

## БАКЕН № 26 .БЕЛЫЙ.

Моряки называют его «Буй», а речники – «Бакен».

Так вот, такой белый бакен установлен на судовом ходу, сразу же за Дмитровским мостом при входе в Клязьминское водохранилище. Он предостерегает судоводителей, что за ним - мель.



Бакен №26 (ныне №29), Мост через Клязьминское водохранилище (Дмитровское шоссе) 2005г.

А некто сильно неуверенный в своих мореходных знаниях, так и вообще выпендрился.

Изготовил несколько фанерных трафаретов на палке, крупно написал на них "МЕЛЬ" и понатыкал их в грунт рядом с бумом.



Осенью после сброса воды в Канале мель обнажается.

С моста хорошо видно, что по форме она напоминает огромный калач с оторванным боком.

Многие яхтсмены «опробовали» этот бугор киями своих яхт, ведь здесь, на этой акватории проходят процедуры «старт-финиш» почти всех регат на Клязьме.

***Примечание автора:*** Мне удалось раздобыть топографические карты 1852 и 1936 годов (до затопления), на которых в этом месте нет никаких бугров и возвышенностей, а только покосные заливные луга реки Клязьмы.

*А главное русло реки здесь уходит вправо, и проходит там, где сейчас находятся: Речная милиция, Морской клуб «Адмирал», яхт- клуб "Труд", и выходит на действующий судоходный путь у пристани «Горки».*

*На этих картах нанесено пять деревень, которые в 1937 г. ушли под воду. Люди из них были переселены в другие места. Но это уже другая история.*

В своих изысканиях по истории московского яхтинга мне удалось узнать и о происхождении этой отмели. Правда, перед этим я хочу рассказать о событиях, которые происходили невдалеке от нашего яхт- клуба «Спартак» в начале Великой Отечественной Войны.

Немцы подходят к Москве. В октябре поезда с Савеловского вокзала ходят уже нерегулярно. Жителям часто приходилось идти пешком сначала по Дмитровскому шоссе до Марка, надеясь, что будет какой-нибудь поезд, а потом по шпалам.

На дорогу в Хлебниково уходило шесть часов.

Еще в августе вдоль Канала началось возведение оборонительных сооружений. Местные жители, в основном женщины, учителя и школьники копали противотанковые рвы, глубиной- 4м и шириной- 6м.

Возле рвов устанавливали «Ежи», переплетенные колючей проволокой.



Противотанковые рвы в Хлебниково шли параллельно каналу. 1941г.

Железнодорожный мост через Канал и шоссе через Клязьму, были заминированы. ***(Об этом рассказал в 1965 году командир взвода саперов майор А.Сорокин, который был приглашен в среднюю школу №3 на «Огонек», посвященный Битве за Москву. Там же присутствовали: командир 331 стрелковой дивизии генерал-майор С.В.Королев и полковник А.И. Гриценко.)***

Во второй половине октября поезда вообще перестали ходить. По Савеловской дороге курсировал только бронепоезд №55, орудия которого вели огонь по вражеским позициям в районе Лобни. Бронепоезд отходил на запасные пути в Хлебниково, для пополнения боеприпасов, и снова шел в бой.

Линия фронта проходила по полотну Савеловской железной дороги. Между Лобней и селом Киово, на Рогачевском шоссе, в пяти километрах от Хлебниково.

Грозной осенью 1941 года на Лобненском рубеже обороны советские войска приняли на себя лобовой удар фашистских танков и преградили путь гитлеровцам в Москву.

Это был момент наивысшего для обеих сторон напряжения битвы под Москвой.

В район Хлебниково прибывали войска для вновь формирующейся 20-й армии.

Как пишет в своих воспоминаниях генерал-полковник запаса, бывший начальник штаба 20-й армии Л.М.Сандалов: Немецко-фашистское командование стремилось любой ценой захватить Москву.

28 ноября немцы захватили Яхрому.

Танковые части противника овладели Белым Растом, Озерецким, Красной Поляной и вышли у станции Лобня, и севернее к полотну Савеловской железной дороги.

Красной армии был дан приказ развернуть свои силы, от Хлебниково, вдоль Клязьмы до деревни Черкизово по Ленинградскому шоссе.

В районе Хлебниково стояла 331-я стрелковая дивизия, в задачу которой входила охрана шоссе и железнодорожного моста.

***Примечание автора:*** *Тот старый мост, в 80-е годы, не разбирая, аккуратно срезали, погрузили на понтоны и увезли куда-то на новое место.*

*Автор нового моста - заслуженный архитектор РСФСР Катков Игорь Александрович. Член яхт-клуба "Спартак".*

Кроме пехоты, мост охраняли два врытых в землю танка и зенитная батарея.

Зенитчицы – молодые симпатичные девчата.

Движение по мосту было достаточно интенсивным. Ведь немцы уже в Лобне. И мост - единственная ниточка, которая соединяла Москву с передовой.

Судоходство по каналу перекрыто. За мостом на Канале из воды выступали фрагменты затопленных барж и кораблей.

Стояла солнечная погода. И этим пользовались фашистские летчики. Особенно после полудня ближе к вечеру, когда солнце, склоняясь к закату, било в глаза зенитчицам.

Очередной налет. Немцы устроили свою адскую "Карусель" и заходили для бомбометания на мост со стороны заходящего светила так, что ослепленному солнцем наводчику трудно было взять точный прицел.

Но одному фрицу крупно не повезло. Он не успел сбросить ни одной бомбы, но получил то, чего больше всего боялся – «Горячий советский поцелуй» от нашей девчухи - Снаряд из зенитки!

Крестатый «Юнкерс», с растопыренными шасси, обдавая все вокруг черным вонючим дымом, с грохотом прорычал над самыми перилами и врезался в воду.

Оглушительный взрыв двухтонного боезапаса и высоченный столб воды были ему поминальным салютом.

А воронка образованной мели - могилой. После войны фарватер расчистили и углубили. А у места гибели бесславного захватчика поставили Бакен.

Белый. № 26.



Бакен №26. Белый. В наши дни.



Нисский Г.Г.