

Трамвай моего детства имел весьма выразительную физиономию. У него были очень серьезные глаза, четкий нос и даже плотно сжатый рот. Это сейчас лицом трамвая стал водитель, который сидит в прозрачной кабине. А тогда вагоновожатого особенно и не разглядишь. Окна в кабине были небольшие. Носовая часть несколько удлинена. Внизу зубастая решетка. Вот так лицо у трамвая и вырисовывалось. Салон тоже был прелюбопытный, с деревянными сиденьями и большой площадкой на заднем входе. Сверху - рейка с кожаными висюльями ручками, за которые держались пассажиры. Ручки легко передвигались. Но самое главное, на них можно было повиснуть и качаться. Задача состояла лишь в том, чтобы папа тебя посадил. На маму в этом случае рассчитывать не приходилось.

Я и не думала, что свихнусь с этим трамвайным ископаемым. И тем не менее довелось... Блестя краской, как новехонкий, он стоял среди других пенсионеров российского пассажирского транспорта в загоне московского трамвайно-ремонтного завода, который сейчас приютит у себя Музей Мосавтотранса.

Тут есть на кого посмотреть... Вот воспетый Окуджавой синий троллейбус. Его официальное имя МТБ52-Д. Он был первым послевоенным троллейбусом. Служил людям с 1946 по 1961 год. А синий, потому что все троллейбусы красили в этот цвет, а автобусы - в красный. В 1953-м с регламентацией по цвету передвижного состава было покончено.

А вот самый комфортный троллейбус 60-х МТБС - СВАРЗ. Он отличается большой площадью, хорошим освещением и низковатыми, по сегодняшним меркам, сиденьями. Но ведь и люди тогда были ниже ростом.

О многом может рассказать общественный транспорт - как страна жила, во что верила, о чем мечтала... Например, о том, как построить на месте Дома советов новое здание. Идея, слава богу, провалилась, а вот фасад несостоявшейся новостройки успели отобразить в марке автобуса ЗИС-150, который в народе сразу прозвали селедкой. Потому что здание мечты очень напоминало любимую в народе закуску. Зато сам автобус исправно служил людям в 50-е годы.

Впрочем, в музее собраны не только отличники общественного транспорта. Трамвай ТМП, модернизированный в 1998-м чешским предприятием «ТАТРА», не перевозит ни одного пассажира. Хотя тут тебе и электронное управление, и кабина водителя с таким же широким обзором, как на «чертовом колесе». Но после испытания трамвай сразу передали музею. Оказалось, стоимость его ремонта превышает затраты на производство. Здесь его так и зовут - Память ошибке. Но в целом к трамваю отношение почтительное. «Трамвай это ведь не только старейший пассажирский транспорт, - говорит заместитель директора музея Михаил Егоров. - Это и весьма мужественный транспорт».

Есть у трамвая и военные заслуги. В Великую Отечественную подавляющее большинство машин было передано фронту, и трамвай стал главным перевозчиком пассажиров по всей стране, точнее, в тех городах, где имелись необходимые ему пути. Несколько ранее революционные разгоряченные массы использовали его не по назначению - для возведения баррикад. В то время он назывался конкой на электрическом ходу, потому что вагон по железнодорожным путям тащили лошади. Такой вид трамвая появился в 1907 году. Скорость была невелика, шесть - восемь километров в час. Однако и путь - всего-то пять километров. Зато по наиболее оживленной части Москвы.

Трамвай сразу стал весьма востребованным транспортом. К 1919-му количество конок в нашем городе возросло до 2300. Ходил трамвай каждые две минуты, вмещал по 10-12 человек. Стоять в нем запрещалось. Зато сиденья были из бархата, а стены обиты шелком. На полу лежал ковер. Попадали в такой трамвайный рай только с передней площадки, на которой командовал строгий кондуктор. Пьяным, грязным, да и вообще лицам, не внушающим контролю доверия, вход в трамвай был заказан. Позже зарвавшейся аристократии все эти заморочки отойдутся по полной программе. Одно из первых постановлений военного коммунизма касалось именно

НЕ ТОЛЬКО СРЕДСТВА ПЕРЕДВИЖЕНИЯ...



ФОТО АНДРЕЯ НИКЕРИЧЕВА

трамвая: теперь этим видом транспорта запрещалось пользоваться представителям буржуазии. Но на самом деле пользовались буквально все, «и стар, и млад, и буржуа, и пролетариат», поскольку больше ездить было просто не на чем. Национализированные сплошь машины едва удовлетворяли растущие потребности властей. Добавьте к этому, что к 1919 году количество трамваев сократилось до 45. И населения ничего не оставалось, как брать их штурмом.

