правление Царицынского завода играло роль посредника в распределении заказов Морского министерства на орудия крупного калибра, что повышало цену за каждое орудие.

[24] Строительство турбин (по лицензиям) для больших кораблей осуществлялось Балтийским и Франко-Русским заводами в Петербурге. При этом Балтийский завод изготавливал турбины для своих кораблей, а Франко-Русский — для кораблей Адмиралтейского завода, который не имел собственных турбинных мастерских.

[25] Башенные 305-миллиметровые трехорудийные установки для линейных кораблей типа «Севастополь» были спроектированы Металлическим заводом. Заказ на изготовление башен по проекту этого завода получили: Обуховский завод — на четыре башни для линкора «Петропавловск», Металлический завод — на восемь башен для линкоров «Севастополь» и «Полтава», Путиловский завод — на четыре башни для линкора «Гангут». Главным конструктором башенных установок на Металлическом заводе был инженер-технолог Н. Д. Лесенко. Масса одной трехорудийной башни со всеми механизмами составляла 769,4 т, стоимость изготовления — 1 млн. 60 тыс. руб. Обслуживающий персонал башни насчитывал 60 чел.

[26] Торжествам в честь 200-летия победы русского флота в Гангутском сражении 27 июля 1714 г. помешала начавшаяся 19 июля 1914 г. война с Германией. Акт об окончании швартовых испытаний линкора «Гангут» был подписан в день начала войны. В тот же день в соответствии с приказом № 255 главного командира Петербургского порта линкор «Гангут» вступил в кампанию и 20 июля поднял вымпел. «Гангут» был зачислен в 1-ю бригаду линейных кораблей Балтийского флота под командованием контр-адмирала А. С. Максимова.

[27] Производство судовых турбин на Металлическом заводе было организовано в 1912 г. при технической помощи германской фирмы «Вулкан», строившей судовые турбины системы «Кэртис-АЭГ-Вулкан». Корпуса кораблей строились на Усть-Ижорской верфи, специально созданной для этой цели, погрузка и монтаж котлов, турбин и другого оборудования осуществлялись у причала Металлического завода на Неве. Металлический завод — единственное предприятие, которое полностью выполнило свои обязательства по постройке кораблей, сдав флоту два эскадренных миноносца для Черного моря и восемь эскадренных миноносцев типа «Орфей» для Балтийского моря.

[28] Н. И. Дмитриев — талантливый русский инженер — кораблестроитель и организатор производства. А. Н. Крылов, выдвинувший Н. И. Дмитриева в 1908 г. на должность начальника цеха Адмиралтейского завода, с чего он и начал свою карьеру, оценивал его как «выдающегося во всех отношениях инженера». По предложению А. Н. Крылова, который занимал тогда пост председателя Морского технического комитета, книга Н. И. Дмитриева и В. В. Колпычева «Судостроительные заводы и судостроение в России и за границей» (Спб., 1909) была приобретена Морским министерством и разослана на судостроительные заводы. Характеризуя способности Н. И. Дмитриева к иностранным языкам, А. Н. Крылов отметил: «По-французски он говорит как француз, по-английски как англичанин, по-немецки как немец». После революции Н. И. Дмитриев выехал во Францию. По рекомендации А. Н. Крылова, находившегося там в служебной командировке, он был принят на работу в судостроительную фирму «Шантье Наваль Франсе».

[29] А. И. Русин (1861—1956) — адмирал, помощник морского министра, начальник Морского генерального штаба и Морского штаба Верховного главнокомандующего, член Конференции Морской академии. В 1899—1905 гг.— морской агент в Японии, начальник морской походной канцелярии Главнокомандующего сухопутными и морскими силами на Дальнем Востоке, в 1905—1907 гг.— командир эскадренного броненосца «Слава», в 1907—1908 гг.— временно исполняющий обязанности начальника Главного морского штаба, в 1909—1913 гг.— командир отряда учебных судов Морского корпуса и директор корпуса, в 1913—1914 гг.— начальник Главного морского штаба, в 1914—1915 гг.— начальник Морского генерального штаба, с 1915 г.— помощник морского министра с оставлением в должности начальника Морского генерального штаба. После революции эмигрировал во Францию, умер в Париже.

