

СРВ

Тушино

Химки

Долгопрудный

Федоскино

Жестово

Витенево

Пестово

Н-Прозорово

Рождественно

Икша

Деденево

Свистуха

Парамоново

Перемилово

Яхрома

Ольгово

Дмитров

Орево

Петраково

Красная звезда

Надеждино

Запрудня

Вербилки

Темпы

шлюзы, вдхр,
мосты и т.д.

**Ирина
Виноградова**



Взгляд с теплохода Канал имени Москвы

путеводитель



Ирина Виноградова

**Взгляд с теплохода. Канал
имени Москвы. Путеводитель**

«Издательские решения»

Виноградова И.

Взгляд с теплохода. Канал имени Москвы. Путеводитель /
И. Виноградова — «Издательские решения»,

ISBN 978-5-00-556120-6

Перед вами путеводитель по Каналу имени Москвы из серии «Взгляд с теплохода». На его страницах рассказывается о городах, селах, деревушках, об усадьбах, церквях и других достопримечательностях, находящихся на маршруте. Дается история создания канала и краткая характеристика его технических сооружений. Содержащаяся информация может быть интересна не только туристам теплохода, но и путешествующим на велосипеде или автомобиле. Текст дополнен схемами движения с указанием описываемых объектов.

ISBN 978-5-00-556120-6

© Виноградова И.
© Издательские решения

Содержание

Введение	6
Северный речной вокзал	7
Вы плывете? – Мы идем	10
Про канал	11
Все в ресторан, а мы – на борт. Тушино	14
Подмосковье. Химки	17
Глубокая выемка и заградительные ворота	19
Долгие пруды Долгопрудного. Виноградово	20
Конец ознакомительного фрагмента.	22

Взгляд с теплохода. Канал имени Москвы Путеводитель

Ирина Виноградова

© Ирина Виноградова, 2021

ISBN 978-5-0055-6120-6

Создано в интеллектуальной издательской системе Ridero

Введение

Перед вами путеводитель «По Каналу имени Москвы» из серии «Взгляд с теплохода». Вся серия состоит из пяти частей (блоков):

1. «По Каналу имени Москвы».
2. «Дубна – Тутаев».
3. «Ярославль – Плес».
4. «Кинешма – Нижний Новгород».
5. «Иваньковское водохранилище – Тверь».

Любители речных путешествий смогут скомпоновать нужные части сообразно маршруту. Так, например, если вы идете на теплоходе из Москвы до Плеса, вам будут нужны №1, 2, 3. На маршруте «Москва – Тверь – Плес – Москва» интересные объекты собраны в №1, 2, 3, 5. Ну а если ваш путь лежит до Нижнего Новгорода и дальше, то вам пригодятся №1, 2, 3, 4.

Путеводитель может быть полезен и велосипедистам, путешествующим по новой трассе «Вело 1» Москва-Санкт Петербург, ведь начало маршрута проходит именно вдоль канала.

Для наглядности каждый блок дополнен схемами движения с указанием описываемых объектов.

«Зачем еще один путеводитель? Их и так много!» – может спросить читатель. Да, их много, но, к сожалению, большинство освещают только крупные географические объекты. Этого недостаточно, ведь каждая, даже самая маленькая, точка на карте является драгоценной жемчужиной. Соединяясь вместе, они образуют причудливый узор истории области, края, страны.

Идея создания такой подробной серии возникла давно. На борту теплохода нередко можно услышать: «Мимо чего мы проходим?», «Подскажите, где можно почитать об этом памятнике? А об этом селе?», «Почему молчит методист?» Вопросов много, ведь туристы – народ любопытный. Они отправляются в путешествия не только за отдыхом, но и за новыми знаниями, поэтому здесь представлена информация о большом количестве достопримечательностей, которые видны с воды или находятся недалеко от берега. В каждом блоке рассказывается не только о больших городах, но и о маленьких селах, деревушках, о разрушенных и восстановленных усадьбах, церквях, технических сооружениях, памятниках и, конечно, о людях. Первая часть посвящена Каналу имени Москвы, все последующие – Верхневолжью.

Перед вами не канонический путеводитель, а скорее обзорная экскурсия по водному пути.

Эта серия не претендует на то, чтобы быть истиной в последней инстанции. Тут иная цель – поделиться любовью к нашей прекрасной земле.

Северный речной вокзал

Наш путь начинается от Северного речного вокзала Москвы. Обычно путешественникам не до его красот. Ведь нужно успеть пройти регистрацию на рейс, получить ключи от каюты, узнать номер столика в ресторане, разложить вещи. Ну а потом уже и на палубу – оглядеться, сориентироваться, познакомиться с другими туристами, задумчиво встать у борта, посмотреть на набережную сверху вниз. Там всегда много людей: путешественники, провожающие, отдыхающие. Ведь пока идет навигация, каждый день отправляются в путь теплоходы.

