

ИЗ ИСТОРИИ КРАСНОЙ МОСКВЫ

Руководители
Советской
Столицы

Трудности, с которыми столкнулись большевики при организации власти в городе, требовали назначения на пост председателя Совета рабочих депутатов сторонника решительных действий, неуклонно следовавшего большевистской дисциплине. Поэтому выбор и пал на члена редколлегии «Известий Московского совета рабочих депутатов» Михаила Николаевича Покровского (14 ноября 1917 года – 29 марта 1918 года)

В дни октябрьско-ноябрьских боев в Москве он выступал противником всяких переговоров и настаивал на безапелляционном переходе власти в руки большевиков. На время его руководства пришлось решение вопроса об организации власти в городе. Выполняя решения партии и правительства, он начал национализацию крупных промышленных предприятий Москвы, которые были переданы в ведение Моссовета.

11 марта 1918 года Покровский встречал правительственный поезд из Петрограда. При нем Москва стала столицей РСФСР.

Значительную поддержку оказал Михаил Покровский В.И. Ленину в борьбе с противниками заключения Брестского мирного договора. Участвуя в переговорах с немецкой делегацией в Брест-Литовске, он решительно выступал против Л. Троцкого, который настаивал на том, что правительство из войны не выходит, армию демобилизует, но мира не подписывает. 5 марта 1918 года М.Н. Покровский сделал доклад на Московской партийной конференции, в котором утверждал, что революция погибнет в случае заключения мира, но также призвал к устранению раскола. Позиция Покровского была отвергнута большинством делегатов конференции, поддержавшим ленинские предложения.

В марте 1918 года в связи с созданием Совета народных комиссаров Москвы и Московской области был освобожден от должности председателя Моссовета и назначен председателем Совета народных комиссаров Москвы и Московской области.

С мая 1918 года до конца жизни — заместитель наркома просвещения РСФСР. В Совнарком Покровский отвечал за сферу науки и высшего образования.

Михаил Покровский неоднократно представлял советскую науку на международных конгрессах и конференциях историков. Был в числе выдвинутых в 1928 году первых десяти кандидатов партийного списка в действительные члены АН СССР.

Транспорт любимого города

Растущие в Москве транспортные потоки все более нуждались в адекватных средствах регулирования. С начала 1920-х годов на наиболее оживленных перекрестках начали постоянно дежурить «милиционеры-регуляторы». Однако их ярко-красные жезлы не были видны на большом расстоянии. Чтобы сделать сигналы «регуляторов» более заметными, с 1924 года начали использовать миниатюрное подобие железнодорожного семафора: посередине перекрестка устанавливалась металлическая мачта с поворачивавшимися «крыльями», которые перекрывали или разрешали движение в том или ином направлении.



● Светофор на Арбате.

Гораздо более удобной оказалась электрическая светофорная сигнализация, впервые установленная в декабре 1930 года на перекрестке Петровки и Кузнецкого Моста. Светофор в массивном, украшенном орнаментами корпусе из литого чугуна был подвешен на цепях высоко над центром перекрестка. Два года спустя в Москве было уже 80 светофоров, причем сигналы располагались в порядке, обратном нынешнему (красный — внизу, зеленый — сверху), и переключались сотрудником милиции с вынесенного на тротуар пульта.

В 1933–1935 годы на перекрестках Тверской улицы были испытаны оригинальные стрелочные светофоры немецкого производства. Они напоминали уличные электрические часы, единственная стрелка которых перемещалась по «циферблату», разделенному на красный, желтый и зеленый сектора. Подъезжая к перекрестку, водитель мог издали прикинуть, как сменится сигнал, и не снижать скорость, задерживая движение. Однако показание «цветастых часов» вводило водителей в заблуждение: после нескольких дорожных инцидентов стрелочные светофоры исчезли с улиц столицы. Зато обычные стали неотъемлемой частью уличного пейзажа, так же, как и дорожные знаки, официально утвержденные СНК СССР в 1935 году.

Кое-где безопасность движения обеспечивалась за счет возвышавшихся над проезжей частью «островков спасения» (ныне «островки безопасности») для пешеходов и милиционеров-«регуляторов», а также низких посадочных платформ на трамвайных остановках, именовавшихся «рефьюжи» (от французского «убежище, пристанище»). Однако в снежные зимы при несовершенной уборочной технике эти искусственные возвышения многократно увеличивали для пешеходов риск оказаться под колесами трамвая или автобуса. Поэтому дальнейшего развития «малые формы» не получили.

Долгожданный ввод в эксплуатацию 15 мая 1935 года первой очереди метрополитена заметно облегчил транспортную ситуацию в центре столицы. Генеральный план реконструкции Москвы предусматривал сохранение и некоторое развитие трамвайного движения лишь на густонаселенных окраинах, тогда как центр города и важнейшие радиальные магистрали должны были обслуживаться троллейбусами. Однако в перспективе в сочетании с метрополитеном, а в отдаленных и пригородных направлениях — автобусами.

Руководство столицы начало демонтаж вдруг оказавшихся «излишними» или «малодеятельными» запасных и обгонных трамвайных путей, оборотных петель и стрелочных переводов.

