупного специалиста Владимир Дмитриевич раскрыл не только на канале, но и на строительстве Верхневолжских гидроузлов (Угличского и Рыбинского), будучи главным инженером “Волгостроя”. Затем он много лет заведовал кафедрой в бывшем МИСИ имени В. В. Куйбышева.

С Беломорско-Балтийского канала пришел на строительство канала Москва–Волга и Яков Давидович Раппопорт – кадровый чекист, видный

организатор и участник многих строек. После окончания строительства канала он был начальником “Волгостроя”, потом руководил строительством крупных транспортно-энергетических объектов, включая Волго-Донской судоходный канал и Волго-Балтийский водный путь, а также нескольких речных портов и металлургических заводов.

В волжском отделе проектного Управления строительства работал видный инженер Георгий Александрович Чернилов. Под его руководством проектировался Ивановский гидроузел, являющийся первой ступенью волжского каскада ГЭС, и зарождались первые идеи реконструкции Волги. Не случайно он затем возглавил все проектные работы по Угличскому и Рыбинскому гидроузлам будучи первым заместителем главного инженера “Волгостроя”.

Одним из ведущих проектировщиков канала был Георгий Андреевич Руссо, ставший впоследствии главным инженером института “Гидропроект”.

Всего в проектировании, проведении исследовательских работ, научных наблюдений и строительстве канала участвовало 3,5 тысячи дипломированных инженеров.

Канал Москва–Волга строили в непростое для страны время. Не хватало цемента, трудно было с металлом. Недоставало в первые годы строительных механизмов, особенно экскаваторов. Значительная часть земляных работ выполнялась вручную, трудом заключенных. Первый ковш земли был вынут еще задолго до полного окончания проекта, в сентябре 1932 года.

Условия строительства были нелегкие. Пришлось бороться с грунтовыми водами и плывунами, мешало бездорожье.

Но все же страна напряглась и построила к установленному сроку – Первому мая 1937 года – целый комплекс сложнейших гидротехнических сооружений транспортного, энергетического и водохозяйственного назначений.

Построила менее чем за пять лет. Это рекордный срок!

Для сравнения: Суэцкий самотечный канал длиной 164 километра строили десять лет, а Панамский, длиной 81 километр, – тридцать лет. По случаю окончания в 1869 году строительства Суэцкого канала французами (строителями канала) была заказана известному итальянскому композитору Джузеппе Верди новая опера. И он через год ее написал. Это была “Аида”.

Каналу же Москва–Волга такой чести сделано не было, если не считать выхода через год на экраны кинофильма “Волга-Волга”, в котором есть эпизоды, показывающие пропуск судов через один из шлюзов канала и встречу героев фильма на Северном речном вокзале столицы.

В отличие от других крупных гидротехнических строек канал Москва–Волга был полностью запроектирован и осуществлен исключительно силами советских инженеров, техников и рабочих, без всякой иностранной помощи.

Успешное строительство канала во многом определялось организацией земляных работ, объем которых превышал 150 миллионов кубических метров.

Механизация разработки грунта осуществлялась под руководством опытного инженера-технолога Виктора Помпеевича Соболева. До прихода на канал Соболев имел большой производственный опыт, работал в Средней Азии, на Днепрострое и на Беломорско-Балтийском канале.

На строительстве канала Москва–Волга находились в эксплуатации 171 экскаватор, большой парк паровозов, вагонов, тракторов и автотранспорта.

Использовался и гидромеханизированный способ разработки, транспортировки и укладки грунта. Его инициатором на канале был инженер (впоследствии профессор) Николай Дмитриевич Холин.

Канал строила вся страна.

В состав канала вошли различные как по назначению, так и по конструкции сооружения. Поэтому с самого начала строительства возник вопрос не только о том, в каком направлении и каким путем осуществить трассу канала, вынуть необходимое количество земли, создать из бетона и арматуры сами сооружения, но и о том, чем оснастить их – какими конструкциями, механизмами, агрегатами, электрооборудованием и средствами автоматизации.

И все они должны обеспечить устойчивую работу и быть совершенными, то есть отвечать последним достижениям науки и техники. В ряде случаев требовалась разработка новых изделий – надежных и оригинальных. Вот почему поставщиками строительства канала были крупнейшие индустриальные предприятия Советского Союза. На них, как и на самом

строительстве, развернулась огромная работа по изысканию лучших материалов, конструкций, созданию сложнейших агрегатов и механизмов для технического вооружения крупнейшего сооружения второй пятилетки.