...У входа в парк Северного речного вокзала вас встречала скульптура девушки, держащей на поднятых руках модель яхты. «Водный путь» (скульптор Ю. А. Кун). Отсюда и начинается наш путь. Он проходит по широкой центральной аллее, где весело стучат колесики дорожных чемоданов, и туристы спешат к своим теплоходам.

Но один корабль, самый большой и величественный, всегда стоит на причале. Это здание Северного речного вокзала Москвы. Пока не отправились в рейс, приглядитесь к нему. Обратите внимание на центральную гранитную лестницу и главный портал с арками, на террасы и фонтаны по бокам. На северной стороне – «Полярный фонтан», где изображен птичий базар, а на южной – «Черноморский» с играющими на волне дельфинами.

Открытые галереи по бокам вокзала – нос и корма. Между ними – три палубы в обрамлении колонн. Так видится здание со стороны набережной. Со стороны центрального входа видны только две палубы-этажа. Это объясняется сильным перепадом рельефа. Цоколь здания отделан красным полированным гранитом, для колонн галерей использован белый тарусский камень.



Северный речной вокзал

Длина каменного корабля 150 и высота 75 метров. Стройка Северного речного вокзала продолжалась с 1933 по 1937 год. Внутри, по замыслу архитектора А. М. Рухлядева, распола-

гались ресторан, парикмахерская, комнаты матери и ребенка, детские игровые комнаты, почта, телеграф и так далее.

Над зданием был установлен шпиль со звездой, очень похожей на кремлевскую. Размах ее лучей составляет 5 метров. В начале навигации шпиль со звездой поднимался на 27 метров, усиливая сходство здания с красавцем-кораблем.

В 1987 году зданию вокзала был присвоен статус памятника архитектуры общесоюзного значения. Увы, но время и разрушения не смотрят на громкие статусы. Неграмотное обслуживание привело к нарушению гидроизоляции, постепенно здание потеряло былое величие и красоту. С 2008 года перестали поднимать шпиль. Только в 2020 году, после долгих мытарств, после ремонта, речной вокзал снова предстал во всей красе. Северные водные ворота столицы вновь радуют своей восстановленной красотой местных жителей и многочисленных туристов. Опять поднимается вверх шпиль со звездой, приветствуя путешественников.

Конечно, время диктует свои условия. Поэтому добавлены зоны отдыха, велосипедные дорожки, макеты шлюзов и многое другое, делающее пространство речного вокзала и набережной уютной зоной отдыха. А если вам захочется сравнить современный и первоначальный облики, посмотрите старый советский фильм «Волга-Волга». Тем более что часть нашего пути мы пройдем по местам, показанным в этом фильме.

Ну что, в путь?

...И долго еще после отправления провожает вас московская путеводная звезда Северного речного вокзала.

Вы плывете? – Мы идем

Идем мы по КиМу. По Каналу имени Москвы. Почему идем? Потому что рядом люди, которые на реке работают. А им сказать: «Ты плывешь», – немного неправильно. Поэтому шагом марш, вперед и с песней мимо провожающих, мимо причала, навстречу приключениям.

...Если сложить длину всех причалов речного вокзала, то получится примерно полтора километра. Представляете, какое количество теплоходов одновременно могут здесь находиться?!

Разместились тут и теплоходы-«крокодилы», и «чемоданы», «электрички», «пузыри», «серванты». Фантазии у речников много! «Крокодил» – самый длинный (139 метров) теплоход с носом, похожим на крокодилий и с прожекторами по бокам, напоминающими ноздри рептилии. У «Чемодана» нос чуть короче, квадратнее. «Пузырь» сначала был «шифоньером», «мыльницей». Это двухпалубник. Кругленький такой, настоящая мыльница. А «пузырями» такие теплоходы стали позже, когда выяснилось, что ведут себя как пузыри на воде, т. е. тяжело управляемы и имеют большую парусность при сильном ветре. Еще есть «немцы» и «чехи», это по месту постройки. Но самое главное – на всех замечательно путешествовать.

Много лет сохранялась в судоходных компаниях традиция начинать свой путь под звуки «Прощания славянки». Часто методистов просили поставить не просто музыку, а именно песню. Не буду печатать ее полностью, предоставлю для чтения только припев:

*...Прощай, отчий край,
Ты нас вспоминай,
Прощай, милый взгляд,
Не все из нас придут назад...*

В. И. Агапкин

Ну как? Не перехотелось путешествовать по реке? Конечно же, нет. Ведь музыка красивая, привычка сформировалась, а слова обычно никто не слушает.

Про канал

128 километров жизней и судеб...

