

МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА И КОМУНИКАЦИЙ
РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ
УЧРЕЖДЕНИЕ ОБРАЗОВАНИЯ
«БЕЛОРУССКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ ТРАНСПОРТА»

В. И. СЕНЬКО, А. А. ВАСИЛЬЕВ

ИСТОРИЯ ГОРОДСКОГО ТРАНСПОРТА

Гомель 2015

УДК 656.1 (09)

Сенько В. И. История городского транспорта : [монография] / В. И. Сенько, А. А. Васильев ; М-во трансп. и коммуникаций Респ. Беларусь, Белорус. гос. ун-т трансп. – Гомель : БелГУТ, 2015. – 246 с. – ISBN 978-985-554-467-9

В работе в логической последовательности освещена история создания и становления городского транспорта. Рассмотрены становление и развитие различных подотраслей транспорта прежде всего Москвы и Минска, как важнейших городов, определивших дальнейшую стратегию развития городского транспорта в России и будущей Беларуси. Выполнен анализ различных источников и приведены фотоматериалы.

Для научных работников и специалистов транспорта, аспирантов и студентов старших курсов вузов.

Табл. 1. Ил. 272. Библиогр.: 105 назв.

*Рекомендовано к изданию ученым советом
Учреждения образования
«Белорусский государственный университет транспорта»*

Рецензенты:

д-р техн. наук, профессор *В. Г. Казачек*,
Белорусский национальный технический университет, г. Минск;
д-р техн. наук, профессор *Я. Д. Семенюк*,
Белорусско-Российский университет, г. Могилев

© Оформление. УО "БелГУТ", 2015

ОГЛАВЛЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ	3
1 ИЗВОЗНОЕ ДЕЛО	5
2 КОНКА	51
3 ТРАМВАЙ	99
4 АВТОБУС.....	183
5 ТРОЛЛЕЙБУС	219
СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ	239

ВВЕДЕНИЕ

Ещё немногим более столетия тому назад всего 5 % населения земного шара жило в городах (причём 2 % из них – в больших городах с населением свыше 100 тыс. жителей) и только один город – Лондон насчитывал более 1 млн. жителей. Сегодня каждый второй человек планеты – горожанин (городское население в наиболее развитых промышленных странах – Англии, ФРГ, Нидерландах, США составляет 75–80 %), в больших городах сосредоточена четверть городских жителей, а число городов-миллионеров превышает уже 300. Городское население в последнее время растёт вдвое более высокими темпами, чем население Земли в целом.

Процесс развития современных городов определяется не только количественным их ростом. Города меняются и качественно: в различных районах Земли возникают гигантские метрополии, «сгустки» городов с многочисленным населением. Их территории «расползаются» на многие тысячи квадратных километров, поглощая соседние поселения и образуя гигантские городские агломерации и урбанизированные районы, простирающиеся в отдельных случаях на 1000 км и более.

Города являются сейчас и будут оставаться в будущем глобальными финансовыми, промышленными и коммуникационными центрами, где сосредоточено всё богатство культурного многообразия и где динамично протекает политическая жизнь, центрами, обладающими огромным производственным, творческим и инновационным потенциалом.

Основная причина формирования городов – обеспечение транспортной доступности. Доступность рабочих мест, учебных, оздоровительных и культурных центров, мест массового отдыха и развлечений, обеспечение возможности физического контакта людей друг с другом – вот что «стягивало» в одно место сначала тысячи, затем миллионы людей. Так зародились города. Пространственный облик городов вначале формировал пешеход, затем, в течение столетий,

транспортное средство, вемое лошадь, а в XX веке – железная дорога (в том числе трамвай и метро) и автомобиль (в том числе автобус и троллейбус). Исторически именно транспортные коммуникации и их инфраструктура сформировали пространственный облик современных городов и мегаполисов, их пространственный каркас.

Именно из-за необходимости обеспечения транспортной доступности в современных городах образовалась такая сверхвысокая концентрация жилой и промышленной застройки, людей и связанных с ними потоков вещества и энергии.

Городской пассажирский транспорт является важнейшей составной частью социальной и производственной инфраструктуры города. Его устойчивое функционирование является одним из показателей качества жизни населения.

Оценка роли городского транспорта, определение тенденций его качественного и количественного развития невозможны без знания и понимания его истории.

В монографии рассмотрены становление и развитие подотраслей наземного городского транспорта двух городов – Москвы и Минска (с момента образования до Великой Отечественной войны – периода, практически полностью изменившего ход исторического развития), сегодняшних столиц России и Беларуси, исторически крупных и важных центров, становление которых определило дальнейшую стратегию развития городского транспорта этих стран.

1

ИЗВОЗНОЕ ДЕЛО



Уже после окончания Смутного времени, при царе Михаиле Федоровиче Романове, в **Москве** насчитывалось около 2 тыс. извозчиков. Разросшийся город требовал наведения порядка в этой сфере, и уже царь Алексей Михайлович в 1668 году распорядился вести в Земском приказе запись всех извозчиков, а также требовать с них «поручные записки». Тем, кто в записи не попал, «извозничать» запрещалось. Эта мера оправдывалась тем, что «нелегальные извозчики» были склонны к криминалу. В царском указе прямо говорилось, что «пойманы на разных воровствах многие всяких чинов люди и в расспросе, и с пыток говорили, что они, будучи в Москве, ездя на извозчиках, многих людей грабили и побивали до смерти и иные всякие воровства чинили».

Стремление власти ограничить скорость движения на московских мостовых подкреплялось многочисленными указами, которые постоянно приходилось издавать вновь и вновь, чтобы подданные не забывали об ответственности. Императрица Анна Иоанновна распорядилась нарушителей наказывать кнутом, а в случае повторения нарушений дажесылать на каторгу.

В указе от 1730 г. было велено «извозчикам и прочим всяких чинов людям ездить, имея лошадей взнузданных со всяким опасением и осторожностью, смирно».

В 1732 г. императрица уже пообещала: «А ежели кто впредь в противность сего Ея императорского Величества указа дерзнет так резво и несмирно ездить и люди их необыкновенно перед ними скакать и плетью кого бить и санями и лошадьми давить, таким по состоянию вины чинено будет жестокое наказание или смертная казнь».

В 1737 г. появились караулы, следившие, чтобы «никто скоро не ездил». Тем более что незадолго до выхода этого указа в Москве чуть не задавили санями фельдмаршала Бурхарда Миниха. Отныне по городу не допускалась быстрая езда, императрица пожелала, чтобы «никто вжилых улицах в городе на лошадях скоро не ездил».

После того как Петр I перенес столицу в Санкт-Петербург, правила поведения извозчиков в Российской империи диктовались уже из Северной столицы.

Сенатским указом от 12 июля 1761 г. генерал-полицмейстеру Иоганну Альбрехту Корфу было предписано переписать места проживания извозчиков, присвоить каждому номер и выдать кожаные ярлыки с номерами. Выдавались такие первые «водительские удостоверения» за особую плату.

В 1775 году вышел именной указ Екатерины II, данный Сенату 3 апреля, «О содержании купцами и мещанами экипажей, покрытых краской или лаком, а извозчикам – желтой краской». Он предписывал «с будущего 1776 года, ото дня Святой Пасхи, ...извозщицым же саням или одноколкам быть не иной краски, окромя желтой».

Примерно в 30-х годах XIX века номерной знак видоизменился. Вместо кожаного ярлыка он стал металлическим. Первое время он продолжал крепиться на спине под воротником на шнуре. Так как единых требований по стране не существовало, каждая губерния или столичный город сам решал, каким будет внешний вид «номерного знака», что именно на нем написано, а также где он закреплен. Но, как правило, на знаке всегда указывали место выдачи, порядковый номер и год действия знака, а также тип извозчика – ломовой или легковой. Знаки менялись ежегодно, ведь и пошлина собиралась каждый год. В некоторых местностях могли выдаваться знаки на полугодие, а точнее, на летний или зимний период. Постепенно в столице появилось разделение на классы извозчиков с обложением различной пошлиной и выдачей им разнотипных знаков даже в одном году.

Начиная с 40-х годов XIX века, номерной знак у ломовых извозчиков начинают крепить на дуге или повозке, а затем и легковые извозчики получают указания устанавливать номерные знаки на экипаже. Номерной знак формируется именно в 40-х годах XIX века. Он сделан из металла, имеет порядковый номер, год действия, иногда – тип экипажа. Некоторое время эти жестяные знаки существуют параллельно – у легковых они еще на спине возницы, у ломовых уже на экипаже. Но затем и легковые извозчики получают обязанность крепить номера на повозку. Сзади, под облучком, на дуге – вот возможные места крепления номеров. Причем со временем знаков становилось все больше. Большой знак крепился на повозку, а меньшего размера был у извозчика. В некоторых местностях в конце XIX в. выдавалось аж до 4 номеров, два из которых крепились на экипаже, один оставался у извозчика в качестве удостоверения, а один передавался пассажиру по его требованию на время поездки.

В 1838 году в Москве насчитывалось 8 тыс. извозчиков.

В 1839 году французский путешественник маркиз Астольф де Кюстин о жизни московских извозчиков писал: «Жизнь их очень тяжела. С

раннего утра до позднего вечера они стоят под открытым небом у подъезда нанявшего их лица или на местах стоянки, отведенных им полицией...

Лошади весь день в запряжке, кучера на облучке, едят тут же, не покидая ни на минуту своего поста...».

Разросшийся город нуждался во все большем количестве работников общественного транспорта. Население города было вынуждено пользоваться услугами частных предпринимателей, которые в 1847 г. организовали движение линеек – открытых многоместных конных экипажей. Было открыто движение десятиместных летних и зимних экипажей по 4 радиальным линиям и одной диаметральной. От Красной площади стало возможным проехать на экипажах до Смоленского рынка, Покровского (ныне Электrozаводского) моста. Рогожской и Крестовской застав. По диаметральной линии можно было путешествовать в экипажах от Калужских ворот через центр города до Тверской заставы.

К этому времени город имел уже около 337 тыс. жителей, и возникла потребность в организации общественного транспорта. В 1850 г. было создано Общество московских линеек, ставшее уже более квалифицированно решать проблему обслуживания пассажиров.

В линейке помещалось 10–14 человек, имелось 4–5 скамеек. Они были шире обычных извозчицких экипажей, имели крышу от дождя, везли их обычно 3–4 лошади.

Линейный "промысел" получил достаточно широкое по тем временам развитие. К 1870 году имелось уже 22 владельца линеек, и они курсировали по 10 направлениям. Это был большой по тому времени прогресс и, тем не менее, москвичи уже тогда не были довольны своими линейками. В одном из докладов городской думы в 1873 году было написано следующее: "Существующие линейки, кроме неудобств для пассажиров, имеют за собой еще другие не менее серьезные неудобства, а именно: при чрезмерной ширине запряжки и частых остановках на улицах, они крайне затрудняют движение экипажей; при излишней тяжести они портят мостовые и разрушают их так, что в эксплуатируемой ими местности мостовые находятся постоянно в невозможном состоянии. Наконец, скопление у Ильинских ворот на месте стоянки до 200 лошадей и до 70 кучеров даже в сухое время года производит грязь и необыкновенную нечистоту."

Не менее образно написал о линейке В. Гиляровский: "У Ильинских ворот он указал на широкую площадь. На ней стояли десятки линеек с облезлыми крупными лошадьми. Оборванные кучера и хозяева линеек суетились. Кто торговался с нанимателями, кто усаживал пассажиров: в Останкино, за Крестовскую заставу, в Петровский парк, куда линейки совершали правильные рейсы... В линейке сидело десятка два пассажиров спиной друг к другу."

В 1868 г. было создано Общество содержателей общественных экипажей, которые объединяли частных предпринимателей линейного промысла.

В 1885 г. московский генерал-губернатор Владимир Андреевич Долгоруков в постановлении «О движении извозчиков по улицам» велел московским извозчикам «исполнять распоряжения скорости езды и останавливаться по первому требованию полиции». За неподчинение наказывали штрафом в 500 руб., а для тех, кто не мог заплатить, полагался трехмесячный арест.

На следующий год Городская дума издала постановление, запрещавшее ездить по московским улицам тройкой или четверкой в ряд и опять же напоминая, что по городу двигаться нужно умеренной рысью, не стараясь перегнать прочие экипажи. Было также введено ограничение на проезд по многим улицам для ломовых извозчиков, кое-где вводилось одностороннее движение.

Торговый извоз в городских поселениях Российской империи регулировался думами, которым в 1892 г. предоставлено право составлять обязательные постановления о производстве извозного промысла, типе извозчицких экипажей, о городских омнибусах и других общественных экипажах, а также устанавливать таксы за пользование извозчицкими экипажами.

В 1887 году были изданы правила о сборе с извозного промысла: сбор не мог превышать десяти рублей в год с каждой лошади, употребляемой в извоз; высший размер сбора в пределах указанной нормы, а также изъятия от сбора, определялись по каждому городу министром внутренних дел по соглашению с министром финансов.

В 1897 году были изданы «Правила для легковых извозчиков». В них содержались требования к извозчикам – ездить на здоровых и хорошо выезженных лошадях, вечерами зажигать специальные фонари, иметь опрятный внешний вид, не навязывать прохожим свои услуги, не ездить быстро и т.д. Особые обязанности возлагались на извозчиков по соблюдению общественного порядка. Полагалось «по требованию и указанию полицейских чиновников бесплатно отвозить заболевших, изувеченных, пьяных и т.п. лиц, которых необходимо убрать с улиц для помощи или для соблюдения порядка, а также преследовать убегающих преступников и угоняющих экипажи». Также извозчики были обязаны «в случае нарушения нетрезвыми пассажирами тишины криками и другими неблагоприятными поступками отвозить их в полицию». Если же извозчик не желал бесплатно исполнять нелегкие и даже небезопасные полицейские обязанности, его штрафовали и могли лишить места на бирже. Штрафовали и за несоответствующую одежду (форма была также определена правилами), убогий вид лошади, если она захромала, оставление экипажа без присмотра, постановку экипажа во второй ряд, стоянку в непопозволенном месте, езду по линиям трамваев и т.д.

Судя по всему, полицейские тогда не отличались снисходительностью. Недаром писатель Е. П. Иванов, автор известной книги «Меткое московское слово», приводит пример частого высказывания извозчиков: «Что станешь делать, рупь фараон лекспроприировал...» Вот примерный расклад дневного бюджета извозчика в изложении его самого, записанный Ивановым: «На три – шесть гривен в день с конем не управишься. Овес, сено... В трактире калачик съешь и колбаски возьмешь, чай – на одново, половому – пятак, на дворе за коня – пятак, фатера, еще трактир, когда смерзнешь... Куда тут!.. Работник теперь три с половиной хозяину везет. Да кажинный день на городского расход. Вот статуй еще небесный!».

С 1887 г. взималась еще и плата за право заниматься извозом в Москве «с каждой лошади» – до 10 руб. в год.

Законом 1900 г. земским учреждениям, касающиеся производства легкового извозного промысла, и устанавливая таксы за пользование извозчиками экипажами вне городских поселений. С извозного промысла в городах мог быть установлен, по усмотрению городских дум, особый сбор в пользу города.

В «Справочной книге для чинов полиции на 1900 год», подготовленной канцелярией Московского Обер-полицмейстера, в «Инструкции городovým» предписывалось городovому следить за ездой по городу. В частности (§ 72), «Городовой ... должен задержать и отправить в участок ... извозчиков и отходников, которые будут проезжать без установленных номерных жестянок».

В примечании указывались места расположения номерных знаков на подводах:

- у легковых извозчиков – на спинке, сбоку и на задней части козел;
- у ломовых – на левой внутренней стороне дуги;
- у отходчиков – на бочке сзади на днище или на верху бочек на особых стойках.

У извозчиков была своя униформа, которая просуществовала до 30-х годов XX столетия. У них были долгополые кафтаны с двумя сборками сзади. На голове обязателен был головной убор. Каждый московский извозчик имел свой номер, который первоначально помещался у кучера на спине, позже его стали прикреплять на видном месте экипажа.

Городские извозчики разделялись на ванек, лихачей и нечто промежуточное – живейных. Ванькой назывался полунищий крестьянин, приехавший на заработки в город, обычно зимой, по выражению Некрасова, на «ободранной и заморенной кляче» и с соответствующей повозкой и сбруей. У «ванек» были самые дешевые экипажи из мужиков, приехавших в Москву из деревень на своих лошадях. «Ваньки» просили недорого, работали много, готовы были ехать, куда прикажут.

У лихачей, наоборот, была хорошая, резвая лошадь и щегольской эки-

паж. Они ждали своих не бедных клиентов у театров, ресторанов, гостиниц и просили не меньше 3 рублей, тогда как бедный «ванька» брал 30–70 копеек.

Были и среди московских извозчиков «голубчики» – эстеты, повесившие на свои экипажи звонкие колокольчики. От их ухарского выкрика: «Эх, голуби!» и пошло название «голубчики» или «голуби со звоном».

Гужевой транспорт в Москве был одноконным, но встречались в ней «двойки» и «тройки». Московский шик – прокатиться с ветерком в экипаже с открытым верхом. Зимой коляски заменялись на сани, укрывавшие пассажира медвежьей полостью.

Экипажи использовались различных форм: коляски и пролетки нескольких видов, брички, дрожки, линейки и т.д. В Москве даже ввели распорядением генерал-губернатора Д.В. Голицына определенный образец экипажа, так называемый «калибер». Но широкого применения это нововведение не получило, за качество работы столичных извозчиков отвечала городская управа. Было установлено три разряда, с тремя соответствующими цветами экипажа и ночного фонаря. Первый разряд – красного цвета, крытые рессорные экипажи с воздушными шинами. Второй разряд – синий, такие же экипажи, но с колесами попроще. Остальные относились к третьему разряду.

Городской транспорт России прошлых веков был в руках извозчиков. Когда-то заработок их был выгодным и, по сравнению с другими профессиями, довольно значительным. Но мало-помалу трамвай, автомобиль и автобус стали вытеснять извозчиков из города. Так, в Москве в 1645 г. их было около 2 тыс., в 1775 г. – 5 тыс., в 1838 г. – 8 тыс., в 1895 г. – 19 тыс., в 1914 г. – 16 тыс., в 1928 г. – 5 тыс., в 1939 г. – всего 57 человек заявили о своей принадлежности к этой профессии.

Долгое время они уживались с новыми, современными, более скоростными и вместительными видами городского транспорта, но не только механическая тяга, а и другие, не менее сложные обстоятельства, формировали обстановку, определившую закат эры извозчиков.

Ситуацию, сложившуюся к концу 1920-х годов в Москве проясняет книга Сергея Голицына "Записки уцелевшего".

Вот две выдержки из его книги, относящиеся к 1929 году. Первая относится к недолгому его пребыванию на Лубянке и в Бутырской тюрьме, точнее, к моменту его освобождения. «Увидел извозчика, нанял. Дребез-жа колесами по мостовой, поехали через всю Москву, по пути разговорились, извозчик, молодой парень, оказался земляком – тульским. Он мне признался, что боится возвращаться домой – по всем деревням раскулачивают, высылают, сажают. А тут овса для коня никак не достать».

Во втором фрагменте из книги семью Голицына из-за неправильного происхождения – дворянского, из князей – выселяют из Москвы, новое жилье себе они нашли в селе Котово близ станции Хлебниково Савеловской дороги, на ломовых подводах перевозили имущество, упоминаемый ниже Владимир – его старший брат, происходило это в октябре 1929 года. «Возчики, Владимир и я прошли в просторную горницу, сели вокруг стола, заказали какие-то блюда; Владимир от себя добавил водку. Выпили, похлебали щей, разговорились. Возчики оказались тульскими, значит, были земляками, да еще ближе – епифанскими из села Муравлянки, совсем недалеко от наших Бучалок. Возчики обратились к нам с тем же советом, с каким обращался ко мне тот, кто вез меня от Бутырской тюрьмы. Из дома пишут, чтобы не приезжали, загоняют в колхозы, иных родных раскулачили, выслали, малых детей не пожалели. А в Москве чем коней кормить? Последний овес на исходе, а купить негде. Как им быть?».

Как раз за несколько дней до того в газетах появилось грозное постановление об извозчиках. «Лошадей хлебом кормят, а трудящимся не хватает. И потому правительство вынуждено ввести карточную систему на хлеб и на другие продукты. Таково было очередное сваливание вины наших неумелых руководителей на кого-то еще. Конечно, виноваты вредители и кулаки, теперь к ним добавились и ненасытные лошади. Вот и пришлось ввести карточки...».

В течение двух недель исчезли в Москве все извозчики – ломовые, легковые и лихачи. Трамваи с перевозками не справлялись, о такси тогда и слуху не было. Люди стали ходить пешком и близко, и далеко. Бедные лошадки пошли под нож. Во всех магазинах продавали конину, а также колбасу, которую называли «семипалатинской». Тогда появился анекдот: "Почему москвичи ходят не по тротуару, а по мостовой? Потому что они заменили съеденных ими лошадей...".

Немецкий писатель и публицист Фридрих Зибург описывал свои впечатления в газете "Франкфуртер Цейтунг": "Было раннее утро, площадь перед моим окном была еще пуста, только извозчик проехал мимо... Эти кучера являются последними частными предпринимателями в России. Пережитки старого. Их лошади полудохлые, их пролетки обшарпаны. Кучера одеты в жирные отрепья". (Цит. по: журнал "Смена" № 13 за 1932 год).

В декабре 1938 г., как следует из отрывка воспоминаний театрального критика А. В. Февральского, приведенного в книге Михаила Вострышева "Москва сталинская", в городе осталось всего 44 извозчика. Такую цифру назвал ему один из оставшихся извозчиков, на санях которого Февральский добирался от вокзала, приехав в Москву из поездки в Грузию. Задержавшись в поезде при выходе, он обнаружил, что ни одного такси на привокзальной площади уже не было. Как он пишет,

многие встреченные в пути прохожие показывали на сани пальцем и смеялись над ними.

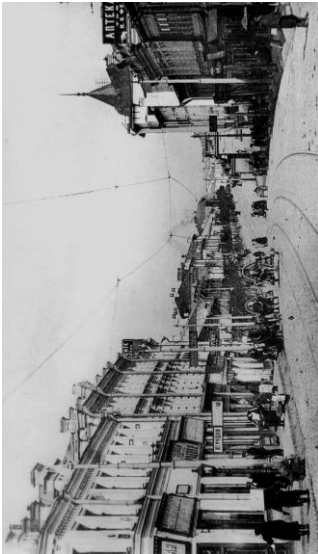
Век извозчиков закончился в Москве уже при советской власти, в конце 30-х годов. Так и получилось, что к 1939 году на всю Москву остались 57 ломовых извозчиков и один-единственный бывший «лихач», которому и посвящена знаменитая песня Леонида Утесова – «Песня старого извозчика». В самом деле, последний лихач Москвы был вынужден добираться к месту, где «квартировала» его кобыла, на метро – от «Сокольников» до «Парка культуры»... Так и закончилась история московских извозчиков.





Заграждения от "парковки" карет и случайного наезда на тротуары

Московский извоз, 1880-е годы



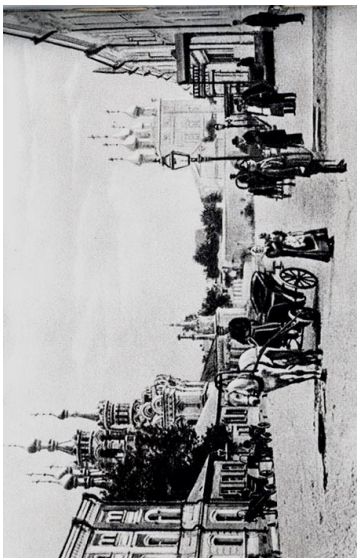
Извозчики на Большой Грузинской улице, 1895–1905 гг.