[30] В. А. Карцов (1868—1936) — контр-адмирал (1914), последний директор Морского Е. И. В. наследника цесаревича корпуса. Командир миноносцев № 210 и 202 (1900), миноносца «Кондор» (1901—1902), «Властный» (1903—1906), эскадренного миноносца «Генерал Кондратенко» (1907—1908), учебного судна «Хабаровск» (1908—1910). Морской агент (атташе) во Франции, Бельгии, Испании и Португалии (1910—1913). Командир крейсера «Аврора» и отряда кораблей Морского корпуса (1913—1914). Исполняющий обязанности (1913—1914), а с 1915 г.— директор Морского корпуса. Участвовал в русско-японской войне; будучи командиром миноносца «Властный», вывез в нейтральный порт Чифу секретные документы и военные реликвии. Награжден рядом боевых орденов: Владимир 4-й ст. с мечами, Станислав 2-й ст. с мечами, Анна 2-й ст. с мечами, Георгий 4-й ст., нагрудный знак защитника крепости Порт-Артур и др.

Женат на старшей дочери И. К. Григоровича Марии Ивановне (1885—1963). Двое детей: Андрей (1909—1935) и Наталья (р. 1911 г.). Семья, за исключением дочери — Натальи Викторовны, репрессирована в декабре 1930 г. с последующей высылкой в Архангельск. Внучка И. К. Григоровича — Наталья Викторовна Ларина проживает в настоящее время в Архангельске, пенсионерка.

СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ БЕЛОМОРСКО-БАЛТИЙСКОГО КАНАЛА

«Беломорско-Балтийский канал — одно из важнейших сооружений первой пятилетки в СССР, созданное по инициативе И. В. Сталина. По оригинальности конструкции, удачному применению местных строительных материалов, чрезвычайному разнообразию сооружений, созданных в труднейших условиях Севера в необычайно короткий срок, Беломорско-Балтийский канал является одной из замечательных новостроек Советского Союза и представляет яркий образец высокого искусства советских инженеров» (БСЭ. Изд. 2-е. 1952. Т. IV. С. 460). Немного позже об истории этой стройки писатель, лауреат Нобелевской премии А. И. Солженицин писал так: «В том-то и величие этой постройки, что она совершается без современной техники и без всяких поставок от страны» [1].

Канал проходит по системе рек, озер и водопадов Беломорско-Онежского перешейка. Начало Беломорско-Балтийского канала принято считать от г. Повенца, лежащего на северном берегу Онежского озера, конец — порт Беломорск (б. Сорока) на Белом море. Общая длина пути от Повенца до Беломорска — 227 км. Искусственные судоходные пути имеют длину 37,08 км. Общий объем исполненных работ: земляных (выемки, насыпи) — 21 млн. м^3, скальных — 2,514 млн. м^3, бетона уложено 390 тыс. м^3, металлических конструкций смонтировано 12 тыс. т. Повсеместно использовалось дерево — вплоть до затворов ворот шлюзовых камер.

В 1930 г. по инициативе И. В. Сталина был организован Беломорстрой. 18 февраля 1931 г. постановлением Совета Труда и Обороны СССР был утвержден проект строительства, а с апреля 1931 г. развернулись одновременно с подготовительными проектные и изыскательские работы. Через 20 месяцев, затраченных непосредственно на строительство, 20 июня 1933 г. путь вступил в эксплуатацию.

«Сталину нужна была где-нибудь великая стройка заключенными, которая поглотит много рабочих рук и много жизней (избыток людей от раскулачивания), с надежностью душегубки, но дешевле ее,— одновременно оставив великий памятник его царствования типа пирамиды».

На особой должности начальника работ на канале был Н. А. Френкель. «Лагеря как будто и были до Френкеля, но не приняли еще той окончательной и единой формы, отдающей совершенством. Всякий истинный пророк приходит именно тогда, когда он крайне нужен».

Канал был осмотрен лично Сталиным вместе с Кировым и Ворошиловым. Постановлением правительства СССР от 2 августа 1933 г. канал был зачислен в действующие предприятия и ему было присвоено название «Беломорско-Балтийский канал имени Сталина».