Мы идем по Каналу имени Москвы. По волжской воде. Идея соединить Волгу и Москву-реку будоражила людей не одно столетие. Возникла она при Алексее Михайловиче в XVII веке. Позже его отпрыск, Петр Алексеевич, поручил составить проект инженеру Георгу Вильгельму де Геннину. Слишком уж хлопотно было тащить грузы с севера к Москве на тех участках пути, где не было воды. Память о сухопутном волочении осталась в названиях городов Вышний Волочек и Волоколамск. По плану де Геннина канал имел длину почти 250 километров и насчитывал 127 шлюзов. Подсчитали, прослезились и оставили все как есть.

В правление Николая I вопрос о постройке зазвучал вновь. 25 лет велись работы по созданию Екатерининского канала (название дано в честь великомученицы Екатерины). Строили четверть века, а эксплуатировали всего десять лет. Ведь вскоре после открытия канала, в 1851 году, была официально введена в строй Николаевская железная дорога.

*...Лягте, горы! Встаньте, бездны!
Покоряйся нам, земля!
И катися, путь железный,
От Невы и до Кремля.*

С. П. Шевырев

Это было началом оды о строительстве железной дороги. И неважно, что на пути между двумя городами нет ни гор, ни бездн. Зато грузы стало перевозить быстрее и дешевле. Канал забросили, он высох и превратился в тоненький ручеек.

В начале XX века о канале вспомнили опять, однако время было лихое, и строительство отложили до лучших времен.

Неизвестно, сколько бы еще тянулась эта история, но сама жизнь заставила вернуться к идее соединения Волги и Москвы-реки, ведь последняя обмелела так, что у стен Кремля ее переходили вброд, а в городе обозначилась явная нехватка воды.

Было разработано несколько проектов, в том числе «самотечный». По нему от Старицы через 40-метровую дамбу предполагалось пустить волжскую воду самотеком к Москве. Но проект не поддержали, не понравилась идея. Есть версия, что Г. М. Кржижановский открыто заявил: «*Я враг любого самотека, как в технической, так и в партийной жизни*».

Принят был дмитровский вариант. По нему вода из Волги перетекает через Клинско-Дмитровскую гряду.

И тут как раз пришла пора вспомнить выражение: «Было гладко на бумаге, да забыли про овраги». Ведь что такое гряда вообще и Клинско-Дмитровская в частности? Ряд холмов. И не обойти их, не объехать. Это значит, сначала вверх, а потом вниз. Да еще и с перепадами по высоте. Около Яхромы, например, разница высот достигает 100 метров. А как воду заставить вверх пойти? Она не турист, ноги качать не любит. Без насосов, шлюзов, плотин не обойтись. Значит, предстоит серьезная работа. Люди нужны, техника. С первыми проблем не было, а вот техника... Руки заключенных – самая главная техника канала.

16 июня 1931 года было принято решение о строительстве канала Волга – Москва. Да-да, судя по архивным документам, именно такая очередность объектов фигурировала сначала в названии. А вот к открытию, к 1937 году, Москва занимает главенствующее место. Хотя первое название определенно объемнее отражало суть проекта.

В постановлении Совета народных комиссаров СССР №859 от 1 июня 1932 г. было предписано «*немедленно приступить к сооружению водного канала Волга – Москва, утвер-*

див дмитровский вариант направления этого канала». Закончить стройку планировали к 1934 году.

В середине сентября 1932 года на земле древнего города Дмитрова был организован Дмитровский исправительно-трудовой лагерь ОГПУ (Дмитлаг). В беспристрастных документах того времени зафиксирован распорядок дня заключенных:

«Подъем 5 час. 30 мин.

Завтрак 5:45 до 6:30.

Развод на работу с 6:30 до 7 час. (при выходе на работу партиям заключенных нужно было построиться в колонну строго по 5 человек замкнутыми рядами).

Рабочий день считать с 7 час. до 17 час.

Обед с 17 до 19 часов,

с 19 до 22 часов – время, которое предоставляется для работы КВЧ (культурно-воспитательной части);

с 22 часов 5 мин. – отбой, сон.

После отбоя приостанавливается всякое движение по лагерю за исключением выхода для отправления естественных надобностей...

Заключенному хождение воспретить – особенно в ночное время; одновременно разъяснить всем заключенным, что появление в ночное время на линии огня за запретной зоной будет рассматриваться как попытка совершить побег, а поэтому часовые, стоящие на постах, будут применять оружие без предупреждения ...»

Кроме заключенных, на стройке работало много вольнонаемных. Объяснение этому достаточно простое. 1932-й стал последним годом, когда люди возвращались из лагерей после первой волны репрессий. Но москвичам разрешалось селиться не ближе 101 километра от родного города. А в Дмитрове, хоть и меньше 100 километров до Москвы, на работу брали охотно, ведь стройка была признана приоритетной.

Пять изматывающих лет. В режиме постоянного аврала работали все вольнонаемные. Часто работа заканчивалась в 12, а то и в час ночи. Что уж о заключенных говорить... Низкий поклон вам, безвестные каналоармейцы...

