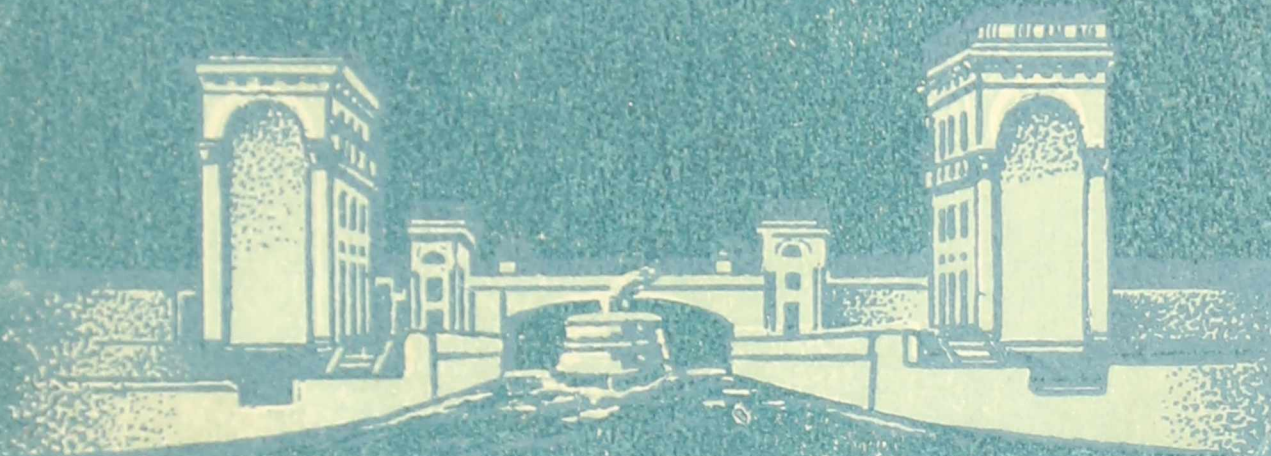


72(с-М)
Ф-32

И. И. ФЕДЕНКО



КАНАЛ
ИМЕНИ
МОСКВЫ

12 (С-М)
Ф-32

С.П. Григорова

И. И. ФЕДЕНКО

Зп
Ф32

КАНАЛ

им. МОСКВЫ
(ПУТЕВОДИТЕЛЬ)

12 НОЯ 2009

ОБЩЕСТВЕННАЯ

БИБЛИОТЕКА
Инв. № 9988



БИБЛИОТЕКА
Инв. № 1746

ИЗДАТЕЛЬСТВО МИНИСТЕРСТВА РЕЧНОГО ФЛОТА СССР

МОСКВА

1948

ПРЕДИСЛОВИЕ

Москва... как много в этом звуке
Для сердца русского слилось!
Как много в нем отозвалось!

А. С. Пушкин

В 1947 году исполнилось 800 лет с того дня, как перо летописца впервые отметило существование Москвы. В этом же году мы отметили десятилетний юбилей нормального пароходного движения по новому водному пути столицы — каналу, соединившему Москву с Волгой.

Десять лет назад, 4 июля 1937 года, Совет Народных Комиссаров и Центральный Комитет ВКП(б) постановили: «Открыть канал Москва—Волга для пассажирского и грузового движения с 15 июля 1937 года». С этого дня начал жить крупнейший водный узел нашей страны, соединивший в Москве старую Московско-Окскую систему с новым Московско-Волжским путем.

Огромные белоснежные волжские паротеплоходы, пловучие дома отдыха и санатории проходят в Москву по новому водному пути.

Рубиновые звезды кремлевских башен Москвы отражаются в водах, пришедших по каналу с Волги.

Из Москвы начинается величайший в Европе речной маршрут Москва—Астрахань протяжением в 3142 км.

Часть этого пути проходит по каналу имени Москвы.

Канал Москва—Волга, переименованный в настоящее время в канал имени Москвы, не только одно из самых больших, но и одно из самых интересных гидротехнических сооружений мира.

Каким бы маршрутом ни пришлось ехать по каналу — пригородным (до Парка культуры и отдыха им. Горького или Зеленой Гавани, Березовой роши или Тишкова), дальним (до Большой Волги и далее до Московского моря или до Щербакова, Горького, Куйбышева, Астрахани), — Вам, все равно, предстоит интересное плавание. То поднимаясь, то опускаясь в глубоких шлюзах, проплывая по необозримым просторам водохранилищ, отдыхая на великолепных волжских судах — теплоходах и пароходах канала имени Москвы, — Вы еще раз увидите, как технически и культурно созрела наша страна, как растет наше благосостояние, как радостно у нас жить, работать, строить и отдыхать.

Чтобы оценить все значение канала, осмыслить грандиозность его масштабов, следует хотя бы бегло ознакомиться с прошлым Москвы-реки, с волнующей историей строительства канала и первыми годами его жизни.

Мечты о создании подобного канала берут свои истоки в далеком прошлом нашей Родины. Осуществление их раскрывает перед нами ее сегодняшнее величие. Плавание по каналу ведет нас в будущее, так как канал имени Москвы входит в грандиозный план дальнейших работ по реконструкции водных путей Волжско-Камского бассейна.

Назначение настоящего путеводителя — вкратце ознакомить читателя со столицей нашей Родины Москвой, с экскурсионными и внутригородскими маршрутами по Москва-реке в пределах столицы и по каналу применительно к существующим пароходным рейсам.

Маршрутным описаниям предпослан ряд очерков о Москва-реке, канале имени Москвы и пассажирском флоте столичных пароходств.

Просим всех читателей замечания и пожелания по поводу путеводителя «Канал им. Москвы» направлять по адресу Москва, Рыбный пер., д. 2, Речиздат.

ИСТОРИЧЕСКИЙ ПУТЬ ВЕЛИКОГО ГОРОДА

Здесь все бывали: плен, свобода,
Орда, и Польша, и Литва,
Французы, лавр и хмель народа,
Все, все! Да здравствует Москва!

Н. Языков

МОСКВА — столица Советского Союза, великий город, прославленный в веках.

В прошлом Москва была центром, вокруг которого объединялся русский народ. В наше время вокруг столицы многонационального Советского Союза в дружную братскую семью сплотились народы, вошедшие в состав Союза Советских Социалистических Республик. Это определяет историческое значение Москвы.

Восемьсот лет назад, весной 1147 года, как рассказывает Ипатьевская летопись, хранившаяся в Костромском Ипатьевском монастыре, на крутом берегу полноводной Москва-реки встретились два русских князя — суздальский и князь Юрий Долгорукий, сын великого князя Владимира Мономаха, и Чернигово-Северский князь Святослав Ольгович.

Захватив богатую добычу, Юрий послал приглашение своему союзнику и другу Святославу.

Святослав пришел в пятницу на пятой неделе великого поста. По расчету это было 4 апреля (нового стиля). После удачных походов радостна была встреча князей на берегу широкой, полноводной Москва-реки. Здесь на лесистом холме стоял двор князя Юрия. В деревенской

княжеской усадьбе князя шумно отпраздновали победу, обменялись подарками и, договорившись о дальнейших совместных действиях в борьбе со своими врагами, разъехались по своим владениям.

Так русская летопись впервые упоминает о Москве.

Москва, возникшая в центре междуречья Волги и Оки, уже с первых лет XIV столетия начала превращаться в национальный центр русского народа.

Первым князем московским был сын Александра Невского — князь Данило Александрович. При нем Московское княжество крепнет и расширяется.

Сыновья Данилы Юрий и Иван Калита присоединяют к Москве еще ряд земель и начинают добиваться первенствующего положения. Они по праву считаются первыми собирателями Руси вокруг Москвы.

Иван Калита, сокрушив мощь тверского князя, своего главного соперника, находившегося непосредственно на Волге, т. е. на более оживленном торговом пути, принимает титул великого князя. При нем переезжает в Москву митрополит, и она становится не только столицей одного из самых сильных княжеств, но и центром церковного управления всей Руси.

Выступая как основная национальная сила страны, Москва при Иване Калите ширится и богатеет. Город украшается, строятся первые каменные соборы. Организуя защиту против внешних врагов, Иван Калита воздвигает новые крепостные стены, которые являются внешним выражением усилившегося политического значения Москвы. При внуке Ивана Калиты Дмитрие Донском Москва еще более крепнет. Начинает намечаться процесс образования единого русского государства. Москва выступает как объединяющая сила русского народа для борьбы и с монголо-татарами и с великим княжеством Литовским. При Дмитрие Донском вместо деревянного Кремля возводится новый, каменный Кремль из белого мячковского камня с Москва-реки. От-



Деревянный Кремль Ивана Калиты в XIV веке

сюда и название «Москва белокаменная». Территория нового Кремля расширяется до современных его границ.

За неприступными кремлевскими стенами на берегу Москва-реки идет большой торг. Летописец восхищенно повествует о Москве, как о великом и чудесном городе «...много множество людей в нем кипяще богатством и славой».

Среди тяжелых испытаний русской земли, изнывавшей от татарского ига, ослепительной молнией сверкнуло Мамаево побоище — разгром татар на поле Куликовом. На берегу Дона под предводительством Дмитрия Донского в 1380 году русские наголову разбили татар.

По всей русской земле разносится слава о Москве. Русь крепнет в упорной борьбе за независимость.

В 1382 году, как повествует Новгородско-Софийская летопись, над Москвой нависла новая опасность. Татарский хан Тохтамыш, разгромив Мамаю, с огромной ордой пошел на Москву. Еще до его прихода москвичи предусмотрительно сжигают свои дома, стоящие за пределами кремлевских стен. Три дня Тохтамыш штурмует Кремль, но москвичи стойко держатся: льют на татар, лезущих по приставным лестницам на кремлевские стены, кипятков, бросают камни, стреляют из самострелов. Со стен Московского Кремля впервые гремят выстрелы русских пушек.

Кремль Тохтамыш берет хитростью, обещав пощадить защитников Москвы и Кремля. Софийская летопись «О московском взятии от царя Тохтамыша и о пленении земли Руськыя» с эпической силой и скорбью повествует о новом испытании, выпавшем на долю Москвы:

«И было и в граде и вне града злое истребление, покуда у татар руки и плечи измокли, силы изнемогли и острия сабель притупились. И был дотоле град Москва велик, чуден, многонароден и всякого узорочья исполнен, и в единый час изменился в прах, дым и пепел и не было человека ходящего по жару».

Но скоро в Москву пришла радостная весть, что князь Дмитрий собрал новую рать и идет к Москве. Тохтамыш, чувствуя свое бессилие перед русскими, поспешно отступает на восток. Сожженная Тохтамышем Москва заново отстраивается. Плывущие по Москва-реке торговые суда снова останавливаются для торга у стен Московского Кремля. Вокруг Москвы воздвигаются монастыри — крепости: Андрониев, Даниловский, Новодевичий и Симонов. В них можно было отсидеться за крепкими стенами.

Куликовская битва и отступление Тохтамыша от Москвы показали русским людям, что путь к освобождению от татарских захватчиков лежит через национальное объединение.

Вокруг Москвы складывается мощное русское государство. Москва становится столицей громадного русского государства, простирающегося от Великого Новгорода до Пермской земли.

С середины XV века московские люди выходят на широкую дорогу. Каждый год из столицы отправляются суда по Москва-реке, Оке и Волге в татарскую Астрахань за солью и рыбой. Московские купцы бывают в Германии и Польше, в Крыму и Царьграде.

Эпоха великого князя Ивана III превратила Москву в столицу единого русского государства. Когда были объединены не только все русские княжества, но и отвоеваны у литовских князей смоленские земли с городом Смоленском, Иван III принимает торжественный титул «государя всея Руси». По его указу возводится новый Кремль с высокими каменными стенами.

Кремль со стороны Красной площади при сыне Ивана III Василии III защищался глубоким рвом, наполненным водой. Подъемный мост соединял Кремль с Красной площадью. Это делало его похожим на своеобразный замок, неприступный для врагов, не раз потом осаждавших его.

При Иване III строится Государев дворец и для торжественных приемов послов и государственных совещаний Грановитая палата. «Иоанн украсил, укрепил Москву, оставив Кремль долговечным памятником своего царствования, едва-ли не превосходящим в сравнении со всеми иными европейскими зданиями пятого на десять века» (Н. М. Карамзин).

По образцам древнерусских соборов в Кремле были сооружены сохранившиеся до наших дней соборы Успенский, Архангельский и Благовещенский. Последний был построен всецело русскими мастерами.

Грозное и величественное царствование Ивана IV начинается первым народным восстанием в Москве. Снова гигантским костром пылает Москва.

Событиями 1547 года начинаются годы тяжелых и славных войн, беспощадной борьбы с изменниками-боярами. На востоке Москва громит Казанское и Астраханское татарские ханства, на юге борется с разбойничьей татарской ордой Крыма, на западе ведет упорную, кровавую войну за берега Балтики, за выход в Европу.

При Иване Грозном Москва чрезвычайно расширилась, количество населения в ней умножилось, появились новые слободы.

«Огромные богатства стекаются в нее из Европы, Персии, Средней Азии, Индии. Она оживляет торговлю и промыслы по всей стране и бьется за морские торговые пути. Кремль стоял над Москвой, как и сейчас стоит. Только на месте колокольни Ивана Великого (поставленной при Годунове) стояла круглая Красная башня с колоколом — под ней ставили на правез должников, и там же сидели площадные подьячие, строча грамоты и кляузы.

Центр всей народной жизни был на Красной площади — «здесь шел торг, сюда стекался народ во время смут и волнений, здесь вершились казни, отсюда цари и митрополиты говорили с народом, здесь произошла зна-

мѣнитая, шекспировской силы, гѣниальная по замыслу и эффекту сцена между Иваном Грозным и народом — опричный переворот» (А. Толстой, «Родина»).

В память о побѣде над Казанью по указу Ивана Васильевича, на Красной площади русскими мастерами-каменщиками Постником и Бармой был воздвигнут храм Василия Блаженного — шедевр не только русско-го, но и мирового строительного искусства.

В царствование Ивана IV началось книгопечатание на Руси. «Первее нача печатати на Москве святыя книги в лето 1563 апреля 19 ради братьей моих и ближних моих» — такая надпись начертана на памятнике перво-печатнику Ивану Федорову в Москве.

Проходят годы, на Москву надвигаются страшные дни смутного времени. В столицу вступил самозванец. Наступили тяжелые времена польской интервенции. В ночь на 17 мая 1606 года московский люд поднимается против поляков. Лжедмитрий первый был убит. Его труп три дня лежал на Красной площади.

После него на московском престоле недолго был хитрый и лживый боярский царь Василий Шуйский. По Москве снова пошли слухи, что Дмитрий жив, а в Кремле был убит простой польский шляхтич. В окрестностях Москвы появляется новый самозванец — Лжедмитрий второй, известный в истории под названием Тушинского вора. Василия Шуйского уже нет. Его низвергли с престола. Во главе государства — Боярская дума. К Москве приближается польская армия.

Темной осенней ночью 1610 года бояре-изменники впускают в Кремль польские войска.

Сердце Руси — столица в руках врага.

Борьба с интервентами вызывает мощную волну патриотического подъема. Улицы Москвы покрываются баррикадами. Польское командование решает сжечь Москву. Только Кремль и Китай-город, в котором заперся польский гарнизон, уцелели от огня.

Все русские люди взволнованы несчастьем, постигшем Москву. Против иноземных захватчиков за свою национальную честь и независимость поднимается вся русская земля.

Нижегородский гражданин Кузьма Минин призывает народ на решительную защиту Родины. Минина поддерживает нижегородское купечество, дворянство, простые люди. Враг был изгнан из Москвы. Разоренная Москва стала быстро отстраиваться. Опять по Красной площади шел торг, опять скрипели водяные мельницы на Неглинной. На Спасской башне Кремля надстраивается высокая стрельчатая вышка и устанавливаются громадные часы с музыкой — кремлевские куранты.

Москва — политический центр русской земли. В Москву прибывают посольства с Запада и Востока.

С середины XVII века в Москве появляются первые крепостные мануфактуры — стекольная, кожевенная, бумажная, оружейный завод, гранатный завод и пр. Начинает складываться всероссийский рынок, на который поступают товары из разных районов страны и иностранные товары с Востока, Запада, из Средней Азии. В Москву съезжаются купцы из всех русских городов.

Велико значение Москвы и в развитии русской культуры.

В XVII веке здесь было основано первое на Руси высшее учебное заведение — Славяно-греко-латинская академия, в которой в свое время начал свой путь к науке М. В. Ломоносов.

Недалеко от Академии на Никольской, ныне ул. 25 Октября, в то время уже существовал Печатный двор, выпускавший наряду с церковными книгами и гражданские, главным образом, учебники и разного рода государственные акты.

В подмосковном селе Преображенском, впервые на Руси, строится театр «Комедийная храмина».



Воскресенский мост в XVIII веке

При Петре I в 1713 году столица переносится в новый город — Санкт-Петербург, но Москва попрежнему сохраняет значение крупнейшего центра страны, важнейшего политического центра русского государства.

Постепенно она становится не только центром нарождавшейся мануфактурной промышленности, главным образом текстильной, но и центральным городом всероссийского рынка.

Хозяйственные и культурные интересы правящего класса дворян попрежнему были связаны с Москвой.

При Петре I в Москве вырастают большие по тому времени мануфактуры: суконные, шелковые, чулочные, парусные фабрики.

По царскому указу Петра в Москве должны «строить каменное строение по большим улицам и по переулкам линейно», а не среди двора, как было прежде, и строить «добрым мастерством». Под страхом тяжелого наказания запрещено было строить деревянные дома в Кремле и Китай-городе.

При Петре I в Москве открывается ряд школ. В Сухаревой башне помещается «школа математических и других наук и ремесл» и « навигацкая школа ». На Покровке открывается первая гимназия. По указу Петра I вводится новый шрифт — гражданский, которым печатают ряд книг по географии, истории, технологии. С 1702 года в Москве начинают выпускать первую в России газету «Ведомости о военных и иных делах, достойных знания и памяти, случившихся в Московском государстве и в иных окрестных странах».

В 1755 году, по инициативе М. В. Ломоносова, в Москве был открыт первый русский университет, занявший во всех областях русской культуры первое место. Около него группируется ряд общественных и просветительных учреждений. Открываются две гимназии: одна для дворян, другая для разночинцев.

В типографии Московского университета печатаются

«Московские ведомости». Под руководством известного поборника народного просвещения Н. И. Новикова типография выпускает учебники, буквари, грамматики, труды по русской истории и литературе. Новиков вместе с Н. М. Карамзиным издает первый русский литературный журнал «Московский журнал», на страницах которого появляются произведения поэтов Державина, Дмитриева, пьесы Хераскова, первая русская повесть Карамзина «Бедная Лиза».

В 1785 году Н. И. Новиковым был основан в Москве первый журнал для детей «Детское Чтение», в числе сотрудников которого был Н. М. Карамзин.

В 1776 году на Петровке был построен каменный Петровский театр — первый профессиональный театр в Москве.

Гениальные русские зодчие Баженов и Казаков украшают Москву прекрасными зданиями: здание Сената в Кремле, дом Пашкова на Моховой — ныне Ленинская библиотека.

В Охотном ряду, по проекту знаменитого Казакова, вырастает дворец князя Долгорукого, позднее переданный им Российскому благородному собранию. После Октябрьской революции в нем помещается Дом Союзов.

Наступает XIX век. Начало его ознаменовано пожаром Москвы.

В 1812 году на Россию и Москву надвинулось новое бедствие. Армия «двунадесяти языков» — армия Наполеона переходит пограничную реку Неман.

В 95 километрах от Москвы у Бородина происходит жестокое сражение, в котором и русские, и французы дрались с величайшим упорством. Бородинский бой показал огромную силу сопротивления русской армии, глубокое желание народа во что бы то ни стало отстоять родной город. Наполеон считал Бородинское сражение самым ужасным из всех, которые он пережил.

В подмосковной деревне Фили собирается военный совет, на котором Кутузов отдает приказ отступить. «С потерей Москвы еще не потеряна Россия. Поставляю обязанностью сберечь армию, сблизиться с подкреплениями и самым уступлением Москвы приготовить неприятелю неизбежную гибель». Свой приказ он закончил так: «для блага отечества приказываю отступить».

Будущее показало глубокую правоту старого фельдмаршала. Москва, став могилой наполеоновской армии, спасла Россию.

Напрасно ждал Наполеон,
Последним счастьем упоенный,
Москвы коленопреклоненной
С ключами старого Кремля:
Нет, не пошла Москва моя
К нему с повинной головою.
Не праздник, не приемный дар —
Она готовила пожар
Нетерпеливому герою.

А. С. Пушкин

Кругом закипела народная партизанская война. Москва, подожженная русскими патриотами, которых не испугали ни расстрелы, ни виселицы, пылала. Армия интервентов разлагалась.

Наполеон, пробыв более месяца в Москве, покинул столицу. С войсками Кутузова он столкнулся под Малоярославцем, где был отброшен на разоренную Смоленскую дорогу, по которой он пришел в Москву. С честью вышли москвичи из тяжелых испытаний 1812 года, навсегда прославив героизм русского народа.

С захватывающим интересом читаются увлекательные страницы эпопеи-романа Л. Н. Толстого «Война и мир» о Москве и москвичах того времени, о знаменитом сражении у Бородина, вступлении наполеоновских

войск в Москву, пожарах Москвы. Замечательно описаны картины отступления наполеоновских войск из древней русской столицы и изгнания французов из пределов России.

Пожар Москвы был поворотным пунктом кампании Наполеона в России. В дальнейшем он решил судьбу наполеоновской империи.

Москва, выгоревшая в течение нескольких дней на 70%, после изгнания Наполеона начала быстро отстраиваться. В 1817 году в ней было уже более 10 тыс. домов.

В первой половине XIX века Москва все еще остается дворянским городом. И только во второй половине прошлого столетия для Москвы начинается новая жизнь.

В 1851 году было закончено сооружение первой в России железной дороги, соединившей Петербург с Москвой. Затем строятся и другие железные дороги. К концу XIX века Москва становится крупным железнодорожным узлом России.

Указ 19 февраля 1861 года об освобождении крестьян от крепостной зависимости создал массовое обезземеление крестьянства и разорение его выкупными платежами. Крестьяне в поисках заработка потянулись из родных сел и деревень в крупные города и, главным образом, в Москву. Русские и иностранные предприниматели, используя дешевые рабочие руки, начали строить в Москве фабрики и заводы.

С ростом промышленного капитала ширилась и торговля. Москва к концу XIX века превращается в крупнейший в стране торговый и промышленный центр.

Одновременно увеличивается население Москвы. В 1864 году в Москве насчитывалось 360 тысяч человек жителей, а в 1897 году — 1039 тысяч человек.

Во второй половине XIX века вместе с ростом московской буржуазии, которая стремится пустить в производ-

ство накопленные богатства, растет мощная армия пролетариата.

Под непосредственным руководством В. И. Ленина создаются марксистские кружки, которые в 1894 году объединяются в «Рабочий союз».

Исключительную роль сыграл московский пролетариат в истории первой русской революции. Московское декабрьское восстание 1905 года, знаменитые бои на Красной Пресне были важнейшими этапами борьбы трудящихся против царизма.

Через двенадцать лет в славные октябрьские дни 1917 года московские рабочие снова вышли на улицы Москвы с оружием в руках, чтобы навсегда свергнуть власть буржуазии.

Победа Октябрьской социалистической революции в стране, перенесение столицы в Москву открыли новые страницы в истории великого города нашей Родины.

12 марта 1918 года — день прибытия советского правительства во главе с вождями социалистической революции Лениным и Сталиным в Москву — является знаменательной датой в истории города.

Москва, которая всегда была национальным центром русского народа, объединявшего экономически и культурно народности, входившие в состав Российской империи, снова стала столицей необъятной страны.

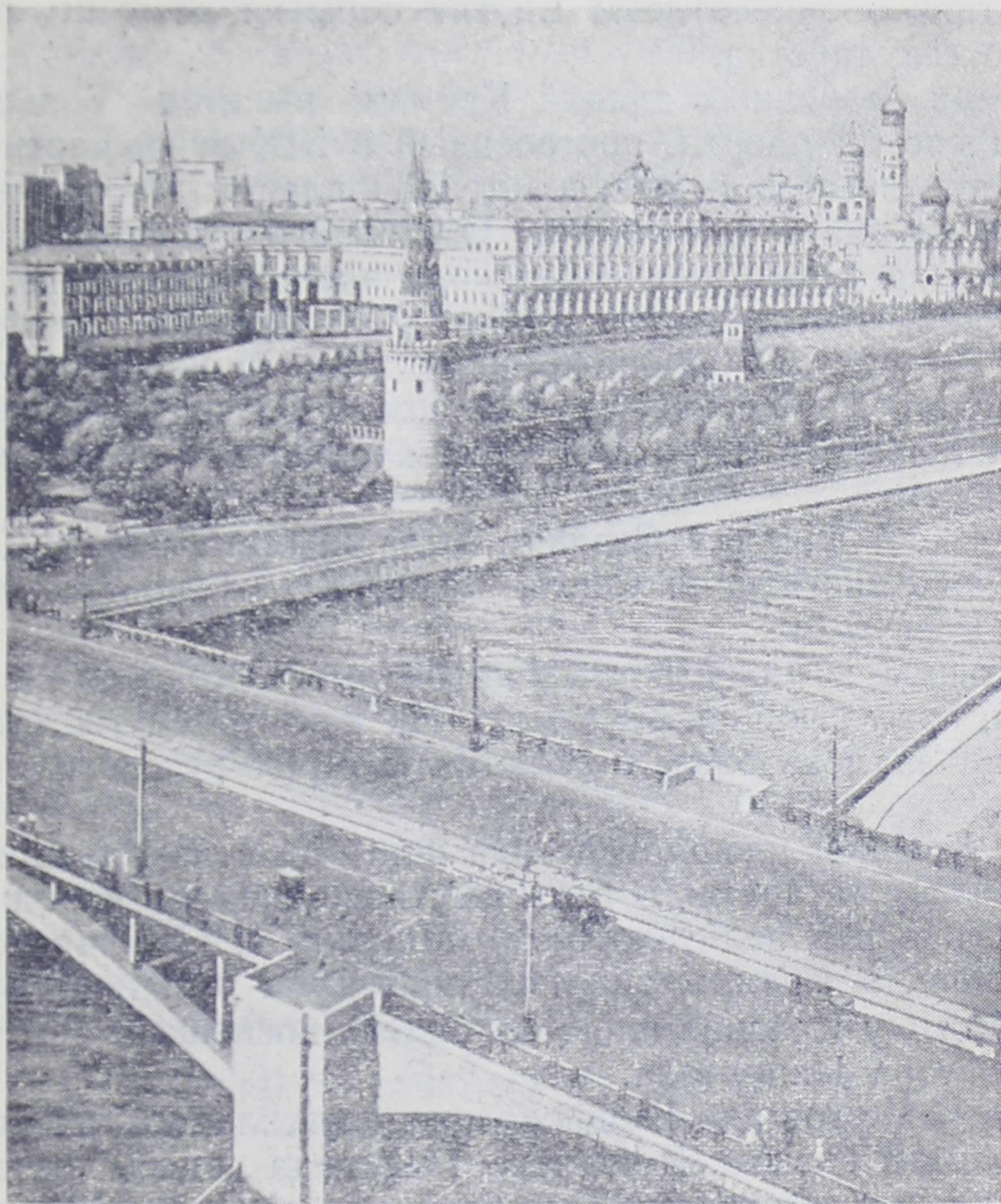
Москва является сердцем Советского Союза, гордостью всего советского народа.

Годы великого социалистического строительства, годы сталинских пятилеток, неразрывно связаны с Москвой, с Московским Кремлем.

В Кремле жил и работал Владимир Ильич Ленин.

В Кремле живет и работает Иосиф Виссарионович Сталин.

Здесь собираются сессии Верховного Совета СССР и РСФСР, заседает Совет Министров СССР. Сюда приезжают лучшие люди шестнадцати советских республик



Московский Кремль

рапортовать о своих победах и достижениях. В Кремле собираются съезды Всесоюзной Коммунистической партии.

Кремль является замечательным памятником старины. В облике кремлевских старинных храмов, дворцов,

памятников запечатлены многие события истории русского государства.

Среди старинных зданий Кремля высится Большой Кремлевский дворец, построенный в XIX веке, частично перестроенный в годы советской власти. В огромных залах дворца в дни сессии Верховного Совета собираются представители советского народа для решения государственных вопросов. Здесь происходят волнующие встречи избранников народа с руководителями советского правительства и коммунистической партии, с любимым вождем и другом народов — товарищем Сталиным.

Здесь по докладу Сталина была принята новая, Сталинская Конституция Союза Советских Социалистических Республик.

Большое историческое прошлое имеет Красная площадь, прилегающая к Кремлю. На ней разворачивались многие знаменательные события истории русского народа.

На Красной площади не раз шли бои с нападавшими на Москву татарами. В годы смутного времени народное ополчение под водительством Минина и Пожарского штурмовало Кремль, занятый польскими интервентами. В 1812 году Красная площадь видела поспешное бегство императора Наполеона.

Красная площадь неоднократно служила ареной политической борьбы. В октябре 1917 года здесь раздались первые выстрелы Октябрьской социалистической революции.

В годы гражданской войны, когда полчища четырнадцати государств были двинуты мировой реакцией на молодую советскую республику, В. И. Ленин пламенной речью, произнесенной на Красной площади, напутствовал уходящие на фронт отряды Красной Армии.

На Красную площадь мы попадаем из Кремля через Спасские ворота. Спасские ворота увенчаны башней, на

восьмом ярусе которой высятся прославленные кремлевские куранты. Каждую полночь в эфире звучит их музыкальный звон, передаваемый по радио.

На Красной площади в мавзолее из красного гранита и черного лабрадора покоится тело В. И. Ленина. Мавзолей Ленина стал священным местом для всего передового трудящегося человечества. Сюда, к великой могиле приезжают люди со всех концов мира. Здесь же у Кремлевской стены похоронены борцы за дело революции и выдающиеся деятели советского государства.

На Красной площади, составляя часть ее изумительного архитектурного ансамбля, находится знаменитый храм Василия Блаженного, воздвигнутый при Иване Грозном. Тут же в 1818 году поставлен памятник героям-патриотам Минину и Пожарскому.

В настоящее время Красная площадь является местом торжественных парадов Советской Армии и народных демонстраций. Каждый год в дни всенародных праздников на Красной площади, мимо мавзолея Ленина, перед трибунами, где находятся руководители советского правительства и коммунистической партии, торжественным маршем проходят ряды воинов Советской Армии и колонны трудящихся, демонстрирующих свою преданность делу Ленина — Сталина.

«Москва, Москва!... люблю тебя, как сын,
Как русский — сильно, пламенно и нежно!
Люблю священный блеск твоих седин
И этот Кремль зубчатый, безмятежный».

Так говорил москвич, великий русский поэт М. Ю. Лермонтов. В Москве родился и великий поэт А. С. Пушкин. Он любил родной город.

«Как часто в горестной разлуке
В моей блуждающей судьбе,
Москва, я думал о тебе!»

Пламенно и неизменно любят советские люди сердце нашей Родины, великий город мира — Москву.

Советская эпоха — золотая страница в истории Москвы. За 770 лет при царизме Москва выросла меньше, чем за 30 лет при советской власти.

Если прежде рядом с роскошными палатами богачей росли лачуги рабочих, принужденных жить в подвалах, в переполненных сырых и холодных квартирах, а не то и прямо в землянках около новых промышленных заведений, то теперь эти трущобы исчезли, у нас они заменены новоотстроенными хорошими и светлыми рабочими кварталами, причем во многих случаях рабочие кварталы выглядят у нас лучше, чем центры города.



Старый Охотный ряд



Новый Охотный ряд

Годы сталинских пятилеток неузнаваемо изменили Москву, она родилась как бы заново.

Москва перестраивается решительно и смело. В лабиринте московских кривых, узких улиц, переулков, тупиков с неслыханной быстротой выросли новые улицы, площади, украшенные прекрасными многоэтажными зданиями.

В Охотном ряду, где ютились грязные лавки и убогие продовольственные палатки, выросли два гиганта — гостиница «Москва», и Дом Советов Министров СССР.

Одна из старейших улиц Москвы — Тверская, ныне улица Горького, превратилась в широкую, как речной простор, магистраль с новыми монументальными зданиями. Обновленными и по-новому красивыми стали десятки московских улиц и площадей.

В одном из своих стихотворений поэт В. И. Лебедев-Кумач так описал строительство новой Москвы:

«...Встают ряды домов, снимаются леса,
И если кто в Москве хоть месяц не был,
Тот ахнет, увидав, какие чудеса
Воздвигли люди под московским небом.»

Любовно и бережно Москва хранит исторические и архитектурные памятники прошлого, которые она накопила за восемь веков существования.

Повсюду, во всех частях города можно видеть неповторимые создания русского зодчества, памятники московского барокко и русского классицизма.

Хорошо известны творения гениального русского архитектора Казакова — здание Сената в Кремле, Московского государственного университета, Петровского дворца и многие другие. Москва гордится замечательными созданиями и других прославленных зодчих России — Баженова и Григорьева.

В названиях многих московских улиц и площадей живет ее история.

Много московских улиц, переулков и площадей носят имена великих ученых, писателей, деятелей науки, искусства, техники, великих композиторов, знаменитых артистов прошлого и нашего времени.

Исключительно велика роль Москвы в годы Великой Отечественной войны. Все многочисленные народы, населяющие нашу Родину, видели в Москве ту силу, которая решает и решит победу.

Осенью 1941 года, когда фашистские орды рвались к Москве, москвичи по призыву великого Сталина, все как

один встали на защиту родного города. На дальние подступы к Москве вышли в рейды партизанские отряды. На всю страну прозвучали слова героя-панфиловца Диева-Клочкова: «Велика Россия, а отступать некуда, позади Москва». При обороне Москвы саратовским комсомольцем Виктором Талалихиным впервые был применен таран вражеского самолета. На всю страну прогремел героический подвиг московской партизанки Зои Козмодемьянской.

Высокая волна народного гнева обрушилась на головы врагов.

Под ногами у захватчиков загорелась советская земля Подмосковья.

«То был такой великий бой,
Что нет к нему присловья,
Стоял противник под Москвой,
Горело Подмосковье.
Уже слова «моя Москва»
По-русски враг заучивал.
Нет, ты возьми ее сперва,
Потом усы закручивай.

.
И видит враг: Москва идет
Всем фронтом в наступленье, —
Вперед за Родину! Вперед!
За Сталина, за Ленина!

.
И услышал весь мир слова
Великие, простые:
Врага отбросила Москва
И спасена Россия.
А враг ее и всех людей
Не перед кем, а перед ней
Подался вспять впервые.
Забыл, как звать. «Моя Москва».

Забыл, как петь; «Москва Моя».

Нет, ты возьми ее сперва,
Москву-то, — вещь упрямая.

С непобедимой головой
Москва над той рекой Москвой
Стоит, гудит та самая».

(«Баллада о Москве» Твардовского)

Героические советские войска, ведомые великим Сталиным, могучими ударами вышибли фашистских захватчиков с подмосковной земли. Блестящая победа под Москвой над главной группировкой фашистской армии явилась торжеством мудрой сталинской стратегии.

Дважды немецкое военное командование бросало свои отборные дивизии на Москву и каждый раз наступление немцев захлебывалось в собственной крови. Сотни тысяч убитых и раненых — вот во что обошлись фашистской армии эти бесславные попытки захватить Москву и путем молниеносной войны, уничтожив вооруженные силы Советского Союза, поработить нашу Родину.

В жестокой оборонительной борьбе Советская Армия истребила лучшие полки и дивизии фашистской Германии и перешла в наступление. Десятки тысяч немецких захватчиков нашли себе могилу в Подмоскови.

Два с лишним месяца кипела на подмосковной земле жестокая битва. День и ночь мужественные советские солдаты и офицеры сражались с врагом. Железной стеной прикрывали они сердце Советского государства — Москву, которую любой ценой немецкое командование стремилось захватить до конца 1941 года. В непрерывных боях Советская Армия изматывала и обессиливала врага.

Героизм и доблесть советских воинов, оборонявших родную столицу, затмили военную славу всех времен и народов.

Весь мир знает о подвиге 28 гвардейцев-панфиловцев 8 гвардейской стрелковой дивизии генерала Панфилова,

которые 16 ноября 1941 года на подступах к Москве (Волоколамское шоссе) четыре часа вели бой с пятьюдесятью немецкими танками. Раненые, истекая кровью, герои-панфиловцы, подбили восемнадцать немецких танков.

Немецкие танки в Москву не прошли.

К началу декабря 1941 года ценой потери громадного количества людей и техники немцы вышли к Москва-реке у Звенигорода и к каналу Москва — Волга у Яхромы. К этому времени закончилась мобилизация Советской Армии. Страна перевела всю промышленность на военные рельсы. Под Москвой были сосредоточены крупные оперативные резервы, оснащенные первоклассной техникой и снабженные боеприпасами.

6 декабря 1941 года, по приказу Сталина, непосредственно руководившего защитой Москвы и всей Московской операцией, советские войска перешли в решительное наступление. Полчища фашистов поспешно начали отходить на запад.

К 25 января 1942 года все районы Московской области были полностью освобождены от фашистских захватчиков.

Весь мир был поражен результатами битвы под Москвой. Развеян был миф о непобедимости гитлеровской армии. Потерпела крах гитлеровская стратегия молниеносной войны.

Советский народ, поднявшийся на священную войну под руководством великого Сталина, одержал блестящую победу над фашистскими захватчиками.

«Это наше счастье, что в трудные годы войны Красную Армию и советский народ вел вперед мудрый и испытанный вождь Советского Союза великий Сталин. С именем Генералиссимуса Сталина войдут в историю нашей страны и во всемирную историю славные победы нашей армии. Под руководством Сталина, великого вождя и организатора, мы приступили теперь к мирному

строительству, чтобы добиться настоящего расцвета сил социалистического общества и оправдать надежды друзей во всем мире» (В. М. М о л о т о в).

В годы войны были сооружены новые линии метро, создана сквозная магистраль городской электрифицированной железной дороги, соединившей семь вокзалов Москвы беспересадочным сообщением от Курского вокзала до Сетуни (первая остановка после Кунцева).

Еще до окончания Великой Отечественной войны ряд зданий Москвы, поврежденных фашистами с воздуха, был полностью восстановлен. И уже в 1946 году Москва выглядела, как и в предвоенные годы, нарядной и благоустроенной.

Работы по осуществлению генерального плана реконструкции Москвы, приостановленные нападением гитлеровской Германии на СССР, возобновлены и в настоящее время выполняются с неслыханным энтузиазмом и энергией.

В первом году новой сталинской пятилетки закончено строительство грандиозного газопровода Саратов — Москва.

Совершенствуется и внутригородской транспорт Москвы. Еще в предвоенные годы трамвайная сеть, широко раскинувшись, вышла далеко за пределы города. Комфортабельные троллейбусы и новые автобусы идут по широким улицам и площадям Москвы. Значительно вырос парк грузовых и легковых такси.

Особое значение в реконструкции городского транспорта Москвы имеет метрополитен. Первая очередь строительства московского метро была закончена в 1935 году, вторая — в 1937 году и третья — в тяжелые дни Отечественной войны в 1944 году. Общее протяжение действующих линий метро превышает 40 километров. Его мраморные станции, из которых каждая имеет свой собственный облик, стильно, богато оформлены. Подземные вестибюли и залы украшены мрамором, мозаич-

ными панно, скульптурой, художественными барельефами. Двадцать девять станций московского метро — подземные дворцы, поражающие своим великолепием и красотой. Сияющие поезда метро мчатся под Москвой. Они соединяют кратчайшим путем рабочие районы, стадионы, парки культуры и отдыха, вокзалы с центром города.

В годы новой сталинской пятилетки продолжается строительство четвертой очереди метро. Новая линия — Большое кольцо — соединит все ранее построенные линии метрополитена, что значительно разгрузит надземный транспорт, особенно в зоне московских вокзалов.

Москва — город передовой индустрии, развивший передовые, технически оснащенные отрасли промышленности — автомобильную, инструментальную, электротехническую, химическую и другие.

Уже в 1939 году промышленная продукция Москвы значительно превосходила по своим размерам продукцию Российской империи 1913 года. Если на географической карте Советского Союза начертить линии, соединяющие Москву с теми городами, куда идет продукция столичных предприятий, то сеть этих линий покроет почти всю карту.

Выработка электроэнергии в системе Мосэнерго в настоящее время более чем в три раза превышает выработку электроэнергии на всех станциях бывшей Российской империи в предоктябрьские годы.

Растет и крепнет индустриальная Москва. По новому пятилетнему плану (1946—1950 гг.) промышленность Москвы по сравнению с довоенными годами вырастет на 30 процентов.

Москва — центр науки и культуры. Здесь находится высшее научное учреждение страны — Академия Наук СССР, имеющая пятитысячный коллектив научных работников.

В Москве находится одно из величайших книгохранилищ мира — библиотека имени В. И. Ленина. Рядом с

ее новыми корпусами стоит старое здание бывшей Румянцевской библиотеки — создание великого русского зодчего В. И. Баженова (конец XVIII века).

Старейший университет страны — Московский Государственный университет имени М. В. Ломоносова по праву гордится целой плеядой своих питомцев — ученых с мировыми именами. В 1906 году в университете на собрании московской интеллигенции выступал В. И. Ленин.

Москва богата музеями. В самом сердце столицы, около Кремля, находится музей В. И. Ленина, располагающий богатейшими материалами о жизни и деятельности основателя советского государства.

Замечательна Третьяковская галерея. Она является крупнейшим государственным музеем, в котором с большой полнотой представлены произведения русского искусства, начиная с XI века до наших дней. Здесь выставлены многочисленные полотна выдающихся русских мастеров: Боровиковского, Перова, Рублева, Васнецова, Врубеля, Маковского, Левитана, Релина, Крамского, Серова, Сурикова, Шишкина, Иогансона, Герасимова, Бродского, Грабаря, Юона и др.

На улице Горького находится музей Революции. В его обширных залах собраны богатейшие материалы по истории революционного движения в России, начиная от крестьянских восстаний XVII века. Ценнейшие документы из жизни Ленина и Сталина рассказывают о революционной борьбе рабочего класса и крестьянства. Особый интерес представляют залы, где выставлены подарки Иосифу Виссарионовичу Сталину от трудящихся нашей страны и зарубежных друзей Советского Союза.