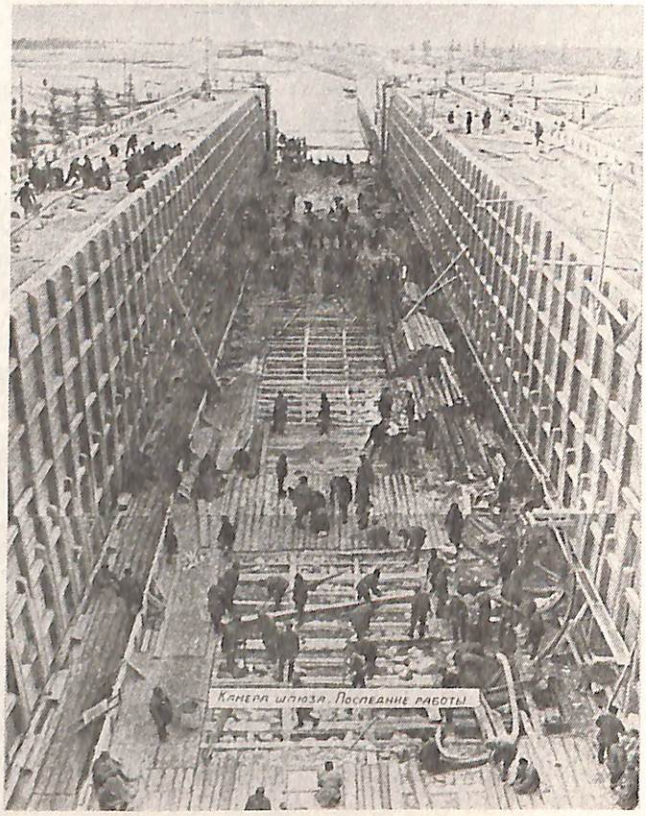
Энциклопедия уверяет, что экономическое значение канала огромно. И вновь читаем у Солженицына: «Но что так тихо? Безлюдье, никакого движения ни на канале, ни в шлюзах. Не копошится нигде обслуга. Там, где тридцать тысяч человек не спало ночью,— теперь и днем все спят. Не гудят пароходы. Не разводятся ворота. Погожий июньский день,— отчего бы?...» И как приговор писателя звучит: «Нет, несправедливо — эту дичайшую стройку XX века, материковый канал, построенный „от тачки и кайла“,— несправедливо было бы сравнивать с египетскими пирамидами: ведь пирамиды строились с привлечением современной им техники. А у нас была техника — на сорок веков назад!»

Редакция выражает благодарность работникам ЦГА КФД СССР и сотруднику ИИЕиТ АН СССР А. А. Берзину за предоставленные фотографии.

