

РЕВОЛЮЦИОННЫЙ 1917-Й

Корниловщина

Смертельная угроза голода и холода сжималась на шее России. Обе столицы были на грани голода. В стране царили чудовищный топливный кризис и паралич железных дорог.

Рупор монархистов «Московские ведомости» (26 августа/8 сентября 1917 г.) в статье «Над бездной» панически восклицал: *«Последняя черта! Еще один шаг — даже не шаг, а одно только легкое движение — и мы все, вся Россия низвергнемся в бездну... Кто спасет нас?»*

Естественно, что в этих условиях народ стремительно левел, шел за теми политическими силами, которые боролись против войны, голода, разрухи. И впереди всех — большевики. Все больше рабочих, солдат и беднейших крестьян осознавали неразрывность своих интересов с партией Ленина. Это были вынуждены признать даже ее политические враги.

Из газеты московских промышленников «Утро России» от 20 августа/2 сентября 1917 г.: *«Над большевиками, еще недавно «униженными и оскорбленными» как будто восходит звезда исторического «успеха». Армия их сторонников растет в числе, и вино восстания вот-вот снова ударит им в голову. 400 000 рабочих «голосовали» за них своей стачкой-протестом».*

Страшась народного восстания, силы контрреволю-

ции решили отдать власть диктатору. И Корнилов начал действовать... Чувствуя себя хозяином положения и ощущая поддержку реакционных сил и политиков, Корнилов решил, что обойдется без всякой «социалистической сволочи» и 26 августа/8 сентября в ультимативной форме предложил Керенскому уйти в отставку. Всю полноту гражданской власти генерал брал на себя.

Керенский оказался в тяжелом положении. Разожженный им пожар контрреволюции грозил уже ему самому. Он сместил Корнилова с поста главнокомандующего.

«Речь» от 29 августа/11 сентября 1917 г.: *«Никогда Россия не стояла перед таким ужасом, который грозит ей сейчас... Газеты оповестили, что с юга и с севера на Петроград движутся полки — русские полки генерала Корнилова. Против них спешно принимаются меры обороны и готовятся к бою тоже русские полки Временного правительства. Это происходит в то время, когда на фронте грозит новый прорыв неприятеля, после которого опасность для жизненно важных центров страны может безмерно усилиться. При этом обе стороны совершенно искренне ут-*



верждают, что они заботятся только о благе и спасении гибнущей родины».

Напомним нынешним «знатокам» отечественной истории, возлагающим ответственность за начало Гражданской войны на большевиков, что именно царские генералы и буржуазия еще в 1917 г. готовы были утопить в крови собственный народ.

(Цитируется по: Локомотивы истории. Революционный 1917-й/ Костриков С.П., Кострикова Е.Г., М., 2017).

ИЗ ИСТОРИИ СТАНОВЛЕНИЯ СОВЕТСКОЙ МОСКВЫ

В Москве, молодой столице советского государства, проблема пассажирских перевозок стояла чрезвычайно остро. Массовое переселение трудящихся из окраинных барачных в реквизированные или «уплотненные» квартиры центра существенно удлинило их ежедневный путь к предприятиям, располагавшимся на окраинах города. В Москве появились новые учреждения с многочисленным штатом, куда направлялись со всей страны еще более многочисленные посетители. Городской транспорт не справлялся с дополнительными нагрузками, средств для его радикальной модернизации и наращивания мощностей не было.

В 1923 году наряду с возобновлением грузовых перевозок на Москве-реке открылась регулярная пассажирская линия «водного трамвая» Дорогомилово — завод АМО, которая частично облегчила ситуацию. Линию обслуживали легкие, с деревянными полукрытыми корпусами катеры. Плавание на маломощном транспортном средстве по реке, было, конечно, весьма длительным, но зато позволяло многим пассажирам получать положительные эмоции, избавив от поездок по тесным, пыльным и раскаленным в летнее время улицам.

Популярность речного пассажирского транспорта быстро возрастала. Многие специалисты предлагали сделать «водные трамваи» круглогодичными, используя в межсезонье, а зимой пуская по льду аэросани. Сокращение продолжительности рабочего дня, развитие культурного досуга рабочих и служащих вызвали невиданный прежде спрос на речной транспорт. Отдельные теплоходы, а то и целые мини-караваны судов часто заказывались профсоюзными и партийно-комсомольскими организациями московских и пригородных предприятий для «культурно-массовых вылазок на природу»: на Воробьевы горы, в Коломенское, Беседы и т.п., для экскурсий или увеселительного катания через центр города.

В 1931 году Московско-Окское управление речного транспорта располагало для внутригородских перевозок 17 катерами общей мощностью 850 лошадиных сил, способными перевести одновременно 1275 пассажиров. Год спустя эта флотилия увеличилась до 28 катеров. В городе и ближайших предместьях на реке действовало 18 причалов, включая 11 благоустроенных: с навесами, буфетами, залами ожидания. С началом навигации буксиры расставляли их в определенных местах по берегам, а осенью уводили для зимовки в Кожуховскую и Кунцевскую «гавани».

Для кардинального улучшения водных перевозок в 1933 году было образовано Московское речное пароходство, получившее 74 катера (общей сложностью на 6460 мест), пять пароходов и шесть теплоходов.

Водный транспорт

Наряду с внутригородскими, открылись регулярные пригородные линии.