Среди литературных музеев Москвы первое место занимает музей А. С. Пушкина. В нем почти с исчерпывающей полнотой представлены творчество и жизненный путь гениального поэта.

Особой любовью москвичей пользуется усадьба Л. Н. Толстого (в Хамовниках), также превращенная в

музей. Здесь бережно хранится обстановка, в которой 20 лет жила семья Толстых. Сохранились и большой сад, и старинная беседка, где Лев Николаевич правил свои корректуры.

Блестящая экспозиция музея А. М. Горького шаг за шагом раскрывает страницы жизни и творчества «буревестника революции» — Максима Горького.

В новой сталинской пятилетке культурное значение Москвы еще более возрастет. Значительные средства предназначаются на строительство научно-исследовательских учреждений столицы.

Гордость и слава Москвы — ее театры, лучшие в Советском Союзе.

Академический Большой театр оперы и балета, Московский Художественный Академический и Академический Малый театры известны всему миру.

Среди многочисленных парков Москвы особенно интересен расположенный вдоль Москва-реки Центральный парк культуры и отдыха имени А. М. Горького с Нескучным садом и Ленинскими горами (подробное описание смотри ниже, стр. 107).

7 сентября 1947 года Москва торжественно праздновала день своего 800-летия.

Вся страна отмечала этот знаменательный день.

И. В. Сталин в своем приветствии Москве говорит, что заслуги ее «состоят не только в том, что она на протяжении истории нашей Родины трижды освобождала ее от иноземного гнета — от монгольского ига, от польско-литовского нашествия, от французского вторжения. Заслуга Москвы состоит, прежде всего, в том, что она стала основой объединения разрозненной Руси в единое государство с единым правительством, с единым руководством. Ни одна страна в мире не может рассчитывать на сохранение своей независимости, на серьезный хозяйственный и культурный рост, если она

не сумела освободиться от феодальной раздробленности и от княжеских неурядиц. Только страна, объединенная в единое централизованное государство, может рассчитывать на возможность серьезного культурно-хозяйственного роста, на возможность утверждения своей независимости. Историческая заслуга Москвы состоит в том, что она была и остается основой и инициатором создания централизованного государства на Руси.

Но этим не исчерпываются заслуги Москвы перед Родиной. После того, как по воле великого Ленина Москва вновь была объявлена столицей нашей Родины, она стала знаменосцем новой советской эпохи.

Москва является теперь не только вдохновителем строительства новых советских социально-экономических порядков, заменивших господство капитала господством труда и отвергающих эксплуатацию человека человеком. Москва является вместе с тем глашатаем освободительного движения трудового человечества от капиталистического рабства».

Указом Президиума Верховного Совета СССР Москва в связи с 800-летием за выдающиеся заслуги трудящихся столицы перед Родиной, за мужество и героизм, проявленные в борьбе с немецкими захватчиками, за успехи, достигнутые в развитии промышленности, культуры и в осуществлении генерального плана реконструкции города, — награждена орденом Ленина.

Москва — самый крупный транспортный центр Советского Союза.

В Москве сходятся одиннадцать железных дорог. На многих из них введена электротяга. По всей стране поезда из Москвы развозят промышленные изделия столицы. В Москву поезда везут продовольственные грузы, топливо, хлопок, металл.

Широко развито воздушное сообщение Москвы с городами Советского Союза. С московских аэродромов отправляются самолеты не только во все концы СССР, но и в зарубежные страны.

Исключительно важную роль в транспортном хозяйстве Москвы играют водные пути столицы — канал имени Москвы и Московско-Окский путь.

Первоклассный глубоководный путь, идущий по каналу имени Москвы, реконструированной Верхней Волге через Угличский и Щербаковский гидроузлы и далее в пределы Волжско-Камского бассейна, открыл в столицу доступ грузам с Волги, Камы, Белой, Вятки, с Каспийского моря. Через Северо-Двинскую систему в Москву идут грузы из бассейна Северной Двины, через Мариинскую систему — из Северо-Западного бассейна.

Другая водная магистраль столицы — Московско-Окский путь, частью которого является устаревшая Москворецкая система, снабжает и будет снабжать столицу в дальнейшем во все возрастающих размерах многими необходимыми грузами. По этому пути в Москву в большом количестве поступают продукты сельского хозяйства и в первую очередь овощи, минеральные строительные материалы, дрова, нефть и другие грузы для снабжения промышленности, коммунального хозяйства и населения многомиллионного города.

Пассажирское движение по водным путям столицы как транзитное, так и пригородное (главным образом экскурсионное) из года в год растет. В новой сталинской пятилетке предусмотрен дальнейший рост транзитных и местных перевозок по каналу имени Москвы.

После осуществления работ, намеченных новым сталинским пятилетним планом (реконструкция Москворецкой системы и создание нормальных условий судоходства в нижнем бьефе Рыбинского водохранилища), по двум основным водным магистралям столицы — каналу имени Москвы и реконструированному Московско-Окскому пути и их боковым ответвлениям — будет перевезено в 1950 году 9,4 млн. пассажиров и миллионы тонн груза.

ПРОШЛОЕ МОСКВА-РЕКИ

Все в природе прекрасно,
но вода — краса всей природы.

С. Т. Аксаков

В народных песнях, сложенных во славу русских рек, не часто упоминается Москва-река. Скромная, неторопливая, она дала свое имя городу, основанному при ее слиянии с Неглинной. Этим городом, ставшим столицей самой большой страны на земле — Страны социализма, река и прославилась.

По Москва-реке притекали к городу его богатства. Река, которая в XIX столетии стала мелководной и запущенной, когда-то давала жизнь городу. В свое время, по словам историка Забелина, «Москва-река была добрым мостом — распутием для сообщения во все стороны и все края старинных народных сношений».

Москва-река берет начало в пределах Смоленской области, в 30 км от города Гжатска. С восточного склона Средне-русской возвышенности, между деревнями Кандаевкой и Поповкой, из болота, называемого Москворецкая лужа, вытекает ручеек, на первых километрах представляющий узкую, не слишком извилистую ленту, местами почти совсем исчезающую, это — Москва-река.

На первых километрах своего пути Москва-река принимает четыре незначительных притока — Коноплевку, Рогачевку, Масловку и Базерку. До озера Михайловского ширина Москва-реки не превышает полметра. За озером река, поворачивая на юго-восток, образует долину. Пройдя 40 километров от своих истоков, она незначительной рекой вступает в Московскую область. Ширина ее здесь не более 20 метров. До Можайска Москва-река течет в глубокой узкой долине. Постепенно расширяясь, она в низовьях достигает ширины до 200 метров.

В своем течении река извилиста, часто меняет направ-

ление, образует излуины, колена, что значительно затрудняет судоходство. Олеарий в своем описании путешествия Голштинского посольства пишет: «мы поехали верхами из Москвы за три версты до Симонова монастыря, где ожидало нас наше судно, посланное вперед по причине многих изворотов, которыми течет здесь река Москва».

Наиболее значительные колена Москва-река делает на участке Марчуги, ниже Фаустова. В 1937 году наиболее трудно проходимое колено Марчугов—Конная лука было спрямлено путем устройства прямого канала. Это значительно облегчило грузеным караванам переход через Марчуги.

Вместе со своими многочисленными притоками, из которых наиболее значительны Руза, Истра, Яуза и Пахра, Москва-река охватывает площадь в 17 тыс. квадратных километров. Некоторые притоки Москва-реки в черте столицы заключены в подземные трубы. Память о них сохраняется в названиях улиц и переулков.

Москва-река вступает в черту Москвы с северо-западной стороны ниже Кунцева около Филей. Отсекая на западе часть Фрунзенского района — Дорогомилово с прилегающими улицами, Москва-река делает две большие петли — Лужниковскую и Москворецкую — и выходит из города на юго-востоке около Нижних Котлов.

На своем пути Москва-река минует города Можайск, Рузу, Звенигород, Кунцево, Москву и Коломну. Ниже Коломны за Коломенским машиностроительным заводом Москва-река на четыреста восемьдесят восьмом километре своего пути впадает в Оку.

Наиболее живописные участки Москва-реки — у Звенигорода, Кунцева в черте Москвы—Ленинские горы и в низовьях — около шлюза Северка.

Звенигородские пейзажи — одни из красивейших в Подмосковьи. Недаром район Звенигорода пользуется заслуженной любовью московских художников.

Москва-река обычно вскрывается в середине апреля. Самое раннее вскрытие отмечено 27 февраля 1914 года, самое позднее — 30 апреля 1884 года. Ледоход длится около 5—7 дней, но были случаи, когда он продолжался от одного дня (1882 г.) до 18 дней (1893 г.). Вскрытие реки сопровождается иногда сильным и внезапным подъемом реки, достигающим 10—13 метров высоты.

Режим Москва-реки после сооружения канала имени Москвы и устройства Карамышевской плотины полностью еще не изучен и требует ряда наблюдений.

Ледостав Москва-реки бывает во второй половине ноября, но отмечены случаи, когда река покрывалась льдом и в октябре (1909 г.) и в декабре (1878 г.). Замерзание длится от 10 до 14 дней. Иногда при дружных морозах река покрывается льдом в течение трех-четырех дней. Так, вечером 19 ноября 1935 года по Москва-реке еще плавали лодки, а на утро следующего дня москвичи могли любоваться юными конькобежцами, обновлявшими первый лед.

Экономическое значение Москва-реки велико.

Москва-река — водный путь междуречья Оки с Волгой. В XIII—XV веках она была ареной борьбы отдельных княжеств. Это был великий водный проспект княжеской Руси.

Москва являлась узлом ряда водных магистралей, в которых Москва-река вместе со своими притоками — Яузой, Рузой, Сходней, которые в древности были судоходными, — играла важную роль.

По Москва-реке плыли суда, груженные самыми разнообразными товарами: шелками и пряностями из южных ханств, металлом, оружием и предметами роскоши. Русь по реке посылала лен, пеньку, меха, мед, воск.

В то время основными, а нередко и единственными путями были реки. Летом купеческие караваны и воинские отряды плыли по реке, а зимой когда наступали

морозы, скованные льдом реки превращались в замечательные естественные дороги.

Волоком, соединяющим верховья Яузы — приток Москва-реки с Клязьмой — притоком Оки, шли торговые караваны из Москвы на Волгу, намного сокращая свой водный путь к Нижнему Новгороду против обычного (по Москва-реке и Оке).

По мере возвышения Москвы большое значение приобрел и еще один волок Ламский (Волоколамск), который новгородцы крепко держали в своих руках с торговыми путями на Смоленск и Псков. Этим путем через Рузу (приток Москва-реки) и ряд небольших рек и волоков они переправлялись из Рязанской земли к Москве и доходили до Новгорода.

Через Москва-реку и Оку шел путь на Дон и оттуда в Азовское море, Крым. В 1499 году этим путем проследовало из Москвы в Константинополь посольство Ивана III, возглавляемое дьяком Голохвостовым.

Позднее большое значение для Москвы приобрела дорога на Волгу через Дмитров, до которого добирались сухим путем; оттуда начинался «водяной ход» по Яхроме, Сестре и Дубне.

С покорением Казани и Астрахани установились более или менее регулярные сношения Москвы с Нижней Волгой и Каспием. Один из проехавших этим путем иностранец Кильбургер писал: «Положение города Москвы имеет ту удобность, что из него по рекам Москве, Оке и Волге и по Каспийскому морю можно водой доходить даже до Персии. На малых судах можно в 20 дней проехать из Москвы в Астрахань, а на обыкновенных стругах и насадах потребно для сего 40—42 дня. Вверх по реке плавают на малых судах от 6—до 7 недель. Струга, ходившие между Москвой и Нижним Новгородом, поднимают до 17 тысяч пудов и делаются совсем без железа, так что действительно можно этому удивляться».

Другой путешественник, секретарь Голштинского посольства Адам Олеарий, в своем дневнике записал интереснейшие наблюдения жизни Поволжья. Он видел на Москва-реке много судов с рыбой, медом, солью, шедших из Астрахани в Москву.

Подмосковные воды — родина нашего военного флота. На Оке в 28 км ниже устья Москва-реки был построен при царе Алексее Михайловиче трехмачтовый военный корабль «Орел», вооруженный пушками.

Водный путь по Москва-реке имел большое влияние на расположение торговых мест в городе. Известный историк Москвы Забелин дает некоторый материал для характеристики Московского порта того времени:

«Древнейшее торговое пристанище у города Москвы располагалось своими караванами по берегу Москвы от устья реки Яузы до Кремлевской горы, так как путевой ход торга двигался в древнее время главным образом только по речным потокам...

Торг снизу Москва-реки от Рязанской и Донской области, тоже у устья Яузы и Яузской горы встретил первое и наиболее способное и удобное пристанище для выгрузки товара, особенно всякого хлеба и корма. Более легкие и ценные товары сосредоточивались вблизи древнего города, у самой Кремлевской стены, у Москворецкого моста, и оттуда мало-по-малу располагали свои склады рядом по пространству теперешних уже перестроенных рядов».

В XVII веке со значительным ростом внешней и внутренней торговли увеличилась потребность в удобных водных путях.

Петр I задумался над созданием сквозного водного пути из Балтийского моря через Волгу к Москва-реке. Его представления о реке соединялись с представлением о благе Родины. Он изыскивал способы ввести каждую, даже маленькую реку, в общую водную систему России, определить ее роль и значение в ней.

По словам историка Ключевского: «Петр с удивительной силой внимания изучал эту единственную в мире сеть, какую природа дала русской торговле в бассейнах русских рек. В уме Петра много лет складывался великолепный план канализации этих столь остроумно расчерченных природой бассейнов». При нем начато было соединение Оки и Дона через приток Оки Упу, ее приток Шать и небольшое озеро Ивановское, откуда берет начало Дон. О строительстве и работе этого водного пути сохранилось мало сведений. Впоследствии сенатская комиссия, обследовавшая Ивановский канал нашла его без воды. В конце XVIII столетия об этом канале сообщалось, что на нем все разрушено и он остается без действия.

Петр помышлял о большой торговле с Западной Европой. Нужен был удобный торговый путь из Москвы в заморские страны. Из всех видов транспорта сообщение по воде тогда было самым удобным и дешевым. Российское бездорожье не давало больших возможностей для перевозки массовых товаров гужем. «Окно в Европу» через Балтийское море еще не было «прорублено». Оставался путь через южные моря. В. И. Ленин писал о Петре I, что он «ускорял перенимание западничества варварской Русью, не останавливаясь перед варварскими средствами в борьбе против варварства».

При Петре I появляются русские инженеры. В 1701 году издается Указ об учреждении «морских и навигацких, мореходных хитростью искусств учения». В Москве открывается первая школа инженеров. Среди наук в ней изучают и «слюзное дело». В 1708 году в Москве повелением Петра I была издана «Книга о способах, творящих водохождение рек свободное». Это была первая русская книга по гидротехнике.

Среди первых гидротехников петровской эпохи следует отметить Михаила Сердюкова, создателя Вышневолоцких гидросооружений. Простой русский человек сде-

дал то, что было не по силам многим иностранным инженерам того времени.

В строительстве каналов Петру I не мало помогали такие одаренные русские люди, как Самарин, Писарев, Наумов, Сиверс, Тиньков, Игнатьев и многие другие. Тогда же впервые в нескольких вариантах был разработан проект канала, соединяющего Москву с Волгой. Один из этих проектов русского инженера В. Корчмина был близок к ныне осуществленному.

Из шести намеченных Петром I систем с каналами и шлюзами полностью была построена одна Вышне-Волоцкая, соединившая водным путем Волгу с Балтийским морем. Система эта сохранила свое значение до наших дней. Желая продолжить эту систему до Москвы, чтобы тем самым устранить существование переволоки к Шошинской и Рогачевской пристаням, Петр I обратил внимание на чрезвычайно благоприятное географическое положение Дубно-Сестринской водной системы.

Но Петр вскоре умер и о проекте забыли. Между тем, доставка грузов по Москва-реке все больше и больше увеличивалась. «Вправо от Василия Блаженного под крутым скатом течет мелкая, широкая, грязная Москва-река, изнемогая под множеством тяжких судов, нагруженных хлебом и дровами» (Лермонтов).

Через 100 лет после Петра в России снова заговорили о необходимости соединения Волги с Москва-рекой. На этот раз намерения у тогдашних правителей России были весьма скромные. Александр I дал обещание построить в память освобождения Москвы от Наполеона храм Христа Спасителя. В 1817 году храм начали строить на берегу Москва-реки.

По тогдашним масштабам строительство храма было грандиозным. Встал вопрос, как дешевле и быстрее доставлять строительный материал и финляндский гранит. Решили продолжать Тихвинскую систему судоходства до Москвы, создав специально для доставки материалов

водный путь между Москвой и Волгой. По созданному проекту канал должен был пройти между Сестрой — притоком Дубны, впадающей в Волгу, и Истрой — притоком Москва-реки. Сооружениям его решено было придать такие же размеры, как на Тихвинской системе, создав одинаковый по габаритам водный путь Москва — Петербург.

Работы начались в 1825 году. Строительство канала тянулось более 19 лет и полностью не было закончено. Был прорыт соединительный канал между Истрой и Сестрой. На реках Истре и Сестре были построены 33 шлюза таких же размеров как и Тихвинские шлюзы. Подпором реки Сестры создали для питания шлюзованной части канала водохранилище «Подсолнечное», более известное под именем Сенежского озера. Озеро это сохранилось до наших дней.

Пропускная способность канала определялась в 3 тыс. судов в год. Вся эта система была рассчитана на крайне примитивное судоходство. Баржи, груженные камнем для храма Христа Спасителя, поднимали не более 35 тонн.

Являясь очень извилистым и длинным путем, к тому же рассчитанным на проход мелких судов, канал просуществовал недолго. К тому времени закончили постройку Николаевской, ныне Октябрьской, железной дороги. Несовершенный водный путь из Волги в Москву, рассчитанный на крайне низкое в техническом отношении судоходство, не мог выдержать конкуренции со своим железным сухопутным соперником. Строители храма Христа Спасителя пришли к выводу, что по рельсам паровой тягой возить не только быстрее, но и выгоднее. И канал стал хиреть. Шлюзы пришли в ветхое состояние. К 1860 году эксплуатация системы была окончательно прекращена.

Так печально закончилась в царской России попытка соединить Волгу с Москва-рекой. Министерство путей

сообщения, в ведении которого находились водные пути царской России, мало интересовалось «вверенными» ему реками. Огромное значение каналов для экономики страны бездарные царские министры совершенно не учитывали.

Заглохла сооруженная с огромным трудом система, постепенно начала приходить в упадок и Москва-река. Она стала превращаться в мелководную речушку. Но несмотря на это грузооборот Московского порта в первой половине XIX века был весьма значительным. В одном из путеводителей по Москве той эпохи читаем: «вся река покрыта барками (до Москворецкого моста; далее оные не проходят), палуба их покрыта хлебом, привозимым из низовых стран России, или другими нужными потребителями: там березовые дрова, тут овес, сено, пшеница, железо и т. п.; беспрестанно слышите Вы дружный крик рабочих или веселые их песни, или гром падающего железа, или стук тесин, по коим проворные работники бегут с берега для разгрузки барок, там, видите Вы, таскают кули, ввозят вверх и укладывают в выстроенные хлебные магазины. Всеобщая деятельность видна в каждом предмете. Перейдем Москворецкую улицу и продолжим прогулку нашу по набережной. Здесь у самого моста видите Вы десятки садков с живой рыбой, ее ловят большей частью в Оке рыбаки села Дединова и привозят сюда в нарочно устроенных барках».

Профессор Лапшин, совершивший поездку по Москва-реке в сороковых годах прошлого столетия, писал: «Летом река так мелка, что в иных местах едва стоит вода на 7 вершков. Такую воду называют сухой».

Москва-река веками подмывала свои мягкие берега. Размытая почва, состоящая главным образом из наносных образований — песка, глины, суглинка, — оседала на дно, достигая местами толщины в несколько метров.

На некоторых перекатах Москва-реки суда садились так плотно на мели, что приходилось нанимать до 200—250 рабочих и до 50 лошадей, чтобы снять баржу с мели. Иногда баржу засасывало, и тогда приходилось про-давать ее на месте на слом.

В 1905 году на Москва-реке на Марковском перекате затонула баржа, груженная сеном. В течение нескольких навигаций ее настолько замело песком, илом, что на реке образовался новый остров.

Уже в XIX столетии не верилось, что Москва-река в свое время была прекрасным средством сообщения. Только весенние паводки напоминали москвичам о былом величии реки. В 1879 году вышедшая из берегов река затопила почти седьмую часть «Белокаменной», а паводок 1908 года принес городу убыток на сумму свыше 20 млн. рублей. По Замоскворечью, Дорогомилову и возле храма Христа Спасителя ездили тогда на плотах и лодках. Фабрика Эйнем, ныне «Красный Октябрь», отрезанная от центральных улиц Москвы, должна была переправлять продукцию в свои магазины на лодках.

Но кончались паводки, река вступала в свои берега, постепенно высыхала, местами покрываясь тиной.

Московские богатеи — «отцы города», замоскворецкие купцы, китайгородские лабазники — мало заботились о благоустройстве «первопрестольной».

Прежние хозяева Москвы в полном согласии с царским правительством считали излишним принимать на себя заботу об организации на Москва-реке судоходства.

В 1786 году в черте города сооружен водостводный канал, позднее в 1833—1836 годах у Бабьего городка построили плотину, а на нижнем конце канала Краснохолмскую плотину и шлюз с двумя камерами. Плотину ежегодно устанавливали после весеннего паводка, осенью перед ледоставом снова разбирали до следующей весны. До постройки Бабьегородской плотины вода в водостводном канале гнила, цвела, дно и откосы были по-

крыты тиной. Москвичи того времени называли канал канавой. Это название так и укрепилось за каналом.

В 1863 году был разработан план превращения Москва-реки в судоходную магистраль. Предполагалось соорудить в Москве речной порт. Эта попытка в условиях царской России, конечно, не увенчалась успехом. Москва-река попрежнему оставалась забытой рекой.

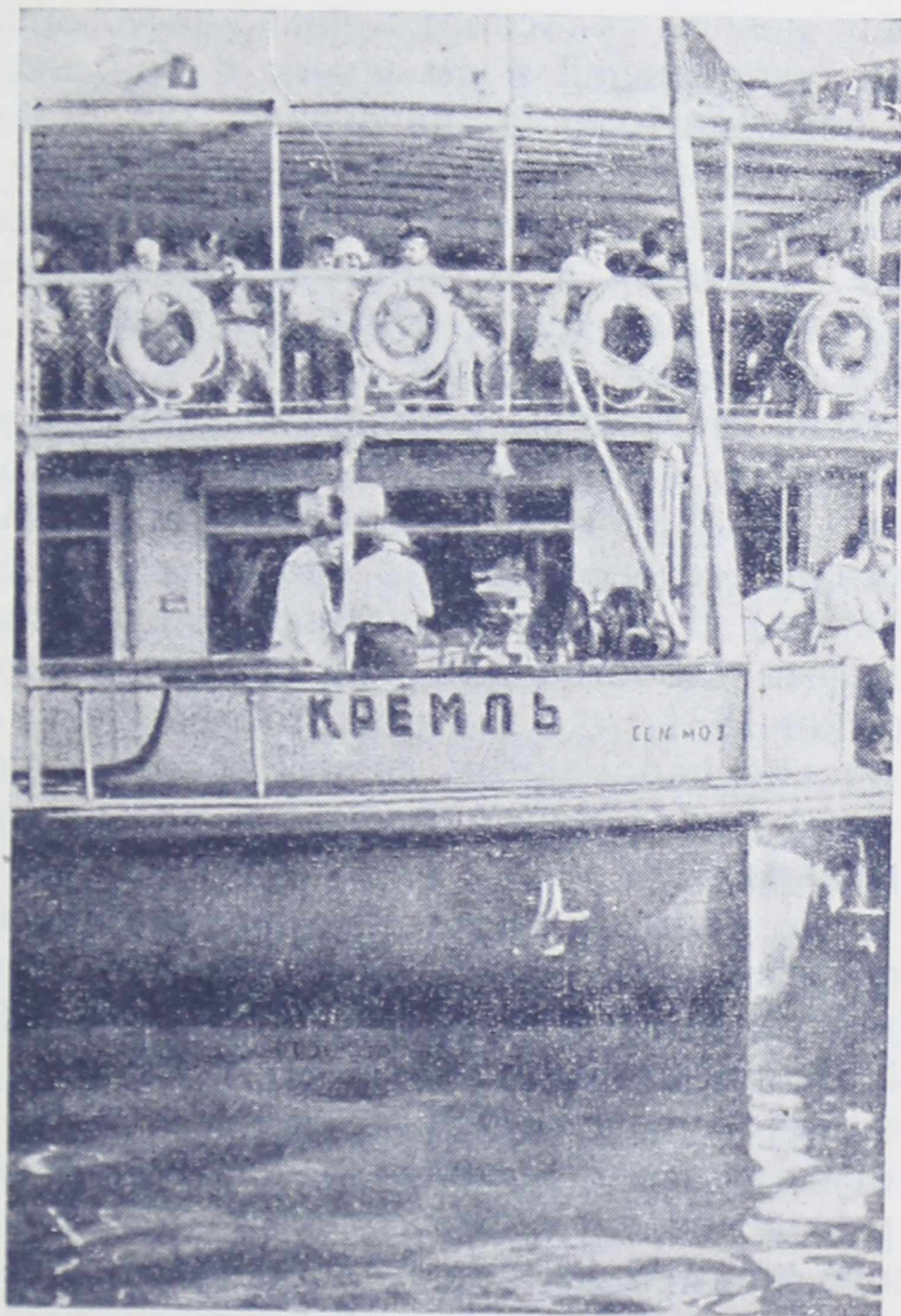
В период времени с 1874 года по 1877 год были произведены работы по шлюзованию. Москва-реки на участке от Москвы до Коломны. Были построены шесть плотин с шлюзами в деривационных каналах. Одновременно на всем протяжении шлюзованного участка был уложен металлический канат и поставлены туэры. Но вследствие извилистости реки и слабого течения туэрная тяга не могла конкурировать с более дешевой конной тягой. В 1879 году канат был вынут из реки, а туэра переделаны на буксирные пароходы. До конца XIX века на Москва-реке работала главным образом конная тяга. В 1902 году Москва-река, как водный путь, перешла в ведение Министерства путей сообщения. Мелководье на Оке ниже устья Москва-реки на участке Щурово — Рязань лимитировало судоходство на Москва-реке.

Началом пароходства на Москва-реке можно считать 1900 год, когда окский пароход «Бабушка» прибыл в столицу с двумя баржами. В 1904 году в Москве раздался первый свисток первого товаро-пассажирского парохода «Помощник». На этом небольшом одноэтажном пароходе было несколько отдельных кают и кухня для приготовления кушаний.

До Великой Октябрьской революции по Москва-реке не было регулярного пассажирского движения. Ниже на Оке от Рязани до Нижнего ходили небольшие пассажирские пароходы. С начала текущего столетия на Москва-реке стало развиваться грузовое движение в закрытых баркасах. Оно носило сезонный характер, связанный главным образом с отправкой грузов на Ниже-

городскую ярмарку и обратно. При этом гарантировалась срочная доставка грузов от 5 до 7 дней.

В четыре города ходило несколько катеров. Ходили



Экскурсионный пароход «Кремль» на Москва-реке

они не регулярно, главным образом по праздничным и воскресным дням, по маршруту Болотная площадь (Болото) — Дорогомилово.

Только советская власть по-настоящему начала заниматься речным транспортом и водными путями нашей Родины. Уже в первые послеоктябрьские годы, когда на фронтах гражданской войны решалась судьба Советской России, речной транспорт пришел на помощь железной дороге, работавшей в то время с большим напряжением и исключительной нагрузкой. От Москвы до Рязани было открыто пассажирское движение небольшими одноэтажными пароходами: «Даргомыжский», «Полезный», «Витязь» и «Совет». В дальнейшем в эту линию поставили еще один, большего размера (полутораэтажный), пароход «Волна».

С 1923 года из Москвы пошли уже двухэтажные пароходы: «Успех», «Благородный», «Нижний Новгород», «Мантурово». С 1932 года транзитная линия Москва — Горький стала беспересадочной (до этого была пересадка в Рязани). Это дало экономию в перевозке грузов и значительные удобства для пассажиров и туристов.

С навигации 1931 года в черте Москвы были открыты внутригородские пароходные линии, оборудованные моторными катерами, которые москвичи называют «водными трамваями».

С 1932 года кроме катеров на внутримосковских линиях стали работать стосильные теплоходы и двухэтажные комфортабельные пароходы, построенные Балаковским судостроительным заводом на Волге.

Пригородные и экскурсионные линии по Москва-реке вышли далеко за пределы города. Водные трамваи совершали рейсы вверх по Москва-реке до Кунцева и Крылатского, вниз — до села Коломенского.

С 1933 года был введен новый беспересадочный маршрут Москва—Уфа. Пять рек — Москва-река, Ока, Волга, Кама и Белая, четыре автономных республики — Марийская, Чувашская, Татарская и Башкирская, три столицы национальных республик — Чебоксары, Казань, Уфа и столица нашей Родины Москва находились на

пути этого маршрута. В предвоенные годы маршрут «пяти рек» был одним из популярнейших речных маршрутов Советского Союза.

К этому времени был произведен частичный ремонт старых москворецких плотин.

В первые навигации поездка по маршруту Москва—Уфа в оба конца с остановками в конечных пунктах продолжалась 22 дня, затем движение на этой линии было ускорено: продолжительность поездки от Москвы до Уфы и обратно была доведена до 18 дней.

В числе пароходов, совершавших рейсы по маршруту «пяти рек», было четыре новых, сормовской постройки: «Л. М. Каганович», «Башверхсовет», «Н. А. Некрасов» и «Менжинский» и семь заново переделанных пароходов: «Григорий Пирогов», «Максим Горький», «Правда», «Валерия Барсова», «15 лет Октября», «Советский Полярник» и «Свердлов».

Все пароходы линии Москва—Уфа двухэтажного типа имели отдельные каюты первого и второго классов, стильные салоны, столовые, души и прочие удобства, необходимые при длительной поездке. Пароходы были радиофицированы (трансляция из Москвы), снабжены прекрасно скомплектованными библиотечками.

Чтобы предоставить культурные условия пассажирам жестких мест (третьего класса), на восьми пароходах этой линии общие помещения третьего класса были переделаны по типу жестких вагонов скорых поездов под отдельные купе-каюты с мягкими матрацами и постельным бельем.

В таком виде пассажирское движение существовало на Москва-реке в предвоенные годы.

С 22 июня 1941 года работа столичных пароходств, в том числе и Московско-Окского, сразу осложнилась. Москва-река, как и канал имени Москвы, оказалась в зоне, находящейся под угрозой налета вражеской авиации. По решению Государственного Комитета Обороны

часть населения столицы должна была эвакуироваться в тыловые районы, в частности на Волгу, в приволжские города.

Столичные пароходства, получив соответствующие правительственные задания, начали работать с большим напряжением. Основной магистралью эвакуации явилась Москва-река. Московско-Окскому пароходству была передана часть флота канала Москва-Волга. Суда в основном работали на линии Москва — Рязань — Горький. С исключительно большой нагрузкой работали пассажирские пароходы.



Москва-река у Кунцева

Помимо перевозки населения и фабрично-заводского оборудования необходимо было перебазировать собственное ценное хозяйство пароходств Московско-Окского и канала Москва—Волга. Занимая по пассажиро-перевозкам и грузообороту одно из первых мест, эти

пароходства располагали и наиболее совершенным флотом и лучшим портовым хозяйством. Задания по этим перевозкам пароходства выполнили успешно. Через один только Южный порт Москвы Московско-Окским пароходством было перевезено столько грузов, сколько могут взять 900 железнодорожных составов.

В период войны Московский железнодорожный узел был разгружен благодаря освоению столичными пароходствами ряда новых грузопотоков. Вдвое увеличился удельный вес завоза в Москву по воде овощей, втрое — соли, почти в полтора раза — нефти. В целом в 1943 году Москве столичными пароходствами было доставлено грузов значительно больше, чем в 1940 году.

В послевоенной сталинской пятилетке речной транспорт играет еще более значительную роль в экономике Москвы. Столичные пароходства должны продолжать разгрузку московского железнодорожного узла по доставке москвичам, московской промышленности и новостройкам массовых грузов.

От устья Москва-реки до Перервинского шлюза, входящего в комплекс сооружений канала имени Москвы, судам приходится проходить через пять устаревших построенных 70 лет назад шлюзов. Техническое состояние их в настоящее время неудовлетворительное.

Новый пятилетний план предусматривает коренную реконструкцию Москворецкого водного пути. Два верхних гидроузла — «Трудовая Коммуна» (бывш. Беседа) и Андреевка ликвидируются. Взамен их будет построен Ново-Андреевский гидроузел, несколько ниже старого Андреевского. Его плотина образует подпор воды вплоть до Перервинского гидроузла.

В следующих гидроузлах: Софьине, Фаустове и Северке плотины сохраняются, но наращиваются. Это позволит поднять уровень воды в реке. Шлюзы всех трех гидроузлов будут расположены на новых местах.

В первую очередь будет сооружен Ново-Андреевский гидроузел, а затем реконструированы все остальные. После окончания всех работ по реконструкции Москворецкого водного пути и сооружения Калужского гидроузла на Оке будет открыт ряд новых транзитных и местных линий. Пассажирские пароходы пойдут по Москва-реке

и Оке не только к Горькому, но и вверх от устья Москва-реки по Оке к Серпухову и Калуге.

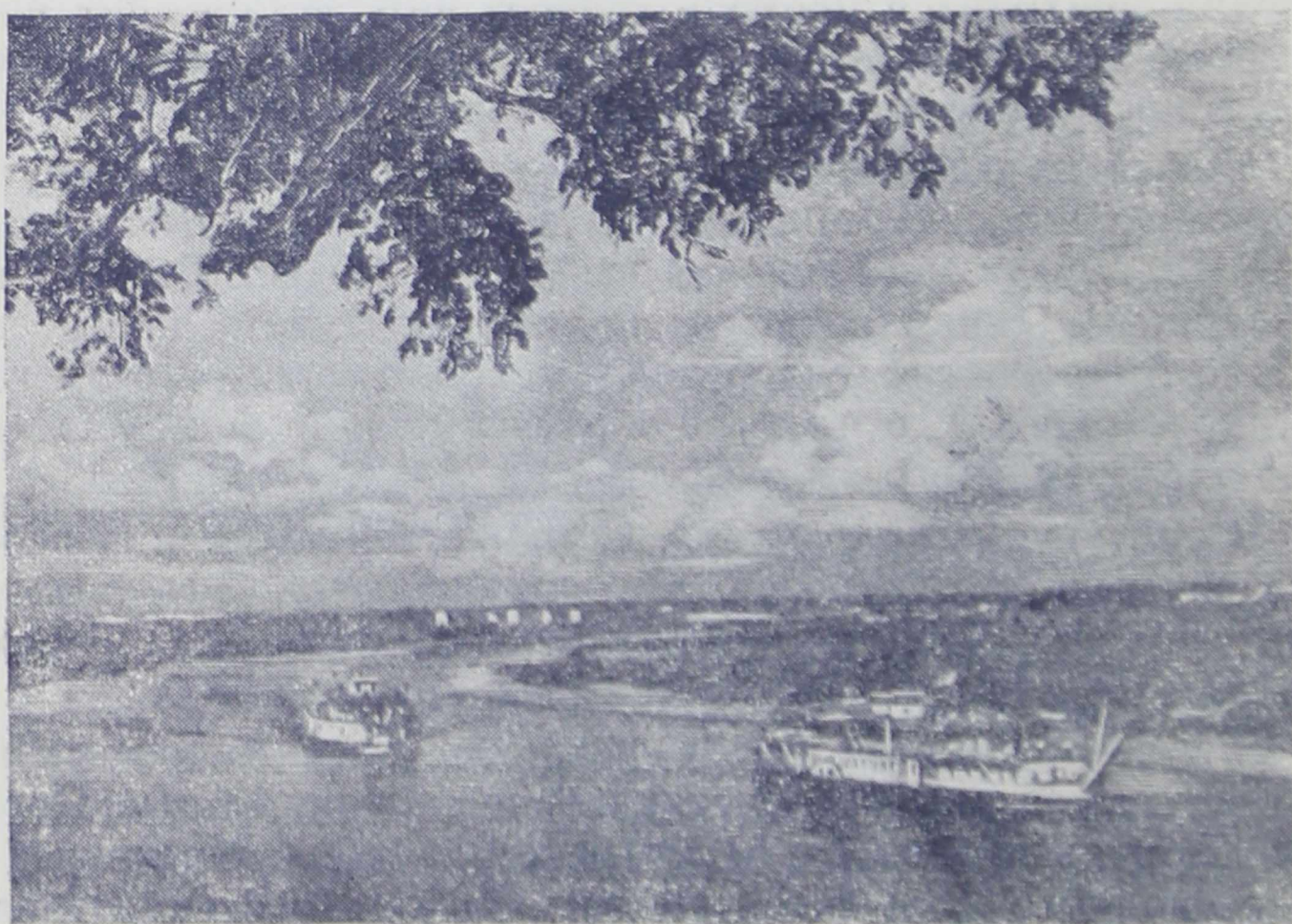
Так новая сталинская пятилетка оживит движение по Москва-реке, возвратив ей былую славу «моста во все края».

РЕКИ РУКОДЕЛЬНЫЕ

Наука воды углубит,
По гладкой их равнине
Суда-гиганты побегут
Несчетною толпою.

Н. А. Некрасов

Решительная реконструкция Москва-реки, коренное изменение ее режима и начало новой многоводной жизни столицы связано с открытием в 1937 году канала



Москворецкие пароходы около Перервинского гидроузла

имени Москвы, построенного по инициативе великого Сталина.

Москва издревле нуждалась в питьевой воде. В представлении историков и заезжих европейцев дореволюционная Москва — это грязный, запущенный город с мелководной речушкой у старых кремлевских стен.

В XVIII веке каждая крупная дворянская усадьба в городе имела свой колодец. А народ победнее брал воду из Москва-реки, Яузы, Неглинки и речушек с выразительными названиями, вроде Жабинки, Черторья, Черногрязки, Нищенки...

Для населения Москвы, которое достигало около 250 тыс. жителей в 1779 году начали строить московский водопровод от Мытищинских ключей. Впервые мытищинская вода пошла в Москву в 1805 году при Александре I. Вода текла по кирпичной галлерее, пересекала Яузу по каменному мосту, шла по глубоким выемкам Сокольнической рощи и, наконец, вливалась в Самотецкий пруд. Мытищинские ключи давали первому московскому водопроводу 330 тыс. ведер чистой воды, большая часть которой уходила через трещины кирпичной галле-рей в грунт. До города доходило около 40 000 ведер воды и то плохого качества.

Перестройка первого московского водопровода тяну-лась много лет. Только в 1835 году недалеко от Крестов-ской заставы построили насосную станцию. Насосы качали и гнали мытищенскую воду к Сухаревой башне. В башне во втором этаже был устроен чугунный бак на 5 тыс. ведер. Отсюда по чугунным трубам вода расте-калась по пяти фонтанам, которые обслуживали весь центр Москвы. Вокруг фонтанов в непролазной грязи и непросыхающих лужах и навозе топтались извозчики, вереницей тянулись, гремя бочками, водовозы. На ок-раинах московские рабочие, бедный люд попрежнему продолжали пить воду из грязных московских речушек.

Трубы московского водопровода обслуживали только центральные улицы города. «Гюлытьба только под большие праздники моется, — говорили в Думе, — а два ведра можно и на коромысле принести». Если для живущих в центре приходилось восемь ведер воды, то для рабочих окраин находили достаточным два ведра.

До начала XIX века жители Москвы пользовались водой из Москва-реки, которая в те времена была прозрачной и чистой, колодезной водой и из прудов. В XVII столетии лучшей водой считалась вода Пресненских прудов. Позднее, с ростом фабрик и заводов, вследствие загрязнения почвы, вода в колодцах и в Москва-реке в черте города сделалась почти не годной для питья.

Кремль в первые века своего существования получал воду через выход у Боровицких ворот, где по предположению ряда исследователей находился тайник — потайной ход к воде — на случай обороны.

В 1492 году под угольной арсенальной башней был создан самотечный водопровод Московского Кремля, сохранивший свою мощь вплоть до проведения канализации в столице.

Первый москворецкий напорный водопровод был сооружен в 1633 году.

Но все это строилось для Кремля, а население столицы по-прежнему пользовалось водой из колодцев и Москва-реки.

В 1913 году стало ясно, что даже при голодном водяном пайке, назначенном для рабочих окраин, воды Москва-реки скоро нехватит для города. Начали искать. Искали не торопясь. Сначала предполагали дать Москве волжскую воду от устья реки Шоши. Потом решили использовать для столицы южскую воду и для этого брать ее выше Коломны. В обоих случаях вода должна была идти в Москву по широкому подземному металлическому трубопроводу. Он мог дать городу в лучшем случае

30 млн. ведер воды в сутки. Проект был незначительный. Но и он остался лежать в думских архивах.

Советской власти в Москве досталась обмелевшая, грязная, хилая река с жалкой глубиной в полтора метра. Водопровод давал всего лишь $8\frac{1}{2}$ млн. ведер воды в сутки. На одного человека едва приходилось 60 литров.

Столица требовала «большой» воды. Большевики взялись за переоборудование водного хозяйства Москвы. Близ Рублева поперек Москва-реки стала плотина. На Ленинских горах появился новый гигантский резервуар. Рядом с Рублевской станцией стала Черепковская водопроводная станция. Сотни километров водопроводных труб пролегли по улицам и площадям Москвы. И в 1931 году Москва потребляла ежедневно уже в три раза больше воды, чем в 1917 году.

Однако городу этого было мало. Воды нехватало. Потребность столицы в воде не была удовлетворена. Больше половины московских зданий не были присоединены к водопроводной сети. Летом, в дни большого расхода воды на поливку улиц, вода иногда не имела силы забраться выше третьего этажа. А Москва строилась и росла. Росла и ее потребность в воде.

И гидрологи вычислили, что потребность эту не удовлетворить одной Москва-рекой. Москва требовала ежедневно в 1937 году 60 миллионов ведер воды. Ровно столько же несла ежесуточно Москва-река. Значит в 1937 году Рублевская станция должна была вычерпать Москва-реку целиком, и москвичи выпили бы свою реку до дна...

