

# КАНАЛ МОСКВА-ВОЛГА



СПРАВОЧНИК ПУТЕВОДИТЕЛЬ

1937

*К \_ А \_ Н \_ А \_ Л*  
*МОСКВА-ВОЛГА*

---

*Москва — Издание Наркомвода — 1937*

СОДЕРЖАНИЕ		Стр.
Введение . . . . .		3
По плану от Москвы до Волги (трасса канала, окрестности, сооружения на канале) . . . . .		6
Флот канала . . . . .		43
Карта канала Москва—Волга . . . . .		71

Ответств. ред. Н. Н. Шеня. Техн. ред. Н. Васильев  
 Уполномоч. Главгиза Б-20943. Изд. № 132. Тир. 1.000  
 Сдано в печать 13/V 1957 г. Подпис. к печати 26/VII 1957 г.  
 Формат 62 X 84/8. Объем 3 л. л. Изв. в п. л. 48100

1-я газ. тип. Мосгизполиграф. Москва, ул. Горького, 48.

Канал Москва—Волга войдет в историю нашего социалистического строительства, как одна из важнейших побед социалистического труда. Трудно переоценить огромное экономическое значение канала, подводящего волжские воды к древним стенам Кремля, превращающего Москву в порт пяти морей. Канал Москва—Волга — это величайший памятник социализма, ибо только в социалистическом обществе возможно в предельно короткие сроки создать такое грандиозное сооружение.

Канал Москва—Волга строился менее пяти лет, а те время как Суэцкий канал строился 11 лет, а Панамский — 30 лет.

Канал Москва—Волга, построенный по инициативе товарища Сталина, является одним из важнейших звеньев в цепи реконструкции водных путей Советского Союза. Постройка его разрешает три основные задачи. Волга и Москва-река соединяются судозаходным путем. В Москву — сердце Советской страны — могут заходить большие волжские пароходы, Москва-река становится в пределах города глубоководной, судозаходной рекой. На-

канал, построив канал сыграла огромную роль в деле снабжения Москвы питьевой водой.

Известно, что потребности Москвы в питьевой воде растут из года в год. Это, между прочим, является одним из ярких доказательств культурного роста населения. Канал дает возможность увеличить потребление воды москвичами до 600 литров в сутки на человека. Это превосходит суточное потребление воды населением крупнейших городов Америки и Европы. В Нью-Йорке суточное потребление воды на одного жителя достигает 484 литров, в Париже — 460 литров, в Берлине — 126 литров.

Размах строительства канала был поистине грандиозен. Достаточно сказать, что одного грунта было вывезено 6 миллионов вагонов. Огромную роль в окончании строительства, и установленный правительством срок, сыграла механизация. Больше 80% всех земляных работ было выполнено механизмами. На стройке работало 170 экскаваторов. Мощные гидромониторы, выбрасывающие струю со скоростью 60 метров в секунду, размывали грунт. Уложено 7 миллионов тонн бетона.

Чтобы отчетливее представить строительство, приведем следующие данные: построено 11 плотов, 5 насосных станций, 11 плотин, 8 гидростанций, 19 мостов; сделано 24 тысячи бетонных изделий, 40 тысяч сваев и буров, общей длиной в 60 километров.

По завершении трассы канала были расположены много садов, которые пришлось перенести в другие места. Так был перенесен древний городок Карачки. Над Карачкинским бульваром, где еще так недавно прогуливались местные жители, возмущался взгляд «Московского моря» — огромного волжского водохранилища. Это водохранилище имеет 327 кв. километров и только в два раза меньше известного Ильмень-озера.

С самого начала строительство канала Москва—Волга было окружено особым вниманием Центрального Комитета нашей партии и лично товарищей Сталина, Молотова и Кагановича.

За строительство канала Москва—Волга с напряженным следил вся страна, весь советский народ. И строители канала, чувствуя ответственную поддержку и помощь руководителем партии и правительства, чувствуя заботу и внимание всей страны, работали с огромным подъемом, делая все для того, чтобы в срок и высококачественно выполнить задание партии и правительства.

Канал Москва—Волга, великое детище второй сталинской пятилетки, вступил в строй. Прекрасные суда бороздят его воды. Они гордо несут полководцев в воздухе вымпела, как символ новой победы партийных и беспартийных большевиков нашей великой, чудесной России.

## По каналу от Москвы до Волги

Канал Москва—Волга начинается на правом берегу Волги в 8 километрах выше устья реки Дубны, недалеко от г. Киньши.

Общее протяжение канала от Волги до выхода его в Москва-реку составляет 128 километров. На Волге расположен головной узел сооружений канала. Мощная 9-километровая дамба, земляная и бетонные плотины образуют волжское водохранилище, откуда идет питание канала водой.

Плотины и дамба создают так называемое «Московское море», площадью в 327 кв. километров. Московское море содержит 1 120 млн. кубометров воды. В состав головного узла входят также элеватор и шлюз для пропуска судов вниз и вверх по Волге и другие сооружения.

Трасса канала имеет направление с севера на юг и

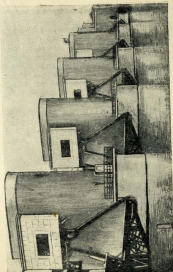


Рис. 1

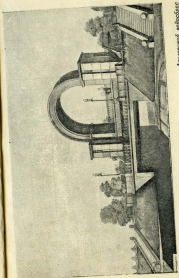
Самостоятельно подготовленные материалы по Москве-реке. У. С. Карякин

частичным отклонением к юго-востоку и юго-западу. Продольный профиль канала представляет собой ломаную линию, вначале поднимающуюся от Волги до г. Дмитрова и далее до ст. Иппа. Затем канал почти горизонтально идет до р. Химки и, наконец, круто падает по направлению к реке Москва. Таким образом, преодолевая возвышенность — водораздел бассейнов р. Волги и р. Москвы, — канал имеет два склона: волжский, или северный, и московский, или южный. Каждый склон работает на ряд ступеней (бьефов), образуемых шлюзами и плотинами.

Начинаясь у р. Волги, близ бывш. селения Ивоньково, траса канала поднимается к водораздельному бьефу на 38 метров при помощи пяти шлюзов. Водораздельный бьеф расположен между шлюзами № 6 и № 7.

От шлюза № 7 по направлению к Москве находится южный склон общия падения до с. Щукино, при выходе канала в р. Москву, в 36 метров. На южном склоне подъем и спуск судов производится двумя дурамерными шлюзами.

Основными задачами канала — дополнительное водоснабжение города Москвы, обводнение реки Москвы и удовлетворение судоходных нужд канала за счет волжской воды — осуществляются путем перекачки зарегулированного стока реки Волги в нужных объемах пятью шлюзовыми станциями. Первая станция забирает воду с уровня волжского водохранилища («Московского моря»), а последняя — пятая — подает воду на водо-



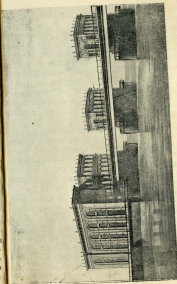
Архитектурный эскиз бьефа

расход. Отсюда волжская вода, пойдя по ряду водоразделов, самоотеком распределяется по отдельным видам потребления.

Для характеристики объемов воды, перекачиваемой с р. Волга, можно привести следующие расчетные данные водного баланса канала:

Наименование источника	Потребность в воде в м <sup>3</sup> /сек.				
	Воло-слабее	Обводнение	Суловодство	Фильтрация в аэрирование	Всего
<b>а) В летний период</b>					
река Москва . . . . .	9,0	5,0	—	—	14,0
река Волга . . . . .	18,5	33,0	9,0	34,5	95,0
	27,5	38,0	9,0	34,5	109,0
<b>б) В зимний период</b>					
река Москва . . . . .	9,0	5,0	—	—	14,0
река Волга . . . . .	18,5	33,0	—	22,5	74,0
	27,5	38,0	—	22,5	88,0

Из указанного в таблице количества с реки Волги на водораздельный бьеф насосными станциями доставляется летом 75,5 куб. метров в секунду, а зимой — 66,5 куб. метров в секунду. Остальное количество волжской воды расходуется при работе плота № 1



Дамба у с. Вольского

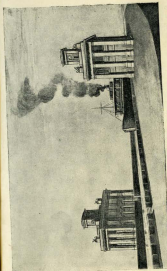
на р. Волге, при пропуске судов из волжского водохранилища в сторону Рыбинска и обратно, а также терется на испарение и фильтрацию самого водохранилища.

Для подачи потребного объема воды в первые годы эксплуатации канала понадобится работа пяти насосных станций, в составе четырех агрегатов пропеллерных насосов на каждой станции, общей мощностью 100 куб. метров в секунду в течение нескольких суток. Этот расход насосных станций, составленный около 8 100 ведер в секунду, в 5—6 раз превышает средний летний расход р. Москвы.

