

Трудно в Москве найти человека, который не проводил бы ежедневно, как поет Валерий Сюткин, свои «сорок две минуты под землей», то есть в метро. А уж без автобусов, трамвая, троллейбусов жизнь города давно бы замерла. Началась же история общественного транспорта с лошади.

## «ВАНЬКА» - ЭТО ВАМ НЕ ЛИХАЧ

Извозчики появились в Москве в XVI столетии. До той поры город был так мал, что почти во всякое место можно было дойти пешком, на 11-м номере, как шутили в Москве еще в начале XX века. К тому же во всяком зажиточном доме в обязательном порядке держали не только корову, но и лошадь, а то и несколько. Роскошные частные выезды шестерней в Белокаменной даже в середине XIX века не считались за большую редкость – другое дело, что далеко не все московские улицы были пригодны для такого катания.

мовики стояли у вокзалов. Лихачи, как правило, у театров и дорогих ресторанов. Ведь после театра полагалось ехать в ресторан, а после ресторана – в Петровский парк, к цыганам.

Извозный промысел приносил московской казне вполне приличный доход. Каждый извозчик решением Московской городской думы имел собственный нагрудный номерной знак, летом носил определенного покроя зипун, а зимой – поддевку синего цвета и специальную шляпу. Вероятно, последним московским извозчиком оказался герой песни Леонида Осиповича Утесова. В песне, которую певец исполнял много лет, извозчик к своей лошади «ездил от Сокольников до

к конному экипажу приходилось подпрягать еще одну-две пары лошадей. Для этого существовала специальная служба форейторов – мальчиков-подростков. Они лошадей в определенных местах запрягали и отпрягали, возвращаясь с ними назад, на Трубу. Езда по неспешности той, старой, жизни отнюдь не казалась медленной и вполне удовлетворяла горожан. Конка скоро вошла в привычный быт москвичей. Появились даже определенные

В былые времена трамвай считался важной составной частью городских транспортных артерий. Это сейчас любой автомобиль может сколько угодно ездить и даже парковаться по трамвайным линиям. А тогда это запрещалось. Естественно, трамвай не знал пробок.

«Электрические вагоны» в начале XX столетия стали основным видом городского транспорта и долгое время справлялись с пассажиропотоком. К 1913 году

чи, где их красили и ремонтировали. Все пять зданий дореволюционных трамвайных парков – подлинные жемчужины промышленной архитектуры рубежа веков.

Первоначально в качестве трамвая по Москве бегали исключительно «иностранцы». Вагоны изготовлялись в Германии и Австро-Венгрии, но в канун Первой мировой войны их производство наладили в Риге, Мытищах и

# ИЗВОЗ - ДЕЛО

Извозным промыслом в городе занимались по большей части крестьяне близлежащих от Москвы уездов и губерний. Число извозчиков возрастало с ростом городского населения. В 1645 году их было порядка 2 тысяч, в 1775-м – до 5 тысяч, а год спустя после смерти Пушкина – порядка 8 тысяч. Самое большое количество извозчиков насчитывалось в 1895 году – около 19 тысяч. С началом мировой войны число их стало резко уменьшаться и в канун революции составляло около 16 тысяч. Извозчиков с городских улиц стали теснить конки – конные трамваи. Ну а исчезли они в 1929 году под благовидным предлогом того, что лошади съедают слишком много сена. В канун запрета на извозчиков (1928) их имелось в городе порядка 5 тысяч, а спустя 11 лет – всего 57.

Между тем извозчик стал неотъемлемой частью русской культуры. И если голубевская птица-тройка, скорее всего, являлась частным транспортным средством, то герои многочисленных песен и городских романсов явно пользовались транспортом общественным. Достаточно

Парка на метро», между тем как вполне мог прокатиться и на конке, и на трамвае. Именно они являлись предшественниками самого быстрого в столице вида транспорта.

## НА ТРУБЕ В ЭКИПАЖЕ

Во второй половине XIX столетия Москва стремительно росла – преимущественно вширь. Понятно, что росло и население города. Извозчики удовлетворить потребности передвижения граждан уже не могли. Требовался общественный транспорт.