В это время уже достраивался Беломорско-Балтийский канал имени Сталина. Опыт работы, руководства и наказаний во многом был перенят оттуда. Равно как и некоторые знакомые многим слова.

Зек. Производное от «зе-ка», «заключенный каналоармеец». Якобы назвать строителей «заключенными» политически неправильно, рабским трудом пахнет. А вот каналоармеец звучит красиво. Идею создания «зе-ка» приписывают Лазарю Когану и Анастасу Микояну.

Туфта. Кому из нас не приходилось сталкиваться с ней. А корни здесь воровские и лагерные. Цепочка простая: тафта (хорошая, дорогая ткань) подменяется вороватыми дельцами на туфту (подделку). «Туфту толкать». Позже это понятие наложилось на лагерное «тяжелый физический труд», ТФТ. Переложили аббревиатуру на старое воровское понятие, и получилась новая – «туфта». А при чем тут Беломорканал? Все дело в сроках. Работали по-стахановски. Надо было быстро построить и сдать в эксплуатацию. Вот и старались начальники. Глубину канала рыли меньше запланированной, сужали проходы, некачественные материалы, бывало, в дело шли. Очковтирательство, помноженное на тяжелый физический труд, и дало ту туфту, которая так знакома многим.

Напоследок снимем кепочку перед любителями стрельнуть бычок.

Бе-ка. Так называли скуренную папироску «Беломорканала». «Бе-ка» постепенно перешло в «бы-ка» – дай «быка» – «бык» – «бычок».

...А Минздрав предупреждал!

Беломорканал построен за два года. 2 августа 1933 года состоялось его торжественное открытие, и все внимание сосредоточилось на второй грандиозной стройке. К 1937-му готов к открытию и канал Волга – Москва. Сначала в документах его обозначали именно так, позже отзеркалили название на Москва – Волга.

Насосные станции, железобетонные и земляные плотины, гидроэлектростанции, мосты, пристани, заградительные ворота, потрясающие воображения шлюзы – все готово и ждет первых гостей.

20 апреля 1937 года от Сормовского завода на большую воду выходят теплоходы «Иосиф Сталин», «Михаил Калинин», «Клим Ворошилов», «Вячеслав Молотов».

24 апреля флотилия входит в аванпорт канала. Позади четыре дня пути. Еще нет привычных нам водохранилищ, выше Рыбинска Волга мелководна. Мели подстерегают на каждом шагу. Теплоходы идут только днем, в некоторых местах на буксирах. Да еще и остановки в городах по пути следования делают. Длина каждого теплохода – 73 метра, ширина – 15 метров, скорость – 21 километр в час.

Это не увеселительная прогулка, веселье начнется потом. А сейчас кипит работа. Свет, теплая вода в каютах, отделка салонов – все это доделывается в прямом смысле на ходу.

На каждом теплоходе – по 94 мягких места, по 105 жестких и помещения для команды. В носовой части второго яруса (вторая палуба) – веранды с беседками, на каждом теплоходе по две каюты люкс с кабинетом и спальней. Кроме того, на второй палубе – души, радиорубки, каюты капитана и обслуживающего персонала. На главной палубе, в носовой части – ресторан с кинобудкой и эстрада для выступления артистов. Вся кормовая часть первого этажа отводится под жесткие спальные места, каюту матери и ребенка, красный уголок. В трюме – пошивочная мастерская, парикмахерская и многое другое. К услугам пассажиров почтовое отделение, радиостанция, телефон и даже берегательная касса. Очевидно, во все времена такой вид отдыха считался очень затратным. Описание первых теплоходов было подробно дано в газетах и журналах того времени. А уже через год, в 1938 году, «Иосиф Сталин» снялся в картине Г. В. Александрова «Волга-Волга». Благодаря этой киноленте мы можем познакомиться с деталями обстановки теплохода.

Итак, 2 мая суда пришвартовались у причалов московского Северного речного вокзала.

С 15 июля 1937 года канал начинает полноценную работу. Из выступлений того времени: *«Ошибка природы, лишившая Москву крупных источников воды, исправлена в 4 года и 8 месяцев»*.

До 1947 года канал назывался Москва – Волга, а в год восьмисотлетия столицы был переименован в Канал имени Москвы. Древняя столица благодаря ему получила звание порта пяти морей: Каспийского, Балтийского, Азовского, Черного и Белого. И потекла в Москву-реку волжская вода. У кремлевских стен уровень поднялся на три метра. Вброд уже не перейти.

Все в ресторан, а мы – на борт. Тушино

Ну вот, шарики запустили, шампанское выпили, по технике безопасности инструктаж прослушали, расположение баров узнали, вещи разложили, с командой познакомились, теперь дружно в ресторан! Вкусно поесть, конечно, важно, но в результате проходят незамеченными первые километры пути. Идет теплоход со скоростью примерно 20—22 километра в час, до первого шлюза время еще есть, можно осмотреться вокруг. Все знакомо, но вид с воды очень сильно отличается от привычного «сухопутного».