Вода, предназначенная для водоснабжения г. Москвы, поступает в особое Акуловское водохранилище, расположенное на водоразделе, вне судоходной трассы, к востоку от нее. Оттуда по специальному водопроводному каналу длиной в 28,15 км вода идет к Сталинской водопроводной станции на северо-востоке Москвы.

Гидроэнергия получается в результате работы восьми гидростанций при плотинах и на сбросах с племраздела.

Канал Москва—Волга — глубоководный судоходный путь. Его глубина 5,5 м, ширина по дну—46 м и ширина по зеркалу воды — 85,5 м. Одновременно с постройкой канала осуществлена и реконструкция р. Москвы в пределах города. Необходимые для судоходства глубины достигнуты понижением



Водопад в городе Москва № 5



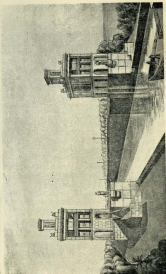
уровня р. Москвы и сооруженной двух бетонных плотин со шлюзами у с. Перерва (рис. 1) и с. Барамышино.

Канал является самым большим сооружением этого типа в мире. Он имеет свыше 200 осевых сооружений. По общего протяжения в 128 км канал проложен: в меете — 22,5 км, в насытах — 8 км, и полуныско-полунасыта — 68 км, по водохранилищам — 19,5 км.

На канале имеется 11 шлюзов (шлюз № 1 — на р. Волге, шлюз № 9 — из р. Москвы, шлюз № 10 и № 11 — у с. Перерва, остальные 7 шлюзов — на канале), 3 железобетонных плотины (1 на р. Волге и 2 на р. Москве), 8 земляных плотин, 6 бетонных толпусков при земляных плотинах, при них 4 водосброса и 3 водосброса на канале (рис. 2).

Кроме того, на канале построены: 5 насосных станций, 8 гидростанций, аэропорт, речная грузовая гавань, 6 заградительных ворот, двое аварийных ворот, 10 железобетонных дикеров, 10 бетонных и железобетонных труб, 7 железнодорожных мостов, 12 пешеходных мостов, 9 приставей, 2 толсела, речной пассажирский вокзал, 14 паромных переправ и т. д.

Размеры камер шлюзов, за исключением шлюза № 11, одинаковы. Полезная длина камеры 290 м, ширина 30 м, глубина 5,5 м. Размеры малого Перервинского шлюза № 11, предназначенного для пропуска мелких судов, плавающих по р. Москве, следующие: длина — 53 м, ширина — 15 м и глубина 2,5 м.



Среднее течение канала № 8

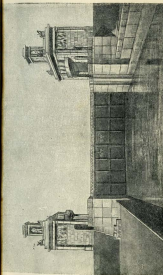
Управление всего сооружением канала, в том числе и шлюза, автоматизовано.

Первый шлюз, через который проходят прогулочные суда при следовании их из Москвы по направлению к Волге, это шлюз № 9 (рис. 1). Он построен на Карамышевском спрямлении р. Москвы. Для образования спрямления была сделана выемка объемом до 3,5 млн. кубометров, при глубине до 28 метров. Прежнее русло р. Москвы при входе в шлюз № 9 остается вблизи от направления нового суднового хода. Шлюз № 9 — однокамерный, с тремя воротами. Над нижней камерой проходит мост Масляниновского шоссе.

Выйдя из шлюза и поднявшись на 6 метров на следующую ступень-бьеф, теплоход проходит мимо ознаменительных знаков-манков, поставленных здесь для обозначения входа в Карамышевское спрямление теплых судов, которые идут со стороны Волги в Москву.

На выходе с дельты (по ходу) старицы (у правого по течению р. Москвы берега) впади Карамышевская бетонная плотина (рис. 2), имеющая 5 водопропускных пролетов, длиной в 116 метров и высотой в 18,5 метров. При них сооружена Карамышевская гидроэлектростанция. Ночью на плотине горят факельные огни, указывающие запретную зону для судозахода.

Пройдя р. Москвой 1,6 км, теплоход входит в Хорошевское спрямление, сокращающее путь по р. Москве на 4,6 км (длина Хорошевской палучины — 6,5 км, длина спрямления — 1,9 км). В самом начале Хорошевского канала — железобетонный мост Хорошевско-



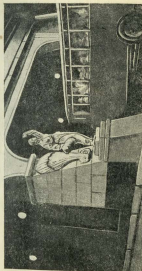
Ю Пасса. В другом, северном, конце шлюза заградительные плывучие ворота, регулирующие течение воды в реке и канал.

Пройдя еще 1,6 км рекой Москвой, теплоход у Щукино входит в канал. Здесь, на левом берегу р. Москва — останковщый пункт Щукино. Направленность течения по каналу Москва—Волга условно принимается от Волги к Москве. Поэтому при дальнейшем описании правых берегов будем считать западный, а левых — восточный.

Остатки р. Москву слева, теплоход входит в канал и проходит между двумя опознавательными знаками подобными тем, которыми обозначен вход со стороны Волги в Карамышевское сражение. В вечернее и ночное время эти знаки выделяются проблесковыми светящимися оплывами и светящимися газосветными трубами. Пролесковый свет правого берега — красный, левого берега — зеленый.

Машинка опознавательные знаки с правой стороны мы видим огни светофора так называемого «дальнего действия», показывающие, свободен или занят проход к шлюзу № 8 (рис. 4, 5 и 6). Зеленый свет огня — путь свободен, красный свет — путь занят.

Шлюз № 8 поднимает теплоход на 16,3 метра по средствам постепенного шлюзования в двух камерах. Обязательность шлюза № 8, так же как и шлюза № 7 заключается в наличии средней галереи и двух непрерывно следующих друг за другом камер. Каждое из этих сооружений представляет собой как бы два шлюза, составленных вилотную.



Видение при шлюзовании из шлюза 7 Ловицкого-Сарайского

Рис. 7

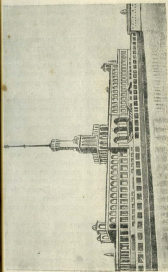
Под нижней камерой (ближайшей к Москве) шлюз № 8 проходит железобетонный мост Калининского ж. д., наиболее интересный по конструкции на всем протяжении канала. Мост представляет собой трехпролетную арку с пролетом, превышающим пролеты железобетонных мостов подобной конструкции по всей Советской Союзу, и является последним словом инженерной техники современного мостостроения.

Почти сразу же за верхней головной шлюзом (в сторону Волги) канал проходит над тоннелем Волжскогоского шоссе (рис. 7). Это наиболее сложная транспортный узел канала. Над тоннелем в огромной бетонной трубе течет речка Чернушка. По тоннелю проходят автомашины, а сверху тоннеля устроена земляная насыпь, составляющая берега канала. Шлюз № 8 расположен на 124 км от конца аванпорта и между 127 и 128 км от Волги.

Далее канал пересекает долину р. Химки и идет на насыпи вышестой в отдельных точках до 13,5—14 м трев. Рига Химки проходит в трубе под каналом, а 50 метров выше шлюза № 8. Длина бьефа между шлюзами № 7 и № 8 составляет всего около 1,3 км.

Пройдя через шлюз № 7 и поднявшись еще 19,7 м, судно выходит на водораздел канала, оставаясь по-прежнему в долине. Такими образом в устье р. Москвы судно уже поднялось на 36 метров.

Непосредственно выше шлюза № 7 — справа ходу — Химкинская земляная плотина с длиной 600 м и высотой 10 м. Эта плотина принадлежит к числу наиболее крупных земляных плотин канала. С



Волжский канал. Железобетонный мост

Рис. 8

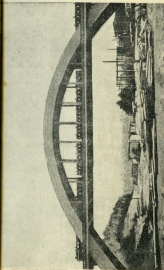
точные размеры ее: длина по гребню — 1 600 м, ширина по гребню — 12 м, наибольшая высота — 31 м, наибольший напор воды — 28 м и объем насыпи — до 1106 тыс. куб. метров.

Слепа по ходу — начало канала, подводящего воду к Сколковской ГЭС. В этот канал поступает вода, предназначенная для обводнения р. Москвы. Прежде чем упасть в р. Москву, вода проходит через турбины Сколковской ГЭС, одной из наиболее мощных станций канала, где падение воды используется для получения электроэнергии.

Выше начала Сколковского подводящего канала течение проходит между устоями аварийных порог, при помощи которых можно быстро выключить часть канала. На устоях — огни светофоров: зеленый — разрешающий ход, красный — запрещающий.

Минимум далее ознаменованно знаки, служащие для указания места входа в канал, судно входит в Химкинское водохранилище. Объем воды его почти равен в 29,2 млн. куб. м, площадь зеркала в 3 кв. км. Химкинское водохранилище образует бассейн северной гавани Московского порта. Речная гавань расположена в 5 км от с. Щукино — начала канала и состоит из грузовой гавани и центрального пассажирского вокзала.