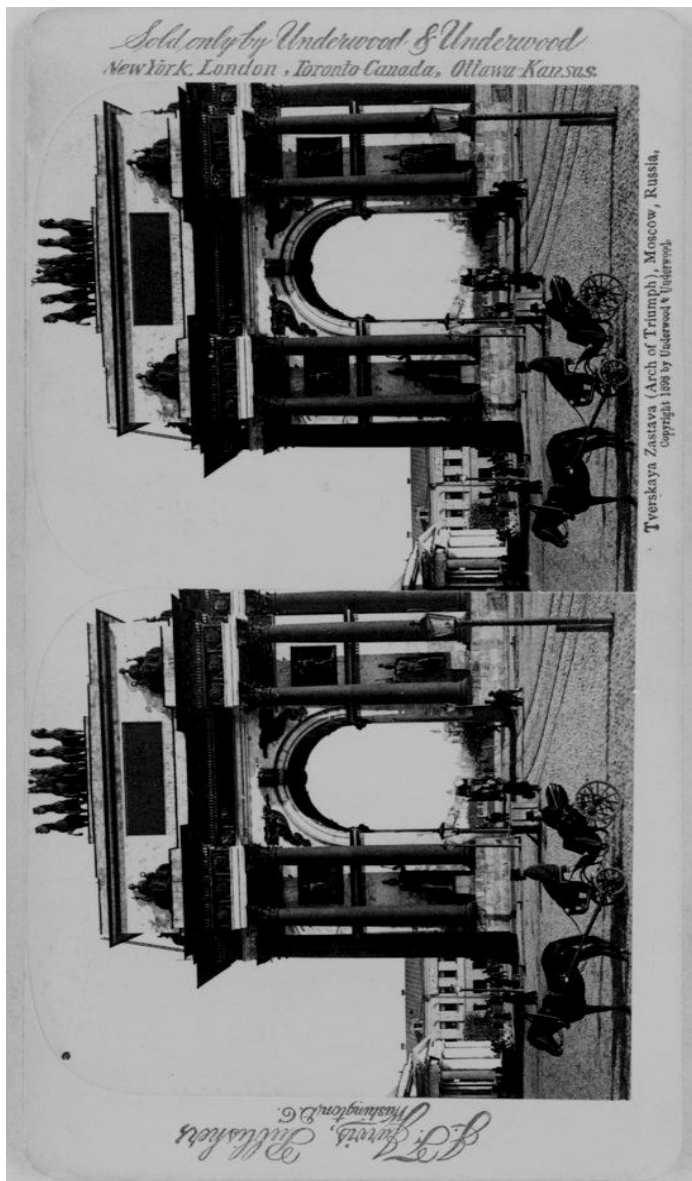
Извозчики на Никольской, 1886 год



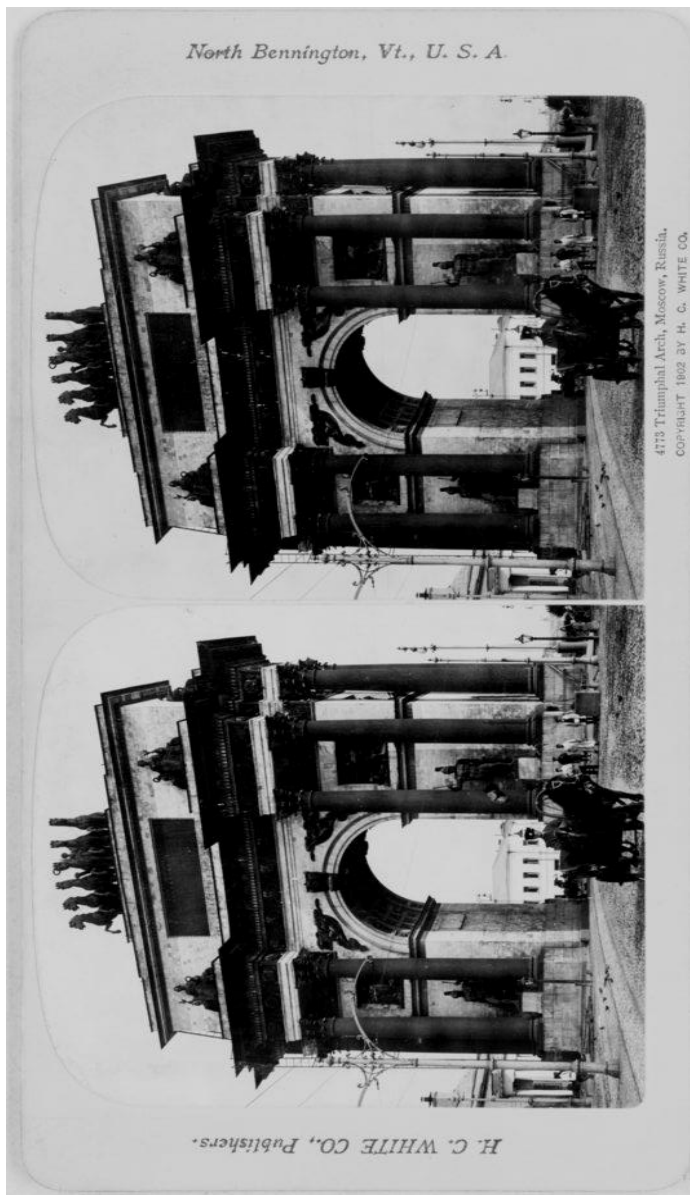
Извозчики на Ильинке, 1984 год



Извозчики на Малой Дмитровке
в 80-е годы XIX века



Извозчик на Тверской Заставе, у Триумфальной арки. 1898 год



Извозчик на Тверской Заставе, у Триумфальной арки. 1902 год



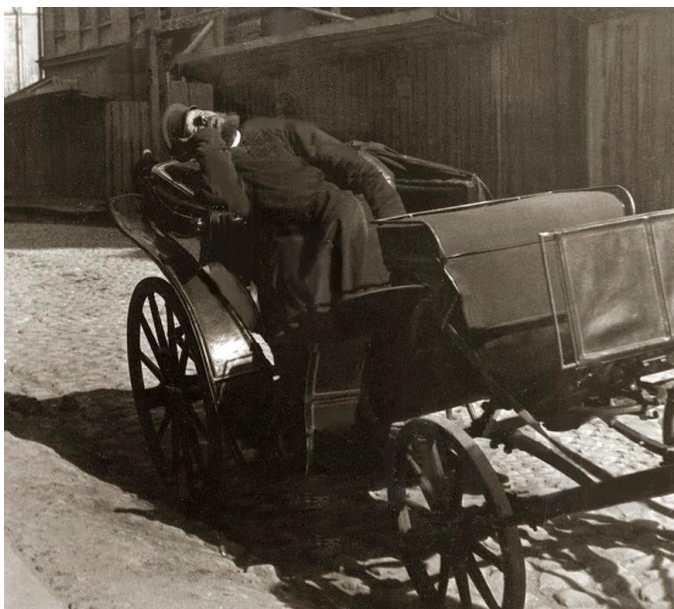
Линейка в Москве. 1890-е годы



«Ванька». 1890-е годы



«Лихач». 1890-е годы

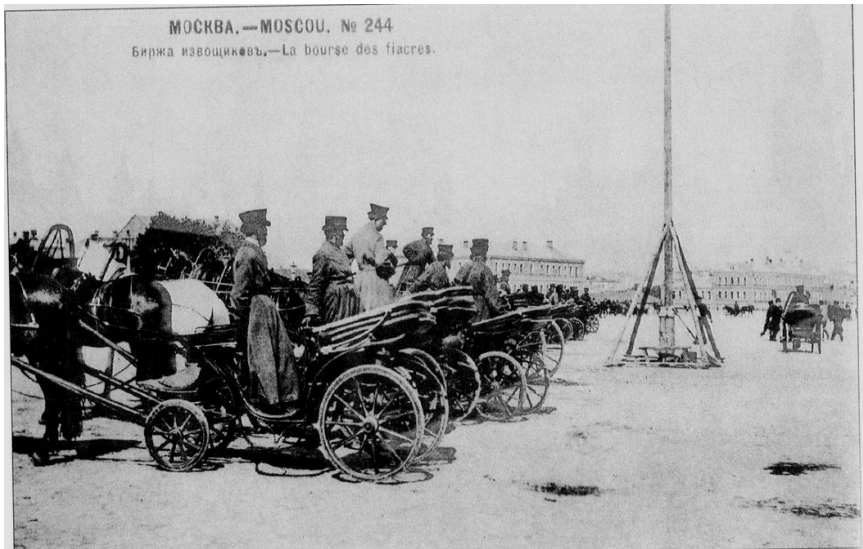


Извозчик на пролётке. 1898 год

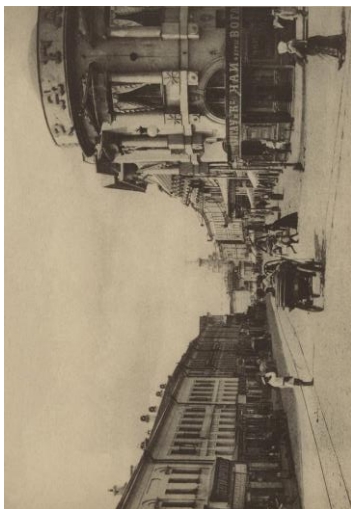
Русские типы - Types russes
Городской экипаж - Un équipage de ville.



Извозчик на Хохловской площади. 1895–1900 гг.



Биржа извозчиков. 1902 год



Извозчик в начале Арбата. 1901 год



Извозчики на Курском вокзале. 1907–1910 гг.



Извозчик в начале Арбата. 1890–1899 гг.



Извозчики на Большой Лубянке. 1902 год



Извозчик у Театра Корша. 1900–1910 гг.



Извозчик на Тверской. 1902–1909 гг.



Извозчики в Камергерском переулке.
1902 год



Извозчики на Моховой. 1902 год



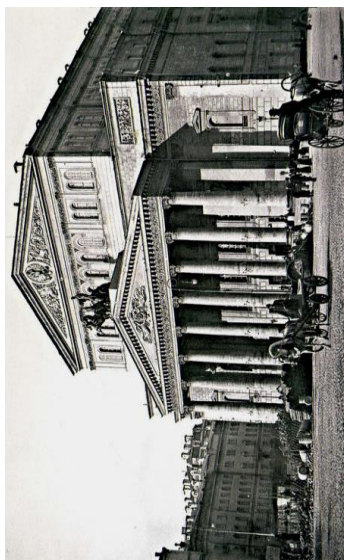
Извозчик на Покровке. 1901–1903 гг.



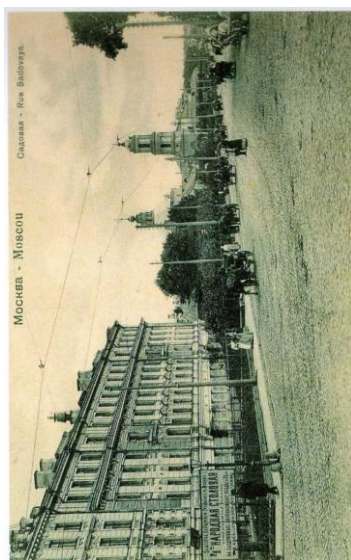
Извозчики на Лубянской площади. 1907–1910 гг.



Извозчики на Покровке. 1900–1908 гг.



Извозчики у Большого театра. 1900–1910 гг.



Извозчики на Садовой улице. 1900–1910 гг.



Извозчики у ресторана "Яр". 1911 год



Извозчики на Красной площади. 1910–1911 гг.



«Лихач» у Красных ворот, 1900–1910 гг.



Извозчик на Тверской улице. 1907–1910 гг.



Пролетка у лазарета Российского общества Красного Креста. 1916 год.



Биржа извозчиков у Брянского вокзала. 1918–1925 гг.



Извозчики на Покровке. 1920–1925 гг.



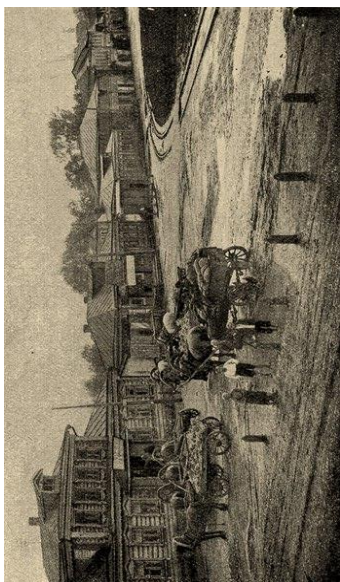
Извозчики на Лубянке. 1920-е годы



Извозчики на Тверской. 1922–1928 гг.



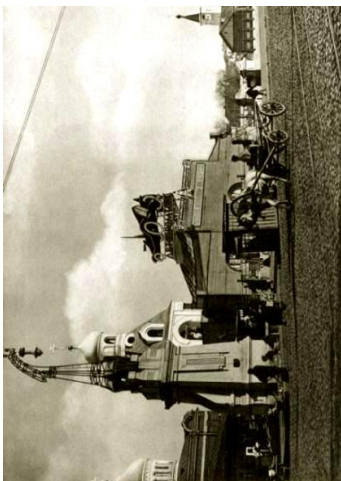
Забастовка извозчиков в Москве. 1923 год



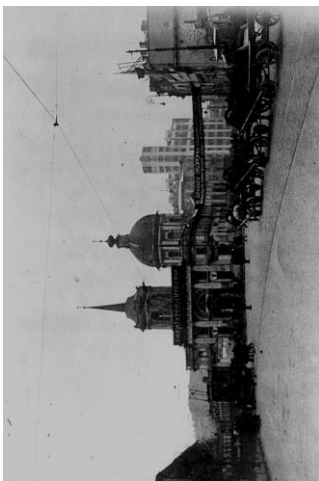
Извозчики у трамвайного круга.
Район Сокола. 1925 год



Одинокий извозчик в Мокринском переулке.
1926 год



«Помовик» на Триумфальной площади.
1920-е годы



Извозчики на Арбатской площади.
1924–1926 гг.



Извозчик у Московского Энергетического техникума.
1926 год



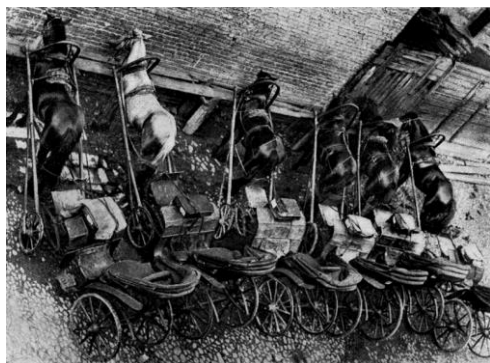
1926 Извозчик в Малом Кисельном переулке.
1926 год



Извозчики на Москворецком мосту. 1928 год



Извозчики на на Мясницкой. 1928 год



Одни из последних пролеток. 1920-е годы



Первый регулировщик в Москве. 1931 год



Извозчики на Московских улочках. 1931 год



Извозчик на стоянке такси у Большого театра, Москва. 1935 год



Извозчик у станции метро "Комсомольская". 1935 год



У Казанского вокзала. 1935 год

В 1885 г. вышло «Городовое положение», по которому лошадь облагалась особым оборотом (налогом) в доход государства. Размер оборота – такса – устанавливался по усмотрению министерства внутренних дел и городской думы. В **Минске** он составлял не менее 6 рублей в год.

В голодные 90-е годы такая сумма больно била по карману бедняков. «Моя кобылка, мой возок – получили мы таксок», – эта невеселая шутка была в ходу у извозчиков. Чтобы не лишиться лошади и, главное, хоть что-то заработать на жизнь, они вынуждены были наниматься к извозпромышленникам – владельцам лошадиных «таксопарков».

В соответствии с обязательным постановлением городской думы 1891 года, в Минске к работе в качестве извозчиков допускались лица не моложе 18 лет, доброго поведения, честные, трезвые и здоровые. Извозчик должен быть одет в чистую форменную одежду с соответствующей времени года шапкой или капюшоном. Вещи, забытые в экипаже, возвращались пассажиру или сдавались в ближайший полицейский участок. Извозчик на стоянке не имел права отказаться от поездки по городу или к вокзалу. Запрещалось требовать плату более чем по таксе.

Желавшие заниматься извозом должны были получить свидетельство полиции о благонадежности и ежегодно платить в пользу города специальный налог.

«Правила об извозном промысле въ г. Минске» были утверждены в 1870 году, они из года в год печатались в "Памятных книжках Минской губернии. В соответствии с ними:

§ 6. Строго воспрещается извозщику быть въ нетрезвомъ виде.

§ 7. Извозчикъ можетъ выезжать въ городъ не иначе, какъ съ совершенно прочнымъ экипажемъ и упряжью.

§ 8. Извозчикъ долженъ быть одетъ въ чистый кучерскій армякъ, иметъ на голове летомъ кучерскую шляпу, а зимою – шапку.

§ 9. Весь экипажъ, а особенно сиденье, долженъ содержаться въ совершенной опрятности.

§ 10. Воспрещается извозщикамъ закусывать и курить во время езды по городу, а во время стоянки, сидя въ экипаже.

§ 13. При ожиданіи сѣдока у подъездовъ частныхъ домовъ и лавокъ, извозчики должны стоять сколько возможно ближе къ тротуару и притомъ такъ, чтобы не быть стесненъ подъездъ другимъ экипажамъ.

§ 14. У подъездовъ церквей, вокзаловъ, театра и клуба извозчики безусловно подчиняются полиціи.

§ 15. Воспрещается извозщикамъ ехать на встречу къ кому бы то ни было и предлагать свои услуги.

§ 18. Никто не имеет права кричать по улицамъ, призывая извозчиковъ. Нарушающій это правило подвергается судебному пресль-дованію.

§ 19. Дозволяется кликнуть извозчика съ противоположной стороны улицы, тогда подъезжаетъ очередной извозчикъ и зовущій обязанъ взять его безъ торгу и заплатить по таксе. Воспрещается останавливать извозчика на улице для торга съ нимъ.

§ 20. Извозчикъ, находящійся на стоянке, не имеетъ права отказываться отъ поездки по городу или къ вокзаламъ. Поездки за городъ для извозчиковъ необязательны и могутъ совершаться по взаимному сог-ласію съ нанимателемъ.

§ 21. Извозчикъ не имеетъ права требовать платы более назначенной по таксе; при остановкахъ пассажира въ пути плата определяется по времени.

§ 22. Строго воспрещается извозчикамъ всякое вымогательство и просьбы о прибавке къ таксе, о пожалованіи на чай и пр.

§ 23. Извозчикъ долженъ быть вежливъ съ своимъ седокомъ и отнюдь не дозволять себе грубости.

§ 24. Съ другой стороны, воспрещается пассажирамъ оскорблять извозчика. При грубости, оскорбленіи и при неуплате извозчику следуемыхъ денегъ по таксе, извозчикъ обращается въ Полицію, которая оказываетъ ему надлежащее содействие.

§ 25. При езде извозчикъ обязанъ держаться правой стороны улицы.

§ 26. При езде съ пассажиромъ извозчикъ долженъ ехать рысью, а порожнякомъ не иначе какъ шагомъ.

§ 27. Строго воспрещается всякая другая езда, равно какъ всякія гиканья, крики и перебранки между собой.

§ 30. Извозчикъ, ссадивъ пассажира, обязанъ осмотреть экипажъ и, если тамъ окажутся забытыя вещи, то долженъ возвратитъ ихъ седоку; а при неотысканіи его, представитъ въ Полицію.

§ 32. Порожній извозчикъ не долженъ останавливаться среди улицы и загораживать проходящимъ дорогу, ожидая, что кто-нибудь изъ проходящихъ возьметъ его.

§ 35. Если случится въ городе пожаръ, то все извозчики, ближайшіе къ оному, должны по требованію полиціи немедленно ехать къ пожару и содействовать спасенію людей и имущества.

§ 36. Все остальные извозчики во время пожара находятся въ безусловномъ подчиненіи Полиціи и по первому ея требованію обязаны являться на пожаръ.

§ 37. Каждый порожній извозчикъ не долженъ проехать мимо упавшаго человека отъ болезни, ушиба мороза и пр., онъ долженъ поднять его и отвезти въ ближайшій Полицейскій участокъ.

§ 38. Вообще извощикъ не имеетъ права отказать Полиціи, при требованіи отъ него содействія, для оказанія помощи во всякомъ несчастномъ случае.

§ 42. Простые легковые извошники обязаны одеваться опрятно и содержать въ опрятности колымажки и сани, для чего должны иметь ихъ окрашенными, и отнюдь не допускать поврежденій неисправленными.

§ 43. Правила исчисленныя въ §§ 13, 14, 25, 26 и 27 обязательны не только для легковыхъ и ломовыхъ извошниковъ, но и для всехъ кучеровъ частныхъ экипажей, а также для всехъ приезжающихъ въ городъ.

§ 48. Каждый извощикъ обязанъ иметь у себя одинъ экземпляръ настоящихъ печатныхъ правилъ и таксы.

§ 51. Извощикъ, не подавшій въ теченіи года повода къ жалобамъ и къ преследованію за нарушеніе этихъ правилъ, получаетъ золотой галунъ на шляпу.

Через несколько десятилетий их текст был существенно дополнен. Вот какие, например, пункты значатся в правилах 1911 г.:

§... Содержатели извоза ответственуютъ за трезвое и честное поведеніе своихъ извошниковъ и за способность и умение ихъ управлять лошадьми.

§... Лишаются права на занятіе извознымъ промысломъ лица, судившіяся по обвиненію въ грабежахъ, кражахъ, за укрывательство и покупку заведомо краденыхъ вещей и лица нетрезваго поведенія, а также трижды въ теченіи одного года признанные судомъ виновными въ нарушеніи обязательныхъ постановленій объ извозномъ промысле.

Соблюдение извозчиками правил строго контролировали городовые.

Выписка изъ инструкціи городовымъ Минской полиціи:

§ 61. Городовые обязаны наблюдать, чтобы извошники не дозволяли себе насмешекъ и шутокъ надъ проходящими и проезжающими по улицамъ.

§ 62. Городовые обязаны наблюдать, чтобы извошники, кучера и подводы следовали по правой стороне дороги въ одинъ рядъ.

§ 65. Городовые обязаны задерживать лошадей, которые бегутъ безъ седоковъ и кучеровъ, а пьяныхъ кучеровъ и извошниковъ вместе съ лошадьми препровождать въ часть.

§ 66 Городовые обязаны наблюдать, чтобы по улицамъ, особенно же въ людныхъ местахъ и на перекресткахъ, не ездили слишкомъ скоро съ опасностью для другихъ проезжающихъ и пешеходовъ. Для сего городовые, во время большого движенія на улице, должны ходить по средине дороги и сдерживать слишкомъ быструю езду, предупреждая кучеровъ крикомъ "тише". Всякаго кучера или извошника, который неосторожной ездой причинитъ кому-либо ушибъ или ущербъ, следуетъ задерживать и отправлять въ часть.

Разрастались рабочие окраины – Ляховка, Переспа, Серебрянка, Кальвария. К 1897 г. Минск насчитывал уже около 91 тыс. жителей, а его территория увеличилась по сравнению с 60-ми годами в 14 раз. Потребность минчан в передвижении все возрастала, но пока пассажирские и грузовые перевозки по-прежнему осуществляли извозчики. Этот вид городского транспорта еще долго не сдавал свои позиции. Так, легкой извоз за 1898-1908 гг. увеличился втрое и насчитывал уже 670 извозчиков, а ломовой – более чем в 7 раз (740 извозчиков). Всего в Минске этим промыслом занималось в 1889 г. – 527 человек, в 1904 г. – 971, в 1914 г. – около 2 тыс. Извозчиками работали как горожане, так и крестьяне, приезжавшие из пригородных деревень на сезонные заработки, обычно зимой.

Труд под открытым небом, в любую погоду был нелегким. Сохранились документальные свидетельства, например петиция минских ломовиков, поданная в городскую управу 15 января 1901 г. В ней они жаловались на свою жизнь: «Мы трудимся если не наравне с нашими лошадьми, то еще больше, так как нам приходится класть и разную тяжесть и класть на воз, и снимать с него, таскать на верхние этажи и в подвалы. Словом, мы трудимся очень тяжело и зарабатываем нашу копейку в поте лица. Притом еще какой может быть наш заработок, когда перевозить кладь какую-нибудь приходится иногда целые сутки, а плата за ее перевозку – поденная, так что рубль за день – красная цена. Следовательно, при самом непрерывном труде, мы можем иметь не больше шести рублей в неделю, а на эти деньги должны прожить сами с семьями, кормить и ковать лошадей, покупать и чинить снасти, колеса, сбрую и т. д. А сколько приходится страдать и голодать как нам самим, так и нашим лошадям в безработицу! Словом, положение наше хуже, чем нищенское!».

Большинство извозчицких пролеток находилось, по сведениям полиции, в плохом состоянии. Сами извозчики одевались бедно, неопрятно, встречались среди них и малолетние. Ремонт телег и саней производился в каретных мастерских, хозяева которых нещадно обирали своих клиентов. Известен такой факт. Когда выходила замуж дочь одного из каретников, за свадебной процессией на Соборной площади выстроились почти все извозчики Минска, стараясь угодить мастеру.

Извозчики делились на две категории: легковых и ломовых. Ломовики были аналогом современного грузового такси. В осенне-зимний период они чаще всего были задействованы на развозе дров, а летом – на перевозке мебели и стройматериалов. За отдельную плату могли переквалифицироваться в грузчиков.

Легковой извоз был прибыльнее и почетнее. Стотысячный Минск в начале прошлого века обслуживали около 500 только зарегистрированных легковых извозчиков. Всего было в среднем 7

возниц на тысячу горожан. Такое соотношение характерно для большинства городов Российской империи. Дважды в год все извозчики обязаны были проходить техосмотр. Специальная комиссия осматривала их повозки, сбрую, обмундирование и лошадей. После уплаты сбора и одобрительного заключения комиссии им выдавали разрешение на извозный промысел и специальные номера.