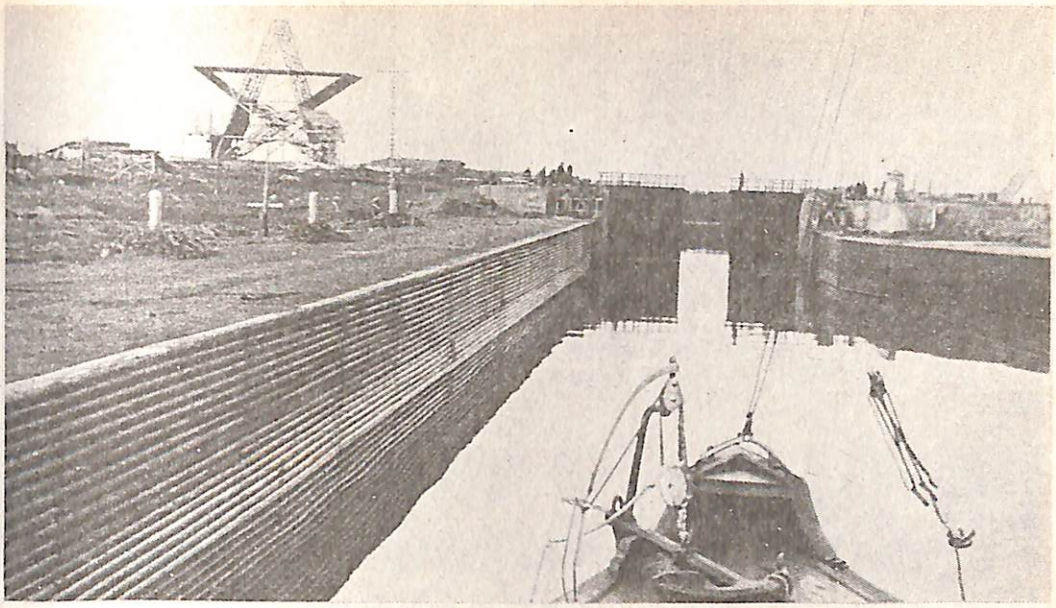
---

[1] Здесь и далее цитируется по тексту: Новый мир. 1989. № 10. С. 107—118.

Проходческие работы в скальном грунте. 1933 г.

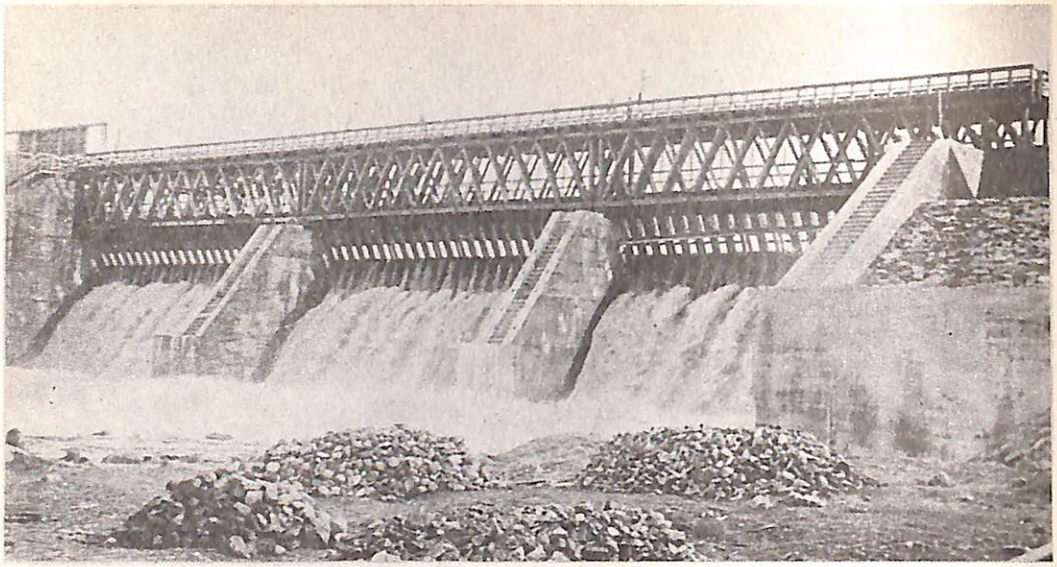


Последние строительные работы в камере шлюза. 1932—1933 гг.