Давайте сразу договоримся, смотреть на достопримечательности мы будем, ориентируясь на направление движения и борты теплохода. Слева по ходу (с левого борта), справа по ходу (с правого борта).

Итак, слева по ходу движения теплохода виден один из московских районов – **Тушино**. Когда-то на Тушинском летном поле проходили всесоюзные авиационные парады, поднимались в небо спортивные самолеты, вертолеты и планеры для установления мировых рекордов, на его зеленый ковер спускались в затычном прыжке парашютисты. Это про XX век. А задолго до этого здесь было село Тушино. Название пошло от фамилии владельцев. Их родоначальником был киевский боярин Нестер Рябец. Считается, что в конце XIII века он со всей семьей и дружиной ушел на службу к московскому князю.

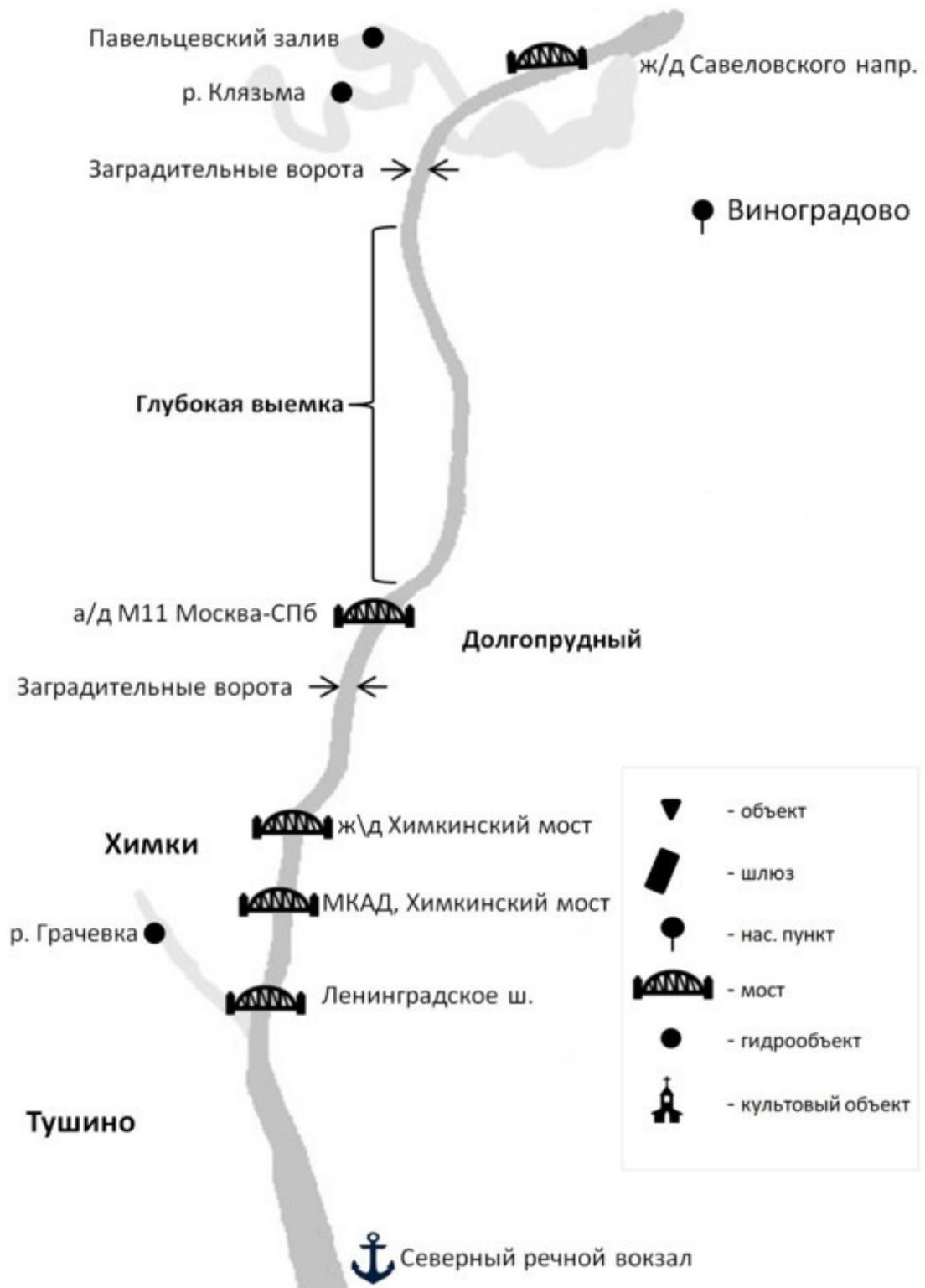


Схема движения: Северный речной вокзал – Виноградово

Следующий известный представитель рода – Иван Родионович – носил прозвище Квашня. Воевода, участник Куликовской битвы, влиятельный боярин при Дмитрие Донском.