География этих предприятий: Москва и Ленинград, Харьков и Пермь, Свердловск и Киев, Сталинград и Таганрог, Ижора и Одесса, Баку и Горький, Днепропетровск и Ковров, Краматорск и Сормово.

Среди заводов особо следует выделить: в Ленинграде – Металлический (ЛМЗ), “Электросила”, Кировский, Невский; в Москве – “Динамо”, трансформаторный, “Электроприбор”, “Электроаппарат”, насосный имени Калинина; в Харькове – электромеханический; в Коврове – экскаваторный.

Конечно, в этой большой работе встречались и трудности, и даже немалые.

Как известно, трасса канала по его северному склону пересекает Клинско-Дмитровскую гряду, что и определило машинную схему питания, а именно: вода из Ивановского водохранилища на Волге посредством каскада из пяти насосных станций подается на водораздел.

Для этого требовалось создать мощные и экономичные насосные агрегаты, но ни один из наших крупных машиностроительных заводов (включая и Ленинградский металлический) не брался за это новое дело. Не гарантировали успех и иностранные фирмы, к которым обратились.

Решить проблему согласился мало кому в то время известный московский завод “Борец”.

Работники этого завода, при активном участии заместителя начальника электромеханического отдела строительства А. И. Баумгольца и под руководством профессора И. Н. Вознесенского, провели всесторонние исследования. Были испытаны тридцать три модели рабочих колес, а также всасывающий и отводящий тракты.

В результате проектных разработок и многочисленных испытаний были созданы уникальные вертикальные машины высотой (вместе с валами и электродвигателями) с семизэтажный дом. У насоса, напоминающего корабельный винт, четыре поворотных лопасти из нержавеющей стали, и он выбрасывает в секунду 25 тонн воды. Мощность его электродвигателя, изготовленного Харьковским электромеханическим заводом, три тысячи киловатт. Эти насосы и электродвигатели и по нынешним меркам относятся к числу крупнейших.

Всего на канале было установлено двадцать таких агрегатов, пять из них работают до сих пор. Остальные заменены новыми, более мощными.

Изготовление и поставка большого количества готовых конструкций и разнообразного оборудования, а также различных материалов (металла, цемента, гравия и щебня, круглого леса и пиломатериалов, гранитного камня и других) были делом исключительной сложности, в том числе и в организационном плане.

Однако эта задача была успешно разрешена благодаря повседневному вниманию к строительству канала партийных органов, общественности страны и слаженной работе железнодорожного транспорта.

Для всех грузов, предназначавшихся для строительства, была открыта “зеленая улица”.

Происходили и курьезные случаи. Для одного из объектов стройки понадобилась алюминиевая пудра. Вскоре вагоны пришли. Когда их открыли, то в них нашли пудру, но ту... которой пользуются женщины.

Удивительно то, что лет через сорок, когда наступила пора заменять на канале отдельные износившиеся узлы и детали, работники заводов, которые их когда-то изготавливали, стали разводить руками: “Не можем выполнить ваш заказ – очень сложные и крупные изделия!”

Из 128 километров канала почти 109 – это искусственное русло. Его пришлось вырыть, а это миллионы и миллионы кубических метров земли.

Всего было построено более 240 различных сооружений. В их числе небывалые до этого по размерам шлюзы, насосные и гидроэлектрические станции, бетонные и земляные плотины, водосбросы, заградительные и аварийные ворота, паромные переправы, комплекс сооружений Восточной водопроводной станции, речные порты, вокзалы и пристани, маяки и целая система навигационного оборудования, судоремонтные заводы, мосты, линии электропередачи и связи, дороги, поселки эксплуатационников.

В общий комплекс работ вошел также Истринский гидроузел у села Раково, построенный в 1935 году. Прямого отношения он к каналу не имел, но образованное им водохранилище дало Рублевскому водопроводу дополнительную воду.

В системе канала образовано восемь водохранилищ, из них самое крупное Ивановское на Волге (Московское море).

Москва середины 30-х годов не могла принять большую воду канала. Чтобы “состыковать” новую водную магистраль с обмелевшей рекой Москвой, пришлось провести крупные работы. И не только на реке, но и в самом городе. Были сооружены два гидроузла, поднявшие уровень воды в Москве-реке на 3 метра, реконструированы набережные, перестроены и вновь построены мосты, сети водопровода и канализации. Разобраны простоявшие сто лет Бабьегородская плотина на реке Москве и Краснохолмский шлюз с небольшой плотиной на отводном канале.

