

ИЗ ИСТОРИИ КРАСНОЙ МОСКВЫ

Городской транспорт

Отмена частного землевладения сулила заманчивые перспективы реконструкции города по единому, научно обоснованному плану.

В 1918 году профессор архитектуры Б.В. Сакулин выдвинул один из планов реконструкции Москвы «как города будущего», согласно которому она должна была развиваться в тесной взаимосвязи с окружающим ее регионом. Значительно разраставшиеся и создававшиеся заново подмосковные города намечалось связать с центром при помощи железнодорожного транспорта, включая вновь сооружаемые и электрифицируемые линии.

Равноудаленные от Москвы города планировалось связать «электрифицированными шоссе», то есть безрельсовыми дорогами с усовершенствованным покрытием и движением только появившихся за рубежом троллейбусов. По аналогии с речным транспортом предполагалось использовать сравнительно малое количество машин-буксиров, тянущих за собой вереницы обычных крестьянских телег, а в зимнюю пору — саней.

Реальная ситуация, однако, никак не способствовала осуществлению смелых планов. Годы войны привели к полному разрушению транспортных связей. 21 августа 1918 года были официально законсервированы «ввиду отсутствия сил и средств» Золоторожский и Рязанский трамвайные парки. Последовательно сокращалось число маршрутов и вагонов на улицах. 12 февраля 1919 года пассажирское движение по Москве прекратилось вовсе: трамвайных поездов едва хватало на грузовые, санитарные, почтовые перевозки, объем которых возрастал пропорционально падежу и мобилизации лошадей. 26 апреля 1919 года несколько пассажирских маршрутов открылось было вновь, чтобы уже к 12 ноября прекратить свое существование.

Следующая попытка возродить массовый транспорт продолжалась с 20 апреля по 17 сентября 1920 года; с 1 декабря того же года были организованы «спецрейсы» трамваев к началу смен на работающих городских предприятиях. Ситуация с трамваем была настолько плачевной, что специалисты предлагали вместо восстановления заменить его более современными автобусами.

Совет Народных Комиссаров принял решение отозвать



из Красной Армии и с «непрофильных производств» квалифицированных специалистов-трамвайщиков. Весной 1921 года в Сокольниках после многолетнего перерыва снова открылись Главные вагоноремонтные мастерские, а 16 мая удалось возобновить работу большинства дореволюционных маршрутов, включая «паровик». Эксплуатация последнего обходилась недешево, вызвала много хлопот, поэтому к июлю 1922 года линию полностью электрифицировали.

Активно проводившаяся новая экономическая политика (НЭП) позволила московским трамвайщикам установить реальные тарифы, а прибыль использовать не только на восстановление, но и на дальнейшее развитие трамвая. В 1922 году Главные вагоноремонтные мастерские были преобразованы в Сокольнический вагоноремонтный завод (СВАРЗ). На базе бывшего Андреевского парка Главного Общества конно-железных дорог был создан термитно-стрелочный завод, который обеспечивал трамвайные пред-

приятия страны инструментами и заготовками для путейских работ, включая передовую по тому времени сварку рельсов термитом. 5 августа открылась первая проложенная после революции линия Петровский дворец — Всехсвятское, за которой последовали рельсовые трассы к окраинам — к Останкино, Дангауровке, к Михалково, Измайлово, к Нижним Котлам, заводу АМО. Прирост трамвайной сети менее чем за одно десятилетие составил 60 километров.

Своим опытом выживания в новых условиях московские трамвайщики щедро делились с коллегами из других городов. В декабре 1922 года в столице прошла Всероссийская трамвайная конференция, наметившая стратегию возрождения отечественного городского транспорта.

Неудивительно, что в разработанном в 1921–1925 годах ведущими архитекторами под руководством С.С. Шестакова «Плане Большой Москвы» именно трамвай играл ключевую роль в обслуживании «Центральной планировочной зоны», которая совпадала с границами



города 1917 года. Сложившуюся радиально-кольцевую структуру трамвайной сети намечалось сохранить и даже несколько усилить, замкнув, в частности, линию «А» через новые мосты и Замоскворечье, вместо прежних Москворецкой и Кремлевской набережных, а также проложив дополнительные радиусы и ветки к окраинам.

