

ВНУТРЕННИЙ ВРАГ

ТРАДИЦИИ ЧАСТНОГО ИЗВОЗА В СТОЛИЦЕ ИЗМЕНИТЬ НЕПРОСТО

Сегодня на московском рынке пассажирских перевозок практически безраздельно господствуют частники. За поездку, например, от Домодедова до центра столицы они дерут не менее 2 тысяч рублей. Случается, согласятся подвезти и за 300. Но по пути выяснится, что имелась в виду стоимость... одного километра.

К о всему прочему, никто не гарантирует, что пассажир доберется до места в добром здравии. Пользоваться услугами таксистов-частников порой просто опасно. В столичных судах - десятки дел по фактам нападений, грабежей.

Решить проблему частного извоза вознамерилось правительство Москвы. Опубликовано постановление, утверждающее правила таксомоторных перевозок. Правила предусматривают, что все в извозе - оборудование, страховка пассажиров и машин, обслуживание - должно быть красиво, бухгалтерия извоза - прозрачна. За любое нарушение серьезный штраф.

Но ждать немедленных чудес не стоит. Ибо сколько существует этот самый московский извоз, столько существуют и его проблемы.

В 1843 году пролетки и кареты были узаконены как вид общественного транспорта. В ту пору в Москве было около 3 тысяч «таксистов»-извозчиков. В 1900-м - более 50 тысяч. Число извозчиков увеличивалось по мере того, как росла и строилась столица.

«Их было множество, - вспоминали Ильф и Петров, - лихачи на дутиках, просто лихачи, ваньки приличные и ваньки совершенно невозможные, дневные извозчики и извозчики ночные... Ваньками презрительно именовались простые одноконные извозчики. Работали они «от хозяйина», которому принадлежали лошади и пролетка. Для веселящихся компаний предназначались тройки с бубенцами. Крытые двухколесные кабриолеты с задним сиденьем для кучера именовались «рыболовами». Извозчиками высшей категории считались лихачи, разъезжавшие на щегольских экипажах с колесами на дутых шинах, запряженных великолепными рысаками, с электрическими фонариками на оглоблях.

Для получения номера на право езды по городу все извозчики обязаны были пройти осмотр. За этим следила городская управа. Они должны были иметь «столичный» вид - одеваться по форме в синий кафтан, низенький цилиндр с пряжкой спереди. Чаще всего свободные извозчики стояли у вокзалов, гостицы и на оживленных перекрестках. Торговались, спорили, как и сейчас, стараясь содрать с пассажира побольше. Как по сговору, держали твердую цену, которая зависела от облика пассажира, количества вещей. А также от того, с дамой сидок или нет.

Публика часто по собственной воле принимала навязанные правила игры. Там, где ванька возил за четвертак-двугривенный, лихач обычно брал «синенькую» - 5 рублей. Лихачей снимали люди, привыкшие сорить деньгами. Или те, кто хотел пустить



пыль в глаза. Ну а самыми выгодными пассажирами считались, как и у нынешних московских таксистов, люди нетрезвые.

Ц ену столичные «водилы» себе всегда знали. Психологически это понятно. Большею частью московские извозчики общались с представителями развитых слоев общества. Много видели, много слышали, оттого и себя считали людьми вполне образованными. Увы, чаще всего эта образованность проявлялась в плутовстве и уличном остроумии.

На обывателя-пассажира, как правило, смотрели свысока. Если подойти к такому ваньке, допустим, у Варшавского (нынешнего Белорусского) вокзала и попросить нерешительным голосом: «Извозчик, на Варварку», - он только бровью поводит, цедя сквозь зубы: «Не по пути!» Иногда добавляя в виде любезности: «В разных местах живем, видно». А наглодая, например, как публика штурмует сначала переполненную конку, потом сменивший ее трамвай, кричал: «Эй, господин! Куда вам с таким пюзом да в вагон!», «Барышня! Смотри, на фонаре никого нет - цепляйся, пока свободно!»

Г ородские власти не раз пытались хоть как-то противодействовать произволу и хамству, творимому на дорогах. Решить проблему частного извоза, по их разумению, должна была помочь его

организация. С августа 1864 г. в Москве стало функционировать Товарищество общественных экипажей - эдакий прообраз ГУП «Мосгортранс». По поводу начала его деятельности был совершен молебен. Фиакры, кареты и коляски, принадлежавшие товариществу, являли собой весьма внушительную картину. Экипажи были отделаны щегольски, возницы одеты в форму - синие ливреи с красными выпусками и золочеными пуговицами с шифром товарищества. Увы, не прошло и трех лет, как от товарищества не осталось и следа. Просто-напросто не выдержало конкуренции с теми же ваньками и «рыболовами», принадлежавшими частным капиталистам.

Решение проблемы извоза между тем продолжалось. В 1915 г. извозничеству промыслу было посвящено даже несколько заседаний Государственной думы, на которых решался вопрос о ликвидации института лихачей. Их деятельность думцы признали безнравственной.