Перед смертью принял монашеский постриг. Вот от его младшего сына – Василия Ивановича по прозвищу Туша (очень уж крупный был, наверное) – пошла фамилия Тушиных.

Тушинский вор, Лжедмитрий II, в начале XVII века стоял тут лагерем.

К XIX веку Тушино перерос в рабочий поселок. Стало развиваться суконное производство, ведь неподалеку речка Сходня. А где вода, там и водяные мельницы – обязательная часть всякого крупного ткацкого предприятия. Работа ладилась, заказы прибавлялись, но с началом первой гражданской войны предприятие затихает – не хватает рабочих рук, прекращены поставки сырья.

Чуть позже создали коллективное хозяйство, овощи стали выращивать. Салаты, картофель, помидоры-огурцы, а кроме того, в теплицах выращивали шампиньоны. Дальше – больше. С грядки – в летчики.

Молодому детищу Советской России с жалящим названием «Осоавиахим» были необходимы новые площади под аэродромы. И вскоре застрекотали над тушинскими лугами самолетики летной школы. Конечно, за техникой нужен уход. Начинается строительство заводов, фабрик и мастерских по обслуживанию и производству железных птиц, а на бывшей суконной фабрике стали шить парашюты. В 1935 году открывают новый Тушинский аэродром на базе той самой первой летной школы. Ну а после открытия канала появляются связанные с ним предприятия.

Во время Великой Отечественной войны Тушинский аэродром недолго использовали как базу санитарной авиации; после, с 1942 года, заработал авиационный завод и стал выпускать истребители. Через два года перешли на выпуск мирного троллейбуса. Война еще не закончилась, а гражданские машины уже выходили с конвейера завода. Именно тогда начинается выпуск троллейбуса МТБ-82. Народное название «синий троллейбус» появилось из-за того, что в основном при покраске использовали именно этот цвет.

*...Когда мне невмочь пересилить беду,
Когда подступает отчаянье,
Я в синий троллейбус сажусь на ходу,
В последний, в случайный...*

Б. Ш. Окуджава

Полночный троллейбус плыл по Москве, а Тушино в это время был самостоятельным городом (песня написана в 1957 году). Только в 1960 году Тушино стал одним из районов столицы...

Ну вот уже остаются позади грузовые причалы порта, а мы задираем головы, рассматривая с нового ракурса мост, по которому проходит Ленинградское шоссе.

Он был открыт в 1970 году на месте старого трехпролетного арочного моста, построенного вместе с каналом в 1937 году.

Сложно представить, что до стройки, до прокладки канала места здесь были тихие, журчала речка Химка, по деревянным мосточкам неспешно ходили местные жители. Сейчас речка стала частью канала, а скорости передвижения по мосту почти не изменились. Только теперь причиной тому стали пробки. Повздыхав об этом, пройдя под вторым мостом, автодорожным Химкинским (МКАД), мы оставляем Москву. Дальше наш путь пойдет по Подмосковию.

Подмосковье. Химки

Мы идем по Московской области. Проходим под третьим, на этот раз железнодорожным, мостом направления Москва – Тверь (Химкинский железнодорожный). С грохотом пронесется над нами поезд, но воспринимается он уже по-другому. Шум не накладывается на множество других, а уходит и растворяется в воздухе. Становится тише.

*...А в Подмосковье ловятся леици,
Водятся грибы, ягоды, цветы.
Лучше места даже не ищи,
Только время зря потратишь ты...*

Э. Н. Успенский

Природа, история, культура, маленькие деревушки и большие города, норы и нравы, традиции и революционное движение – все это сплелось в единый образ огромной территории, обнимающей Москву со всех сторон.

Слева по борту – **город Химки**.

Добавлю немного интриги. Химки слева от нас, но на правом берегу канала. Дело в том, что течение воды в канале идет от Волги к Москве. А это значит, что мы сейчас идем против течения. Вот и получилось, что правый берег у нас слева, а левый – справа. Подробнее об этом мы поговорим чуть позже, а пока – о новом городе и о старых местах.

Люди селились тут издревле. Свидетельства тому – находки археологов.

Деревня Химки была названа по имени реки. Откуда же такое название? В настоящее время известно несколько легенд. По одной из них река названа в честь любимой девушки московского князя Химки (просторечное Фимка, от Ефимия). Девушка любила, любила, да замуж не вышла. Поняв, что вероломный князь засматривается на другую, побежала к мелководной речке и смогла в ней утонуть... Топиться от несчастной любви было популярным во все времена, но чтобы в честь этого речку так называть... сомнительно как-то. Есть еще парочка легенд, похожих по содержанию. И во всех к речке бегут и тонут в ее могучих водах несчастные девушки.