Среди работников легкового извоза установилась своя специфическая иерархия. Например, самые состоятельные возницы, обслуживавшие только богатых горожан, назывались лихачами. Привилегированные работники стремились заполучить номера первой сотни. Их повозки были ярко разрисованы, чисто убраны, а лошади ухожены. Лихачи всегда стояли первыми в очереди. Городовые, следившие за порядком у театров, зорко наблюдали за тем, чтобы богатые господа после спектакля имели возможность воспользоваться ухоженным транспортом. Обладателям номеров от второй сотни оставалось лишь ждать, пока разъедется публика на лихачах. О том, чтобы перехватить богатого клиента, нечего было и думать: тут как тут появлялся задобренный рублем городской и кнутом прогонял прочь с хлебного места.

Извозчики второго разряда в основном обслуживали средний класс и небогатых гостей города. Они были завсегдатаями стоянок у вокзалов и на центральных улицах города. По правилам, экипажи подавались в порядке очереди. Второй разряд в отличие от лихачей, которые предпочитали по вечерам развозить по домам состоятельных господ, трудились от рассвета до глубокой ночи.

Низшим классом конного извоза были герцуки. Большинство из них – приехавшие на заработки крестьяне, чьи повозки годились для перевозки пассажиров. Они обслуживали все категории горожан, часто соглашаясь даже на сумму, меньшую установленного управой тарифа.

Однодневный заработок легковых извозчиков первого и второго разрядов иногда поднимался до 3 рублей. Извозчики третьего разряда, так называемые гарцуки, а также ломовые зарабатывали меньше. Они всегда находились на грани разорения. Прокормить себя, семью и лошадь, обновить сбрую, экипаж было для третьеразрядного извозчика непросто. Дорожали продукты питания и фураж, обострялась борьба за пассажиров. Приходилось за долги продавать и лошадь, и пролетку, а самому наниматься к извозопромышленникам.

Хозяева выдавали экипаж, ливрею и рубль в неделю или же устанавливали норму выручки в 2 рубля 50 копеек в день, оставляя остаток, если он оказывался, в качестве заработной платы. Так извозчики из мелких собственников превращались в наемных рабочих.

Извозчичья биржа находилась на южной стороне Соборной площади, на углу сквера, напротив здания Северного банка и гостиницы «Европа».

Неподалёку находился и Купеческий клуб. Ещё одна стоянка извозчиков в конце XIX – начале XX вв. находилась у входа в сквер со стороны пересечения Захарьевской и Петропавловской улиц.

Сами извозчики жили, в основном, на улице Ново-Московской. Положение «водителей кобыл» было незавидным: им часто недоплачивали, а порой их клиенты попросту сбежали. За малейшее подозрение в «неаккуратности» извозчичьих лошадей забирали и держали на пожарном дворе. О бесправии извозчиков говорит тот факт, что они по первому требованию полиции отвозили в больницу заболевших, а в часть – пьяных, подкидышей, проституток. Разумеется, что денег за это никто не платил. Безвозмездными были и вынужденные поездки на пожары.

Не обходилось извозчицье дело и без жесткой внутренней конкуренции. «Блатные» были в особо прибыльных местах. В Минске таким золотым дном были оба вокзала. Их держала в цепких руках группа извозчиков, нашедших общий язык с полицией. Стражи порядка отгоняли «посторонних», иногда применяя шашки.

Трудности создавали и минские улицы. Вот что писали «Минские губернские ведомости» в июне 1912 г.: «Улицы Минска представляют из себя сплошные выбоины и ухабы, сильно затрудняющие езду. Особенно тяжело приходится извозчикам, перевозящим разного рода тяжести. Лошадям таких извозчиков не под силу вести тяжелый воз, нагруженный кладью. Бедные животные падают от усталости под брань и побои возниц. Пожалейте лошадей!».

В восстановительный период в Минске самым распространенным и оправдавшим себя видом транспорта был гужевой, что обязывало Советскую власть принимать меры по упорядочиванию извозного промысла.

24 ноября 1926 года Минский городской совет принял обязательное постановление № 5, упорядочивающее извозный промысел. Всем минским извозчикам, которые делились на две категории – легковые и ломовые, определялись места стоянок, где они должны были ожидать клиентов. Всего таких стоянок было 25: из них 19 – для легковых извозчиков и 6 – для ломовых.

На стоянках «такси на овсяной тяге» должны были соблюдать строгую очередь подачи экипажей – «выхватывать из-под носа» клиентов друг у друга запрещалось. Даже если клиент подзывал извозчика, находясь на расстоянии от стоянки, все равно подавался очередной экипаж, кучер которого обязан был дежурить на козлах.

Водительских прав для управления экипажем не требовалось, так же как и сдачи экзамена на умение управлять транспортным средством. Но определенные требования к водителям все-таки предъявлялись: они должны были быть не моложе 18 лет, не судимые (в качестве доказате-

льства требовалась справка из милиции и уголовного розыска). Прошедшие «отбор» уплачивали пошлину в городскую казну, получали от Комхоза номер и удостоверение и – вперед, на минские улицы.

Поскольку никто не проверял, умеет ли новый «ванька» или «биндюжник» управлять экипажем, его предупреждали, что в случае причинения кому-либо ущерба в результате неумелого или неаккуратного управления лошадьми он будет нести личную и материальную ответственность в судебном порядке. Вещи, забытые рассеянными гражданами в экипажах, «водители кобылы» обязывались немедленно сдавать в ближайшее отделение милиции.

Не реже двух раз в год извозчики обязаны были проходить «техосмотр». Проверку коней и экипажей проводила специальная комиссия, в которую входили милиция, ветеринары, представители Комхоза и промысловой артели извозчиков. Экипажи должны были быть исправными, чистыми, кони – здоровыми. Кучера-«легковики» также были обязаны носить чистую одежду. При успешном прохождении осмотра извозчик вместо современного талона получал пломбу на номер экипажа, которая всегда должна была находиться на видном месте. На ней указывалась дата последнего осмотра.

При движении по городу извозчики всех видов должны были руководствоваться следующими правилами:

- держаться правой стороны, ехать осторожно, окрикивая зазевавшихся прохожих;

- при движении во дворах и на перекрестках двигаться только шагом;

- не ездить по путям конно-железной дороги и не пересекать дорогу автомобилям;

- не мешать общественному транспорту (автобусам и конке), высаживать пассажиров на остановках;

- пропускать колонны проходящих войск, демонстрации, манифестации, процессии и партии заключенных;

- следить за указаниями красного жезла постового милиционера;

- не возить более четырех взрослых человек в одном экипаже, не перегружать лошадей непосильными тяжестями и не избивать их.

Кроме этого ломовым возчикам предписывалось ездить только шагом и запрещалось вообще появляться на двух центральных улицах Минска – Советской, на участке от Ново-Московской до угла переулка Луначарского и Ленинской, на участке от площади Свободы до улицы Карла Маркса.

В постановлении не указывалось, какая такса была у тогдашних минских извозчиков. Очевидно, Мингорсовет предоставил пассажирам самим договариваться о стоимости проезда. Косвенно о ней можно судить по следующему весьма интересному пункту постановления: по требованию сотрудников милиции и угрозыска извозчики обязаны были доставлять их и других указанных ими граждан в нужное место. За

каждую такую поездку извозчик получал квитанцию на право получения из кассы милиции 30 копеек.





Извозчики у Александровского сквера. 1900-е годы



Извозчики на углу Соборной площади и Губернаторской улицы. 1900-е годы



Извозчик у Военного госпиталя. 1900-е годы





Извозчики у Виленского вокзала



Извозчик у Мужской гимназии



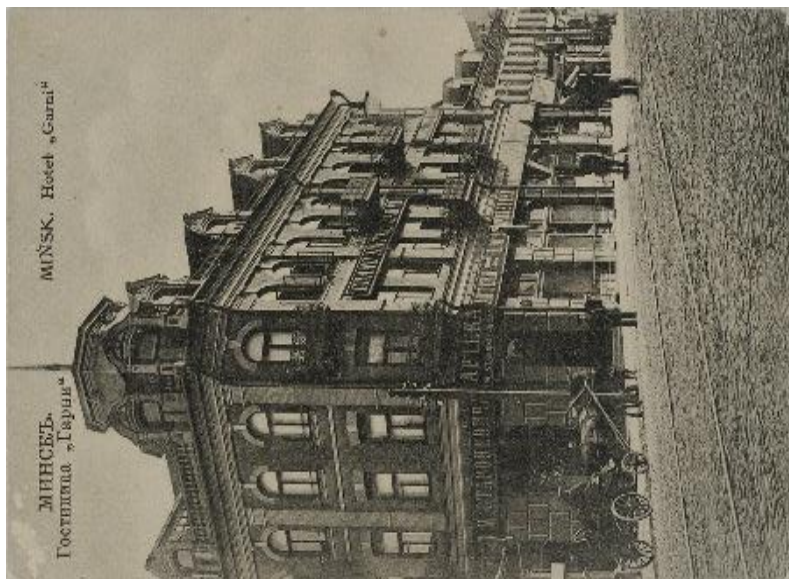
Извозчик на Подгорной улице



Извозчики у гостиницы «Европа»



Извозчик у Городского театра. 1900-е годы



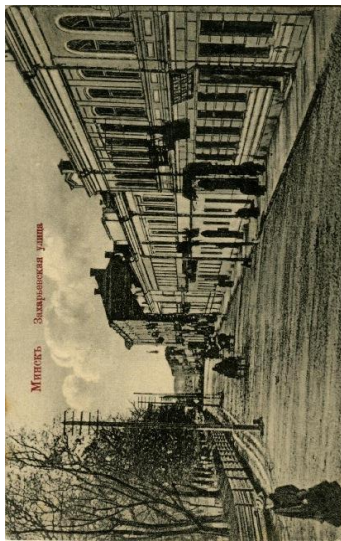
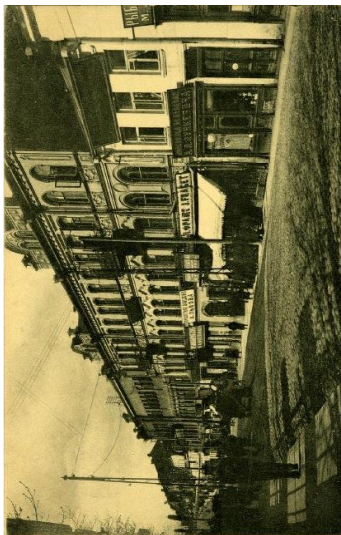
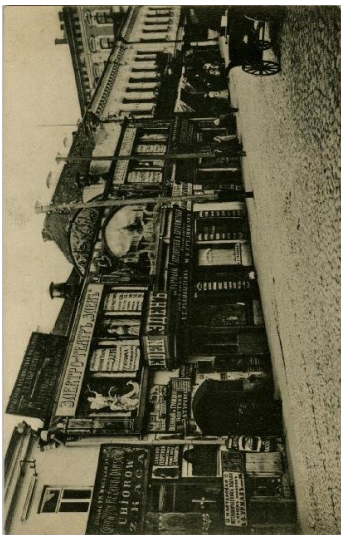
Ожидание у гостиницы "Гарни" на углу Захарьевской и Богадельной



По дороге с Захарьевской на Ново-Московскую



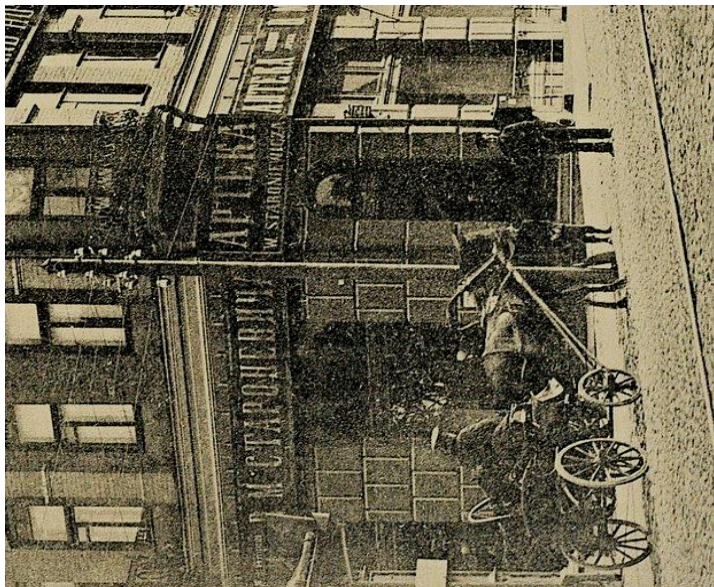
Извозчики у гостиницы «Европа»



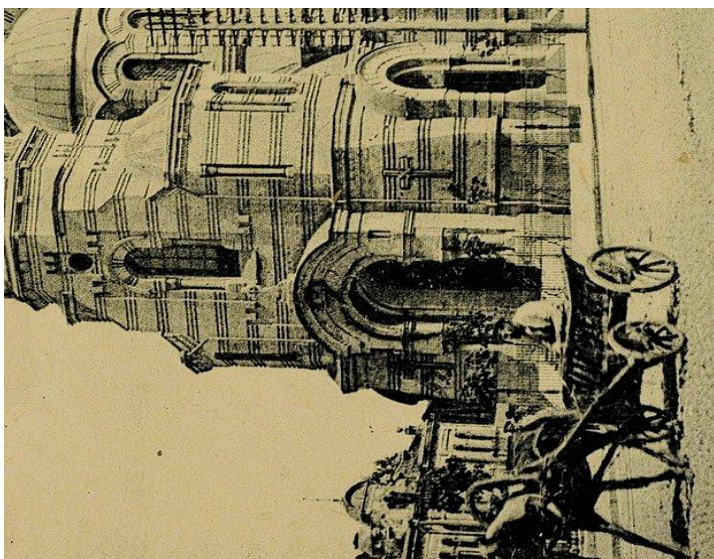
Извозчики на Захарьевской улице



Извозничья биржа на Соборной площади



Ожидание у гостиницы "Гарни" на углу
Захарьевской и Богдельной



По дороге с Захарьевской на Ново-Московскую



Извозчики на площади Свободы. 1918 год



Извозчики на площади Свободы. 1918 год

2

КОНКА



Городской транспорт общего пользования существовал еще в первой половине XIX века. Омнибус – многоместный конный экипаж с империалом – открытой площадкой и сиденьями наверху, на крыше кареты. Со временем улучшилась ходовая часть конных экипажей: усовершенствовались рессоры, тормозные устройства, поворотные механизмы. Обычные колеса заменили колесами с ребордами, и усилиями запряженных лошадей омнибус покатил по рельсам городских железных дорог – так родилась конка.

В конце XIX в. транспортная обстановка в **Москве** была непростой: число жителей росло, город расширялся, а всех по-прежнему развозили извозчики. И эту проблему нужно было решать. В 1871 г. в Думу поступило сразу несколько проектов по постройке конно-железных дорог в Москве, но к окончательному конкурсу были допущены следующие проекты: первый – от графа Алексея Сергеевича Уварова, Виктора Карловича Делла-Воса и Николая Федоровича фон Крузе, второй – от почетного гражданина Алексея Ивановича Хлудова, третий – от Попова и каретника Ечкина, четвертый – от А. Леви, пятый – от К. Ф. Герике и шестой – от П. Губонина и Х. Мейсена. В результате конкурса по критерию наименьшего срока постройки был выбран проект графа Уварова и К^о, однако из-за бюрократических проволочек он был отложен. Но помог случай: в 1872 г. во время работы Политехнической выставки по инициативе М. Н. Анненкова была открыта первая пассажирская линия конного трамвая, связавшая центр города через Трубную и Страстную площади с площадью Смоленского вокзала.

Линия конки была однопутной, имела протяженность 4,5 км с колеёй 1524 мм, на линии располагалось 9 разъездов, эксплуатировалось 10 двухэтажных вагонов с империалами, куда вели крутые винтообразные лестницы. Империал не имел навеса, и пассажиры, располагаясь на лавках, не были защищены от снега и дождя. Вагоны конки были закуплены в Англии, где они производились на заводе "Старбек". Особенностью этой линии конной железной дороги явилось то, что строили ее военные строители как временную.

О начале постройки этой линии писали ведущие газеты. "Сегодня, 26 мая, неподалеку от Москвы, в поле, на расстоянии около одной версты от вокзала Смоленской железной дороги, был отслужен молебен по случаю начатия постройки нового железнодорожного участка от Петровско-Разумовского полустанка до станции Смоленского вокзала. Этот новый железнодорожный участок будет соединен железно-конной дорогой с Театральной площадью по Тверской улице, Тверскому и Страстному бульварам и по Неглинной. Все протяжение железной дороги парового пути будет около 9 верст, а железно-конного около 4,5 версты. Это будет дорога военно-железная. Построить ее предположено дней в десять", – писали "Московские ведомости" 27 мая 1872 г.

"С пятницы, 26 мая, начато прокладывание и устройство по улицам железно-конной дороги от выставки до вокзала Смоленской ж. д. и Петровского парка. Работы производятся солдатами 18-й пехотной дивизии, расположенной лагерем на Ходынском поле. Соединительная линия Николаевской ж. д. с Политехнической выставкой будет окончена к приезду Государя Императора, для чего на днях придут из С.-Петербурга военные рабочие" ("Русские ведомости", 28 мая 1872 г.). Общее руководство было возложено на генерал-майора Анненкова, наблюдение за работами в техническом отношении – на инженера путей сообщения Усова.

Через месяц дорога была готова. Общество не могло остаться в стороне от столь важного события в городской жизни, пуск конного трамвая в Москве вызвал пристальное внимание москвичей и прессы. Вот что писали "Русские ведомости" от 27 июня 1872 г.: "Вагоны очень красивы, и по изяществу отделки и удобству не оставляют желать ничего лучшего. Сидения устроены наверху и внизу вагонов, всего на 40 человек, полагая по 10 человек на каждой скамейке. Цена в один конец 10 коп. внизу и 5 коп. наверху вагона... В случае надобности могут быть выведены на дорогу все 10 вагонов, состоящие в распоряжении компании. Вагоны были заказаны в Англии".

"Несколько дней тому назад в Москве открылось новое увеселение для москвичей – это железно-конная дорога. Каждый раз отправление вагона привлекает многочисленную толпу зрителей, и москвичи по целым часам стоят и глазят на невиданное ими зрелище" – писали "Русские ведомости" 2 июля 1872 г.

Одновременно в Москве была построена и линия парового пассажирского трамвая от Петровско-Разумовского через парк Петровской Академии до станции Смоленского вокзала. Обе линии должны были прекратить существование сразу после закрытия

Политехнической выставки, однако история внесла свои поправки в расписание, составленное людьми.

Новый общественный транспорт понравился москвичам: ехать из центра на Смоленский вокзал было удобнее и дешевле в вагоне конного трамвая, чем извозчиком. Первая пассажирская линия конки продолжала эксплуатироваться и после закрытия Политехнической выставки до 1874 г., а линия парового пассажирского трамвая сохранила свое существование только на участке от Смоленского вокзала до Петровского парка. Эксплуатацию этой линии осуществляли русские предприниматели Д.Н. Гурьев и М.Д. Новиков, именно они занимались поставкой необходимого материала для постройки путей и вагонов.

При этом проблема общественного транспорта не была исчерпана. Наконец-то, в сентябре 1873 г. графу Уварову и К^о удалось заключить контракт на строительство сети конно-железных дорог в Москве. Поэтому строительные работы начались весной 1874 г. и уже 1 сентября этого года было открыто движение кончных вагонов по Петровской линии, проходящей от Иверской часовни по Неглинной улице, через Трубную площадь, по бульварам вверх до Страстного монастыря и далее по Тверской улице, Петербургскому шоссе до Петровского дворца.

Временно построенная к Политехнической выставке линия была реконструирована в двухколейную, был достроен новый участок от Тверской заставы по Петербургскому шоссе до Петровского дворца. Одновременно с открытием движения по Петровской линии был введен в строй и Миусский парк конно-железных дорог.

Вот как это происходило: "В день открытия, к двум часам пополудни, в здание железнодорожного парка на Миусской площади, все убранный флагами, собралось до двухсот человек приглашенных и Преосвященным Архиепископом Леонидом был отслужен молебен с водосвятием. На празднестве присутствовал московский генерал-губернатор князь В. А. Дол-горуков и другие начальствующие и почетные лица города Москвы. После окропления зданий конно-железных дорог святою водою, присутствовавшие отправились осматривать конюшни, а затем мимо них были проведены на показ все лошади, приобретенные до настоящего времени для возки вагонов. Компания в своем распоряжении имеет вполне достаточное количество лошадей и некоторые из них очень недурных статей.

Пока происходил осмотр лошадей, из сараев были вывезены и запряжены десять вагонов конно-железной дороги, по которым и расселись все приглашенные. Длинный поезд вагонов, убранный флагами, представлял весьма красивый вид. От Тверских Триумфальных ворот поезд пошел к Петровскому парку, а отсюда,

перейдя на другой путь, направился обратно к городу. По всем улицам, по которым проходил поезд, стояли многочисленные толпы зрителей вплоть до станции у Иверских ворот, где поезд остановился.

Насколько можно судить по беглому осмотру, конно-железный путь настоящей компании устроен несравненно лучшего того, который существовал по этому же направлению во время бывшей у нас политехнической выставки. Вагоны также устроены гораздо удобнее и красивее, чем прежде. Единственное неудобство, бросившееся всем в глаза, заключается в чрезвычайно крутых поворотах, вследствие чего на подобных местах в день открытия стояло по нескольку рабочих, которые дружными усилиями направляли вагоны на надлежащий путь. Однако, несмотря на это, во время переезда от Петровского парка до Иверской часовни вагоны по нескольку раз сходили с рельсов и только благодаря присутствию многочисленных рабочих были с трудом опять устанавливаемы на путь.....

Празднество закончилось роскошным обедом в доме строителя дороги П. И. Губонина, на Татарской улице в Замоскворечье, в продолжение которого были провозглашены многочисленные тосты...." (Газета "Русские ведомости" за 3 сентября 1874 г.)

В ноябре 1874 г. открылась и Покровская линия – от Лубянской пл. до Переведеновки и Покровского моста. Был построен и открыт Покровский парк.

В 1875 г. были пущены в эксплуатацию Сретенская, Сокольничья, Нижегородская, Софийская и Болотная линии. На Б.Лубянке был открыт парк-конюшня для дневной смены лошадей.

За год существования конными железными дорогами Москвы было перевезено около 8 млн пассажиров. По линиям городских конных дорог курсировало более 70 двухэтажных коночных вагонов.

Развитие конно-железных дорог потребовало создания в городе особого предприятия для их эксплуатации.

В 1875 г. возникло "Первое Общество конно-железных дорог в Москве", учрежденное графом Уваровым.

За пять лет протяженность эксплуатационных линий почти удвоилась, и к 1891 г. она составляла уже 45 верст (48,1 км). За это время были выстроены линии: Арбатская (от центра до Плющихи и Девичьего поля), За-москворецкая (от центра до Серпуховских и Калужских ворот), Никитская (до Пресненской заставы), в дачное село Богородское, до Новодевичьего монастыря, до Нижегородского вокзала, до Преображенской заставы, до Дорогомилловской заставы. В общей сложности к этому времени москвичи могли ездить по 11 линиям конки,

принадлежащим "Первому Обществу конно-железных дорог". Это были линии:

- Петровская (Воскресенская пл. – Страстной монастырь – Смоленская станция – Петровский дворец) протяженностью 6,65 км;
- Нижегородско-Страстная (Покровская застава – Таганская пл. – Ильинские ворота – Страстной монастырь) протяженностью 6,73 км;
- Покровская (Ильинские ворота – Земляной вал – Гавриков пер. – Введенская пл.) протяженностью 7,47 км;
- Богородская (село Богородское – Сокольники – Рязанский вокзал – Земляной вал – Ильинские ворота) протяженностью 9,88 км;
- Сретенско-Сокольничья (Сокольники – Рязанский вокзал – Сухарева башня – Сретенка – Ильинские ворота) протяженностью 6,51 км;
- Курская (Ильинские ворота – Землянка – Рогожская застава) протяженностью 3,43 км;
- Бульварная (Страстной монастырь – Арбатская пл.) протяженностью 1,30 км;
- Арбатская (Ново-Девичий монастырь – Народное гулянье – Смоленский рынок – Арбатские ворота – Ильинские ворота) протяженностью 6,63 км;
- Замоскворецкая (Ильинские ворота – Болотная пл. – Серпуховские ворота – Калужские ворота) протяженностью 4,70 км;
- Никитская (Ильинские ворота – Никитские ворота – Пресненская застава) протяженностью 4,56 км;
- Дорогомиловская (Смоленский рынок – Бородинский мост – Б. Дорогомиловская ул. – Дорогомиловская застава) протяженностью 4,72 км.