Решили брать воду из Оки. Для этого требовалось проложить в земле металлический трубопровод длиной свыше 100 километров. Шел 1929 год. Тогда молодая промышленность Советского Союза не смогла бы выполнить этот заказ.

Намечали запрудить Истру, Рузу и Москва-реку у Можайска. Но по подсчетам оказалось, что в Москву

будет приходить лишь 500 ведер воды в секунду. Это количество воды не обеспечивало обводнения Москва-реки и обильного снабжения города водой. «Заплаты» не устраивали Москву.

По инициативе товарища Сталина июньский пленум ЦК ВКП(б) в 1931 году постановил: «...Коренным образом разрешить задачу обводнения Москва-реки путем соединения ее с верховьями реки Волги».

Так было принято историческое решение о строительстве канала имени Москвы.

Повернуть Волгу на Москву, соединить Москва-реку с великой русской рекой, это было подлинно революционным, истинно сталинским решением вопроса.

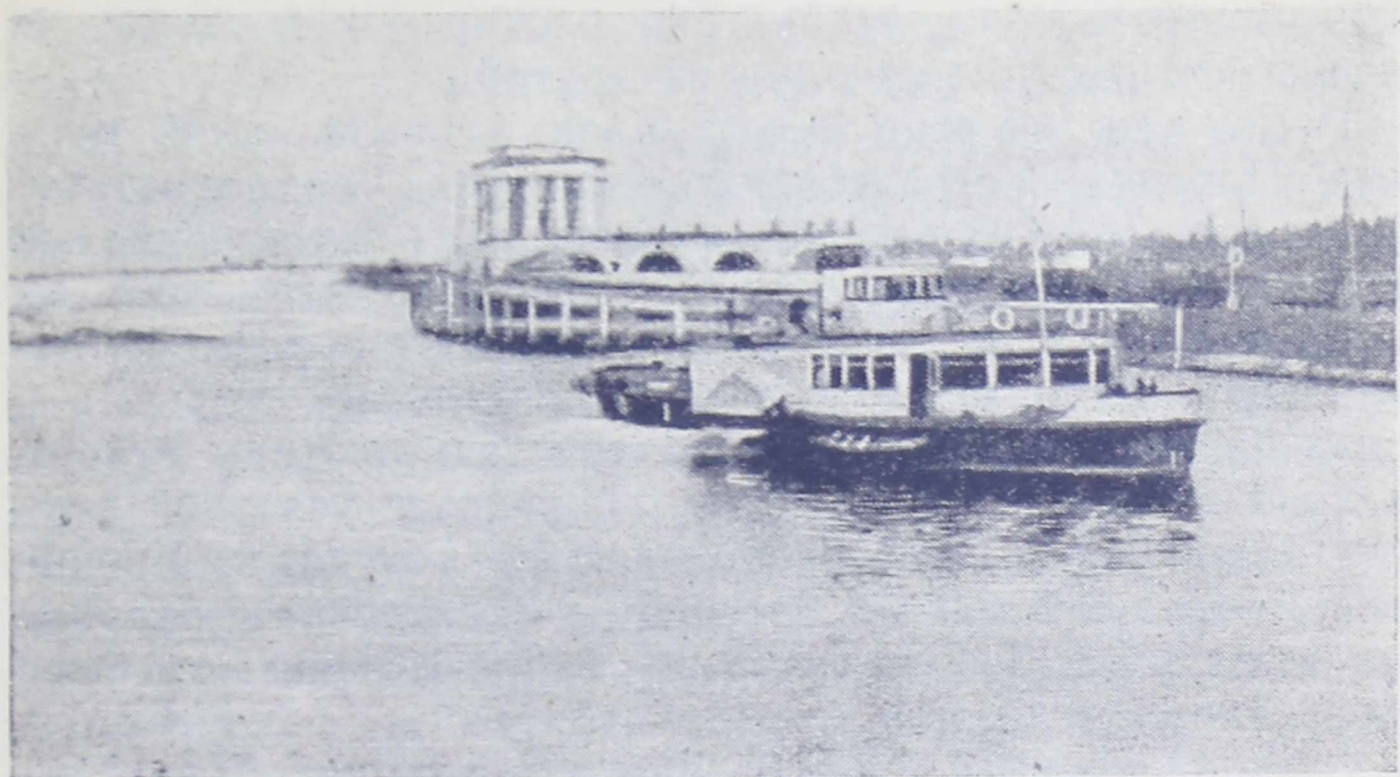
Предложение товарища Сталина о соединении Волги с Москва-рекой не только коренным образом разрешало задачу обводнения Москва-реки и проблему водоснабжения столицы, но и создавало глубоководный судоходный путь, соединяющий столицу Советского Союза с Волгой, что замечательно сочеталось с единым планом реконструкции нашей страны.

Замечательный русский писатель и мыслитель XVIII века Радищев, сосланный Екатериной II за революционную книгу «Путешествие из Петербурга в Москву», называл судоходные каналы «реками рукодельными».

Впервые «реки рукодельные» потекли в России при Петре I. При нем был построен канал, соединивший Дон с Окой через Ивановское озеро. После 7 лет строительства в 1707 году канал с 20 шлюзами был закончен. Но лишь 300 судов успели пройти по нему. К тому времени ключ от Черного моря был временно утрачен русскими, турки снова завладели Азовом, Петр стал искать иных путей в Европу.

Из старых российских каналов следует отметить Вышневолоцкий. Его постройка была закончена в 1703 году.

Сто лет в России каналов не строили. Затем снова взялись за сооружение «рек рукодельных». В 1803 году



Буксирный пароход на канале имени Москвы

была построена Березинская система, через семь лет — Мариинская, а в 1811 году — Тихвинская.

Но все эти искусственные пути имели очень малый удельный вес в речной сети страны.

О таких монументальных гидротехнических сооружениях, как Беломорско-Балтийский канал имени Сталина или канал имени Москвы, царская Россия не могла мечтать.

Канал имени Москвы принадлежит к числу соединительных каналов. Волжские воды, идущие к Москве по 128-километровому каналу, на своем пути встречают крупные возвышенности, холмы. Для урегулирования течения, чтобы сделать его безопасным, устроены шлюзы. Суда, идущие по каналу с Волги в Москву или обратно из Москвы на Волгу, должны шлюзоваться, т. е. пройти через ряд шлюзов.

Шлюзование заключается в следующем. В канале или на реке, чтобы повысить уровень воды и увеличить глу-

бину водного пути, ставят ряд плотин. Их возводят на известном расстоянии одну от другой.

Русло каждой реки имеет уклон, направляющий течение. Плотина преграждает течение реки, подпирает воды и повышает их уровень. Высоту подъема определяют в зависимости от того, какую глубину желают иметь на подпертом участке, при этом учитываются размеры затоплений, которые получаются в результате подъема и разлива реки. Следующую по течению плотину ставят, исходя из таких же расчетов. Подпертые участки реки (их называют бьефы) располагаются уступами. Уровни воды образуют как бы лестницу с гигантскими водяными ступенями. Такую лестницу гидротехники называют «каскадом».

Разница уровней бьефов иногда достигает до 35—40 метров. Вот тут и нужны шлюзы. Около плотин, для пропуска судов из одного бьефа в другой, устраиваются шлюзы. Они ставятся или рядом с плотинами, примыкая к ним, или в стороне от реки, в обходном (деривационном) канале, которым верхний бьеф соединен с нижним.

Шлюз представляет собой большую коробку, способную вместить одно или несколько судов. Коробка эта образована двумя продольными стенами и поперечными преграждениями. Преграждения по концам шлюза называются его воротами. Часть шлюза между верхними и нижними воротами называют «камерой» шлюза.

Когда хотят перевести судно из верхнего бьефа в нижний, через особую галлерею в головах шлюза или иным способом наполняют камеру водой из верхнего бьефа. Вода поступает через галлерею до тех пор, пока уровень ее в камере не сравняется с уровнем верхнего бьефа. Тогда открывают верхние ворота, и так как уровень в камере теперь одинаков с уровнем верхнего бьефа, то судно легко входит в шлюз. Затем ворота снова закрывают (нижние ворота камеры до сих пор все время оставались закрытыми).

Когда верхние ворота закрыты, воду начинают выпускать из камеры в нижний бьеф. Вода вытекает через особые, открываемые в это время, галереи или отверстия в воротах. Уровень воды в камере постепенно понижается. Вместе с уровнем воды медленно и плавно опускается шлюзуемое судно. Наконец, уровень воды в камере сравнялся с уровнем воды нижнего бьефа. Медленно, словно театральный занавес, раскрываются ворота шлюза, и из шлюзовой камеры судно выходит на простор реки.

Наоборот, когда судно идет снизу вверх по реке или каналу и должно быть поднято на более высокую ступень каскада, процесс шлюзования проводится в обратном порядке, т. е. сначала воду в камере доводят до уровня нижнего бьефа, нижние ворота открывают, судно вводят в камеру, ворота закрывают, затем камеру заполняют водой из верхнего бьефа, потом, так как горизонт воды в камере достиг уровня воды верхнего бьефа, верхние ворота открываются и судно выходит на верхний бьеф.

Пропуск судов через шлюзы водного пути Москва—Волга, запроектированного при Петре I, требовал не менее трех суток, в настоящее время на осуществленном канале имени Москвы на это требуется три часа. 121 километр по каналу имени Москвы от Московского Северного речного вокзала до пристани Большая Волга современный пассажирский теплоход с остановками в попутных пристанях проходит за десять часов.

Шлюзы канала имени Москвы так высоки, просторны, механизмы действуют так плавно и быстро, что шлюзование судна стало приятным и увлекательным моментом в интереснейшем плавании по каналу.

Подпор воды, получающийся в результате постройки плотин, дает возможность использовать падение воды для вращения водяных турбин. Турбины приводят в движение электрические машины (генераторы). Огромный

район, прилегающий к запруженной естественной реке или новой «рукодельной реке», получает дешевую электрическую энергию. Таким образом работают построенные в Советском Союзе Днепровская, Волховская, Закавказская и многие другие гидро-электростанции. Одновременно вода, поднятая плотинами, искусственно орошает прилегающие земли, повышая урожайность во много раз. В образованных водоемах развивается местное рыбное хозяйство. Прибрежные города получают в избытке свежую питьевую воду.

Так в Советском Союзе «рукодельные реки» служат народу.

КАНАЛ ИМЕНИ МОСКВЫ

Где раньше
река
водищу гоняла,
лила наводнения,
буйна,
гола, —
теперь
геометрия строгих каналов
мрамору в русло спокойно
легла.

В. Маяковский

Когда в 1931 году по предложению товарища Сталина Центральный Комитет партии постановил соединить Москва-реку с Волгой и заставить часть волжских вод повернуть к Москве, — инженеры, проектировщики и строители немедленно приступили к поискам наиболее эффективного варианта строительства.

Нужно было определить, где выгоднее всего провести трассу канала, как наилучшим образом организовать систему питания его водой.

Около года велись изыскательские и проектировочные работы.

Три варианта канала: Старицкий, Шошинский и Дмитровский — оспаривали право быть осуществленными.

По первому варианту канал должен был начинаться на Волге от села Родня на 12 километров выше города Старицы. Далее его направляли извилистой линией мимо Волоколамска и Клина. Затем — по реке Истре к Москве, выше города, у села Тушино.

У Старицы предполагалось построить большую плотину для подъема воды и создания водохранилища. При плотине намечался трехкамерный шлюз для пропуска судов. От Старицы вода самотеком пошла бы по Глубокой выемке — участку, граничащему с Волгой. Здесь на этом пути проект не предусматривал никаких гидротехнических узлов. В самом конце пути предполагалось соорудить шлюзы для пропуска судов в Москва-реку.

Проект поражал своей простотой: всего лишь два больших гидротехнических узла — и Волга самотеком направляется в столицу, пройдя каналом около 230 километров.

Однако при детальном и более глубоком изучении оказалось, что осуществить этот проект не так-то легко. Во-первых, выяснилось, что потребуются огромные по объему земляные работы. В некоторых местах глубина выемки должна была дойти до 50 метров. Приходилось бы прорезать мощные слои глины и валунов. Во-вторых, в районе Старицы берега Волги сложены из крайне ненадежных известняков, изобилующих трещинами. Геологи предостерегали, что могут быть катастрофические прорывы воды, и Волга, вместо того чтобы идти в столицу, просочится в подземные пустоты. Глубокая выемка в районе Клина также грозила опасными

оползнями. И, в-третьих, водохранилище, которое создано бы в результате подпоров Старицкой плотины, могло дать значительно меньше воды, чем необходимо было для русла Москва-реки и самой столице для ее бассейнов.

Тогда решили брать воду из Волги ниже Калинина. Так, после длительных и упорных изысканий, был создан второй вариант — Шошинский. По этому варианту канал берет начало в устье реки Шоши и направляется на юг к городу Клину.

Длина канала при этом варианте была меньше, чем в Старицком проекте. Меньше было и земляных работ. Однако и здесь геологи опасались оползней. При этом варианте совершенно исключался самотек воды. Необходима была цепь насосных станций для перекачки воды из Волги на водораздел. Вариант этот также не отвечал требованиям, которые предъявлялись к будущему каналу.

Тогда после длительных и кропотливейших поисков возник третий вариант — Дмитровский. По принципам своим он был схож с Шошинским вариантом, но направление трассы канала было выбрано совсем иное — отличное от обоих предшествовавших вариантов.

По этому варианту канал начинался у села Ивановково на Волге, от Ивановова канал шел к городу Дмитрову, а от него к Москве.

При Старицком варианте пробег грузов по воде от Щербакова (бывш. г. Рыбинск) до Москвы составлял 795 километров, при Шошинском варианте он укорачивался до 496; Дмитровский вариант должен был еще более сократить этот путь, сделать его равным 410 километрам. Дмитровский вариант был наиболее дешевым. Открывалась возможность построить канал в максимально короткий срок. Кроме того, вопрос водоснабжения и обводнения Москвы в этом варианте решался с наибольшей полнотой.

Шаг за шагом, километр за километром намечалась трасса будущего канала. Много споров вызвал вопрос — как подойти к Москва-реке: выше или ниже столицы. Были предложения соорудить гигантское водохранилище у Мытищ. При этом варианте в случае прорыва плотины 3 млн. ведер воды в секунду могли бы хлынуть на город Мытищи и смыть его. Учтя все это, составители проекта наметили создать Учинское водохранилище.

Много хлопот вызвала гора, стоящая на пути будущего канала. Через нее должны были идти 6 километров трассы. Глубокой выемкой прошел канал через этот водораздел: между реками Химкой и Клязьмой.

1 июня 1932 года Центральный Комитет партии и Совнарком СССР окончательно утвердили Дмитровский вариант.

Предстояли неслыханные по размерам и сложности работы.

Были произведены инструментальные съемки, гидрологические и геологические изыскания. Тысячами скважин пробурили изыскатели землю в районе будущего канала.

Режим всех рек района, их характер, весенний и зимний паводки пришлось тщательно изучать. Необходимо было детально наметить места различных сооружений канала.

«Эх, как бы Волга-матушка да вспять побежала.

Если бы можно, братцы, жизнь начать сначала»...

Так пелось в народной русской песне.

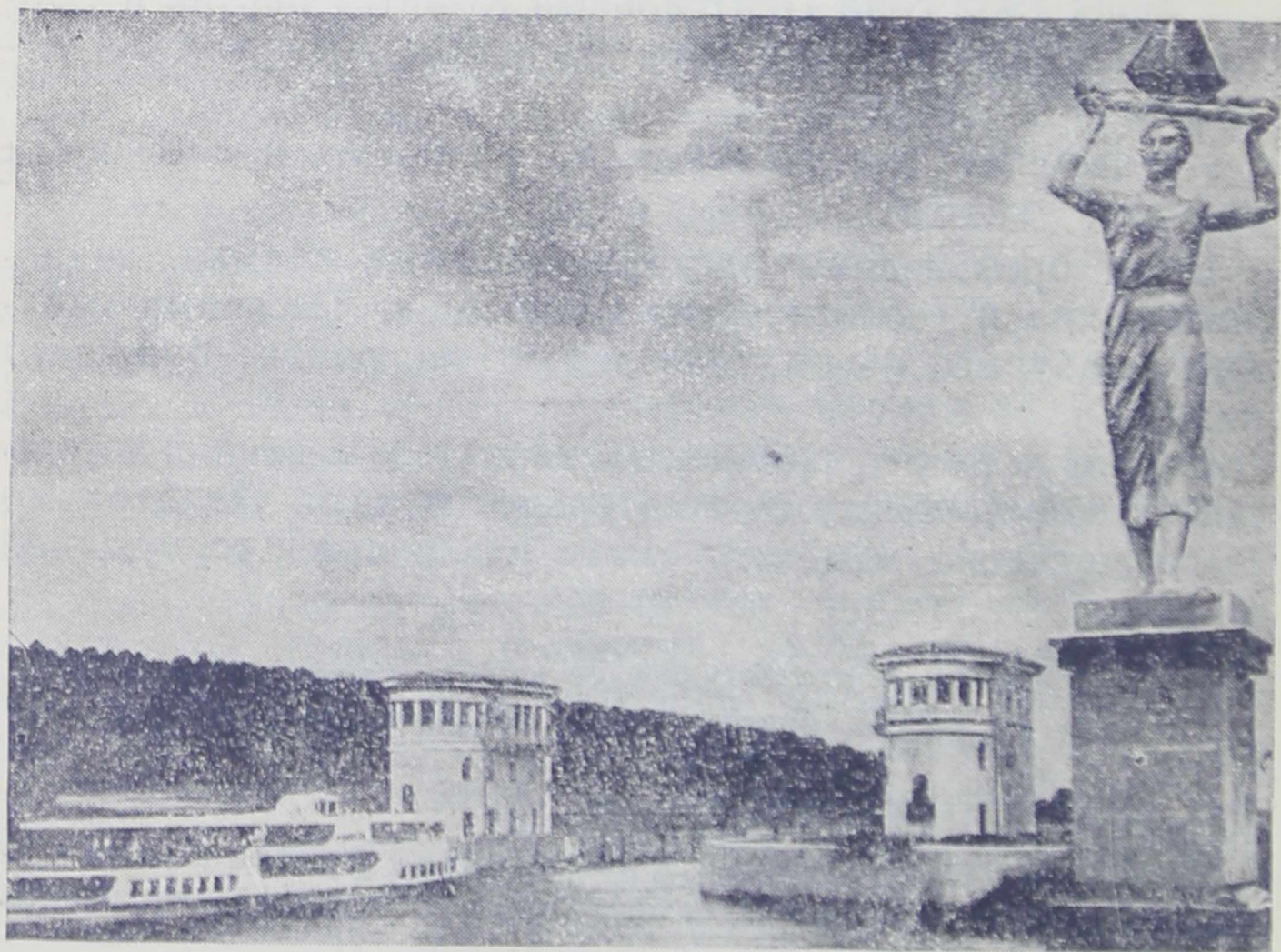
Волга не потекла вспять, но великая русская река дала часть своих богатых вод новому водному пути — каналу имени Москвы.

Канал имени Москвы является одним из крупнейших искусственных водных путей.

Социалистическая индустрия Советского Союза, инженерная мысль, отечественная гидротехника держали на этом строительстве серьезный экзамен. Советские заводы и фабрики снабжали стройку необходимыми материалами и машинами. Рабочие крупнейших предприятий СССР гордились, что изготовленные ими механизмы, машины идут на сооружение «Сталинского зеркального моста», как многие называют канал.

Вся страна считала строительство канала имени Москвы своим родным, близким делом.

Канал и все его великолепные сооружения, являющиеся чудом техники и архитектуры, построены цели-



Шлюз № 5 на канале имени Москвы

ком из советских материалов, советскими инженерами, советскими рабочими.

По объему работ строительство канала имени Москвы превосходит Днепрострой по бетону в три раза, Беломорско-Балтийской канал по земляным работам в семь раз, по бетону в восемь раз.

Земляные работы на канале по своему объему почти в 100 раз превосходили земляные работы первой линии московского метрополитена.

Центральный Комитет ВКП(б), Совет Народных Комиссаров СССР и лично товарищ Сталин с исключительной заботой и вниманием относились к повседневным нуждам строительства. Все строители, от рабочего до инженера, каждый день чувствовали эту помощь.

Товарищ Сталин, руководители партии и правительства неоднократно посещали различные районы строительства, подробно изучали проекты отдельных сооружений канала, разбирали эскизы архитектурного оформления, давали исчерпывающие указания по различным вопросам строительства.

Размах строительства канала был поистине грандиозным. Мощная индустрия Советского Союза вооружила строителей канала всем богатством современной передовой техники.

Все грандиозные работы по строительству канала Москва — Волга были закончены в течение четырех лет и восьми месяцев. Таких темпов работ при таких масштабах строительства мир еще не знал. Суэцкий канал строился 10 лет, хотя объем земляных работ составлял там всего 75 млн. куб. метров. Кроме того, на Суэцком канале нет шлюзов и крупных гидротехнических сооружений. Что же сказать о Панамском канале, который строился 30 лет!

Только в социалистическом обществе было возможно в такие предельно короткие сроки создать канал, соединивший Москву с Волгой.

Великий водный сталинский путь из Москвы в Волгу по праву считается одним из величайших мировых гидротехнических сооружений.

Многие иностранные рабочие делегации, представители стран Европы и Америки, побывавшие на канале Москва-Волга за годы его эксплуатации, в альбомах отзывов, имеющих на судах, вокзалах и шлюзах канала, оставили не мало записей о своих впечатлениях о поездке по сталинскому водному пути Москва — Волга:

«При взгляде с высоты пульты управления 7—8 шлюзов канала Москва — Волга на эту действующую артерию, это гигантское создание советского человека для всякого, кто хочет видеть, открываются широкие перспективы великого будущего народов Советского Союза.

Этот грандиозный результат созидательного труда для блага народа вдохновляет и вселяет уверенность в возрождение всего человечества. Уверенность, столь необходимую после морального и материального ущерба, причиненного гитлеровским безумием». Эта запись принадлежит Петру Гроза — премьер-министру Румынии.

Стрела Коллека, министр общественных работ Албании, осматривавший сооружение канала, оставил такую запись:

«Как инженер, я должен сказать, что это лучшее в мире сооружение. Советская система и социалистическая техника позволили реализовать такие величайшие проекты. Прогрессивное человечество должно взять этот пример.

Народ сильный не имеет лимита своих действий. Он способен на действия, не предусмотренные обычной наукой.

Мы счастливы видеть плоды руководителя пролетарской революции Ленина и продолжателя его дела — Сталина».

Интересны впечатления от посещения канала английской рабочей делегации.

«Грандиозность социалистического строительства и энтузиазм, с каким оно выполняется, мы видели наглядно, когда посетили канал Москва — Волга. Это посещение показало нам, как социализм ставит на службу трудящихся богатства страны, что невозможно при капиталистической системе».

Каждое сооружение канала является превосходным образцом конструктивного и архитектурного стиля. Плотины, гидростанции, шлюзы, водосбросы и мосты отлично сочетаются с огромными водными пространствами, береговыми массивами и зеленью лесов, создавая изумительную панораму водного пути.

Во время плавания по каналу пейзажи все время меняются. Одно за другим открываются интереснейшие сооружения, радующие глаз изяществом формы и совершенством отделки. Суда идут по огромным искусственным озерам, мимо живописных заливов, сквозь своеобразную анфиладу шлюзов, мимо чудесных статуй и монументов, отлитых из металла или высеченных из камня.

Канал совершенно изменил лицо всего района, прилегающего к трассе. Местность стала неузнаваемой, — она приобрела богатый, живописный и культурный вид. Более 200 селений, оказавшихся в районе затопления всех водохранилищ, перенесены на новые места. Проведены новые шоссейные дороги и железнодорожные пути. От станции Вербилки строителями канала была проведена новая железная дорога до пристани «Большая Волга». Вдоль канала проведено первоклассное шоссе протяжением в 60 километров. Заново переоборудованы дороги и шоссе в районе канала, начиная от самой Москвы.

Большие земляные плотины запрудили реки Икшу, Вязь, Учу, Клязьму и Химку. Обновленные реки раз-

лились громадными водоемами общей площадью в 60 кв. километров. Паротеплоходы плывут то по широкому озеру, то входят в строго ограниченное каменными откосами русло соединительных каналов.

Путь волжской воды на Москву начинается в 24 километрах выше города Кимр. Мощная железобетонная плотина подпирает великую реку Волгу у Иванькова.

Отсюда канал идет на юг с небольшим отклонением на юго-восток.

Около станции Икша трасса канала делает поворот на юго-восток и в этом направлении идет до села Пестоза. Тут она принимает направление на юго-запад и входит в долину реки Клязьмы, где канал снова принимает южное направление и следует к Москва-реке.

От станции Икша судоходная трасса канала проходит по пяти искусственным водохранилищам: Икшинскому, Пестовскому, Пяловскому, Клязьминскому и Химкинскому.

После Химкинского водохранилища начинается южный склон канала.

Насосы, поднимающие волжскую воду на водораздел, приводятся в движение электрическим током, который дают специально построенные для этого гидроэлектростанции канала.

Канал имени Москвы по объему воды в двенадцать раз больше прежней Москва-реки. Пропускная способность канала примерно составляет одну четверть грузооборота речного транспорта Советского Союза.

Длинный и интересный путь волжской воды заканчивается в Москве у водопроводного крана. Об этом стоит рассказать несколько подробнее. Плотинами на канале образовано 8 водохранилищ: Иваньковское (так называемое «Московское море»), Икшинское, Пестовское, Пяловское, Клязьминское, Химкинское, Истринское и Акуловское; последние два не входят в систему

судоходной части канала. В них поступает вода, предназначенная для водоснабжения Москвы.

Местность у Акуловой горы близ города Пушкино связана с жизнью и творчеством талантливейшего поэта нашего времени В. Маяковского и увековечена в его стихотворении: «Необычайное приключение, бывшее с Владимиром Маяковским на даче». Поэт точно указывает, где произошло с ним это приключение — Пушкино, Акулова гора, дача Румянцева, 27-я верста по Ярославской железной дороге. В стихотворении запечатлен и самый пейзаж местности:

«Пригорок Пушкино горбил
Акуловой горою,
А низ горы
Деревней был,
Кривился крыш корою»

Сейчас места эти сильно изменились, нет Акуловой горы. Теперь здесь озеро — Акуловское водохранилище, на берег которого «переехала» деревня, бывшая у подножия горы.

Из Акуловского водохранилища вода бежит по водопроводному каналу к Сталинской водопроводной станции. Интересно, что водопроводный канал в Мытищенском районе проходит недалеко от тех мест, где в XVIII столетии была построена кирпичная галерея первого московского водопровода.

Сталинская водопроводная станция представляет собой громадную фабрику питьевой воды. Здесь вырос целый городок, скромно называемый станцией.

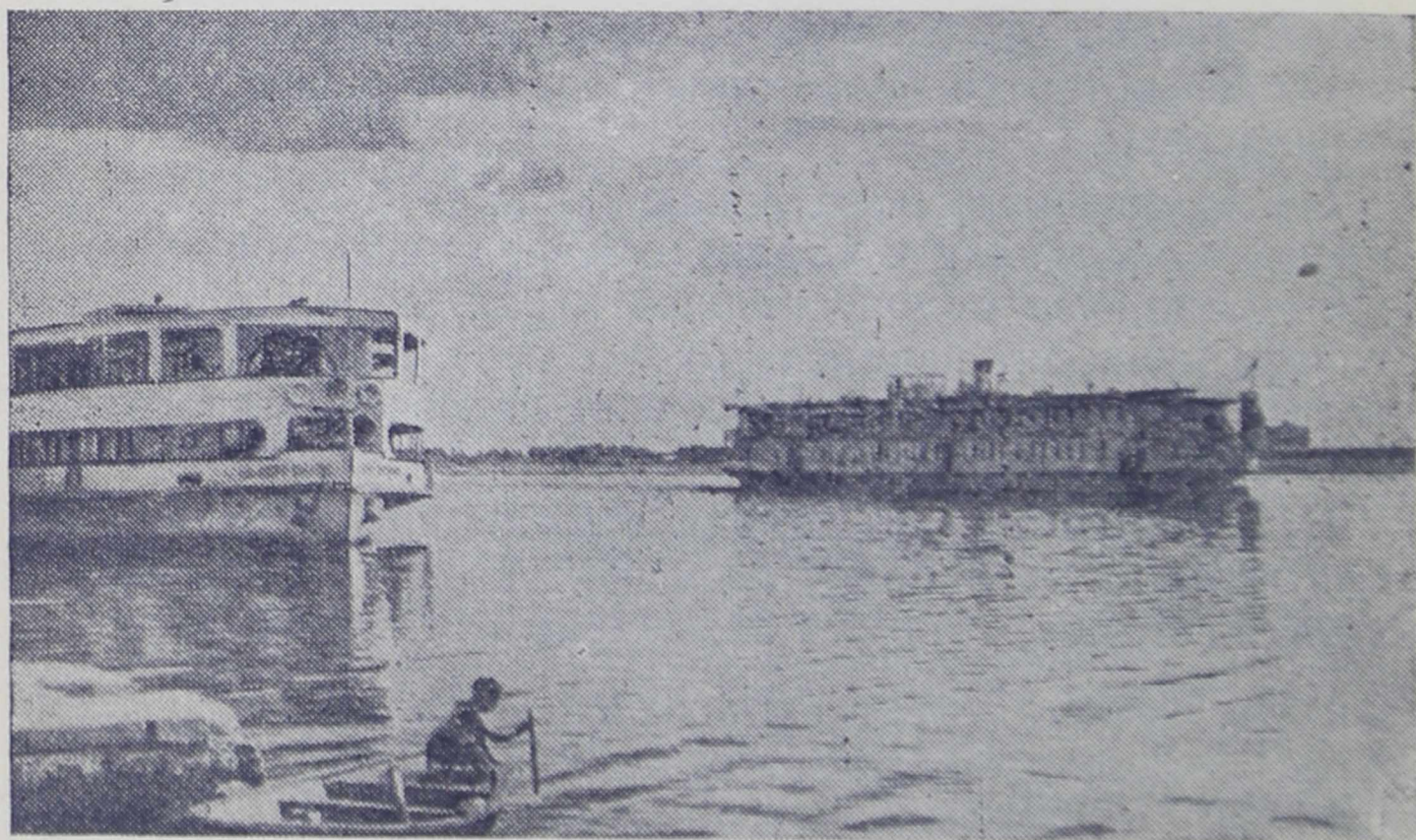
Сталинская станция дает почти столько же воды, сколько в начале 1937 года давали все водопроводные станции столицы.

По количеству воды Москва-река в черте города увеличилась вчетверо, уровень воды ее здесь поднялся

почти на 3 метра. Теперь к стенам Кремля могут свободно подходить большие волжские паротеплоходы.

Ежегодно в день 1 Мая у самых стен Кремля взвиваются праздничные флаги на мачтах флотилии канала имени Москвы. Белоснежные, огромные, отражающие в зеркальных стеклах своих салонов первомайское убранство столицы, подходят к Кремлевской набережной теплоходы «Иосиф Сталин», «Вячеслав Молотов», «Михаил Калинин», «Клим Ворошилов». Вместе с ними из широких водохранилищ идут малые теплоходы и катера. Флотилия канала салютует гудками и флагами Кремлю и праздничным колоннам трудящихся, идущим через Красную площадь.

В 1941 году каналу имени Москвы пришлось пережить тяжелые дни. Гитлеровские банды, рвавшиеся к Москве, угрожали его существованию. Они готовили его прекрасным гидротехническим сооружениям участь



Пассажирские пароходы в Химкинском водохранилище

Днепрогэса и только героизм Советской Армии, вместе с которой мужественно бились и московские водники, вставшие на защиту любимого детища сталинских пятилеток, спас канал от гибели и разрушения. Все чудесные его сооружения уцелели.

К началу навигации 1941 года, накануне нападения гитлеровской Германии на Советский Союз, началось заполнение водой Рыбинского водохранилища, но сооружение верхневолжских гидроузлов Угличского и Рыбинского еще не было закончено.

За время войны канал ни на один день не прекращал своей деятельности. Москвичи бесперебойно получали воду и электричество.

Велика заслуга московских водников и в непосредственной защите канала и Москвы от гитлеровских захватчиков. Когда немецко-фашистские войска, временно захватив Калинин, пытались поздней осенью 1941 года использовать ледяной покров Московского моря и канала Москва — Волга для подхода к столице, они неожиданно встретили непреодолимое препятствие: поднимая воду в бьефах путем усиленной работы насосных станций, водники взломали ледяной покров, местами покрыв его водой, что сделало невозможным использовать Московское море и трассу у канала для подхода к Москве.

Не удалось фашистским войскам захватить и Дмитров.

Пассажирские перевозки по каналу имени Москвы в годы Отечественной войны по вполне понятным причинам уменьшились, но во много раз возросли грузовые перевозки.

За десять лет эксплуатации канала Москва — Волга, переименованного 7 сентября 1947 года в канал имени Москвы, было перевезено около 25 млн. пассажиров.

Новый пятилетний план предусматривает значительный рост транзитных и местных пассажирских перевозок по

каналу имени Москвы, который стал одним из любимых мест отдыха москвичей. По пригородным и внутригородским линиям в 1950 году будет перевезено 3,3 млн. пассажиров, тогда как в довоенное время, в 1940 году, было перевезено 1,8 млн.

В течение текущей пятилетки будут открыты новые беспересадочные транзитные линии по каналу имени Москвы: Москва — Астрахань, Москва — Куйбышев и Москва — Молотов.

В связи с окончанием строительства верхневолжских гидроузлов, Угличского и Рыбинского, была создана предусмотренная решением XVIII съезда ВКП(б) транзитная глубоководная магистраль Москва — Астрахань, изменившая коренным образом условия транспортировки в столицу массовых грузов из Волжско-Камского бассейна по каналу имени Москвы.

По сравнению с 1940 годом грузоперевозки по каналу имени Москвы к концу текущего пятилетия возрастут в несколько раз. Усилится через канал снабжение Москвы лесом и дровами, для чего будут закреплены за Москвой лесные массивы в районах Верхней Волги, Рыбинского водохранилища, реки Шексны, богатого лесом Белозерского бассейна и района Кубенского озера. Широко будет использован канал имени Москвы для снабжения столицы и другими грузами.

Энергетическая система канала имени Москвы, как наиболее технически совершенная и бесперебойно действующая, ежегодно дает для промышленности Москвы десятки миллионов киловатт-часов электроэнергии.

Богатейшие залежи гравия, расположенные близ трассы канала в районе города Дмитрова, также пойдут в столицу водным путем. В обратном направлении из Москвы пойдут металлоизделия, машины, автомобили, различные промышленные товары и продукция пищевой промышленности.

Канал имени Москвы, обеспечив столицу водой, обвод

нил мелководную Москва-реку, создал мощный короткий и глубоководный путь с Волги в Москву. Москва стала портом трех морей: Каспийского, Белого и Балтийского. С осуществлением Волго-Донского соединения, которое выходит за пределы текущей пятилетки, из Москвы через канал имени Москвы водным путем можно будет проехать до портов Азовского и Черного морей. Столица нашей Родины Москва станет тогда портом пяти морей.

СЕВЕРНЫЙ РЕЧНОЙ ПОРТ СТОЛИЦЫ

Москва-река закована в гранит,
Над Химкинским вокзалом реют чайки,
На стадионах музыка гремит,
И выются флаги, и мелькают майки.

Лебедев-Кумач

Быстро идет троллейбус от станции метро «Сокол» к Северному речному порту столицы.

Загородное шоссе. Дорога ровная, чистая, широкая. Пятнадцатый километр Ленинградского шоссе. Вдали виднеется водная гладь Химкинского водохранилища. Остановка «Северный речной вокзал». Ворота новой водной Москвы — порта трех и впоследствии пяти морей. Кружевная изящная решетка отделяет шоссе от парка. Десять лет назад здесь был пустырь. Теперь уже можно полюбоваться кленом, ясенем, рябиной, привитой к дубу, посидеть в тени тополя, акации, вдохнуть аромат цветников, разбросанных почти по всей площади парка. В 1947 году здесь приступили к разбивке фруктового сада, посадке плодово-ягодных деревьев мичуринских сортов: яблонь, вишни, малины. Новый сад занимает обширную территорию в 16 гектаров. А вся площадь парка равна 48 гектарам.

В глубине парка монументальное и в то же время легкое, как ажур, здание. Это самое значительное архи-

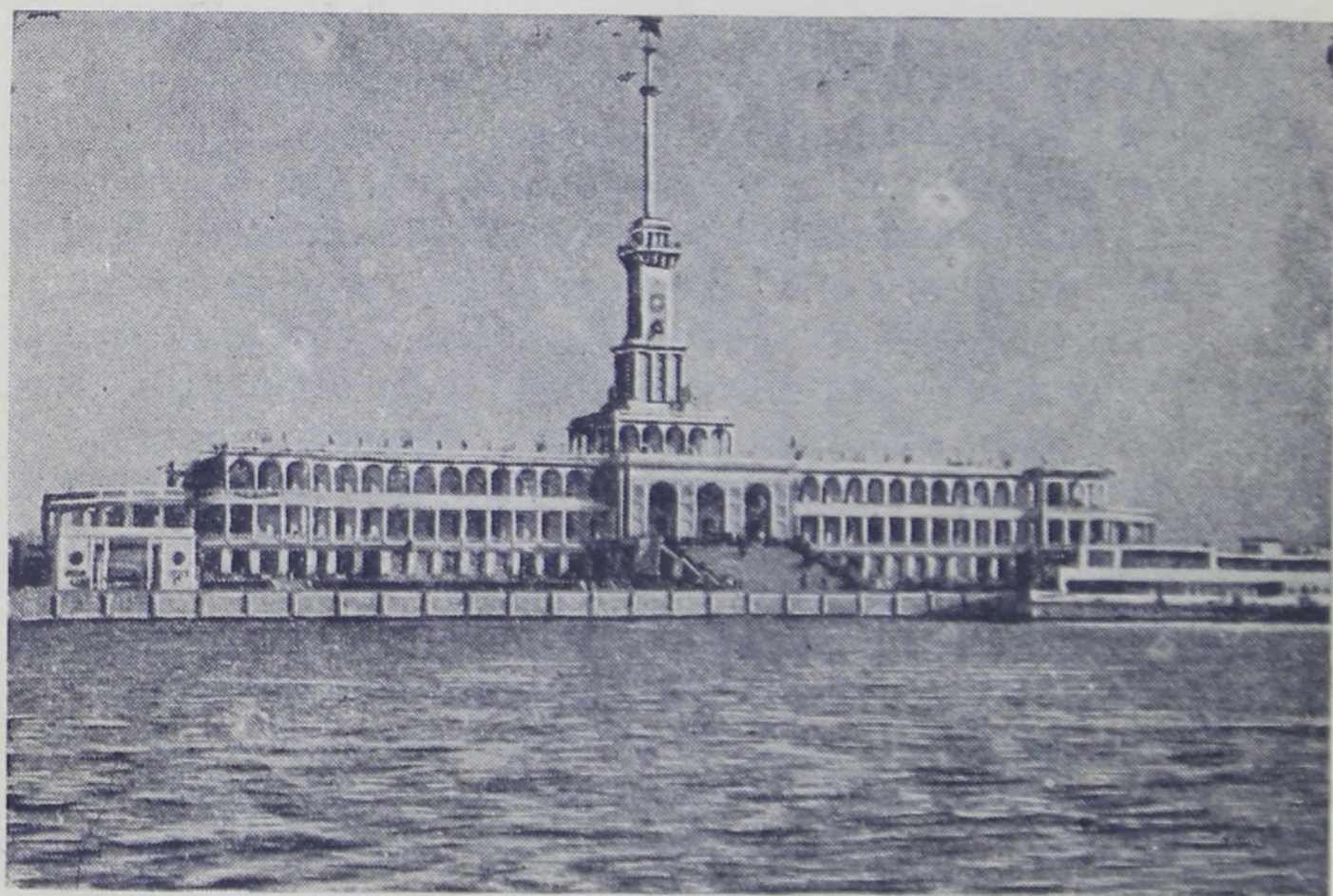
тектурное сооружение канала — Северный речной вокзал Москвы.

До Октябрьской революции в Москве было только девять сухопутных железнодорожных вокзалов.

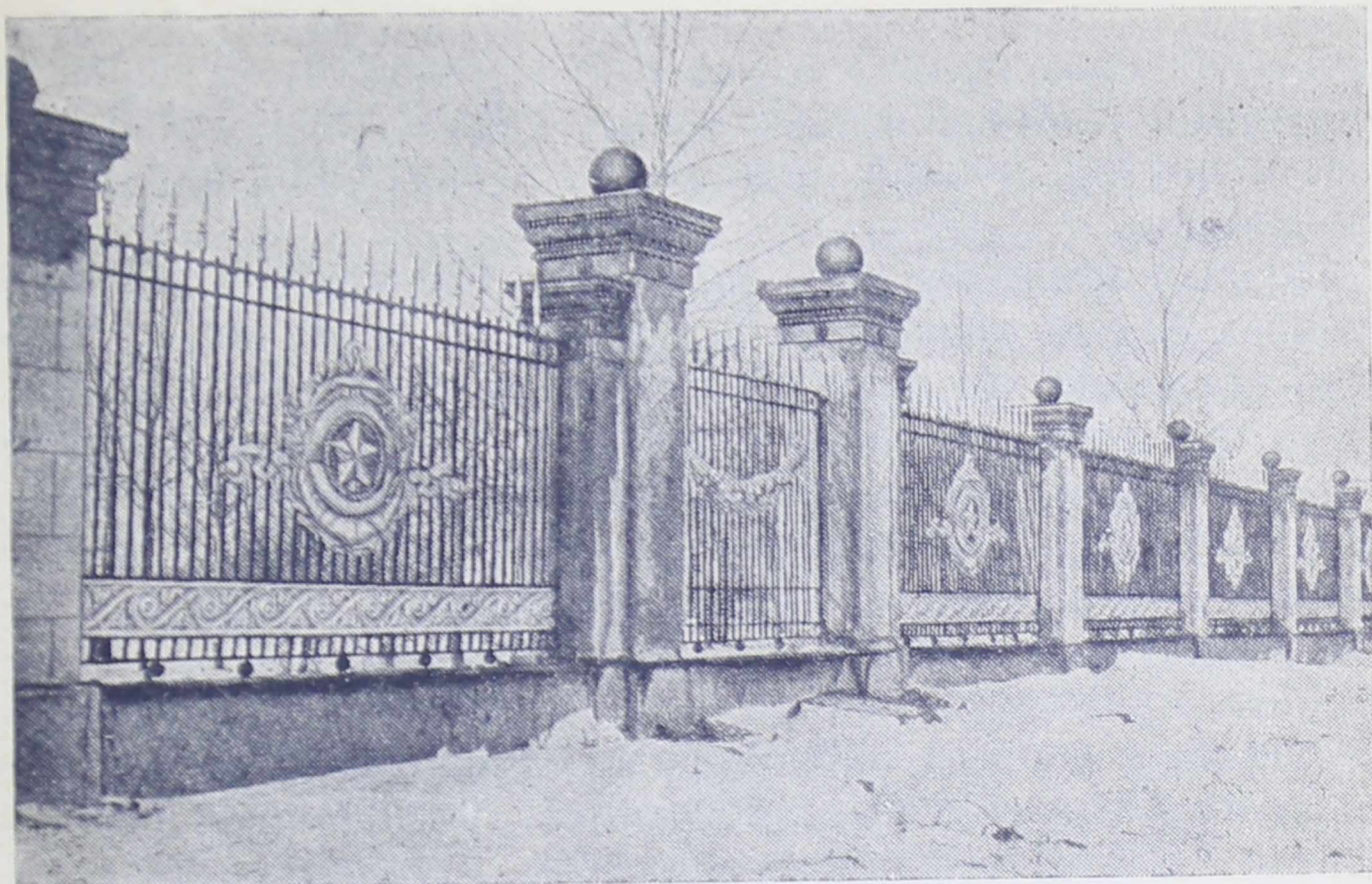
В годы советской власти с развитием пассажирского движения по Москва-реке столица приобрела десятый вокзал: это речной вокзал Московско-Окского речного пароходства.