Со временем трамваи совершенствовались. Модернизовались. Наконец, в 1935 году был создан трамвай «Коломенский моторостроительный - КМ14», который стал своим и для моих родителей, и для меня, и для многих поколений наших граждан. Просуществовал он аж до 1974 года. Это был последний представитель поколения «деревянных». Обеспеченность рубля к этому прозвищу не имеет ни малейшего отношения. Просто весь существовавший тогда транспорт, включая такси и даже грузовые машины, имел деревянный каркас.

И представленный в музее трамвай КМ, и троллейбус МТБ, выпущенный в 1946 году, и троллейбус ТБС-ВСХВ, разработанный специально для главной выставки наших достижений, чтобы возить там посетителей, и многие другие собранные в музее представители общественно-транспортного - уникальны. В России электрическую конку вообще можно увидеть лишь в этом музее. Здесь собрана практически вся техника послевоенных лет. А вот довоенных автобусов и троллейбусов тут нет, как, скорее всего, и во всей стране. Последний такой троллейбус сожгли в Питере во время съемок фильма «Письма мертвого человека». Режиссер считал, что без этого обойтись нельзя...

Что теряет наша память из-за того, что пассажирский транспорт остается без истории, долгое время вообще никого не интересовало. Существовали планы обновления подвижного состава. Замену всего устаревшего и изношенного осуществляли самым нехитрым способом - резали на металлолом. Когда в 1980-м в недрах Мосавтотранса появилась группа энтузиастов, задумавших создать музей пассажирского транспорта, собирать его оказалось просто не из чего. Стали искать: а вдруг валяются где-то фрагменты того, что когда-то ездил по улицам наших городов. Нашли останки - искореженные, изуродованные - на садово-дачных участках, свалках, стройках...

Сохранилось в основном то, что, по существу, украл или что работники автобаз и депо брали на сувениры как память о железном друге, когда его списывали, или на дачу: авось на что сгодится... Были случаи, когда в туалете найдут эмблему, скажем, автобуса, в сарае плафон от него, а где-нибудь на свалке - остов. Музейщики превращали останки в транспорт, восстанавливая его по воспоминаниям водителей, по документам, роясь в архивах...

Имена всех энтузиастов, которые внесли свой вклад в создание музея, невозможно перечислить, - говорит Михаил Егоров. - Их было

очень много. Но без Мосавтотранса ничего не получалось. Реставрация требует немалых средств, и Мосавтотранс их выделяет.

Сейчас большинство экспонатов не только имеют первоначальный вид - они доведены до рабочего состояния. За этим человеческие судьбы и годы колоссального труда. Поэтому, когда один режиссер предложил приобрести у музея самосвал ГАЗ-205, чтобы потом сбросить его по сценарию в обрыв, здесь это восприняли как оскорбление. Хотя здешняя техника снимается в кино весьма успешно. Есть даже настоящие звезды. Например, трамвай КМ снялся в 30 картинах, включая знаменитые «Покровские ворота», «Холодное лето 53-го»... Именно в этом трамвае Жеглов взял Кирпича в фильме «Место встречи изменить нельзя».

- А где у машины душа? - спрашиваю я. - В моторе?

- Это вопрос из области мистики, а не техники, - говорит Михаил Егоров.

Но я-то уже знаю, что для этих людей машины - не только железо. Другое дело, если суеверный народ верит, что, например, смерть Ленина неким образом связана с паровозом У-127, который привез его в Горки. Ведь чуть ли не десяток человек, так или иначе соприкоснувшись с этим паровозом, умерли насильственной смертью. И проклятие паровоза, дескать, действует и поныне: бизнесмен, который превратил депо, в котором этот паровоз стоял, в автосалон, был убит...

Здесь, в музее, скорее верят в то, что машина способна вырывать людей из рутины. Они ведь наблюдали не раз, как дети и старики, бизнесмены и интеллигенты, все, кто видит эти машины, словно попадают в иное измерение - становятся веселыми, любознательными. В общем, живыми.

Сейчас таких умильных картинок, увы, не увидишь. Раньше все экспонаты размещались на территории трамвайного депо «Бауманское». Туда мог попасть любой желающий. Причем совершенно бесплатно. Можно было заказать экскурсии. От иностранцев вообще отбоя не было, потому что на Западе ретротехника невероятно популярна. Однако музей стал мешать депо. Вот и разместили его на заводе, куда попасть можно лишь по пропускам. Какие уж тут посетители?

А вот охотники за цветными металлами нашли способы пробираться к машинам. Несколько экспонатов очень пострадало. Пропали и некоторые детали. Эти потери, считают в музее, невозможны. Забор вору не помеха. Да и не в одном заборе дело.