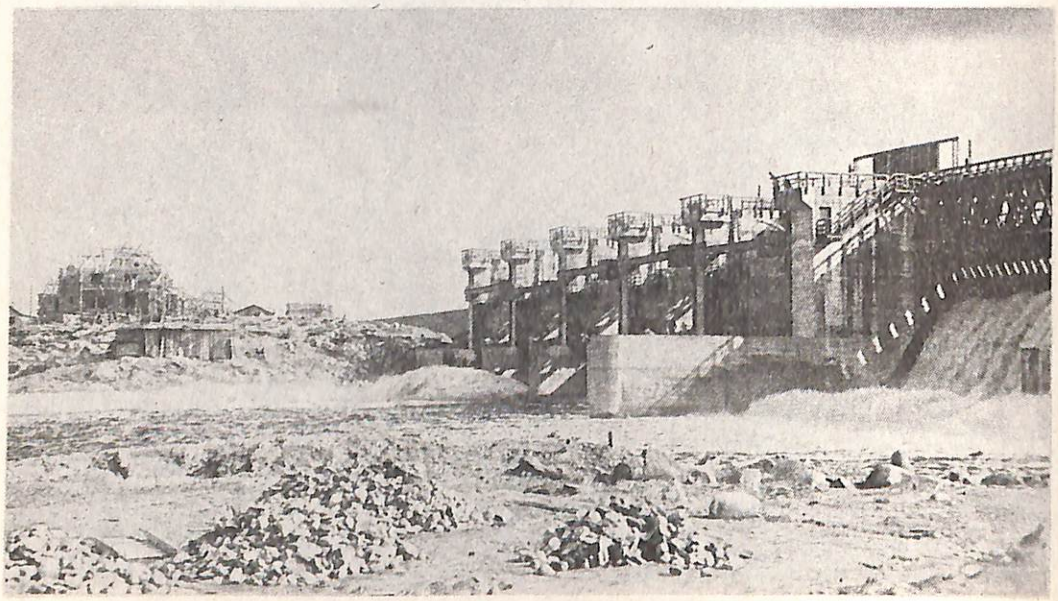


Вид последнего к Белому морю шлюза № 19. 1933 г.

Общий вид одного из участков канала



«Одно из крупнейших и красивейших сооружений» канала
— Надвоицкая плотина № 25 на скальном основании