Первое Общество конно-железных дорог к описываемому времени сумело ввести и успешно эксплуатировало 5 коночных парков: Миусский, Сретенский, Покровский, Уваровский и Богородский. Во всех парках по состоянию на 01 ноября 1891 г. имелось 1539 лошадей, 235 пассажирских конных вагонов, среднечасовой выпуск вагонов составлял 152 единицы.

Конка стала естественной частью городской жизни, она превратилась из экзотического вида транспорта, перевозящего праздный люд на Политехнической выставке, в необходимую потребность, ей пользовалась подавляющее число так называемых "менее достаточных" жителей Москвы.

О том, что конка стала приобретать важное значение в жизни города, можно судить по тем живым откликам, которыми так полна наша художественная литература и периодическая печать. Ведь именно она в России всегда являлась "барометром общественного мнения". Гиляровский В. А. в своей книге "Москва и москвичи." : "...Помню я радость москвичей, когда проложили сначала от Тверской до Парка

рельсы и пустили по ним конку..., а потом и по Садовой. Тут уже в гору Самотечную и Сухаревскую не высаживали пассажиров, как на линейке, а останавливали конку и впрягали к паре лошадей еще двух лошадей впереди их, одна за другой, с мальчуганами-форейторами. Их звали "фалатор", они скакали в гору, кричали на лошадей, хлестали их концом повода и хлопали с боков ногами в сапожищах, едва влезавших в стремя. И бывали случаи, что "фалатор" падал с лошади. А то лошадь поскользнется и упадет, а у "фалатора" нога в огромном сапоге или, зимнее дело, валенке – из стремени не вытащить. Никто их не учил ездить, а прямо из деревни сажали на коня – ездай! А у лошадей были нередко разбиты ноги от скачки в гору по булыгам мостовой, и всегда измученные и недокормленные... С шести утра до двенадцати ночи форейторы не сменялись – проскачут в гору, спустятся вниз и сидят верхом в ожидании вагона...

Вагоны конки были двухэтажными, нижний и верхний на крыше первого. Он назывался "империал", а пассажиры его – трёхкопеечными империалистами. На империал вела узкая винтовая лестница. Женщин туда не пускали."

А.П.Чехов в журнале "Будильник": "Учитель: "А что вы можете сказать о конно-железной дороге?" Ученик: "Конно-железная дорога или попросту называемая конно-лошадиная дорога состоит из нутра, верхотура и конно-железных правил... Скорость равна отрицательной величине, изредка нулю и по большим праздникам двум верхкам в час. За схождение вагона с рельсов пассажир ничего не платит."

Путеводитель по Москве за 1882 год: "Движение вагонов конно-железных дорог или карет, как в Москве принято называть их, продолжается круглый год, но только днем. До 12 часов и до 1 часа ночи ходят они летом по воскресеньям и праздничным дням и то лишь в двух пунктах: от Страстного монастыря до Петровского парка и от Ильинских ворот до Сокольничьей рощи. Начинается движение вагонов в 8 часов утра и продолжается до 8 часов вечера. Промежутки времени между отходом поездов на многолюдных станциях, как, например, между Страстным монастырем и Ильинскими воротами бывает 6 минут, в других местах – 8, 12, 20 минут. Плата за станцию внутри вагона – 5 копеек, вверху (на империале) – 3 копейки."

Сеть конно-железных дорог Первого Общества была недостаточна для удовлетворения потребностей москвичей в транспорте, она не учитывала радиально-кольцевую планировку города, практически совсем не было линий в Замоскворечье, части города, заселенной в основном "людом коммерческим, который имеет надобность ежедневно не один раз отправляться из места своего жительства в город и обратно".

Именно поэтому Городская Дума 15 марта 1883 г. приняла решение согласиться с разработанным в 1880 г. инженером А. Н. Горчаковым проектом постройки второй сети конно-железных дорог, по следующим направлениям:

- от Трубной площади до Крестовской заставы;
- Цветного бульвара до Долгоруковской улицы;
- Страстного монастыря до Бутырской заставы;
- Охотного ряда через Пречистенку до Девичьего поля;
- Васильевской пл. у Кремля по Пятницкой ул. до Даниловской слободы;
- Серпуховских ворот через Б. Калужскую ул. до Калужской заставы;
- Васильевской пл. по набережной р. Москвы и бульварам, Поварской ул. до Кудринской пл.;
- Цветного бульвара до продовольственных складов.

Контракт между Горчаковым и городской управой на постройку этой сети был подписан со сроком концессии на 45 лет (до 1928 г.).

Город имел право выкупа сети через 20 лет после заключения контракта.

В марте 1885 г. А. Н. Горчаков передал свои права и обязательства по контракту вновь созданному акционерному обществу с бельгийским капиталом, конституированным в Брюсселе 5 (17) января 1885 г. под названием "Главное общество московских и российских конно-железных дорог". В Москве оно стало называться для простоты Бельгийским или Вторым обществом конно-железных дорог.

Бельгийское общество построило линии конного трамвая второй сети в 1885–1887 гг.

Первая, Екатерининская линия конного трамвая этого общества была открыта 3 (16) июля 1885 г. на участке от Трубной площади до С. Екатерининского парка (в районе бывшей площади Коммуны). В 1886 г. оно проложило первую (от Бутырской заставы до Петровско-Разумовского), а в 1887 г. – вторую (от Калужской заставы до Воробьевых гор) линию парового трамвая. В 1888–1891 гг. вторая сеть была расширена и достигла к 1891 г. 43 верст одиночного пути, имея 13 линий и три коночных депо.

Одновременно со строительством линий Второе (бельгийское) общество начало строить Андреевский трамвайный парк на Долгоруковской улице.

Представитель административного комитета "Главного общества московских и российских конно-железных дорог" Эмиль Камбье, став временным исполнителем директором общества в Москве, изобрел для условий Москвы новый крытый тип одноэтажного вагона с отдельным входом в каждое классовое отделение. Производство вагонов для

Москвы было налажено на Одесском заводе Беллино-Фендрих. Уже в мае 1885 г. из Бельгии и из Одессы стали поступать в Москву первые вагоны двух типов: открытые – летние; закрытые – зимние. Газета "Московские ведомости" 30 июня 1885 г. по этому поводу писала:

"Летние вагоны составляют полное подражание таким же вагонам, введенным на конно-железных дорогах в Германии, Бельгии и Франции. Это очень изящные, со сквозными стенками без дверей вагоны, снабженные по обеим сторонам продольными скамейками, заменяющими подножки. В вагоне 5 поперечных скамеек, каждая из которых на 4 пассажира. Скамейки имеют откидные спинки, которые легко приподнимаются. Пассажиры сидят в вагоне лицом вперед, когда же вагону нужно дать задний ход и перевести лошадей на противоположную сторону для обратного движения, спинки у сидений откидываются и вместе с тем вагон получает прежний вид, т.е. пассажиры по-прежнему садятся лицом вперед. В случае, если две скамейки будут заняты знакомыми, стоит только откинуть спинку у одной из скамеек и пассажиры получают возможность сидеть лицом друг к другу. По обеим сторонам скамеек – платформы для пассажиров, которые найдут удобным ехать стоя.

Зимний вагон, изобретенный г. Камбье, представляет весьма изящное и удобное купе с боковым входом в единственную дверь. Эта особенность вагона предохраняет пассажиров от сквозного ветра, которому так часто приходится подвергаться в существующих на конно-железных дорогах. В вагоне – 20 мест. Рядом с этим закрытым купе закрытая с трех сторон и открытая лишь с одной входной стороны платформа для пассажиров второго класса, с платой за проезд по 3 коп. Эта платформа заменяет верхние сидения для существующих в Москве вагонов, так как все вагоны на линиях дорог Второго Общества будут одноэтажными. Для кучера устроено совершенно отдельное сидение, что представляет новую особенность: никому, кроме кучера, это сидение проходить не понадобится, чем устраняются так часто случающиеся на конно-железных дорогах несчастья оттого, что пассажиры вскакивают в вагоны с передней площадки или выходят по ней из вагона во время движения. Новоизобретенные г. Камбье вагоны одобрены членами одесского городского управления для Одессы. Они построены на одесском заводе Беллино-Фендриха."

Весной 1888 г. "Второе общество" эксплуатировало 10 линий конно-железных дорог: Долгоруковскую, Мещанскую, Калужскую, Пятницкую, Пречистенскую (Набережную), Трубную-Долгоруковскую, Устининско-Трубную, Садовую I, Садовую II, Петровский парк и 2 линии с паровой тягой:

Петровско-Разумовскую и Воробьевскую. Общая протяженность линий "Второго общества" составляла 39,6 км.

Эксплуатация вагонов конки в Москве рождала новые задачи перед теми, кто занимался обслуживанием пассажиров. Непривычные для бельгийцев климатические условия в зимнее время в Москве потребовали внести существенные изменения в конструкцию вагонов. Зимой стали эксплуатироваться вагоны, "...имеющие духовое отопление, для чего около кучерской площадки устроены печи. Отапливается лишь передняя половина вагона – первый класс, а задняя представляет собой закрытую и сверху и с боков холодную площадку без мест для сидения – второй класс. На конечных пунктах линии, у Страстного монастыря и у Бутырской заставы, вагоны для того, чтобы идти теплым отделением вперед, поворачиваются легко при помощи устроенных на рельсах вращательных кругов, какие употребляются на железных дорогах для поворачивания паровозов" (Московские ведомости, 23 октября 1885 года).

Начиная с 1887 г. "Второе общество" стало получать из Бельгии только закрытые вагоны двух типов с пятью и семью окнами.

Совершенствование конструкции вагонов и систематические меры, принимаемые властями по предупреждению травматизма на конных железных дорогах заставляли власти и сами Общества принимать различные профилактические меры. Московский обер-полицмейстер Е. К. Юрковский издал в этих целях следующее распоряжение: "В открытых вагонах 2-й сети конно-железных дорог пассажиры допускаются следовать стоя, на боковых подножках вагонов, что представляет опасность для пассажиров, как тому и был уже случай 20 мая при столкновении двух таких вагонов на Малой Дмитровке, где в то время некоторые лица из пассажиров, стоявших на подножках, получили увечья.

Правление означенного Общества по требованию моему вменило в обязанность кондукторам и контролерам не допускать пассажиров стоять при проезде на подножках, кондукторам же дозволено стоять только с правой стороны. Давая знать об этом полиции, предлагаю участковым приставам сделать распоряжение, чтобы пассажиры отнюдь не допускались стоять на боковых подножках вагонов во время следования, о чем сделать должное внушение постовым городовым" (Московские ведомости, 9 июня 1888 г.).

Газеты того времени показывают, что жизнь города была неразрывно связана с общественным транспортом. Так, 8 августа 1887 г. Московские ведомости сообщили: "конно-железные дороги объявили, что с 5 час. утра к Бутырской и Тверской заставам, в Парк и Петровское-Разумовское

будут ходить вагоны для лиц, желающих выехать для наблюдения солнечного затмения на северную сторону Москвы."

Существование в одном городе независимых друг от друга сетей трамвайных линий двух различных обществ было крайне неудобным для москвичей: не было беспересадочного движения, не существовало единой системы оплаты и др. Так, например, пассажирам, ехавшим с одной окраины на другую, особенно северной и южной, часто приходилось делать пересадки из вагонов одного Общества в вагоны другого и покупать дважды билеты. То же самое делали и пассажиры, ехавшие с пересадкой по Садовому и Бульварному кольцам.

Поэтому осенью 1891 года сети дорог Первого и Второго обществ конно-железных дорог в Москве в соответствии с решением Городской Думы были объединены в одну. При этом Первое общество стало ответственным за эксплуатацию всей сети, а Второе (Бельгийское) общество получало 1/3 от общей прибыли, вырученной за год. Такая совместная эксплуатация началась с 1 (13) ноября 1891 г.

Все существовавшие до этого маршруты конного трамвая были пересмотрены, и с этого дня стали действовать 25 новых линий. Были построены соединительные стрелки и пути у Старых Триумфальных ворот, в начале Малой Дмитровки у Страстного монастыря, на Трубной площади, у Сухаревой башни, Покровских ворот, Серпуховских ворот, Варварских ворот, Девичьем Поле, на набережной у Большого Каменного моста.

Была унифицирована система маршрутов, система тарифных станций, введена единая билетная система. Проведенные мероприятия по соединению линий и системы оплаты проезда позволили начать движение вагонов по новому расписанию, ввести новые более удобные маршруты и значительно удешевить проезд.

Все линии были разделены на зоны, за проезд внутри одной зоны пассажир платил 5 коп, а на империале – 3 коп., за две зоны (станции) – 10 и 6 коп. соответственно. Дети, не занимавшие места, пользовались конкой бесплатно. Билеты продавались кондуктором. Если пассажиру требовалась пересадка на другую линию, он предупреждал об этом кондуктора и приобретал передаточный билет за 5 копеек, который был действителен в течение часа. При пересадке пассажир предъявлял на другой линии этот билет, на котором кондуктор делал соответствующую отметку. На загородных линиях парового трамвая были разъездные кондуктора, которые перемещались внутри зоны туда и обратно и "обилечивали", как тогда стали говорить, пассажиров.

Движение вагонов конки осуществлялось с 8 часов утра и до 10 часов вечера, а в летнее время и по праздникам на ряде загородных линий до

2 часов ночи. Для опознания маршрута следования вагона конки снаружи вагона стали вывешиваться специальные таблицы с наименованием станций, где проследует вагон. Так появились маршрутные указатели.

Проведенные мероприятия позволили значительно увеличить число пассажиров, пользовавшихся конкой. Совместная сеть конно-железных дорог имела протяжение 88 верст (94 км), 9 коночных депо, более 2000 лошадей и 400 вагонов.

Совместная эксплуатация линий Первого и Второго обществ дала значительный экономический эффект, так как населению стала выгодна пересадка, а пересадочный билет позволил увеличить доходы в декабре 1891 года по сравнению с декабрем 1890 года почти на 20,0 %.

К концу 1891 года Второе Общество эксплуатировало 11 линий конного трамвая: Долгоруковскую, Мещанскую, Калужскую, Пятницкую, Садовническую, Пречистенскую, Трубная-Долгоруковскую, Садовую I (Сухаревская башня – Смоленский рынок), Садовую II (Смоленский рынок – Калужские ворота), Садовую II (Калужские ворота – Таганская пл.); 2 линии парового трамвая: Петровско-Разумовскую и Воробьевскую.

В декабре 1893 года московский обер-полицеймейстер из-за часто повторяющихся случаев падения пассажиров при вскакивании в вагоны конки на ходу отдал распоряжение об обязательных остановках вагонов на линиях Садовая I и Бульварной I на всех разъездах. Так в Москве появились остановки на городских транспортных линиях, кроме тех зонных станций, на которых стоянка была обязательной. До этого вагоны конки между станциями шли часто без остановок, несколько замедляя свой ход по требованию пассажиров. Они должны были выходить непременно вперед по ходу движения, чтобы не упасть.

В конце XIX и начале XX веков в Москве стала ускоренно развиваться промышленность и транспорт. Это в свою очередь вызвало потребности в развитии средств связи и почтовом движении. Именно тогда возникла идея использования городских конно-железных дорог для почтового сообщения. Газета "Московские ведомости" 21 июля 1897 г. писала: "В скором времени грузы, отправляемые из Московского Почтамта на железнодорожные вокзалы, а равно с вокзалов на Почтамт, будут перевозиться по конно-железной дороге. Во дворе Почтамта уже прокладываются рельсы, которые будут соединены с Бульварной линией, идущей от Страстного монастыря к Устьинскому мосту. Первоначально устанавливается перевозка тяжелых почтовых тюков по конке из Почтамта на Рязанский вокзал, во дворе которого теперь прокладываются рельсы. Движение почтовых вагонов, как мы слышали, будет происходить от 8 часов утра до 7 часов вечера. Устройство путей и перевозку почтовых грузов принимает на себя Первое Общество конно-

железных дорог в Москве. Соединение Почтамта рельсовым путем с остальными вокзалами будет производиться постепенно". Для целей почтового движения в Миусском парке были изготовлены новые почтовые вагоны. Движение почтовых вагонов было открыто весной 1899 года.

Конка довольно быстро завоевала популярность у москвичей. С раннего утра выползали из своих парков запряженные парой лошадей, увешанные рекламой вагоны и "утюжили" день-деньской улицы первопрестольной, перевозя и рабочих с дальних заводов, и чиновников, и купцов, и прислугу – весь простой люд "старой" столицы. Однако, несмотря на бурное развитие и симпатии москвичей, конные железные дороги имели серьезные недостатки. Медленно двигалась по городу конка. Скорость, как правило, была восемь километров в час. Не так уж и много, даже в сравнении с пешеходом. Не зря москвичи шутили: "Конка, конка, догони цыпленка!"

На разъездах, при однопутном движении, нужно было долго выстаивать в ожидании встречного вагона. Москва расположена на семи холмах, ее территория сильно изрезана глубокими речными долинами с крутыми спусками и подъемами. И здесь на подъемах приходилось пристегивать дополнительных форейторских лошадей, чтобы помочь затягивать вагоны вверх. Приходилось держать огромный штат форейторов и более 500 лошадей.

Немало усилий приходилось потратить на то, чтобы оградить пешеходов от опасности попасть под колеса конки. На вагонах конки укрепили буферные фонари и сигнальные колокола, в которые то и дело звонил кучер. Сделали более надежные тормоза, чтобы конка не катилась вниз на спусках. На перекрестках улиц установили специальных сигнальщиков-"махальщиков", предупреждавших пешеходов о появлении вагонов из-за угла. Чтобы предотвратить всякие столкновения с экипажами, было введено правило, согласно которому при прокладке путей на улице должно оставаться место для проезда карет, дрожек, телег.

Впрочем, все эти меры не очень помогали. То и дело под копытами лошадей оказывался какой-либо зазевавшийся прохожий. А иногда тяжёлый конный вагон наезжал на другой экипаж. Несчастные случаи происходили довольно-таки часто, особенно в темное время суток.

Развитие науки, техники и промышленности требовало создания более совершенных, надежных и экономичных двигателей. В частности, как мы видели, для целей городского транспорта были предприняты попытки применения паровой тяги. На пригородных линиях в Петровско-Разумовском и на Воробьевых горах, вместо лошадей, натужно тянущих огромные, неуклюжие вагоны, появились небольшие, но мощные

паровички. Маленький локомотив, на который будто надели прямоугольный металлический ящик, тащил за собой несколько коночных вагонов с пассажирами. Это оказалось выгодным. Однако дым, копоть и искры, летящие из паровозной трубы, значительно ограничивали применение паровой тяги в городах. Широкого распространения паровая тяга в городах не получила.

Вместе с тем, объём перевозок конными железными дорогами в Москве непрерывно возрастал. Строились заводы и фабрики, расширялась городская черта, – людям нужно было ездить из одного района в другой. Теперь уже рабочие селились не только возле заводов, но иногда и вдали от них, в "доходных" домах. А транспорта не хватало. Поэтому в развитии его были заинтересованы владельцы предприятий. Ни конка, ни паровик удовлетворить потребности горожан уже не могли. Тем более что возможности использования паровой тяги в городе ограничены, а содержать конку становилось все трудней. К тому же состояние оборудования (рельсовых путей и подвижного состава) было таково, что необходимость замены его стала очевидна для всех. "...Вагоны конки представляли собою старые, выслужившие все благоразумные сроки, рыдваны, двигавшиеся со скоростью от 6 до 7 вёрст в час, с бесконечными остановками, зависящими от полного расстройств старых рельсовых путей..." – писал один из деятелей Городской Управы Н. Н. Щепкин. Положение, по заключению Городской Управы, стало близко к критическому. Эти обстоятельства, наряду с успешным опытом эксплуатации электрического трамвая в Киеве и Нижнем Новгороде, побудили Первое Общество конно-железных дорог в Москве, опасавшееся к тому же выкупа дорог городом, обратиться в 1895 г. в Городскую Управу с предложением о пуске "в виде опыта" электрического трамвая по какой-либо одной из линий конно-железных дорог.

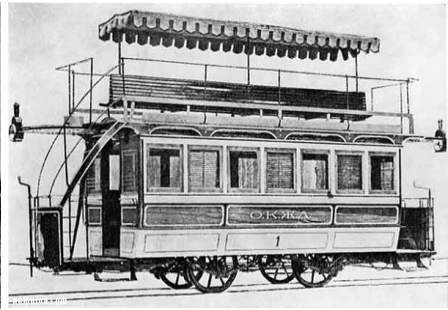
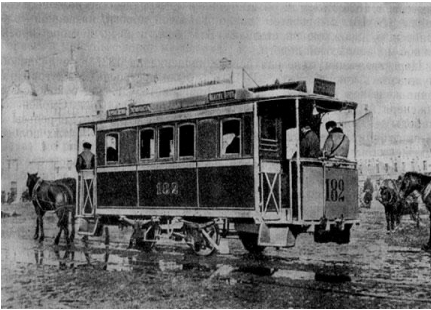
В 1898 г. в Москве было начато переоборудование Долгоруковской линии конно-железной дороги от Страстной площади по улице Малая Дмитровка и далее до Бутырской заставы, а также двух опытных загородных линий: Петровской – от Тверской заставы до Петровского дворца и Бутырской – от Бутырской заставы по Верхней и Нижней Масловкам до Петровского парка, под линии электрического трамвая. К концу января 1899 г. на первом участке от Петровского парка по Верхней и Нижней Масловкам до Бутырской заставы все основные строительные работы были завершены. Началась пробная обкатка линии электрического трамвая, а также обучение эксплуатационного персонала.

В 1907 г. в связи с открытием трамвайного движения резко сократились перевозки конной тягой. На линиях московской конки на

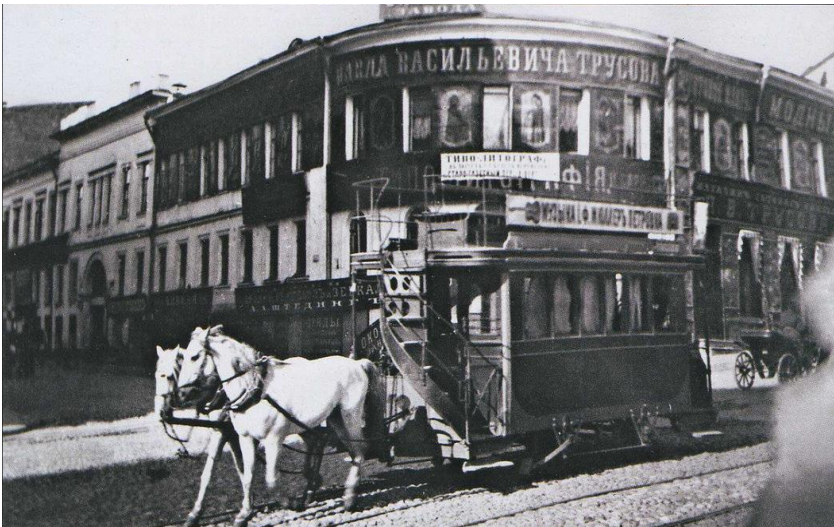
первое января 1908 г. работало 258 кондукторов, 284 кучера, 187 форейторов; на линиях электрического трамвая трудилось 247 вагоновожатых и 506 кондукторов.

Владельцы конки становилась ярыми противниками внедрения электрического трамвая, поэтому пути трамвая прокладывались параллельно путям конки, чтобы обанкротить её. Иногда городские власти просто выкупали хозяйство конных дорог с целью превращения конки в трамвай (в Москве с 1901 г. и полностью в 1911 г.). Такой ход событий был наиболее благоприятным для работников конки, так как они не лишались работы, а приобретали другого работодателя и переучивались. Конка сыграла свою роль – она послужила переходным этапом к паровому двигателю. В городах же она стала предшественником электрического трамвая. Использование конки в Москве продолжалось до 1912 г.





Конка в Москве. 1890–1900 гг.



Конка на углу Рождественки и Театрального проезда. 1890–1900 гг.



Конка на Таганской площади. 1890–1900 гг.



Конка у Серпуховских ворот. 1890–1900 гг.



Конечная остановка у Тверской заставы. 1898 год



Вагон конки с императором во время крестного хода у Новодевичья монастыря.

1890–1898 гг.



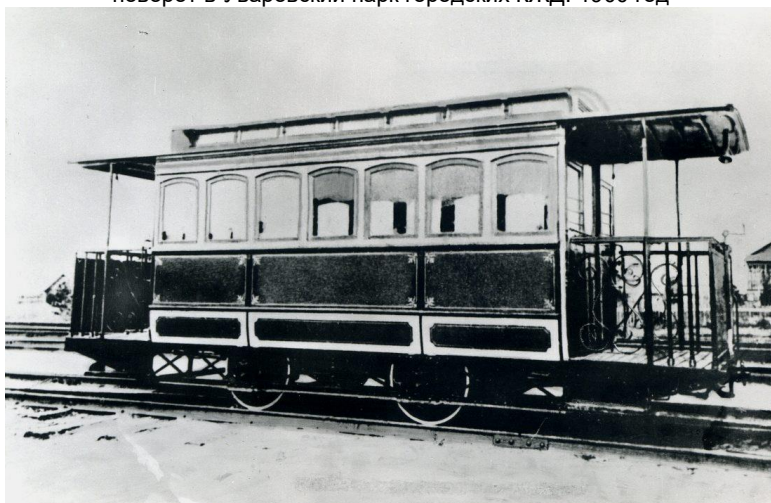
Конка на Малой Дмитровке. 1890–1899 гг.



