

ИЗ ИСТОРИИ КРАСНОЙ МОСКВЫ

Транспорт любимого города



К десятилетию Октября 7 ноября 1927 года в Калитниках открылся новый Октябрьский трамвайный парк. На другом конце Москвы - Бахметьевской улице -развернулось возведение первого в СССР специализированного автобусного гаража. Созданные по проекту известного архитектора-конструктивиста Константина Мельникова «манеж» на 140 машин, ремонтные мастерские и административное здание составили весьма колоритный ансамбль.

Развитие московского автобуса позволило в августе 1929 года демонтировать трамвайные пути на оживленном, стесненном застройкой участке Тверской улицы между Триумфальной и Страстной площадями, а через год окончательно убрать трамвай с Красной площади. Курс на последовательную замену центральных участков трамвайной сети автобусными маршрутами одновременно с дальнейшим развитием трамвая на окраинах был всецело одобрен и рекомендован к повсеместному внедрению состоявшимся в Москве в марте 1930 года Третьим Всесоюзным трамвайным и автобусным съездом.

Это решение подтверждала и зарубежная практика: например, радиальные трамвайные маршруты в Вене и Риме к концу 1920-х годов стали заканчиваться пересадкой на кольцевые линии, охватившие освобожденные от путей центральные кварталы. Применительно к Москве решено было ограничиться Садовым кольцом, на котором планировалось уложить дополнительные пути для беспересадочного сообщения между радиусами и возможного пропуска «поездов-экспрессов».

Концентрация всех ресурсов в единых руках Советской власти способствовала оперативной реализации масштабных проектов. Так, первая очередь Московского метрополитена, о необходимости которой говорилось еще с 1880-х годов, была построена за четыре года, основательно разгрузив наземный транспорт.

15 июня 1931 года Объединенный Пленум Центрального Комитета и Центральной Контрольной Комиссии ВКП(б) принял резолюцию «О московском городском хозяйстве и о развитии городского хозяйства в СССР». В качестве первоочередных мер по улучшению транспортного обслуживания москвичей вполне обоснованно предусматривались форсированное строительство метрополитена, «глубокие вводы» в центр сходящихся к городу железных дорог и дальнейшее развитие трамвайного сообщения.

Развитие московского трамвая поначалу продолжалось высокими темпами. С Коломенского завода поступали моторные и прицепные четырехосные вагоны, строилась новая кольцевая линия, существовавшие пути и тяговые подстанции реконструировались с учетом гораздо более интенсивного движения. В связи с тем, что грузовые автомобили теперь директивно направлялись в основном для обслуживания разворачивающихся грандиозных строек, трамвайщикам пришлось вспомнить опыт гражданской войны, разворачивая наряду с пассажирскими и грузовые перевозки.

Грузовому трамваю довелось сыграть важную роль в строительстве первой очереди метрополитена, новых мостов и набережных к открытию канала Москва-Волга и других объектов. Для повышения пропускной способности и без того крайне перегруженных центральных узлов осуществлялась централизация, а затем и автоматизация стрелочных переводов. В темное время суток стрелочнику призвано было помочь обозначение



маршрутов сочетаниями из двух ярких цветных огней на головном вагоне. Эти заметные издалека сигналы, среди которых транспортникам предписывалось четко различать «синий», «голубой», «фиолетовый», «бесцветный» и «лунно-белый» (!) стали еще и своеобразным украшением тускло освещенных московских улиц 30-х годов.

Однако «остаточное» финансирование трамвайщиков не позволяло приступить к строительству ранее намеченной протяженной линии до Кунцева, а укладка путей на Камер-Коллежском Валу ограничилась лишь теми участками, где не требовалось возводить дорогостоящие мосты и путепроводы.

Сложившееся положение вещей возродило общественный интерес к «безрельсовому трамваю», как называли тогда в СССР троллейбус, довольно распрост-

раненный за рубежом. В 1932 году эту транспортную новинку предложили пустить вместо запроектированного ранее трамвая от Киевского вокзала в Кунцево. Однако на трассе отсутствовали подходящие источники энергопитания, к тому же многим специалистам хотелось для начала испытать троллейбус параллельно одному из уже действовавших трамвайных маршрутов. Окончательный выбор поэтому был сделан в пользу отрезка Ленинградского шоссе между Белорусским вокзалом и Всехсвятским переулком, где еще с 1929 года действовала мощная тяговая подстанция.