Кроме путей по земле и воде, открылись воздушные дороги и в Москве был построен великолепный вокзал для пассажиров в Московском аэропорте. Это был уже одиннадцатый вокзал.

В 1937 году столица приобрела двенадцатый, едва ли не самый красивый, — Северный, первоначально называвшийся Химкинским, речной вокзал.



Московский Северный речной вокзал



Решетка Химкинского парка

Издали двухэтажное здание вокзала, длиной в 150 метров, высотой в 85 метров (вместе со шпилем), украшенное легкими аркадами, со своими галереями-палубами напоминает гигантский теплоход. В центре вокзала башня с высоким шпилем-мачтой из нержавеющей стали, весом в 64 тонны, увенчана сияющей пятиконечной звездой с эмблемой серпа и молота.

Когда спускаются сумерки и над центральным входом в вокзал загораются неоновые трубки, тогда мягким мигающим светом сияют слова «Речной вокзал». Одно из замечательных сооружений новой сталинской Москвы Северный речной вокзал, построенный десять лет назад по архитектурному проекту А. М. Рухлядева, и на сегодняшний день является лучшим речным вокзалом Советского Союза, вызывая гордость москвичей,

любящих свой родной город с его новыми чудесными зданиями. Художественно оформленный как снаружи, так и внутри, вокзал производит впечатление сказочного дворца.

Первый этаж вокзала окружают 150 колонн, облицованных белым тарусским камнем. Они образуют сплошную галерею, по которой можно обойти все здание. Пять высоких дверей со стороны парка ведут в вестибюль вокзала. Посредине вестибюля возвышается большая скульптура инициатора и вдохновителя создания канала — товарища Сталина, обращенная лицом к входу. Потолок вестибюля поддерживают колонны, отделанные мрамором, цоколь отделан розовым гранитом, диоритом и черным лабрадором. Стены вестибюля украшены гербами союзных советских республик и гербом Союза ССР. В вестибюле — кассы суточной продажи билетов, справочное бюро, дежурный по вокзалу, почта. Направо двухсветный зал ожидания, богато отделанный мрамором. В зале установлена электрифицированная карта-макет канала. Она дает наглядное изображение всех сооружений и трассы водного пути Москва — Волга. Макет этот с большим успехом демонстрировался в 1937 году в Советском павильоне на международной выставке в Париже.

Налево от вестибюля расположен первоклассный ресторан «Волга». Комфортабельный зал ресторана искусно отделан зеленым мрамором с золотистыми полосами. По лепному потолку в стремительном полете распластались чайки. Модели четырех исторических кораблей, мастерски вделанных в медальоны, — каравеллы Колумба «Санта-Мария», парусника «Товарищ», ледокола «Красин» и крейсера «Аврора», — окружают стены зала.

Во втором этаже расположены комнаты отдыха, врачебный кабинет, библиотека. Для детей здесь отведено несколько прекрасно оборудованных комнат. Это — маленькая детская гостиница. В ней дети пассажиров в

ожидании отъезда отдыхают, развлекаются, ночуют. Комната игр и спальни, стильно отделанные, дают максимум удобств и уюта. Дети в этой гостинице находятся под наблюдением медицинского персонала.

Пассажирам, туристам и экскурсантам на вокзале предоставлены все необходимые удобства. В помещении вокзала оборудован комбинат бытового обслуживания: пошивка и утюжка платья, ремонт обуви, часовая мастерская, парикмахерская. Пассажиры канала имени Москвы обслуживаются комбинатом в первую очередь. В вестибюле вокзала имеется киоск «Союзпечать», торгующий книгами, газетами и журналами. Камера хранения ручного багажа находится внизу, в цокольном помещении.

Интересно побывать на асфальтированной крыше второго этажа вокзала. Отсюда открывается изумительная панорама Химкинского водохранилища. Видны башни шлюза № 7. На крыше вокзала было снято много кадров для картины «Волга-Волга».

По каменным ступеням можно подняться еще выше — на центральную четырехгранную башню. У ее основания поставлены фигуры красноармейца, краснофлотца, охотника и колхозника.

Центральные трехарочные порталы и главный вход со стороны Ленинградского шоссе отделаны диоритом. Между арками в диоритовые столбы вставлены полуметровые фарфоровые диски с изображениями Кремля, мавзолея Ленина, театра Советской Армии, Днепротэса, героического полета советской экспедиции на северный полюс, линкора «Марат».

Другой портик главного входа со стороны Москвы украшен фарфоровыми дисками с изображением знаменитых кораблей и судов. От центрального портала к набережной спускается широкая гранитная лестница, ограниченная каменными барьерами.

Набережная начинается с причалов для катеров. Про-

должением ее является железобетонный причал пассажирского вокзала.

По сторонам вокзала—большие фонтаны. Один из них, расположенный на северной стороне, — Полярный. Группа белых медведей, высеченных из мрамора, и парящие над ними птицы севера — таково оформление этого фонтана. Фонтан, расположенный на южной стороне, украшают отлитые из меди фигуры дельфинов. Фонтан этот называют Черноморским.

Канал имени Москвы и реконструкция Москва-реки в плане «Большой Волги» вызвали сооружение в Москве трех портов: Южного — на Москва-реке в Нагатине, Западного — у выхода канала имени Москвы на Москва-реку в Филях и Северного — на канале имени Москвы.

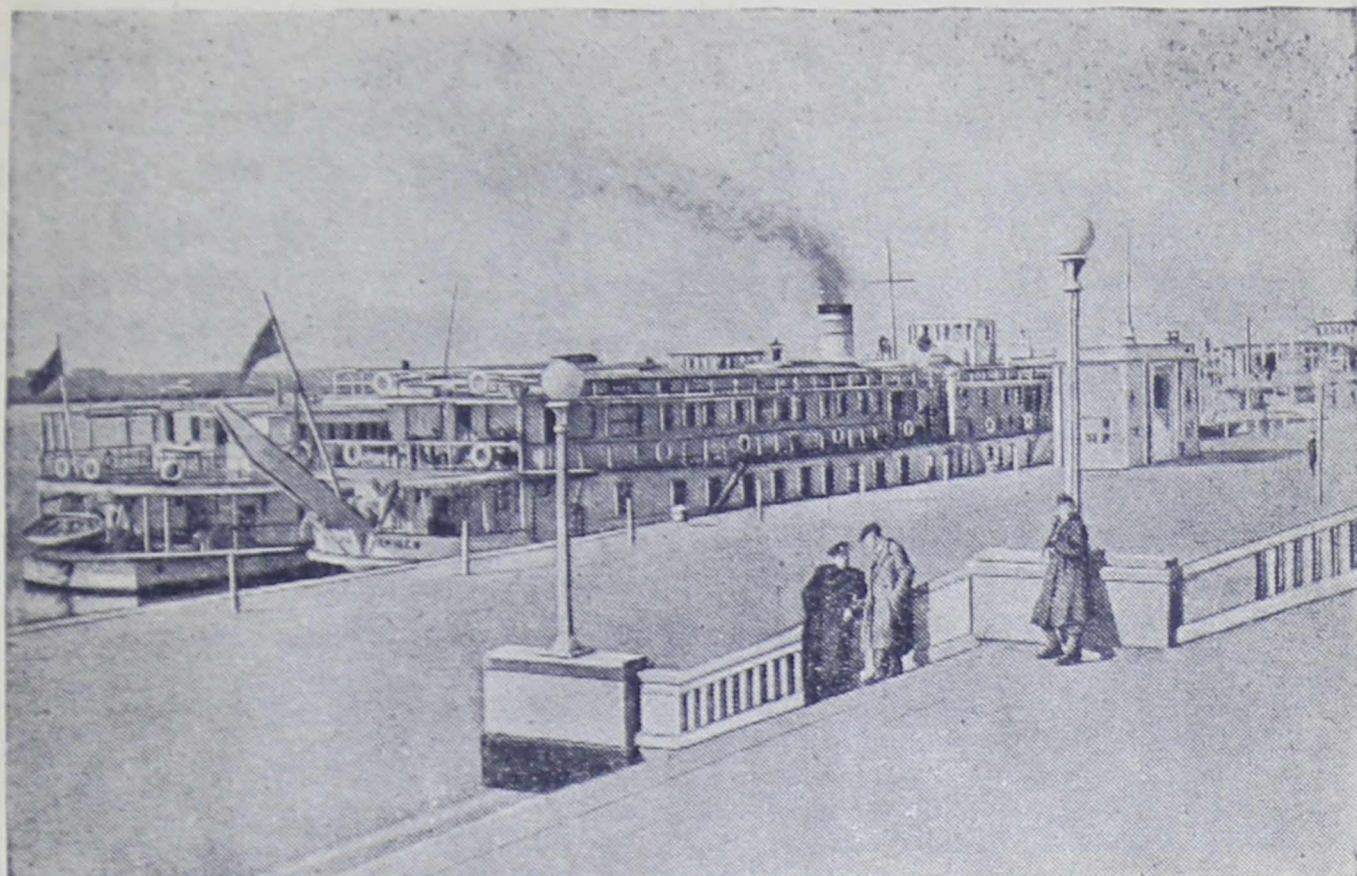
Северный порт расположен в южной части Химкинского водохранилища на левом берегу.

Химкинское водохранилище первое, если считать от Москвы, искусственное озеро, площадью около 4 кв. километров.

В Северном порту сооружена большая грузовая гавань с железобетонной стенкой. Гавань полностью оснащена первоклассными погрузочными механизмами: транспортерами, порталными и гусеничными кранами и десятками других механизмов. Они обслуживают прибывающие грузовые теплоходы, рефрижераторы, грузопассажирские паротеплоходы, большие волжские баржи, закрытые баркасы и другие суда канала.

На берегу Северного порта, кроме вокзала, расположен целый ряд складских и служебных помещений, катерная пристань, диспетчерская и управление пароходства.

В стороне от речного вокзала, за причалами катеров пригородных линий в южной части водохранилища расположены водный стадион «Динамо» и пляж. На трибунах стадиона могут разместиться до 5 тысяч зрителей.



Пассажирские причалы Северного речного вокзала

На пляже — кабины, бассейны для начинающих плавать и детская станция водного спорта.

Северный речной вокзал не только грандиозен, красив и уютен, он предоставляет пассажирам образцовый комфорт. Уже одно пребывание на его многочисленных террасах, залитых светом, полных чистого речного воздуха, является хорошим отдыхом. Замечательный вид на Химкинское водохранилище: белоснежные пароходы, теплоходы и катера, оживленные лица отъезжающих, цветы, — все это создает атмосферу бодрого движения, здоровья и радости. Кажется, что Вы далеко от Москвы, где-то на юге, в Ялте или Сочи, а не в 15 километрах от центра города.

В навигационные дни Северный речной вокзал живет оживленной полнокровной жизнью. Кроме паротеплоходов транзитных и местных линий (Москва — Горький,

Москва — Куйбышев, Москва — Московское море), пловучих домов отдыха и санаторий, несколько раз в день отсюда отправляются в рейс теплоходы пригородных линий и экскурсионные пароходы. В воскресные дни Северный речной вокзал отправляет одних только экскурсантов до 5—6 тысяч человек. Находится не мало москвичей, которые с утра собираются на вокзале и в парке, с книжкой в руках проводя почти весь день.

Северный речной вокзал за десять лет работы канала прочно вошел в жизнь и быт нашей столицы. Он стал любимым местом отдыха москвичей.

ПАССАЖИРСКИЙ ФЛОТ СТОЛИЧНЫХ ПАРОХОДСТВ

Столица науки, столица труда
Раздвинула старые своды
Бегут в подземельях Москвы поезда
Подходят к Москве пароходы.

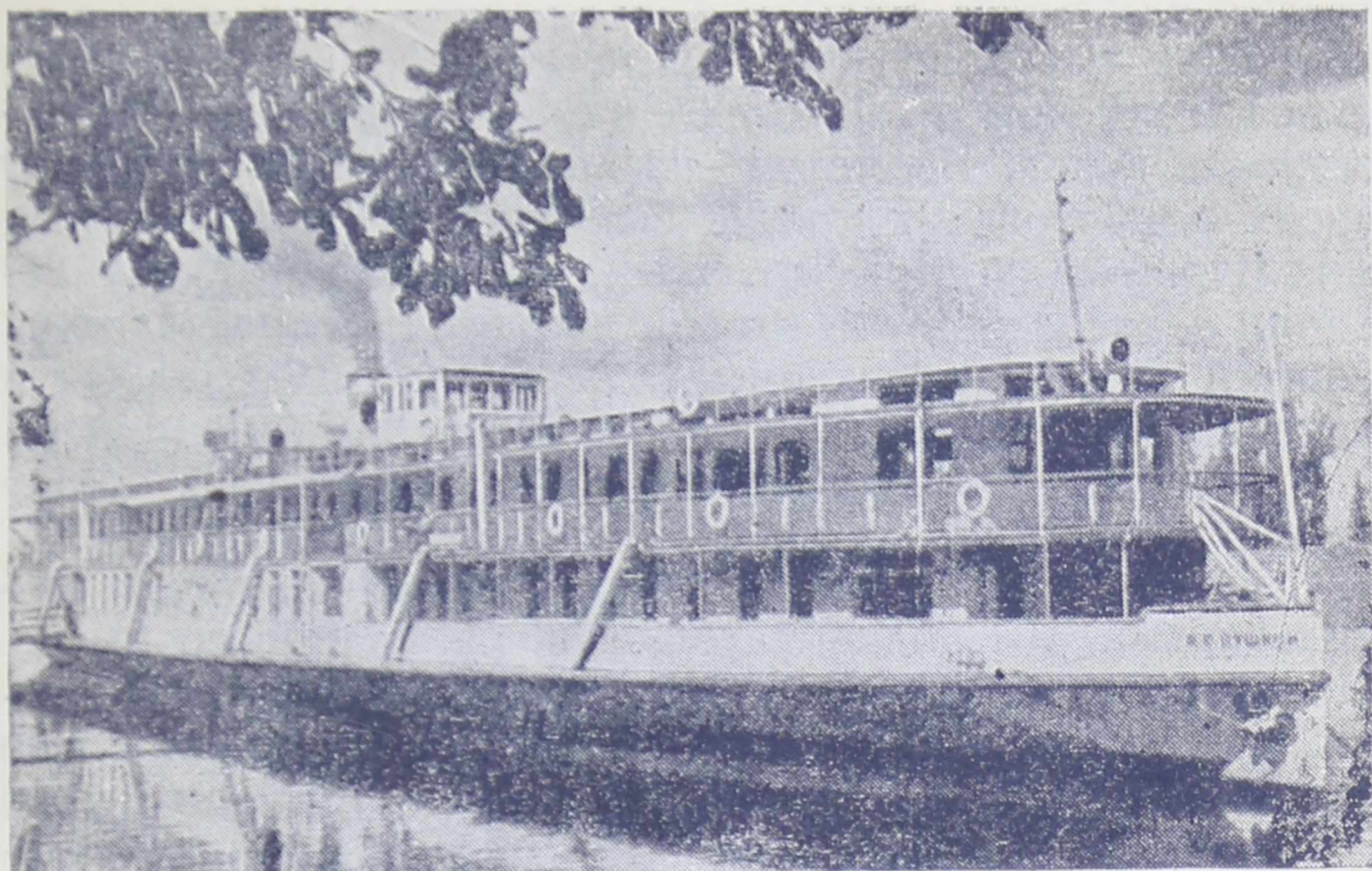
С. Маршак.

Прежде чем отправляться в плавание по каналу имени Москвы и Москва-реке, необходимо ознакомиться с флотом столичных пароходств, совершить прогулку по пароходам, теплоходам, катерам водных путей столицы.

Суда, совершающие рейсы по каналу, по своей внешней и внутренней отделке гармонируют с величественными сооружениями канала, насыщенными передовой техникой.

Линии Москва (Северный порт) — Горький и Москва (Северный порт) — Московское море обслуживают однотипные теплоходы: «Иосиф Сталин», «Вячеслав Молотов», «Клим Ворошилов», «Михаил Калинин» и пароходы «Советская Республика», «800 лет Москвы», «Гражданка», «Роза Люксембург» и «Память Хохрякова».

Кроме этих линий с навигации 1948 года открыта туристско-экскурсионная линия Москва — Куйбышев (один раз в неделю) и намечается к открытию в 1949 г.



Пароход «А. С. Пушкин» почтовой линии Москва—Астрахань

почтовая линия Москва — Астрахань (через день). В почтовой Астраханской линии совершают рейсы пассажирские пароходы волжского грузо-пассажирского пароходства типа «А. С. Пушкин» и пароходы «Профессор Мечников» и «Н. В. Гоголь».

К навигации 1937 года для канала имени Москвы заводом «Красное Сормово» (на Волге близ г. Горького) были построены специально для транзитных линий четыре семисотсильных теплохода: «Иосиф Сталин», «Вячеслав Молотов», «Клим Ворошилов» и «Михаил Калинин». Эти суда свободно проходят под новыми московскими мостами. В качестве главных двигателей на каждом теплоходе установлены дизели постройки «Красное Сормово». Два гребных винта сообщают теплоходу скорость до 20 километров в час.

Внешний вид и внутреннее устройство этих теплоходов в значительной степени отличаются от обычных

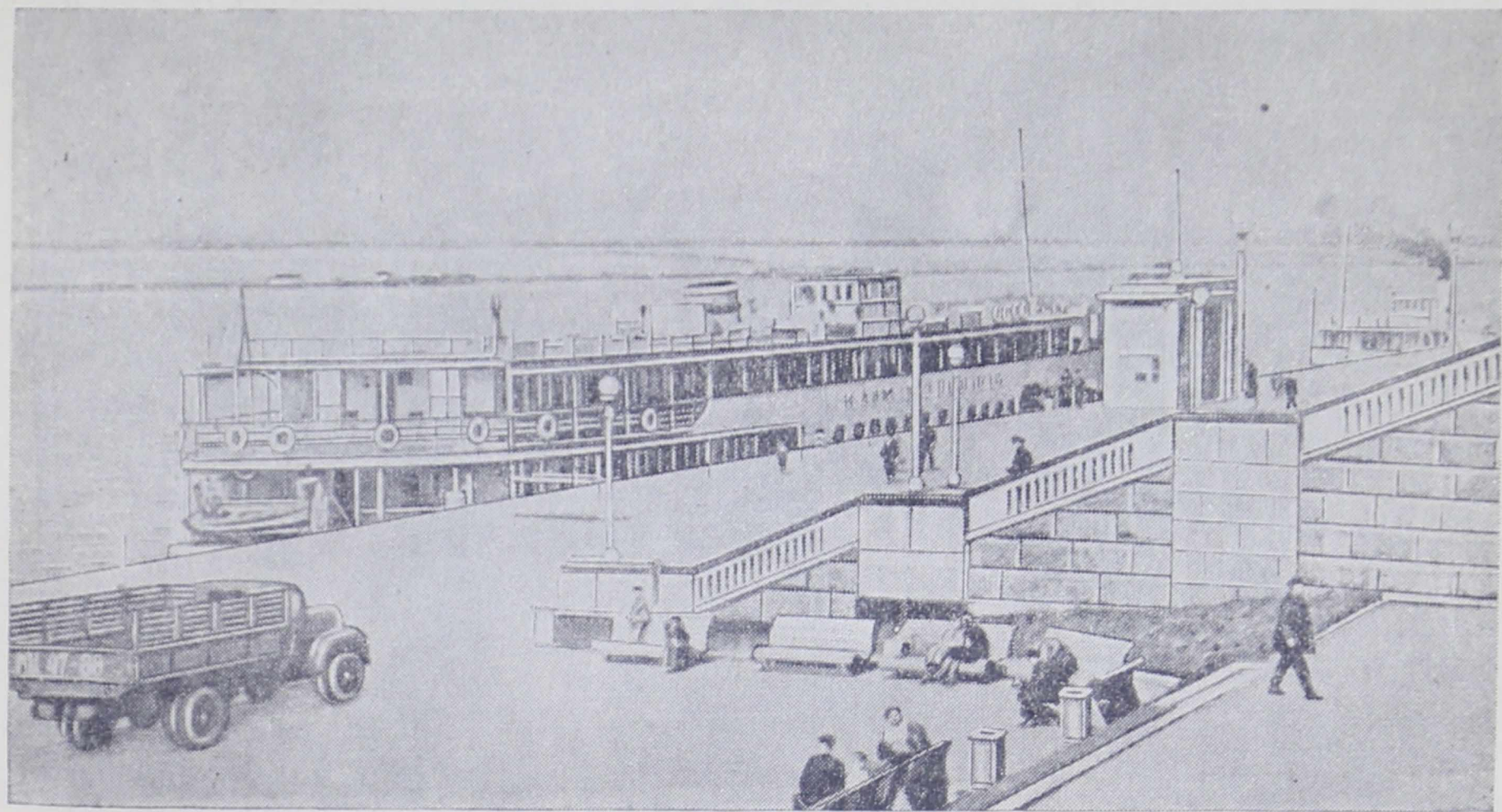
волжских пассажирских паротеплоходов астраханского плеса и вообще от знакомых нам старых типов пассажирских судов. Несмотря на значительную величину своих размеров, теплоходы выглядят очень компактными. Изящный и стремительный вид придают судну веранда в носовой части второй палубы, овальные окна нижней палубы, обтекаемые линии тентовой палубы и гладкий барьер вместо стандартной решетки на террасе.

Еще более необычна планировка внутренних помещений теплохода.

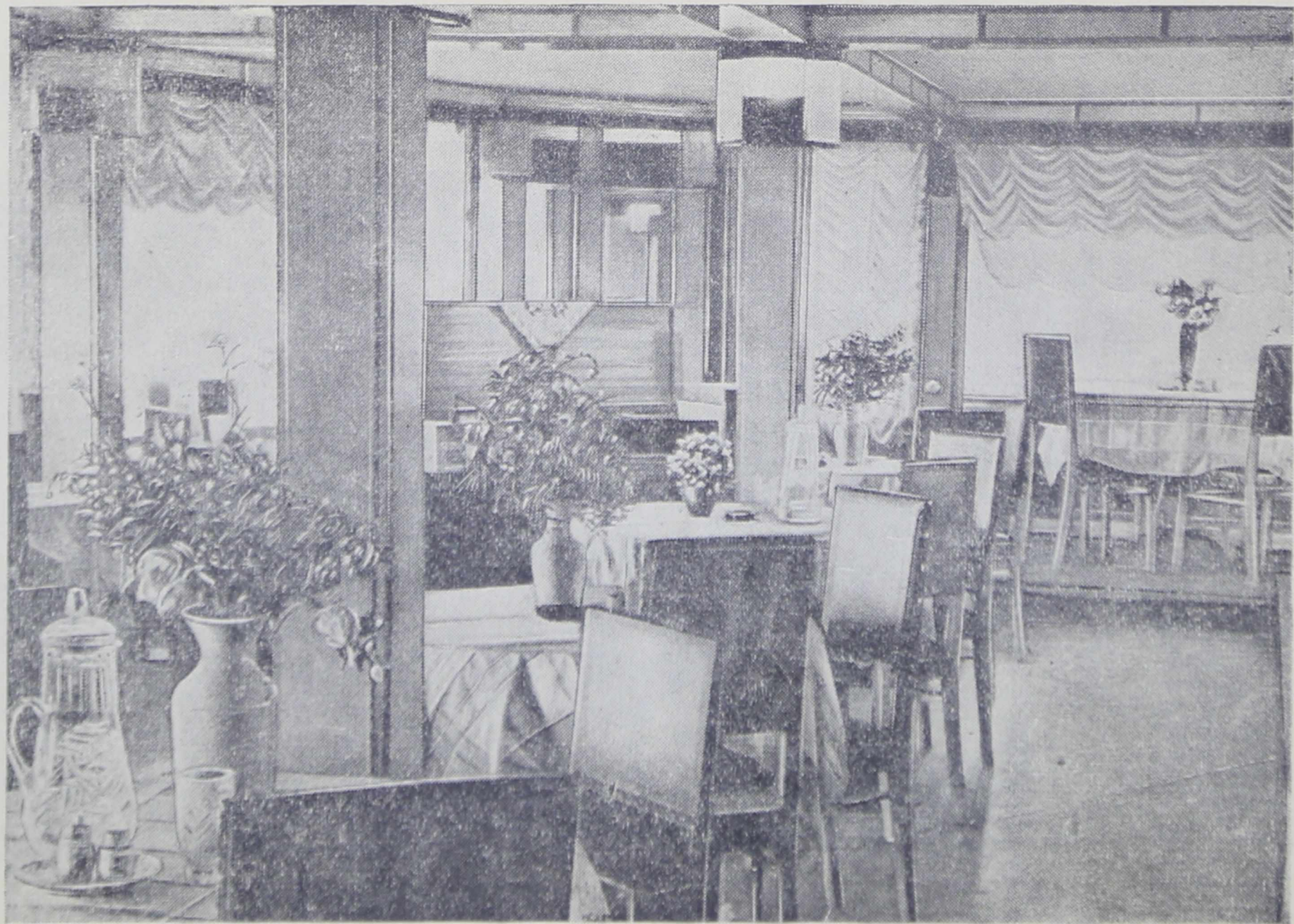
С нижней палубы по лестнице, украшенной двумя светильниками, Вы поднимаетесь в коридор второго этажа. По обеим сторонам коридора расположены каюты мягких мест первого и второго классов. Они занимают всю верхнюю палубу, прекрасно отделаны и полны того изысканного комфорта, который так заманчив при путешествии: зеркала, удобные вешалки, мягкие кресла, умывальники, диваны, столы с электролампами.

Каюты-люкс, примыкающие к салону по одной с каждого борта, состоят из двух комнат — кабинета и спальни. По своему оборудованию, комфорту, отделке и удобствам они бесспорно являются лучшими среди кают этого типа на речных судах Союза. В носовой части второго этажа, за каютами-люкс, находится художественно отделанный музыкальный салон, обставленный стильной мебелью. На террасе первого и второго классов вы можете отдохнуть в легких плетеных креслах. В носовой части, перед салоном, терраса заканчивается верандой. На корме имеется покрытая тентом площадка. Вся носовая часть первого этажа надстройки теплохода отведена под ресторан. Он вмещает одновременно до 100 человек. Зал ресторана снабжен эстрадой для концертов и звуковой киноустановки.

На нижней палубе теплохода в первом этаже надстройки пассажирам отведено несколько кают с жесткими местами и прекрасно отделанная каюта «матери и



Теплоход «Клим Ворошилов» у Северного речного вокзала



Ресторан теплохода «Клим Ворошилов»

ребенка», специально оборудованная детской мебелью, игрушками. Стены каюты покрыты росписью на темы русских сказок. Остальные помещения нижней палубы заняты под каюты команды и отведены для различных хозяйственных нужд. Из первого этажа надстройки можно спуститься в корпус судна. Там расположены четырех-шести- и многоместные каюты жестких мест.

В корпусе же устроены помещения для части команды. Здесь же грузовой трюм, багажное отделение.

Интересно подняться на верхний тент. Но дощечка, прибитая с каждой стороны террасы и лестницы, ведущей на тентовую террасу, предупреждает, что «вход наверх пассажирам воспрещен». И действительно, если все пассажиры будут находиться на тентовой палубе, вести большой пароход или теплоход будет крайне трудно: пассажиры будут мешать рулевым, нарушать распорядок судовой жизни. Но в виде исключения в дневные часы на тентовую чистую палубу вход допускается с предварительного разрешения администрации парохода. Здесь на тентовой палубе пассажиры принимают солнечные и воздушные ванны. Быть впереди штурвальной рубки нельзя. В ней всегда находится вахтенный. Нельзя отвлекать его внимание, особенно во время хода судна у больших городов, при встречах, обходах пароходов, караванов, при подходе к пристаням.

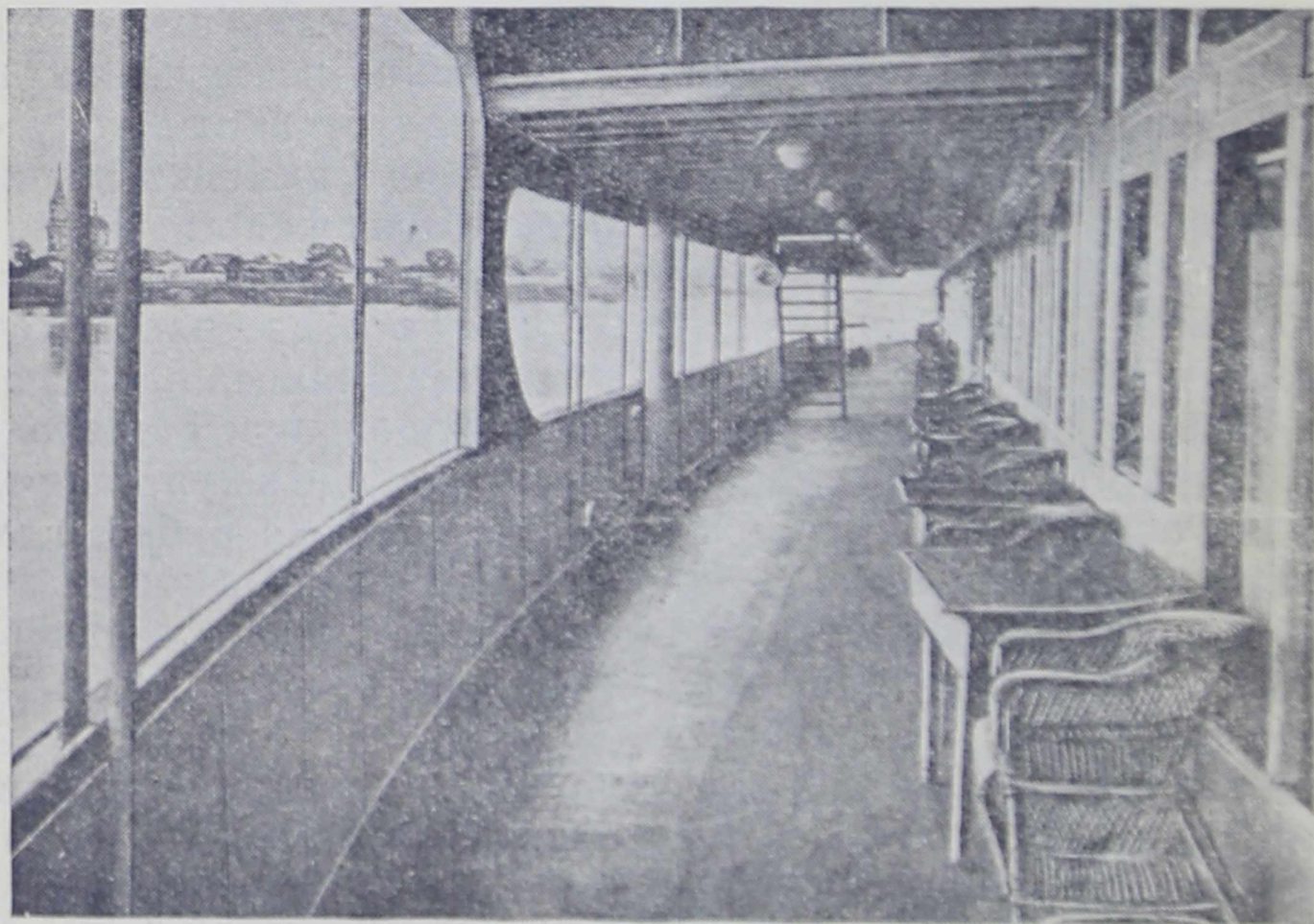
На самом верху теплохода — штурвальная рубка, где без всякого напряжения, одной рукой рулевой направляет судно при помощи особых маленьких рычагов-движков, и огромный теплоход послушно отвечает на каждое движение руки рулевого.

Следует побеседовать с судоводителями, штурманами в свободные от вахты часы. Многие из них по 20—30 лет работают на водном транспорте и могут рассказать немало интересного, яркого, относящегося к их богатой опытной работе.

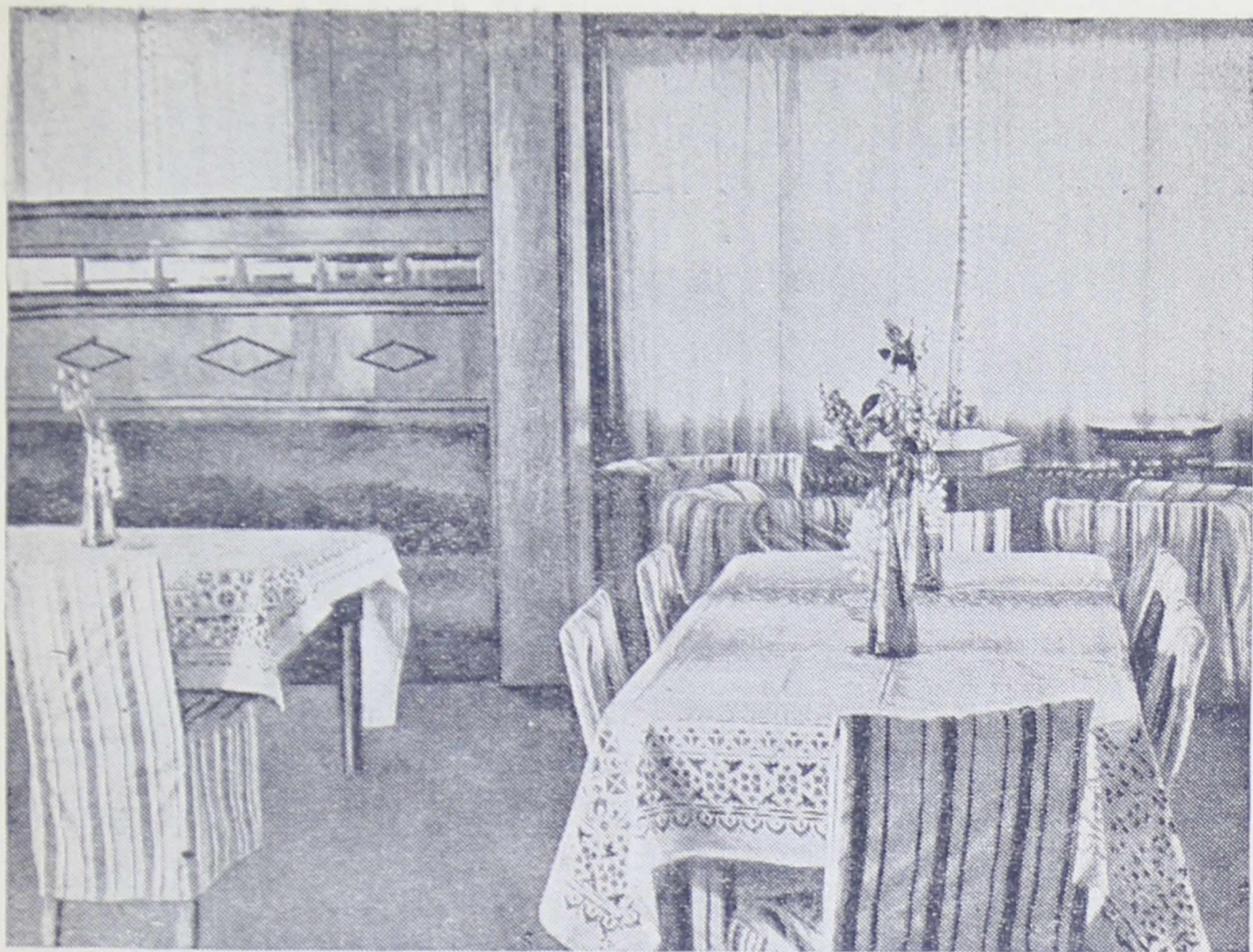
Пароходы «Н. В. Гоголь», «Профессор Мечников»,

«Советская республика», «800 лет Москвы», «Гражданка», «Роза Люксембург», «Память Хохрякова» — обычные волжские пароходы, комфортабельно отделанные, быстроходные, снабженные всем необходимым для поездки туристов и отдыхающих.

Внешний вид этих пароходов наряден и красив. Особенно выделяются своими архитектурными линиями пароходы: «Н. В. Гоголь» и «Профессор Мечников». Их очень украшают большие окна в три стекла по всему фасаду, что является новинкой на Волге. Террасы второго этажа, как и на теплоходах, представляют площадку, весьма удобную для игр, лекций и пр. На пароходах имеются четыре столовых: две — в носовой и кормовой частях первого этажа и две — во втором этаже.



Прогулочная терраса теплохода «Клим Ворошилов»



Столовая первого класса парохода «Профессор Мечников»

Носовая столовая второго этажа заканчивается небольшим, но очень уютным и изящным салоном с широкими зеркальными стеклами. Второй этаж имеет каюты первого и второго классов. И если Вы едете без спутников, то Вам даже удобнее ехать на пароходе. Здесь много одноместных кают, которых нет на теплоходах.

Жесткие места размещены на нижней палубе.

На всех пассажирских судах транзитных линий (Москва — Горький, Москва — Куйбышев) и экскурсионной (Москва — Московское море) имеются рестораны и буфеты с большим выбором горячих и холодных блюд и буфетной продукции (бутерброды, мясные и рыбные

консервы, рыба, колбаса, печенье), а также большой выбор вина, пива и прохладительных напитков.

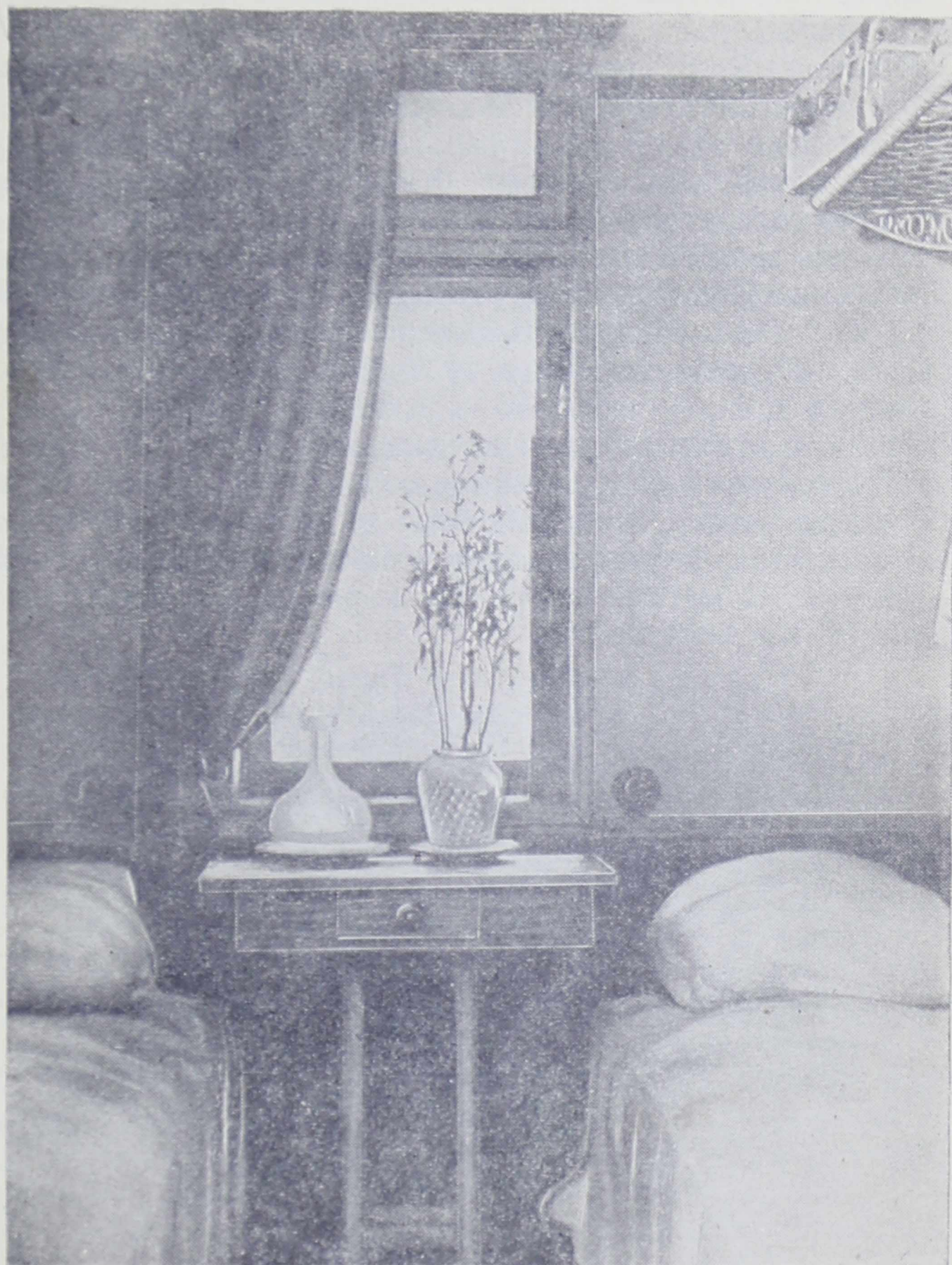
Если Вы избрали не транзитный, а один из местных маршрутов по каналу, то Вы тоже сможете познакомиться с новыми типами пассажирских судов, каких еще нет нигде, кроме канала имени Москвы.