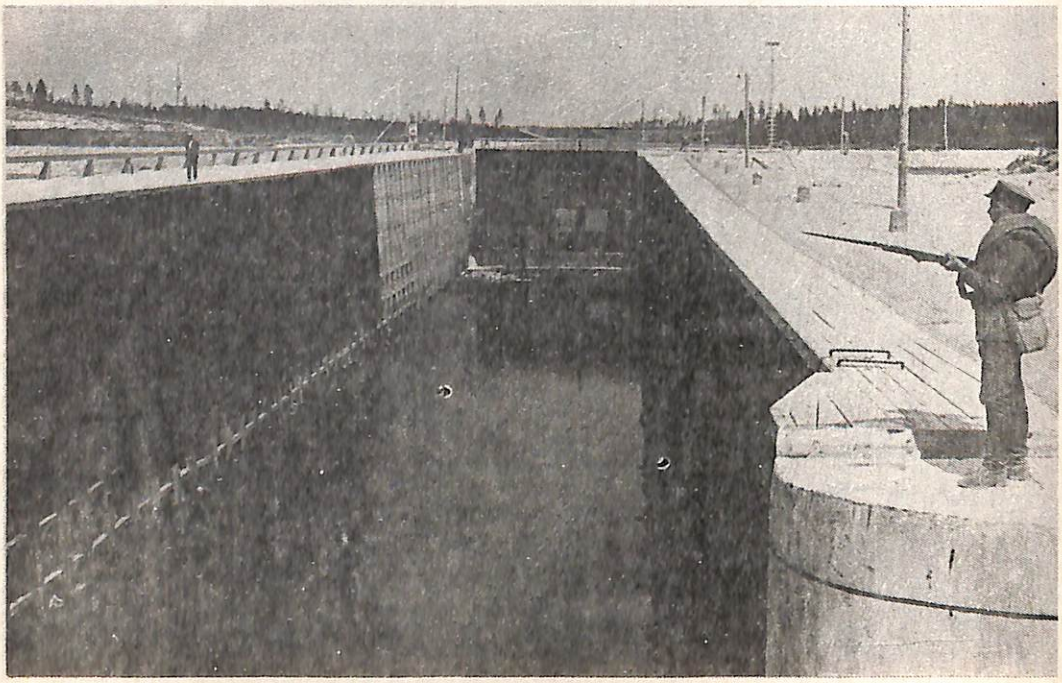


Вторая часть панорамы Надвоицкой плотины № 25

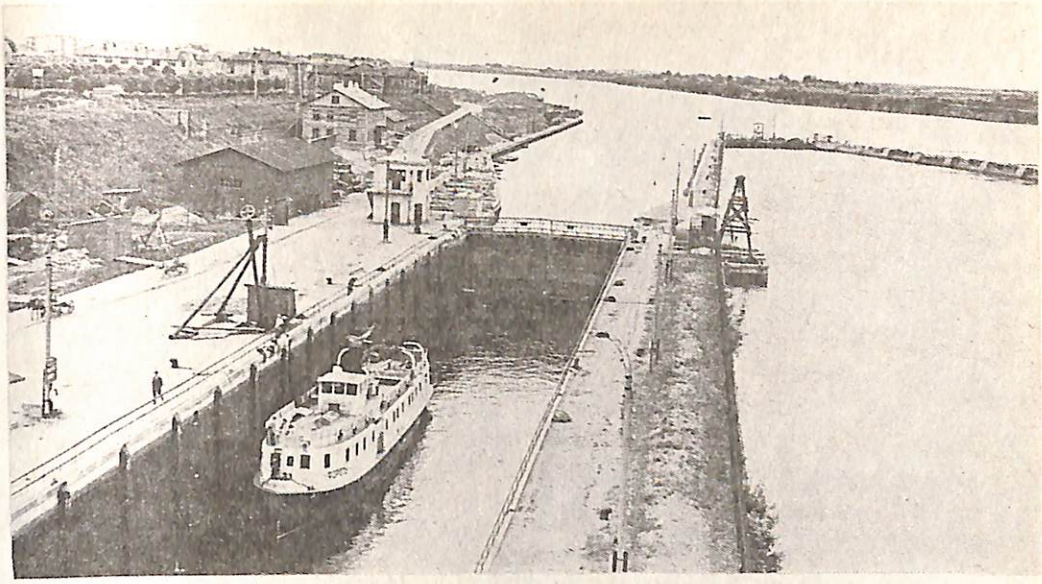
Начальник строительства Н. А. Френкель осматривает канал. 1933 г.

Сталин, Ворошилов, Киров на строительстве. 1933 г.

Шлюз Беломорско-Балтийского канала в день открытия. 1933 г.

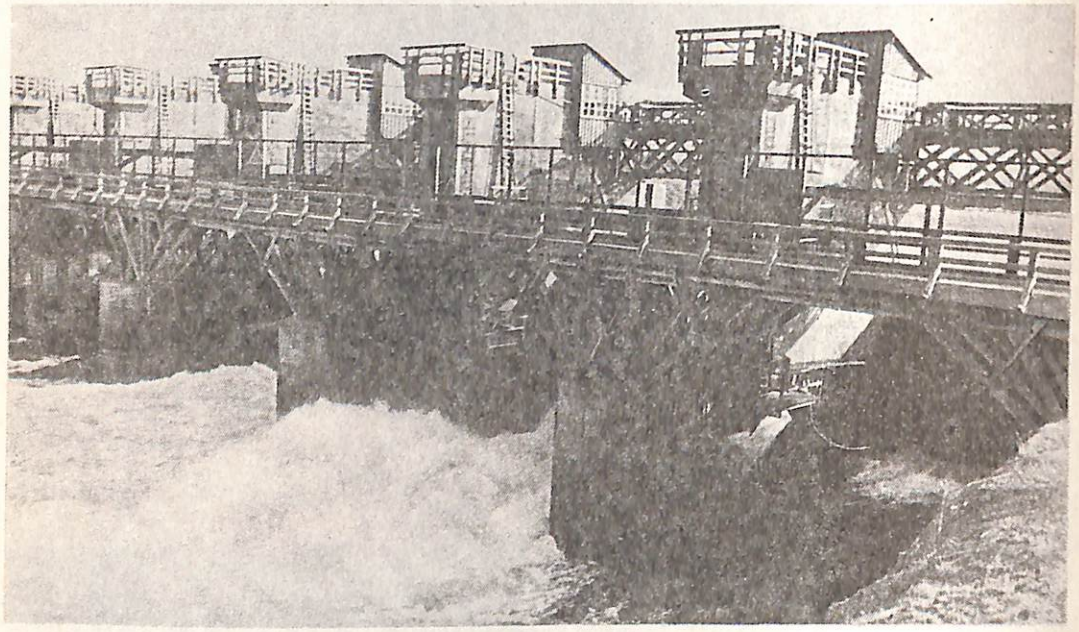


На страже канала. 1933 г.