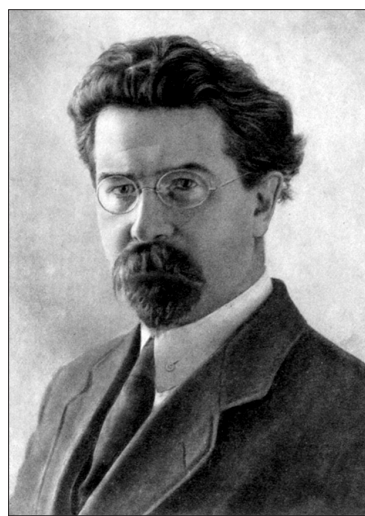
Летом 1933 года по выбранной трассе развернулся монтаж двухпроводной контактной сети, тогда как сами троллейбусы изготавливались совместными усилиями Ярославского и московских заводов: автозавода имени Сталина (ЗИС), «Динамо», СВАЗа и Автомобильного ремонтно-кузовного завода (АРЕМЗ) под общим руководством Научно-исследовательского автогакторного института (НАТИ). В начале ноября 1933 года был совершен пробный рейс по всей трассе, причем в салоне занимали места партийные и хозяйственные руководители города во главе с Н.С. Хрущевым, тогда первым секретарем Московского городского комитета ВКП(б). А 15 ноября 1933 года первый троллейбусный маршрут в стране уже принял обычных пассажиров.

В январе первая троллейбусная линия получила продолжение до центральной площади Революции. Серийное производство троллейбусов, получивших в духе того времени официальную марку «ЛК» (Лазарь Каганович), освоил СВАЗ. Четвертый Всесоюзный трамвайный съезд,

проходивший в мае 1934 года в Ленинграде, рекомендовал широкое внедрение троллейбуса как альтернативы уже не только автобусу, но и трамваю, особенно в стесненных центральных кварталах крупнейших городов.

10 декабря того же года троллейбусы заменили трамвай на всем протяжении радиальной магистрали Воздвиженка-Арбат. Для размещения подвижного состава был построен 1-й троллейбусный парк. Новые бесшумные, «экологически чистые», как сказали бы теперь, и притом довольно вместительные машины особенно полюбили москвичам по сравнению с далекими от совершенства автобусами и устаревшими трамваями.

На фото:
Трамвай на Красной площади;
Один из первых троллейбусов на улицах Москвы



Руководители Советской Москвы

У истоков формирования Совета рабочих депутатов Москвы стоял профессиональный революционер **Лев Михайлович Хинчук**. Он возглавил его сразу же после Февральской революции 1917 года. В сентябре 1917 года в Совете рабочих депутатов разгорелся спор о захвате власти и ее дальнейшей организации в Москве. Мнения разделились. Хинчук присоединился к меньшевикам, выступавшим против вооруженного восстания, и был вынужден оставить пост председателя.

5 ноября председателем Президиума исполкома Совета рабочих депутатов был избран один из лидеров большевиков - **Виктор Павлович Ногин** - член партии с 1898 года, агент «Искры», революционер, прошедший царские тюрьмы и ссылки. Одновременно он являлся членом Московского военно-революционного комитета. Уже в ходе подготовки и проведения самого восстания Ногин занял весьма осторожную позицию. Он организовал переговоры и с Комитетом общественной безопасности, созданным Временным Правительством, и с командованием Московского военного округа, стремясь обеспечить бескровный переход власти к большевикам. Исполнял он для этой цели Городскую и районные думы, пользующиеся уважением у местных жителей.

После победы Октябрьской революции в Петрограде Ногин был назначен наркомом торговли и промышленности и вошел в состав Первого советского Правительства. Однако понимая невозможность бескровного перехода в Москве власти к большевикам, он в начале ноября 1917 года поддержал резолюцию Вижеля (профсоюза железнодорожников) о создании коалиционного правительства с другими социалистическими партиями. Однако ЦК РКП(б) категорически отверг соглашение с правыми эсерами и меньшевиками на основе создания «однородного социалистического правительства».

В знак протеста группа большевиков, в которую входил Ногин, вышла из ЦК, затем он вместе с четырьмя другими наркомками вышел из состава Совета народных комиссаров РСФСР. В дальнейшем Ногин

признал ошибочность своих действий.

Одним из важнейших условий решающего влияния партии на содержание и функционирование всех советских органов, по мнению В.И. Ленина, являлись подбор, расстановка и воспитание кадров. «Политика ведется через людей, - говорил он». Первоначально на пост председателя Президиума Совета от фракции большевиков были рекомендованы А.И. Рыков и В.П. Ногин, но против этих кандидатур высказалась значительная часть участников заседания Московского коми-

тета РСДРП(б), которое прошло 13 ноября 1917 года.

Ногин был назначен на пост комиссара труда г. Москвы. С 1918 года он занимал пост заместителя народного комиссара труда. Был членом Президиума ВСНХ. В 1922 году возглавил правление Всероссийского текстильного синдиката. Умер в 1924 году в возрасте сорока шести лет. Похоронен у Кремлевской стены.

Партия и Советское государство высоко оценили деятельность В.П. Ногина на хозяйственной работе. Его именем была названа площадь в центре Москвы. (Теперь одна часть ее называется Славянской, другая носит имя «Варварские ворота»). Была также станция метрополитена «Площадь Ногина» - в 1990 году, еще в советское время, рвавшиеся к власти «демократы» лишили ее этого наименования, и станция стала называться «Китай-город».

(Продолжение следует)

Памятник В.П. Ногину на ст. метро «Китай-город»