Не должна такая редкая техника находиться на открытом месте. Деревянным вагоном не выдержит наступающей зимы. Они и от дождей серьезно страдают. Железным товарищам тоже немного легче. Техника ржавеет. А решения проблемы нет. Все понимают, что такому музею необходимо специальное помещение. Но дальше понимания дело не идет. Пока же музейщики устроили домик для собачки. Может, хоть она сможет защитить наше прошлое?

Наталья КУЗИНА

ИМЕНА И ДАТЫ

КАК БИЛИ РЕКОРДЫ

24 сентября 1938 г. начался беспосадочный перелет советских летчиц Валентины Гризодубовой (командир экипажа), Полины Осипенко (второй пилот) и Марины Расковой (штурман) по маршруту Москва - Дальний Восток. На следующий день самолет «Родина» (туполевская машина АНТ-37-БИС) совершил вынужденную посадку - с убранными шасси - на болото близ поселка Керби у Охотского моря. За 26 часов 28 минут было покрыто расстояние 5908 км, и таким образом женский мировой рекорд дальности беспосадочного полета был побит сразу на 1500 км. За свое достижение летчицы были удостоены звания Героя Советского Союза.

ЦАРЯМ БОЛЕТЬ ПОЛЕЗНО

25 сентября 1763 г. в районе нынешней станции метро «Тулльская» в деревянных корпусах открылась Павловская больница (современный адрес - Павловская ул., 25), старейшая и долгое время единственная в Москве лечебница для гражданского населения. Свое имя больница получила в честь сына императрицы Екатерины II будущего императора Павла I. После тяжелой болезни он дал обет учредить лечебное заведение в знак «великодушного сожаления о бедных и при скудности своей разными болезнями страждущих людей». Со временем, после ряда пожаров и капитальных перестроек, больница превратилась в одну из крупнейших в Москве и стала именоваться Четвертой городской клинической больницей. В настоящее время это многопрофильное медицинское учреждение является клинической базой Российского медицинского университета.

ЕЩЕ ЖИВА «ТУРГЕНЕВКА»...

25 сентября 1883 г. купчиха Варвара Морозова, вдова одного из сыновей Саввы Морозова и наследница огромного состояния, обратилась к московскому городскому голове с заявлением о своем желании пожертвовать 10 тысяч рублей на учреждение читальни имени скончавшегося полумесяцем ранее великого русского писателя И.С. Тургенева. Общедоступная бесплатная городская библиотека-читальня открылась в начале 1885 г. в специально для нее построенном здании в конце Сретенского бульвара у Мясницких ворот. «Тургеневка» завоевала неформальный статус одного из центров интеллектуальной жизни Москвы. Однако в 1972 г. в связи с реконструкцией прилегающей территории (по библиотеке получившей название Тургеневской площади), несмотря на многочисленные протесты москвичей, ее библиотечное здание по личному указанию тогдашнего первого секретаря МК КПСС В.В. Гришина было уничтожено. С тех пор «Тургеневка» находится в нелегкой ситуации, пытается сохранить традиции и выжить во временно предоставляемых ей помещениях.

ГОРОД СОЛНЦА ПО-РУССКИ

26 сентября 1938 г., было официально утверждено название подмосковного дачного поселка Солнцево, выросшего поблизости от известной с XVII в. деревни с не вполне благозвучным названием Суково.

НЕ ТОРОПИСЬ НАЖИМАТЬ КНОПКУ

26 сентября 1983 г. ночью табло подмосковного Центрального командного пункта (ЦКП) системы предупреждения о ракетном нападении ПВО СССР оповестило дежурную смену о старте с атлантического побережья США пяти межконтинентальных баллистических ракет. Это означало ядерное нападение, и СССР должен было немедленно нанести «ответно-встречный удар». Однако начальник дежурной смены ЦКП подполковник Станислав Петров квалифицировал тревогу как ложную и таким образом остановил принятие руководством решения о нанесении ракетного удара по США.

ЛИЦА - ПО НОРМЕ

29 сентября 1908 г. было высочайше утверждено положение Совета министров о 3-процентной норме для лиц иудейского исповедания в учебных заведениях Петербурга и Москвы.

ВСПОМНИЛИ О ШЕДЕВРЕ

29 сентября 1948 г. было принято правительственное решение о восстановлении живописного полотна панорамы «Бородинская битва». Ее создал Франц Рубо в 1911 г., и с 1918 г. оно хранилось в виде намотанного на вал рулона. Группа реставраторов обветшавшего шедевра, которую возглавил выдающийся живописец Павел Корин, завершила эту кропотливую работу к июлю 1962 г.

СССР - ОДИН!

30 сентября 1933 г. с Центрального аэродрома Москвы стартовал стратостат «СССР-1», в гондole которого находились Георгий Прокофьев, Константин Годунов (конструктор стратостата) и Эрнст Бирнбаум. Аппарат поднялся на 19 км, установив мировой рекорд высоты.

Борис ЯВЕЛОВ