Ох и нахимичили с легендами. Вообще-то, Химка изначально Хинкой была. Или Хилкой. «Хинь» в словаре Даля толкуется как ерунда, напраслина, значит, Хинька – ерундовая (мелкая) речка. А может, жил тут какой-то важный Ефимий (опять же, Химка по-простому). Или имеет это название балтийские корни со значением «мох». Версий много, но точно известно одно: привычное звучание Химка река получила уже в XIX веке.

Находился в этих местах стан тракта Санкт-Петербург – Москва.

В 1812 году в деревне Химки стояли французы.

С 1830-х годов эти места облюбовали дачники. Во многих литературных произведениях есть упоминания того времени. Хочу привести малознакомый отрывок из «Литературных воспоминаний» И. И. Панаева. В нем описывается поездка в гости к артисту М. С. Щепкину. Это сороковые годы XIX века:

«– Вот и Химки!.. Смотри, смотри! Ну, есть ли что-нибудь подобное у вас в Петербурге?.. Ваши дачи – ведь это скверные карточные домики на тине и болоте, – а это, смотри – какая роскошь!..»

Перед нами на холму был старый деревянный довольно большой помещичий дом, с прудом наперед и с густым садом назади, из-за которого поднималась зеленая глава церкви. Пруд был в цвету. Поверхность его была покрыта круглыми листьями, дорожки сада заросли, сад, раз-

росшийся на свободе, начинал глохнуть... Место действительно было прекрасное. За садом гладкое необозримое поле, засеянное хлебом...

Когда мы свернули с большой дороги и спустились в овраг, кругом густо заросший деревьями, на нас так и пахло свежестию и запахом деревни. Поднимаясь на горку, мы увидели маленькую, круглую фигурку Щепкина, в летнем костюме и в соломенной шляпе с большими полями...»

Дорога от Николаевского железнодорожного вокзала до станции Химская занимала всего два часа. По Петербургскому шоссе, конечно, тоже тянулись вереницы дачников. Пыльно, правда, но сказочный вид и летний спокойный отдых того стоили. Химкинские дачи отличались не только благоустроенными купальнями вдоль реки и красивыми видами, но и интересной архитектурой дачных построек... А потом построили новый мир. Революция. Остаются в прошлом дачные истории, появляются промышленные предприятия, строится авиационный ремонтный завод. В марте 1939 года Химки стал городом.

Глубокая выемка и заградительные ворота

Берега становятся выше. По их краю идет широкая полоса серых камней, выше – кусты и огромные, стремящиеся в небо березы. Мы идем по **Глубокой выемке**. Высота берегов в некоторых местах превышает 20 метров. Это один из самых сложных участков канала. Не зря же именно здесь находилась «лестница Сталина», именно сюда несколько раз приезжали с проверками хозяева страны. Почва здесь сложная. В один из дней на дно будущего канала прорвался плавун. Этакая смесь из песка, глины и воды. Под ним оказались и техника, и люди.

Берега высокие, рыли глубоко, грунт «плыл». Для укрепления берегов их обкладывали большими камнями, которые привозили с Беломорканала. Сажали кустарники, деревья, с ближних земель снимали дерн, укрепляя откосы. С тех пор у местных жителей осталось понятие «ободраный участок». Это когда в сотках у тебя земля есть, а по факту живой, плодородный слой ободран и использован для укрепления канала.

В начале и в конце Глубокой выемки (расстояние примерно 8 километров) установлены **заградительные ворота**.

Это первое сложное техническое сооружение на нашем пути. Выглядит оно как изящный дугообразный выступ. Многие туристы его воспринимают как архитектурный элемент канала, поставленный «для красоты». Конечно, это не так. Глубоко в технические характеристики мы погружаться не будем, просто постараемся понять, для чего нужны эти сооружения. Канал достаточно длинный. Помните, 128 километров? И если на каком-то участке произойдет повреждение, то что же, всю воду выкачивать? Гораздо проще осушить короткий участок. Вот для этого и поставлены на всем протяжении канала заградительные ворота. В нужный момент их закрывают, воду из образовавшегося отсека выкачивают и устраняют неполадки.

Ворота бывают нескольких конструкций, но выполняют одну функцию.

После первых заградительных ворот теплоход проходит под автодорожным мостом (трасса М-11 «Нева»).

Долгие пруды Долгопрудного. Виноградово

Почти сразу после а/д моста, справа, из-за деревьев, хорошо видны золотые главки церкви Казанской иконы Божией Матери, построенной в конце прошлого века. Она возведена на территории старинного храма Георгия Победоносца.

Когда-то здесь располагалось село Старбеево (Тарбеево), ныне вошедшее в состав **Долгопрудного**. Напомню, это правый борт теплохода.