Грузовая гавань предназначена для приема грузов следующих к Москве. Она сооружена в виде набережной с железобетонной стенкой грузовых причалов, общей длиной в 700 метров. Кроме того, в гавани служебная каменная пристань — железобетонная стена длиной в 50 метров. Территория порта оборудована



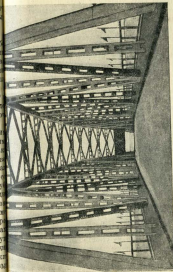
Мельничная станция на канале у ст. Сколково

погрузочными механизмами: порталными и гусеничными кранами и транспортерами, рядом служебных складских и жилых помещений.

Центральный речной вокзал (рис. 8) — радиогрузовой гавань — состоит из железобетонной набрызжной стенки пассажирских причалов, полезной длиной в 421 метр, и каторной пристани речного трамвая длиной в 67 метров. Стенки облицованы гранитом. Здание вокзала — двухэтажное, с башней и шпандарелем, художественно оформлено как с внешней, так и с внутренней стороны. Общая высота здания — 69 метров.

В стороне от судового хода, в нижней части водохранилища (с правой стороны) — пристань прогулочных судов, водный стадион «Динамо» и пляж.

Отходя от речного вокзала, теплоход идет по Хинкинскому водохранилищу, направляемый особыми створными знаками, поставленными на берегах. Знаки эти, состоящие из так называемых «спределенных створов», расставлены на всех водохранилищах водораздельного бассейна и представляют собой три белые вышки башни, снабженные противными газосветными трубами. Руководствуясь указаниями этих створов, судно правильно идет по намеченному судовому ходу. Кроме этих указателей пути на воде, имеются большие и малые плавающие знаки красного и белого цвета с проблесковыми огнями на особых невысоких башенках. Это дополнительные знаки плавучей обстановки — буи, поставленные на водохранилищах для обозначения границ ширины судового хода. Путь судна лежит между правым по течению (красным) и левым (белым) буем.



Двухэтажный пассажирский вокзал через канал

Пройдя вдоль территории порта и сверху направив теплоход подходить под мост Ленинградского шоссе самый большой и красивый металлический мост в канале. Длина его между береговыми устоями 332 м.

Далее Химкинское водохранилище ограничено естественными и искусственными берегами. Теплоход прохаживает здесь живо сапатория «Химки» (правый берег) и край этого косого берега, простирающегося по левому берегу до сапатория Октябрьской ж. д. (рис. 9). Мост — арочной конструкции — железобетонный, рассчитан на пропуск одновременно двух пар поездов. Вблизи моста, на левом берегу водохранилища, находится платформа «Левобережье», а на правом берегу — ст. Химки.

Минув мост и пройдя около 1,5 км по водохранилищу, теплоход входит в так называемую «глубокую выемку», начинающуюся за заградительными перекатами на 12-м км от с. Щукино. Общий объем вынутой земли для образования выемки составил около 10 млн куб. м на протяжении всего лишь 6 км. Глубина выемки до 23 метров. На всем протяжении «глубокой выемки» поставлены береговые путевые знаки — выемке трехгранные пирами с цветными огнями, обращенными в сторону хода судна. Благодаря особому устройству, эти знаки освещают откосы канала через волны. Цвет огней: правого — красный, левого — зеленый. Северный конец «глубокой выемки», как и южный, обрамлен заградительными перекатами со световыми огнями на устоях. Выход из канала, соединяющего Химкинское водохранилище со следующим Клязьминским, также обозначен последовательными знаками. Далее судовой ход пересекает русло р. Клязь-



Рис. 11

Будка водоспуска при входе в выемку

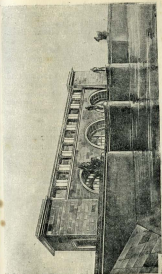
мы, идет по Хлебниковскому спрямлению и вновь выходит в долину р. Клязьмы.

В начале 20-го км пути от с. Щукино над спрямленным каналом проходит мост Савеловской ж. д. линии. Ближайшая к нему станция — Хлебниково. С правого берега — большой поселок Хлебниково. В районе Хлебниково намечена постройка суворовского захода.

Выйдя из спрямления и пройдя около 1,5 км речку Клязьмой, теплоход вновь проходит под мостом Дятловского шоссе, длиной 164 метра (рис. 10). Этот мост по своей длине занимает второе место среди металлических шоссейных мостов канала. Между мостом и остановочный пункт — Хлебниково.

Сразу же за мостом начинается Клязьминское водохранилище, образованное благодаря плотине р. Клязьмы Пироговского плетня. По площади водного зеркала и по объему воды Клязьминское водохранилище является наибольшим из всех водохранилищ, введенных в состав водозащитного бьефа. Площадь водного зеркала около 15,2 кв. км, объем — 85,5 млн. куб. м. Продолжение судового хода по водохранилищу около 5 км. Судовой ход Клязьминского водохранилища оборудован береговыми знаками, сигнальными створами и плавучими буями.

На 25-м км от с. Щукино или на 103-м км от Волги вправо, по ходу от Москвы, начинается заход пристаней Пирогова, расположенной близ Пироговского плетня. Длина захода до пристани от основной трассы канала около 10 км. В районе пристани — фабрика и ряд поселков. У плетня — Пироговская гидроэлектростанция. Сама плетень — земляная, длиной 3



Датированый вид сверху

Рис. 12





вина. У самого входа в канал—паровая переправа. На протяжении канала—путевые знаки. Длина канала около 2,5 км.

Пестовское водохранилище, образованное благодаря подпору р. Вихи земляной плотиной у дер. Пестова, имеет площадь водного зеркала в 11,4 кв. км. Объем воды—53,2 млн. куб. м. Протяжение судового хода по водохранилищу около 6,5 км. Судовой ход оснащен целыми рядами шлюзами и буями. Пестовская плотина расположена в восточной части водохранилища и, подобно Палынской, ограждает отстойное Акуловское водохранилище от судового пути.

Пройдя Пестовское водохранилище—самое большое по протяжению судового хода,—теплоход входит в короткий канал, соединяющий Пестовское и Икшанское водохранилища. На входе и выходе из канала—обозначительные знаки, по длине канала—путевые. Между дер. Раждественье (левый берег) и дер. Драчево (правый берег)—паровая переправа через канал. Протяжение судового хода по Икшанскому водохранилищу около 6,1 км. Судовая трасса пролегает по району Фоминских болот.

Водохранилище образовано подпором р. Ишти земляной плотиной у ст. Ишта, Савельевской ж.-д. линии. Размер водохранилища: площадь водного зеркала—4,9 кв. км, объем воды—14,5 млн. куб. м. Путь по водохранилищу оснащен «щелевыми шлюзами», буями и бакенными огнями.

В 2,5 км от начала Иштинского водохранилища находится заградительные ворота. Закрыв их, можно изолировать Иштинское водохранилище.



Рис. 14 и 15

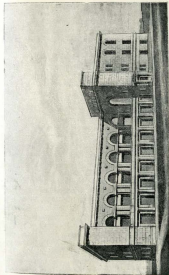
Новосел станция шлюза № 5

В расстоянии около  $2\frac{1}{2}$  часов пути от Ульяновского речного вокзала теплоход подходит к пристали Ишты на левом берегу и северном конце водохранилища. На правом берегу, немного раньше, — остаточный пункт у дер. В. Черная. Вод в канале шлюза № 6 обозначен знаменательными знаками. Слева к воду — Вишневская плотина, земляная, с домыком по мосууму. Длина плотины по гребню 545 метров, ширина по гребню — 10 метров, наибольшая высота — 17 метров, наибольший напор — 14 метров. Объем воды — 289,7 тыс. куб. м.

На плотине — флюгелевые закрепительные ствги.

На канале — паровая переправа. У правого берега — устье ствдющего канала насосной станции и завинiec, шлюз № 6, ограничивающий водораздельный бееф канала с северной стороны и расположенный в 54 км от с. Щукина. Шлюз — одинамерный. Высота водъема или спуска судна в этом шлюзе — 8 метров. От шлюза № 7 до шлюза № 6 общее протяжение судоного хода составляет около 50 км.

Проезда шлюз № 6, судно одновременно выходит в северный склон канала и постепенно будет спускаться к Волге. Сразу же за этим шлюзом, у правого берега, — устье подводного канала насосной станции. Устье ограждено железобетонной эстакадой, так как при работе насосной станции закипает течени, направляющееся от устья подводного канала к водоразделу. Поэтому при отсутствии эстакады прохождение суда могло бы уклониться от своего пути и затонуть в водораздельном канале.