На смену конным линейкам постепенно пришли тоже конные экипажи, имевшие весьма существенное усовершенствование. Конки представляли собой закрытую карету, в которой можно было



# ОБЩЕСТВЕННОЕ

традиции. Так, дамам, прилично воспитанным, не полагалось ездить на открытом верху экипажа – имперiale. Хотя платье в те времена носили до пола и, как правило, юбку женщина носила не одну, считалось, что показать даже щиколотку постороннему мужчине – верх непристойности.

В те времена городской транспорт являлся делом очень доходным. В 1875 году появилось «Первое общество конно-железных дорог в Москве». Десять лет спустя нагрянули иностранцы – бельгийская компания «Главное общество конно-железных дорог». Они благополучно опутали Москву сетью линий, многие из которых и сегодня используются как трамвайные маршруты – по Садовому и Бульварному кольцам, на Воробьевы горы, к Бутырмам, в Дорогомилово.

С начала 1880-х годов конка стала главным городским средством передвижения, хотя богачи и щеголи, разумеется, как прежде, предпочитали собственные экипажи. На рубеже XIX и XX веков по Москве курсировал 241 вагон, а сеть конных линий насчитывала более 90 километров. В год московская конка перевозила более 25 миллионов пассажиров – несколько дней работы нашего современного метро.

Московская городская дума в начале XX столетия наконец решила выкупить свое детище у иностранцев-частников. Постепенно конка перешла в собственность города, а лошадей стали заменять трамваи, которые и по сей день остаются самым экологически чистым видом московского транспорта, а равно и самым романтичным.

## ЕХАЛИ В ТРАМВАЕ...

Пожалуй, из всех видов транспорта только тройка, подобно трамваю, так же часто появлялась на страницах русской литературы. Трамвай описан в стихах и прозе, воспет в песнях, занял весьма заметное место в живописи и художественной фотографии. Не осталось в стороне от трамвайной темы и кино. Фильм «Ехали в трамвае Ильф и Петров» рассказывает о Москве и московской жизни так, как если бы смотреть на нее из окон трамвая. Особенно же повезло «Аннушке», трамваю маршрута «А», который с любовью воспевают уже не одно поколение московских романтиков.

Век столичного трамвая – важная веха развития московского городского хозяйства. В 1899 году первый участок конки (вернее, его часть от Страстной площади до Петровского парка) получил электрическую тягу от специальной электростанции. Постепенно электрические подстанции стали появляться по всему городу, а с ними вместе Москву оплетали крепкой сетью трамвайные линии.

трамваями перевозилось свыше 250 миллионов пассажиров ежегодно. И только после переезда советского правительства из Петрограда в Москву, когда вслед за ним хлынул безудержный поток чиновников молодой республики Советов, трамвай перестал справляться с возросшими нагрузками.

Между тем название «трамвай» само по себе не слишком правильное. Вполне законное звучит даже гордо – Городские железные дороги! Их развитие – это развитие и отечественной инженерной мысли. В конце XIX столетия Московская городская дума вынуждена была рассматривать самые разнообразные способы усовершенствования дорог – вплоть до паровой тяги, частью введенной в жизнь, и даже канатной!

Электричество решило все. Железная дорога на электрической тяге увеличивала доходы от эксплуатации ровно вдвое. Для развития трамвайной сети в городе построили комплекс зданий и сооружений – трамвайные депо, электростанции и подстанции, ну а для удобства пассажиров устроили остановки-павильоны. Конечно, они находились далеко от станций метро, сооруженных в стиле сталинского ампира, но вот удобств пассажирам предоставляли много больше. Как известно, московское метро начисто лишено туалетов. А вот под трамвайными павильонами подземные туалеты московским городским самоуправлением устраивались непременно – и никакой генерал-губернатор второй столицы публично не стеснялся отсутствием в Москве туалетов.