Часть гидротехнических сооружений расположена ныне в черте Москвы. Среди них Химкинская земляная плотина. Качеству работ на ней уделялось особое внимание. Ведь будущее Химкинское водохранилище, как бы “нависнув” над огромной территорией города, могло привести к большой беде. Не случайно Гитлер, в случае взятия Москвы, в 1941 году намеревался затопить ее водой из канала, взорвав эту плотину.

При проектировании и строительстве канала широко использовались новые технические решения и отдельные оригинальные конструкции, свидетельствующие о смелости инженерной мысли.

Так, на Ивановской гидроэлектростанции, впервые в нашей практике гидротехнического строительства, машинный зал не имеет специально здания и располагается в бетонном блоке, скрытом до уровня земли.

Да и сами турбины этой станции с рабочими колесами диаметром пять метров явились результатом упорнейшего труда не только ЛМЗ (таких турбин он раньше не производил), но и десятка других предприятий.

Чтобы улучшить санитарное состояние Москвы-реки и тем самым оздоровить ее воды, через другую гидроэлектростанцию, Сходненскую, предусмотрен сброс из канала каждую секунду 30 кубических метров свежей воды.

Вода к турбинам поступает по двум трубопроводам. Да не по простым, а по деревянным. Это продиктовано сложными геологическими условиями: в случае просадки бетонных опор при стальных трубах неминуема авария, а при деревянных ничего не случится. Диаметр деревянных труб – 5,4 метра. Они самые большие в Европе и соизмеримы с тоннелями Московского метро.

Среди построенных на канале сооружений заметное место занимают мосты: большие и малые, железнодорожные и автомобильные, на магистральных дорогах и на подъездных путях.

Один из них и по сей день является уникальным. Это железобетонный одноарочный мост через восьмой шлюз в Тушине, на железной дороге Рижского направления.

Автором проекта и руководителем его строительства был талантливый инженер Александр Семенович Бачелис.

Ему вместе с руководителями Южного района строительства пришлось выдержать не один бой в наркомате путей сообщения. По тем временам перекрытие пролета в 120 метров одной железобетонной аркой было смелой технической новинкой, и кое-кто называл этот проект “авантюрой”.

Сама схема моста, простая по своей композиции, была очень интересна и в эстетическом отношении. Красивы очертания его ажурных элементов.

Строительство моста велось круглосуточно, с монтажом арматуры и укладкой бетона на большой высоте, и было осуществлено за один год.

Сложной задачей явилась установка лесов, подмостей и кружал на 30-метровой высоте. Их конструкция и точность пригонки врубок вызвали особую похвалу приезжавших на шлюз видных гидростроителей того времени, академиком Генриха Осиповича Графтио и Бориса Евгеньевича Веденева.

Этот мост долго являлся в Советском Союзе наибольшим по своему пролету, а в мире – одним из крупнейших железобетонных арочных мостов.

Он и сегодня исправно служит. По нему бегут электрички, шумят товарные составы, изредка следуют пассажирские поезда. Среди них – фир-

менный поезд “Даугава”. Замедляя ход на мосту, он держит путь уже в чужую, все больше удаляющуюся от Москвы страну...

Большое внимание было уделено решению природоохранных задач. Наиболее трудоёмкой работой явилась санитарная очистка ложа будущих водохранилищ.

Чтобы не загрязнять воду, часть рек и ручьёв, пересекавших канал, пропущена под ним в трубах и дюкерах. На судах впервые введены правила, по которым осуществлялся сбор технических и других вод с помощью специальных систем в отдельные ёмкости. Со вкусом были подобраны породы деревьев и кустарников для озеленения канала. Сама трасса и ближайшие территории объявлены зонами санитарной охраны.

“Воспетый в камне” – часто называют канал, связывая это с богатством его архитектурно-художественного оформления.

“Главные объёмы работ строителей канала будут скрыты водой или засыпаны землёй. Значит, надводные сооружения должны донести до всех, кто будет здесь путешествовать, ощущение этого времени, ощущение величия стройки”, – отмечал журнал, издаваемый на строительстве.

Опираясь на классическое зодчество, архитекторы придали сооружениям строгие выразительные формы, которые органически вписались в окружающий ландшафт.

Красиво смотрятся они среди русских равнин, холмов, воды и леса!

По разнообразию архитектурных решений и скульптурных композиций, использованию для наружного оформления башен и других зданий из ценных пород камня каналу нет равных. Широко применялись гранит разных цветов, чёрный полированный лабрадор, зеленоватый диорит, белый мрамор, а также цветная штукатурка.