На экскурсионных линиях совершают рейсы пароходы: «Иван Папанин», «Память Кирова». Построенные Балаковским судостроительным заводом на Волге эти двухэтажные пароходы со своими просторными залами-салонами, обширными открытыми террасами-площадками по удобствам являются одними из лучших пароходов экскурсионного типа. Вместимость их 450 человек.

Серебристые трехсотместные теплоходы «Леваневский», «Ляпидевский», «Слепнев», «Доронин», «Каманин», «Молоков» совершают рейсы на местной линии Северный порт—Березовая роща и на экскурсионных линиях канала, обслуживающих главным образом туристов Московского отделения Туристско-экскурсионного управления (МОСТЭУ) и Московского экскурсионного бюро Моссовета (МЭБ). Эти теплоходы имеют корпус обтекаемой формы. В кормовой части корпуса находится пассажирское помещение, обставленное мягкими креслами, обитыми кожей.

На открытой с боков верхней палубе имеются жесткие места для сидения. Здесь же в закрытом помещении, в центральной части теплохода, расположены небольшой салон и комната отдыха для команды. Как и на теплоходах в 700 сил, отделка всех помещений производилась по эскизам и под наблюдением художников. Скорость движения этих теплоходов — 18 километров в час.

Если Вы избрали маршрут Северный порт — Пирогово или Северный порт — Тишково, то Вы попадете на



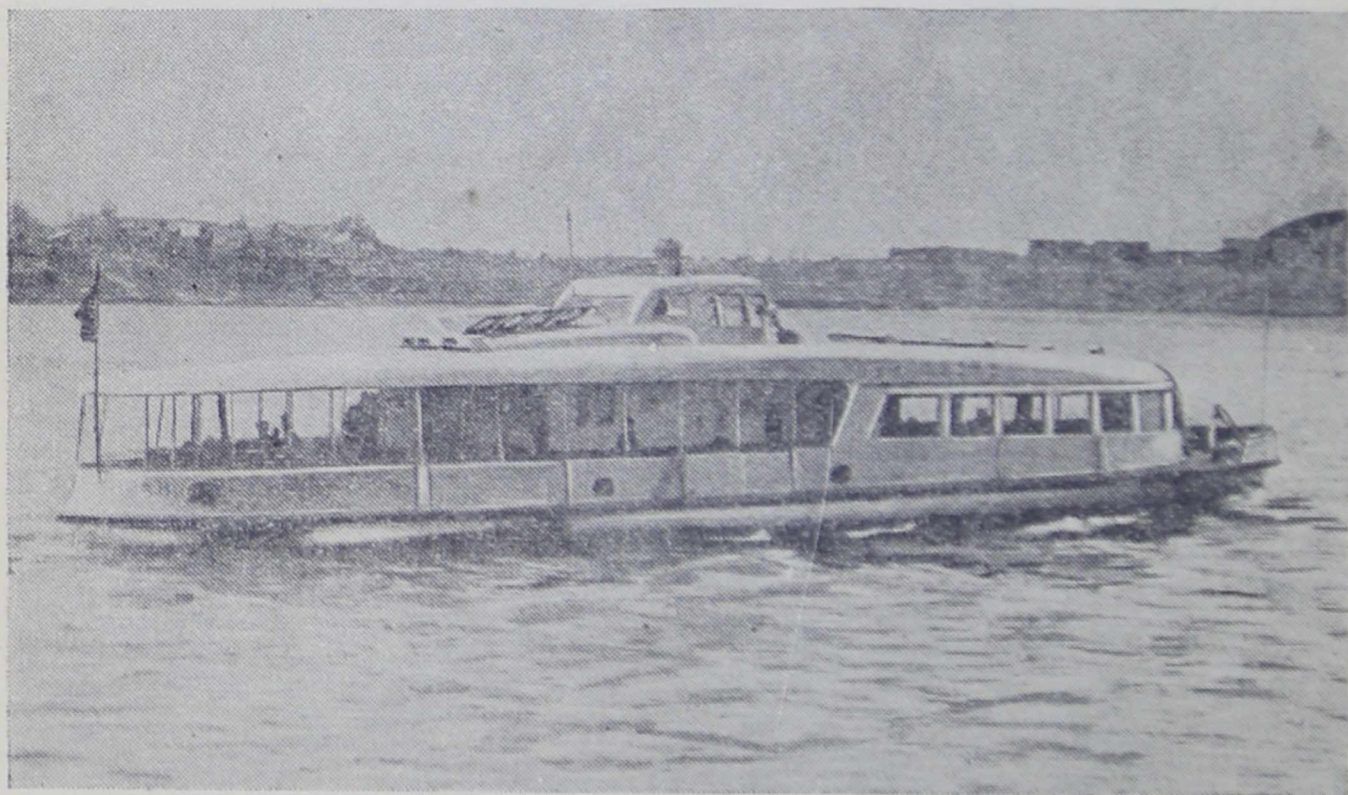
Двухместная каюта парохода «800 лет Москвы»

суда третьего типа — теплоходы, вмещающие полтораста пассажиров.

Наклонный козырек в носовой части, вырезы в фальшборте и легкий тент над кормовыми местами придают линиям этих судов динамичность и как бы подчеркивают, что они созданы для быстрого движения. Скорость их достигает 19 километров в час.

Шести таким теплоходам присвоены имена героев Советского Союза — Байдукова, Беякова, Водопьянова, Громова, Чкалова и летчика-испытателя Коккинаки. Суда эти построены также в 1937 году заводом «Красное Сормово».

Так как эти теплоходы предназначены для пассажирских сообщений на сравнительно коротких участках, то все места на них предназначены для сидения. В носовой закрытой части расположено пассажирское помещение на 92 мягких места. На корме под тентом имеются 58 жестких мест.



Теплоход «Коккинаки»

Московско-Окское речное пароходство, обслуживающее Москва-реку от Москвы до устья и Оку, ежедневно отправляет из Москвы пассажирские пароходы транзитной линии Москва — Горький и через день — местной линии до Касимова.

На пароходах этих линий можно совершать двухдневную интересную поездку до Коломны, ознакомиться с Москворецкой водной системой, шлюзы и плотины которой, как отмечено выше, в текущую пятилетку будут коренным образом реконструированы.

Пароходы, совершающие рейсы по линиям Москва—Горький, Москва—Касимов, — обычного волжского типа. На них имеются одноместные и двухместные каюты первого и второго классов, салоны, ресторан, души; на лучших пароходах («Григорий Пирогов», «Максим Горький»), кроме того, — библиотека, радио.

ПО МОСКВА-РЕКЕ ДО КОЛОМЕНСКОГО

Кто думал — гадал, что Москве царством быти,
И кто же знал, что Москве государством слыти.

Из народного сказания о начале Москвы.

Пассажирские пароходы, идущие по Москва-реке и Оке до Горького, начинают свои рейсы от речного вокзала Московско-Окского речного пароходства, находящегося у Даниловского моста (Варшавское шоссе, д. 3).

Речной вокзал Московско-Окского речного пароходства, расположенный у впадения в Москва-реку небольшой речки Чуры, несмотря на временный характер, хорошо оборудован. Он располагает отдельными залами для транзитных и местных пассажиров. Из большого зала ресторана, предназначенного для транзитных пассажиров, и с галереи открывается прекрасный вид на

Москва-реку. Вокзал расположен в живописном уголке. Впереди него — небольшой яблоневый сад. На вокзале и на пассажирском причале в часы отхода пароходов обычно большое оживление. Отсюда отправляются туристы, едущие маршрутом Москва—Горький, пассажиры, направляющиеся по Москва-реке и Оке через Горький на Волгу и Каму, отпускники, едущие в дома отдыха Касимова и Елатымы.

Третий свисток. Пароход медленно отходит от пристани. Он направляется под Даниловский мост. Этот трехпролетный, балочный с подвесной средней фермой мост, построенный в 1933 году, — один из крупнейших в Союзе деревянных мостов.

За мостом до Окружной дороги оба берега Москва-реки одеты в гранит. Пароход идет в черте города, Москва все еще перед глазами пассажиров. То с одной, то с другой стороны парохода видны новые прекрасные набережные, гиганты-заводы, фабрики, новые многоэтажные здания. На левом берегу могучие бастионы индустриальной Москвы — автозавод имени Сталина, завод «Динамо» и многие другие.

Завод имени Сталина — один из крупнейших автомобильных заводов мира. По стоимости он дает больше продукции, чем до советской власти давала вся Москва. Свои автомобили завод рассылает во все уголки Советского Союза. Легковые машины ЗИС пользуются заслуженной известностью в нашей стране. В годы Великой Отечественной войны заводом разработана новая модель комфортабельного лимузина ЗИС-110, к массовому производству которой уже приступлено. В 1946 году завод освоил производство автобусов новой конструкции.

Рабочие кварталы автозавода представляют собой целый городок. С палубы парохода видны очертания нового здания Дворца культуры.

Ниже автозавода — Алексеевский мост Окружной железной дороги. За мостом на правом берегу видны се-

ла — Верхние и Нижние Котлы. На левом берегу — село Кожухово.

Далее внимание туриста привлекает Южная гавань столицы с рядом грузовых причалов.

В плане развития и реконструкции портов Московского водного узла Южная гавань занимает важное место. Она будет принимать генеральные грузы с Оки, минеральные строительные материалы с Верхне-Окских карьеров, хлеб, овощи.

В Нижних Котлах намечается постройка причалов для приема цемента, хлопка, кожи.

Чем ближе к Перерве, тем Москва-река шире. Чувствуется приближение к Перервинскому гидроузлу, плотина которого почти на 3 метра подняла уровень воды на Москва-реке. Ночью с палубы парохода отсюда открывается обширная панорама Москвы, залитой тысячами огней.

Перервинский узел является последним по счету от Волги, но этот узел был первым из законченных и сданных в эксплуатацию гидротехнических сооружений канала имени Москвы. Ему присвоено имя В. И. Ленина. Перервинский узел объединяет два шлюза: большой № 10 и малый № 11, деривационный канал и плотину, регулирующую уровень воды на участке Москва-реки, проходящем в центре столицы.

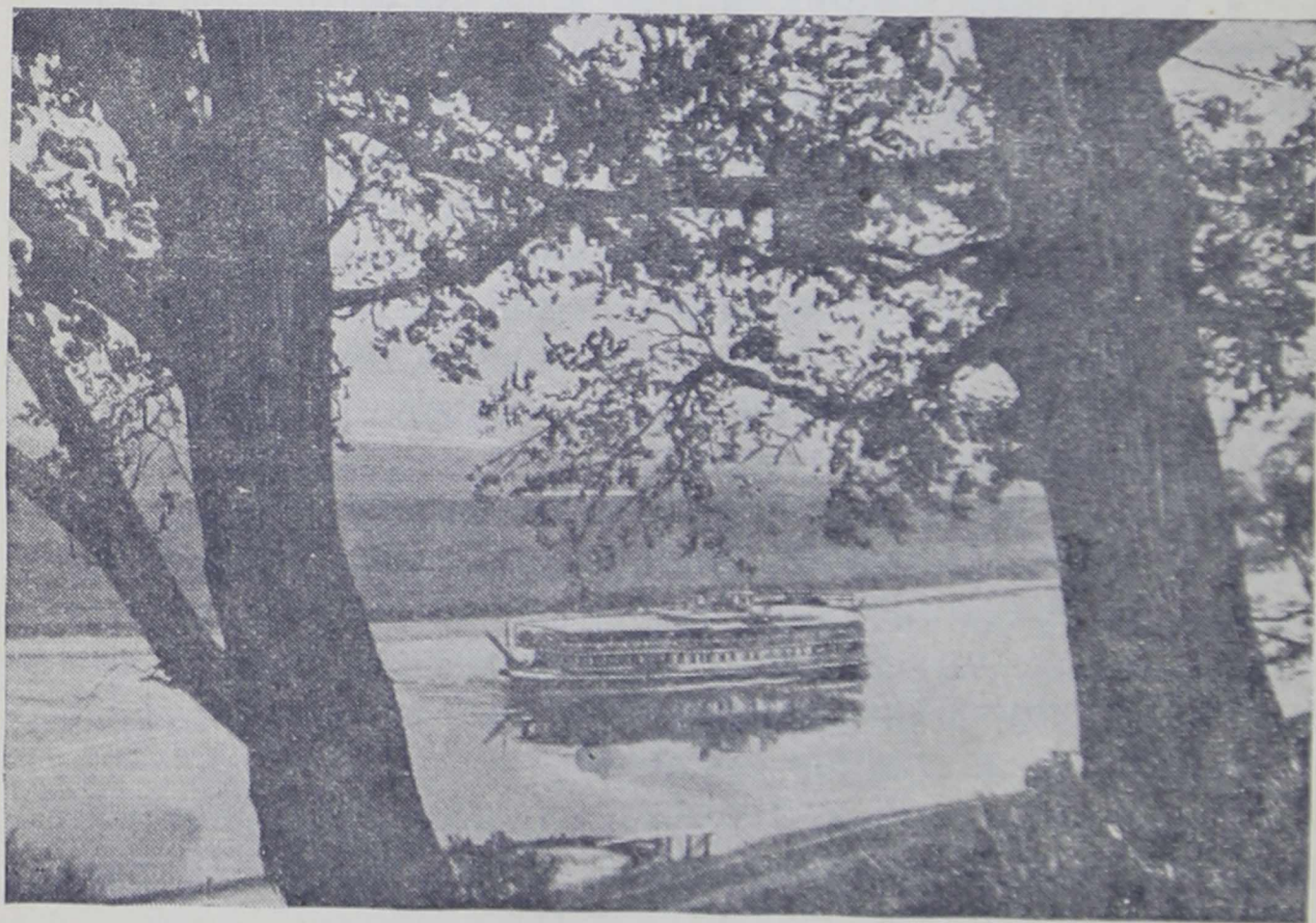
Ко дню десятилетия канала, к 15 июля 1947 года, все агрегаты и механизмы Перервинского гидроузла автоматизированы. Специально сконструированный говорящий автомат-авторепорт в любое время может дать полный отчет о работе механизмов, количестве выработанной электроэнергии и прочие сведения.

Большой Перервинский шлюз служил прототипом будущих шлюзов Большой Волги, в частности шлюзов Угличского и Щербаковского гидроузлов.

До постройки Перервинского узла у Перервы было старое русло реки. Теперь оно покрыто водой. Еще в

начале XIX века Москва-река текла по этому руслу, но затем, прорвав луговину, пошла по-новому. Место прорыва получило название Перерва. В восьмидесятых годах прошлого столетия здесь был построен французскими концессионерами деревянный шлюз. Плотина была разборной. С некоторыми исправлениями этот «гидроузел» царской России просуществовал до 1935 года, когда было закончено строительство Перервинского шлюза. Приемочная комиссия отметила в акте, что Перервинский шлюз — самый крупный в стране.

Перервинский гидроузел поражает туриста смелостью выполненного замысла, техническим совершенством, своим величием и изяществом деталей, олицетворяющих нашу эпоху, — эпоху грандиозных замыслов и устремле-



Москва-река у села Коломенского

ний. Величественные сооружения канала имени Москвы являются показателем того, как могуча наша Родина, превращенная Советской властью из нищей страны в цветущую державу рабочих и крестьян.

С борта парохода Перервинский шлюз, обсаженный липами и акацией, окруженный цветниками, производит, особенно в сравнении со старыми шлюзами Москворецкой системы, незабываемое впечатление.

В 1936 году Перервинский шлюз посетил товарищ Сталин. Внимательно осмотрев весь шлюз, товарищ Сталин заинтересовался техникой управления, временем, которое необходимо для пропуска судна. Как раз к этому моменту к воротам шлюза подошли два экскурсионных парохода. Едва товарищ Сталин и его спутники дошли до половины камеры, как на палубах пароходов, уже вошедших в шлюз, заметили любимого вождя. Экскурсанты горячо приветствовали любимого Сталина. Собравшись на палубе, они аплодировали, махали платками, кричали ура. Всех взволновала эта неожиданная, счастливая встреча.

Товарищ Сталин подошел к самым перилам шлюза. Он улыбался, аплодировал экскурсантам, приветливо махал рукой. Экскурсионные пароходы, поднявшись в камере шлюза, вышли через открытые ворота к Москве. И долго еще на пароходах взволнованно всматривались в оставшееся позади сооружение, где на первом законченном шлюзе канала имени Москвы стоял товарищ Сталин, задумавший этот замечательный водный путь.

Ниже Перервинского гидроузла вырисовывается группа зданий, раскинутых в старинном парке. На правом высоком берегу среди лип и дубов расположена бывшая подмосковная царская усадьба — село Коломенское, построенное в XIII веке. В XVI и начале XVII веках Коломенское было ближайшим к Москве стратегическим пунктом. При Василии III, уделявшем большое внимание своей подмосковной резиденции, на высоком холме, гос-

подствующем над всей окружающей местностью, была построена замечательная по своей архитектуре церковь Вознесенья. Летописец так говорит в своей записи: «В лето 1532 совершенна бысть в Коломенском церковь каменна Вознесенья, беже церковь та вельми видна выотою и красотою и светлостию, такова не бывала прежде сего на Руси». Конструкция церкви соединяет черты русского деревянного зодчества с мотивами итальянской архитектуры. Интересна галерея с террасой и каменным тронем, с которого цари любовались соколиной охотой. С галереи храма открывается обширный вид на долину Москва-реки, Перервинский гидроузел, Южную гавань и юго-восточные кварталы столицы.

В Коломенском останавливался Лжедмитрий, двигавшийся отсюда в Москву. При Шуйском в Коломенском находился главный штаб крестьянских отрядов Болотникова, позднее разбитых под Москвой.

В царствование Алексея Михайловича, в 1662 году, здесь была учинена жестокая расправа над участниками одного из многочисленных восстаний этой эпохи, так называемого «медного бунта». Медные деньги, выпущенные Алексеем Михайловичем после войны со Швецией и Польшей вместо серебряных, имели хождение ниже своего номинала, ютчего, по словам современников, «учинилась в Московском государстве и во всех городах и уездах великая безмерная дороговель хлебная и соляная и всякая харчь и на всякие товары». Городская беднота пошла тогда в Коломенское с челобитной к Алексею Михайловичу, который принял их лично, обещав разобрать дело и наказать виновных. Когда челобитчики пришли в Коломенское за ответом, их встретили стрельцы и солдатские полки во главе с иноземными офицерами. По словам современников, в Коломенском было арестовано и казнено свыше 5 тыс. человек.

Часть была повешена, многие утонули в Москва-реке. Более 15 тыс. человек было сослано.

При Алексее Михайловиче в Коломенском в 1667—1671 годах был воздвигнут царский дворец. Со своими чешуйчатыми крышами, с прихотливыми гребнями, затейливой резьбой, многочисленными башенками и яркопестрой окраской дворец, по словам иностранцев, был «игрушкой, только-что вынутой из ящика». На удивление посетителей у дворца безвестным русским мастером Высоцким были сооружены рыкающие идвигающиеся львы. Семеон Полоцкий, сравнивая дворец Алексея Михайловича с дворцом Соломона, считал его восьмым чудом.

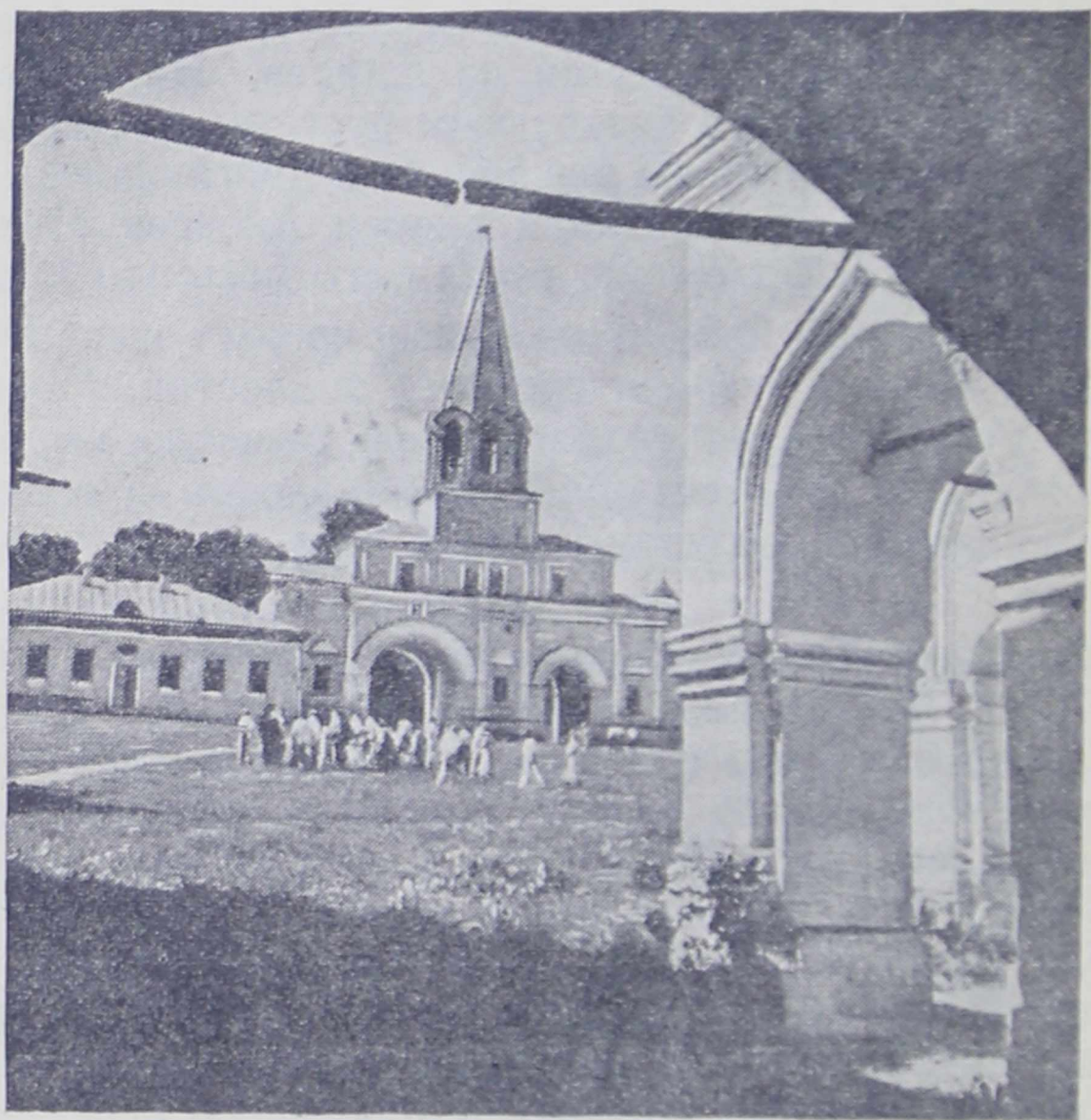
Замечательный дворец является ярким выразителем «золотой эры» в истории русского зодчества. Москва к концу XVII столетия создает свою пышную высокохудожественную архитектуру. В Коломенском дворце русское деревянное зодчество нашло свое законченное выражение.

Восхищавший всех современников дворец не простоял и 100 лет. В 1768 году он был разобран. В музее русской деревянной архитектуры, открытом в 1924 году в Коломенском, можно видеть модель и зарисовки этого дворца. Здесь же сохраняются и другие уникалы русского зодчества: архангельский домик Петра I, медоварня села Преображенского, деревянная сторожевая башня, доставленная с побережья Белого моря. За время стоянки экскурсионного парохода можно осмотреть музей, храм Вознесенья, совершить небольшую прогулку по окрестностям.

В Коломенском чувствуется простор полей, сельский пейзаж. Обширные возделанные поля перемежаются с огородами. Население здесь истари занимается огородничеством. Коломенский колхоз «Гигант», один из передовых в Московской области, посылает столичным рынкам свои овощи, фрукты, картофель, ягоды и молоко.

В осенние месяцы Московско-Окское пароходство по-
дает сюда специальный тоннаж для доставки овощей в
Москву.

Вниз по Москва-реке у села Дьякова находится одно
из первых московских городищ. История территории



Музей в селе Коломенском

Московской области изучена, начиная с раннего желез-
ного века. К этому времени относится и Дьяково го-
родище. Густые леса шумели тогда на месте нынешней
Москвы и Подмосковья. Клинья огромных лесных мас-

сивов: елового — наступавшего с севера, дубового — с юга, соснового — с востока, сходились на территории, занятой в настоящее время Московской областью.

Археологи по сходству обрядов и сходству глиняной посуды полагают, что дьяковцы были ранними северо-восточными славянами. Поселения их были расположены по многим окрестностям Москвы: в Кунцеве, на Пытильихе близ устья реки Сетунь, на Ленинских (Воробьевых) горах, в Нижних Котлах.

Из Коломенского можно совершить пешеходную прогулку к Дьякову городищу, которая займет около трех часов.

От Коломенского на пароходе интересно проехать вниз по Москва-реке еще около 30 километров до Андреевского шлюза; на всю эту поездку с осмотром Коломенского и Дьякова городища вполне достаточно одного дня. В пути отдыхающие ознакомятся со старыми шлюзами Москворецкой системы: имени «Трудовой коммуны» и Андреевки.

Андреевский шлюз находится неподалеку от устья реки Пахры, на которой расположена одна из замечательных подмосковных усадеб — Горки. Здесь скончался Владимир Ильич Ленин.

МОСКВА ИЗ ОКНА ВОДНОГО ТРАМВАЯ

Глаз не схватит улиц длинных —
Это — матушка Москва.

Ф. Н. Глинка

С весны 1947 года после пятилетнего перерыва восстановлено движение катеров по Москва-реке в пределах столицы.

Пароходство канала Москва—Волга открыло от Дворца труда до Центрального парка культуры и отдыха имени Горького на расстоянии около 6 километров прогулочную линию на теплоходах типа «Громов».



Дворец Труда

В черте города Москва-река идет на протяжении 48 километров. Обновленная водами Волги, одетая в гранит, с отлогими лестницами, спускающимися к воде, широкими асфальтовыми набережными, гигантами-мостами, — Москва-река превратилась в одну из центральных магистралей города, в его новый, водный проспект. Прогулка по этому проспекту на «водном трамвае» не только здоровый и культурный отдых, но и содержательная экскурсия в прошлое, настоящее и будущее великого города.

Движение «водных трамваев» по большому водному проспекту столицы по Москва-реке начинается в пределах города от Дворца труда. Это громадное пятиэтажное старинное здание столицы известно каждому москвичу. В XVII веке на месте Дворца труда находились помещения Гранатного двора, склады селитры, ядер, пороха.

От Дворца Труда «водный трамвай» идет по Москва-реке к Дому правительства. Справа видна старая китайгородская стена. В 1536—1538 годах к востоку от Кремля была построена кирпичная стена с башнями, названная Китай-городом. В 1934 году часть Китай-города, северная и восточная стены, были разобраны.

Совершая поездку по внутригородским линиям Москва-реки, Вы проплывете под новыми большими мостами столицы. Первыми по времени сооружения каменными мостами в Москве были кремлевские мосты: через реку Неглинную — Троицкий мост и Каменный на арках мост у Воскресенских ворот, построенный при Борисе Годунове.

Через Москва-реку до постройки в XVII столетии каменного моста, были только наплавные мосты, составленные из плотов, которые разбирались весной во время половодья и в осенние паводки. Из таких мостов самым старинным мостом был Москворецкий у Водяных ворот Китай-города. Этот «мост близ Кремля, насупротив во-

рот второй городской стены, возбуждает большое удивление: он ровный, сделан из больших деревянных брусьев, пригнанных один к другому и связанных толстыми веревками из липовой коры, концы коих прикреплены к башням и к противоположному берегу реки. Когда вода прибывает, мост поднимается, потому что он держится не на столбах, а состоит из досок, лежащих в воде; а когда вода убывает — опускается и мост. Когда подходят на судне к мостам, утвержденным (на сваях), то снимают его мачту и проводят судно под одним из пролетов. Когда же подходят к упомянутому мосту, то одну из связанных частей его освобождают от веревок и отводят ее с пути судна, а когда оно пройдет к стороне Кремля, снова приводят ту часть моста на ее место. Здесь всегда стоит множество судов, которые привозят в Москву всякого рода припасы. На этом мосту есть лавки, где происходит бойкая торговля, на нем большое движение. По этому мосту идет путь в Калугу, Путивль, а также в Смоленск и в страну ляхов; по нему беспрестанно движутся взад и вперед войска» (П. Алеппский «Путешествие антиохийского патриарха Макария в Россию»).

Для постройки постоянного моста еще в 1643 году в Москву был выписан из Страссбурга каменных дел мастер Кристлер. Было выбрано и место для сооружения неподвижного моста на Москва-реке при впадении в нее реки Неглинной, где исстари был перевоз.

Кристлер, прежде чем начать работы, представил мостовой образец — модель, снабженную чертежами, и подробную смету. Монументальному мосту придавали черты оборонительного сооружения. Он являлся передовым фортом Кремля и южной части Белого города. В Московском приказе при рассмотрении сметы и деревянного мостового образца, по которому были сделаны каменные мосты через Москва-реку, Кристлеру задали ряд вопросов. «Можно ли будет по тому мосту возить

большой пушечный снаряд». «Не порушат ли мост льдины и провозимые большие тягости?». «Своды будут сделаны толсты и тверды, — заверял приказных Кристлер, — и от большой тяжести никакой поруки не будет».

Смерть царя Михаила и самого Кристлера приостановили постройку моста. На престол воссел «гораздо тихий государь» Алексей Михайлович, а мост все не был построен. Постройку его возобновили только в годы правления царевны Софии по инициативе В. В. Голицына, украсившего Москву многими зданиями. Иностранцы, описывая Москву того времени, сообщали, что в столице в годы регентства Софии построено до 3 тысяч (цифра, конечно, преувеличенная) прекрасных каменных зданий. Дом Голицына в Москве они описывали, как настоящий дворец.

Возобновленный строительством в 1687 году Каменный мост строился московскими зодчими еще пять лет. В 1692 году он был открыт для движения.

Для своего времени Каменный мост, первоначально называвшийся — Всесвятским, является чудом строительного искусства старой Москвы.

Сохранившаяся до наших дней гравюра (начало XVIII века) дает ясное представление о Каменном мосте. На левом берегу Москва-реки к мосту с двух сторон подходили стены Кремля и Белого города, сходившиеся у Всесвятской прямоугольной башни, имевшей проездные ворота. У отводных быков моста стояли водяные мукомольные мельницы с плотинами. На самом мосту находились каменные торговые палатки, табачная таможня, монастырская палата и пивной двор.

На южном конце моста были ворота с шестью проходами на три стороны. Над этими проходами возвышались две палаты, в которых помещались корчемная канцелярия и тюрьма для уличенных в корчемстве. Шатровые верха над палатками были увенчаны двуглавыми орлами.

Сооружение Каменного моста со всеми его постройками стоило по тому времени не малых денег. Среди москвичей даже сложилась известная поговорка «дороже каменного моста».

Постепенно Каменный мост лишился своих башен, лавок и в 1850 году был разобран. Через девять лет был построен новый, чугунный мост на двух каменных арках, просуществовавший до весны 1938 года.

Общий вид Москва-реки даже во второй половине XIX столетия был мало привлекательным.

«В конце 60-х годов берега рек почти не имели набережных и во время полоёй воды обрушивались вместе с расположенными на них строениями (П. Кротков, Исторический очерк).

Из общего протяжения городской береговой линии в 40 километров в границах дореволюционной Москвы к началу Октябрьской революции было построено не более 4 километров набережных.

Так как Москва-река в пределах столицы рассчитана на оживленное движение и сквозной проход больших волжских судов, то старые москворецкие мосты оказались непригодными для обновленной Москва-реки.

С осени 1936 года на берегах Москва-реки и ее притока Яузы в разных местах столицы началась большая стройка. Приступили к осуществлению грандиозной программы по сталинскому плану реконструкции Москвы — строительству новых мостов. Мосты сооружались одновременно и были построены в неслыханно короткий срок — в один год и девять месяцев.

За этот короткий срок было построено двенадцать мостов: пять больших мостов через Москва-реку, три через водоотводный канал, один через Яузу. Кроме этого, заново был перестроен Новоспасский мост через Москва-реку, построен большой путепровод, соединяющий первую Мещанскую улицу с Ярославским шоссе через по-

лотно железной дороги, и сооружен мост метрополитена через Москва-реку в районе Киевского вокзала.

Подобного масштаба и таких темпов не знает мировое мостостроение. В старой Москве за 60 лет было построено только десять мостов. Конечно, их нельзя и сравнивать с новыми мостами столицы. По длине речного пролета из старых мостов первым был Большой Краснохолмский. Его пролет имел длину 64 метра. У новых московских мостов нет пролетов менее 95 метров. Длина всех старых мостов Москвы составляла 2½ километра, длина же новых московских мостов, построенных в 1938 году, приближается к 6 километрам.

Построенные мосты не только в два раза шире старых, но и вообще самые широкие мосты в мире.

Высота мостов вполне достаточна для прохода под ними больших волжских судов.

Как инженерные и архитектурные сооружения новые москворецкие мосты представляют исключительный интерес. Каждый из них перекрывает реку одним пролетом.

Строительство мостов продолжалось и в последующие годы. Были сооружены еще шесть мостов через реку Язу и восемь мостов-путепроводов над путями железных дорог. Мосты-путепроводы были построены уже в годы Великой Отечественной войны.

Планом новой сталинской пятилетки предусмотрено дальнейшее строительство новых мостов и путепроводов. Вместо старого деревянного Даниловского моста, находящегося у речного пассажирского вокзала Московско-Окского пароходства, в Котлах будет построен новый, металлический. Проектируется Ново-Арбатский мост, который украсит вновь создаваемую магистраль столицы. Закончится строительство остальных мостов через Язу и новых путепроводов.

Прекрасные новые мосты — неотъемлемая часть пейзажа новой сталинской Москвы. С москворецких мос-

тов открывается изумительный вид на Кремль, новые здания Москвы. Величественные арки, парапеты, ажурные решетки мостов — прекрасное обрамление реки, одетой в черте столицы на протяжении 53 километров в гранит и бетон.

Одновременно со строительством набережных были сооружены автомагистрали, застроенные общественными и жилыми зданиями, преобразившими лицо Москва-реки. Все это видно с борта теплохода.

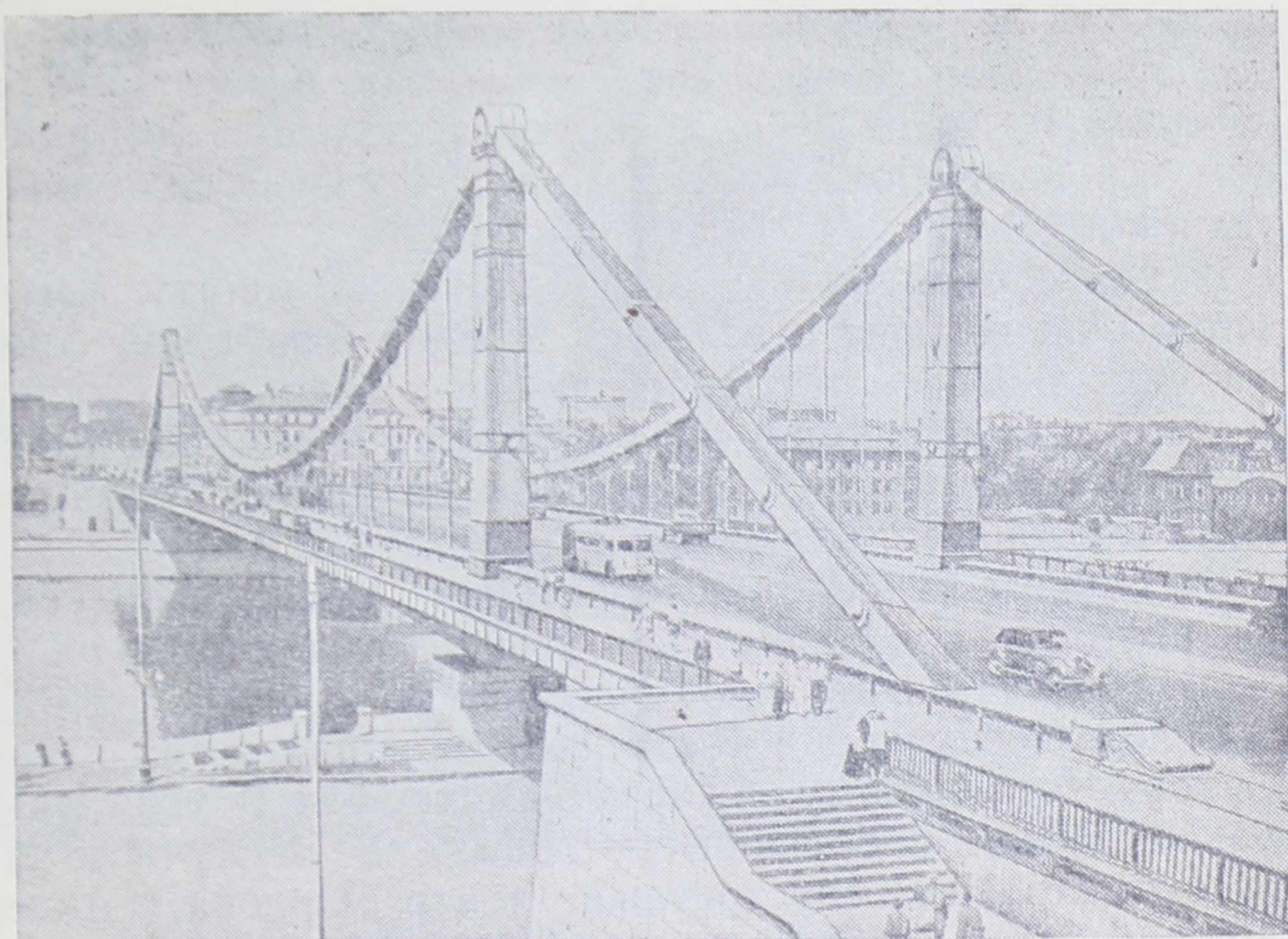
Первый на пути нашего маршрута мост — Москворецкий. Миновав его, пароход идет мимо Кремля. С реки отлично видны Кремлевские стены, башни с рубиновыми звездами и Большой Кремлевский дворец, в залах которого собираются партийные съезды, принималась Чрезвычайным VIII съездом Советов Сталинская Конституция и ныне собираются сессии Верховного Совета СССР.

Изумительная картина открывается из окна «водного трамвая». Кажется, что вся группа неповторимых зданий Кремля вместе с древним храмом Василия Блаженного на Красной площади выточена из одного куска руками гениального мастера.

За Большим Каменным мостом — арочно-металлическим, Вы увидите налево многоэтажный, занимающий целый квартал **Дом правительства.**

Пройдя стрелку, образованную слиянием так называемой «канавы» с Москва-рекой, «водный трамвай» подходит к Новому Крымскому мосту. Это один из самых интересных мостов столицы. Он висит на цепях. Цепи, составленные из мощных пластин, перекинута через пилоны высотой 29 метров. К цепям подвешены балки проезжей части моста.

За Крымским мостом налево сейчас же начинается **Центральный парк культуры и отдыха имени Горького**, с его прекрасным Нескучным садом. Это — самый оживленный участок водного проспекта столицы. Вокруг парохода снуют быстроходные катеры, идут вод-



Крымский мост

ные трамваи, ритмично взмахивают веслами спортсмены-гребцы на узких гоночных лодках. Движением на реке управляет речная милиция. Скользят глиссеры. Над рекой звучат песни. Мощные усилители парка чисто и звонко передают выступления артистов, музыку для танцев, хоровое пение.

Особенно хорош парк с реки ночью. Будто гроздь ландышей из темноты выступают матовые фонари, освещающие центральные аллеи. Качаются цветные фонарики, серебряные лучи прожекторов скрещиваются в небе, сквозят через листву деревьев. Двигутся, сплетаясь и переливаясь, разноцветные юги всевозможных аттракционов.

На огромной территории Центрального парка культуры и отдыха имени Горького, примыкающей к Москва-

реке, пять лет тому назад была открыта выставка образцов трофейного вооружения, имеющая свыше 4500 экспонатов. Каждый из них свидетельствует о безпримерном героизме Советской Армии и могучей силе нашей техники.

В книге отзывов имеются записи на многих языках мира. Они говорят о великих победах Советской Армии и полны выражения горячей любви к великому Сталину.

Пассажиры, едущие на теплоходах и катерах от Киевского вокзала, за вход в парк не платят. Стоимость входного билета включена в проездную плату.

