

Помнится, года полтора назад, в середине 2005 года, столичные СМИ отметили очередной юбилей московского таксомотора - его 80-летие. Материалов по сему поводу было много. Но информация, мягко говоря, не соответствовала действительности. Ибо история московского таксомотора исчисляется не с лета 1925 года, как утверждали СМИ, а ни много ни мало 18 годами раньше.

Если точнее, то с года 1907-го. Тогдашняя зима, весна и лето, казалось, ничего особенного москвичам не предвещали. Как водится, беспорядочно курсировала конка. Очень неплохой транспорт: мягкий на ходу, комфортный. Были и извозчики. У них - десятилетиями отлаженный бизнес, холеные лошади, исправные экипажи на пневматических шинах. Какому транспорту под силу с ними конкурировать?..

И вдруг - как гром с ясного неба! - явилась им эта самая конкуренция! В лице, по тогдашнему определению, «самодвижущихся экипажей».

2 сентября 1907 года в газетах было опубликовано объявление следующего содержания: «Вчера в Москве появился первый извозчик на автомобиле. Такса по соглашению». Жаль, история не сохранила имя этого самого первого московского таксиста. Но спасибо газете «Голос Москвы», которая написала: «Какой-то шофер привезил к своему небольшому «олдсмобилю» плакат «извозчик». Он развезает по улицам, останавливаясь на углах, и, по-видимому, не может пожаловаться на отсутствие седоков». Так именно началась история московского такси.

В том же 1907 году то ли в октябре, то ли в ноябре (в тогдашних СМИ точная дата не указана) на Страстной (ныне Пушкинской) площади появилась и первая стационарная стоянка для первых московских такси. Как же без стоянки: ведь уже к концу года число таксомоторов в столице увеличилось аж на три единицы! А в следующем, 1908 году приросло еще несколькими машинами. Прибавлениями в подвижном парке таксомотора москвичей порадовал и 1910 год.

В первое время московские такси (их тогда именовали «моторами») внешне напоминали привычные кареты. Высокий кузов, в котором можно стоять, почти не сгибаясь. Простеганные кожаные или бархатные сиденья, меховая полость, в мороз закрывавшая ноги пассажиров. Открытое, как у карет, сиденье шофера (писалось «шоффера»), над которым обычно был брезентовый навес. Отделка кузова у самых роскошных автомобилей делалась из полированного красного или палисандрового дерева, покрытого лаком, часто обтянутого кожей.

Впрочем, уже скоро этой роскоши пришел конец. За год-другой на улицах Москвы стали преобладать относительно дешевые открытые автомобили с подъемным кожаным или брезентовым верхом. Основные цвета - черный, темно-синий, иногда красный. Колеса были с деревянными или металлическими, как у велосипеда, спицами, окрашенными в более яркий цвет. Шины - пневматические из светлой резины с гладким протектором, рисунок «елочкой».

В 1912 году у газеты «Голос Москвы» были все основания заметить: «В нашем городе определено возросло число прокатных автомобилей». Информация газеты подкреплена официальными данными: в 1914 году московской городской управой было зарегистрировано уже 300 «прокатных» машин.

Рост числа таксомоторов удивление вряд ли вызовет: приобрести автомобиль в то время было достаточно просто. Стоило лишь обратиться к представителю интересующей фирмы - и сразу после оплаты машина приходила в полной комплектации. Цены были хоть и высокими, но доступными. В ходу были автомобили марок «дион-бутон», «паккар-лаваксер», «даймлер-бенц», «фиат» и другие.

К управлению ими допускались лица не моложе 17 лет. Свидетельство на право управления автомобилем выдавалось в канцелярии московского градоначальника. Для этого нужно было представить две фотографии и медицинскую справку о том, что данное лицо обладает зрением и слухом «не ниже нормально-

го и крепкой нервной системой». А потом надо было выдержать испытание на звание «шоффера». После этого в градоначальстве выдавались регистрационные номера. Они были только цифровые, без буквенного индекса, крепились на задней стенке автомобилей.

«Наивысшая скорость движения не должна превышать 20 верст в час» - так записано в технических правилах 1914 года, утвержденных московским градоначальником. При нарушении правил движения составлялся протокол, водитель подвергался солидному денежному штрафу.

Работали автомобили-«извозчики» с платой за проезд по установленной таксе: днем с трех пассажиров взимается за каждую первую версту 40 копеек, за каждую последующую - 30 копеек. За большее число пассажиров такса пропорцио-

нально увеличивалась. За ночную езду к дневной плате прибавлялось приблизительно 20 процентов. «Автомобили имеют определенное место для стоянки в городе. Стоянки есть также у вокзалов» - так писала газета «Голос Москвы». Она же констатировала «заметный рост числа желающих пользоваться этим передовым видом транспорта», пророчествуя ему «завидную перспективу».