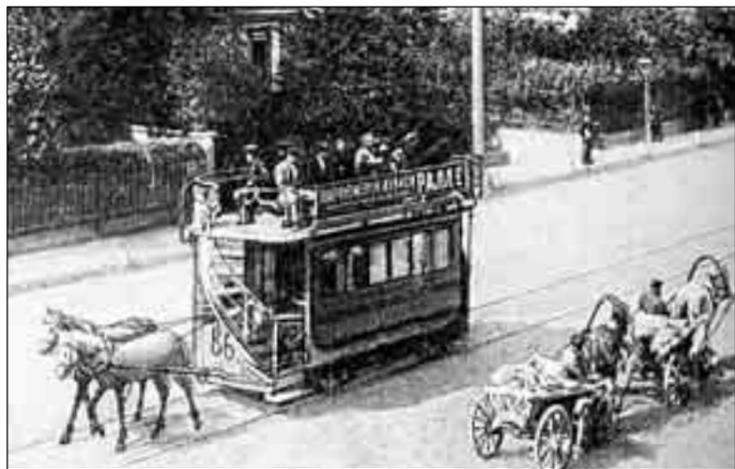
В 1898 году на Нижней Масловке открылся первый трамвайный парк, или иначе – депо, где милые сердцу москвичей трамвайные вагоны проводили но-

на Коломенском заводе. В 1914 году по улицам Москвы ездил порядка 1300 моторных и прицепных вагонов. Вплоть до начала 1970-х годов эти «ветераны и участники» изредка появлялись на городских улицах, но уже не для перевозки пассажиров, а для выполнения технических функций. К 1980-м годам практически все московские трамваи вновь стали иностранного производства. Их делали в Чехословакии. После распада социалистического содружества трамвайный парк города стал вновь пополняться отечественными вагонами.

Общая протяженность современных линий трамвая в Москве сегодня приближается к 2 тысячам километров. Одно время трамвай стал сдавать позиции более «тихому» городскому троллейбусу, но в последнее время началась его постепенная реабилитация. Разрабатываются и внедряются в жизнь бесшумные вагоны и рельсы, лишенные стыков. Главное же – трамвай становится более скоростным и частично берет на себя функции наземного метро, что, разумеется, экономически очень выгодно и менее затратно.

Старый трамвай во всех странах, где развита туристическая индустрия, очень популярный и высокодоходный объект туристического показа. В Москве сохранением старого трамвая долгое время занимались исключительно энтузиасты. Но ведь вагоны – это не спичечные этикетки или марки, дома их держать затруднительно. В последнее время, кажется, сохранение научно-технических памятников становится у нас в городе системным, а не от юбилея к юбилею.

**Алексей БУТОВ,**  
член комиссии «Старая Москва»



вспомнить – «Ямщик, не гони лошадей. Мне некуда больше спешить». Впрочем, справедливости ради надо сказать, что ямщики оказались скорее представителями контор междугородних перевозок, чем транспорта просто городского. Главной же московской структурой по таким перевозкам была контора дилижансов – она располагалась на Мясницкой, в здании Почтамта.

Московские извозчики были народом вполне организованным. И для их работы вовсе не требовалось создавать никаких ГАИ или иных органов... Все представители городского лошадиного транспорта делились на несколько категорий. Ломовые извозчики, или ломовики, перевозили тяжелые грузы. Самыми дешевыми извозчиками считались «ваньки» – приезжие крестьяне, чьи лошади и экипажи не отличались ни красотой, ни удалью. Несколько лучше были «резвые». Самыми дорогими извозчиками почитались «лихачи». У них имелись отличные рессорные экипажи, а зимою – сани с медвежьей полостью. Лихачи нередко держали тройки, которые особенно любили московские кутилы.

Для всякого рода извозчиков выделялись определенные места стоянок. Ло-

укрыться от непогоды. Получили они еще одно дополнение – рельсы. Дороги и мостовые в Москве долгое время оставались в состоянии, мало пригодном для езды. Чистить и свозить снег с проезжей части и тротуаров должны были домовладельцы, а они не горели желанием платить лишнее собственным дворникам. В зимнюю пору не то что ездить, ходить по иным городским улицам представлялось затруднительным, а что уж говорить о переулках.

В 1863 году Московская городская дума на одном из заседаний обсуждала вопрос о создании в Москве конно-железной дороги. Девять лет спустя, в 1872 году, к открытию в Москве Политехнической выставки, первую в Первопрестольной городскую конно-железную дорогу наконец создали.

Первый маршрут конки пролегал от современного Белорусского вокзала к самой Красной площади – московские дороги и тогда начинались от вокзалов. Тянула конку «пара гнедых», две лошади, но позднее появились и четверни.

В центре Москвы и сегодня есть несколько участков улиц, где городской транспорт не ходит. Прежде всего это Таганский холм и Труба, Трубная площадь. Подъем бульвара на Трубе так высок, что