Конка на Пречистенской набережной. 1900-е годы.
Конка с империалом и двумя парами пристяжных лошадей.



Панорама Большой Царицынской улицы до Новодевичьего монастыря.
В тупике стоит вагон конки Бельгийского общества КЖД (7-й маршрут),
а с Плющихи выворачивает линия городских КЖД (10-й маршрут), влево –
поворот в Уваровский парк городских КЖД. 1900 год



Конка на Большом Каменном мосту. 1903 год.

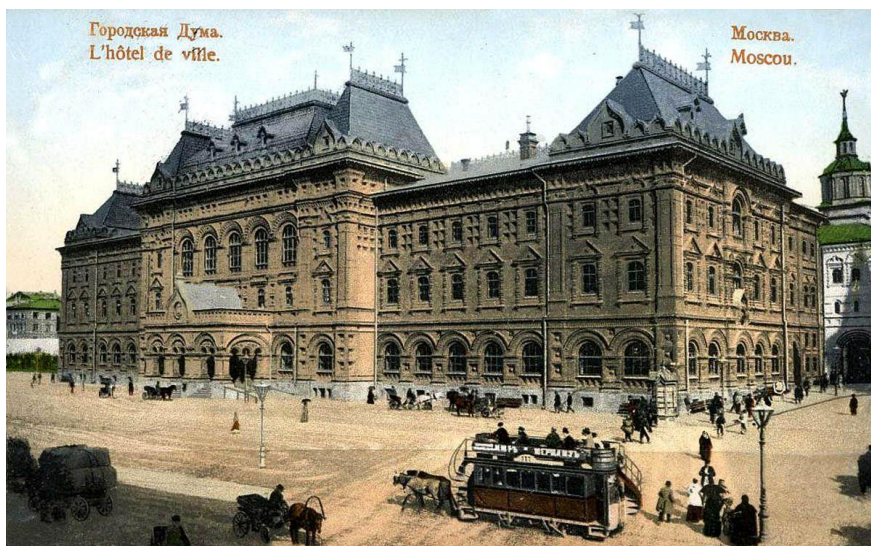
Конка с фонарем. Мест для сидения – 20, всего – 50



Конка у Триумфальной арки. 1900–1905 гг.



Конка в Третьяковском проезде. 1900–1910 гг.



Конка на Воскресенской площади. 1900–1910 гг.



Конка на Манежной площади. 1900–1910 гг.



Конка на Варварской площади. 1900–1910 гг.



Конка на Воскресенской площади. 1900–1907 гг.



Конка в Театральном проезде. 1900–1906 гг.



Конка у гостиницы «Метрополь». 1900–1907 гг.



Конка на Петровском бульваре по направлению к Трубной площади. 1900-1909 гг.



Конка на Пречистенке. 1902 год



Конка на Варваровской площади. 1901–1903 гг.



Конка на Лубянской площади. 1901–1903 гг.



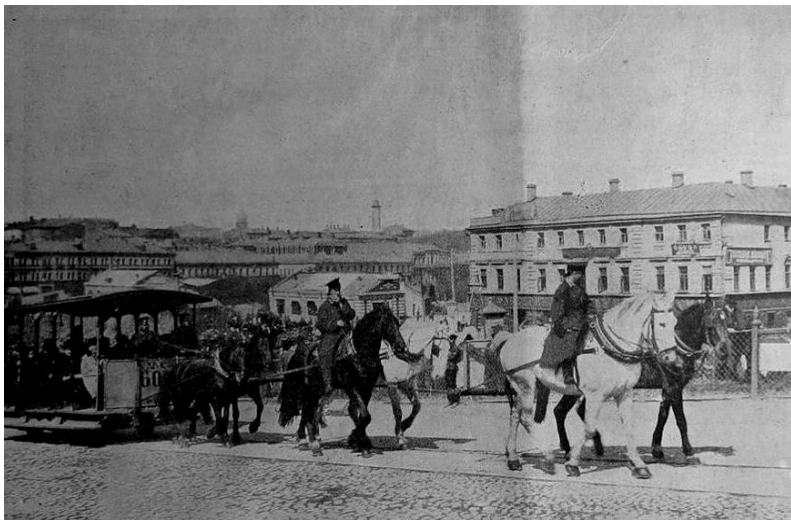
Конка на Пятницкой улице. 1902 год



Конка на Моховой улице. 1903 год



Баррикады из вагонов конки на Лесной улице. 1905 год



Для подъема на Рождественский бульвар приходилось подцеплять две пары лошадей. 1910 год



Андреевский парк конно-железных дорог. 1913 год



Ремизовский парк конно-железных дорог. 1913 год



Здание бывшего Покровского парка конно-железных дорог. 1913–1914 гг.

В конце XIX века **Минск** активно развивался как промышленный город. На месте мелких кустарных мастерских ремесленно-мануфактурного типа возникли и стали набирать силу фабрично-заводские предприятия: чугунолитейные, машиностроительные, пивоваренный, дрожжевинокурённые, крахмально-паточные, кожевенные, кирпичные и кафельные заводы, табачные, обойные фабрики. Такому подъёму во многом способствовали прошедшие через город Московско-Брестская (1871 г.) и Либаво-Роменская (1873 г.) железные дороги, которые соединили его с центром России, Украиной, Прибалтикой, Польшей. Крупным по тому времени предприятием были ремонтные железнодорожные мастерские. Увеличивалось количество жителей. К 1897 г. Минск насчитывал около 91 тыс. жителей, а его территория увеличилась по сравнению с 60-ми годами XIX в. в 14 раз. Потребность минчан в передвижении все возрастала. Назрела необходимость в общедоступном транспорте.

4 ноября 1886 г. петербургский инженер, статский советник Андрей Горчаков подал минскому городскому голове заявление об устройстве в городе конно-железной дороги:

"Его Высочородию Господину Минскому Городскому Голове – Поверенного Статского Советника инженера А. Н. Горчакова, купца Сергея Самойловича Пергамент. Заявление. Желая построить и эксплуатировать в г. Минске конно-железные дороги, прилагая при сем проект конт-ракта, ведомость с конно-железными линиями, план г. Минска с нанесенными линиями конно-железных дорог, а также доверенность, имею честь покорнейше просить Ваше Высочородие представить мое ходатайство о разрешении доверителю моему означенному на работы – на благоусмотрение Минского управления и о последующем меня уведомлении. По доверенности статского советника А. Н. Горчакова, С. Пергамент. Ноября, 4 дня 1886 года, г. Минск".

Рассмотрев прошение, хозяйственная комиссия городской думы признала, что устройство такой дороги будет полезно Минску. "Приступить к исполнению договора немедленно". Такое поручение в самом начале 1889 г. минский городской голова дал статскому советнику, инженеру Андрею Горчакову из Петербурга. Как писал «Минский курьер», Горчаков предлагал построить четыре линии конки, которые должны были соединить центр города с железнодорожными вокзалами.

После всестороннего изучения договор на строительство и эксплуатацию конно-железной дороги в Минске был подписан городским головой Чапским 6 ноября 1887 г. Предприниматель обязался построить за свой счет три линии конки в Минске общей протяженностью 3310 сажень, или около 7 километров, а также провести реконструкцию улиц, по которым должны быть уложены рельсы. Например, расширить

проезжую часть Московской улицы на 2 метра и замостить ее по всей длине. Кроме того, он должен был содержать в исправности и очищать полосу мостовой в 60 сантиметров по обе стороны от рельсов на Захарьевской и Губернаторской улицах.

Для обеспечения финансовой стороны дела Горчаков обратился в министерство внутренних дел с просьбой разрешить образовать "Русское общество городских и пригородных конно-железных дорог". Одним из основных его дольщиков стал крупный банкир с белорусскими корнями Лазарь Поляков. Срок концессии – монопольного права хозяев конки на перевозки пассажиров губернского Минска – определили в 50 лет. И только через 25 лет городу предоставлялось право выкупить конку у ее владельцев.

По условиям договора город через 25 лет мог выкупить у частной компании Горчакова городскую конку. Правда, желание это возникло значительно раньше, поскольку дело оказалось крайне прибыльным, а денежки-то текли практически мимо городской казны. Полный же срок концессии составлял и вовсе 50 лет. Чувствуя, что с прибыльным проектом все же придется расстаться, акционеры потеряли интерес к его развитию. А тут еще служащие начали устраивать забастовки. В чем-то приходилось идти им навстречу, что предполагало дополнительные расходы. Но горожане демократичную конку любили и, кстати, забастовщиков поддерживали. Когда в ноябре 1905 года управляющий уволил недовольных и на их место набрал штрейкбрехеров, минчане демонстративно топали пешком, игнорируя бегущие по городу пустые вагончики. Пришлось служащих вернуть на их прежние места. В том числе и из-за того, что экономили на оплате труда работавших на конно-железной дороге, билет стоил не так уж дорого – всего 3–4 копейки в зависимости от вида и продолжительности маршрута в 1896 г. и 5–6 копеек – перед Первой мировой войной. Для сравнения: извозчик по центру города брал 15 копеек за свои услуги, от центра до Виленского вокзала – 30, от Комаровки до Брестского вокзала – 55 копеек.

30 марта 1888 года контракт был окончательно утвержден. В 1891 г. приступили к строительству минской конно-железной дороги. С укладкой рельсов вышла небольшая задержка: завод-изготовитель не успел их доставить в срок. Горожане скептически отнеслись к строительству. Многие думали, что конка в Минске обречена на неудачу. Однако середина мая 1892-го вошла в историю Минска как момент, когда в городе начал работать первый общественный транспорт – конка.

Истоки минской конки связаны с открытием железных дорог – Московско-Брестской и Либаво-Роменской. Минск имел два пассажирских вокзала – Александровский и Либаво-Роменский соответственно. Между ними не было сообщения, люди вереницей переходили с вокзала на

вокзал. Состоятельные нанимали извозчика. Стали действовать так называемые передаточные вагоны. По проекту инженера Вдовина из использованных рельсов возвели висячий пешеходный мостик через станционные пути. Однако это проблемы не решало. Тогда руководство железной дороги предложило построить конку меж двух вокзалов. Этому сопутствовал случай. Инженерный совет МПС перечислил на переустройство минского транспортного узла более 9 млн рублей. Решили использовать часть средств на строительство конно-железной дороги между вокзалами. Однако городские власти выступили против ведомственной конки. "Если строить, так общегородскую конку", – не раз заявляли в думе Минска губернатор князь Трубецкой и городской голова граф Чапский. Изыскали средства на конку и одновременно – на возведение постоянного театра (нынешний Купаловский). Железная дорога построила "подкову на счастье" – рельсовое полукольцо от Суражской улицы до Виленского вокзала, а ответвления в город и конюшни – на средства местной казны.

Итак, летом 1888 г. приступили к работам – расширению и реконструкции улицы Московской, других участков. Проектом предусматривалось проложить восемь верст рельсового пути (фактически же 7,7 версты). Официальное открытие полного комплекса состоялось в 1892 г. Со стороны вокзала в сторону улицы Захарьевской ровной лентой выстроились вагоны. По всему пути до самой Соборной площади стояли несметные толпы народа. Кучеры сдерживали лошадей, норовивших двинуться по необычной дорожке. Торжества открыл минский губернатор. Он пожелал городской думе "и впредь не прекращать своей полезной работы, и чтобы периоды бездействий не имели бы места". Слово взял Косич – командир 4-го армейского корпуса. Вспомнил, в частности, свое пребывание в Брюсселе: "Этот город кружев и цветов, этот дамский город представляет в своей старинной центральной части узкие тесные улицы и много санитарных зон. Но зато как хороши его предместья, его Faubourgs, которые разрослись и расширились вокруг центра благодаря именно конке. Я надеюсь, что этот же процесс расширения и укрепления выпадет на долю Минска, и важнейшую роль в этом процессе будет играть конка, а затем и электрический трамвай..." Слова оказались пророческими.

"Изящные вагоны (на 25 сидячих мест), быстро двигавшиеся по относительно узким улицам, постоянный звон колокольчиков как-то взбудоражили пешеходов, заставили пульс городской жизни биться энергичнее", – подчеркнул в своем выступлении граф Чапский. На следующий день "Виленский вестник" восклицал: "Ну и чествуют же жители Минска свою конку! Весь вчерашний день по улицам, где проходит конка, народ не расходился до позднего вечера".

Газета «Минские губернские ведомости» поместила репортаж об этом событии: «На улице Захарьевской выстроились темно-синего цвета вагоны метров восемь длины, запряженные парами лошадей. Вагоны летние, открытые. Ветерок развеивает полосатые занавески на окнах, украшена лентами и цветами упряжь. В первый экипаж садится губернатор со свитой, в последующих находятся члены городской управы, представители технической комиссии. Под знак полицейского шефа кортеж тронулся в сторону Соборной площади». И далее информировала: «Рельсы на улицах, особенно в условиях городского бездорожья, имеют ряд преимуществ по сравнению с извозчиком: увеличится число перевозимой публики по сравнению с обычным экипажем в 8-10 раз, скорость и регулярность движения».

Вагон конки тянули по рельсам 2-3 лошади со скоростью 5 километров в час. Двигалась конка с большим шумом, кучер беспрестанно звонил в колокол и покрикивал на зазевавшихся прохожих. Но минчанам полюбился этот транспорт – им пользовались чиновники и мелкие торговцы, гимназисты и военные, рабочие и ремесленники. Кроме общедоступной цены, которая колебалась в пределах от трех до шести копеек в зависимости от расстояния, пассажиров привлекала и возможность остановить конку в любом месте, чтобы просто пройтись или поговорить со встретившимся на улице знакомым.

В темное время суток вагоны освещались изнутри керосиновыми фонарями. Конка работала до одиннадцати часов вечера.

За первые дни работы конка перевезла около 20 тыс. пассажиров, или пятую часть городского населения.

Минская конка была отображена в Таблице данных Парижской всемирной выставки 1900 г.

Поначалу в Минске планировались три линии конки. Но к ее открытию проложили лишь две, от двух, существующих на тот момент, вокзалов – Брестского Московско-Брестской железной дороги и Виленского – Либаво-Роменской железной дороги. Вокзальная линия соединяла оба вокзала первоначально по улицам Бобруйской и Московской; Центральная шла от Виленского вокзала по улицам Петербургской, Коломенской, поворачивала на Захарьевскую, а затем на Губернаторскую и завершалась на Соборной площади.

По мере строительства конки ее маршруты удлинялись, иногда изменялись. Пролегли рельсы от Бобруйской улицы по Московской и Захарьевской до Коломенской – на том месте, где сейчас расположена гостиница «Минск», обе линии слились. Таким образом, от Брестского вокзала теперь тоже можно было доехать до Соборной площади, а сообщение между вокзалами стало осуществляться по иному маршруту (пути с Бобруйской улицы убрали). У Соборной площади находился

разъезд, где вагоны могли развернуться для следования в обратную сторону и к Нижнему рынку. Недалеко от Немигского моста через Свислочь линии разветвились и получили уже другие названия: Сторожовская вела к пивзаводу Фрумкина, а Немигско-Торговая, огибая правый берег Свислочи, выходила на Садовую улицу. Возле нынешнего цирка последняя линия вновь поменяв название, – Златогорская поворачивала на Захарьевскую и у перекрестка с Долгобродской заканчивалась.

Общая длина рельсов составила 7,3 версты (около 8 км). На всем протяжении конки имелось более 11 разъездов, что позволяло легко маневрировать. Общая протяженность одно- и двухколейного пути минской конки в 1904 г. составляла 7,8 версты.

Для прокладки конно-железной дороги применялся парижский коробчатый рельс. Рельсы укладывались на шпалы только концами, а в середине поддерживались лежнями: шейка рельса зажималась между двумя широкими уголками, располагавшимися симметрично и образовавшими «постель-лежень». Метод такого крепления обходился дешевле, чем крепление со шпалами, но имел и серьезные недостатки. Ширина колеи составляла 1 метр.

Чтобы обеспечить лучшее сцепление копыт лошади с мостовой, межрельсовый путь мостили булыжным камнем. В то же время хозяйство конки несло значительные убытки от порчи «тягловой силы»: частые остановки и достаточно крутые подъемы требовали больших усилий для того, чтобы тронуть с места тяжелый вагон, и лошади часто надрывались. Предприниматели поговаривали об оборудовании вагонов электрическими батареями, но это было далеко не простым делом. В конце концов ограничились тем, что в правила пользования конно-железными дорогами ввели пункт, который требовал от управлявшего конкой кучера вести лошадь не рысью, а шагом. Было и такое требование: «В предупреждении несчастных случаев господа пассажиры приглашаются входить и выходить из вагона только на местах остановки или тихого хода вагонов, причем соскакивать нужно обязательно по направлению движения вагонов... Кондукторам вменено в обязанность помогать входить и сходить из вагона лицам женского пола, детям, больным и престарелым, уменьшая при этом в случае надобности ход вагона...». То есть разрешалось выпрыгивать на ходу.

На площадке кучера располагалась рукоятка – прообраз современного ручного тормоза. В случае надобности кучер натягивал рукояткой размещенную под вагоном цепь, которая через конический барабан прижимала тормозные колодки к колесам. Тормоз удерживался «собачкой», захватывавшей зубчатое колесо. Чтобы снять тормоз, кучеру

достаточно было оттолкнуть «собачку» ногой. Тормоза было два, по количеству площадок для кучера – спереди и сзади вагона.

Разворотных колец конка не имела. В тупике кучер отцеплял коромысла с крюка, переводил пару гнедых на противоположную сторону, садился на другое кучерское кресло и, подав колокольчиком сигнал отправления, натягивал вожжи с криком: «Но-о-о! Пошли-и-и!».

Помимо кучера, управлявшего лошадьми, и кондуктора, продававшего билеты, конку обслуживал еще один человек, представитель совсем уже забытой профессии, – фореитор. Что же это за работник и в чем заключались его обязанности, вспоминает бывший фореитор минской конки Н. И. Шаршун: «Работа фореитора состояла вот в чем. Когда вагон приближался к горке, я должен был, чтобы животные не подвели на подъеме, легче преодолели его, на ходу подвести добавочного коня в упряжке, зацепить валик коромысла за крюк, прыгнуть на подножку вагона, а после преодоления подъема быстро отцепить. Цуговые лошади тут же норовили уйти в сторону – мы, мол, свое сделали. Бывали случаи, когда стягивали вагон с рельсов. Между прочим, за хорошую работу фореитором меня повысили в должности – назначили кучером».

Надо сказать, что сходы вагона с рельсов случались довольно часто. И не только по вине фореитора и его непокорных «цуговых». Обычно это происходило на стрелочных переводах. Ведь стрелки были без остряков: два обыкновенных рельса соединялись тягой и служили поочередно для движения во встречных направлениях – то для одной, то для другой линии путь оказывался прерванным. Зазевался кучер – толкай вагон плечом. А увидеть стрелку было не так-то просто, особенно в темноте. На разъездах – хоть глаз выколи. В таких случаях приходилось проверять стрелки на ощупь. Не светлее было и на остановках, о чем свидетельствовало множество поступавших в городское управление жалоб на то, что из вагона пассажиры попадали прямо в лужи или грязь.

Городские земли под пути, а также пассажирские павильоны предоставлялись владельцам конки безвозмездно. Вести переустройство улиц они обязывались, "не повреждая вообще сооружений городских, казенных, а равно принадлежащих частным лицам". Широко использовался однопутный путь, а стрелки на разъездах переставлялись кондуктором или специально приставленным рабочим. Кучеров снабжали свистком или трубой, также к вагону прикреплялся колокол для предупреждающих сигналов. Форму одежды кучеров и кондукторов утверждала городская управа. За работой кондукторов на линии и регулярностью движения вагонов следили контролеры. До 1910 г. существовало правило для низших чинов "kozyрять" при встрече с начальством.

Работала конка примерно с 8 часов утра до 10 часов вечера. В 1897 г. эксплуатировалось 14 закрытых ("зимних") и 8 "летних" вагонов Мытищенского, Коломенского и Балтийского заводов, фабрики Якобсона. По Захарьевской улице ходили пароконные вагоны, на остальных линиях – одноконные. Лошадей в те годы было около 90. Раздача корма для них (20 фунтов овса, 20 фунтов сена, около 4 фунтов соломы) совершалась три раза в сутки. На пересадочных и остановочных пунктах устраивались павильоны, а в местах пересечения линий – отапливаемые будки для обогрева кучеров и кондукторов. Здесь же размещался навес для лошадей. В 1909 г. остановочные и пересадочные места, конечные станции конки начали дезинфицировать.

Одновременно на линии курсировало 10–12 вагонов (а всего их в 1912 г. было 31). Вместимость каждого – до 30 человек. Для ежедневной 14-часовой работы требовалось 40 лошадей, или, как их называли, «живых механизмов». Плата за проезд определялась по числу перегонов и составляла от 1,75 до 4 копеек того времени. Для сравнения: извозчики брали от 15 до 50 копеек, а выезд за пределы города оплачивался по соглашению. Владельцы конки ставили задачу перед своими служащими не допустить ни одного случая неоплаченного проезда. За безбилетный проезд пассажиров кондуктор мог быть уволен со службы.

Чины полиции пользовались даровым проездом на передней площадке вагона. За детей младше пяти лет плата также не взималась. Городская управа находила целесообразным обеспечить бесплатными билетами монтеров водопроводно-электрической станции. Управление конно-железной дороги со своей стороны также выдавало некоторым лицам жетоны на право бесплатного проезда. С передачей в 1913 г. конки в ведение города был введен льготный проезд для учащихся.

Владельцы домов, расположенных вдоль строящихся линий дороги, порой относились к новому виду транспорта враждебно – в городскую управу поступали заявления с претензиями. А ведь 10 мая 1892 г. открытие конки горожане встречали восторженно: "Куски ленты буквально были расхищены публикой на память о таком торжестве",

"Торжественный выезд производил чрезвычайный эффект". Впоследствии уже сами владельцы конки предъявляли судебные иски к ряду домовладельцев по вопросам содержания и уборки проезжей части мостовых, на которых были уложены коночные рельсы.

Через три месяца эксплуатации конки, ввиду часто повторяющихся недоразумений между пассажирами и поездной прислужкой (даже напоминание кондуктором об оплате проезда воспринималось отдельными лицами как обидное замечание), по примеру Московской и Петербургской конно-железных дорог каждый вагон снабдили ящиком

для заявлений. Пассажиры жаловались на медлительность, тесноту, курение в вагонах.

Движение экипажей конки в расположенном на холмах Минске представляло определенные сложности. Так, для подъема на Соборную площадь или в сторону Троицкой горы на Торговой улице впрягали дополнительных лошадей. Если же это не помогало, пассажиры выскакивали на ходу и, преодолев подъем пешком, вновь занимали свои места. При ширине колеи в 1 метр вагоны не отличались устойчивостью, порой сходили с рельсов, особенно в половодье и после ливней, когда полотно затапливалось. Двигалась конка с большим шумом. Кучер беспрестанно звонил в колокол, окрикивал зазевавшихся прохожих.

Происходили и несчастные случаи, за что жители окрестили дорогу «костоломкой». Один из пострадавших жаловался в городскую управу, что «был переехан вагоном Минской конно-железной дороги», и просил пособия за увечье правой ноги. Ответ последовал такой: общество обязано уплачивать 50 рублей за увечье, последовавшее от неисправного содержания подвижного состава, но так как в указанный день неисправность подвижного состава не имела места, просьба удовлетворению не подлежит.

Однако все это не обескураживало минчан: они любили свою конку, могли остановить ее в любом месте (кроме стрелок и подъемов), чтобы выйти и поговорить со встретившимся на улице знакомым (обязательные места стоянок появились только в 1904 г.). Работавшая до одиннадцати вечера дорога выручала запоздалых пассажиров. Вагоны освещались изнутри керосиновыми фонарями.

Газеты того времени писали, что конка в условиях городского бездорожья имеет ряд преимуществ перед извозным транспортом: в 8–10 раз увеличивается число перевозимой публики, во много раз возрастают скорость и регулярность движения.

Число перевозимых пассажиров росло из года в год: 1376 тыс. – в 1903 г., 1608 тыс. – в 1912, 1863 тыс. – в 1914. Конно-железная дорога стала общедоступным транспортом. Им пользовались чиновники и мелкие торговцы, гимназисты и военнослужащие, рабочие и ремесленники.