Увы, пророчеству не суждено было сбыться. Революция, разруха, военный коммунизм - какое уж тут развитие таксомотора! Исчезновение такси с московских улиц продолжалось почти 10 лет. Однако жизнь свое взяла. Вторая дата летописи столичного таксомотора открылась 21 июня 1925 года. Ето и отмечали в 2005 году как дату рождения первого московского таксомотора.

Середина 1920-х годов, в стране - разгар НЭПа. Значит, частный бизнес легален. Предпринимателям никто не запрещает свободно извлекать прибыль и на транспорте. Перевозками занимаются либо существующие с незапамятных времен конные извозчики, либо так называемые прокатчики - компании, владеющие гаражами, либо водители, у которых есть один автомобиль. Примеры частных прокатных компаний 1920-х годов - иностранцы Люк и Лоррен, а также россияне Костемиров и Смирнов, которые держали большой частный гараж на Первой Брестской улице.

Одна из московских газет оставила информацию о тех днях: «У Ярославского вокзала выстроились, как на выставке, автомашины самых различных марок - «мерседесы», «фиаты», «тальботы», «астро-даймлеры», принадлежащие автовладельцам. На передней дверке каждой машины - желтый круг, в середине которого надписи «прокат».

Конкуренцию солидным частным перевозчикам, впрочем, должны были составить государственные таксомоторные парки. По сему поводу

отечественные автомобили. Первыми здесь появились ГАЗ-А. ГАЗ-А, первый таксомотор отечественного производства, с открытым кузовом, продаваемым всеми ветрами, с огромным счетчиком, сегодня можно увидеть в 19-м таксопарке, расположенном в Юго-Восточном округе по адресу улица Ташкентская, дом 28.

Между прочим, работа таксиста в Москве 1930-х годов была опасной. Газеты того времени сохранили воспоминания о нескольких случаях нападения на водителей. Уже первый рейс первого советского такси ГАЗ-А закончился трагедией. Как сообщали газеты, ненайденные преступники убили водителя Михаила Николаева. Как ни странно, при этом автомобиль не угнали и выручку не украли.

С 1936 года на смену ГАЗ-А пришли автомобили ГАЗ М-1, или знаменитая «эмка». «Эмка» - основное московское такси 1930-1940-х годов. Были на линиях и предшественники нынешних маршрутных такси - семиместные машины ЗИС-101. Ездил ЗИСы лишь по Садовому кольцу.

К началу 1941 года в Москве открыли уже шесть легковых таксомоторных парков. Удивлял порядок их нумерации: первый, третий, четвертый, десятый, тринадцатый, семнад-

цатый. Кроме того, существовали стоянки безгаражного хранения автомобилей. Одна из них находилась в районе нынешней станции метро «Аэропорт».

Во время войны парки закрывались один за другим. 10-й парк на Красной Пресне был разрушен прямым попаданием бомбы. К весне 1942 года остался только 3-й парк - в Графском переулке. Потом закрыли и его. Такси сначала перевели в автобусный парк на Дружинниковской улице, а зимой 1943 года - в гараж на Авиамоторной.

Но вот что, возможно, самое удивительное: такси и в военные годы не

прекращало работу. На линии работали примерно 30-40 «эмков». Конечно, мало-мальски приличные машины забирали на фронт либо на восток, в тыл. Но многие из машин были восстановлены из металлолома. Работали такси в основном по заявкам учреждений. Например, развозили деньги из банка по сберкассам: эти учреждения продолжали работу в нормальном режиме. По воспоминаниям, инкассаторами служили люди пенсионного возраста, которые в случае нападения не могли оказать сопротивления. Перевозить же приходилось огромные суммы денег.

В послевоенные годы московские такси обрели знакомые всем «шашечки» и зеленые огоньки, свидетельствующие о том, что машина свободна. До 1958 года в качестве такси частично использовался автомобиль ЗИС-110. На величайших по тем временам лимузинах могли ездить простые смертные. Тогда же парк городских такси пополнили и десятки ЗИМов: при Н.С. Хрущеве из министерских и ведомственных гаражей их «разжаловали», отправив в таксопарк. Впрочем, основной машиной московских таксопарков становилась мало-помалу «победа» (ГАЗ-20). После 1960 года началась эра «волг». Но это уже иная, современная история...

Геннадий ВОСКРЕСЕНСКИЙ

НАВИГАЦИЯ: ВЗГЛЯД С КОРМЫ

Первые попытки наладить паромное судоходство в Москве сделаны еще в середине XIX столетия. Мелководье реки Москвы сильно препятствовало судоходству. Тем не менее первый русский военный корабль «Орел» был построен по чертежам и под руководством московских строителей. Первые коноводные суда были

Как развивалось паромное судоходство на Москве-реке

созданы на Волге по чертежам, тоже присланным из Москвы, причем на два десятилетия раньше, чем их предложили волжане Падебар и Сутирин. Исторические документы свидетельствуют, что и на Воронежской судостроительной галереи по чертежам и образцам, присланным из Москвы.