Город молодой, а история места, на котором он возник, богатейшая.

Кстати, старожилы еще помнят название Дирижаблестрой. Так именовался рабочий поселок, из которого позже возник город Долгопрудный. В 30-е годы прошлого века здесь находилась дирижаблестроительная верфь. И 7 ноября 1932 года первый созданный на ней дирижабль «СССР В-3» величаво проплыл во время парада на Красной площади.

Это было по-настоящему народное достояние. «Сэкономь пятак, опусти во всенародную копилку на строительство дирижаблей!» – призывали агитационные плакаты. За два года насобирали люди 25 миллионов рублей.

В Долгопрудный поселок переименовали в 1938 году, а статус города он приобрел в 1957-м.

Долгие пруды, которые и дали название городу, были созданы примерно 400 лет назад. Тогда местную речушку Мерянку перегородили плотинами и образовались два пруда, один из которых был длиной почти в полкилометра. На его берегу вскоре вырастает **село Виноградово**, принадлежащее с 1623 года Г. Г. Пушкину, предку великого поэта. Интересный человек был, между прочим, этот Гаврила Григорьевич. Воевода, опытный политик, он попадает в опалу у Бориса Годунова. Почувствовав силу позиции Лжедмитрия I, встает на его сторону:

*...Россия и Литва
Димитрием давно его признали,
Но, впрочем, я за это не стою.
Быть может, он Димитрий настоящий,
Быть может, он и самозванец. Только
Я ведаю, что рано или поздно
Ему Москву уступит сын Борисов...*

А. С. Пушкин «Борис Годунов»

Именно Гаврила Григорьевич доставил в Москву грамоту Лжедмитрия I и прочитал ее с Лобного места на Красной площади:

*...Московские граждане,
Вам кланяться царевич приказал.
Вы знаете, как промысел небесный
Царевича от рук убийцы спас;
Он шел казнить злодея своего,
Но божий суд уж поразил Бориса.
Димитрию Россия покорилась;
Басманов сам с раскаяньем усердным
Свои полки привел ему к присяге.
Димитрий к вам идет с любовью, с миром.
В угоду ли семейству Годуновых
Подымете вы руку на царя*

Законного, на внука Мономаха?..

А. С. Пушкин «Борис Годунов»

По словам великого поэта – потомка: *«Он был очень талантлив как воин, как придворный и, в особенности, как заговорщик. Это он и Плещеев своей неслыханной дерзостью обеспечили успех Самозванца. Затем я снова нашел его в Москве в числе семи начальников, защищавших ее в 1612 году, потом в 1616 году заседающим в Думе рядом с Козьмой Мининым, потом воеводой в Нижнем, потом среди выборных людей, венчавших на царство Романовых, потом послом. Он был всем, чем угодно, даже поджигателем, как это доказывается грамотой, которую я нашел в Погорелом Городище – городе, который он сжег (в наказание за что-то), подобно проконсулам Национального конвента». А вот против Лжедмитрия II, Тушинского вора, восстал. Участвовал в подавлении польско-литовской смуты, охранял место от Сретенских до Фроловских ворот Кремля, позже встречал в числе избранных возвращавшегося из польского плена митрополита Филарета. После такой бурной жизни был отпущен от службы и через 12 лет скончался «в монашестве»».*

Позже владельцами села были Долгорукие, княжна Вяземская, Бенкендорф. Несколько слов о Е. А. Бенкендорф (Бибиковой), хозяйке усадьбы в начале XIX века. Когда в 1812-м к Москве подходили наполеоновские войска, владелица уехала. Чудесным образом среди послевоенного хаоса нетронутым остался господский дом. Возможно, в нем находился штаб. История типичная для того времени, и, возможно, не стоило бы о ней упоминать, если бы вторым мужем Елизаветы Андреевны не был Александр Христофорович Бенкендорф, организатор создания тайной полиции и жандармерии, «начальник III отделения», больше знакомый всем как недруг и цензор Пушкина. Так сплетаются места и судьбы.

Скульптор Н. А. Рамазанов писал: *«... под сенью дерев и под кровлею дома хозяев находили некогда приют и вдохновение Державин, Карамзин, Крылов...»*

Проходит время, меняются хозяева, меняется место. После Октябрьской революции 1917-го побывала усадьба и совхозом «Долгие пруды», и детским туберкулезным санаторием, и домом отдыха железнодорожников.

Во время Великой Отечественной войны в бывшем господском доме разместили штаб партизанского отряда. После войны опять открыли детский санаторий, на этот раз для сердечников. Сейчас усадебный дом, построенный в 1912 году по проекту архитектора И. В. Рыльского, находится в плачевном состоянии... И только Владимирская церковь, возведенная еще при Пушкиных, горевшая, перестраиваемая, не закрывавшаяся даже в советское время, смотрит с высоты золоченого креста молча и с пониманием на происходящее.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.