Плотина плотины водохранилища № 6

Следя дальше, судно пройдёт мимо затона для ремонтных затворов шлюза № 6 и № 5 (левый берег). Здесь же, недалеко под каналом, посредством докера пропускается р. Икша. Камад идет в дамбах по пойме р. Икши. Вбф между шлюзами № 5 и № 6 — самый короткий на северном склоне канала, протяженный лишь около двух км. Шлюз № 5 (рис. 13) — однокамерный, с насосной станцией (рис. 14 и 15) у левого берега. Он расположен на 72-м км от р. Волги. У шлюза расположена поперечная подстанция (рис. 16).

Пройдя шлюз № 5 и спустившись еще на 8 метров, судно следует вдоль Савеловской ж.-д. линии. Между шлюзами № 5 и № 4 судно вновь проходит над докером, которым р. Икша пропускается с левого на правый берег канала. Между этими шлюзами канал пересекает несколько высоких гряд и через разрывы в дамбах левого берега принимает в себя реки Шильну и Споройку. На этом участке канала имеются две паромные переправы.

Пристань Влахернская — на левом берегу канала, на 62-м км от с. Шукина. Расстояние между пристанью Икша и пристанью Влахернская теплоход проходит в течение примерно  $1\frac{1}{2}$  часов. Вблизи пристани Влахернская находится баян старинный монастырь. Окрестности Влахернской очень живописны. По всей длине бьефа поставлены путевые знаки. Параллельно каналу расположено Дмитровское шоссе. На берегах канала расположены дер. Морозцево (правый берег) и Подоскини (левый берег). Недалеко от начала бьефа — дер. Галицыно (левый берег) и Давыто (правый берег).

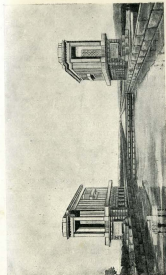
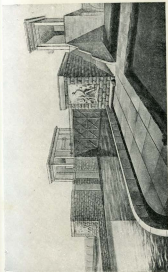


Рис. 17

Протяжение бьефа, от нижней головы шлюза № 5 до верхней головы шлюза № 4, — около 7,3 км. Шлюз № 4 (рис. 17 и 18), расположенный в районе ст. Владерская, на 64-м км от с. Шумны, также однокамерный, с насосной станцией (рис. 19). Посредством этого шлюза судно спускается еще на 8 метров. Устье поднимающего канала к насосной станции ограждено так же, как у шлюзов № 5 и № 6, — железобетонной эстакадой.

Подходя к шлюзу № 4, канал пересекает р. Яхрму, которая принимается в канал с левого берега посредством водосброса и пропускается за Савеловскую ж.-д. линию по каналу на протяжении около 2,5 км. Затем река сбрасывается в свое естественное русло опять посредством водосброса. Перед спуском в канал р. Яхрома образует небольшое водохранилище, играющее роль отстойника.

Между шлюзами № 3 и № 4 канал тянется 3,6 км и проходит по пойме р. Яхрома, частично в торфяном слое. В расстоянии около 1 км от шлюза № 4 Савеловская ж.-д. линия подходит к берегу, пересекает низоме Дмитровское шоссе, а затем — канал — металлическим дуговым мостом, имеющим обшину длину около 380 метров. Далее вправо уже идет край левого берега канала, Шлюз № 3 (рис. 20) — однокамерный с насосной станцией у левого берега (рис. 21). От расположен у ст. Яхрома, Савеловской ж.-д. линии на 61-м км от Волги. Посредством этого шлюза продолжается еще одна ступенька северного канала, высотой в 8 метров,

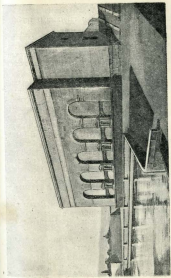


Бьеф, соединяющий каналы шлюзов № 4

На левом берегу, за линией железной дороги, расположен рабочий поселок Язроумской фабрики. На правом берегу за р. Язроумой — Язроумская фабрика, а непосредственно у канала — пристань Язроум, на расстоянии примерно 1½ часов пути от пристани Валхеринска. Перед пристанью — мост Дмитровского шоссе, которое также с правого берега канала переходит на левый и дальше идет, как и железная дорога, вдоль канала до г. Дмитрова. Расстояние между Увжками и г. Дмитровым теплоход проходит примерно в течение 3 часов.

Гор. Дмитров разрезан каналом на две неравные части. Большая его часть находится на левом берегу. Пристань Дмитров — на том же берегу, на 53-м км от р. Волги. Дмитров — старинный город, центр управления строительством канала. Из достопримечательностей города интересен музей, быв. монастырь с высокой земляной крепостью-валом, с которого открывается панорама города и вид на поселок строительства канала. Окрестности города чрезвычайно живописны. За пристанью — металлический мост Рязанского шоссе. Далее по пути к Волге под каналом — Татарцовский люкер для пропуска воды речки Березовицы и Бемлянки. За люкером — поворотный бассейн у дер. Татищево (левый берег) и паровая переправа со слоистоформными оснами.

Начиная с поворотного бассейна у дер. Татищево, судовой ход помечен особыми береговыми знаками, так называемыми перспективно-привильными створами, состоящими из ряда парных (по обоим берегам) перспективных знаков и огней и привильной мачты в



Мостовые створы канала № 4

Рис. 19

конце створа. Свет огней перспективных знаков — белый, причальная мачта имеет газосветную трубку.

Почти сразу за г. Дмитриевым канал входит в район Татишевского болота. На дальнейшей протяженности канала профиль местности представляется собой чередование возвышенных участков — бугров — и пониженных — болот. Поэтому канал проходит частично в высоких дамбах, а частью — в выемках.

На пути следования перед дер. Куминное (правый берег) — длинный оброс для опорожнения южной половины бьефа и паромная переправа. За дер. Куминное — заградительные ворота, отделяющие южную часть бьефа. Далее — уширение канала — разведка, труба для пропуска под каналом р. Кузальки и пристань Торфаная (правый берег). За пристанью паромная переправа, дер. Надеждино — на левом берегу и дощер для пропуска под каналом воды Бугай-Зеркаловского болота. От паромной переправы у пристани Торфаная до дощера — путевые знаки обстановки. Далее прямые участки канала обставлены перспективными знаками с причальными мачтами, а кривые — лутевыми знаками.

На 23-м—30-м км от Велги канал пересекает возвышенность — Лесозаводский бугор и влет в выемку. Глубина ее достигает 17 метров, общая кубатура вынутого грунта около 6 млн. куб. м.

На этом бьефе имеются две паромные переправы, пристань Запрудня, в 1½ часах от г. Дмитриева, дощер под каналом и, наконец, шлюз № 2 с насосной газовой станцией. Шлюз расположен в 16 км от Велги. Бьеф между шлюзов № 2 и № 3 является конбо-



Канал урочища створный шлюз канал № 2

лее длинным бьефом. Протяжение его—43,2 км. Шлюз № 2 дает возможность судам подняться на 6 метров.

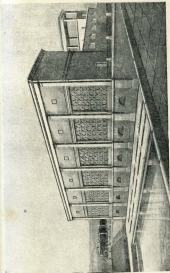
За шлюзом № 2 канал двумя длинными прямыми участками подходит почти к самому аванпорту. В аванпорте имеются три парные переправы со створными огнями, а в непосредственной близости к аванпорту — аварийные ворота. Выхода 10,3 км к аванпорту, — остановочный пункт «Мельники», у которого же вывозина (левый берег).

На 7-м км от Выги под каналом проложена ограда из железобетонной трубы для пропуска р. Сестры. Размер каждого из трех очков этой трубы—49 кв. м.

В расстоянии почти 800 метров от аварийных ворот начинается аванпорт канала. С севера он ограничен островами, прилегающими к плетине, с запада — дамбой. Кроме того, аванпорт защищен вывозиной. Площадь авантаерта аванпорта около 38 га, глубина его от 7,8 до 5,6 метра. Уровень воды в аванпорте одинаков с уровнем волжского водохранилища и, вместе с последним, может колебаться в течение навигации в пределах до 2,3 метра. В границах аванпорта: притальная дамба и дебаркадер пристани «Выга». Путь от Дмитрова до «Выги» теплоход проходит примерно в течение 3¼ часа.

Из аванпорта суда могут направляться по трем путям: на Рыбинск — через шлюз № 1, на Москву — по каналу и на Казань — по волжскому (Ивановскому) водохранилищу.

Размеры водохранилища: площадь водного зеркала—327 кв. километров, объем воды—1 130 млн. куб.



Московское створное шлюзовое № 2



метров, протяжение канала 55 км, максимальная ширина около 8,5 км. Водоохранилище это создано благодаря падению р. Волги волжской платиной, состоящей из бетонной части длиной 216 метров, земляной — 350 м и левобережной дамбы длиной — 8 210 м. Бетонная платина имеет восемь пролетов и четыре двойные водопропускные отверстия для сброса излишней воды. Высота этой плотины — 29 м, напор воды — 17,8 м, объем бетона—250 тыс. куб. метров. Земляная платина имеет ширину по гребню 20 м, наибольшую высоту — 24 м, напор — 17,8 м и объем насыпи — 444,3 тыс. куб. метров. Левобережная дамба имеет ширину по гребню 10 м, наибольшую высоту — 10 м, наибольший напор — 7 м и объем насыпи—1 211,6 тыс. куб. метров.