А вот первые паромы начали строить в России на Каме в 1815 году, но инициатором этого дела был московский промышленник Всеволодский, который уже в следующем, 1816 году ходил на своих пароходах по Каме; в низовьях Оки паромы Всеволодского появились в 1820 году.

Этот пример имел последствия, и московский предприниматель Шепелев в 1826 году ходил на пароходе, сделанном им на своем Выксинском заводе. Спустя семь лет на заводе Шепелева создана судовая паровая машина в 28 сил для помещика Сомова, который установил эту машину на построенном им пароходе на Оке.

В 1845 году московский купец Пирогов впервые предложил открыть паромное движение между Москвой и Нижним Новгородом. Он подготовил в рейс пять судов, судьба которых неизвестна.

Московские газеты сообщали в 1850 году, что «...в Москве принимают заказы на всякого рода машины, а именно паровые машины, паровые котлы, паромы, железные суда для буксировки». Кроме того, объявлено, что «продается паровая машина в 25 лошадиных сил высокого давления с расширением, одним паровым котлом и всеми принадлежностями». В газетах за 1851 год - реклама продажи лодок и катеров в лавке Ивана Андреевича, расположенной недалеко от реки Москвы.

Масса архивных документов и материалов свидетельствует о многочисленных изобретениях, направленных к усовершенствованию речных судов в Москве. Так, в 1854 году московский изобретатель Ушаков сконструировал пароход с оригинальной паровой машиной, которая, по мнению экспертов, «была очень экономичной». Через два года купец Лагутин построил «пароход в 12 сил с машиной высокого давления, предназначенный для плавания по Москве-реке».

Наконец, 28 апреля 1858 года в Москве открывается регулярное движение двух пароходов - «Москва» и «Николай». Московская пресса сообщала, что один из пароходов будет «совершать рейс для желающих прогуливаться», и «пароход будет ходить с 3 часов пополудни до 7 часов вечера». Определялось место посадки: «Пассажиры будут приниматься на реке Москве близ Воспитательного дома» (ныне - Артиллерийская академия). Паромы имели первый и второй классы.

29 апреля, на второй день после начала плавания по Москве-реке, контора паромного судоходства объявила о том, что в 10 часов утра из Москвы в Нижний Новгород отправится пароход, на который принимаются пассажиры и груз.

Вообще, тот год можно считать прорывом в водном транспорте Москвы. Например, сообщалось, что «4 мая в воскресенье в 10 часов утра отправится пароход из Москвы в Нижний Новгород, а другой пароход в то же воскресенье 4 мая будет совершать рейсы от Воспитательного дома до Симонина монастыря; пароход, который имел места первого класса, будет ходить с 3 часов пополудни». На следующий день, 5 мая, пароход второго класса в 10 часов утра отправлялся в город Коломну. 14 мая контора паромного судоходства объявила, что «принимается кладь для отправки до Нижнего Новгорода, погрузка около Московско-рецкого моста на пристани конторы паромного судоходства».

Словом, документы доказывают, что паромы стали активно использоваться как транспортные средства в Москве почти сто пятьдесят лет назад.

Дальше - больше. Известно, что 31 мая 1872 года, в день 200-летия Петра I, на Москве-реке пароход вел за собой знаменитый ботик, который сопровождала целая флотилия катеров. В том же году активно работало пригородное паромное сообщение. Так, в среду, 21 июня, было объявлено, что паромы отправляются от Бабьегородской плотины до дачи Студенец.

В день следовало несколько отправок: «1) в 3 часа и в 10 часов вечера, 2) в 4 1/2 часа, в 9 часов и в 12 часов ночи». Это движение паромов было ежедневным.

Вообще судоходство на Москве-реке становилось значительным. Так, например, в 1874 году в Москву прибыло 416 судов с 4.170.000 пудов грузов.

Что же касается пригородного паромного судоходства, то 19 июля 1886 года пароход «Стрела», принадлежавший Ивану Никандрову, впервые совершил рейсы от Болота до Воробьевых гор. На этой же линии ходил и другой пароход - «Бабочка».

XIX век передал эстафету XX столетию: известно, что приход буксирного парохода «Бабушка» с баржами в Москву в 1900 году приветствовали уже гудки многих местных паромов.

Владимир ПОТРЕСОВ

ВЕК НА ТАКСОМОТОРЕ



ФОТО АНДРЕЯ НИКЕРИЧЕВА



ФОТО АНДРЕЯ НИКЕРИЧЕВА