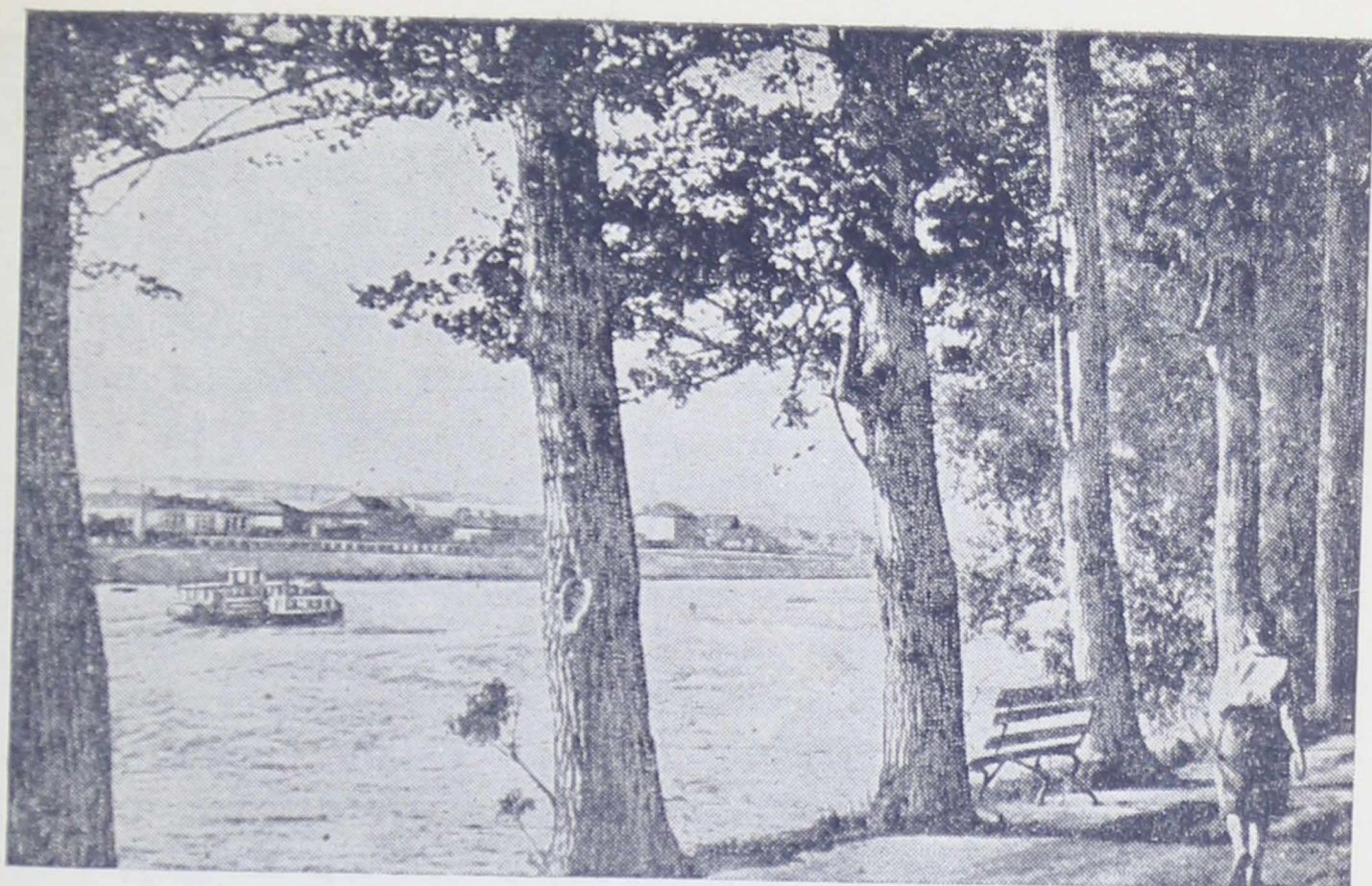
За парком начинается территория Нескучного сада. Он примыкает к Парку культуры и отдыха имени Горького и является его продолжением.

Село Нескучное в XVIII веке принадлежало графу Орлову-Чесменскому. Фаворит Екатерины II украсил село Нескучное с большой роскошью. В Нескучном долго существовал собственный театр Орлова. Актеры должны были изображать хозяина в образе бога войны.

В манеже Нескучного постоянно устраивались карусели для аристократической молодежи. В этом же манеже совершал верховые поездки, ездил по утрам для моциона будущий историк Н. М. Карамзин. Со смертью Орлова Нескучное пришло в упадок.

Вот как описывает Нескучный сад того времени писатель Н. Загоскин: «На каждом шагу здесь встречались с вами купеческие сынки в длинных сюртуках и шалевых жилетах и замоскворецкие франты в венгерках; не очень ловкие, но зато чрезвычайно развязные барышни в кунавинских шалях, накинутах на одно плечо, вроде греческих мантий. Вокруг трактира пахло пуншем, по аллеям раздавалось щелканье каленых орехов, хохот, громкие разговоры, разумеется на русском языке, иногда с примесью французских слов нижегородского наречия».

В 1830—1834 годах в саду был летний театр — фили-



Москва-река у Нескучного

ал московского Малого театра; сюда приходил смотреть знаменитого артиста М. С. Щепкина великий русский поэт А. С. Пушкин.

За Нескучным садом пароход проходит под красивым мостом Окружной железной дороги, за которым начинаются Лужники.

Против Лужников на правом берегу возвышаются живописные зеленые **Ленинские горы**, бывшие Воробьевы. Это высшая точка города. Ленинские горы — очаровательный уголок Москвы, излюбленное место гулянья москвичей.

Поэт Майков писал о Воробьевых горах:

«Не горят златыми льдами,
Ни пурпурными снегами
Средь небесной синевы
Их венчаные главы».

С Воробьевыми горами связана трагическая история талантливого архитектора Витберга, рассказанная А. И. Герценом в «Былом и думах». В память Отечественной войны 1812 года на Воробьевых горах предполагалось построить монументальный памятник — Храм Христа. Витбергом был создан проект памятника, тремя ярусами поднимающегося от подошвы до вершины Воробьевых гор.

«Само собой разумеется, — пишет Герцен, — что Витберга окружила толпа плутов, людей, принимающих Россию за аферу, службу за выгодную сделку, место за счастливый случай нажиться. Нетрудно было понять, что под ногами Витберга выкопают яму».

Вскоре строительство храма было прекращено, оклеветанный Витберг был сослан в Вятку, где по его проекту был построен изумительный по архитектуре собор.

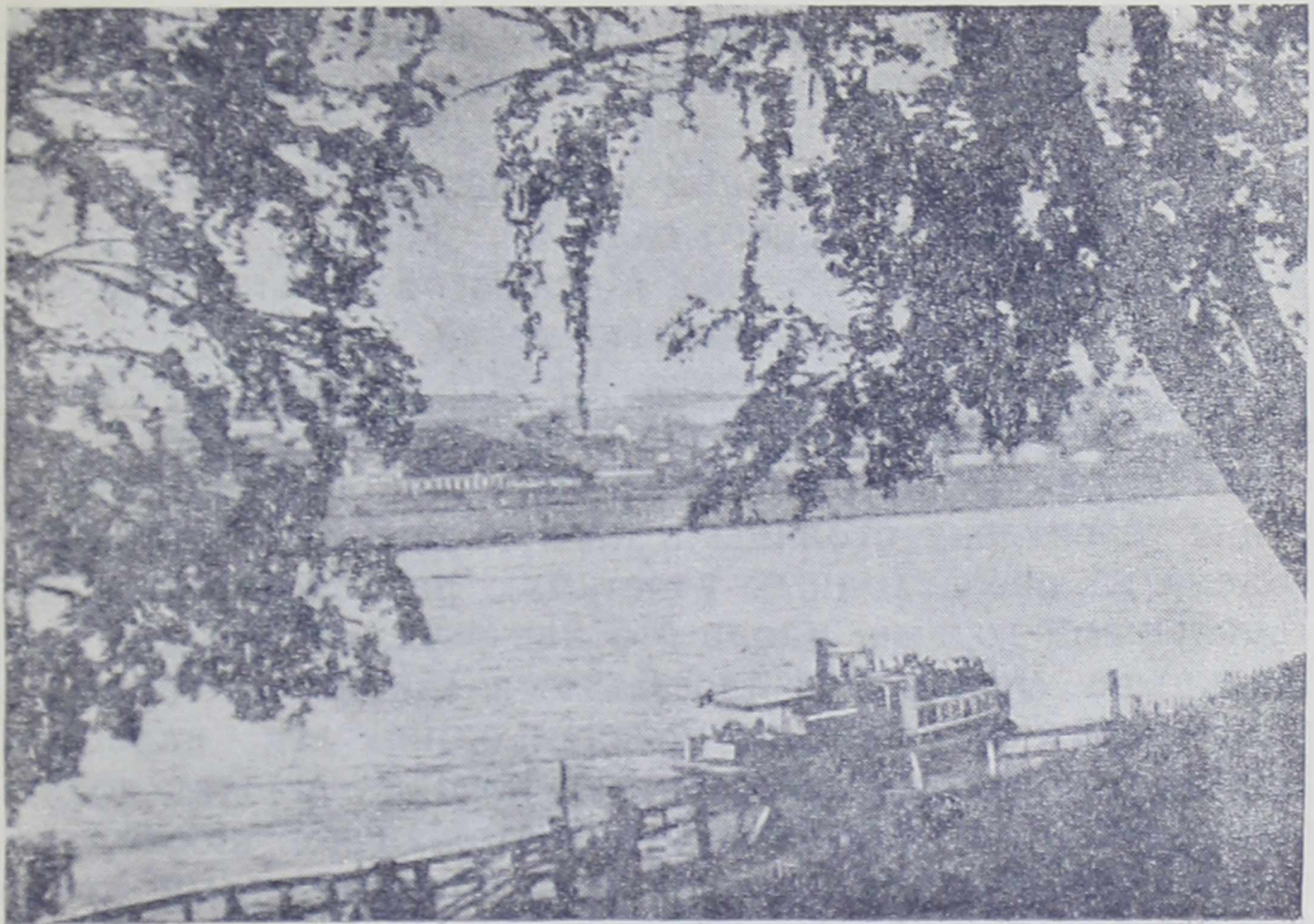
В 1828 году на Воробьевых горах еще юноши — поэт-демократ прошлого столетия Н. П. Огарев вместе со своим другом и соратником А. И. Герценом дали ганнибалову клятву: «присягнули в виду всей Москвы пожертвовать нашей жизнью на избранную нами борьбу» (Герцен, «Былое и думы»). Это был протест против царского самодержавия.

В начале текущего столетия в тенистых уголках Воробьевки не раз собирались подпольщики, рабочие-большевики.

В 1917 году большевики, захватив на Воробьевых горах штаб белых, из тяжелых орудий начали обстрел Кремля, выбивая засевших там юнкеров и сторонников Керенского.

Кроме водного сообщения, Ленинские горы связаны с Москвой троллейбусами и автобусами, идущими сюда с Большой Калужской улицы.

С Ленинских гор открывается исключительный по кра-



Москва-река за Ленинскими горами

соте вид на Москву, видна вся обширная панорама великого города.

7 сентября 1947 года в день празднования 800-летия Москвы на Ленинских горах состоялась закладка самого высокого здания Москвы — первого московского небоскреба в 32 этажа.

Согласно решению Совета Министров СССР на Ленинских горах в центре излучины Москва-реки будет сооружен новый университет. Он займет площадь в 100 гектаров — в двадцать пять раз больше, чем занимает Московский университет сейчас. Проект предусматривает в новом здании университета около 150 аудиторий и 700 учебных и научных лабораторий, актовый зал на 1500 человек, библиотеки на миллион с лишним томов,

Более трети здания займут жилые помещения для студентов, аспирантов и профессорско-преподавательского состава.

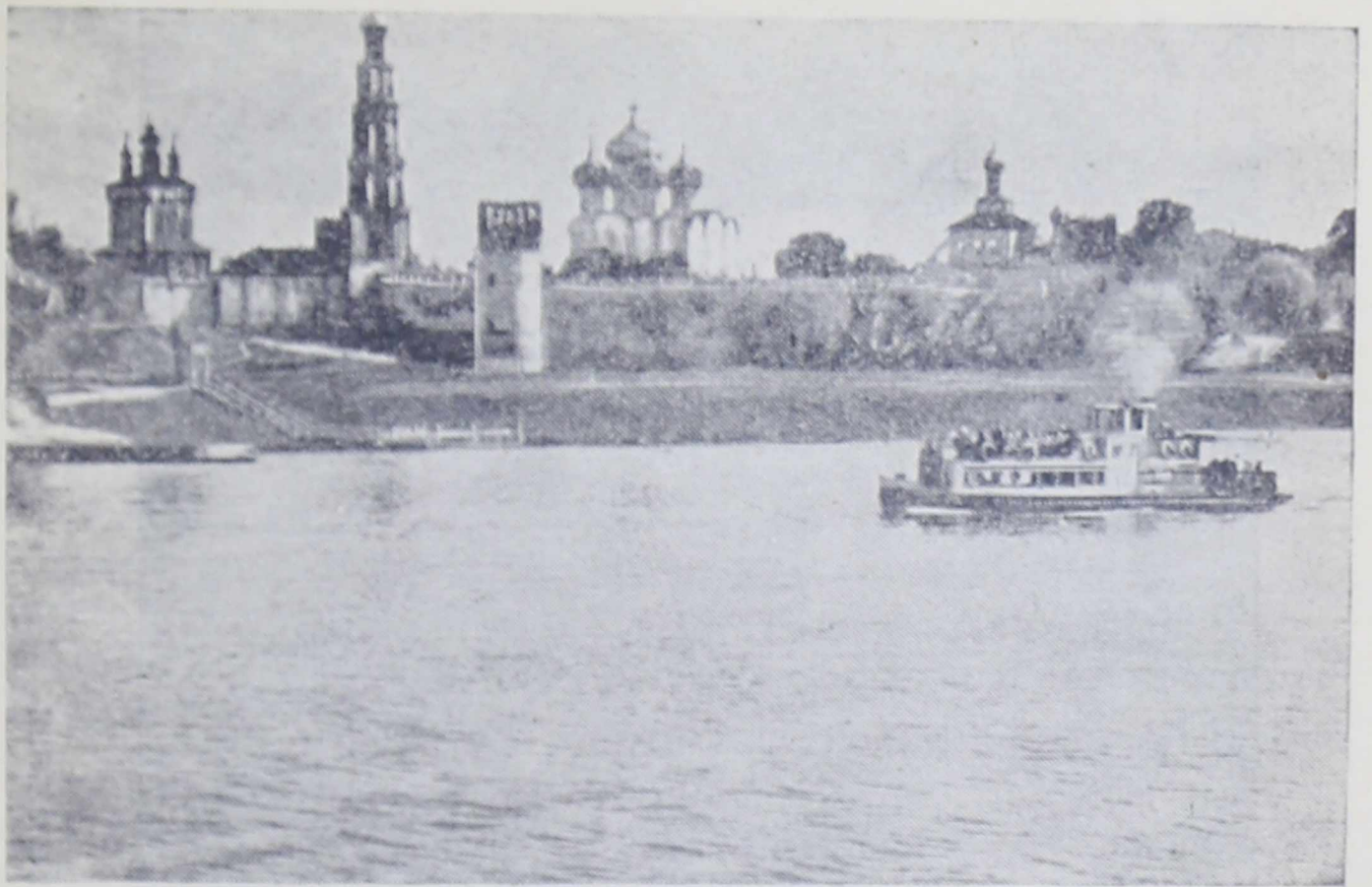
На участке нового здания университета предполагается создание ботанического сада.

На юго-западной стороне Москвы за Ленинскими горами расположены живописные места.

Чудесная, возвышающаяся до 200 метров над уровнем моря местность, как бы самой природой подарена столице для культурной застройки. Дальнейшее расширение территории столицы в первую очередь будет проведено на превосходных участках, расположенных за Ленинскими горами, вдоль Москва-реки, от Кунцева до Царицына. Этот район площадью в 16 тыс. гектаров по климатическим условиям признан одним из наиболее здоровых. Главной магистралью, которая свяжет новый район с центром столицы, будет Можайское шоссе, по обеим сторонам его вырастут многоэтажные дома, представляющие собой целостные архитектурные ансамбли. Новый район будет связан с центром всеми видами современного транспорта. Арбатский радиус метро будет продолжен до Кунцева, по Можайскому шоссе будут курсировать трамваи и троллейбусы.

Большие работы проектируются по обводнению новой территории. Извилины Москва-реки спрямляются системой каналов. За Ленинскими горами на правом берегу находится устье реки Сетуни, идущей от Кунцева вблизи Москва-реки. Лесистые долины Сетуни и рек Раменки в районе Кунцева и Черпановки у одноименного села будут использованы для создания четырех сплошных водохранилищ шириной до 400 метров, длиной в 14 километров. Зеркало воды займет площадь до 500 гектаров.

Вблизи устья Сетуни над Москва-рекой проходит второй мост Окружной дороги, такой же высокий, ажурный, красивый, как первый. Близ моста расположена Поты-



Вид на Новодевичий монастырь

лиха, бывший форпост Москвы. Здесь проходила Смоленская дорога, служившая до проведения железных дорог основной магистралью, соединявшей Москву с Европой. В настоящее время Потылиха известна огромной киностудией и большой кинофабрикой Мосфильма. Здесь были созданы такие выдающиеся фильмы советской кинематографии, как «Ленин в Октябре», «Последняя ночь», «Цирк», «Мы из Кронштадта».

Вскоре на правом берегу Москва-реки вырисовываются стены и церкви Новодевичьего монастыря. Основанный в 1524 году, хорошо укрепленный монастырь был одним из надежных передовых форпостов столицы и прикрывал Москву с запада, откуда могли нагрянуть войска Литвы или Польши. Уже в XII веке через эту местность проходила большая дорога из Смоленска.



Фрунзенская набережная

В XVI—XVII веках здесь происходили царские смотры войск. Это было место военных парадов того времени.

Монастырь был окружен лугами и рощами. До 1911 года на Девичьем поле происходили народные гулянья, устанавливались балаганы, качели, и карусели.

За стенами монастыря, находится одно из старинных московских кладбищ — Новодевичье. На нем похоронены А. П. Чехов, композитор Скрябин, поэт Брюсов, писатели братья Соловьевы, Погодин, Лажечников, Писемский, Фурманов. На это же кладбище перенесены с Даниловского кладбища памятник и прах Н. В. Гоголя.

Затем река опять входит в берега, окованные гранитом. Вдали виднеется красивое здание Киевского вокзала. Берег Москва-реки у Киевского вокзала некогда назывался «Красный луг». Сюда с верховьев Москва-реки из-под Можайска и Звенигорода приходили плоты с лесом, дровами и продуктами — мясом.

ОТ КИЕВСКОГО ВОКЗАЛА К ЗЕЛЕННОЙ ГАВАНИ

Песнями прославлена,
Всем сердцам близка
Светлый город Сталина
Красная Москва.

Джамбул

От площади Киевского вокзала к Москва-реке спускается каменный сход, заканчивающийся открытой площадкой-причалом, у которого поставлен с навигации 1947 года небольшой пловучий дебаркадер. Отсюда начинается прогулочный маршрут по Москва-реке и каналу имени Москвы через три шлюза к Зеленой гавани.

В пути продолжительная стоянка у Северного речного вокзала. Эту линию обслуживают экскурсионные пароходы «Иван Папанин» и «Память Кирова». Продолжительность маршрута от Москвы до Зеленой гавани в оба конца 12¹/₂ часов.

Выше причала — Киевский вокзал, через Москва-реку недалеко один от другого перекинута два моста.

Первый из них Бородинский, выдержанный в стиле Александровского ампира, построен в 1912 году. В XV—XVI веках, по словам историка Москвы Забелина, здесь моста не было. Ходил паром. Позднее был построен постоянный Дорогомиловский мост, по которому в 1812 году вступили в Москву войска Наполеона Бонапарта.

Бородинский мост был задуман и выполнен как своеобразный памятник Отечественной войне 1812 года. Со стороны Арбата к мосту ведут две полукруглые колоннады с дорическими колоннами и бронзовыми украшениями. Колоннады знаменуют триумфальный въезд победоносного русского воинства в Париж. С другой стороны моста стоят два серых обелиска с увековеченными на них именами русских полководцев. На обелисках бронзовые барельефы, орлы с гирляндами из лавров.

В 1905 и 1917 годах Бородинский мост был свидетелем революционных боев.

В 1905 году с моста царская артиллерия обстреливала рабочие казармы Трехгорки. Отсюда была видна охваченная пожаром Пресня.

В 1917 году у Бородинского моста на подступах к Брянскому, ныне Киевскому, вокзалу шли горячие бои между юнкерами и Красной гвардией. Эти бои нашли свое художественное отображение в фильме «Последняя ночь».

Следующий мост — мост метрополитена. Он построен в 1936 году. Поезда метро, следующие от Киевского вокзала, плавно взлетают на мост, чтобы через минуту снова исчезнуть в подземелье туннеля метрополитена.

С борта парохода на левом берегу видны эллинг и павильоны Дома физкультуры московских профсоюзов. По пятилетнему плану на правый берег должна выходить новая магистраль, вливающаяся в Ново-Арбатскую пло-

щадь. Более чем на километр вытянутся здесь новые жилые дома, многоэтажные, проникнутые одной архитектурной идеей. Вдали на правом берегу видны здания Краснопресненской Трехгорной мануфактуры имени Дзержинского.

У «Трехгорки» — славная история. В летописях революционного движения часто и на почетном месте упоминается Трехгорная мануфактура. Рабочие «Трехгорки» героически сражались в 1905 году на баррикадах восставшей Пресни. Отборные царские полки жестоко подавили это восстание, утопив Пресню в потоках рабочей крови. Озверевшие царские войска расстреливали рабочих прямо во дворе фабрики.

С любовью и гордостью вспоминают рабочие этой фабрики Владимира Ильича Ленина, который выступал здесь в 1919 году.

Сейчас фабрика реконструирована. Особенное внимание обращено на бытовые условия рабочих. Старые казармы заменены светлыми зданиями с отдельными квартирами. Фабрика имеет стадион, водную станцию, театр. У платформы «Трехгорки» Западной железной дороги вырос дачный поселок рабочих.

Рядом с фабрикой раскинулся парк культуры и отдыха Краснопресненского района. Когда-то здесь была дача «Студенец». Этот район был любимым местом гуляний рабочих окрестных фабрик. В настоящее время здесь спортивная площадка, парашютная вышка, хорошо видная с Москва-реки, и водно-моторный клуб, объединяющий любителей глассерного, водного и парусного спорта. Около павильона клуба расположен пляж.

На другом берегу стоят корпуса пивоваренного завода имени Бадаева и карандашная фабрика имени Сакко и Ванцетти.

Миновав Краснопресненский парк, пароход идет под мостом Окружной железной дороги. Здесь особенно красив правый берег.

Вы все еще плывете по петле, которую делает река Москва на участке Фили—Потылиха. Вдали показывается мост Западной железной дороги у Филей. К открытию навигации 1938 года мост был реконструирован. Здесь поставили новый пролет. Теперь под мостом могут проходить большие волжские паротеплоходы.

Станция Фили Западной железной дороги в настоящее время входит в состав Москвы. Сюда идут трамваи № 31 и 42. По линии железной дороги от Филей до Москвы — 7 километров, по Москва-реке — 5,5 километров. Фили — место, известное каждому, кто знаком с историей войны 1812 года.

В полкилометре от станции находится историческая изба, в которой Кутузов собрал военный совет после знаменитого сражения у Бородина. Эта изба и заседание военного совета замечательно описаны Л. Н. Толстым в романе «Война и мир».

«В просторной, лучшей избе мужика Андрея Савостьянова, -- рассказывает Толстой, — в два часа собрался совет. Мужики, бабы и дети мужицкой большой семьи теснились в черной избе через сени. Одна только внучка Андрея, Малаша... робко и радостно смотрела с печи на лица, мундиры и кресты генералов, одного за другим входивших в избу и рассаживавшихся в красном углу на широких лавках под образами. Сам дедушка, как внутренне называла Малаша Кутузова, сидел от них особо, в темном углу за печкой. Он сидел, глубоко опустившись в складное кресло, и беспрестанно побряхтывал и расправлял воротник, который, хотя и расстегнутый, все как-будто жал его шею. Входившие один за другим подходили к фельдмаршалу; некоторым он пожимал руку, некоторым кивал головой...

Вокруг мужицкого елового стола, на котором лежали карты, карандаши, собралось так много народу, что денщики принесли еще лавку и поставили у стола. На лавку эту сели пришедшие Ермолов, Кайсаров и Толль... Начались прения...».

На этом историческом совете в Филях Кутузов, поставив перед генералами вопрос: «Рисковать ли потерю армии и Москвы, приняв сражение, или отдать Москву без сражения», — снова отдал приказ отступить.

В Филях в «Кутузовской избе» открыт филиал Бородинского военно-исторического музея. Здесь выставлены образцы оружия, применявшегося в русской и наполеоновской армиях: курковые пистолеты, ружья, пики, шашки, шпаги. Посетитель музея увидит снаряжение русского воина того времени — мундиры, шаровары, обувь, головные уборы, подсумки, много старинных гравюр, рисунков, картин, воспроизводящих эпизоды борьбы русского народа с наполеоновским войском.

К 7 сентября 1947 года, 135-летию великой битвы на Бородинском поле, в «Кутузовской избе» открыта новая экспозиция, посвященная историческому военному совету в Филях 1/13 сентября 1812 года и великому русскому полководцу М. И. Кутузову.

Сейчас же за мостом Западной железной дороги начинается Западная гавань, входящая в состав Московского порта. Западная гавань имеет несколько грузовых железобетонных причалов. Все они оборудованы новыми порталными кранами и другими механизмами.

Отсюда недалеко до шлюза № 9, через который суда проходят из Москвы по направлению к Волге. Слева перед входом в шлюз остается большая петля Москва-реки.

На дуге реки, вне ходового фарватера, в стороне от основной водной трассы расположены город Кунцево и подмосковное село Крылатское. Широкие Кунцевские пляжи — любимое место купаний москвичей.

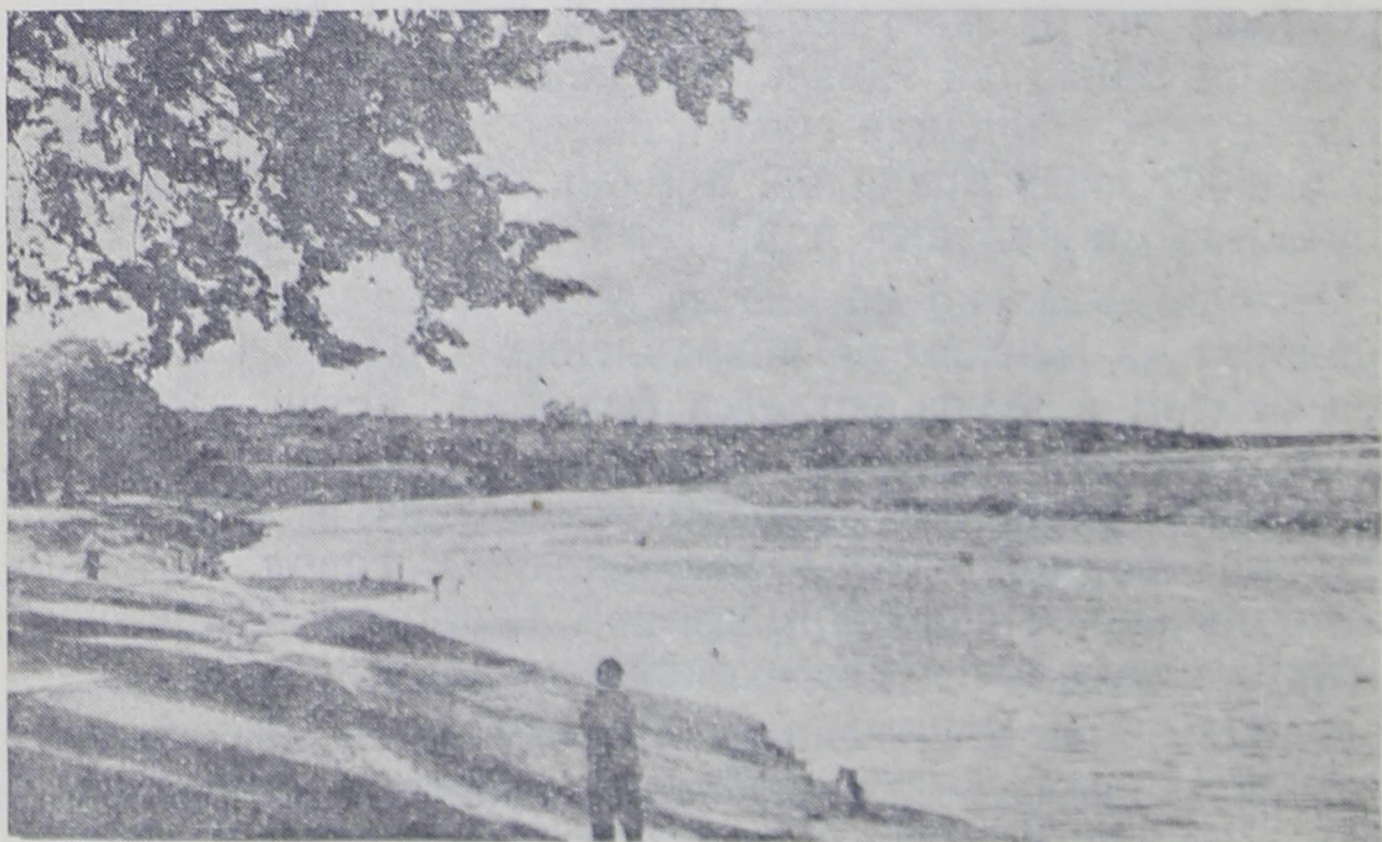
С навигации 1949 года из Москвы от Киевского вокзала сюда снова пойдут небольшие катеры, так называемые «водные трамваи», пользовавшиеся в предвоенные годы среди москвичей большой популярностью. Полно-

стью будет восстановлен внутригородской пригородный флот столицы. Уже приступлено к строительству речных трамваев по новым проектам Министерства речного флота. Строятся также пловучие пассажирские дебаркадеры, у ряда остановочных пунктов на Москва-реке будут сооружены легкие причалы-понтонны.

Прекрасное дачное место Подмосковья — Кунцево — один из значительных районных городов Московской области.

Согласно постановлению Совнаркома СССР и ЦК ВКП(б) о генеральном плане реконструкции Москвы Кунцево входит в зону нового юго-западного района столицы.

Намеченные по генеральному плану для застройки пригородные территории, как резервные земли, по мере застройки будут включены в городскую черту Москвы.



Кунцевский пляж на Москва-реке

Кварталы новых зданий, окруженные зеленью бульваров, просторами площадей, расположатся вдоль широкого Можайского шоссе, по берегам Москва-реки, окаймленной парками, липовыми и березовыми рощами.

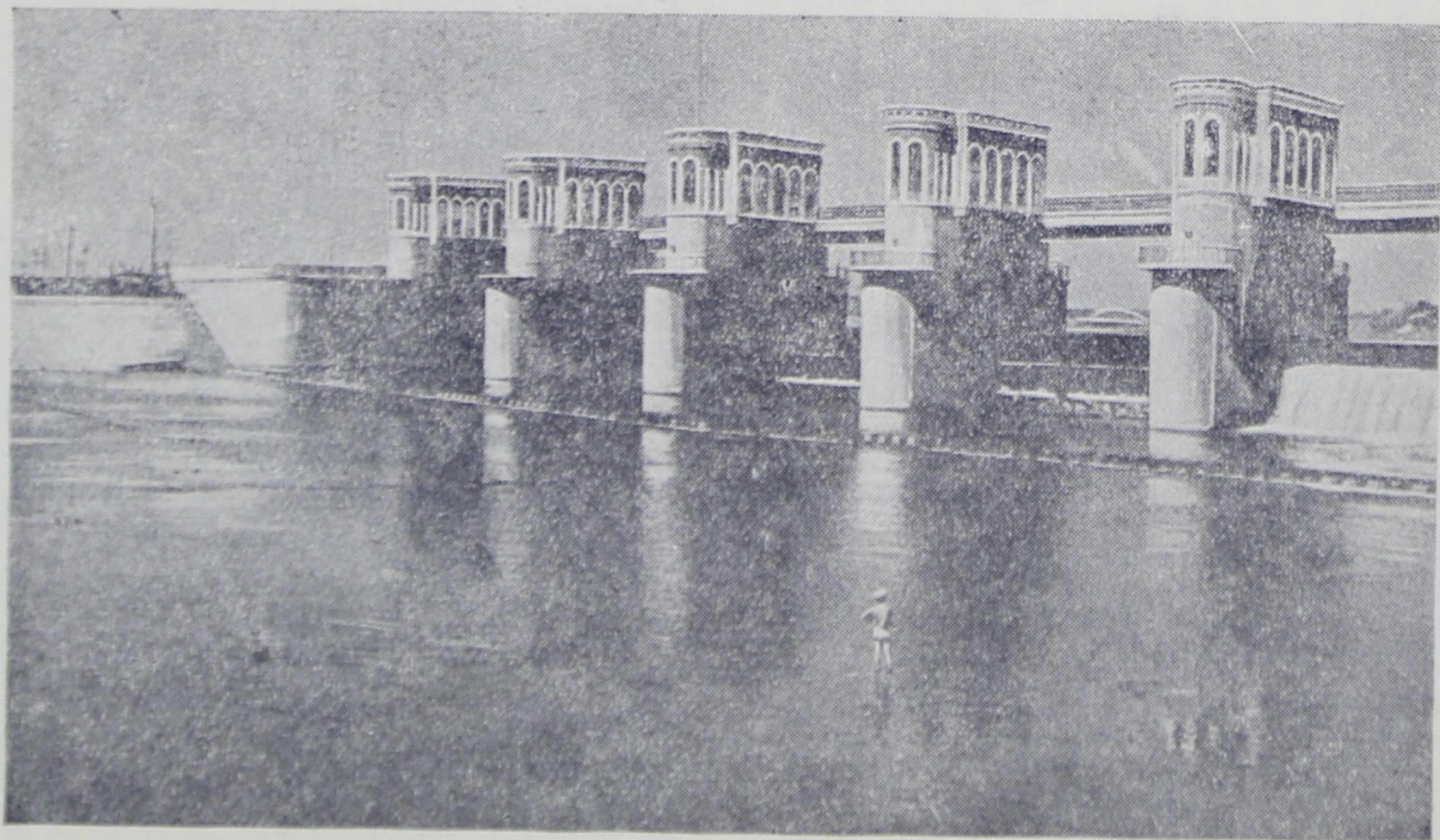
Зеленый юго-запад, среди которого проходит асфальтированное Можайское шоссе, имеет высокоприподнятую территорию, треть которой покрыта лесом. Это богатейший зеленый массив нового района столицы. По санитарно-гигиеническим условиям Кунцевский район считается одним из лучших в Подмосковье.

Западной железной дорогой Кунцево разделяется на две части: правая часть, так называемое Старое Кунцево, доходит до Москва-реки. Крутой необыкновенно живописный правый берег имеет узкую прибрежную полосу.

Старое Кунцево ранее принадлежало Кириллу Нарышкину. Его дочь Наталья Нарышкина была матерью Петра I. Старое Кунцево долго оставалось в роду Нарышкиных и только во второй половине XIX века перешло в собственность московского капиталиста Солдатенкова.

До сих пор сохранился небольшой усадебный дом конца XVIII века. Он стоит на вершине горы, которая круто спускается к Москва-реке. Дом окружен парком, также спускающимся к реке. Это один из лучших загородных парков Москвы. В парке, под горой, у берега Москва-реки, перед самым дворцом — мраморная группа художественной работы «Плутон, похищающий Прозерпину», пожалованная Нарышкину Екатериной.

Из Кунцева интересно совершить по берегу Москва-реки пешеходную экскурсию в Крылатское. Дорога идет среди густо разросшихся деревьев и кустарников и выводит к селу Крылатскому, раскинувшемуся на возвышенном правом берегу Москва-реки. Здесь дачное место, хорошее купанье, прекрасный пляж. Недалеко от Крылатского вверх по Москва-реке красуется Карамышевская плотина.



Карамышевская плотина

Одна из красивейших плотин нашей страны — Карамышевская бетонная плотина видна с палубы парохода тот час же по выходе его из шлюза. Она перегородила старое русло реки и подняла воду на 6 метров. Возле плотины выстроена гидростанция. Карамышевская плотина и ГЭС выдержаны в венецианском арочном стиле. Башни шлюза облицованы сплошными каменными плитами. Шлюз, лежащий в глубокой выемке, оставляет впечатление спокойствия и монументальности.

Пройдя Москва-рекой от шлюза № 9 около 3 километров, пароход входит в Хорошевское спрямление, срезающее новым сооруженным каналом большую излучину реки. Хорошевское спрямление превратило Серебряный бор в большой зеленый остров.

В самом начале канала расположен железобетонный мост Хорошевского шоссе. В северном конце спрямления обращают на себя внимание заградительные плывучие ворота, регулирующие течение воды в реке и канале.

Немного выше, у села Щукина, пароход покидает Москва-реку и, сворачивая направо, входит в канал.

Вход в канал указывают опознавательные знаки. Ночью они освещены цветными огнями. На правом берегу — красный огонь, на левом — зеленый.

Вдали виден светофор дальнего действия. Он показывает, свободен или занят вход в шлюз. Как и везде, зеленый свет сообщает, что путь свободен, красный, — что в шлюзе находится судно.

Здесь, близ Покровского-Стрешнева, сооружен двухкамерный шлюз.

Шлюз этот представляет собой исключительный интерес. Вы увидите сложное гидротехническое сооружение, которое образует стык трех путей — водного, железнодорожного и шоссейного.

Над нижней камерой шлюза проходит железобетонный мост Калининской железной дороги. Мост этот сам по себе является по своей конструкции наиболее интересным на всем протяжении канала.

Внизу идет Волоколамское шоссе, которое туннелем проходит под каналом за верхней головой шлюза. Гранитом и мрамором облицованы два коридора туннеля. Матовые плафоны мягко освещают подземный путь; входные арки туннеля украшены скульптурой. Обращает на себя внимание большая статуя парашютистки.

По каналу плывут волжские суда — пассажирские и буксирные пароходы и теплоходы. Над руслом канала смелой гигантской дугой прочерчена в небе линия моста, а внизу, под дном канала по туннелю, мчатся автомобили.

За шлюзом на левом берегу находится Химкинская земляная плотина. Отсюда до самой Икши — ровное зеркало воды. Затем пароход проходит через устои аварийных ворот. Ворота эти в случае аварии или другой какой-либо причины могут выключить часть канала. Видны опознавательные знаки, указывающие с водохранилища место входа в канал. Пароход выходит на широкий сверкающий простор первого от Москвы водохранилища. Это — Химкинское водохранилище, расположенное в 5 километрах от села Щукино. Здесь — Северный порт столицы. Вдали виден Северный речной вокзал, у которого пароход делает продолжительную остановку.

После осмотра Северного порта, речного вокзала, туристы отправляются дальше. Миновав Химкинское водохранилище, «Глубокую выемку», Клязьминское водохранилище, пароход заканчивает свой рейс в Пироговском рукаве у Зеленой гавани¹.

¹ Более подробное описание маршрута от Северного речного вокзала до Зеленой гавани см. стр. 125—126.

СТ СЕВЕРНОГО РЕЧНОГО ВОКЗАЛА К МОСКОВСКОМУ МОРЮ

Нет имени выше, чем Ленин и Сталин,
Нет слова теплей, чем Москва!

В. Лебедев-Кумач

От Северного речного вокзала начинается один из самых чудесных участков канала. Водохранилище, разлившееся здесь «рукодельными озерами», является как бы зеркальными водными закромами канала, хранящими миллионы ведер воды.

Вдоль трассы канала — ряд парков, дачные поселки, районные города, куда на лето выезжает не мало москвичей: Химки, Хлебниково, Клязьма, Тарасовка, Мамонтовка, Пушкино, — находятся недалеко от канала и довольно близко от его водохранилища.

Отвалив от речного вокзала, пароход идет Химкинским водохранилищем. Справа остаются грузовые причалы Северного порта. Впереди видны створы. По створам судно должно держать свой путь. Ночью створы освещены газосветными трубками. Канал весь освещен. Береговые путевые знаки — высокие четырехгранные призмы, поставленные через каждые 250 метров, цветными огнями освещают откосы канала и отражаются в воде. Направо Вы видите красные огни, налево — зеленые. Шлюзы, плотины, светофоры, створные знаки и бакены, все это горит, мерцает, переливается, и канал выглядит как освещенная оживленная улица большого культурного города. Миновав створы, теплоход идет вправо под мост Ленинградского шоссе — самый большой мост на канале.

За мостом открывается прекрасный уголок водохранилища, ограниченного естественными берегами. На правом берегу виден небольшой заливчик. Из-за деревьев выглядывает маленькая церквушка. Типичный «левитановский» пейзаж.

Рядом расположен санаторий. Здесь раскинулся поселок Химки — дачное место. Цепочкой домиков поселок выходит к самому водохранилищу. Напротив — сосновый бор. Тут же видны дачи. Впереди — мост Октябрьской железной дороги. Около моста на левом берегу находится железнодорожная платформа и пристань Левобережная. На правом берегу — станция Химки.

За мостом теплоход идет еще около 1,5 километра по Химкинскому водохранилищу, которое заканчивается у заградительных ворот.

Отсюда на протяжении 8 километров теплоход плывет по знаменитой «Глубокой выемке», прорытой через водораздел между реками Химкой и Клязьмой.

Теплоход идет как бы сквозь горы. Берега местами достигают высоты четырех-пятиэтажного дома. Глядя на крутые склоны, покрытые дерном, Вы можете легко себе представить, какая исполинская работа была проделана, чтобы прорыть этот небольшой по длине участок канала.

Северный конец «Глубокой выемки», как и южный, ограничен заградительными воротами со светофорными огнями на устоях.

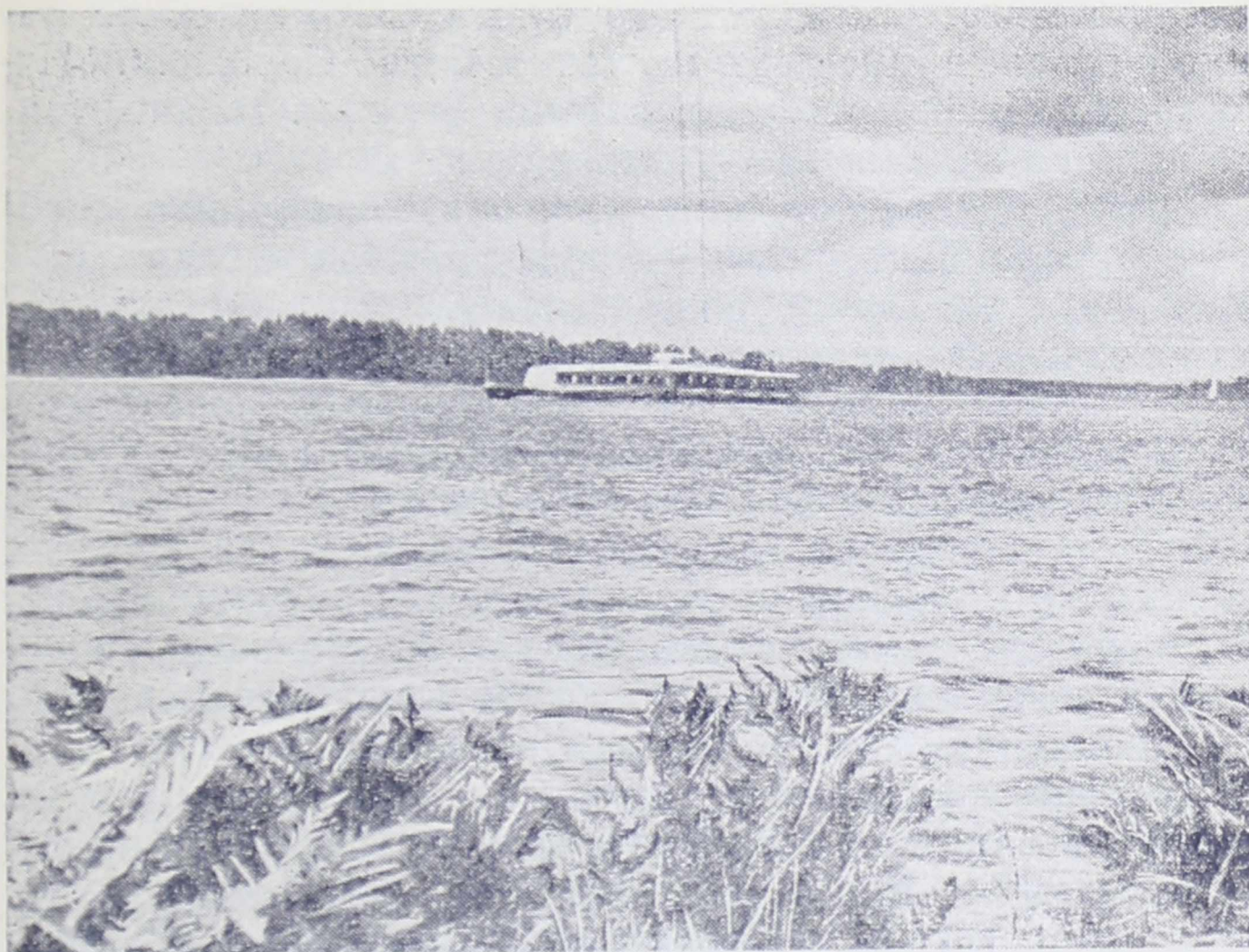
Дальше судовой ход пересекает русло реки Клязьмы. Теплоход идет Химкинским спрямлением и входит в Клязьминское водохранилище.

