

ИЗ ИСТОРИИ КРАСНОЙ МОСКВЫ



Первая попытка возрождения московского автобуса при советской власти была предпринята уже в апреле 1922 года. Всероссийское товарищество образовательных производственных ассоциаций допризывников (ВТОПАС) приобрело одну иностранную машину для тренировок будущих военных водителей на оживленных московских улицах, одновременно пополняя свой бюджет выручкой от перевозки пассажиров. Автобус курсировал по расписанию между Охотным Рядом и Девичьим Подем.

В том же 1922 году французский инженер Поль Сико выступил с комплексным проектом автомобилизации Москвы, включавшим, наряду с автобусными, таксомоторные и грузовые перевозки, механизированную уборку улиц и вывоз мусора. Производство машин по иностранным лицензиям намечалось организовать на заводах в Ярославле и Рыбинске.

Однако Московскому Совету, финансировавшему командировки своих специалистов в крупнейшие города мира для ознакомления с передовым опытом, больше понравилась идея организации автобусных сообщений в британской столице. Вскоре английской фирме «Лейланд» была заказана крупная партия однотипных машин со

всем необходимым гаражным оборудованием в комплекте с запчастями. (Впоследствии выяснилось, что «Лейланд» вышел из затяжного кризиса, вызванного Первой мировой войной, во многом благодаря московскому заказу 1920-х годов: деньги поступили в срок, а дальнейшая успешная работа автобусов в трудных условиях нашей страны оказалась лучшей рекламой.)

Первые «Лейланды», в которых место водителя располагалось по-английски — справа, а пассажирские двери были устроены для отечественного правостороннего движения, начали прибывать в мае 1924 года. Под их размещение приспособили один из лучших городских гаражей на углу Большой Дмитровки и Георгиевского переулка. С установлением жаркой погоды от Краснопресненской заставы в Серебряный Бор начали регулярно курсировать наскоро оборудованные сиденьями, тентами и лесенками для пассажиров грузовые автомобили «Бюссинг» и «Фиат».

8 августа 1924 года после подготовки достаточного числа водителей и налажки оборудования первые семь «Лейландов», вмещавших по 29 пассажиров и развивавших скорость до 35 километров в час, вышли на первый внутригородской маршрут: Каланчевская площадь — Орликов пе-

Городской транспорт

реул — Мясницкая — Сретенский бульвар — Большая Лубянка — Кузнецкий мост — Охотный Ряд — Тверская — Белорусско-Балтийский вокзал. Еще один автобус оставался в резерве.

Некоторая замысловатость маршрута была обоснована необходимостью обогнуть наиболее чреватые заторами трамвайные узлы, сделал автобус весьма удобным средством передвижения для тех, кто стремился быстрее добраться до центра. Автобусные остановки обозначались изысканными столбиками с белым флажком и миниатюрной моделью «Лейланда» на верхушке. Если из уже заполненной машины на очередной остановке никто не желал выходить, водитель проезжал мимо столбика, не замедляя ход, а если желающих войти было больше, чем свободных мест, кондуктор зычно выкрикивал ставшую привычной для пассажиров московского автобуса фразу: «Оста-а-а-немся, граждане!» и пытался закрыть двери. Бывало, что полугустые автобусы проскакивали многолюдные

остановки, поэтому пришлось ввести «летучих кондукторов» в штатском, проводивших внезапные проверки на линии.

1925 год ознаменовался выпуском первого отечественного автобуса. Тогда же для постепенно растущего парка «Лейландов» переоборудовали бывшие склады на Большой Ордынке, 40, окончательно уничтоженные пожаром только в середине 90-х годов. 21 июня того же года на московских улицах впервые появились муниципальные таксомоторы — 15 угловатых легковых автомобилей французской фирмы «Рено» со «счетчиками»-таксометрами в громоздких деревянных ящиках возле сиденья водителя. Первый таксопарк размещался в наспех приспособленных сараях между Орликовым переулком и Домниковкой, рядом с Каланчевской площадью, где открылась «биржа такси». Причем прием заказов на машины осуществлялся и по телефону.