В состав волжского гидроузла входят, кроме плотины и дамбы, Ивановская гидроэлектростанция мощностью в 28 тыс. квт, однокамерный шлюз № 3 с возможным максимальным напором 17,8 м и тальвел, в верхней голове шлюза, длиной 146 метров.

Вход в аванпорт канала со стороны водохранилища охраняют двумя створными маяками и двумя «опознавательными» знаками. Маяки представляют собой из бетона железобетонные башни, снабженные дальномерными круговыми построениями и французиными проекторными огнями, а также газосветными трубами.

## Флот канала Москва—Волга

Суда для канала Москва—Волга по своей вместимости и внутренней отделке и совершенству механизмов гармонизируют с величественными сооружениями канала, насыщающими переднюю технику.

### Пассажирские теплоходы в 700 эф. л. с.

Для первой плавания по каналу Москва—Волга теплоходом «Красное Сормово» выстроены четыре 700-сильных теплохода (рис. 22):

- «Иосиф Сталин»,
- «Владимир Ильич»,
- «Клим Ворошилов»,
- «Михаил Калинин».

Цельностарый металлический корпус каждого из них имеет длину 72,35 м, а ширину 8,25 м, при высоте борта в 2,6 м. Ширина судна с обшивкой равна 15 м, а габаритная надводная высота не превышает 8,6 м, что дает возможность этим большим теплохо-

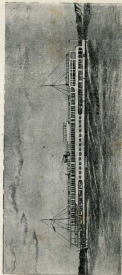


Рис. 22

Главный вход в Метро — Валов в 1930 году



Рис. 23

Миниал вестибюль метрограда

Еще более необычна планировка помещений внутри метрограда. На просторного вестибюля (рис. 23), украшенного двумя ступенчатками, пассажиры поднимаются по широкой лестнице в коридор второго этажа (рис. 24), по обеим сторонам которого расположены кавыки мягких мест, занимающие всю верхнюю палубу. Одна из таких кавык изображена на рис. 25.

В восточной части надстройки, рядом с застекленной верандой (рис. 26), расположен художественно отде-

дан проходить под всеми кооперативными вестями, после их перестройки, и в 1938 году разместиться под стенами Кремля.

Застекленная веранда в восточной части второго этажа, длинные обтекаемые линии тентовой палубы, овальные окна первого этажа, отсутствие стандартной решетки на террасе второго этажа — придают станции необычайный вид и сильно красят его.



Рис. 24

Коридор на полетолоде

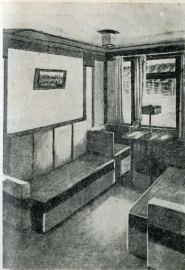


Рис. 25

Кабина малог места на полетолоде

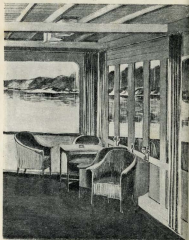


Рис. 28

Вариант планировки

Занятый и обставленный мягкой мебелью салон (рис. 27). К салону примыкают, по одной с каждого борта, 2-местные каюты-люксы.

Такие каюты, состоящие каждая из кабинета (рис. 28) и спальни (рис. 29), впервые осуществляются на речных судах. На богатству отделки они превосходят все остальные пассажирские помещения на теплоходах.

Всего на верхней палубе имеется 90 спальных мест в одно-двух-трех- и четырехместных каютах.

Вся носовая часть первого этажа видестройки теплохода отведена под ресторан, вмещающий одновременно до 100 человек пассажиров. Зад ресторана оборудован залом для концертов и звуковой кино-установкой. Следует отметить, что кино установлено на речном судне впервые.

На главной палубе теплохода (первый этаж надстройкой) пассажирская отведена только несколько кают с жесткими местами и большая каюта элитери и ребенка, специально оборудованная, со стеной росписью на темы русских сказок. Остальные помещения заняты под жилье команды и для хозяйственных нужд, имеются почтовое и радио-телеграфное отделения.

В корпусе судна имеется 55 пассажирских жестких мест в четырех-шести- и многоместных каютах. В корпусе же размещены остальная часть команды теплохода, парикмахерская и кондитерская мастерская.

В грузовых трюмах теплохода, кроме багажного отделения, будет оборудована камера хранения ручной клади.

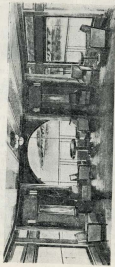


Рис. 27

Совещательная

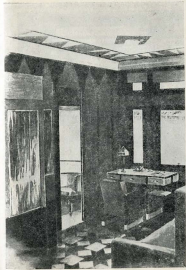


Рис. 28

Кабинет-участок (кабинет)

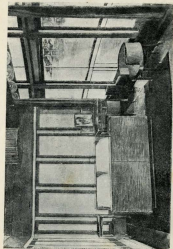


Рис. 29

Воздухопровод (деталь)

В качестве главных двигателей на каждом тепловозе установлены два бескомпрессионные дизеля марки СББ-43, постройки завода «Красные Сормовы».

Два гребные вала сообщают судну скорость до 21 километра в час. Следует отметить, что такой скоростью движения пока не обладает ни один из воляжских паровозов.

Электрическая станция каждого из тепловозов состоит из двух дизель-двигателей по 30 эф. л. с., соединенных с генераторами электрического тока. Такая мощная электростанция необходима потому, что все без исключения вспомогательные механизмы тепловоза, вплоть до вагонки для подъема явара и рулевого устройства, электрифицированы.

Таким образом предусмотрено для каждого пассажира натуральное кресло на паровозах канала не будет. Управление судном (рулем) производится с помощью особых рукояток — рычагов.

Каждый тепловоз снабжен приемно-передающей радиостанцией.

Тепловозы предназначены для линии Москва—Казань, с отходом два раза в сутки из Северного Москвитского порта в Хлыжах. Продолжительность рейса 19 часов.

## Пассажирские теплоходы на 300 мест

Проект этих теплоходов (рис. 30) был разработан специально для канала Москва—Волга Ленинградским речсудопроектным в соответствии с техническими заданиями Управления по эксплуатации канала Москва—Волга, строились теплоходы на заводе «Красное Сормово».

Корпус металлический, сварной. Надстройка теплохода выполнена (шершавая для таких больших судов) из тонкого листового металла и имеет резко выраженные обтекаемые формы.

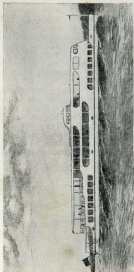
Наклонный выгрек в носовой части, вырезы в фальшборте и лопки тент над кормовыми местами 2-го этажа придают судну динамичность, подчеркивают быстроту его движения.

Ни на реках СССР, ни за границей (если судить по периодической литературе) нет судов, настолько красивых и столь отличившихся своей внешностью от существующих.

Предназначены они для пассажирских сообщений по каналу Москва—Волга, по водохранилищам, на сравнительно коротких участках. В соответствии с этим все пассажирские места — для сидения.

В кормовой части, в носовой его части, расположен соответственно отделенный и обставленный ресторан-буфет (рис. 31).

В кормовой части корпуса находится пассажирские помещения с кожаными мягкими сиденьями (рис. 32 и 33).



Пассажирский теплоход в 300 мест на 300 мест





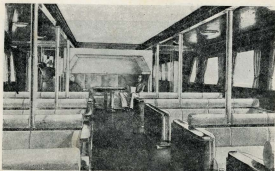


Рис. 82

Композитные жесткие места пассажирского

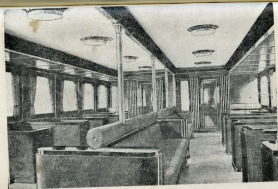


Рис. 83

Композитные жесткие места пассажирского



Круизный теплоход 150-местного пассажирооборота

Рис. 34

## Пассажирские теплоходы на 150 мест

Эти теплоходы по своему архитектурному оформлению (рис. 35) представляют из себя еще более совершенный тип обтекаемого судна.

В носовой, закрытой части расположено пассажирское помещение на 92 жестких места (рис. 36). Комфортебельные, обитые натуральной кожей диваны, никелированные шпалеры, раскладка толстыми твердыми парод деревом, специальная осветительная архитектура — соответственно характеризуют это помещение.

На корме, под тентом расположены 58 жестких мест (рис. 37).

Корпус и надстройка теплохода — цельнометаллические.

Скорость движения 150-местных теплоходов при работе их на канале составит примерно 19 км в час.