Этому способствовала и сравнительная дешевизна проездного билета: 3–4 коп. до 1896 г. и 5–6 коп. в последующий предвоенный период в зависимости от маршрута и расстояния. Сравним с таксой для извозчиков, утвержденной городским управлением: в 1905 г. за проезд в центре города надо было платить 15 коп., от центра до Виленского вокзала – 30, а от Комаровки до Брестского вокзала – 55, т. е. примерно столько, сколько получал за день чернорабочий. Не случайно, предчувствуя серьезную конкуренцию, извозчики встретили появление

конки крайне враждебно и даже, по свидетельству старожилов, однажды перевернули вагончик.

Конно-железная дорога представляла собой довольно сложное хозяйство. Между Петербургской и Базарной улицами, около скотопригонного двора находились ее управление и вагонный парк. Там были конюшни, сараи, кузница, казармы для конюхов, магазин. В 1897 г. парк насчитывал 22 вагона, в том числе 8 летних (открытых), и 91 лошадь.

К 1912 г. количество вагонов увеличилось до 31 (14 летних), а лошадей – до 95.

Конка приносила акционерному обществу надежные и немалые прибыли. В 1897 г. доходы превысили расходы на 14 %, в 1903 г. – на 21 %. Таких высоких показателей не имело ни одно промышленное предприятие Минска. Вложение капиталов в городской транспорт было выгодным делом.

Высокие доходы достигались в значительной мере за счет эксплуатации служащих. В 1905 г. штат их составлял 60 человек. Кондукторы и кучеры, находясь на работе от темна до темна и часто без перерыва на обед, получали за свой труд меньше чернорабочего. Только заработок контролеров был несколько выше. Подростки, работавшие форейторами, получали в 2 раза меньше взрослых. Немудрено, что в среде служащих зрело недовольство администрацией. В апреле 1893 г. на конке состоялась первая забастовка, окончившаяся поражением трудящихся. Одиннадцать кучеров были уволены, так и не добившись повышения зарплаты и получения летней одежды.

4 июня 1905 г. служащие конки забастовали снова. При поддержке местной группы РСДРП они смогли выдвинуть обширные требования: 8-часовой рабочий день, прибавка по 1 рублю за каждый год службы, полная двухнедельная выплата жалованья в случае болезни, оказание бесплатной медицинской помощи, отмена всех штрафов, полный праздничный отдых на пасху, Рождество, Новый год, полная выплата жалованья за время забастовки и гарантия, что никто не пострадает за участие в ней. Акционерное общество несло убытки – управа высчитывала за простой по 25 руб. в сутки, и 20 июня предприниматели уступили, почти все требования были удовлетворены. Однако 2 октября – новая забастовка. Началась она из-за того, что управляющий конкой Морозов в нарушение достигнутых соглашений не выдал зимнюю одежду. Когда же служащие стали требовать, вызвал полицию. Городское управление решило выступить посредником. Выработав условия соглашения с забастовщиками, оно стало угрожать

расторжением концессионного договора в случае их неприятия. Но Морозов отверг посредничество города.

Удовлетворение требований служащих было связано с дополнительными расходами приблизительно в 5 тыс. руб. Это большая сумма, но она не разоряла акционеров, как это пытался представить управляющий. В 1906 г. даже с учетом покрытия расходов предыдущего года чистая прибыль составила 7,3 тыс. руб.

Управление объявило о закрытии конки, забастовщиков не допустили в парк, охранявшийся полицией. 15 ноября с новым штатом была предпринята попытка возобновить движение. Но городская группа РСДРП призвала к бойкоту конки, и минчане поддержали этот призыв. Вагоны шли почти пустыми. На следующий день бастующим удалось разогнать штрейкбрехеров. Пришлось хозяевам пойти на уступки. Движение возобновилось 5 декабря с прежним составом служащих.

События 1905 г. показали, что городское управление решительно искало повод для отказа от услуг концессионеров. Несмотря на высокую доходность конки, в городскую кассу поступали буквально крохи. В первые годы это были оговоренные контрактом 300 руб., в 1908-м – 447 руб.

Начиная с 1899 г., городское управление вело тайную и явную борьбу за обладание конкой. Для досрочного выкупа не доставало ни средств, ни согласия владельцев, поэтому приходилось лишь искать повод, чтобы уличить предпринимателей в нарушении договора, расторгнуть его и в судебном порядке добиться права на владение дорогой. Стремясь удержать свою собственность, акционеры то сулили построить дополнительные линии и заменить конную тягу электрической, то грозились продать конку иностранным промышленникам ввиду ее «малодоходности». Но «отцы города» отвергали и компромиссы, и угрозы. Они желали сами распоряжаться городским транспортом, чтобы успешнее пополнять муниципальный бюджет, а заодно и свои карманы.

Находясь в условиях неопределенности, акционерное общество воздерживалось от дополнительных капиталовложений. Рельсы, вагоны и все хозяйство конки приходили в негодность. Многочисленные просьбы жителей Новомосковской улицы, Серебрянки, Лошицы об открытии новых маршрутов оставались на бумаге.

Только в 1912 г., когда наступил оговоренный в контракте первый срок выкупа, у городских властей появился повод действовать более решительно. После долгих совещаний выкупная сумма была установлена в размере 212,5 тыс. руб. Минск получил разрешение на облигационный заем для приобретения конки и строительства трамвая. И только после этого – 8 ноября 1912 г. – выкуп состоялся. Дорога перешла во владение

города, но с условием, что ее подвижной состав после введения трамвая будет возвращен акционерному обществу. Это планировалось осуществить к концу 1914 г., но помешала война.

Эксплуатация конки продолжалась и в военное время. Однако дни ее были сочтены. По количеству подвижного состава и протяженности эксплуатационного пути конно-железная дорога постепенно сдавала позиции, и уже в 1913 г. царское правительство утвердило проект трамвая, составленный минским инженером Ф. Корзаном при участии киевского профессора Дубелира.

А пока события развивались так, что движение по конно-железной дороге пришлось просто закрыть. Дело в том, что с началом Первой мировой войны в Минске было введено военное положение. Всеобщая мобилизация сопровождалась широкой реквизицией лошадей, повозок, упряжи, запасов фуража. Не слышно было уже цокота копыт, замерли на рельсах в депо вагоны конки. Как оказалось, надолго...

В 1915–1920 гг. Белоруссия, в том числе Минск, неоднократно оказывалась в оккупации – сначала кайзеровскими, затем белопольскими войсками. После освобождения Минска в июле 1920 г. городской совет коммунального хозяйства перешел в ведение губревкома, превратившись в своеобразный оперативный штаб, в руках которого сосредоточилась вся хозяйственная деятельность, призванная создавать нормальные условия для жизни минчан. И сами минчане по примеру москвичей активно выходили на субботники, стремясь быстрее ликвидировать последствия разрухи. Досрочно были закончены работы по строительству узкоколейки от электростанции «Эльвод» до Комаровского леса. По этой важной для города магистрали беспрерывно поступали в него дрова, торф, строительные материалы.

Бывшие рабочие конно-железной дороги решили восстановить конку. На улицах разрушенного города они отремонтировали, а на некоторых участках заново уложили рельсы. В начале июля 1921 г. президиум Минского исполкома принял постановление: «Признано целесообразным пустить в ход конку для пассажирского движения. Проездную плату установить в 1000 рублей за любой конец. Предприятиям и учреждениям предоставить определенное количество билетов. Подлежащий отчислению процент дохода в пользу города должен быть установлен по соглашению между горисполкомом и Трамваем (транспортно-материальным отделом Совета народного хозяйства БССР)».

В это время при Народном комиссариате путей сообщения было создано Центральное управление местного транспорта (ЦУМТ), призванное, в частности, руководить трамвайным сообщением в городах, ремонтом автомобилей и трамвайных вагонов. На местах – при

губернских, уездных и городских исполнительных комитетах образовались отделы местного транспорта. В Минске в ведении этого подразделения находились два конных парка, авторемонтная и обзоровомонтная мастерские, конно-железная дорога и магазин автожуевого имущества.

В воскресенье, 7 августа 1921 г., началось движение конки по главной линии города – Александровский вокзал – площадь Свободы. На вагонах были расклеены листовки: «Управление конки обращается с просьбой ко всем о беспрекословном подчинении обслуживающему персоналу, которому даны определенные инструкции».

Вскоре для проезда на конке ввели талонную систему. Книжечки по 250 талонов распространялись за наличный расчет по предприятиям и учреждениям, где талоны бесплатно раздавались рабочим и служащим. Взамен такого талона кондуктор выдавал проездной билет. Это позволило быстрее обслуживать пассажиров в пути, избавило кондукторов от сбора довольно больших денежных сумм.

При тогдашнем расстройстве денежной системы плата за проезд увеличивалась каждые 9 месяцев в 100 раз. Городской отдел местного транспорта неоднократно намеревался остановить конку из-за огромного дефицита денежных средств, но благодаря энергичным действиям исполкома она продолжала работать. Очень помог этому и заключенный между отделом местного транспорта и советом коммунального хозяйства договор о совместной эксплуатации конно-железной дороги, по которому обеими этими организациями была предоставлена ссуда на закупку фуража, выделены премии рабочим за прибыль, а также введено натуральное исчисление месячной зарплаты из набора продуктов питания, промтоваров и коммунальных услуг. Состав набора, утвержденный на совместном заседании президиумов Совнархоза и Совета профсоюзов Белоруссии, включал 2 пуда ржаной муки, 10 фунтов мяса, 2 фунта сахарного песка, 1/3 аршина сукна, 2 аршина полотна и 1/8 кубической сажени березовых дров.

По ходатайству горисполкома перед Президиумом ЦИК БССР управление конки и отдел городского транспорта объединились. Баланс нового подразделения составил 170 лошадей и 19 грузовиков. Горисполком ассигновал 10 млрд руб. на закупку фуража. Начали культивировать фуражные корма в имении минского отдела коммунального хозяйства «Михалово» Сенницкой волости. Для этого же построили ферму «Людамонт» на улице Людамонтской. Дело пошло на лад.

Отчитываясь в то время перед своими избирателями, заведующий отделом местного транспорта К. И. Альбертинский отметил особые

социальные функции конки: «Помимо значения конки для городского населения, она имеет громадное значение в смысле урегулирования цен на легковой извоз. Особенно отразился на легковых извозчиках выпуск вагонов ежедневно к утренним поездом, так как извозчики особенно взвинчивают цены во время прибытия поездов».

Торжественно был отмечен год эксплуатации восстановленной конно-железной дороги. Репортаж о праздновании поместила газета «Звезда». Она, в частности, писала: «От имени союза транспортных рабочих выступили Каган, Альбертинский, Бруханский, Полоник, Каплан. Они говорили, что только благодаря энергии рабочих была пущена красная конка в ход, и ее работа не отстает от работы довоенного времени. Цель нынешней конки – не наживаться, не гнаться за прибылью, а предоставить возможность рабочим за дешевую плату съездить на Александровскую станцию и обратно. Вспоминали устроенные 17 лет назад забастовки, когда из вагонов строили баррикады...».

Начались переговоры с некоторыми зарубежными фирмами о механизации и электрификации конки по типу автотрамвайных линий. В каждом вагоне намечалось поставить двигатель внутреннего сгорания. Подсчитали: переоборудовать вагон стоило 20 млн руб. Цифра, может, и большая, однако вспомним, что фунт белого хлеба в то время стоил 15 тыс. руб. Оставить мечту о переоборудовании конки вынудил дефицит топлива.

Другая проблема того времени – острая нужда в мелких денежных знаках. Нашли выход в том, что пустили в обращение так называемый сертификат – коночные квитанции. Они выдавались в магазинах в счет сдачи при расчете за покупки и принимались потом в качестве платы за проезд. В 1924 г. после денежной реформы стоимость проезда на городской железной дороге составляла 8 червонных копеек. Тогда же была введена твердая зарплата рабочим конки. Кучер стал получать 52 рубля, кондуктор – 48, конюхи и путевые рабочие – 36. Вступило в силу решение исполкома о предварительной продаже билетов для проезда на конно-железной дороге. Причем покупавшим билеты предварительно предоставлялась скидка: 50-процентная – учащимся и инвалидам, 30-процентная – членам профсоюзов и военнослужащим, 20-процентная – учреждениям и 10-процентная – остальным гражданам.

Увеличилась протяженность рейсов – был отремонтирован путь до завода Леккерта. На линию выходило 11 закрытых (зимних) вагонов, которые ежедневно перевозили более 2,5 тыс. человек.

Число перевозимых поездами конно-железной дороги пассажиров стремительно росло. Вот показатели четырех лет: в 1922 г. перевезено 649 154 человека, в 1923 – 904 652, в 1924 – 930 484, в 1925 – 1 248 586.

Однако уровня довоенной конки достичь не удалось: 1909 год – 1 253 300, 1910 – 1 437 800, 1914 – 1 863 100 человек.

В середине 20-х годов конно-железная дорога перешла на хозрасчет и была передана в систему местной промышленности. В журнале «Советское строительство» за 1926 г. работник Госплана БССР М. Мостков сообщал об удовлетворительном обслуживании населения конкой и в то же время указывал на высокую себестоимость ее эксплуатации вследствие дороговизны текущего и капитального ремонтов вагонов, выполняемых специальными мастерскими.

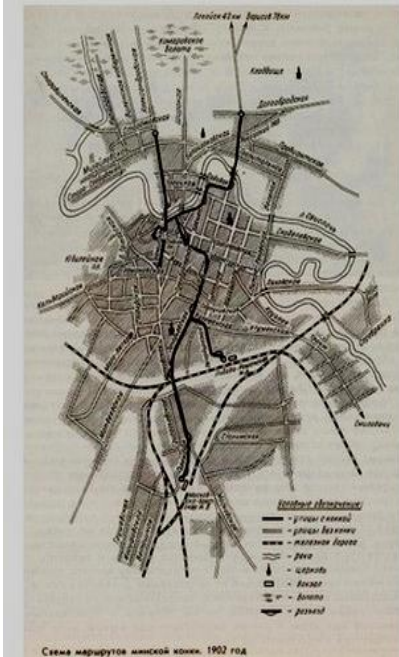
В течение первого полугодия 1926 г. общественным транспортом в Минске воспользовались 1 275 863 пассажира, из них 606 тыс. – конно-железной дорогой. За год одна конка перевезла более миллиона человек и пополнила казну почти 20 тыс. руб.. И это притом, что в январе и феврале из-за сильных снежных заносов, высота которых достигала в некоторых местах полутора метров, транспорт не работал.

Минскую конку в последние месяцы ее существования красноречиво представил журнал «Огонек» в очерке «Минск – столица Белоруссии» (1927, № 9): «В скором времени в Минске начнется постройка электрического трамвая. А пока по улицам бегают вагоны конки под оглушительный колокольный звон и крики вагоновожатого. Звон предназначается для прохожих, а крики для «двигательного мотора», который состоит из двух лошадиных сил. Вагончики конки часто сходят с рельсов, что отнюдь не означает катастрофы, остановки движения и вызова санитаров. Ничего подобного! Тут применяются два средства, одинаково сильно действующих на «спятивший» вагон: во-первых, дается задний ход. Это значит, что лошадей припрягают с другой стороны. Если «задним ходом» вагон не удается поставить на рельсы, кондуктор объявляет «авральные» работы, и тогда все пассажиры выходят из вагона, чтобы, подперев его своими боками, впихнуть на должное место. При таком способе действия успех обеспечен. Приезжий человек, если бы он полюбостествовал съездить конкой на Троицкую гору, был бы поражен оригинальным способом переправки пассажиров через Свислочь, где недавно ремонтировался мост. Вагон останавливался у какого-то дома, кондуктор объявлял пересадку, пересчитывал своих пассажиров, как цыплят, и говорил им властным тоном: «Идите за мной». После этого он вел их в ворота дома, проводил двором, залитым большую часть года жирною и глубокою грязью, и выводил на берег Свислочи, где взорам пересадчиков открывался мост, а за ним вагон конки, терпеливо их дожидавшийся».

Между тем судьба конки была предрешена, и в начале 1928 г. на совместном заседании президиумов окрисполкома и городского Совета

был вынесен приговор: прекратить работу конно-железной дороги. С марта минская конка стала уже прошлым города.

Минск дольше других городов «удержал» конку. Благодаря этому до появления последующего вида транспорта – трамвая (причем разрыв оказался минимальным) были обеспечены нормальные условия перевозки горожан и приезжих.



Его Высочество
Великому Минскому Городскому Совету

Полученная Комиссией Конки
Минска Комиссия Андрей Николаевич
Горчаков, Андрей Николаевич
Савицкий и другие

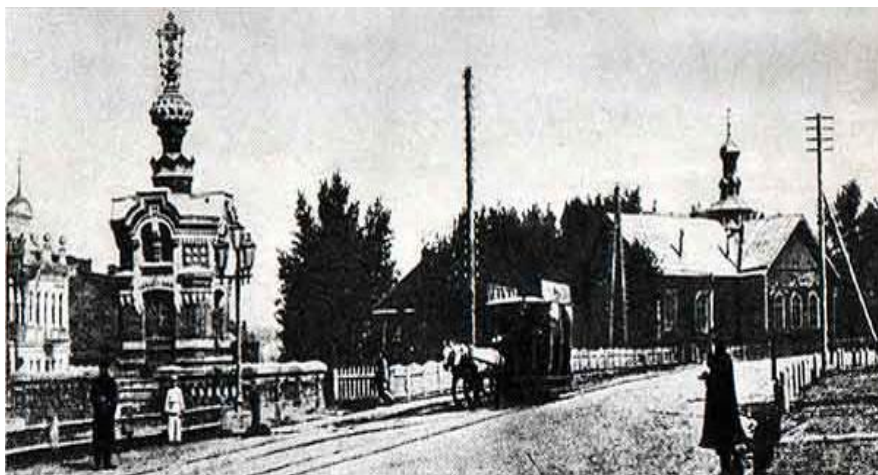
Заведующий

Исходя из вышесказанного и ввиду того, что
в городе Минске конно-железная дорога
применяет при себе конки, которые,
имея в виду их устройство, являются, в
городе Минске с наименьшим шумом,
и потому в городе в настоящее время
используются конки, которые являются
Минской конки, представляющей себе
в настоящее время, представляющей себе
работу на железной дороге Минска
и в настоящее время, и в настоящее время
и в настоящее время.

По распоряжению Отдела
А. Н. Горчакова С. Горчаков

Член М. Н. Горчаков
Член М. Н. Горчаков

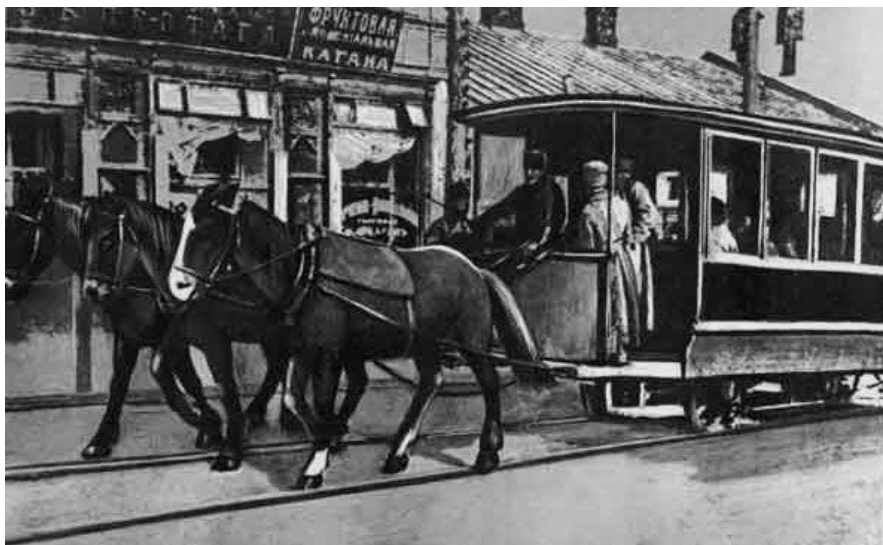
Ходатайство А. Н. Горчакова



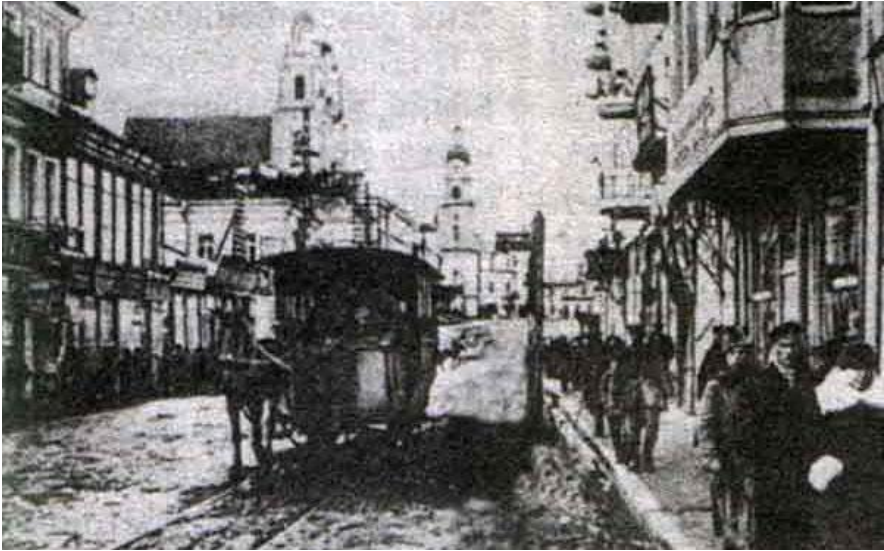
Конка в районе Западного моста. До 1903 года



Схеме маршрутов Минской конки. 1902 год



Конка в Минске. 1900-е годы



Конка на Губернаторской улице. 1900-е годы



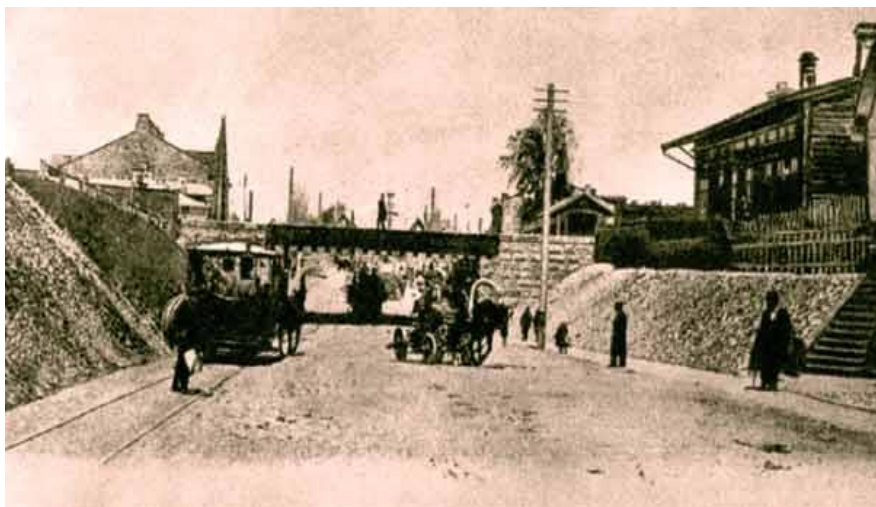
Конка на Захарьевской улице. 1900-е годы



Конка на Соборной площади. 1900-е годы



Во время наводнения на Торговой улице. 1900-е годы



Конка на Ново-Московской улице. 1900-е годы



Конка на углу Соборной площади и Губернаторской улицы. 1900-е годы



Конка на Захарьевской улице. 1900-е годы

2

КОНКА



Городской транспорт общего пользования существовал еще в первой половине XIX века. Омнибус – многоместный конный экипаж с империалом – открытой площадкой и сиденьями наверху, на крыше кареты. Со временем улучшилась ходовая часть конных экипажей: усовершенствовались рессоры, тормозные устройства, поворотные механизмы. Обычные колеса заменили колесами с ребордами, и усилиями запряженных лошадей омнибус покати́л по рельсам городских железных дорог – так родилась конка.

В конце XIX в. транспортная обстановка в **Москве** была непростой: число жителей росло, город расширялся, а всех по-прежнему развозили извозчики. И эту проблему нужно было решать. В 1871 г. в Думу поступило сразу несколько проектов по постройке конно-железных дорог в Москве, но к окончательному конкурсу были допущены следующие проекты: первый – от графа Алексея Сергеевича Уварова, Виктора Карловича Делла-Воса и Николая Федоровича фон Крузе, второй – от почетного гражданина Алексея Ивановича Хлудова, третий – от Попова и каретника Ечкина, четвертый – от А. Леви, пятый – от К. Ф. Герике и шестой – от П. Губонина и Х. Мейсена. В результате конкурса по критерию наименьшего срока постройки был выбран проект графа Уварова и К^о, однако из-за бюрократических проволочек он был отложен. Но помог случай: в 1872 г. во время работы Политехнической выставки по инициативе М. Н. Анненкова была открыта первая пассажирская линия конного трамвая, связавшая центр города через Трубную и Страстную площади с площадью Смоленского вокзала.