На пути — два моста...

Мост Савеловской железной дороги близ станции и пристани **Хлебниково**. На левом берегу раскинулись поселок водников (пристань «Водники») и судоремонтные мастерские. Здесь зимует пассажирский и буксирный флот пароходства канала.

Второй мост — шоссейный. Здесь канал пересекает Дмитровское шоссе.

Клязьминское водохранилище среди туристов и спортсменов пользуется наибольшей популярностью. По его берегам раскинулись зеленые просторы лугов, деревуш-



Клязьминское водохранилище

ки, теснятся отраженные в воде леса. С резким шумом поднимаются из-под носа парохода выводки диких уток. Чайки кружатся над тихими заводями и бухточками, провожая пароход своим гортанным криком. Экскурсант забывает о том, что плывет не по естественному водному пути. Кажется, что эти заливы и озера существуют уже десятки лет и человеческая рука прикоснулась лишь к каменным откосам канала и смело возвела арки мостов и башни речных крепостей, которые спокойно выдерживают осаду полых вод.

В начале Клязьминского водохранилища — поселок и пристань Горки. До 1947 года это местечко называлось Зеленой гаванью. Здесь была стоянка пловучего пионер-

лагеря Министерства речного флота СССР. Сейчас Зеленой гаванью именуют местечко близ Сорокина. Пригоговский рукав, где расположена Зеленая гавань, также один из живописных уголков канала.

Горки — прекрасное место для отдыха, купанья, гребли, прогулок. Лесная дорога ведет отсюда к селу Троицкому и к железнодорожной станции «Водники». Вправо от пристани видна дорога к небольшой бухточке, где обычно стоят несколько десятков речных шверботов, парусных яхт. Около бухточки — лучший пляж Клязьминского водохранилища.

Любители водного спорта, в частности парусного, давно уже облюбовали Клязьминское водохранилище. Москвичи-спортсмены устраивают здесь большие спортивные гонки парусных яхт. Летом на Клязьминском водохранилище можно нередко встретить целые эскадры искусно управляемых юношами и девушками речных шверботов. Словно стаи белоснежных лебедей пролетают они мимо Вас с накренившимися тугими парусами, натянутые ветром. Нельзя не любоваться этой картиной, нельзя не радоваться молодости, которая под парусами, среди плеска весел укрепляет свои силы и приобретает ловкость.

По площади водного зеркала, превышающей 15 кв. километров, и по объему запасов воды Клязьминское — самое большое из всех водохранилищ, входящих в состав водораздельного бьефа.

Протяжение судового хода по водохранилищу — около 5 километров. Судовой ход Клязьминского водохранилища обозначен береговыми знаками, «щелевыми створами» и пловучими буями.

В восточной части водохранилища расположено село Троицкое, здесь остановка теплоходов пригородных линий. Из Троицкого идет дорога в село Горки, к Сорокину, в Зеленую гавань. В летние дни в Троицком, как и в Горках, не мало отдыхающих москвичей. За Троиц-

ким, вправо по ходу от Москвы, начинается заход к пристаням Чиверево, Осташково, Зеленая гавань, Сорокино, Пирогово, расположенным в Пироговском рукаве, вне основной трассы канала. Вблизи Пирогова расположены электростанция и Пироговская плотина.

Клязьминское водохранилище образовано благодаря подпору реки Клязьмы этой плотиной. Сообщение с Москвой поддерживают теплоходы линии Северный порт — Пирогово.

До Зеленой гавани установлены две экскурсионные линии от Киевского вокзала и от Северного речного вокзала, которые обслуживаются пароходами типа «Иван Папанин». Продолжительность поездки в оба конца 12¹/₂ часов (с 9 час. 30 мин. до 10 час. вечера).

Среди пристаней Пироговского рукава наиболее живописны Зеленая гавань с бухтой Радости и Сорокино.

Каждое лето на южных и северных склонах Клязьминского водохранилища в бухте Радости проводится традиционный слет туристов Москвы. Туристы прибывают сюда пешком, на велосипедах, мотоциклах, яхтах, байдарках. Они рассказывают о своих туристских планах, о своей готовности к летним походам и высокогорным восхождениям. В районе пристани Пирогово имеется ряд поселков и фабрик.

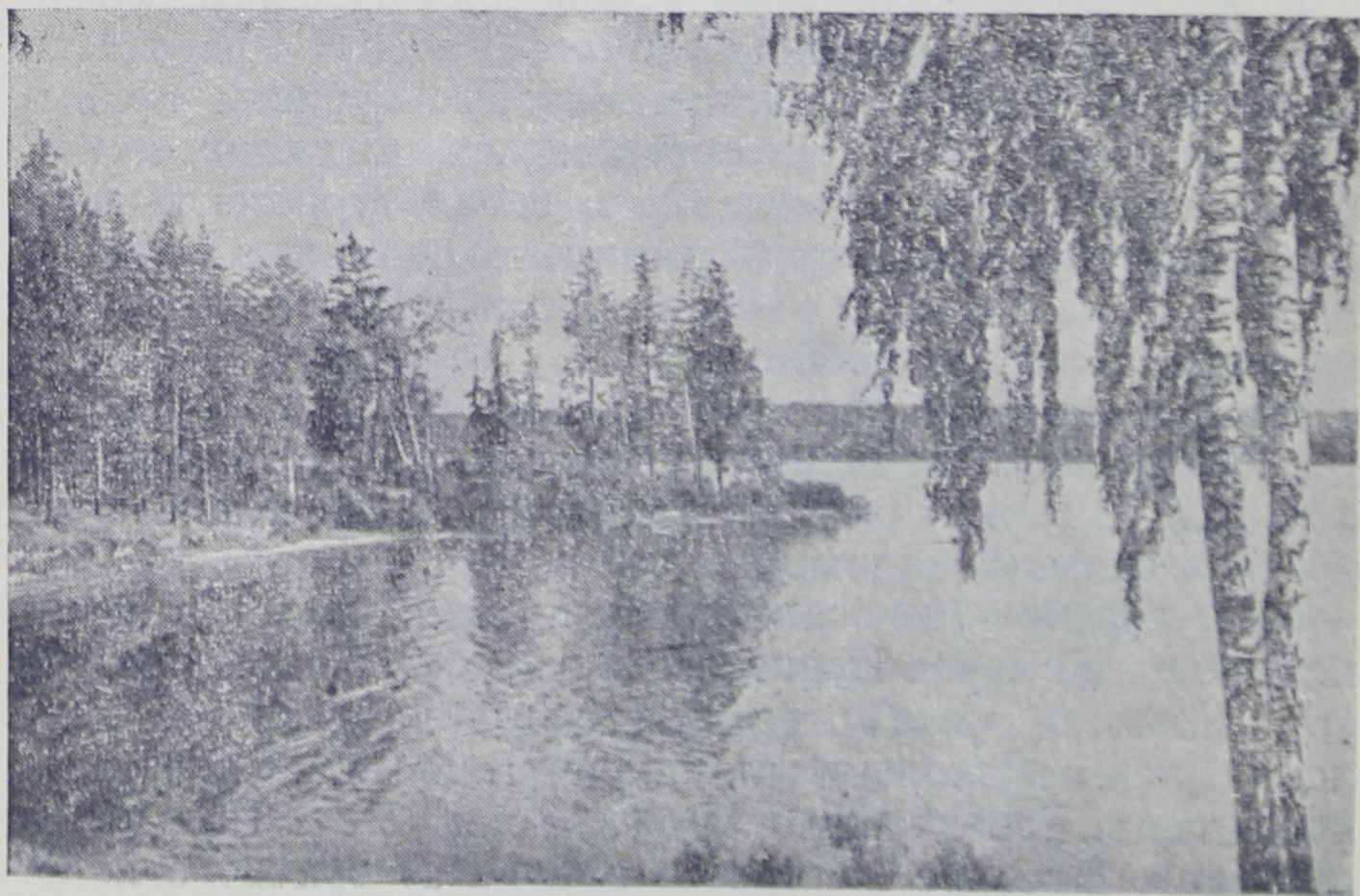
Следуя основной трассой, теплоход идет в Пяловско-Клязьминский соединительный канал, перерезающий водораздел между реками Клязьмой и Учей. Канал этот тянется около 8 километров.

Близ деревни Новосельцево теплоход плывет в выемке, прорытой через Новосельцевский бугор. В конце выемки имеются заградительные ворота. Пройдя их, теплоход через несколько минут входит в Пяловское водохранилище. Его образует подпор реки Учи Пяловской плотиной. Плотина находится вправо от судового хода. Восточнее ее синее вода огромного Акуловского отстойника.

Следуя фарватером, теплоход попадает в соединительный канал длиной около 2,5 километров. Канал этот соединяет Пяловское водохранилище с Пестовским. Пестовское водохранилище начинается у деревни **Витенево**.

Это одно из местечек Подмосковья с типичным средне-русским пейзажем. С 1862 и 1878 года в скромной подмосковной усадьбе Витенево проводил летние месяца М. Е. Салтыков-Щедрин. Любопытная история приобретения этого имения рассказана им в «Убежище Монрепо».

«Господа Ташкентцы», «Дневник провинциала в Петербурге», «Благонамеренные речи», «История одного города» — отдельные главы этих произведений написаны



Бухта Радости

великим русским сатириком на берегу реки Учи в небольшом витеневском домике. На даче в Витеневе у Салтыкова-Щедрина нередкими гостями бывали Некрасов, Плещеев и другие писатели.

«Перенесите меня в Швейцарию, в Индию, в Бразилию, окружите какой хотите роскошной природой, накиньте на эту природу какое-угодно прозрачное и синее небо, я все-таки везде найду милые мне серенькие тона моей родины, потому что я всюду и всегда ношу их в моем сердце, потому что душа моя хранит их, как лучшее свое достояние». Этими словами одного из своих героев из «Губернских очерков» Салтыков-Щедрин выразил свою любовь к родине, к русской природе.

Дом, где жил писатель в Витеневе, не сохранился. У слияния Учи с каналом остался лишь уголок усадебного парка, где отдыхал писатель. Напротив паровой пристани виднеется дом, принадлежавший когда-то Салтыкову-Щедрину и впоследствии отданный им управляющему имением.

В настоящее время Витенево является пристанью для расположенного в полутора километрах от Витенева на берегу Пестовского водохранилища дома отдыха Московского Художественного Академического театра имени Горького.

По длине судового хода — 6,5 километров — Пестовское водохранилище самое большое из всех водохранилищ канала. Протяжением своих вод оно обязано плотине, которая преградила реку Вязь у деревни Пестово.

Коротким каналом теплоход проходит из Пестовского в Икшинское водохранилище. Оно образовалось благодаря подпору реки Икши земляной плотинной.

В 39 км от Северного речного вокзала пристань **Березовая роща**. В навигационные дни сюда направляются экскурсионными пароходами и катерами тысячи москвичей. Окрестности Березовой рощи живописны, имеют-

ся прекрасные места для пешеходных прогулок, много ягодников (малины, клубники, земляники).

Далее, на крутом зеленом склоне, на правом берегу от Москвы расположена Икша—конец огромной нешлюзованной части канала, первая ступень к северной водной лестнице, спускающейся к Волге. На противоположной стороне находится станция Икша Савеловской железной дороги.

В годы строительства канала 24 апреля 1937 года Икшинский район посетил товарищ Сталин и руководители партии и правительства. Осмотрев земляную плотину, преградившую путь реке Икше, они отправились на Блахернскую.

От Северного порта до пристани Икша теплоход проходит 48 километров, по железной дороге от Москвы до станции Икша — 45 километров.

В районе Икши расположены богатые гравийные месторождения: Репечино, Игнатовское, Гурбан и Черное.

От Икши начинается спуск к Волге по ступеням северной лестницы канала через шлюзы волжского склона.

Северная лестница канала имени Москвы начинается в километре от пристани Икша шлюзом № 6. Шлюз своим архитектурным оформлением, колоннадой и статуями наверху напоминает больше здание какой-то академии, нежели гидротехническое сооружение.

Следующая ступень лестницы — шлюз № 5. Он находится в двух километрах от предыдущего. Обратите внимание на красивые овальные башни с балконами и мастерски выполненную скульптуру у ворот шлюза, изображающую девушку, которая подняла над головой небольшое парусное судно. Девушка шагает навстречу ветру. В этой скульптуре отражается мысль о непреклонной воле в творческой жизни советских людей. Это они заставили Волгу повернуть на Москву, это они подняли на огромную высоту суда, которые теперь везут

многочисленные и многообразные грузы в столицу и из столицы, на которых отдыхают довольные, веселые люди, едущие новой водной дорогой.

Пароход плывет по пойме реки Икши, которая пропущена под каналом посредством дюкера.

В 7 километрах от шлюза № 5 расположено излюбленное место московских художников — Влахернская, окруженная нескончаемой цепью высоких холмов, покрытых зеленью, и лесом. Здесь станция «Турист» Савеловской железной дороги, находящаяся в 53 километрах от Москвы. Пароходная пристань на левом берегу канала называется **Комсомольская**. От нее до Северного речного вокзала 58 километров. Пристань эта, главным образом пассажирская, конец одного из популярнейших маршрутов по каналу. Влахернская посещается москвичами не только летом, но и зимой. Здесь организована одна из лучших подмосковных туристских баз лыжного спорта.

В километре от Комсомольской Вас ждет шлюз № 4. Башни верхней его головы похожи на величественную триумфальную арку. Большая насосная станция напоминает монументальные постройки древнего Рима. Этим шлюзом теплоход преодолевает еще одну ступень северного склона.

Обратите внимание на правый берег. Вы увидите большие цветники и газоны. По холмам идет Дмитровское шоссе, по которому мчатся легковые автомобили и грузовики.

За шлюзом № 4 канал пересекает реку Яхрому. Канал принимает реку в свое русло. Воды ее при помощи специально построенного водосброса сливаются с водой канала.

Далее железная дорога проходит через Дмитровское шоссе. Над рекой и каналом на высоте 14 метров мчатся поезда Савеловской железной дороги.

До Дмитрова железнодорожная линия идет парал-

лельно каналу, а затем сворачивает от его трассы вправо.

Вскоре теплоход входит в шлюз № 3. Архитектурное оформление шлюза № 3 надолго запоминается. Большие, высокого мастерства, модели кораблей-каравелл, представляющие собой копию корабля Христофора Колумба «Санта Мария», венчают гранитные башни, обращенные к г. Дмитрову. Башни верхней головы шлюза облицованы белым камнем и серым гранитом. Наверху легкая колоннада, увенчанная гербом СССР. Почти рядом с этим шлюзом находится **Яхрома**. Она расположена на правом берегу канала. Город Яхрома имеет значительный грузооборот. Главным грузополучателем и грузоотправителем является здесь Яхромская текстильная фабрика.

22 апреля 1937 года товарищ Сталин и руководители партии и правительства посетили Яхромский узел сооружения канала имени Москвы. Они осмотрели шлюзы № 4 и № 3, интересовались работой отдельных сооружений, причальными мостами. Товарищ Сталин задавал вопросы о размерах шлюзов и сравнивал его с меньшими по размерам шлюзами Беломорско-Балтийского канала.

В декабре 1941 года немецко-фашистские орды, рвавшиеся к Москве, ценой огромных потерь вышли на дальние подступы к столице. На отдельных участках Подмосковья они продвинулись свыше 30 километров и вышли к каналу имени Москвы, заняв город Яхрому. Здесь немецкие танки неожиданно наткнулись на мощный водяной покров, преградивший им дальнейший путь.

Защитники Москвы ни на одном участке не дали прорвать фронт нашей обороны. В первых числах декабря сражение под Москвой подошло к своей кульминационной точке. К этому времени на боевые участки перед Москвой были выдвинуты наши резервы. И в тот

момент, когда немецко-фашистские захватчики готовились на весь мир объявить о своей крупнейшей победе, взятии Москвы, с востока, с севера, с юга на немецкие клинья обрушились удары невиданной силы. Советские войска сначала остановили немцев, а затем по приказу Верховного Главнокомандующего товарища Сталина 6 декабря перешли в решительное наступление.

Хваленые немецкие войска не выдержали могучего удара и под напором наших войск, бросая технику и оружие, неся громадные потери в людях, принуждены были поспешно отойти. На многих участках они бросались в паническое бегство. Немецкое командование пыталось задержать наступление советских войск на рубеже Клин — Истринское водохранилище, а позднее на рубеже рек Ламы и Рузы. Однако и эти попытки оказались неудачными. Противник под мощными ударами Советской Армии откатывался все дальше и дальше на запад.

Трудно представить, как выглядела Яхрома после освобождения ее от немецко-фашистских захватчиков: немцы не оставили в городе живого места, превратили его в груды развалин. Как только Советская Армия изгнала немцев из пределов Московской области, жители Яхромы и района вернулись в родные места, сразу же принялись за восстановление города, сел, деревень, фабрик, заводов, колхозного хозяйства.

Прошло пять лет со дня освобождения Яхромы от немецких погромщиков, и там, где были развалины, снова поднялась фабрика. Вновь пущено в ход более 2 тыс. ткацких станков и 3 тыс. веретен прядильных машин. На месте руин и пепла выросли новые жилые дома «Красный поселок» со своими одноэтажными, двухквартирными домиками, восстановлены мосты через канал и реку Яхрому. Все выглядит так, как будто бы здесь никогда не было войны. Оживилась культурная жизнь города. В школах Яхромы обучаются сотни детей. По-

прежнему кипит жизнь в рабочем клубе. До войны любимым местом отдыха в Яхроме был стадион. Немцы его варварски разрушили. Теперь он снова восстановлен.

Водный путь между Яхромой и Дмитровым проходит между рекой Яхромой и полотном Савеловской железной дороги. Яхрома была так извилиста и делала столько причудливых петель, что строителям канала в четырех местах пришлось вырыть для капризной реки новое русло, чтобы она «не путалась под ногами» строительства.

В пойме Яхромы приступили к постройке осушительной системы. К концу новой Сталинской пятилетки Московская область получит более 10 тыс. гектаров осушенных плодородных земель. Колхозы Дмитровского района смогут ежегодно выращивать в Яхромской долине до 50 тыс. тонн овощей.

В 6 километрах от Яхромы на противоположном берегу находится город **Дмитров** — районный центр московской области. От Москвы до Дмитрова по Савеловской железной дороге 65 километров. От Северного порта по каналу — 70 километров. Канал рассек Дмитров на две неравные части: восточную, большую, — на левом берегу, и западную, меньшую, — на правом. Восточная часть расположена по склонам холмов Клинско-Дмитровской гряды.

Савеловская железная дорога перерезает город с юга на север, проходя почти через центр города.

Дмитров — один из самых древних русских городов. Его основал Юрий Долгорукий, за три года до того, как была заложена Москва. Предание говорит, что город был основан на том месте, где Юрий получил известие о рождении сына, названного Дмитрием и известного в дальнейшем под именем Всеволода III «Большое гнездо».

О нем упоминается в гениальном творении старой русской письменности «Слово о полку Игореве».

Материалы раскопок, произведенных в 1934 году уже во время строительства канала, подтвердили предположение, что Дмитров существовал в XII веке. Во время этих раскопок были найдены окаменелые зерна ячменя, пролежавшие в земле 700 лет. Они находятся в Дмитровском музее.

Дмитров подвергался неоднократным набегам татар. В 1238 году его разорил Батый, в 1293 году — татарский военачальник Дедень, в 1382 году в Дмитров вторгся отряд Тохтамыша, в 1408 году город заняли отряды татар под предводительством Эдигея.

XV век был веком торгового расцвета Дмитрова. Здесь проходил основной торговый путь к Москве. Шли товары с Балтийского моря через Мологу или Шексну и далее через Волгу, Дубну, Сестру и Яхрому. Из Дмитрова товары отправлялись по Московской дороге, по «большаку», который в Москве проходил по нынешней улице Чехова (бывшей Малой Дмитровке) и Пушкинской улице (бывшей Большой Дмитровке).

В конце XVI века внешняя торговля начала отходить к Белому морю и Дмитров стал хитеть.

В годы польской интервенции, так называемого «смутного времени», Дмитров играл значительную роль. Сюда под защиту Яна Сапеги из Тушинского лагеря бежала Марина Мнишек, переодетая гусаром. В Дмитрове решилась судьба не только Тушинского вора, но и польских интервентов.

В Дмитрове бывал царь Петр I. Здесь его интересовало два дела — изучение водного пути с Волги в Москву и набор рабочей силы для Кронштадтского порта.

Вблизи Дмитрова, в селе Вербилках, в 1754 году была открыта фарфоровая фабрика, завоевавшая славу лучшей в России.

Дмитровский уезд — родина декабристов: Волконско-

го, Норова, Оболенского, Поджио, Бестужева-Рюмина. Стариками они вернулись из сибирской ссылки в родные места.

До революции Дмитров не имел почти никакой промышленности. Сейчас в городе существует механический завод, на котором занято до 600 рабочих. На трикотажно-перчаточной фабрике работает 2 тыс. человек.

С момента начала строительства канала город зажил горячо, бурно и по-новому. Новые люди появились в Дмитрове. Приехали лучшие ударники Беломорстроя, чтобы практически передать свой героический опыт строителям нового канала. Навестил Дмитров, чтобы сказать напутственное слово людям, взявшимся повернуть Волгу, великий русский писатель А. М. Горький.

С постройкой канала имени Москвы Дмитров превратился в значительный город, который в дальнейшем, несомненно, будет расти и развиваться.

В городе интересно осмотреть бывший Дмитровский собор — яркий памятник XVI века и крепость — земляной вал. Это — свидетели древнего Дмитрова. Красивая панорама города и канала открывается с колокольни Дмитровского собора.

Следует посетить местный музей, в котором имеются памятники, интересные не только для изучающих историю района Дмитрова, но и произведения мирового искусства. Здесь вы увидите венецианские украшения, завезенные в Дмитров с Азовского моря, на берегу которого была колония венецианцев, иконы XV века работы школы Дионисия, оружие опричников Ивана Грозного, картину монаха Иеронима Суханова, изображившего путешествие Петра I, замечательные изделия федоскинских живописцев и ряд интересных экспонатов, относящихся к быту Яхромской фабрики и революционному движению дмитровских рабочих.

Пароходная пристань расположена на правом берегу (от Москвы) близ железнодорожного вокзала У при-

стани — бульвар и цветники. В ближайшие годы этот район станет центральным районом города. За пристанью — металлический мост Рогачевского шоссе.

От Дмитрова канал идет частью в выемках, частью в высоких дамбах — насыпях. Начинается район Татищевского болота. Пароход проходит через заградительные ворота, отделяющие южную часть бьефа. В бетонной трубе под каналом пропущена река Кухолка. Начиная с поворотного бассейна у деревни Татищево, судовой ход показан особыми береговыми знаками, так называемыми перспективно-прицельными створами, состоящими из ряда парных (по обоим берегам) перспективных знаков, огней и прицельной мачты в конце створа. Свет огней перспективных створов — белый, прицельная мачта имеет газосветную трубку.

На правом берегу канала (от Волги) — пристань **Ударная** (Торфяная). Она обслуживает Дядьково-Петринские торфоразработки. В этом месте канал разрезает торфяные болота. По обоим берегам канала — колхозы, совхозы и местные промышленные предприятия.

Высокая дамба, в которую заключен канал, пересекает Бугай-Зерцаловское болото.

Затем теплоход входит в «Глубокую выемку», которая местами достигает до 17 метров. Теплоход идет между берегов высотой в четырехэтажный дом.

В 25 километрах от Волги расположена пристань **Соревнование**. На пристани имеются склады. Пристань оснащена мощными погрузочно-разгрузочными механизмами. В районе пристани расположен город Талдом, известный своей фарфоровой фабрикой — одной из лучших в Советском Союзе.

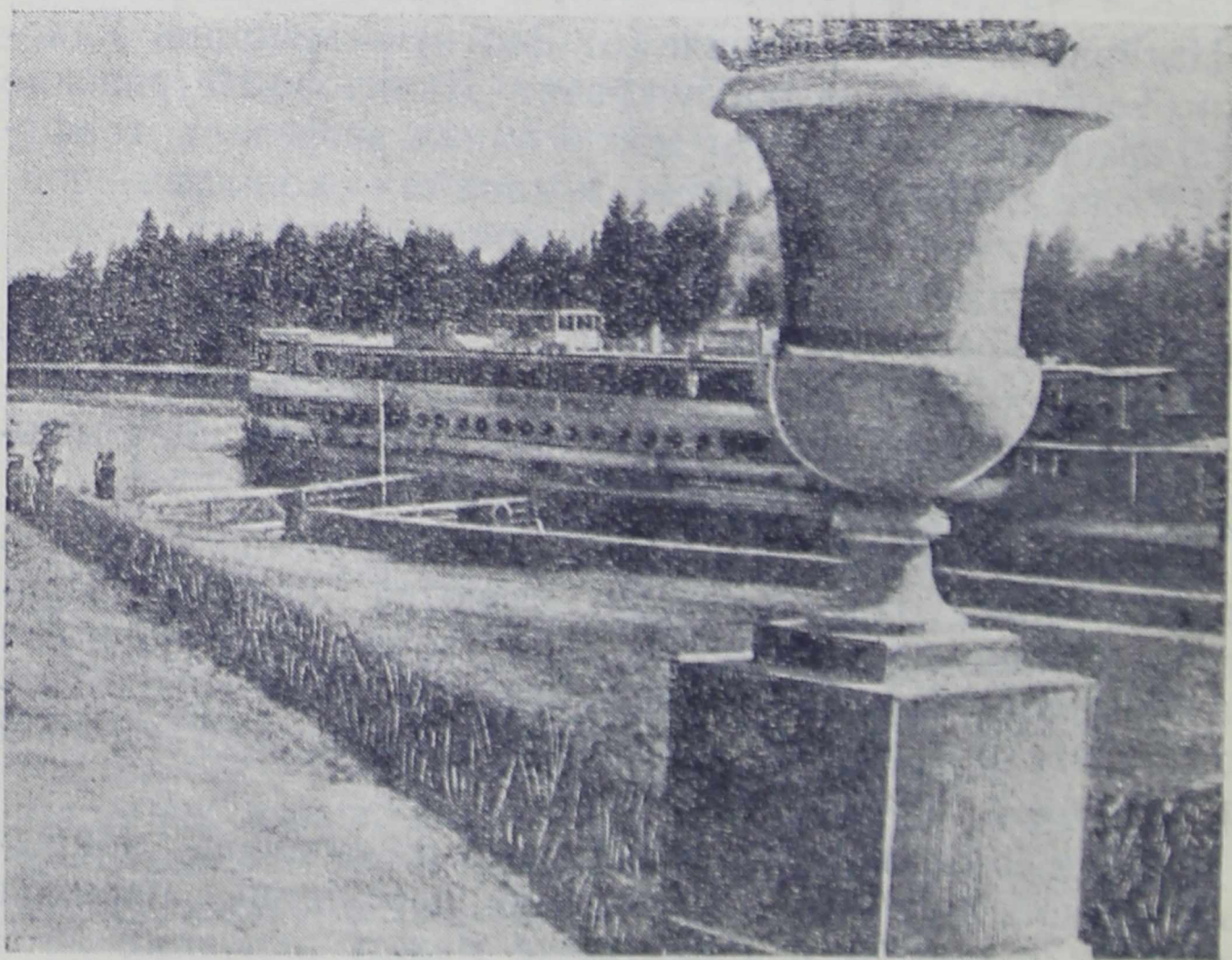
Пройдя 9 километров среди дамб и откосов, покрытых травой, цветами, молодыми деревьями, пароход входит в шлюз № 2. Расстояние между шлюзами № 2 и № 3 на северном склоне наиболее длинное.

Шлюз № 2 — последняя ступень канала от Москвы к Волге. Вдали показываются аварийные ворота и маяк, дающий направление судам, идущим с Московского моря в канал.

В границах аванпорта — причальная дамба и дебаркадер пристани **Большая Волга**.

Путь от Северного речного вокзала до Большой Волги паротеплоходы транзитной линии Москва — Горький проходят за десять часов.

Еще до подхода к пристани Большая Волга с палубы парохода, идущего из Москвы, открывается величественная панорама волжского гидроузла — первого звена в гигантском сталинском плане реконструкции Волжско-Камского бассейна.



Теплоход «Вячеслав Молотов» около шлюза № 2

Волжский гидроузел состоит из земляной и железобетонной плотин и земляной дамбы, однокамерного шлюза гидроэлектростанции и туннеля в верхней голове шлюза. Все эти сооружения, кроме туннеля, видны с парохода. Наверху плотины — гигантские электропортовые краны для подъема и опускания металлических щитов.

На восток отходит старое русло Волги и подводящий к шлюзу канал. Здесь шлюз № 1 с чудесными белыми каменными башнями опускает суда, идущие с верховьев Волги или канала из Москвы к Угличу, Щербакову, Горькому, Астрахани.

Пароходы, идущие из Москвы до Московского моря и Калинина, шлюз № 1 не проходят. Они от паромного дебаркадера пристани Большая Волга поворачивают налево и входят в Московское море.

От аванпорта, являющегося как бы парадным вестибюлем великого водного коридора между Москвой и Волгой, суда могут идти тремя направлениями: по каналу к столице Советского Союза, через шлюз № 1 вниз по Волге к Щербакову, Горькому, Астрахани и вверх по Волге к Калинину.

Теплоходы линии Северный порт — Московское море совершая рейс, выходят в Московское море. Еще недавно здесь текла старая Волга. В верховьях летом она мелела, покрывалась песчаными перекатами. В жаркие летние месяцы даже небольшие однодечные «самолетские»¹ пароходы прекращали свои рейсы по мелководному «тверскому»² плесу.

В настоящее время на северо-западе, куда простираются воды Московского водохранилища, едва виден

¹ „Самолет“ — крупнейшее дореволюционное пассажирское паромное общество, единственное паромство, суда которого совершали рейсы по всей Волге от Твери до Астрахани.

² Тверским плесом назывался верхний плес Волги: Тверь — Рыбинск.

узенький берег. Он теряется в туманной дымке. Подпертые плотиной воды Волги разлились здесь необозримым искусственным озером, которое, по удачному определению Л. М. Кагановича, стали называть Московским морем.

Широкая водная гладь покрывает прежние луга, пустоши, перелески. Московское море разлилось на 327 кв. километров. Оно настолько значительно по размерам, что его можно найти на любой из европейских карт.

На площади, занимаемой Московским морем, смогла бы просторно разместиться Москва со своими многочисленными площадями, улицами и громадными загородными парками.

В Московском море скапливаются десятки миллионов ведер воды. Пять лет пришлось бы Москва-реке нести свои воды в чашу нового озера, чтобы создать этот необъятный водяной запас.

Подпор воды от плотин доходит до самого Калинина и еще выше его на 18 километров.

Московское море в корне изменило географию верхней Волги на участке от Иванькова до Калинина.

В процессе строительства канала целый ряд сел и деревень и город Корчева с 4 тысячами жителей были перенесены со дна будущего моря на другие места. Колхозники получили на новых местах просторные добротные дома.

Ленинградское шоссе на участке Клин — Калинин и линии Октябрьской железной дороги в долине реки Шоши, близ станции Завидово, пришлось также переносить в другие незатопляемые места.

Московское море изменило также характер рек Шоши и Сози, впадающих здесь в Волгу. Уровень воды значительно поднялся.

При ветре на Московском море появляется крупная волна. Во время бури она достигает значительной высоты. Старые лоцманы, привыкшие плавать по мелковод-

ному тверскому плесу Волги, на пароходах с осадкой 60—70 сантиметров, глазам не верили, видя здесь большие волжские теплоходы, идущие по волнам Московского моря к самому Калинин. Говорят, что местные жители при первых рейсах этих паротеплоходов в Калинин толпами выходили встречать их, приветствуя инициатора Большой Волги — великого Сталина.

— «Спасибо товарищу Сталину»... «Довелось и нам в нашей местности настоящие пароходы повидать».

Еще только в 1934 году в январскую вьюгу пришла сюда первая партия строителей и шумным лагерем расположилась у околиц села Иванькова, бывшего когда-то вотчиной князей Вяземских, а к июню 1936 года среди хаоса развороченной земли уже стояла красавица-плотина. Высокие валы земляных перемычек, как грозные боевые бастионы, окружали многоэтажную железобетонную громаду. Рядом медленно текла обмелевшая Волга.

23 марта 1937 года бетонная стена плотины преградила дорогу Волге. Вешние воды начали медленно наполнять гигантскую чашу Московского моря.

17 апреля впервые вошел в Московское море из Калинина буксирный пароход «Статистик».

15 июля открылось сквозное пассажирское и грузовое движение из Калинина в Москву через Московское море и канал имени Москвы вступил в нормальную эксплуатацию.

Великая русская река повернула на новый, искусственный путь.

«Не заставить солнце красное,
Не заставить месяц на небе,
Не заставить Волгу-матушку,
Волгу-матушку кормилицу
Изменить свое стремление,
Что всевышним преуказано.»...

пелось когда-то в старинной русской песне.

Непреклонная воля и энергия советских людей, смело переделывающих географию Родины по указанию мудрого зодчего страны Сталина заставили и Волгу повернуть свое течение, отдать часть своих вод столице нашей Родины — Москве.

Исполнилось то, о чем когда-то писал великий русский поэт Н. А. Некрасов, посвятивший многие из лучших своих строк родной реке.

«Иных времен, иных картин
Провижу я начало
В случайной жизни берегов
Моей реки любимой:
Освобожденный от оков
Народ неутомимый
Созреет, густо заселит
Прибрежные пустыни.
Наука воды углубит,
По гладкой их равнине
Суда-гиганты побегут
Несчетною толпою
И будет вечен бодрый труд
Над вечною рекою».

(«Горе старого Наума»)

Над башнями первого волжского шлюза, над плотинами, над просторами моря, у величественного входа в канал высятся гигантские, высеченные из серого гранита с розоватыми оттенками монументы Ленина и Сталина.

Дойдя до устья реки Сози, вытекающей из обширных Оршинско-Петровских болот, имеющих большие запасы торфа, теплоход делает небольшой круг по Московскому морю и идет обратно в аванпорт. Во время остановки у пристани Большая Волга пассажиры имеют возможность осмотреть сооружения Волжского гидроузла.

Интересен туннель. По красоте и богатству отделки он несколько напоминает подземные сооружения Московского метрополитена. Тут светло и сухо и совсем не верится, что над его потолком — камера шлюза.

ОТ БОЛЬШОЙ ВОЛГИ К РЫБИНСКОМУ МОРЮ

И все, что есть на свете дорогого
Вошло в два слова:

Сталин и Москва.

В. Лебедев-Кумач

Паротеплоходы почтовой линии Москва — Горький от пристани Большая Волга идут к шлюзу № 1. За шлюзом видна правобережная площадка — небольшой островок. Здесь поставлена статуя Владимира Ильича Ленина. Почти против нее на самом правом берегу установлена такая же огромная статуя Иосифа Виссарионовича Сталина. Освещенные десятками мощных прожекторов эти два 25-метровых монумента видны издалека даже ночью.

Выйдя из шлюза № 1, пароход идет по обновленной Волге. Здесь такой же прямой и глубокий фарватер, как на Верхней Волге от Калинина до Иванькова.

Угличское море навсегда скрыло мели и перекаты. Труднопроходимый перекат «Собачий пролаз», находившийся ниже Кимр, уже больше не будет мучить судоводителей.

Первая пристань за Большой Волгой — **Кимры**. Бывшее село, ныне районный город Калининской области, Кимры веками славились производством обуви. В 1812 году Кимры обували русскую армию. В русско-турецкую войну 1877—1878 годов они также были поставщиками обуви для армии.

В дореволюционные годы кимрские кустари находились в руках кулаков-скупщиков.

В наши дни Кимры — центр обширного района обувного производства. Кроме кустарных артелей широкое развитие получила крупная обувная промышленность. Фабрика «Красная Звезда» освоила и производит много новых сортов обуви.

В годы Великой Отечественной войны кимряки изготовляли для фронта миллионы пар добротных сапог. Сейчас кимрские мастера выпускают для страны десятки видов высокосортной обуви; продукция их славится по всему Советскому Союзу, известна и за рубежом.

Через Савелово, расположенное на противоположном левом берегу Волги, Кимры связаны железной дорогой с Москвой. От Савелова до Москвы — 129 километров, 4 часа езды поездом. От Кимр до Калязина на сравнительно небольшом участке в 74 километра до постройки Угличского гидроузла было шестнадцать перекатов, среди них знаменитый «Собачий пролаз» (ниже села Пухлино) и находившийся почти рядом с ним Сосновицкий.

В 18 километрах ниже Кимр при устье реки Хотчи расположен Белый городок. Из духовного завещания великого князя Михаила Тверского видно, что здесь некогда был большой город.

Волга с каждым километром становится все шире, величественнее. Это — воды Угличского водохранилища.

Немного ниже в Волгу впадает река Медведица, когда-то служившая границей между Тверскими и Новгородскими владениями. По ней новгородцы спускались на Волгу и при устье ее была выстроена крепость.

Неподалеку от устья Медведицы сохранился большой дом, бывшее владение князя Салтыкова. Воды Волги и Медведицы вот-вот подберутся к его фундаменту. Здесь, как говорит народное предание, родился и нередко бывал в годы своего царствования Борис Годунов.

Скоро вырисовываются устои и фермы моста Ярославской железной дороги. Построенный в 1920 году мост в связи с сооружением Угличского гидроузла был заменен новым. Рядом с новым мостом сохранились устои старого. По ним можно судить об уровне воды и ширине прежней Волги. За мостом в Волгу впадает с левой стороны река Кашинка; на ней в 20 километрах от устья расположен город Кашин, известный своим курортом — Кашинские минеральные воды. Подъем воды от Угличского водохранилища оказал влияние и на Кашинку. Сейчас она судоходна. От Кимр до Кашина совершают рейсы пароходы местной пассажирской линии.

Особенно сильно изменился облик следующего притока Волги, реки Жабни, при устье которой расположен город **Калязин**. Широким водным потоком разлилась она здесь. Часть Калязина с левого берега Жабни пришлось перенести на более высокий, правый. При подходе к городу внимание всех привлекает своеобразный маяк, окруженный со всех сторон водой. Это соборная колокольня, бывшая когда-то на городской площади; сейчас она оказалась на ходовом фарватере Волги. Пароходный причал расположен в устье Жабни на правом ее берегу. Отсюда в главную часть города на левую сторону ходит перевоз.

В Калязине числился на службе в должности канцеляриста великий русский баснописец **И. А. Крылов**. В Калязинском уезде родились писатель **М. Е. Салтыков-Щедрин** и знаменитая актриса Московского Малого театра **М. Н. Ермолова**.

За Калязиным начинается Угличское водохранилище площадью в 221 кв. километр.

Волга становится все шире и привольнее. Далекое левобережье своей зеленью, как рамкой, украшает обновленные воды великой русской реки. В 24 километрах ниже **Прилуки** — пристань пароходов местной линии Калязин—Углич. Вдали, на правом берегу, показываются Но-

воселки, расположенные на кромке обрыва. В этой деревне в 1840 году родился поэт-самоучка И. З. Суриков. Задушевные стихи его печатались в разных иллюстрированных изданиях прошлого столетия. Подражатель Некрасова, Суриков отражает в своих произведениях печаль и горе народное. Тяжелые жизненные условия свели поэта в могилу на сороковом году жизни.

Скоро вырисовывается Угличский гидроузел. Пароход подходит к гигантскому железобетонному сооружению. Этот шлюз — ворота к Рыбинскому водохранилищу, к Нижней Волге. Рядом плотина, около нее гидростанция, оборудованная тремя мощными турбинами. Миллионы рублей, миллионы трудодней вложены в Угличский гидроузел, который на фоне древнего города производит незабываемое впечатление.

Выйдя из шлюза, пароход огибает дамбу и подходит к пристани. Перед Вами один из интереснейших городов нашей родины — город-музей Углич. В настоящее время в нем удивительно сочетались седая русская старина и советская индустриальная мощь.

Многие здания города были свидетелями событий, происходивших здесь сотни лет назад. Постройки пяти веков соединились в нечто единое, незабываемое. Не даром Угличу посвятили лучшие работы такие крупные художники, как Рерих, Кустодиев, Юон.

Основанный еще в X веке псковским боярином Яном, Углич с XIII века становится столичным городом самостоятельного удельного княжества. По свидетельству летописца, в Угличе насчитывалось по тому времени значительное количество жителей, до 40 тысяч.

Последним Угличским князем был Дмитрий, сын Ивана IV и Марии Нагих, им закончилась в России династия Рюрика. Достоверно причина смерти Дмитрия не установлена до настоящих дней. В Угличе можно увидеть не мало мест, где по народным преданиям произошла его гибель.