Многие видные архитекторы, скульпторы и художники трудились на канале. Среди них архитекторы И. К. Белдовский, В. М. Лисицын, А. Л. Пастернак, Д. Б. Савицкий, Г. Г. Вегман, скульпторы А. А. Стемповский, Ю. П. Поммер, Ю. М. Кун, Р. Р. Иодко, Д. П. Шварц, А. И. Тенёта.

Творческой удачей явились разработки тогда ещё молодого архитектора Владимира Яковлевича Мовчана. Его шлюз в Яхроме стал украшением и эмблемой всего канала. Бегущие под парусами каравеллы, установленные на башнях шлюза, подчеркивают основную идею – выход Москвы к морям!

Автором макетов каравелл является морской офицер из Ленинграда, известный специалист по изготовлению моделей судов, Сергей Федорович Юрьев. Любопытно, что в изготовлении их участвовали цыгане – умельцы по работе с медью.

Близко расположенные седьмой и восьмой шлюзы объединены архитектором Владимиром Федоровичем Кринским (впоследствии – доктор архитектуры) в единый ансамбль. Все двенадцать башен двухкамерных шлюзов образуют как бы аллею, украшающую водную лестницу.

Нарядными выглядят в глубокой выемке стройные башни девятого шлюза и другие сооружения Карамышевского гидроузла. Это работа талантливого архитектора Алексея Михайловича Рухлядева. Он автор и Северного речного вокзала столицы. Здание его с воды напоминает отплывающий от причала Химкинского водохранилища корабль. Само здание, лёгкое и величавое, украшено монументальной скульптурой и фресковой живописью. Башня со шпилем (общая высота, включая здание, 70 метров) несёт пятиконечную звезду из самоцветов. Шпиль подвижный: при открытии навигации выдвигается на всю высоту, при закрытии – опускается до упора в архитектурный карниз (теперь, при новой власти в России, шпиль давно уже застыл в одном, верхнем, положении).

Здание Северного речного вокзала в Москве и на сегодня одно из красивейших в нашей стране.

На Волге, у входа в канал, пассажиров встречали огромные монументы Ленина и Сталина.

Они были выполнены известным скульптором, народным художником СССР Сергеем Дмитриевичем Меркуровым.

Строительство канала посещали Сталин, Молотов, Калинин, Каганович и другие партийные и государственные деятели. Несколько раз встречался со строителями канала Максим Горький.

После наладки и пробной эксплуатации канала в течение более двух месяцев вышло постановление, второй пункт которого гласил: “Открыть канал Москва–Волга для пассажирского и грузового движения 15 июля 1937 года”. Постановление подписали: от Совета Народных Комиссаров – В. Молотов, от ЦК ВКП(б) – И. Сталин.

С этого времени канал официально вошёл в число наиболее важных транспортных и водохозяйственных предприятий страны.

С постройкой канала Москва получила не только глубоководный выход на Волгу, но и связь со многими важными экономическими районами страны.

Среди европейских столиц и других крупных городов мира она превратилась в один из самых обеспеченных водой город: на одного жителя стало приходиться свыше 500 литров воды в сутки (вместо 117 литров до постройки канала). Другие города в тридцатые годы потребляли: Берлин – 142; Вена – 152; Париж – 420; Нью-Йорк – 526 литров в сутки на одного жителя.

Москва, так же как и без метро, не может нормально функционировать без канала. Ведь он несет в себе и градообразующие начала.

Благодаря каналу Москва смогла раздвинуть свои границы, стало возможным в ней большое жилищное и культурное строительство.

А кто кроме канала смог бы влить живительные потоки в умиравшие реки? В Москву-реку, Язу, Лихоборку, Клязьму, Учу...

А где лучшие зоны отдыха для москвичей и гостей столицы?

“Когда ярким утром протяжный гудок буксира будит все окрест, – вспомнил заслуженный мастер спорта, известный боксер Николай Королев, – когда первые лучи солнца розовят паруса яхт и крылья чаек, кажется – нет чудеснее мест в Подмосковье, чем канал”.

Волжская вода дала “полнокровие” многим московским прудам, стала питать городские фонтаны, поливать улицы.

По прошествии многих десятков лет резонно задать вопрос: “Как справился канал со своим предназначением?”. Можно ответить коротко: “Справился достойно!”

Основным итогом многолетней эксплуатации канала является то, что его гидротехнические сооружения и технологическое оборудование, созданные советским народом, выдержали проверку временем!

Он был запроектирован на таком высоком инженерном уровне, что и через 70 лет не утратил не только своего значения, но также основных параметров и технического потенциала.