Необходимо было учесть, что после революции коренным образом изменился количественный и качественный состав пассажиров. Вагоны заполнялись, в основном, рабочими, переселившимися из фабрично-заводских слободок в город. Повышение социально-культурного уровня москвичей повлекло за собой увеличение перевозок к учебным заведениям, клубам, магазинам, кинотеатрам... Все это крайне перегружало трамвай. Поезда из моторного и двух прицепных вагонов были переполнены до такой степени, что в них лопались стекла, а некоторые пассажиры, так и не сумев пробиться внутрь, ехали «висунами», цепляясь за любой наружный выступ и рискуя оказаться под колесами.

С новой силой обострилась и дореволюционная еще проблема крайней перегруженности центрального узла трамвайных линий. Кроме того, в 1924 идеально прямые прежде пути с Красной площади были перенесены в тесные изгибы Никольской —

Богоявленского переулка — Ильинки. (В перспективе планировалось соорудить спрямляющий пандус из Богоявленского переулка к гостинице «Метрополь», снеся часть исторических построек и Китайгородскую стену). На пересечениях трамвайных радиусов с Бульварным кольцом пришлось устраивать замысловатые «улавливающие станции».

При возникновении в центре серьезных пробок постоянно дежурившие на Театральной и Лубянской площадях агенты службы движения срочно связывались по телефону с этими станциями, и вновь подъезжавшие от окраин поезда разворачивались обратно у бульваров, предоставляя пассажирам следовать далее пешком либо дожидаться нормализации движения. Рельсовая петля одной из таких станций обогнула, кстати, Патриаршие пруды: именно на ней простился с жизнью Берлиоз из романа Булгакова «Мастер и Маргарита».

Таким образом, сама жизнь подсказывала очевидное решение: оборвать радиальные магистрали у Бульварного, а то и Садового кольца, предоставив обслуживание центра города гораздо более маневренным автобусам и, в перспективе, метрополитену.

На фото: площадь Большого театра. 1920-е годы; московский трамвай

РЕМОНТИРУЯ ИЗБИРАТЕЛЬНОЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО

Фальсификаторов — к ответу!

28 сентября в Центризбиркоме состоялся «круглый стол» «О практике применения основных институтов и новаций законодательства РФ о выборах и референдумах в ходе избирательных кампаний 2017 года» с представителями политических партий, экспертного сообщества, председателей избирательных комиссий регионов. В заседании принял участие заместитель Председателя ЦК КПРФ, депутат Госдумы Юрий Афонин.

Отметив определённые усилия Центризбиркома по нормализации выборного процесса, он призвал в преддверии выборов президента обратить внимание на системные проблемы, которые невозможно решить только изменением законодательства.

«Могу ответственно сказать, что фактически с середины девяностых (в девяносто шестом году были выборы президента РФ) в России на местах сложилась коррупционная система фальсификации выборов, — заявил Афонин. — И, к сожалению, те нарушения, которые мы фиксируем в ходе избирательных кампаний, не всегда удаётся пресечь даже после вмешательства Центральной избирательной комиссии».

Несмотря на наличие в стране мощной правоохранительной системы, её реакция на преступления и правона-

рушения в области избирательного законодательства оставляет желать лучшего. Если дела и доходят до приговоров, то подсудимые отделываются штрафами».

Депутат-коммунист ещё раз озвучил принципиальную позицию КПРФ относительно пресловутого муниципального фильтра — отменить его для парламентских партий: «Считаем, что для политических партий, которые без сбора подписей выдвигают кандидатов в президенты страны, совершенно нецелесообразно собирать на уровне региона подписи для кандидата на пост главы субъекта Федерации».

В отношении непарламентских партий предлагается сохранить фильтр, но снизив до 3–5% порог сбора подписей, чтобы он перестал быть заградительным. Это позволит сделать процесс более демократичным.

В крупных городах, где применялась смешанная система выборов, отменяют партийные списки, а кандидатам-одномандатникам создают непреодолимые трудности.

В осеннюю сессию фракция КПРФ внесёт целый ряд поправок в избирательное законодательство, которые позволят отрегулировать эту сферу. Это касается и вопросов доступа к спискам избирателей, и работы КОИБов, в том числе введения результатов голосования».



Юрий Афонин выразил уверенность, что пакет предложений фракции КПРФ по корректировке избирательного законодательства в преддверии президентских выборов сделает систему намного прозрачнее и дееспособнее.

В завершение своего выступления Афонин предложил перенести единый день голосования на март, приурочив его к дате воссоединения Крыма с Россией, что, безусловно, найдёт горячую поддержку в обществе.

(По материалам пресс-службы ЦК КПРФ)