Линия конки была одноколейной, имела протяженность 4,5 км с колеёй 1524 мм, на линии располагалось 9 разъездов, эксплуатировалось 10 двухэтажных вагонов с империалами, куда вели крутые винтообразные лестницы. Империал не имел навеса, и пассажиры, располагаясь на лавках, не были защищены от снега и дождя. Вагоны конки были закуплены в Англии, где они производились на заводе "Старбек". Особенностью этой линии конной железной дороги явилось то, что строили ее военные строители как временную.

О начале постройки этой линии писали ведущие газеты. "Сегодня, 26 мая, неподалеку от Москвы, в поле, на расстоянии около одной версты от вокзала Смоленской железной дороги, был отслужен молебен по случаю начатия постройки нового железнодорожного участка от Петровско-Разумовского полустанка до станции Смоленского вокзала. Этот новый железнодорожный участок будет соединен железно-конной дорогой с Театральной площадью по Тверской улице, Тверскому и Страстному бульварам и по Неглинной. Все протяжение железной дороги парового пути будет около 9 верст, а железно-конного около 4,5 версты. Это будет дорога военно-железная. Построить ее предположено дней в десять", – писали "Московские ведомости" 27 мая 1872 г.

"С пятницы, 26 мая, начато прокладывание и устройство по улицам железно-конной дороги от выставки до вокзала Смоленской ж. д. и Петровского парка. Работы производятся солдатами 18-й пехотной дивизии, расположенной лагерем на Ходынском поле. Соединительная линия Николаевской ж. д. с Политехнической выставкой будет окончена к приезду Государя Императора, для чего на днях придут из С.-Петербурга военные рабочие" ("Русские ведомости", 28 мая 1872 г.). Общее руководство было возложено на генерал-майора Анненкова, наблюдение за работами в техническом отношении – на инженера путей сообщения Усова.

Через месяц дорога была готова. Общество не могло остаться в стороне от столь важного события в городской жизни, пуск конного трамвая в Москве вызвал пристальное внимание москвичей и прессы. Вот что писали "Русские ведомости" от 27 июня 1872 г.: "Вагоны очень красивы, и по изяществу отделки и удобству не оставляют желать ничего лучшего. Сидения устроены наверху и внизу вагонов, всего на 40 человек, полагая по 10 человек на каждой скамейке. Цена в один конец 10 коп. внизу и 5 коп. наверху вагона... В случае надобности могут быть выведены на дорогу все 10 вагонов, состоящие в распоряжении компании. Вагоны были заказаны в Англии".

"Несколько дней тому назад в Москве открылось новое увеселение для москвичей – это железно-конная дорога. Каждый раз отправление вагона привлекает многочисленную толпу зрителей, и москвичи по целым часам стоят и глазят на невиданное ими зрелище" – писали "Русские ведомости" 2 июля 1872 г.

Одновременно в Москве была построена и линия парового пассажирского трамвая от Петровско-Разумовского через парк Петровской Академии до станции Смоленского вокзала. Обе линии должны были прекратить существование сразу после закрытия

Политехнической выставки, однако история внесла свои поправки в расписание, составленное людьми.

Новый общественный транспорт понравился москвичам: ехать из центра на Смоленский вокзал было удобнее и дешевле в вагоне конного трамвая, чем извозчиком. Первая пассажирская линия конки продолжала эксплуатироваться и после закрытия Политехнической выставки до 1874 г., а линия парового пассажирского трамвая сохранила свое существование только на участке от Смоленского вокзала до Петровского парка. Эксплуатацию этой линии осуществляли русские предприниматели Д.Н. Гурьев и М.Д. Новиков, именно они занимались поставкой необходимого материала для постройки путей и вагонов.

При этом проблема общественного транспорта не была исчерпана. Наконец-то, в сентябре 1873 г. графу Уварову и К^о удалось заключить контракт на строительство сети конно-железных дорог в Москве. Поэтому строительные работы начались весной 1874 г. и уже 1 сентября этого года было открыто движение кончных вагонов по Петровской линии, проходящей от Иверской часовни по Неглинной улице, через Трубную площадь, по бульварам вверх до Страстного монастыря и далее по Тверской улице, Петербургскому шоссе до Петровского дворца.

Временно построенная к Политехнической выставке линия была реконструирована в двухколейную, был достроен новый участок от Тверской заставы по Петербургскому шоссе до Петровского дворца. Одновременно с открытием движения по Петровской линии был введен в строй и Миусский парк конно-железных дорог.

Вот как это происходило: "В день открытия, к двум часам пополудни, в здание железнодорожного парка на Миусской площади, все убранное флагами, собралось до двухсот человек приглашенных и Преосвященным Архиепископом Леонидом был отслужен молебен с водосвятием. На празднестве присутствовал московский генерал-губернатор князь В. А. Дол-горуков и другие начальствующие и почетные лица города Москвы. После окропления зданий конно-железных дорог святою водою, присутствовавшие отправились осматривать конюшни, а затем мимо них были проведены на показ все лошади, приобретенные до настоящего времени для возки вагонов. Компания в своем распоряжении имеет вполне достаточное количество лошадей и некоторые из них очень недурных статей.

Пока происходил осмотр лошадей, из сараев были вывезены и запряжены десять вагонов конно-железной дороги, по которым и расселись все приглашенные. Длинный поезд вагонов, убранный флагами, представлял весьма красивый вид. От Тверских Триумфальных ворот поезд пошел к Петровскому парку, а отсюда,

перейдя на другой путь, направился обратно к городу. По всем улицам, по которым проходил поезд, стояли многочисленные толпы зрителей вплоть до станции у Иверских ворот, где поезд остановился.

Насколько можно судить по беглому осмотру, конно-железный путь настоящей компании устроен несравненно лучшего того, который существовал по этому же направлению во время бывшей у нас политехнической выставки. Вагоны также устроены гораздо удобнее и красивее, чем прежде. Единственное неудобство, бросившееся всем в глаза, заключается в чрезвычайно крутых поворотах, вследствие чего на подобных местах в день открытия стояло по нескольку рабочих, которые дружными усилиями направляли вагоны на надлежащий путь. Однако, несмотря на это, во время переезда от Петровского парка до Иверской часовни вагоны по нескольку раз сходили с рельсов и только благодаря присутствию многочисленных рабочих были с трудом опять устанавливаемы на путь.....

Празднество закончилось роскошным обедом в доме строителя дороги П. И. Губонина, на Татарской улице в Замоскворечье, в продолжение которого были провозглашены многочисленные тосты...." (Газета "Русские ведомости" за 3 сентября 1874 г.)

В ноябре 1874 г. открылась и Покровская линия – от Лубянской пл. до Переведеновки и Покровского моста. Был построен и открыт Покровский парк.

В 1875 г. были пущены в эксплуатацию Сретенская, Сокольничья, Нижегородская, Софийская и Болотная линии. На Б.Лубянке был открыт парк-конюшня для дневной смены лошадей.

За год существования конными железными дорогами Москвы было перевезено около 8 млн пассажиров. По линиям городских конных дорог курсировало более 70 двухэтажных коночных вагонов.

Развитие конно-железных дорог потребовало создания в городе особого предприятия для их эксплуатации.

В 1875 г. возникло "Первое Общество конно-железных дорог в Москве", учрежденное графом Уваровым.

За пять лет протяженность эксплуатационных линий почти удвоилась, и к 1891 г. она составляла уже 45 верст (48,1 км). За это время были выстроены линии: Арбатская (от центра до Плющихи и Девичьего поля), За-москворецкая (от центра до Серпуховских и Калужских ворот), Никитская (до Пресненской заставы), в дачное село Богородское, до Новодевичьего монастыря, до Нижегородского вокзала, до Преображенской заставы, до Дорогомилловской заставы. В общей сложности к этому времени москвичи могли ездить по 11 линиям конки,

принадлежащим "Первому Обществу конно-железных дорог". Это были линии:

- Петровская (Воскресенская пл. – Страстной монастырь – Смоленская станция – Петровский дворец) протяженностью 6,65 км;
- Нижегородско-Страстная (Покровская застава – Таганская пл. – Ильинские ворота – Страстной монастырь) протяженностью 6,73 км;
- Покровская (Ильинские ворота – Земляной вал – Гавриков пер. – Введенская пл.) протяженностью 7,47 км;
- Богородская (село Богородское – Сокольники – Рязанский вокзал – Земляной вал – Ильинские ворота) протяженностью 9,88 км;
- Сретенско-Сокольничья (Сокольники – Рязанский вокзал – Сухарева башня – Сретенка – Ильинские ворота) протяженностью 6,51 км;
- Курская (Ильинские ворота – Землянка – Рогожская застава) протяженностью 3,43 км;
- Бульварная (Страстной монастырь – Арбатская пл.) протяженностью 1,30 км;
- Арбатская (Ново-Девичий монастырь – Народное гулянье – Смоленский рынок – Арбатские ворота – Ильинские ворота) протяженностью 6,63 км;
- Замоскворецкая (Ильинские ворота – Болотная пл. – Серпуховские ворота – Калужские ворота) протяженностью 4,70 км;
- Никитская (Ильинские ворота – Никитские ворота – Пресненская застава) протяженностью 4,56 км;
- Дорогомиловская (Смоленский рынок – Бородинский мост – Б. Дорогомиловская ул. – Дорогомиловская застава) протяженностью 4,72 км.

Первое Общество конно-железных дорог к описываемому времени сумело ввести и успешно эксплуатировало 5 коночных парков: Миусский, Сретенский, Покровский, Уваровский и Богородский. Во всех парках по состоянию на 01 ноября 1891 г. имелось 1539 лошадей, 235 пассажирских конных вагонов, среднечасовой выпуск вагонов составлял 152 единицы.

Конка стала естественной частью городской жизни, она превратилась из экзотического вида транспорта, перевозящего праздный люд на Политехнической выставке, в необходимую потребность, ей пользовалась подавляющее число так называемых "менее достаточных" жителей Москвы.

О том, что конка стала приобретать важное значение в жизни города, можно судить по тем живым откликам, которыми так полна наша художественная литература и периодическая печать. Ведь именно она в России всегда являлась "барометром общественного мнения". Гиляровский В. А. в своей книге "Москва и москвичи." : "...Помню я радость москвичей, когда проложили сначала от Тверской до Парка

рельсы и пустили по ним конку..., а потом и по Садовой. Тут уже в гору Самотечную и Сухаревскую не высаживали пассажиров, как на линейке, а останавливали конку и впрягали к паре лошадей еще двух лошадей впереди их, одна за другой, с мальчуганами-форейторами. Их звали "фалатор", они скакали в гору, кричали на лошадей, хлестали их концом повода и хлопали с боков ногами в сапожищах, едва влезавших в стремя. И бывали случаи, что "фалатор" падал с лошади. А то лошадь поскользнется и упадет, а у "фалатора" нога в огромном сапоге или, зимнее дело, валенке – из стремени не вытащить. Никто их не учил ездить, а прямо из деревни сажали на коня – ежай! А у лошадей были нередко разбиты ноги от скачки в гору по булыгам мостовой, и всегда измученные и недокормленные... С шести утра до двенадцати ночи форейторы не сменялись – проскачут в гору, спустятся вниз и сидят верхом в ожидании вагона...

Вагоны конки были двухэтажными, нижний и верхний на крыше первого. Он назывался "империал", а пассажиры его – трёхкопеечными империалистами. На империал вела узкая винтовая лестница. Женщин туда не пускали."

А.П.Чехов в журнале "Будильник": "Учитель: "А что вы можете сказать о конно-железной дороге?" Ученик: "Конно-железная дорога или попросту называемая конно-лошадиная дорога состоит из нутра, верхотура и конно-железных правил... Скорость равна отрицательной величине, изредка нулю и по большим праздникам двум верхкам в час. За схождение вагона с рельсов пассажир ничего не платит."

Путеводитель по Москве за 1882 год: "Движение вагонов конно-железных дорог или карет, как в Москве принято называть их, продолжается круглый год, но только днем. До 12 часов и до 1 часа ночи ходят они летом по воскресеньям и праздничным дням и то лишь в двух пунктах: от Страстного монастыря до Петровского парка и от Ильинских ворот до Сокольничьей рощи. Начинается движение вагонов в 8 часов утра и продолжается до 8 часов вечера. Промежутки времени между отходом поездов на многолюдных станциях, как, например, между Страстным монастырем и Ильинскими воротами бывает 6 минут, в других местах – 8, 12, 20 минут. Плата за станцию внутри вагона – 5 копеек, вверху (на империале) – 3 копейки."

Сеть конно-железных дорог Первого Общества была недостаточна для удовлетворения потребностей москвичей в транспорте, она не учитывала радиально-кольцевую планировку города, практически совсем не было линий в Замоскворечье, части города, заселенной в основном "людом коммерческим, который имеет надобность ежедневно не один раз отправляться из места своего жительства в город и обратно".

Именно поэтому Городская Дума 15 марта 1883 г. приняла решение согласиться с разработанным в 1880 г. инженером А. Н. Горчаковым проектом постройки второй сети конно-железных дорог, по следующим направлениям:

- от Трубной площади до Крестовской заставы;
- Цветного бульвара до Долгоруковской улицы;
- Страстного монастыря до Бутырской заставы;
- Охотного ряда через Пречистенку до Девичьего поля;
- Васильевской пл. у Кремля по Пятницкой ул. до Даниловской слободы;
- Серпуховских ворот через Б. Калужскую ул. до Калужской заставы;
- Васильевской пл. по набережной р. Москвы и бульварам, Поварской ул. до Кудринской пл.;
- Цветного бульвара до продовольственных складов.

Контракт между Горчаковым и городской управой на постройку этой сети был подписан со сроком концессии на 45 лет (до 1928 г.).

Город имел право выкупа сети через 20 лет после заключения контракта.

В марте 1885 г. А. Н. Горчаков передал свои права и обязательства по контракту вновь созданному акционерному обществу с бельгийским капиталом, конституированным в Брюсселе 5 (17) января 1885 г. под названием "Главное общество московских и российских конно-железных дорог". В Москве оно стало называться для простоты Бельгийским или Вторым обществом конно-железных дорог.

Бельгийское общество построило линии конного трамвая второй сети в 1885–1887 гг.

Первая, Екатерининская линия конного трамвая этого общества была открыта 3 (16) июля 1885 г. на участке от Трубной площади до С. Екатерининского парка (в районе бывшей площади Коммуны). В 1886 г. оно проложило первую (от Бутырской заставы до Петровско-Разумовского), а в 1887 г. – вторую (от Калужской заставы до Воробьевых гор) линию парового трамвая. В 1888–1891 гг. вторая сеть была расширена и достигла к 1891 г. 43 верст одиночного пути, имея 13 линий и три коночных депо.

Одновременно со строительством линий Второе (бельгийское) общество начало строить Андреевский трамвайный парк на Долгоруковской улице.

Представитель административного комитета "Главного общества московских и российских конно-железных дорог" Эмиль Камбье, став временным исполнителем директором общества в Москве, изобрел для условий Москвы новый крытый тип одноэтажного вагона с отдельным входом в каждое классовое отделение. Производство вагонов для

Москвы было налажено на Одесском заводе Беллино-Фендрих. Уже в мае 1885 г. из Бельгии и из Одессы стали поступать в Москву первые вагоны двух типов: открытые – летние; закрытые – зимние. Газета "Московские ведомости" 30 июня 1885 г. по этому поводу писала:

"Летние вагоны составляют полное подражание таким же вагонам, введенным на конно-железных дорогах в Германии, Бельгии и Франции. Это очень изящные, со сквозными стенками без дверей вагоны, снабженные по обеим сторонам продольными скамейками, заменяющими подножки. В вагоне 5 поперечных скамеек, каждая из которых на 4 пассажира. Скамейки имеют откидные спинки, которые легко приподнимаются. Пассажиры сидят в вагоне лицом вперед, когда же вагону нужно дать задний ход и перевести лошадей на противоположную сторону для обратного движения, спинки у сидений откидываются и вместе с тем вагон получает прежний вид, т.е. пассажиры по-прежнему садятся лицом вперед. В случае, если две скамейки будут заняты знакомыми, стоит только откинуть спинку у одной из скамеек и пассажиры получают возможность сидеть лицом друг к другу. По обеим сторонам скамеек – платформы для пассажиров, которые найдут удобным ехать стоя.

Зимний вагон, изобретенный г. Камбье, представляет весьма изящное и удобное купе с боковым входом в единственную дверь. Эта особенность вагона предохраняет пассажиров от сквозного ветра, которому так часто приходится подвергаться в существующих на конно-железных дорогах. В вагоне – 20 мест. Рядом с этим закрытым купе закрытая с трех сторон и открытая лишь с одной входной стороны платформа для пассажиров второго класса, с платой за проезд по 3 коп. Эта платформа заменяет верхние сидения для существующих в Москве вагонов, так как все вагоны на линиях дорог Второго Общества будут одноэтажными. Для кучера устроено совершенно отдельное сидение, что представляет новую особенность: никому, кроме кучера, это сидение проходить не понадобится, чем устраняются так часто случающиеся на конно-железных дорогах несчастья оттого, что пассажиры вскакивают в вагоны с передней площадки или выходят по ней из вагона во время движения. Новоизобретенные г.Камбье вагоны одобрены членами одесского городского управления для Одессы. Они построены на одесском заводе Беллино-Фендриха."

Весной 1888 г. "Второе общество" эксплуатировало 10 линий конно-железных дорог: Долгоруковскую, Мещанскую, Калужскую, Пятницкую, Пречистенскую (Набережную), Трубную-Долгоруковскую, Устининско-Трубную, Садовую I, Садовую II, Петровский парк и 2 линии с паровой тягой:

Петровско-Разумовскую и Воробьевскую. Общая протяженность линий "Второго общества" составляла 39,6 км.

Эксплуатация вагонов конки в Москве рождала новые задачи перед теми, кто занимался обслуживанием пассажиров. Непривычные для бельгийцев климатические условия в зимнее время в Москве потребовали внести существенные изменения в конструкцию вагонов. Зимой стали эксплуатироваться вагоны, "...имеющие духовое отопление, для чего около кучерской площадки устроены печи. Отапливается лишь передняя половина вагона – первый класс, а задняя представляет собой закрытую и сверху и с боков холодную площадку без мест для сидения – второй класс. На конечных пунктах линии, у Страстного монастыря и у Бутырской заставы, вагоны для того, чтобы идти теплым отделением вперед, поворачиваются легко при помощи устроенных на рельсах вращательных кругов, какие употребляются на железных дорогах для поворачивания паровозов" (Московские ведомости, 23 октября 1885 года).

Начиная с 1887 г. "Второе общество" стало получать из Бельгии только закрытые вагоны двух типов с пятью и семью окнами.

Совершенствование конструкции вагонов и систематические меры, принимаемые властями по предупреждению травматизма на конных железных дорогах заставляли власти и сами Общества принимать различные профилактические меры. Московский обер-полицмейстер Е. К. Юрковский издал в этих целях следующее распоряжение: "В открытых вагонах 2-й сети конно-железных дорог пассажиры допускаются следовать стоя, на боковых подножках вагонов, что представляет опасность для пассажиров, как тому и был уже случай 20 мая при столкновении двух таких вагонов на Малой Дмитровке, где в то время некоторые лица из пассажиров, стоявших на подножках, получили увечья.

Правление означенного Общества по требованию моему вменило в обязанность кондукторам и контролерам не допускать пассажиров стоять при проезде на подножках, кондукторам же дозволено стоять только с правой стороны. Давая знать об этом полиции, предлагаю участковым приставам сделать распоряжение, чтобы пассажиры отнюдь не допускались стоять на боковых подножках вагонов во время следования, о чем сделать должное внушение постовым городовым" (Московские ведомости, 9 июня 1888 г.).

Газеты того времени показывают, что жизнь города была неразрывно связана с общественным транспортом. Так, 8 августа 1887 г. Московские ведомости сообщили: "конно-железные дороги объявили, что с 5 час. утра к Бутырской и Тверской заставам, в Парк и Петровское-Разумовское

будут ходить вагоны для лиц, желающих выехать для наблюдения солнечного затмения на северную сторону Москвы."

Существование в одном городе независимых друг от друга сетей трамвайных линий двух различных обществ было крайне неудобным для москвичей: не было беспересадочного движения, не существовало единой системы оплаты и др. Так, например, пассажирам, ехавшим с одной окраины на другую, особенно северной и южной, часто приходилось делать пересадки из вагонов одного Общества в вагоны другого и покупать дважды билеты. То же самое делали и пассажиры, ехавшие с пересадкой по Садовому и Бульварному кольцам.

Поэтому осенью 1891 года сети дорог Первого и Второго обществ конно-железных дорог в Москве в соответствии с решением Городской Думы были объединены в одну. При этом Первое общество стало ответственным за эксплуатацию всей сети, а Второе (Бельгийское) общество получало 1/3 от общей прибыли, вырученной за год. Такая совместная эксплуатация началась с 1 (13) ноября 1891 г.

Все существовавшие до этого маршруты конного трамвая были пересмотрены, и с этого дня стали действовать 25 новых линий. Были построены соединительные стрелки и пути у Старых Триумфальных ворот, в начале Малой Дмитровки у Страстного монастыря, на Трубной площади, у Сухаревой башни, Покровских ворот, Серпуховских ворот, Варварских ворот, Девичьем Поле, на набережной у Большого Каменного моста.

Была унифицирована система маршрутов, система тарифных станций, введена единая билетная система. Проведенные мероприятия по соединению линий и системы оплаты проезда позволили начать движение вагонов по новому расписанию, ввести новые более удобные маршруты и значительно удешевить проезд.

Все линии были разделены на зоны, за проезд внутри одной зоны пассажир платил 5 коп, а на империале – 3 коп., за две зоны (станции) – 10 и 6 коп. соответственно. Дети, не занимавшие места, пользовались конкой бесплатно. Билеты продавались кондуктором. Если пассажиру требовалась пересадка на другую линию, он предупреждал об этом кондуктора и приобретал передаточный билет за 5 копеек, который был действителен в течение часа. При пересадке пассажир предъявлял на другой линии этот билет, на котором кондуктор делал соответствующую отметку. На загородных линиях парового трамвая были разъездные кондуктора, которые перемещались внутри зоны туда и обратно и "обилечивали", как тогда стали говорить, пассажиров.

Движение вагонов конки осуществлялось с 8 часов утра и до 10 часов вечера, а в летнее время и по праздникам на ряде загородных линий до

2 часов ночи. Для опознания маршрута следования вагона конки снаружи вагона стали вывешиваться специальные таблицы с наименованием станций, где проследует вагон. Так появились маршрутные указатели.

Проведенные мероприятия позволили значительно увеличить число пассажиров, пользовавшихся конкой. Совместная сеть конно-железных дорог имела протяжение 88 верст (94 км), 9 коночных депо, более 2000 лошадей и 400 вагонов.

Совместная эксплуатация линий Первого и Второго обществ дала значительный экономический эффект, так как населению стала выгодна пересадка, а пересадочный билет позволил увеличить доходы в декабре 1891 года по сравнению с декабрем 1890 года почти на 20,0 %.

К концу 1891 года Второе Общество эксплуатировало 11 линий конного трамвая: Долгоруковскую, Мещанскую, Калужскую, Пятницкую, Садовническую, Пречистенскую, Трубная-Долгоруковскую, Садовую I (Сухаревская башня – Смоленский рынок), Садовую II (Смоленский рынок – Калужские ворота), Садовую II (Калужские ворота – Таганская пл.); 2 линии парового трамвая: Петровско-Разумовскую и Воробьевскую.

В декабре 1893 года московский обер-полицеймейстер из-за часто повторяющихся случаев падения пассажиров при вскакивании в вагоны конки на ходу отдал распоряжение об обязательных остановках вагонов на линиях Садовая I и Бульварной I на всех разъездах. Так в Москве появились остановки на городских транспортных линиях, кроме тех зонных станций, на которых стоянка была обязательной. До этого вагоны конки между станциями шли часто без остановок, несколько замедляя свой ход по требованию пассажиров. Они должны были выходить непременно вперед по ходу движения, чтобы не упасть.