Серия из шести таких теплоходов, названных именами героев Советского Союза: Водопьянова, Громова, Чкалова, Вельхова, Байдукова и летчика-испытателя Кокшетака, — построена заводом «Красно-Сормово».

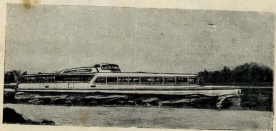


Рис. 35

Пассажирский тепловоз на 150 мест

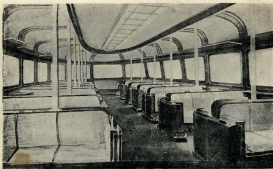


Рис. 36

Пассажирский тепловоз на 150 мест

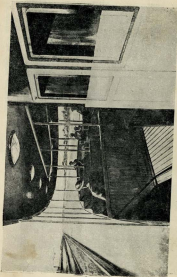


Рис. 37

Место работы на лодке теплохода

## Буксирные суда

К открытию канала Москва—Волга заводами Главлеспроема НКТП построены 21 буксирный пароход, с общей мощностью 4500 п. л. с. Важнейший вид буксиров изображен на рис. 38, 39 и 40. Планы округленные формы надстроек, горизонтальные сваи окон, сплошной фальшборт на капитальном мостике—придают судну вид, совершенно необычный для буксиров и очень украшает его.

Помещения для команды просторны и хорошо отделаны.

Каждый из 300-сильных буксиров снабжен приемно-передаточной редукционной.

Буксирам в 300 сил присвоены названия: «Александр Степанов», «Александр Петрович», «Александр Бустигин», «Моисей Михайлович», «Степан Фадеев», «Федор Качкин», «Мирон Дюканов».

Буксирам в 200 сил присвоены названия: «Василий Качалов», «Иван Москвитин», «Иван Мичурин», «Александр Павлов», «Совет Лагода», «Валентин Котельников».

Буксирам в 150 сил присвоены названия: «Петр Кривонос», «Машинист Огнев», «Мария Демченко», «Дуся Виноградова», «Мария Виноградова», «Ваша Ангелина», «Никита Котов», «Радист Брендель».

Кроме этого основного ядра буксирных судов на Московской верфи построены 12 буксирных газеходов.

Один из газеходов—задвиженый буксир-толкач, с помощью которого на канале будет произведена опытная буксировка барж американским способом (толканием)

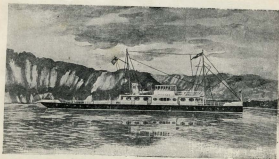


Рис. 38

Буксирный парусный пароход в 300 сил

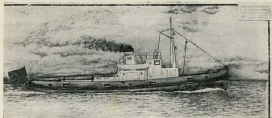


Рис. 39

Буксирный парусный пароход в 200 сил

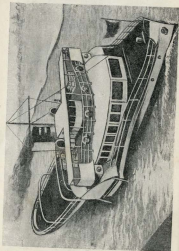


Рис. 40

Булгарский арктический пароход в 150 тонн

## Дебаркадеры

Дебаркадеры—плавучие вокзалы-пристани для приема гудов, посадки и высадки пассажиров, а также для погрузки и выгрузки грузов—построены для канала Москва—Волга, трех типов: пассажирский—на 600 человек, пассажирский—на 300 человек, грузо-пассажирский — на 300 чел. пассажиров и 150 тонн груза. Прекрасное архитектурное оформление, оригинальная наружная и внутренняя отделка и раскраска (по специальным проектам художников и архитекторов), широкий размах в отношении кубатуры и распределения помещений—реже выделяют дебаркадеры МРБ из ряда других обычных этого типа сооружений.

Общая габаритная высота дебаркадера на 600 чел.—12,55 м. Проекты разрабатывались архитектурной мастерской Паркова. Внешний вид дебаркадера изображен на рис. 41.

Для пригородного сообщения плавучей мелкий котловый флот:

- 1) *мотолодка (такси) на 4 чел.*, с мотором ГАЗ, 40 сил (рис. 42);
- 2) *мотолодка (такси) на 6 чел.*, с мотором ГАЗ, 40 сил (рис. 43);
- 3) *глицсеры на 6 мест*, с авиационными двигателями М-11—100 HP (рис. 44).

Для служебных поездок оборудован специальной *70-сильный катер (лимузин)*, см. рис. 45.

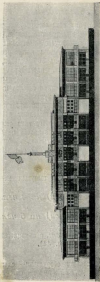


Рис. 47

Двухмоторный моторный на 600 человек



Рис. 48

Моторная (панси) на 8 человек

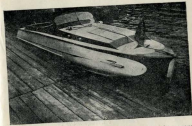


Рис. 42

Моторная (панси) на 4 человека



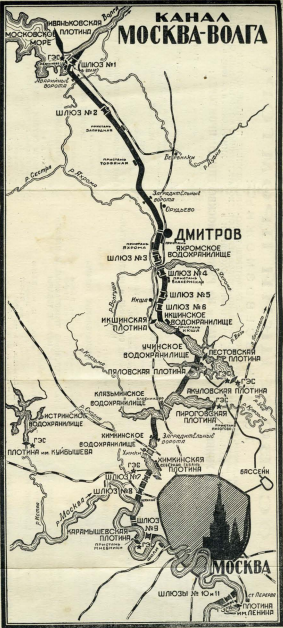
*Рис. 44*                      *Глассер с омыаковым двигателем на берегу*  
*длина 4 м (13 фута) ширина 1,5 м*



*Рис. 45*                      *Служебный катер (двухтактный) в 70 сил*



# КАНАЛ МОСКВА-ВОЛГА



# МОСКВОРЕЦКИЙ ПРОМТОРГ

## ТОВАРЫ ВСЕВОЗМОЖНЫЕ:

ГОТОВОЕ ПЛАТЬЕ, ОБУВЬ мужская, дамская, детская—кожаная и резиновая; ТКАНИ шерстяные и хлопчато-бумажные—зимние и летние; МЕХЛ и МЕ-

ХОВЫЕ ИЗДЕЛИЯ; БЕЛЬЕ; ГАЛАНТЕРЕЯ; ТРИКОТЖ; ПАРФЮМЕРИЯ; РАДИО-ТОВАРЫ; ИГРУШКИ; КАНЦЕЛЯРСКИЕ, СПОРТИВНЫЕ, ОХОТНИЧЬИ и

РЫБОЛОВНЫЕ ПРИНАДЛЕЖНОСТИ; ПОСУДО-ХОЗЯЙСТВЕННЫЕ, МОСКАТЕЛЬНЫЕ, СКОБЯНЫЕ, ХИМИЧЕСКИЕ и др. товары.

## ПРОДАЮТСЯ В УНИВЕРСАГАХ, МАГАЗИНАХ и НА РЫНКАХ МОСКВОРЕЦКОГО ПРОМТОРГА:

### ВСЕВОЗМОЖНЫЕ ТОВАРЫ

#### в универмагах:

- № 1 — Даниловская пл.; тел. В 5-25-12
- № 21 — Серафимовича, д. 2; тел. В 1-37-70
- № 51 — Успенская, д. 22; тел. Г 4-37-32
- № 61 — Арбат, д. 2; тел. Г 4-35-04
- № 62 — Фалт, ул. Воронского, 4
- № 2 — с. Коломенское

### ДЕТСКИЕ ТОВАРЫ

#### в детских универмагах:

- № 3 — Житная ул., д. 23
- № 63 — Арбат, д. 28; тел. Г 1-11-70

### ГОТОВОЕ ПЛАТЬЕ

#### в магазинах:

- № 66 — Арбат, д. 28; тел. Г 1-12-14
- № 76 — Б. Дорогомиловская, д. 1

### ТКАНИ

#### в магазинах:

- № 4 — В. Тульская, 45; тел. В 5-35-22
- № 12 — В. Дорогомиловская, д. 29; тел. Г 1-32-63
- № 22 — Октябрьская пл., д. 1/2; тел. В 1-11-33

### ТЕКСТИЛЬНО-ШВЕЙНЫЕ ИЗДЕЛИЯ

#### в магазинах:

- № 69 — Смоленская пл., д. 4; тел. Г 1-12-20

### ОБУВЬ

#### в магазинах:

- № 7 — В. Серпуховская, д. 11; тел. В 3-13-41
- № 8 — В. Тульская, д. 13; тел. В 3-12-39
- № 44 — Серафимовича ул., д. 2
- № 65 — Арбат, д. 4; тел. Г 1-30-01
- № 71 — В. Дорогомиловская; тел. Г 1-33-41

### ПОСУДО-ХОЗЯЙСТВЕННЫЕ ТОВАРЫ

#### в магазинах:

- № 15 — К. Полкина, д. 28; тел. Г 1-32-36
- № 13 — В. Серпуховская, д. 12

### МОСКАТЕЛЬНЫЕ, СКОБЯНЫЕ и ИНСТРУМЕНТАЛЬНЫЕ ТОВАРЫ

#### в магазинах:

- № 64 — В. Дорогомиловская, д. 3; тел. Г 1-34-40

### МОСКАТЕЛЬНЫЕ ТОВАРЫ

#### в магазинах:

- № 10 — Пятницкая, д. 18; тел. В 1-78-86
- № 65 — Орная пл., д. 12; тел. Г 1-49-08