Близ пароходной пристани на правом берегу Волги расположен угличский кремль с сохранившимся дворцом угличских князей. В нем жил царевич Дмитрий. Это небольшое двухэтажное здание, построенное в 1481 году, сильно пострадало от времени и неудачных реставраций. При осмотре дворца невольно встают в памяти слова Пимена из гениального творения Пушкина «Борис Годунов».

«Привел меня Бог видеть злое дело,
Кровавый грех. Тогда я в дальний Углич
На некое был услан послушанье,
Пришел я в ночь. На утро в час обедни
Вдруг слышу звон, ударили в набат,
Крик, шум. Бегут во двор царицы. Я
Спешу туда ж — а там уже весь город.
Гляжу: лежит зарезанный царевич;
Царица мать в беспомоществе над ним,
Кормилица в отчаяньи рыдает,
А тут народ остервенясь волочит
Безбожную предательницу-мамку.
Вдруг между них, свиреп от злости, бледен,
Является Иуда Битяговский.
«Вот, вот злодей!» раздался общий вскрик,
И вмиг его не стало. Тут народ
Вслед бросился бежавшим трем убийцам...».

Во дворце помещается Исторический музей. Среди экспонатов находится колокол, в который ударил 15 мая 1591 года сторож Кузнецов, созывая народ после смерти царевича. Следственная комиссия во главе с Василием Шуйским, присланная из Москвы Борисом Годуновым, разгневанная убийством своих доверенных, жестоко расправилась с угличанами: «Иных козняху, иным язык резав, иных же по темницам рассылаху, множество людей сведома в Сибирь и постави град Палым (Пелым) и ими насадиша; и с того времени Углич запусте».

Не пощадили и колокола. Его «казнили», вырвав язык, ухо, сбив крестик, нанесли 12 ударов плетью и вместе с угличанами отправили в Сибирь, в ссылку. В Тобольске он находился до конца XIX века, когда торжественно был возвращен в Углич. Впрочем существует обоснованное предположение, что настоящий «ссылный» колокол расплавился во время пожара в Тобольске, а в Углич возвращен новый, отлитый по его образцу.

На полуострове, где находится Угличский кремль, кроме дворца царевича стоит церковь Дмитрия на крови. Она окрашена в багряную краску и резко выделяется среди других зданий города. Построена она в 1692 году на месте предполагаемого убийства царевича.

Угличский кремль окружен рвом, когда-то наполнявшимся водой, а сейчас покрытым растительностью. Угличане бережно охраняют седую старину своего родного города. Откосы кремлевского холма заново покрыты камнями и дерном.

В окрестностях Углича до образования Угличского водохранилища за городской рощей протекал ручей, называемый Греховым. Здесь по народному преданию ослепли убийцы царевича — Качалов и Волхов.

Тихо, однообразно текла жизнь в старом Угличе. Мелководная, почти не судоходная Волга не вносила оживления. Не было ни железной дороги, ни промышленности. Единственно, чем «славился» Углич, это производством колбасы, описанным великим русским сатириком Салтыковым-Щедриным.

Новую историю Углича начали советские люди. В 1930 году сюда пришли строители гидроузла, энергетического и транспортного сооружений, новостроек, вступивших перед Великой Отечественной войной в строй сталинских пятилеток.

Большие пассажирские паротеплоходы — «волжские дредноуты», пловучие санатории и дома отдыха, неф-

тяные караваны с бакинской нефтью, грузовые теплоходы, рефрижераторы с астраханской рыбой непрерывными потоками идут сейчас по обновленной Волге мимо Углича в Москву.

За годы сталинских пятилеток Углич стал крупным промышленным центром. На волжской набережной расположен лучший в Советском Союзе сыроваренный завод. Процесс выработки сыра полностью механизирован. Завод вырабатывает почти все известные в мире сорта сыра.

Интересен в Угличе и другой завод — завод технических камней. Из рубина, агата, карборунда на заводе делают камни для часов и точных приборов. Десятки маленьких (весом в 1—2 килограмма) станков делят агатовые или рубиновые головки на тысячи крошечных камней, сверлят в них невидимые невооруженным глазом отверстия, обрабатывают по внутреннему и наружному контурам с точностью до пяти микронов, т. е. в десять раз тоньше человеческого волоса. Многие камни так малы, что их может унести муха на своих липких лапках. Вся дневная продукция завода — плод напряженного труда тысячи людей может поместиться на вашей ладони. Таких заводов, как угличский, на земном шаре немного.

Первая пристань ниже Углича — Мышкин, расположенный на крутом берегу. Волга совсем подошла к городу. Несколько домов пришлось перенести на другое место. Город существует с XVII века. По преданию он получил название от своего основателя — рабочего-каменщика Мышкина, строившего Успенский собор в Москве.

Вскоре пароход приближается к пристани Волга. На расстоянии 1 километра от паромного дебаркадера находится железнодорожная станция того же названия. Перед пристанью новый четырехпролетный мост, воздвигнутый строителями Волгостроя. Рядом стоит старый

мост, предназначенный к разборке. Он дает представление о прежней Волге до постройки Рыбинского гидроузла.

За пристанью Волга начинается крупнейшее волжское водохранилище — Рыбинское море, равное половине Онежского озера — второго по величине среди озер Европы.

Вся пойма в междуречье притоков Волги, Шексны и Мологи покрыта водой этого огромного бассейна. Чтобы создать Рыбинское море, было затоплено свыше 4700 кв. километров суши. Там, где были города и села, теперь зеркальная гладь нового моря. Оно в двадцать раз больше Московского моря.

Много населенных пунктов, стоявших в стороне от Волги, теперь оказалось на берегу Рыбинского моря. Знаменитое Пошехонье, неразрывно связанное с именем великого русского сатирика М. Е. Салтыкова-Щедрина, ныне город Володарск, стоит на берегу нового волжского водохранилища. С палубы парохода, особенно идущего по направлению к Череповцу, оно производит величественное впечатление. Кругом море воды. Местами берега совершенно пропадают. На некоторых участках расстояние от берега до берега достигает 70 километров.

Рыбинское море, изменив облик местности, вызвало к жизни новые занятия населения — рыбные промыслы. В новой пятилетке здесь будет разведено много рыбы ценных пород.

В месте расположения Рыбинского моря господствуют северо-западные ветры. Здесь бывают сильные штормы, свыше десяти баллов. Волны совсем не речные, морские, высокие, с белым гребнем. Коварство Рыбинского моря в том, что оно вдруг при тихой погоде начинает гневаться и спустя час превращается в клокочущий котел. Волны нарастают молниеносно. Судоходство на Рыбинском водохранилище отличается от обычного волжского

и приближается скорее к морскому. Большинство речных судов, идущих через Рыбинское море, имеют дополнительные крепления корпуса. Но и при таком креплении во время шторма многие суда отстаиваются у пристани или берега.

С навигации 1947 года на линию Щербаков—Череповец поставлен пароход морского типа. Пароходы почтовой линии Москва — Горький идут по фарватеру, проложенному близ правого берега. Здесь остановка в **Коприне**, которое до сооружения Рыбинского гидроузла многие десятилетия поставляло верхней Волге лоцманов, прекрасно изучивших мелководный тверской плес.

Напротив Коприна находилась дача известного шлисельбуржца, писателя и астронома Н. А. Морозова, который за свою многолетнюю жизнь не раз жил в городе Мологе. В настоящее время этот город, находившийся в устье реки Мологи, «переехал» со всеми своими учреждениями в город Щербаков, на левый берег Волги. Широкая водная гладь покрывает Молого-Шекснинское междуречье. Остался лишь небольшой островок, служащий естественной опорой Волжской и Шекснинской плотинам. Выше этого островка далеко, до самого Череповца, по Шексне разливается Рыбинское море, наполненное соединенными водами Волги, Мологи и Шексны. Здесь скрещиваются водные пути на Весьегонск, Череповец, Щербаков.

В годы Великой Отечественной войны Рыбинское море хорошо послужило Родине. Тысячи тонн военного и продовольственного груза шло по его северному участку в Череповец и оттуда по железной дороге в осажденный город-герой Ленинград.

Рыбинский гидроузел состоит из двух самостоятельных узлов—Волжского и Шекснинского. Волжский узел—транспортный, состоит из бетонной и земляной плотин и шлюза. Главное сооружение Шекснинского узла — гидроэлектростанция.

Полное окончание строительства этой гидроэлектростанции предусмотрено планом послевоенной сталинской пятилетки.

Через шлюз проходят все суда, идущие в Мологу, Шексну, Волгу, канал имени Москвы и в обратном направлении, в Щербаков.

Интересна история строительства Рыбинского гидроузла. Сначала гидроузел намечено было построить на Волге, выше Ярославля. При этом варианте был бы частично затоплен Рыбинск. Молого-Шекснинское междуречье было бы заболочено.

Когда все расчеты по Ярославскому гидроузлу были закончены, группа молодых инженеров лично обратилась к товарищу Сталину с письмом, представив ему новый проект, по которому Щербаков, тогда еще Рыбинск, и пространство между реками Мологой и Шексной не затопляются, ряд больших работ становится излишним. Товарищ Сталин, отнесся к этому предложению со свойственной ему чуткостью и вниманием. По его указанию были проверены все данные, подтверждающие огромные преимущества нового проекта. Правительством было решено строительство Ярославского гидроузла прекратить и строить вместо него Рыбинский.

Исключительное значение в развитии речного хозяйства Советского Союза играет реконструкция Волжского бассейна в плане «Большой Волги».

Эта величественная стройка началась еще до Великой Отечественной войны. Тогда были созданы три первых водных узла: Ивановский, Угличский и Рыбинский.

Угличский и Рыбинский гидроузлы, совместно с каналом имени Москвы и Ивановским гидроузлом, создали глубоководный выход из Москвы на Волгу, к Белому и Балтийскому морям. Путь из Москвы до Ленинграда сократился с 2600 до 1500 километров — на 1100 километров, а от Москвы до Горького с 1066 до 896 кило-

метров, т. е. на 170 километров. Сократился также водный путь от Щербакова до Череповца на 70 километров и до Весьегонска на 40 километров.

Рыбинский узел не был достроен. Этому помешала война. В настоящее время работы почти закончены.

Восстановленный Верхне-Волжский бейшлот задерживает паводковый сток Волги, который сбрасывается отсюда летом и осенью. Это увеличивает выработку электроэнергии Ивановской и Угличской гидростанций. Начаты работы по реконструкции построенной Петром Великим Вышневолоцкой системы, выходящей на Волгу в городе Калинине. Уже сейчас отсюда перебрасывается 70% воды вместо 25% воды, которая перебрасывалась раньше. После окончания реконструкции Вышневолоцкой системы будет сбрасываться около миллиарда кубических метров. Уровень Рыбинского моря будет доведен до проектной отметки.

Предусмотренное новым сталинским пятилетним планом и уже начатое строительство гидроузла на Волге в районе Горького является дальнейшим звеном в создании Большой Волги.

В результате взаимодействия Рыбинского и Горьковского гидроузлов глубины по всей Волге увеличатся еще на 15 сантиметров.

Проблема Большой Волги заключается в соединении великой русской реки, нашей основной речной магистрали, с Балтийским (через Мариинскую систему) и Белым морем (через Беломорско-Балтийский канал), а также и с Доном.

Канал, намечаемый от Сталинграда (на Волге) до Калача (на Среднем Дону), даст выход волжским водам в Азовское и Черное моря.

После реконструкции Волги, разносторонней, комплексной, великая русская река станет не только главной артерией, связывающей воедино системы рек и мо-

рей Европейской части Советского Союза, но и источником электрической энергии, средством орошения ныне засушливых районов Заволжья. И тогда столица нашей Родины Москва будет портом пяти морей. Водным путем из Москвы можно будет проехать к любому портовому городу мира.

МАРШРУТЫ ПО КАНАЛУ ИМЕНИ МОСКВЫ

I. ТРАНЗИТНЫЕ ЛИНИИ

1. Москва (Северный речной вокзал) — Горький

Отправление паротеплоходов ежедневное из Москвы в 12 часов. В пути до Горького 66 часов. Прибытие в Горький в 6 часов. За время стоянки в Горьком, продолжающейся 32 часа, можно совершить экскурсию по городу.

2. Москва (Северный речной вокзал) — Горький — Куйбышев

Отправление паротеплоходов с 1 июля по 15 сентября один раз в неделю. Из Москвы отправление по понедельникам в 20 часов. Продолжительность маршрута в оба конца 11 суток и 12 часов. В пути длительные остановки для осмотра городов: в Угличе — 2 часа, Ярославле — 2 часа, Горьком — 5 час. 30 м. Казани 3 ч. 30 м. Ульяновске — 3 часа, Куйбышеве — 7 часов. Остановка — в Жигулях, в Морквашах.

II. ЭКСКУРСИОННЫЕ ЛИНИИ

1. Москва (Северный речной вокзал) — Московское море

Отправление парохода из Москвы по субботам в 21 час. Пассажиры, выбравшие маршрут Москва—Московское море, продолжительность которого в оба конца 21 час, имеют возможность ознакомиться почти со всеми сооружениями канала имени Москвы.

Экскурсанты проезжают 121 километр по каналу имени Москвы и 10 километров по Московскому морю (в один конец) и знакомятся с Химкинским, Клязьминским, Учинским и Икшинским водохранилищами, шлюзами № 6, 5, 4, 3 и 2, монументами Ленина и Сталина. Стоянка на пристани Большая Волга один час.

2. Киевский вокзал — Зеленая гавань — Северный речной вокзал

3. Северный речной вокзал — Зеленая гавань — Киевский вокзал

Эти два однотипные маршрута продолжительностью около 12 часов, предназначенные главным образом для массовых организованных экскурсий, проводятся Московским туристско-экскур-

сионным бюро ВЦСПС (Мостэу—Арбат, 57) и Московским экскурсионным городским бюро (Новая площадь, 12). В пути туристы знакомятся с Москва-рекой, тремя шлюзами, Северным речным вокзалом, Клязьминским водохранилищем, бухтой Радости и Зеленой гаванью Пироговского рукава. Эти линии обслуживают двухэтажные, прекрасно оборудованные экскурсионные пароходы «Иван Папанин» и «Память Кирова».

4. Москва (Северный речной вокзал) — Березовая роща

Продолжительность маршрута 11 часов. Остановка в Березовой роще в течение 5—7 часов дает возможность совершить прогулку в окрестности и ознакомиться с природой Подмосковья.

III. ПРИГОРОДНЫЕ ЛИНИИ

1. Москва (Северный речной вокзал) — Пирогово

Линия главным образом обслуживает рабочих и колхозников, проживающих в Северном порту, Хлебникове, Пирогове и попутных пристаней. Отправление из Москвы ежедневное.

2. Москва (Северный речной вокзал) — Тишково

Это один из популярных однодневных прогулочных маршрутов по каналу имени Москвы. Продолжительность маршрута в оба конца с остановками на десяти попутных пристанях — 8 часов. Отправление от Москвы четыре раза в день.

IV. ВНУТРИГОРОДСКИЕ ЛИНИИ

Киевский вокзал — Центральный парк культуры и отдыха имени Горького — Дворец труда

Начало движения теплоходов-катеров на этой линии в 10 часов, окончание движения 0.45. Линия эта предназначается главным образом для небольших прогулочных поездок по Москва-реке в пределах столицы. В пути остановки на Ленинских горах в Центральном парке культуры и отдыха имени Горького.

Кроме этих линий, пароходство канала Москва — Волга содержит две рабочие линии Щукино—Строгино и Щукино—Серебряный бор, обслуживающих главным образом рабочих, колхозников и служащих, живущих в окрестных селениях.

ОСНОВНЫЕ ДАТЫ ИСТОРИИ КАНАЛА ИМЕНИ МОСКВЫ

1931 год

15 июня — Пленум Центрального Комитета ВКП(б) принял решение о постройке канала Москва — Волга.

1932 год

1 июня — Совет Народных Комиссаров СССР рассмотрел и утвердил Дмитровский вариант направления трассы канала.

1933 год

Январь — На Перерву прибывают первые партии рабочих.

5 августа — На глубокой выемке устанавливается первый экскаватор.

21 сентября — В Иваново приехали первые организаторы строительства Волжского гидроузла.

1934 год

2 января — На Волге у Иванькова начались работы по возведению земляных перемычек вокруг котлованов будущей бетонной плотины.

1 февраля — На левобережном участке Волги зажглось электричество. Приступили к земляным работам.

17 мая — Началось строительство Ивановской теплоэлектростанции.

30 мая — На строительстве шлюза № 3 уложен первый кубометр бетона.

4 июня — Строительство канала посетили товарищи: И. В. Сталин, Л. М. Каганович, К. Е. Ворошилов, В. В. Куйбышев. Осмотрены работы на шлюзах № 7 и 8 на Химкинской плотине и на «Глубокой выемке».

7 ноября — Закончен и сдан в эксплуатацию Истринский гидротехнический узел. Между Дмитровым и Яхромой закончен первый километр канала. В железобетон оделся Перервинский шлюз.

1935 год

- 29 марта — Закончено строительство Перервинского шлюза. Приемочная комиссия отметила в акте, что Перервинский шлюз самый крупный в стране.
- 8 сентября — Совнарком СССР и ЦК ВКП(б) приняли постановление о сдаче в эксплуатацию канала Москва — Волга к навигации 1937 года и о постройке пассажирского флота, соответствующего назначению канала.
- 15 сентября — Закончена «Глубокая выемка» — отрезок канала вблизи станции Хлебниково, протяжением в 6 километров. Поднято и вывезено из канала более 9 млн. кубометров грунта. Две трети земляных работ экскаваторами выполнено.
- 15 октября — В шлюз № 3 уложена последняя тачка бетона.
- 4 ноября — Над трассой канала по новому Химкинскому четырехпролетному железнодорожному мосту Октябрьской железной дороги прошел первый поезд.
- 22 ноября — На пятнадцать дней раньше срока закончено строительство пятипролетной железобетонной Карамышевской плотины.

1936 год

- 14 июня — Товарищи И. В. Сталин, Л. М. Каганович, Г. К. Орджоникидзе осматривали Перервинский шлюз.
- 23 июня — Взорваны волжские перемычки. Волга впервые пошла по новому руслу.
- 16 июля — После взрыва перемычек воды реки Сестры пошли в бетонную трубу. Река изменила свое русло.
- 10 сентября — Товарищ Молотов посетил строительство канала.
- 20 октября — Уложен последний кубометр бетона в Икшинский шлюз.

1937 год

- 23 марта — Опробованы щиты Волжской бетонной плотины. Волга остановлена на три минуты. Все механизмы работали безукоризненно.
- 27 марта — Волжская вода вошла в канал.
- 6 апреля — Уровень воды в Московском море достиг проектной отметки для 1937 года — 123 метра над зеркалом Балтийского моря.
- 11 апреля — Катер «Чекист» совершил первый рейс по сквозному водному пути от второго до третьего шлюза.
- 17 апреля — Под водой все 128 километров канала.
- 22 апреля — Товарищи Сталин, Молотов, Ворошилов знакомились с сооружениями Икшинского узла.

2 мая — С Волги из Горького прибыла и впервые прошла по каналу флотилия теплоходов и катеров. Суда подошли к причалам Московского Северного речного вокзала.

4 июля — Опубликовано постановление СНК СССР и ЦК ВКП(б) о канале Москва — Волга.

В постановлении сказано:

1) Одобрить доклад правительственной комиссии по каналу Москва — Волга и признать строительство канала законченным, а канал готовым к эксплуатации.

2) Открыть канал Москва — Волга для пассажирского и грузового движения с 15 июля 1937 г.

15 июля — Открытие канала для нормального пассажирского и грузового движения.

1947 год

7 сентября — Опубликован указ Президиума Верховного Совета СССР о переименовании канала Москва — Волга. «В ознаменование 800-летия города Москвы переименовать канал Москва — Волга в «Канал имени Москвы».

ОБСТАНОВКА РЕК И СИГНАЛИЗАЦИЯ

Во время пароходного рейса пассажир обратит внимание и, безусловно, заинтересуется различными знаками речной обстановки. Назначение этих знаков — указать судну правильный судовой ход. Обстановка разделяется на пловучую и береговую.

К знакам пловучей обстановки относятся бакены и вежи. Береговыми знаками служат: перевальные столбы, створные знаки, сигнальные мачты, семафоры и так называемые весенние знаки.

Баке состоит из конуса, на верхушке которого поставлен фонарь. Конус укрепляется на пловучей раме треугольной формы, которая ставится в русле на якорь.

Бакены окрашиваются в красный и белый цвет. В красный цвет окрашиваются бакены, которые обозначают правую границу (по течению реки) судового хода, а в белый — обозначающие левую границу. Ночью на бакенах зажигаются соответственные фонари — красный и белый.

Они представляют собой деревянные шесты, окрашенные, как и бакены, в красный и белый цвета. При этом к красным вежам прикрепляется голик (пучок хвороста или травы) растробом вверх. Назначение голика — дать лучшую видимость красной веже. Нередко голики прикрепляют к бакенам, так как при ярком солнце красный цвет издали легко можно смешать с белым. Вежи урепляют в вертикальном положении путем подвязки к ним груза.

К береговым обстановочным знакам относятся: а) перевальные столбы, б) створные знаки, в) сигнальные мачты, г) семафоры, д) весенние знаки.

Перевальный столб, стоящий на правом берегу, окрашен красными и белыми полосами, а стоящий на левом — черными и белыми. Перевальный столб ставится на берегу в тех местах, где судно должно начать переход (перевал) от одного берега к другому в соответствии с расположением фарватера или закончить этот переход и двигаться дальше параллельно берегу. Судно,двигающееся к фарватеру, должно иметь прямо против своего носа один перевальный столб, а по направлению кормы — другой столб.

Створные знаки ставятся, когда перевал (переход) от од-

ного берега к другому очень длинный, а судовой ход не широкий, а также когда на одном конце перевала нельзя установить второй столб. Створные знаки ставятся по линии судового хода.

Сигнальная мачта — это столб, установленный на берегу около мелкого места (переката) на реке. На верхней части сигнальной мачты имеется перекладина (рея), на концах перекладины на тросе висят сигнальные знаки, показывающие глубину судового хода. Эти сигнальные знаки представляют собой окрашенные в черный цвет прямоугольные доски и большие шары и окрашенные в красный цвет маленькие шары. Каждая сигнальная доска обозначает 100 см, большой шар — 20 см, маленький шар — 5 см. Когда глубина на перекате вполне достаточна и значительно превышает норму, то на мачте вывешивается крестообразный знак. Если судовой ход закрыт для прохода судов, то на мачте днем вывешивается красный конус, а ночью — два красных фонаря.

Семафоры устанавливаются на узких и извилистых береговых участках реки, у рукавов, порогов и всех прочих мест, где встречным судам очень трудно разойтись без риска столкнуться. Условный сигнал семафора — конус или шар показывает, что судовой ход занят и идти дальше нельзя.

Весенние знаки ставятся на время весеннего половодья, когда невысокие обрывистые берега (яры) заливаются водой и представляют при отсутствии обстановки серьезную опасность для судов.

Особыми знаками обставляют также и судоходные пролеты мостов. Судно не может пройти под любым пролетом моста, так как не всюду имеется достаточная глубина. Судоходные пролеты обставляются так: днем над серединой пролета — щит красного цвета, а ночью — два красных огня. Выше моста (по течению) на расстоянии 1 км и ниже моста на расстоянии 200 м стоят граничные столбы. Они такого же типа, как и сигнальные мачты. Если ход под мостом свободен, то на мачте днем поднимается флаг, а ночью — зеленый фонарь. Если проход закрыт, то днем на столбе под флагом поднимается красный конус, а ночью два красных фонаря.

Когда через реку проложен подводный кабель (телеграфный, телефонный, электрический и т. п.), то это место обставляется береговыми столбами, на вершине которых имеется круглый желтый щит, пересеченный черными крестообразными планками. Если ширина реки менее 300 м, то ставят по одному столбу на расстоянии 100 м выше и ниже кабеля. Если река шире 300 м, то ставят по два столба.

Судовые огни разных цветов ночью оживляют реку. Речники читают эти огни, как надписи, по которым можно судить о типе судна.

на, идущего навстречу, и о направлении (курсе), которое встречное судно возьмет, чтобы разойтись.

Пассажирские суда имеют следующие огни: на верхней части передней мачты укрепляется яркий белый огонь, называемый топовым от слова «топ» — верхушка. Он освещает дугу горизонта в 225 градусов. Таким образом, топовый огонь виден спереди, с боков и даже, частично, сзади. На правом борту устанавливается зеленый огонь, на левом красный. Судно, обгоняемое другим, должно показывать обгоняющему белый огонь с борта, по которому оно дает согласие обойти себя.

Буксирный пароход, ведущий за собой баржи, имеет два белых огня (один над другим) на передней мачте и такие же бортовые огни, какие устанавливаются на пассажирских судах: на правом — зеленый, на левом — красный.

Существует правило, что при встрече судов судно, идущее вниз по течению реки, всегда имеет право выбирать путь для расхождения. Это объясняется тем, что судну, идущему сверху, труднее маневрировать на фарватере. При встрече с судном, идущего вниз по течению, дают сигнал, размахивая днем белым флагом, ночью — фонарем с белым огнем. Такой сигнал называется **отмашкой**. Его подают с того борта, со стороны которого желают пропустить встречное судно. Перед тем, как начать отмашку, судно, идущее вниз по течению, подает предупредительный сигнал — гудок. В знак своего согласия судно, идущее снизу, повторяет отмашку с той стороны, с какой предстоит разойтись.

КРАТКИЙ УКАЗАТЕЛЬ ЛИТЕРАТУРЫ

- Атаров Н., Дворец Советов, изд. «Московский рабочий», 1940 г.
- Анциферов, Горелин, Лопатин, Бахрушин, Покшишевский, Наша родина — Москва, изд. «Молодая гвардия», 1947 г.
- Ашукин Н. С., По Грибоедовской Москве. Культурно-исторические экскурсии, изд. Думнова, Москва, 1924 г.
- Ашукин, Пушкинские места в Москве и ее окрестностях. Литературные экскурсии, Москва, 1924 г.
- Баранов Е. З., Московские легенды, вып. 1, Москва, 1928 г.
- Бартенева С. П., Московский Кремль встарину и теперь, Москва, 1912 г.
- Белоусов И. А., Литературная Москва. Писатели из народа, писатели-народники, Москва, 1926 г.
- Белоусов Ив., Ушедшая Москва. Записки по личным воспоминаниям с начала 1870 г., Моск. товар. писател., 1927 г.
- Блок и Тертерян. В старой Москве. Как хозяйничали купцы и фабриканты. Материалы и документы. Общая редакция, предисловие и заключение Никулина и Рыклина, изд. «Московский рабочий», 1939 г.
- Большой Кремлевский дворец, Указатель к его обозрению, 1909 г.
- Бондаренко И. Е., Остатки Москвы XVII века. «Старые годы», 1909 г.
- Борисов С., Юго-Запад Москвы. Социалистическая реконструкция Москвы, вып. I, изд. «Московский рабочий», 1937 г.
- Васильев С., Стихи о Москве, изд. «Молодая Гвардия», 1947 г.
- Васнецов А., Древняя Москва. Автолитографии, изд. «Берендей».
- Воспоминания о пребывании неприятеля в Москве в 1812 г. П. Г. Кичеева. Москва, Университ. типогр., 1858 г.
- Вьюрков А., Рассказы о старой Москве. «Московский рабочий», 1948 г.
- Герцен А. И., Былое и думы, изд. Академии, 1936 г.
- Гершензон., Грибоедовская Москва, изд. Сабашниковых, 1916 г.
- Гиляровский В., Записи москвича, изд. «Федерация», Москва, 1931 г.
- Гиляровский В., Москва и москвичи, изд. Советский писатель, Москва, 1935 г.
- Длугач В. и Португалов П., Осмотр Москвы. Путеводители, изд.

- «Московский рабочий», 1940 г.
- Длугач, Миллер, Романов. Подмосковье, изд. «Московский рабочий», 1941 г.
- Забелин И., История Москвы, написанная по поручению московской городской думы. С рисунками в тексте и в особом альбоме, второе изд. автора, Москва, 1905 г.
- Згура, Коломенское. Очерк художественной истории и памятников, Москва, 1928 г.
- Зернова А. С., Начало книгопечатания в Москве и на Украине, Москва, 1947 г.
- «Живописная Россия», Том шестой, изд. Вольфа.
- Иванов П., Студенты в Москве. Быт. Нравы. Типы (очерки), изд. второе, дополненное, Москва, 1903 г.
- Изгнание Наполеона из Москвы (сборник), изд. «Московский рабочий», 1938 г.
- Из истории Москвы 1147—1913 г., Москва 1914 г.
- Канал Москва—Волга. Справочник-путеводитель, изд. Наркомвода.
- Коваленский, Нескучный сад, его история от XVIII века до наших дней, 1930 г.
- Кокорев И. Т., Очерки Москвы сороковых годов, Академия, Москва—Ленинград, 1932 г.
- Кондратьев И. К., Седая старина Москвы. Исторический обзор и полный указатель ее достопамятностей с подробным историческим описанием основания Москвы, Москва, 1893 г.
- Кончаловская, Наша древняя столица, Детгиз, 1947 г.
- Коробков, Метро и прошлое Москвы, Москва, 1938 г.
- Костомарова Н., Очерк торговли Московского государства в XVI—XVII столетиях, изд. Стасюлевича, СПб, 1889 г.
- Кравченко И. П., Исследования реки Москвы и ее описания, 1930 г.
- Кузнецкий мост и прилегающие к нему улицы в конце XVIII столетия, Москва.
- Лопатин, Волга идет в Москву, Москва, 1938 г.
- Лопатин, Москва, Очерки по истории великого города 1147—1947 г.
- Лукомский, Москва и деревня. В гравюрах и литографиях. 1800—1850 г. Статьи: А. Дроздова, Лукомского, Горного, изд. Гутнова.
- Масса И., Краткое известие о Московии в начале XVII века, Соцэкгиз, Москва, 1937 г.
- Матвеев Н., Москва и жизнь в ней накануне нашествия 1812 г., Москва, 1912 г.
- Матушка-Москва. Сбор. стихотвор., сост. И. Деркачев, изд. А. Д. Ступина, 1912 г.
- Миллер П. и Сытин П. В., Происхождение названий улиц, переулков, площадей Москвы, Москва, 1938 г.

- Минц, Великий Октябрь в Москве, изд. «Московский рабочий», 1947 г.
- Москва. Исторические рассказы о достопамятностях Москвы от дня ее основания и до наших времен. Справочный адрес-календарь. Сост. любители русской старины, Москва, 1873 г.
- Москва в ее прошлом и настоящем. Иллюстрированное издание, посвященное памяти истории Москвы. И. Е. Забелина, изд. «Образование». 12 в.
- Москва в истории и литературе. Сбор. сост. Ковалевский, Универсальная биб-ка, 1916 г.
- Москва в родной поэзии. Сборн. под редакцией С. И. Пономарева, изд. Суворина, 1880 г.
- Москва в семь дней. Краткий путеводитель и описание достопримечательностей первопрестольной. Сост. Кареев, СПб, 1913 г.
- Москва златоглавая, Москва, 1914 г.
- Москва и ее жизнь. Сост. Р. Кумов, СПб, 1914 г.
- Москва, ее прошлое и настоящее. К 750-летию основания. Сост. С. А. Торопов, изд. Левенсон, Москва, 1897 г.
- Москва и москвичи. Записки Богдана Ильича Бельского, издаваемые М. Н. Загоскиным, выпуск четвертый, Москва, 1850 г.
- Москва. Подробное историч. и археологич. описание города, том I, изд. 1865 г.
- Москва. Путеводитель. Под ред. Е. А. Звягинцева, М. Н. Ковалевского и др., изд. Кушнарера, Москва, 1915 г.
- Москва социалистическая. Под ред. И. А. Гракина, В. П. Пронина и Т. А. Селиванова, Москва, 1940 г.
- Москва наших дней, изд. «Советский писатель», 1947 г.
- Москва в советской поэзии. Сборник стихов и отрывков из поэмы о Москве, изд. Гослитиздата, 1947 г.
- Москва — центр науки и культуры. Материал для бесед о 800-летию столицы.
- Москва — сердце нашей Родины. Сборник материалов к 800-летию столицы, изд. «Московский рабочий», 1947 г.
- Московская оружейная палата, 1860 г.
- Московский край в его прошлом, Москва, 1930 г.
- Московский печатный двор. Историческая записка о Московской синодальной типографии. Сост. А. Н. Соловьев, Москва, 1917 г.
- Московский кремль. Наружные и внутренние виды кремлевских дворцов. 21 табл., фототип. работы художника М. М. Панова, изд. Карцева.
- Московский кремль встарину и теперь, 2 том, 1916 г.
- Московский метрополитен имени Л. М. Кагановича, Москва.
- Московское декабрьское вооруженное восстание 1905 г. Сборник материалов воспоминаний и документов, изд. «Московский рабочий», 1940 г.

- Москвич Г. Г. «Путеводитель по Москве», изд. 1914 г.
- Музеи и выставки Москвы. Путеводитель, изд. «Московский рабочий», 1947 г.
- Москва моя. Сборник песен, изд. «Московский рабочий», 1947 г.
- Михайлов Н. Н., Земля русская, изд. «Молодая гвардия», 1946 г.
- Назаревский В. В., Из истории Москвы 1147—1913 гг. Иллюстрированные очерки, изд. Левенсона, Москва, 1914 г.
- Название московских улиц и переулков с историческими объяснениями. Сост. А. Мартыновым, Москва, 1888 г.
- Нестерук Ф. Я., Гидротехническое прошлое Великого города, 1947 г.
- Некрасов А. И., Древние подмосковные, изд. Думнова, 1923 г.
- Никифоров Д., Из прошлого Москвы. (Записки старожила). 16 иллюстр., Москва, 1901 г.
- Никифоров Д. И., Старая Москва. Описание жизни в Москве со времен царей до двадцатого века. С 44 иллюстр. и портретами прежних деятелей, Москва, Универс. типография, 1902 г.
- Никольский, Старая Москва. Историко-культурный путеводитель. Ленинград, изд. Брокгауз-Ефрон.
- Никулин Л., Старая и новая Москва в литературе, изд. «Московский рабочий», 1947 г.
- Новомбергский Н., Очерки внутреннего управления в Московской Руси XVII столетия, том 2, Москва, 1915 г.
- НКВД, Канал Москва — Волга. Справочные данные, Дмитров, 1936 г.
- Оленин-Волгарь П. А., Турист—путеводитель по всем русским водным путям, изд. А. Левенсон, 1908 г.
- Олеарий А., Описание путешествия в Московию и через Московию в Персию и обратно Перевод, примеч. Ловягина. 19 рис. на особых листах, 56 рис. в тексте, СПб, Суворин, 1906 г.
- Оружейная палата в Москве. Текст Н. А. Надеждина с автотипическими репродукциями, Вольф, 1902 г.
- Осмотр Москвы. (Путеводитель), изд. «Московский рабочий», 1940 г.
- Очерки Москвы. Н. Скавронского, вып. 1, М., 1862 г.
- Павлов И., Московские дворники, изд. Новая Москва, 1925 г.
- Павлов И., Старая Москва, изд. Новая Москва, 1924.
- Памятники московской древности с присовокуплением очерка монументальной истории Москвы и древних видов и планов древней столицы. Соч. Ивана Снегирева, изд. Августа Семена, Москва, 1842—1845 гг.
- Перцов П., Художественные музеи Москвы. Путеводитель, Москва, 1925 г.
- Платонов С. Ф., Очерки по истории смуты в Московском государстве в XVI—XVIII вв., Соцэкгиз, Москва, 1937 г.
- Подмосковные: Авдотьино, Мураново, Середниково, Подмосковные Герцена, Чеховская Истра, вып. II, Москва, 1946 г.

- Пожар Москвы. По воспоминаниям и переписке современников, изд. «Образование», Москва, 1911 г.
- По Москве. Прогулки по Москве и ее художественным и просветительным учреждениям. Под ред. Гейнике, Елагина, Ефимовой и Шитца, изд. Сабашниковых М. и С., Москва, 1917 г.
- Правда о пожаре Москвы. Сочинение графа Ф. В. Ростопчина. Перевел с франц. Александр Волков, 1823 г.
- Пузыревский Н. П., Ока и Московско-Нижегородский водный путь, СПб, 1903 г.
- Путеводитель по Москве и ее окрестностям. Общая часть под ред. историка К. В. Сивкова. С иллюстрациями и общим планом города и городских железных дорог, Московское изд-во, 1913 г.
- Путеводитель по Москве и ее окрестностям, изд. М. Ив. Нейбюргер, 1887 г.
- Путеводитель по Москве, изданный Московским архитектурным обществом для членов V съезда зодчих в Москве. Под ред. И. П. Машкова, Москва, 1913 г. в/п.
- Пушечный двор в Москве в XV—XIX вв.
- Пушкинская Москва. Путеводитель. Сост. Н. Р. Левенсон, П. Н. Миллер, Н. П. Чумов, изд. «Моск. рабочий», 1937 г.
- Пыляев М. И., Старая Москва. Рассказы из былой жизни первопрестольной столицы. С 132 иллюстрациями, СПб, изд. Суворина А. С., 1891 г.
- Разгов Н., Москва в годы гражданской войны, изд. «Московский рабочий», 1947 г.
- Родина. Иллюстрированная книга для чтения, изд. «Молодая гвардия», 1939 г.
- Россия. Полное географическое описание нашей родины, том I, 1899 г., изд. Девриена.
- Романовский Н., Новая Москва. Площади и магистрали, изд. «Московский рабочий», 1938 г.
- Седая старина Москвы. Исторический обзор и полный указатель ее достопамятностей: соборов, монастырей, церквей, стен, дворцов и др. С подробным историческим описанием основания Москвы и очерком ее замечательных окрестностей. Сост. Кондратьев, Москва, 1893 г.
- Сим С., Путеводитель по Москва-реке, изд. «Московский рабочий», 1937 г.
- Слово о Москве. Гослитиздат, 1947 г.
- Снегирев В. А., Москва на страже родины, изд. «Московский рабочий», 1947 г.
- Слонов И. А., Из жизни торговой Москвы (полвека назад), Москва, 1914 г.
- Соболев. Театральная Москва (Большой и Малый театры). Культур-

- по-исторические эскурсии, Москва, 1924 г. —
- Соединение Волги с Москва-рекой. Сборник материалов, 1932 г.
- Старая Москва. Издание комиссии по изучению старой Москвы при императорском московском археологическом обществе. 4 выпуска в год, вып. I, Москва, 1912 г.
- Старая Москва. Изд. комиссии по изучению старой Москвы при московском археологическом обществе. Под ред. Соболева Н. Н., вып. II, Москва, 1914 г.
- Старая Москва. Статьи по истории Москвы в XVII—XIX вв. Сборник первый, Москва, 1929 г.
- Стратилатов, Москва и ее памятники, Тверь, 1901 г.
- Сухарева башня в Москве. Исторический очерк с 7 рис. и планами. И. И. Фомин, Москва, 1913 г.
- Сытин П. В., Прошлое Москвы в названиях улиц, изд. «Московский рабочий», 1946 г.
- Сытин П. В., Сухарева башня (1692—1926). Народные легенды о башне, ее история, реставрация и современное состояние, изд. МКХ, 1926 г.
- Сытин П. В., По старой и новой Москве. Об исторических районах, главных улицах и площадях Москвы, изд. Детгиза, 1947 г.
- Телстой Л. Н., Война и мир (роман) — эпопея в 4 книгах, изд. Академии, 1935 г.
- Трахтенберг и др., В московской Руси XVII в., Москва, 1931 г.
- Указатель улиц и домов столичного г. Москвы, Москва, 1882 г.
- Фабрициус М. П., Кремль в Москве. Очерки и картины прошлого и настоящего, в/п, изд. Гаген, Москва, 1883 г.
- Феденко И. И., Канал Москва — Волга, изд. «Водный транспорт», 1938 г.
- Фемин И. И., Красная площадь в Москве. Краткий исторический очерк, Москва, 1909 г.
- Чебарин А., Октябрьский бой 1917 г. в Москве, изд. «Московский рабочий», 1934 г.
- Чебарин А., Москва в трех революциях, изд. «Московский рабочий», 1947 г.
- Шамурины Ю. и З., Москва в ее старине, изд. т-ва «Образование», Москва, 1914 г.
- Шамурин Ю., Подмосковные, изд. т-ва «Образование», Москва, 1914 г.
- Шейдлин Б., Москва в пословицах и поговорках. Никитинские субботники, Москва, 1929 г.
- Штаден Генрих, О Москве Ивана Грозного, изд. Сабашниковых, Москва, 1925 г.
-

СОДЕРЖАНИЕ

	Стр.
Предисловие	3
Исторический путь великого города	5
Прошлое Москва-реки	34
Реки рукодельные	50
Канал имени Москвы	58
Северный речной порт столицы	71
Пассажирский флот столичных пароходств	78
По Москва-реке до Коломенского	89
Москва из окна водного трамвая	97
От Киевского вокзала к Зеленой гавани	113
От Северного речного вокзала к Московскому морю	123
От Большой Волги к Рыбинскому морю	143
Маршруты по каналу имени Москвы	155
Основные даты истории канала имени Москвы	57
Обстановка рек и сигнализация	160
Краткий указатель литературы	167

1970 Н.

Отв. Е. Г. Григорьева

Технич. ред. Г. Н. Горчаков

Сдано в произв. 12/II 1948 г.

Подп. к печ. 8/IX 1948 г.

Л 97168 Объем $5\frac{1}{4}$ п. л. 8,25 у.-и. л. Ф. б. $70 \times 108\frac{1}{32}$ Изд. № М-1350

1-я тип. Речиздата. Москва, Кожевническая, 1-б. Тир. 5000. Зак. 175

ОПЕЧАТКИ

Стр.	Строка	Напечатано	Следует читать	По вине
5	10 снизу	суздальский и князь	суздальский князь	Корректора
39	4 "	русска книга	русская книга	"
46	2 "	распублик	республик	"
46	4 "	распублики	республики	"
100	2 и 3 "	были сделаны каменные мосты	будет сделан каменный мост	Автора
101	4 сверху	поруки	порухи	"
104	4 "	53 километров	46 километров	"
148	4 снизу	Великий	Великой	Корректора
164	18 "	Костомарова Н.	Костомаров Н.	Автора

ЦЕНА 5 РУБ