Однако главной проблемой судоходства оставалось катастрофическое обмеление Москвы-реки. Исправить положение могло лишь соединение ее каналом с гораздо более многоводными верховьями Волги. Для этого при Моссовете в сентябре 1931 года было создано Управление строительства канала. С 1932 года проектирование и сооружение канала перепоручили Народному комиссариату внутренних дел, на будущую трассу перебросили бригады и специалистов с как раз завершавшегося тогда строительством Беломорско-Балтийского водного пути.



Всего потребовалось возвести 11 плотин, 11 шлюзов, восемь гидроэлектростанций суммарной мощностью 65 МВт, пять мощных насосных станций, три порта, восемь капитальных причалов, 19 шоссежных и железнодорожных мостов, 406 километров линий электропередачи различного напряжения. Были выполнены земляные работы объемом 154 миллиона кубометров, уложено 2,9 миллиона кубометров бетона, смонтировано 37,5 тысячи тонн металлоконструкций. При их сооружении широко применялась современная техника: 171 экскаватор, 191 гидромонитор, 123 паровоза, 11 мотовозов, 2113 вагонов и платформ широкой колеи, 4320 узкоколейных вагонеток, 3050 грузовых автомобилей и многое другое.

Активно готовились принять волжскую воду и в самой Москве. Речные набережные наращивались с учетом будущего наполнения русла и укреплялись долговечными материалами: гранитом, мрамором, железобетоном. Новые мосты строились под более высокий уровень воды и прохождение судов со значительным увеличенными габаритами. Непременными атрибутами почти всех новых мостов стали путепрово-

ды над прилегающими набережными, позволившие организовать на них безостановочное движение наземного транспорта. Мосты, набережные, лестничные сходы к причалам проектировались в едином архитектурном стиле, богато украшались литыми чугунными парапетами и скульптурой. Канал Москва—Волга явился испытательным полигоном для многих новшеств в истории отечественных гидростроительства и водного транспорта.

Вода к шлюзам впервые подавалась электрифицированными насосными станциями. Верхние ворота шлюзов были выполнены не традиционно-распашными, а с-

На будущем берегу не заполненного еще водой Химкинского водохранилища вырос первый в стране Речной вокзал с «железнодорожной» технологией обслуживания пассажиров: предварительными и «суточными» билетными кассами, камерой хранения, багажным отделением, комфортабельными залами ожидания, собственной службой быта, «комнатами матери и ребенка», тенистым парком. Здание имело внешнее сходство с элегантно многопалубным теплоходом, а на шпигеле «главной мачты» поместили пятиконечную звезду, ранее находившуюся на Спасской башне Кремля. Симметрично устроенные в колоннадах по торцам вокзала фонтаны обозначили тогда уже планировавшуюся роль Москвы как «порта пяти морей». Портик главного входа украсили медальоны с изображениями как имевшихся, так и еще только проектировавшихся столичных достопримечательностей, включая грандиозный Дворец Советов по проекту Б.М. Иофана.

Одновременно создавался флот, соответствующий передовой во всех отношениях водной магистрали.

1 мая 1937 года, спустя всего четыре года с момента начала строительства канала, над праздничной Красной площадью раздался мощный гудок: флагманский теплоход «Иосиф Сталин» первым прибыл с Волги в Москву по новой водной магистрали! На следующий день теплоходы «Сталин» и 300-местный «Леваневский» уже катали всех желающих по каналу, официальное открытие которого состоялось 15 июля того же года.

В числе первых грузовых судов новый Северный порт на Химкинском водохранилище вскоре принял баржу с новейшими образцами одно- и двухэтажных английских троллейбусов. К одному из причалов протянули с Ленинградского шоссе временную контактную сеть, и машины своим ходом двинулись к месту будущей эксплуатации — в 1-й троллейбусный парк.

К навигации 1941 года на еще несудоходной Яузе полным ходом возводились новые высокие стенки набережных, а в Сыромятниках — водоподъемная плотина с небольшим двухниточным шлюзом. Вся страна любовалась новинками московского речного транспорта в популярной кинокомедии «Волга-Волга», а сотни москвичей с удовольствием проводили выходные, отпуска и торжества на борту теплоходов, курсировавших, впрочем, лишь до Калинина, поскольку далее требовалась масштабная реконструкция уже самой Волги со строительством дополнительных гидроузлов.

На фото: Празднование 1 мая 1938 года. Волжская флотилия у стен Кремля

ментными. Ивановская ГЭС первой в стране применила открытое расположение турбин без дорогостоящего возведения машинного зала.

Наконец, канал впервые в СССР был полностью электрифицирован для прохода судов: огни плавучих бакенов, береговых перевальных знаков, маяков, пристаней подключались к централизованным электросетям либо питались аккумуляторными батареями с автоматическим включением—отключением посредством встроенных фотоэлементов; прохождение судов через шлюзы регулировалось светофорами. Все это позволяло уверенно и безаварийно пользоваться каналом в любое время суток, в тумане и прочих условиях недостаточной видимости.

Канал, проходящий по местности с невыразительным равнинным ландшафтом, нуждался в архитектурном оформлении, выбрать окончательный вариант которого удалось буквально за считанные месяцы до открытия первой навигации. В итоге северное Подмосковье украсил грандиозный архитектурный ансамбль классических очертаний.