### ГАЛАНТЕРЕЙНЫЕ, ТРИКОТАЖНЫЕ и ПАРФЮМЕРНЫЕ ТОВАРЫ

#### в магазинах:

- № 9 — В. Серпуховская, д. 12; тел. В 3-13-40
- № 33 — Шаболовка, д. 1; тел. В 3-44-70
- № 34 — К. Полкина, д. 7; тел. В 1-32-71
- № 52 — Орловская, д. 8; тел. 4-23-41
- № 73 — Арбат, д. 22; тел. Г 1-37-43

- № 74 — Арбат, д. 46; тел. Г 1-23-78

- № 75 — В. Дорогомиловская, д. 29; тел. Г 1-44-89
- № 76 — Арбат, д. 4; тел. Г 1-39-11
- № 77 — Арбат, д. 17; тел. Г 1-39-02
- № 78 — В. Дорогомиловская, д. 10; тел. Г 1-33-30
- № 79 — Арбат, д. 28; тел. Г 1-41-71
- № 80 — В. Дорогомиловская, д. 3
- № 81 — Смоленская, д. 8; тел. Г 1-34-48

### МЕХОВЫЕ ТОВАРЫ

#### в магазинах:

- № 2 — В. Серпуховская ул., д. 8; тел. В 3-06-33
- № 62 — Арбат, д. 7; тел. Г 1-14-67
- № 68 — Арбат, д. 47; тел. Г 1-22-37

### КАНЦЕЛЯРСКИЕ ПРИНАДЛЕЖНОСТИ, РАДИО-ТОВАРЫ, ИГРУШКИ

#### в магазинах:

- № 63 — Арбат, д. 29

### ШОРНЫЕ ИЗДЕЛИЯ

#### в магазинах:

- № 11 — В. Тульская, д. 8; тел. В 3-37-38

### ФОТО-РАДИОТОВАРЫ, ЧАСЫ

#### в магазинах:

- № 67 — Арбат, д. 4

### ПУНКТЫ СКУПКИ ДОМАШНИХ ВЕЩЕЙ:

- № 14 — В. Полкина, д. 22; тел. В 1-49-36
- № 32 — Арбат, д. 3; тел. Г 1-18-26
- № 66 — Волховка, д. 5
- № 69 — Арбат, д. 7

ЭНЦЕЛ

НАУЧНОИЩЕПРЕН СССР  
ГЛАВПАРФЮМЕР

БЕЛАЯ НОЧЬ



КРЕМ и ПУДРА

ВЫСШЕГО КАЧЕСТВА



НАРКОМВНУТОРГ

СССР

**СОЮЗТЕКСТИЛЬШВЕЙТОРГ**



СПЕЦИАЛИЗИРОВАННЫЕ МАГАЗИНЫ

**„СОЮЗТЕКСТИЛЬШВЕЙТОРГА“**

ИМЕЮТ В ПРОДАЖЕ:

**Т К А Н И**

ХЛОПЧАТОБУМАЖНЫЕ,  
ШЕРСТЯНЫЕ,  
ШЕЛКОВЫЕ,  
ЛЬНЯНЫЕ.

**ГОТОВОЕ ПЛАТЬЕ**

**ГОЛОВНЫЕ УБОРЫ**

МУЖСКИЕ,  
ДАМСКИЕ,  
ДЕТСКИЕ.

ПРИ МАГАЗИНАХ

**«СОЮЗТЕКСТИЛЬШВЕЙТОРГА»**

имеется БЮРО ОБСЛУЖИВАНИЯ,  
где производится продажа фото-  
снимков, фасонов последних мод,

ДАЮТСЯ КОНСУЛЬТАЦИИ  
ПОКУПАТЕЛЯМ,  
ПРОИЗВОДИТСЯ ДОСТАВКА  
ПОКУПОК НА ДОМ.

**А Д Р Е С А   М А Г А З И Н О В**

**МОСКОВСКИХ:**

- 1) Кузнецкий мост, 14.
- 2) Угол Петрови и Кузнецкого Моста.
- 3) Улица Горького, 79.
- 4) В. Серпуховская, 4.
- 5) Бутырская, 37.
- 6) Петинская, 13.
- 7) Таганская площ., 7.
- 8) Уг. Мал. Дмитровки и Садовой.
- 9) Угол Банунинской улицы и Гавринова пер.

**ЛЕНИНГРАДСКИХ:**

- 1) Проспект 25 Октября, дом 67.
- 2) Госпланный двор, Садовая линия.
- 3) Кожемяковский проезд, 40.
- 4) Проспект 25 Октября, Дом 95.
- 5) Улица Стрелок, 53.
- 6) Улица 3 Июля, 25.
- 7) Васильевский Остров, Средний проспект, 53.

Магазины «Союзтекстильшвейторга» имеются во всех крупных городах СССР.



**ЦЕНТРАЛЬНЫЙ  
ПОКАЗАТЕЛЬНЫЙ УНИВЕРМАГ  
ИВТ СССР**

Москва, Петровка, 2. Тел. 11-46.

**Отдел „ДЕТСКИЙ МИР“**

**БОЛЬШОЙ ВЫБОР  
И РАЗНООБРАЗИЕ АССОРТИМЕНТ  
ДЕТСКИХ ТОВАРОВ  
ДЛЯ ВСЕХ ВОЗРАСТОВ.**

Готовое платье. Носки, колготы,  
шляпы, матроски. Всевозможная  
ножная и летняя обувь, галочки,  
ботинки, Джемперы, кофточки и  
другой верхний трикотаж. Разно-  
образные игрушки, детские ко-  
пировки, стульчики, детские книги.

**СПЕЦИАЛЬНЫЙ  
ОТДЕЛ**

**„ДЛЯ САМЫХ  
МАЛЕНЬКИХ“**

**ВСЕ ТОВАРЫ ДЛЯ ДЕТЕЙ ДО 1 ГОДА**

**ПОЛИКЛИНИКА**

**ЦЕНТРАЛЬНОГО НАУЧНО - ИССЛЕДОВАТЕЛЬНОГО  
ИНСТИТУТА РЕНТГЕНОЛОГИИ И РАДИОЛОГИИ**

Москва, Солонки, 7 (против Дворца труда).

Телефон: Регистратура и справ. стол—Ж 1-12-63.

Трамвай: 2, 3, 15, 21, 24, 27, 29, 31, 40, 41 (до  
Дворца труда).

**ПРИЕМ ВСЕХ ГРАЖДАН  
ПО ВСЕМ СПЕЦИАЛЬНОСТЯМ**

В поликлинике производится все  
виды рентгено-диагностических  
исследований, лечение лучами  
Рентгена и радия (опухоль, бо-  
лезни крови, болезни кожи и др.).

**СПЕЦИАЛЬНЫЙ ПРИЕМ  
ПО ТУБЕРКУЛЕЗУ.  
ЭЛЕКТРОСВЕТОЛЕЧЕНИЕ**

**ПОМОЩЬ НА ДОМУ**

Обслуживание рентгеном больных на дому.

**ВСЕ ВИДЫ АНАЛИЗОВ.**

ПЛАТА ЗА ВСЕ ВИДЫ МЕДИЦИНСКИХ ПО ТАКЖЕ  
ЗАПИСЬ и ПРИЕМ больных производится  
ежедневно от 9 час. утра до 7½ час. вечера  
(кроме общепраздничных дней).

## Объединение МЕД РАБОТНИКОВ

# ПОЛИКЛИНИКИ

Красноуральская ул., д. 18,  
у Железнодорожного вокзала,  
тел. К 3-35-78

Преображенская пл., Су-  
воровская ул., дом 22/23,  
тел. К 4-60-87

**ПРИЕМ ВСЕХ ГРАЖДАН  
ПО ВСЕМ БОЛЕЗНЯМ**

**КОНСУЛЬТАЦИЯ ПРОФЕССОРОВ  
ЭЛЕКТРОФИЗИОТЕРАПИЯ, РЕНТГЕН, АНАЛИЗЫ**

**ВЫЗОВ ВРАЧЕЙ НА ДОМ**  
по телефону К 3-38-76 и К 4-60-87

**ЛЕЧЕБНИЦЫ КОЖИ ЛИЦА И ВОЛОС**  
УДАЛЕНИЕ УГРЕЙ, ПЯТЫХ, ПИСУНЧИКОВ И ДРУГИХ  
ДЕФЕКТОВ КОЖИ, МАССАЖ ЛИЦА, ЭЛЕКТРОФИЗИО-  
ТЕРАПИЯ, КОНСУЛЬТАЦИИ СПЕЦИАЛИСТОВ-  
КОСМЕТОЛОГОВ.