Определенной таксы за проезд не было. Власти решили установить таксометры. Вспомним Товарищество общественных экипажей: по его правилам извозчик был обязан давать билеты с номером экипажа каждому ездоку - на случай жалобы на кучера или обращения по поводу забытой вещи. Эти билеты висели у него на специальной цепочке и стоили

30, 40 и 50 копеек. Но правило частенько нарушалось, и деньги за поездку шли в карман извозчика. Так же, как, скажем, в современных маршрутках. Второй раз попытались ввести таксометры перед Первой мировой войной. Они крепились у сиденья и украшались красными флажками. Однако и это нововведение не прижилось. Что характерно: возрплатили как содержатели извоза, так и пассажиры. Таксометры были отменены, и обираловка возобновилась с новой силой.

Впрочем, была и еще одна - на сей раз последняя - попытка справиться с городскими извозчиками. В феврале 1916 -го вступило в силу утвержденное Московской городской думой обязательное постановление о таксе для легковых извозчиков. Во все дни - кроме Нового года - на одноконных экипажах вводилась следующая такса: 10 минут - 30 копеек, 15 минут - 40 копеек, 30 минут - 70 копеек, 40 минут - 90 копеек и 1 час - 1 рубль 25 копеек. В праздник расценки повышались на 50 процентов.

Утверждая таксу, многие гласные МГД сомневались в ее пользе, предвидя недоразумения между седоком и извозчиком по поводу времени поездок. Каждый-де будет настаивать на своем. Чтобы как-то сгладить возможные конфликты, извозчику предписывалось ехать со скоростью не менее 10 верст в час, а городской управе - озаботиться исправностью уличных часов. Этим же постановлением определялись места стоянок - у вокзалов, театров и «в иных людных местах». Извозчик не мог возить более двух взрослых и одного малолетнего пассажира.

Конечно, эти правила постоянно нарушались. В декабре 1915-го тогдашний аналог нынешнего «Коммерсанта», одна из самых массовых газет - «Новое время» даже написала: «Извозчик - это такой внутренний враг, борьба с которым бессмысленна. Когда-то - еще недавно - он был раб и червь. Теперь он - царь и бог. Редко в столицах Европы вы встретите монументы, фигуры которых выражали бы столь недосаждаемое и неприступное величие, как у наших ванек».

«В еликая империя» московских извозчиков рухнула под давлением времени и обстоятельств. К началу 1930-х годов извозчик в столице почти не осталось... Но появилось такси. И нравы индивидуального извоза возродились. Как возродилась и сама его проблема и попытки ее решить силами городских властей.

А частный извоз не только выживает - процветает. Вокзалы, казино, рестораны, торговые центры - все точки поделены. Чужих в бизнес не пускают.

Официально таксопарк Москвы насчитывает около 3 тысяч машин. Частников в 20-25 раз больше. Большинство приезжие. Их старые машины со сломанными сиденьями и грязными салонами - это по большому счету отношение к самому бизнесу. Со всеми вытекающими отсюда последствиями для клиента.

Геннадий ВОСКРЕСЕНСКИЙ

ГДЕ СПРЯТАЛ СТУЛЬЯ ЦДКЖ?

Все слышаны о приключениях Остапа Бендера в поисках дюжины стульев. Кое-кто из москвичей на полном серьезе пытался высмотреть в Клубе железнодорожников на Комсомольской площади (ныне - площади Трех вокзалов) заветную реликвию: ведь у Ильфа и Петрова ясно сказано, на какие сокровища построен ЦДКЖ.

Каюсь, и я, посещая Центральный дом культуры железнодорожников, искала на стенах надписи «Здесь были Ося и Киса». Но попытки не увенчались успехом. Зато тайну постройки уникального клуба узнала из архивных материалов тех лет.

Одним из инициаторов строительства зданий общественного назначения для железнодорожников стал в двадцатых годах прошлого века Дорпрофсоюз Московско-Казанской железной дороги. Получив некоторые средства из специального фонда Народного комиссариата путей сообщения (нынешнего МПС) и прибавив к ним кое-что от себя, железная дорога собрала значительную сумму - 450 тысяч рублей.

И летом 1925-го Управление дороги приступило к постройке клуба.

Проект здания ЦДКЖ сделал академик архитектуры А. Щусев (рядом, на Каланчевке, и тоже по проекту Щусева был возведен Казанский вокзал). Сооружали клуб хозяйственным способом, даже без помощи строительных контор. Работы были закончены за один строительный сезон - лето и осень.

Место для клуба было выбрано удачно: в близлежащем Сокольническом районе в ту пору вовсе не было крупных культурных учреждений. Так что в ЦДКЖ должна была широко развернуться культурно-просветительская работа. Зрительный зал на 1200 мест (больше, чем в Художественном театре) имел партер и один ярус балкона. Сцена представляла собой треугольник с вращающимся полом, в котором в шахматном порядке могли подниматься и опускаться квадратные люки. Проектировалась сцена в расчете на работу самой современной техники.