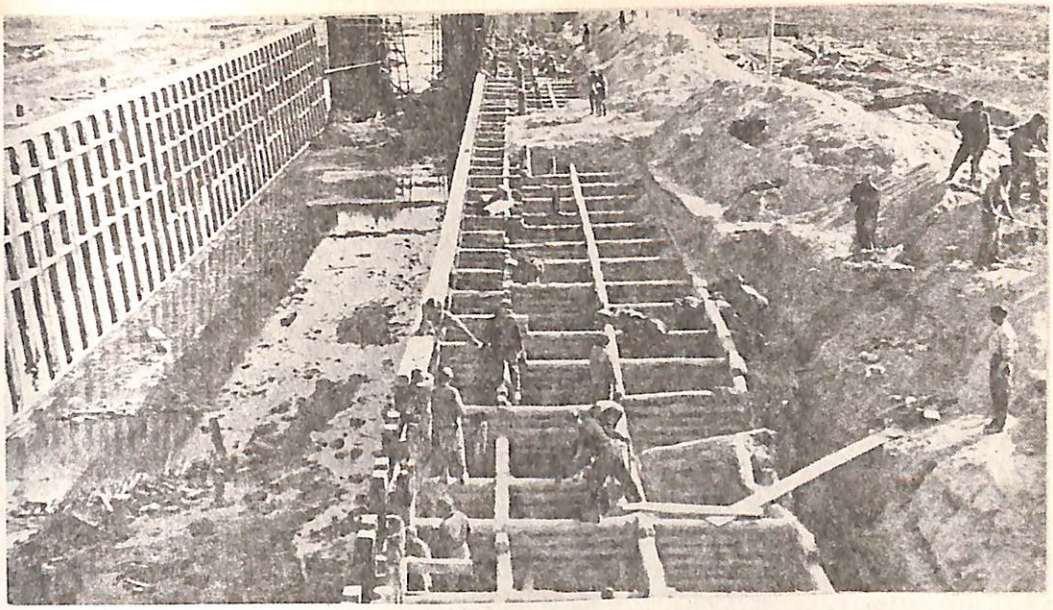


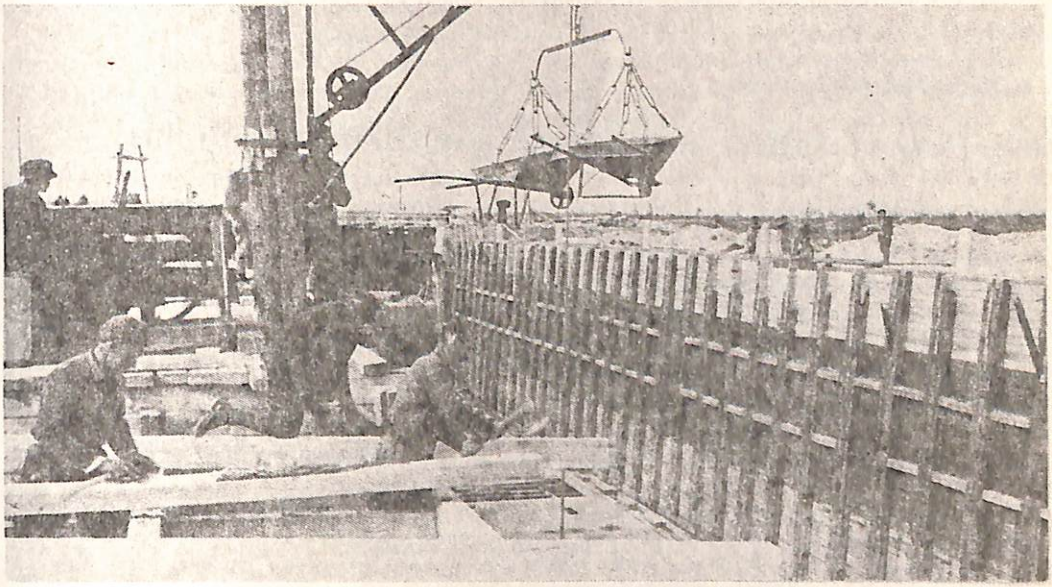
Судно в шлюзовой камере. 1935 г.

Вид Беломорско-Балтийского канала и проходящего по нему парохода. 1938 г.



Вид Надвоицкой плотины. 1938 г.





Работы по восстановлению разрушенных сооружений канала. 1946 г.