### АДРЕСА ЛЕЧЕБНИЦ:

Проезд Художественного  
театра, 1/32

П. Дмитриева, 18,  
телефон К 4-28-81  
Петровка, 9

Средняя, 24, тел. К 3-34-39

Маросейка, 2, тел. К 4-62-2

Петровка, 24,  
тел. К 1-31-32

**ПРИЕМ С 9 час. УТРА ДО 9 час. ВЕЧЕРА  
ПЛАТА ПО ТАКСЕ**

## Объединение МЕД РАБОТНИКОВ

# ЗУБНЫЕ ЛЕЧЕБНИЦЫ

### АДРЕСА:

В. Андреевская ул., 4	тел. К 1-38-08
Тульская, 21	тел. К 1-31-32
Петровка, 24	тел. К 4-62-02
Маросейка, 2	тел. К 1-31-32
Колхозная пл., 171	тел. К 1-31-32
Красноуральская ул., 19 (прп. подкаменная)	тел. К 3-35-78
Преображенская пл., Суво- ровская ул., 22/24 (прп. подкаменная)	тел. К 4-60-87
П. Дмитриева, 18	тел. К 4-28-81
Ул. Горького, 49	тел. Д 1-28-21
Улица Горького, 49	тел. Д 1-28-04
Ул. Горького, 104	тел. Д 1-28-02

## ЛЕЧЕНИЕ И ПЛОМБИРОВАНИЕ ЗУБОВ

УДАЛЕНИЕ ЗУБОВ БЕЗ БОЛИ,  
ИСКУССТВЕННЫЕ ЗУБЫ ВНЕШ-  
НИХ СИСТЕМ, КОРОНКИ, МОСТЫ ИЗ ЗОЛОТА  
И НЕЖЕЛЕЗНЫХ СТАЛИ

## МЕДИЦИНСКИЕ ПИЯВКИ

ПИЯВКИ СТАВЯТСЯ И ЛЕЧЕБНИЦЕ:  
Валовая ул., 37, Монетчиковского пер., 25

**ВЫЗОВ НА ДОМ** — Страстной бульвар, 8  
тел. К 1-38-39

## БАКТЕРИОЛОГИЧЕСКАЯ ЛАБОРАТОРИЯ

«МИНУТИТ» — ул. Горького, Валовичи-  
нской пер., тел. Д 1-28-32

**ПРИЕМ АНАЛИЗОВ с 9 час. утра до 7 час. вечера.**

**ПЛАТА ПО ТАКСЕ**

# МУЗЕЙ НАРО

Музей посвящает: а) тамбовскому национальному празднику народа Великой родины России, б) победоносную героическую борьбу трудящихся всех национальностей под руководством пролетариата и его партии, партии Ленина—Сталина, в) социалистический расцвет на основе ленинско-сталинской национальной политики и успешными успехами национальных республик и областей.

**В НАСТОЯЩЕЕ ВРЕМЯ В МУЗЕЕ ОТКРЫТЫ ОТДЕЛЫ:**

## 1) СРЕДНЯЯ АЗИЯ:

- а) Средняя Азия до завоевания царской Россией.
- б) Средняя Азия — царская колония.
- в) Великая Октябрьская Социалистическая Революция и гражданская война в Средней Азии.
- г) Государственное национально-территориальное размежевание в Средней Азии.
- д) Узбекская ССР и Кара-Калпакская АССР.
- е) Туркменская ССР.
- ж) Таджикская ССР.
- з) Киргизская ССР.

## 2) КАВКАЗ:

- а) Кавказ до завоевания царской Россией.
- б) Завоевание Кавказа.
- в) Кавказ — царская колония.
- г) Великая Октябрьская Социалистическая Революция и гражданская война на Кавказе.
- д) Социалистическое строительство Дагестанской АССР и Армянской АССР и Абхазско-Черкесской АССР.

## 3) ВЫСТАВКА МАТЕРИАЛОВ К ОТДЕЛУ «КОНСТИТУЦИЯ СССР»:

- а) Царская Россия, кто и как в ней правил.
- б) Демократизм в 1917 году. Великая пролетарская революция и создание пролетарского государства.
- в) Образование Советов ССР.
- г) Советская Конституция (1937—1944).
- д) СССР — страна социализма.
- е) Сталинская Конституция СССР.

# ДОВ СССР

**ГОТОВИТСЯ К ОТКРЫТИЮ ОТДЕЛ СЕВЕРА И АРКТИКИ СО СЛЕДУЮЩИМИ РАЗДЕЛАМИ:**

- а) Географическое исследование.
- б) Партийно-советское строительство на Крайнем Севере.
- в) Социалистическая реконструкция хозяйства народов Севера.
- г) Транспортное и промышленное освоение Арктики.
- д) Культурное строительство и искусство народов Севера.

**МУЗЕЙ ОТКРЫВАЕТ В ЦЕНТРАЛЬНОМ ПАРКЕ КУЛЬТУРЫ И ОТДЫХА НА ГОРЬКОГО ВЫСТАВКУ «КОНСТИТУЦИЯ СССР» СО СЛЕДУЮЩИМИ РАЗДЕЛАМИ:**

- а) Царская Россия — четыре народа и их строй.
- б) Образование Советского государства и создание Конституции 1918 года.
- в) Образование СССР и Конституция 1924 года.
- г) Сталинская Конституция СССР.

**МУЗЕЙ ОТКРЫТ ЕЖЕДНЕВНО С 11 Ч. УТРА ДО 5 ЧАС. 30 МИН. ВЕЧЕРА**  
**ЗАПИСИ НА ЭКСКУРСИИ — В МУЗЕЕ И ПО ТЕЛЕФОНУ В 2-28-22.**

*Для перевозки экскурсантов Музей предоставляет автобус (оплата по таксе).*

**АДРЕС МУЗЕЯ**—Ворообьевское шоссе, 1. Трамвай № 4 и № 10. **ПОДЪЕЗД ТРАМВАЯ**—остановка у Музея.

НА ПЛОСКОМ ДУБОВИИ С С С С С

Прекрасный  
послеобеденный  
стол  
и полдник  
в полете  
Добро пожаловать  
в самолет  
Во всем мире  
и  
внутри страны  
СЛУЖБА



ГЛАВНОЕ УПРАВЛЕНИЕ  
ГРАЖДАНСКОГО ВОЗДУШНОГО ФЛОТА при СНК СССР  
„АЭРОФЛОТ“

# ВОЗДУШНЫЕ СООБЩЕНИЯ



## АВИАПЕРЕВОЗКА

ПАССАЖИРОВ,  
П О Ч Т Ы,  
Г Р У З О В  
и БАГАЖА



ВО ВСЕ ОСНОВНЫЕ ПУНКТЫ СССР

В СЕТЬ ВОЗДУШНЫХ СООБЩЕНИЙ  
В К Л Ю Ч Е Н Ы Г О Р О Д А :

Москва, Ленинград, Киев, Харьков, Дне-  
пропетровск, Одесса, Саратов, Куйбышев,  
Сталинград, Астрахань, Казань, Смерд-  
ловск, Новосибирск, Хабаровск, Владивес-  
тон, Ташкент, Актобинск, Ашхабад, Ста-  
линабад, Тбилиси, Баму, Кутанск, Ереван,  
Сочи и мн. др.

## ВСЕ СПРАВКИ —

в ГОРАГЕНТСТВАХ, АЭРОПОРТАХ, ГОР-  
СТАНЦИЯХ Ж. Д. в МОСКВЕ — по ТЕ-  
ЛЕФОНАМ Д 3-31-32 и 34-35.





# МОТОЦИКЛЫ

разных марок,

# ЛОДОЧНЫЕ МОТОРЫ

В БОЛЬШОМ ВЫБОРЕ В МАГАЗИНАХ

**„МОСКУЛЬТТОРГА“**

## *АДРЕСА МАГАЗИНОВ:*

- № 4 — ул. Кирова, 12, тел. 84-80
- № 5 — Остоженка, 3, тел. 79-26
- № 11 — ул. 25 Октября, 16, тел. 1-58-88
- № 12 — Солнце, 12, тел. Ж 1-84-78
- № 21 — Преображенск, пл. 8/52, тел. К 1-84-65
- № 49 — ул. Горького, 121, тел. Д 1-58-73
- № 56 — Арбат, 13, тел. Г 1-17-42
- № 57 — Нахимова пер., 3, тел. В 3-65-98

**АДРЕС ДИРЕКЦИИ:** Москва, улица Кирова, 5,  
тел. 1-84-88 и 1-28-33

УПРАВЛЕНИЕ  
ПО ЭКСПЛУАТАЦИИ  
КАНАЛА

ЦЕНА Р. 75



СССР. НАРКОМВОД