Особые требования предъявлялись к пожарной безопасности. На случай беды был предусмотрен железобетонный занавес, который немедленно опускался и не давал огню проникнуть со сцены в зал.

Клуб планировалось открыть к 1 мая 1926 года. Но отделка помещений задержалась, и он начал работать лишь три месяца спустя. Здание Центрального дома культуры железнодорожников сразу отнесли к разряду самых красивых в столице.

Татьяна БИРЮКОВА

Москвичам давно известен адрес Музея Ф.М. Достоевского: улица Достоевского (Божедомка), дом 2.

В стенах флигеля бывшей мариинской больницы для бедных, построенной на собственной земле женой Павла I Марией Федоровной, сотрудники музея расскажут вам много интересного о писателе. В ноябре этого года музей отмечает свое 75-летие. То есть здесь считают, что открытие первого в России музея, посвященного литератору, писателю, принадлежит советскому времени. И об этом, конечно, сообщают посетителям здешние экскурсии.

Но представьте, что вы живете в самом конце XIX века и на досуге читаете периодическое издание того времени. Вам попадает на глаза заметка 1899 года следующего содержания:

«Мы только мечтаем о Пушкинском музее... Музей Достоевского, становящийся общественным достоянием, 17 лет спустя после его кончины является не продуктом общественного сознания, не результатом движения общественной мысли, а создан исключительно глубоко трогательным отношением к памяти мужа вдовы покойного - Анны Григорьевны Достоевской, которая со дня кончины мужа собирала и хранила все, что так или иначе относилось к покойному... Достоевская продолжает постоянно пополнять коллекцию, хранящуюся в музее уже около 8 лет».

Оказывается, Музей Ф.М. Достоевского был открыт в восьмигранной башне Императорского исторического музея, в его библиотеке, на самой верхушке этого замечательного здания на Красной площади.

В ВОСЬМИГРАННОЙ БАШНЕ КРЕМЛЯ

В 1891 году в день 10-летней кончины писателя в башне, где были расположены реликвии Достоевского, даже служили по нему панихиду.

Вначале вещи писателя только хранились в Историческом музее, но в 1899 году сын и дочь Достоевского, став совершеннолетними, по совету матери пожертвовали все свое собрание этому музею. Таким образом было положено основание пантеона русских писателей.

Что входило в коллекцию?

Здесь было много портретов писателя, его бюстов, в том числе работы Бернштама и Лаврецкого, оригинал посмертной маски писателя (исполненной Бернштамом). Также: посмертная маска лица Федора Михайловича на лавровом венке под стеклянным футляром, две витрины с лентами от венков, возложенных на гроб писателя, целое собрание проектов памятника (которые не одобрили близкие), собрание рукописей (все переплетенные и подобранные), несколько шкафов и витрин с его произведениями и собранием всех их переводов (французских, английских, польских, чешских, шведских, новогреческих). На немецкий язык Достоевский был переведен полностью. Под стеклом - «Ведомости Санкт-Петербургской полиции» № 137 за 1849 год. Это библиографическая редкость: в номере напечатан приговор по делу Петрашевского и в том числе «об отставном инженер-поручике Федоре Достоевском, 27 лет, приговоренном к смертной казни через расстреляние». Рядом - «Высочайшая конфирмация» о смягчении приговора «ссылкою на 4 года в каторжные работы на

заводы и отдачей в рядовые», приказы о зачислении Достоевского в линейный батальон, о производстве в унтер-офицеры, о производстве за выслугу в прапорщички и патент на чин прапорщичка 1856 года.

В экспозиции были представлены чернильный прибор, ручка с пером, очки в футляре мастера Милька, значки, которые Федор Михайлович носил как участник Пушкинских празднеств при открытии памятника Пушкину в Москве, портсигар с экземплярами папирос и сигар, которые он курил, разные мелкие личные вещи (в том числе и его матери, которыми писатель очень дорожил). Удивляли простотой книжный шкаф, стол и стул. Вдова писателя заказала для себя копии этой мебели, и ей сделали их настолько удачными, что она не могла даже с уверенностью сказать, что не перепутала и что копии остались в ее обиходе, а подлинники попали в музей.

Для создания атмосферы, окружавшей Достоевского, в коллекции были представлены виды столичных домов, в которых он жил, его дома в Старой Руссе, приспособленного после него под училище, внутренние виды его кабинета, портреты его братьев и доброго друга И.Н. Шидловского.

Когда вам придется быть в ГИМе, обратите внимание на одну из мраморных белых досок в вестибюле. Здесь золотыми буквами перечислены имена основных дарителей шикарного московского музея. Среди них и Анна Григорьевна Достоевская.

Татьяна БИРЮКОВА