Работавшие по твердому тарифу и под строгим муниципальным руководством таксомо-

торы оказались довольно привлекательными, несмотря на свою дороговизну. Так, дневная выручка одного легкового «Рено» вскоре сравнялась с показателями многоместного автобуса «Лейланд»! Первое время — в разгар НЭПа — московские таксисты испытывали здоровую конкуренцию со стороны частных компаний и отдельных лиц, предлагавших так называемый «прокат авто с шоферами», причем эти машины, как правило, были весьма старыми и ненадежными (вспомним Адама Козлевича с его «Антилопой Гну»). К тому же в массовом сознании «прокат» пользовался дурной репутацией атрибутом «шикарной жизни» спекулянтов, жуликов и проституток, тогда как «наше советское такси» воспринималось как одно из бесспорных достижений новой жизни. Ну а провинциальную публику, еще не доверявшую автомобилям, у вокзалов продолжали звать многочисленные извозчики, все чаще объединявшиеся в артели и кооперативы.

ДОНБАСС, МЫ РЯДОМ!

Спасибо за помощь!

Очередную рабочую поездку в Донецкую Народную Республику совершил первый заместитель Председателя ЦС СКП-КПСС, депутат Госдумы Казбек Тайсаев.

Поводом для визита в ДНР стал подарок его жителям картины известного российского журналиста и режиссера Алексея Пиманова «Крым». Инициаторами дарения и демонстрации кинофильма «Крым» в ДНР выступили лидер КПРФ Геннадий Зюганов, Народный артист СССР, депутат Госдумы Иосиф Кобзон и известный российский кинорежиссер, член фракции КПРФ в Госдуме Владимир Бортко.

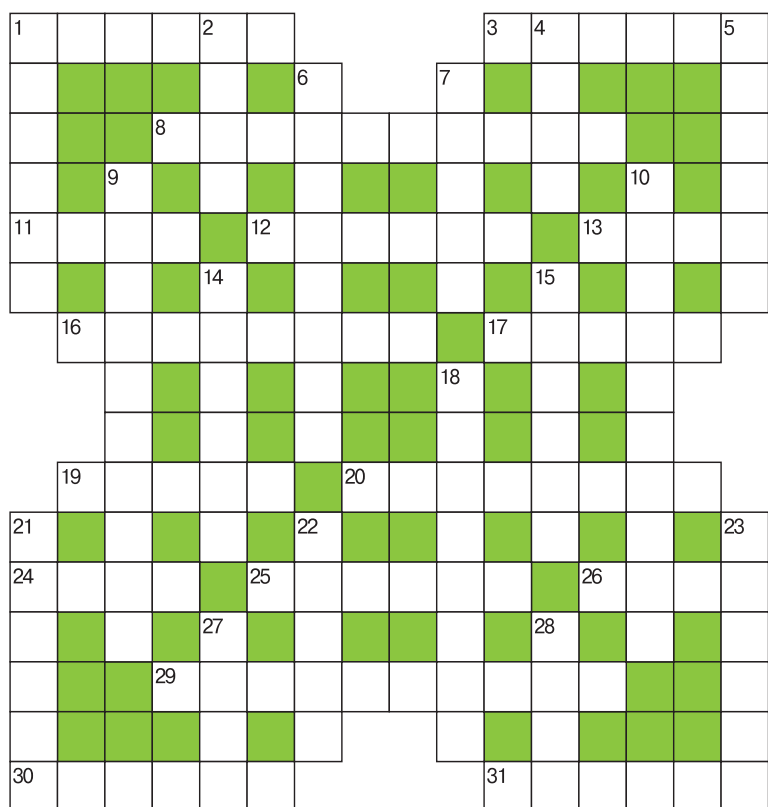
На премьеру фильма, которая состоялась 30 сентября в столичном кинотеатре «Звездочка», собралось около 250 зрителей, среди которых

были и депутаты Народного Совета ДНР. Картина демонстрировалась в столичном кинотеатре «Звездочка» еще в течение недели.

Однако посещение премьеры кинофильма «Крым» было лишь одним из пунктов программы пребывания в ДНР представителей КПРФ. «Были мы и на передовой, где вручили наши награды особо отличившимся ополченцам, — рассказал Казбек Тайсаев. — Немало теплых слов прозвучало из их уст в адрес КПРФ за помощь, которую оказывает народу молодой республики наша партия. Затем посетили предприятие, где были восстановлены боевые машины реактивной артиллерии «Катюша» и военные автомобили времен Великой Отечественной войны, встретились также с главой ДНР А.В. Захарченко, с которым нас связывает давняя дружба.

Завершилось пребывание в ДНР рабочей группы КПРФ посещением юбилейного концерта народного артиста СССР Иосифа Кобзона.