К 1936 году СВАЗу удалось довольно точно воспроизвести подлинную транспортную сенсацию того времени — разработанный в США обтекаемый скоростной трамвайный вагон «РСС». Его пока-

зательные испытания на проходивших через центр маршрутах не помогли, однако, преодолеть сложившееся негативное отношение к трамваю. Вместо действительно загромождавших улицы, подлежащих скорой замене метрополитеном центральных узлов, в числе первых начали разбирать почти идеально подходящую для организации скоростного движения линию «Б» по Садовому кольцу. Взамен любимого москвичам кольцевого маршрута удалось организовать только редкие рейсы маломестительных автобусов ЗиС-8 и впервые созданного в

Москве «маршрутного такси» на базе появившихся в 1936 году добротных легковых автомобилей марки М-1 (знаменитых «эмок»). Вследствие начавшегося строительства новых мостов и набережных к открытию канала Москва–Волга оказался разорванным и кольцевой маршрут «А»: его также лишь в малой степени заменили «маршрутки». Полное снятие в сентябре 1936 года трамвая с радиальной магистрали — улица Дзержинского — Сретенка — 1-я Мещанская — также не было компенсировано наземным транспортом.

Откликаясь на жалобы москвичей, Научно-исследовательский институт городского движения (НИИГД) предложил оснастить заменявшие трамвай автобусы пассажирскими прицепами. Однако управлять автопоездами было крайне тяжело: не рассчитанные изначально на работу с прицепами автобусы потребляли много горючего и быстро выходили из строя.

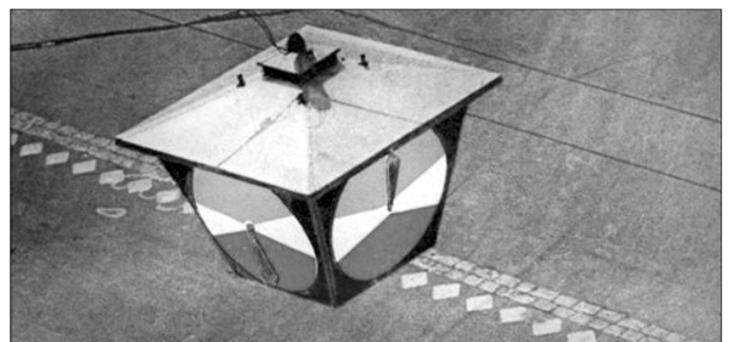
Л.М. Каганович, в 1935 году возглавивший Народный комиссариат путей сообщения, рекомендовал обратиться к британскому опыту, изготовив для оживленных маршрутов двухэтажный подвижной состав. Летом 1937 года в столицу по воде прибыл образец двухэтажного троллейбуса «Инглиш Электрик», а уже 22 июня 1938 года, в день выборов в Верховный Совет РСФСР, началась пробная эксплуатация его отечественного аналога, созданного на Ярославском автозаводе. До начала Великой Отечественной войны было изготовлено 10 таких машин, причем конструкция постепенно совершенствовалась. Экзотического вида «двухэтажники» требовали повышенной подвески контактных проводов над дорогой, отчего эксплуатировались лишь на отдельных маршрутах.

Апофеозом предвоенного «наступления на трамвай» явилось завершение в марте 1937 года переоборудование трамвайного депо имени Н.Э. Баумана во Второй троллейбусный парк. Для грузового трамвая, по-прежнему игравшего важную роль в жизни города, намечалось возвести новое депо у Нижних Котлов. Это позволило бы принимать грузы как с поездов Окружной железной дороги, так и с пристаней на близлежащей Москве-реке.

Однако перед войной «ликвидаторство» трамвайной сети было приостановлено. Там, где в 1935–1937 годы трамвайные пути не разбирались, а были «похоронены» под слоем асфальта,



● Второй светофор, установленный в Москве - на углу Кузнецкого и Неглинки, 1931 год.



● Первые московские светофоры мало походили на современные и напоминали часы.

было отчасти возобновлено движение. Многочисленным жителям Сретенки и 1-й Мещанской, лишенных в 1936 году трамвая, обещали проложить новую линию от Бульварного кольца до Безбожного переулка по Костянскому, 1-му Коптевскому и Астраханскому переулкам. В Сокольниках к 1940 году открылся новый кольцевой маршрут «СК» — «Сокольнический кольцевой».

Если в 1918 году в Москве трамвай обеспечивал практически весь объем внутригородских пассажирских перевозок общественным транспортом, то к 1940 году его доля снизилась до 69,8%; 8,3 % перевозок приходилось на автобусы; 7,6 % — на троллейбус, остальные 14,3 % — на метрополитен. В городе действовали также 3245 легковых таксомоторов, включая 55 респектабельных многоместных лимузинов ЗиС-101. Последние, появившиеся в конце 1939 года, стали использоваться в качестве маршрутного такси, линии которого протянулись к Ногинску, Подольску и другим городам Московской области. Конкуренция же таксомоторам практически исчезла: вос-

петые Леонидом Утесовым извозчики чувствовали себя все неувереннее среди растущих автотранспортных потоков и к 1940 году в Москве почти не появлялись, хотя для грузовых перевозок конная тяга продолжала использоваться еще достаточно широко.

В марте 1941 года на Дангауровке был торжественно открыт новый автобусный парк на 200 машин. Становившаяся все более реальной угроза войны заставила предусмотреть в его проекте возможность оперативного переоборудования для военных нужд.



● Двухэтажный троллейбус в Москве.