По инженерной смелости и уникальности многих гидротехнических сооружений, архитектурно-художественному оформлению каналу имени Москвы нет равных.

Не случайно он был удостоен “Гран-при” в 1937 году на Международной торгово-промышленной выставке в Париже. Канал постоянно вызывает интерес не только у нашего народа, но и у многочисленных зарубежных гостей.

Его посещали делегации и политические деятели из многих стран Европы, Азии и Америки.

Путь, который прошел канал за все эти годы, не был легким. Все, что достигнуто на канале, досталось напряженным трудом коллектива. В первые годы еще не было опыта эксплуатации такого сложного машинно-энергетического комплекса. Допускались промахи и ошибки, которые не раз приводили к аварийным ситуациям. Приходилось обращаться за консультациями в научно-исследовательские организации к ученым. Так, в изучении причин отрыва бетонных массивных порогов на шлюзах и разработке рекомендаций принимал участие тогда еще молодой ученый Мстислав Келдыш.

Многие ученые, целые научные и проектные коллективы занимались на канале изучением вибрации конструкций, кавитации, состояния бетона, испытанием новых материалов, модернизацией электропривода и систем автоматического управления.

Большой вклад был внесен и самим эксплуатационным персоналом.

Уже в конце 1940 года были переведены на телеуправление из центрального энерго-диспетчерского пункта все насосные станции, а в 1944 году – Ивановская ГЭС. Эта гидроэлектростанция пускалась и останавливалась из пункта, расположенного за 60 километров, и была первой телеуправляемой станцией в стране.

Специалистами канала накануне войны были выполнены практические исследования по обратимости насосных агрегатов. Доказано, что насосные агрегаты кроме своего прямого назначения (качать воду) можно использовать и для выработки электроэнергии, когда ее не хватает в энергосистеме. Они явились прообразом будущих гидроаккумулирующих электростанций (ГАЭС).

Много нового было сделано на шлюзах, особенно по модернизации оборудования и усилению железобетонных конструкций (причальных линий и стен камер). Ведь на реки и водохранилища вышел более крупный флот, и отдельные элементы сооружений и особенно крепления берегов пришлось усиливать.

Берега приняли другой вид. Для защиты их от действия судовых волн кроме камня стали применять железобетонные плиты и вертикальный шпунт.

Тяжелыми были для канала годы Великой Отечественной войны.

Осенью 1941 года разгорелись ожесточенные бои на подступах к Москве. Немецко-фашистские войска подошли к каналу в районе Яхромы и Дмитрова. Тогда по предложению группы работников канала через водосбросы были затоплены поймы рек Яхромы и Сестры.

Немецкие войска в условиях наступивших морозов не могли перешагнуть этот водный рубеж длиной 60 километров, и их наступление на северном направлении было приостановлено.

Канал длительное время выполнял роль большой натурной лаборатории и научно-практической школы по подготовке квалифицированных кадров. Это особенно важно было в связи со строительством и освоением других каналов и транспортно-энергетических гидроузлов на Волге, Каме и Днестре.

Канал имени Москвы – гидротехнический комплекс круглогодичного действия. Летом и зимой работают его русло, плотины, дамбы, насосные станции и энергетические сооружения.

Когда лыжники бегут по заснеженному каналу или его водохранилищам, они не подозревают, что подо льдом движется мощный поток, чтобы напоить Москву, влить живительные силы в ее реки, выдать дополнительные тысячи киловатт-часов электроэнергии. . .

В разные годы к Управлению канала были присоединены Вышневолоцкая водная система, Верхняя Волга с Угличским и Рыбинским шлюзами, Москворецко-Окская шлюзованная система, реки Ока, Клязьма, Мокша и Цна (Тамбовская и Рязанская области), Верхний Днепр, Каширский судостроительный завод.

Учитывая производственные достижения коллектива канала и в связи со 100-летием искусственного водного пути на реке Москве, в 1977 году канал был награжден орденом Трудового Красного Знамени.

Ныне в условиях насаждаемого рынка деятельность канала заметно осложнилась. Его работу сдерживают хроническое недофинансирование из бюджета, взаимные неплатежи и просроченные расчеты. Канал, в отличие от других подразделений речного транспорта, акционированию не подлежит.

Ведь расчленение, например, бывшего Московского речного пароходства на отдельные предприятия и последующее их акционирование ни к чему хорошему не привели.

Тем более это недопустимо для канала, имеющего многоотраслевое назначение. Он – национальное достояние всего народа!