КРОССВОРД ОТ СВИТАШЕВА



По горизонтали: 1. Разговорное название озера, ставшего «дорогой жизни» в осажденном Ленинграде. 3. Курительная принадлежность Иосифа Сталина. 8. Советский научно-популярный иллюстрированный детский и юношеский журнал «Юный ...» 11. У его высоких берегов часовые Родины стоят. 12. Город в Ленинградской области с Домом-музеем В.И.Ленина. 13. Город воинской славы в Ленинградской области. 16. Каждый из тех, кто осваивал не паханые земли Казахстана. 17. Какой пистолет подарили Вл. Маяковскому рабочие из Чикаго? 19. Место, куда пускали вражеские поезда советские партизаны. 20. Рабочий-молотобоец, организатор отрядов Красной гвардии вагоноремонтных мастерских в Москве. 24. Настоящее имя Демьяна Бедного. 25. Фильм второй из киноэпопеи «Освобождение». 26. «Пусть несется весть — / Будут степи цвести! / Партия велела — / Комсомол ответил: «...!» (песен.). 29. Герой Гражданской войны, участник революции 1905 года. 30. Лётчик-космонавт СССР, дважды Герой Советского Союза. 31. За этот роман Олесь Гончар в 1964 году получил Ленинскую премию.

По вертикали: 1. Улица в Москве с музеем «Подпольная типография 1905–1906 гг.». 2. Один из партийных псевдонимов Николая Баумана. 4. Сборник стихов Сергея Есенина «... Советская». 5. Имя французского писателя и профессионального лётчика Сент-Экзюпери. 6. Скульптура Ивана Шадра — «... — оружие пролетариата». 7. Произведение Юрия Бондарева, посвященное дочери Кате. 9. Кем был Аркадий Гайдар в партизанском отряде? 10. Творческое содружество советских художников. 14. Советский и российский поэт, награжденный орденами Октябрьской революции и Трудового Красного Знамени. 15. Актёр, создавший образ В.И. Ленина в фильме Юлия Карасика «Шестое июля». 18. Революционер, советский партийный и политический деятель. 21. Один из псевдонимов В.И.Ленина. 22. Немецкий писатель и режиссер, лауреат международной Ленинской премии «За укрепление мира между народами». 23. Скидка, предоставление преимуществ кому-либо. 27. Один из руководителей борьбы за советскую власть на Дальнем Востоке. 28. Советский военачальник, командарм 1-го ранга.

Ответы на кроссворд:

По горизонтали: 1. Ладора. 3. Трубка. 8. Натурлист. 11. Амур. 12. Выборг. 13. Луга. 16. Целинник. 17. «Ба-ба-ра». 19. Откос. 20. Войтович. 24. Ефим. 25. «Прощай, родина». 26. «Тронка». 29. Кукры-нцы. 30. Канюков. 31. Якир.

По вертикали: 1. Лесная. 2. Прач. 4. Русь. 5. Антуан. 6. Вулканик. 7. «Клара». 9. Пугачев. 10. Кукры-нцы. 14. Советский. 15. Есенин. 18. Бондарев. 21. Ленин. 22. Гейсман. 23. Скидка. 27. Буряк. 28. Блюхер.

ПРАВДА
МОСКВЫ

Учредитель: МОСКОВСКОЕ ГОРОДСКОЕ ОТДЕЛЕНИЕ политической партии «КОММУНИСТИЧЕСКАЯ ПАРТИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ». Тел. 8-495-318-51-73.

Главный редактор Ю.Б. Михайлова

Газета зарегистрирована в Управлении Федеральной службы по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций по Москве и Московской области.

Свидетельство о регистрации СМИ ПИ №ТУ 50-879 от 21 декабря 2010 г. Адрес редакции: 117452, г. Москва, Симферопольский бульвар, д. 24, корп. 3. Тел. 8-968-718-41-79.

Электронная почта: pravdamoskvy@mail.ru

www.moskprf.ru, www.pravdamoskvy.ru

Распространяется бесплатно, часть тиража — по подписке.

Подписной индекс 11950.

Авторы опубликованных материалов выражают в них собственную точку зрения. Рукописи не рецензируются и не возвращаются.

Отпечатано в ЗАО «ПК «Экстра М», 143400, Московская область, Красногорский р-н, п/о «Красногорск-5», а/м «Балтия», 23 км.

Тираж 15 000 экз. Заказ №17-10-00035

Подписано в печать 9 октября 2017 г. По графику: в 17.00. Фактически: в 17.00