В конце XIX и начале XX веков в Москве стала ускоренно развиваться промышленность и транспорт. Это в свою очередь вызвало потребности в развитии средств связи и почтовом движении. Именно тогда возникла идея использования городских конно-железных дорог для почтового сообщения. Газета "Московские ведомости" 21 июля 1897 г. писала: "В скором времени грузы, отправляемые из Московского Почтамта на железнодорожные вокзалы, а равно с вокзалов на Почтамт, будут перевозиться по конно-железной дороге. Во дворе Почтамта уже прокладываются рельсы, которые будут соединены с Бульварной линией, идущей от Страстного монастыря к Устьинскому мосту. Первоначально устанавливается перевозка тяжелых почтовых тюков по конке из Почтамта на Рязанский вокзал, во дворе которого теперь прокладываются рельсы. Движение почтовых вагонов, как мы слышали, будет происходить от 8 часов утра до 7 часов вечера. Устройство путей и перевозку почтовых грузов принимает на себя Первое Общество конно-

железных дорог в Москве. Соединение Почтамта рельсовым путем с остальными вокзалами будет производиться постепенно". Для целей почтового движения в Миусском парке были изготовлены новые почтовые вагоны. Движение почтовых вагонов было открыто весной 1899 года.

Конка довольно быстро завоевала популярность у москвичей. С раннего утра выползали из своих парков запряженные парой лошадей, увешанные рекламой вагоны и "утюжили" день-деньской улицы первопрестольной, перевозя и рабочих с дальних заводов, и чиновников, и купцов, и прислугу – весь простой люд "старой" столицы. Однако, несмотря на бурное развитие и симпатии москвичей, конные железные дороги имели серьезные недостатки. Медленно двигалась по городу конка. Скорость, как правило, была восемь километров в час. Не так уж и много, даже в сравнении с пешеходом. Не зря москвичи шутили: "Конка, конка, догони цыпленка!"

На разъездах, при однопутном движении, нужно было долго выстаивать в ожидании встречного вагона. Москва расположена на семи холмах, ее территория сильно изрезана глубокими речными долинами с крутыми спусками и подъемами. И здесь на подъемах приходилось пристегивать дополнительных форейторских лошадей, чтобы помочь затягивать вагоны вверх. Приходилось держать огромный штат форейторов и более 500 лошадей.

Немало усилий приходилось потратить на то, чтобы оградить пешеходов от опасности попасть под колеса конки. На вагонах конки укрепили буферные фонари и сигнальные колокола, в которые то и дело звонил кучер. Сделали более надежные тормоза, чтобы конка не катилась вниз на спусках. На перекрестках улиц установили специальных сигнальщиков-"махальщиков", предупреждавших пешеходов о появлении вагонов из-за угла. Чтобы предотвратить всякие столкновения с экипажами, было введено правило, согласно которому при прокладке путей на улице должно оставаться место для проезда карет, дрожек, телег.

Впрочем, все эти меры не очень помогали. То и дело под копытами лошадей оказывался какой-либо зазевавшийся прохожий. А иногда тяжёлый коночный вагон наезжал на другой экипаж. Несчастные случаи происходили довольно-таки часто, особенно в темное время суток.

Развитие науки, техники и промышленности требовало создания более совершенных, надежных и экономичных двигателей. В частности, как мы видели, для целей городского транспорта были предприняты попытки применения паровой тяги. На пригородных линиях в Петровско-Разумовском и на Воробьевых горах, вместо лошадей, натужно тянущих огромные, неуклюжие вагоны, появились небольшие, но мощные

паровички. Маленький локомотив, на который будто надели прямоугольный металлический ящик, тащил за собой несколько коночных вагонов с пассажирами. Это оказалось выгодным. Однако дым, копоть и искры, летящие из паровозной трубы, значительно ограничивали применение паровой тяги в городах. Широкого распространения паровая тяга в городах не получила.

Вместе с тем, объём перевозок конными железными дорогами в Москве непрерывно возрастал. Строились заводы и фабрики, расширялась городская черта, – людям нужно было ездить из одного района в другой. Теперь уже рабочие селились не только возле заводов, но иногда и вдали от них, в "доходных" домах. А транспорта не хватало. Поэтому в развитии его были заинтересованы владельцы предприятий. Ни конка, ни паровик удовлетворить потребности горожан уже не могли. Тем более что возможности использования паровой тяги в городе ограничены, а содержать конку становилось все трудней. К тому же состояние оборудования (рельсовых путей и подвижного состава) было таково, что необходимость замены его стала очевидна для всех. "...Вагоны конки представляли собою старые, выслужившие все благоразумные сроки, рыдваны, двигавшиеся со скоростью от 6 до 7 вёрст в час, с бесконечными остановками, зависящими от полного расстройств старых рельсовых путей..." – писал один из деятелей Городской Управы Н. Н. Щепкин. Положение, по заключению Городской Управы, стало близко к критическому. Эти обстоятельства, наряду с успешным опытом эксплуатации электрического трамвая в Киеве и Нижнем Новгороде, побудили Первое Общество конно-железных дорог в Москве, опасавшееся к тому же выкупа дорог городом, обратиться в 1895 г. в Городскую Управу с предложением о пуске "в виде опыта" электрического трамвая по какой-либо одной из линий конно-железных дорог.

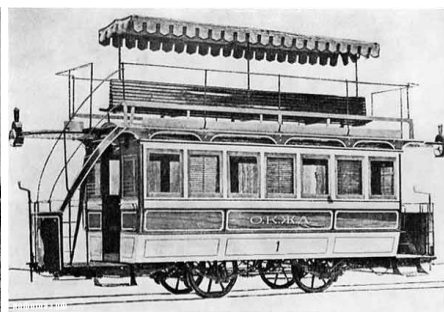
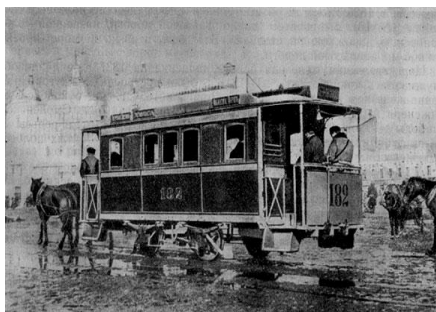
В 1898 г. в Москве было начато переоборудование Долгоруковской линии конно-железной дороги от Страстной площади по улице Малая Дмитровка и далее до Бутырской заставы, а также двух опытных загородных линий: Петровской – от Тверской заставы до Петровского дворца и Бутырской – от Бутырской заставы по Верхней и Нижней Масловкам до Петровского парка, под линии электрического трамвая. К концу января 1899 г. на первом участке от Петровского парка по Верхней и Нижней Масловкам до Бутырской заставы все основные строительные работы были завершены. Началась пробная обкатка линии электрического трамвая, а также обучение эксплуатационного персонала.

В 1907 г. в связи с открытием трамвайного движения резко сократились перевозки конной тягой. На линиях московской конки на

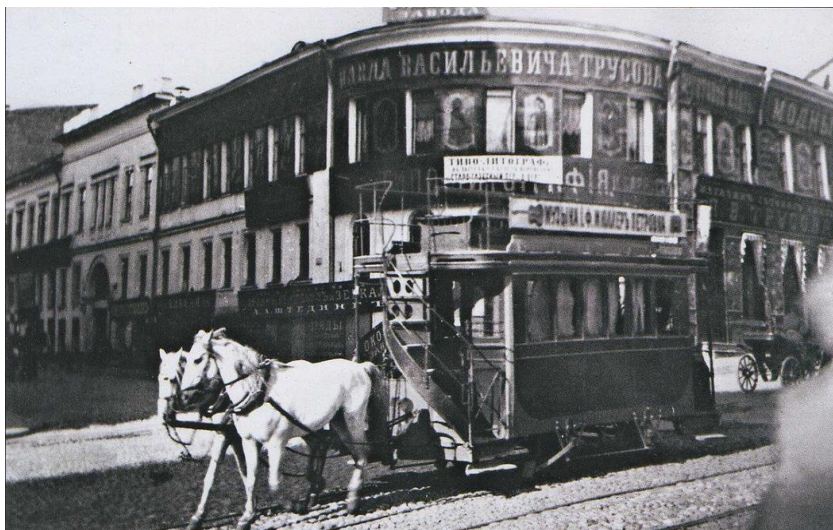
первое января 1908 г. работало 258 кондукторов, 284 кучера, 187 форейторов; на линиях электрического трамвая трудилось 247 вагоновожатых и 506 кондукторов.

Владельцы конки становилась ярыми противниками внедрения электрического трамвая, поэтому пути трамвая прокладывались параллельно путям конки, чтобы обанкротить её. Иногда городские власти просто выкупали хозяйство конных дорог с целью превращения конки в трамвай (в Москве с 1901 г. и полностью в 1911 г.). Такой ход событий был наиболее благоприятным для работников конки, так как они не лишались работы, а приобретали другого работодателя и переучивались. Конка сыграла свою роль – она послужила переходным этапом к паровому двигателю. В городах же она стала предшественником электрического трамвая. Использование конки в Москве продолжалось до 1912 г.





Конка в Москве. 1890–1900 гг.



Конка на углу Рождественки и Театрального проезда. 1890–1900 гг.



Конка на Таганской площади. 1890–1900 гг.



Конка у Серпуховских ворот. 1890–1900 гг.



Конечная остановка у Тверской заставы. 1898 год

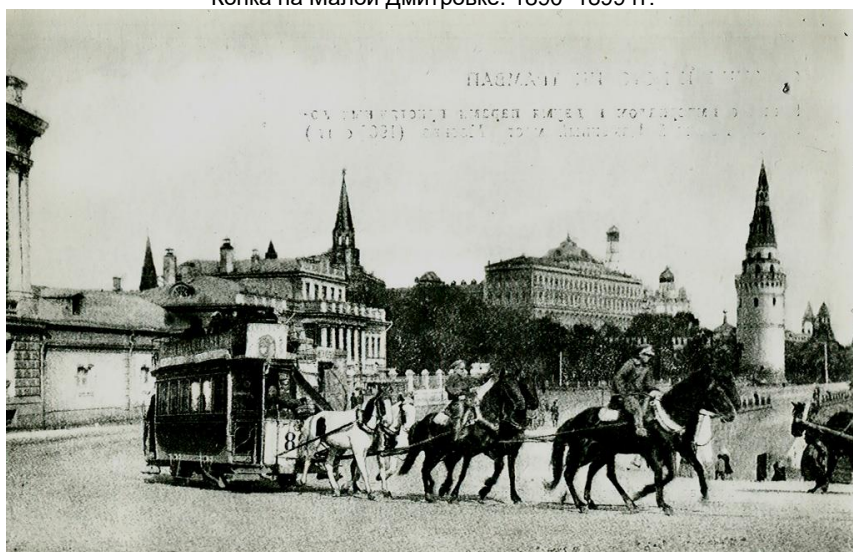


Вагон конки с империадом во время крестного хода у Новодевичья монастыря.

1890–1898 гг.



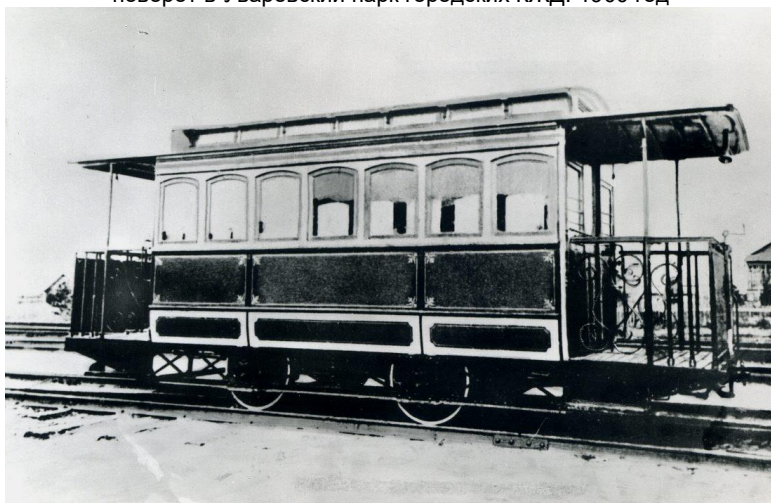
Конка на Малой Дмитровке. 1890–1899 гг.



Конка на Пречистенской набережной. 1900-е годы.
Конка с империалом и двумя парами пристяжных лошадей.



Панорама Большой Царицынской улицы до Новодевичьего монастыря.
В тупике стоит вагон конки Бельгийского общества КЖД (7-й маршрут),
а с Плющихи выворачивает линия городских КЖД (10-й маршрут), влево –
поворот в Уваровский парк городских КЖД. 1900 год



Конка на Большом Каменном мосту. 1903 год.

Конка с фонарем. Мест для сидения – 20, всего – 50



Конка у Триумфальной арки. 1900–1905 гг.



Конка в Третьяковском проезде. 1900–1910 гг.



Конка на Воскресенской площади. 1900–1910 гг.



Конка на Манежной площади. 1900–1910 гг.



Конка на Варварской площади. 1900–1910 гг.



Конка на Воскресенской площади. 1900–1907 гг.



Конка в Театральном проезде. 1900–1906 гг.



Конка у гостиницы «Метрополь». 1900–1907 гг.



Конка на Петровском бульваре по направлению к Трубной площади. 1900-1909 гг.



Конка на Пречистенке. 1902 год



Конка на Варваровской площади. 1901–1903 гг.



Конка на Лубянской площади. 1901–1903 гг.



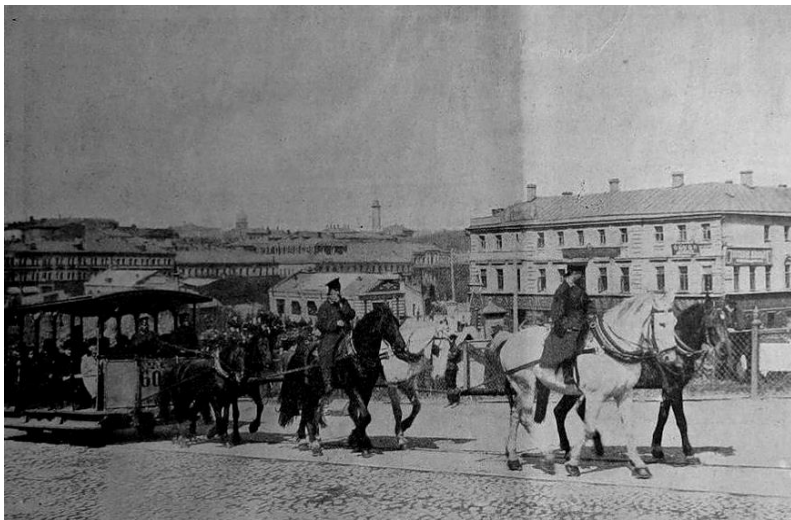
Конка на Пятницкой улице. 1902 год



Конка на Моховой улице. 1903 год



Баррикады из вагонов конки на Лесной улице. 1905 год



Для подъема на Рождественский бульвар приходилось подцеплять две пары лошадей. 1910 год



Андреевский парк конно-железных дорог. 1913 год



Ремизовский парк конно-железных дорог. 1913 год



Здание бывшего Покровского парка конно-железных дорог. 1913–1914 гг.

В конце XIX века **Минск** активно развивался как промышленный город. На месте мелких кустарных мастерских ремесленно-мануфактурного типа возникли и стали набирать силу фабрично-заводские предприятия: чугунолитейные, машиностроительные, пивоваренный, дрожжевинокурённые, крахмально-паточные, кожевенные, кирпичные и кафельные заводы, табачные, обойные фабрики. Такому подъёму во многом способствовали прошедшие через город Московско-Брестская (1871 г.) и Либаво-Роменская (1873 г.) железные дороги, которые соединили его с центром России, Украиной, Прибалтикой, Польшей. Крупным по тому времени предприятием были ремонтные железнодорожные мастерские. Увеличивалось количество жителей. К 1897 г. Минск насчитывал около 91 тыс. жителей, а его территория увеличилась по сравнению с 60-ми годами XIX в. в 14 раз. Потребность минчан в передвижении все возрастала. Назрела необходимость в общедоступном транспорте.

4 ноября 1886 г. петербургский инженер, статский советник Андрей Горчаков подал минскому городскому голове заявление об устройстве в городе конно-железной дороги:

"Его Высочородию Господину Минскому Городскому Голове – Поверенного Статского Советника инженера А. Н. Горчакова, купца Сергея Самойловича Пергамент. Заявление. Желая построить и эксплуатировать в г. Минске конно-железные дороги, прилагая при сем проект конт-ракта, ведомость с конно-железными линиями, план г. Минска с нанесенными линиями конно-железных дорог, а также доверенность, имею честь покорнейше просить Ваше Высочородие представить мое ходатайство о разрешении доверителю моему означенному на работы – на благоусмотрение Минского управления и о последующем меня уведомлении. По доверенности статского советника А. Н. Горчакова, С. Пергамент. Ноября, 4 дня 1886 года, г. Минск".

Рассмотрев прошение, хозяйственная комиссия городской думы признала, что устройство такой дороги будет полезно Минску. "Приступить к исполнению договора немедленно". Такое поручение в самом начале 1889 г. минский городской голова дал статскому советнику, инженеру Андрею Горчакову из Петербурга. Как писал «Минский курьер», Горчаков предлагал построить четыре линии конки, которые должны были соединить центр города с железнодорожными вокзалами.

После всестороннего изучения договор на строительство и эксплуатацию конно-железной дороги в Минске был подписан городским головой Чапским 6 ноября 1887 г. Предприниматель обязался построить за свой счет три линии конки в Минске общей протяженностью 3310 сажень, или около 7 километров, а также провести реконструкцию улиц, по которым должны быть уложены рельсы. Например, расширить

проезжую часть Московской улицы на 2 метра и замостить ее по всей длине. Кроме того, он должен был содержать в исправности и очищать полосу мостовой в 60 сантиметров по обе стороны от рельсов на Захарьевской и Губернаторской улицах.

Для обеспечения финансовой стороны дела Горчаков обратился в министерство внутренних дел с просьбой разрешить образовать "Русское общество городских и пригородных конно-железных дорог". Одним из основных его дольщиков стал крупный банкир с белорусскими корнями Лазарь Поляков. Срок концессии – монопольного права хозяев конки на перевозки пассажиров губернского Минска – определили в 50 лет. И только через 25 лет городу предоставлялось право выкупить конку у ее владельцев.

По условиям договора город через 25 лет мог выкупить у частной компании Горчакова городскую конку. Правда, желание это возникло значительно раньше, поскольку дело оказалось крайне прибыльным, а денежки-то текли практически мимо городской казны. Полный же срок концессии составлял и вовсе 50 лет. Чувствуя, что с прибыльным проектом все же придется расстаться, акционеры потеряли интерес к его развитию. А тут еще служащие начали устраивать забастовки. В чем-то приходилось идти им навстречу, что предполагало дополнительные расходы. Но горожане демократичную конку любили и, кстати, забастовщиков поддерживали. Когда в ноябре 1905 года управляющий уволил недовольных и на их место набрал штрейкбрехеров, минчане демонстративно топали пешком, игнорируя бегущие по городу пустые вагончики. Пришлось служащих вернуть на их прежние места. В том числе и из-за того, что экономили на оплате труда работавших на конно-железной дороге, билет стоил не так уж дорого – всего 3–4 копейки в зависимости от вида и продолжительности маршрута в 1896 г. и 5–6 копеек – перед Первой мировой войной. Для сравнения: извозчик по центру города брал 15 копеек за свои услуги, от центра до Виленского вокзала – 30, от Комаровки до Брестского вокзала – 55 копеек.

30 марта 1888 года контракт был окончательно утвержден. В 1891 г. приступили к строительству минской конно-железной дороги. С укладкой рельсов вышла небольшая задержка: завод-изготовитель не успел их доставить в срок. Горожане скептически отнеслись к строительству. Многие думали, что конка в Минске обречена на неудачу. Однако середина мая 1892-го вошла в историю Минска как момент, когда в городе начал работать первый общественный транспорт – конка.

Истоки минской конки связаны с открытием железных дорог – Московско-Брестской и Либаво-Роменской. Минск имел два пассажирских вокзала – Александровский и Либаво-Роменский соответственно. Между ними не было сообщения, люди вереницей переходили с вокзала на

вокзал. Состоятельные нанимали извозчика. Стали действовать так называемые передаточные вагоны. По проекту инженера Вдовина из использованных рельсов возвели висячий пешеходный мостик через станционные пути. Однако это проблемы не решало. Тогда руководство железной дороги предложило построить конку меж двух вокзалов. Этому сопутствовал случай. Инженерный совет МПС перечислил на переустройство минского транспортного узла более 9 млн рублей. Решили использовать часть средств на строительство конно-железной дороги между вокзалами. Однако городские власти выступили против ведомственной конки. "Если строить, так общегородскую конку", – не раз заявляли в думе Минска губернатор князь Трубецкой и городской голова граф Чапский. Изыскали средства на конку и одновременно – на возведение постоянного театра (нынешний Купаловский). Железная дорога построила "подкову на счастье" – рельсовое полукольцо от Суражской улицы до Виленского вокзала, а ответвления в город и конюшни – на средства местной казны.

Итак, летом 1888 г. приступили к работам – расширению и реконструкции улицы Московской, других участков. Проектом предусматривалось проложить восемь верст рельсового пути (фактически же 7,7 версты). Официальное открытие полного комплекса состоялось в 1892 г. Со стороны вокзала в сторону улицы Захарьевской ровной лентой выстроились вагоны. По всему пути до самой Соборной площади стояли несметные толпы народа. Кучеры сдерживали лошадей, норовивших двинуться по необычной дорожке. Торжества открыл минский губернатор. Он пожелал городской думе "и впредь не прекращать своей полезной работы, и чтобы периоды бездействий не имели бы места". Слово взял Косич – командир 4-го армейского корпуса. Вспомнил, в частности, свое пребывание в Брюсселе: "Этот город кружев и цветов, этот дамский город представляет в своей старинной центральной части узкие тесные улицы и много санитарных зон. Но зато как хороши его предместья, его Faubourgs, которые разрослись и расширились вокруг центра благодаря именно конке. Я надеюсь, что этот же процесс расширения и укрепления выпадет на долю Минска, и важнейшую роль в этом процессе будет играть конка, а затем и электрический трамвай..." Слова оказались пророческими.

"Изящные вагоны (на 25 сидячих мест), быстро двигавшиеся по относительно узким улицам, постоянный звон колокольчиков как-то взбудоражили пешеходов, заставили пульс городской жизни биться энергичнее", – подчеркнул в своем выступлении граф Чапский. На следующий день "Виленский вестник" восклицал: "Ну и чествуют же жители Минска свою конку! Весь вчерашний день по улицам, где проходит конка, народ не расходился до позднего вечера".

Газета «Минские губернские ведомости» поместила репортаж об этом событии: «На улице Захарьевской выстроились темно-синего цвета вагоны метров восемь длины, запряженные парами лошадей. Вагоны летние, открытые. Ветерок развеивает полосатые занавески на окнах, украшена лентами и цветами упряжь. В первый экипаж садится губернатор со свитой, в последующих находятся члены городской управы, представители технической комиссии. Под знак полицейского шефа кортеж тронулся в сторону Соборной площади». И далее информировала: «Рельсы на улицах, особенно в условиях городского бездорожья, имеют ряд преимуществ по сравнению с извозчиком: увеличится число перевозимой публики по сравнению с обычным экипажем в 8-10 раз, скорость и регулярность движения».

Вагон конки тянули по рельсам 2-3 лошади со скоростью 5 километров в час. Двигалась конка с большим шумом, кучер беспрестанно звонил в колокол и покрикивал на зазевавшихся прохожих. Но минчанам полюбился этот транспорт – им пользовались чиновники и мелкие торговцы, гимназисты и военные, рабочие и ремесленники. Кроме общедоступной цены, которая колебалась в пределах от трех до шести копеек в зависимости от расстояния, пассажиров привлекала и возможность остановить конку в любом месте, чтобы просто пройтись или поговорить со встретившимся на улице знакомым.

В темное время суток вагоны освещались изнутри керосиновыми фонарями. Конка работала до одиннадцати часов вечера.

За первые дни работы конка перевезла около 20 тыс. пассажиров, или пятую часть городского населения.

Минская конка была отображена в Таблице данных Парижской всемирной выставки 1900 г.

Поначалу в Минске планировались три линии конки. Но к ее открытию проложили лишь две, от двух, существующих на тот момент, вокзалов – Брестского Московско-Брестской железной дороги и Виленского – Либаво-Роменской железной дороги. Вокзальная линия соединяла оба вокзала первоначально по улицам Бобруйской и Московской; Центральная шла от Виленского вокзала по улицам Петербургской, Коломенской, поворачивала на Захарьевскую, а затем на Губернаторскую и завершалась на Соборной площади.

По мере строительства конки ее маршруты удлинялись, иногда изменялись. Пролегли рельсы от Бобруйской улицы по Московской и Захарьевской до Коломенской – на том месте, где сейчас расположена гостиница «Минск», обе линии слились. Таким образом, от Брестского вокзала теперь тоже можно было доехать до Соборной площади, а сообщение между вокзалами стало осуществляться по иному маршруту (пути с Бобруйской улицы убрали). У Соборной площади находился

разъезд, где вагоны могли развернуться для следования в обратную сторону и к Нижнему рынку. Недалеко от Немигского моста через Свислочь линии разветвились и получили уже другие названия: Сторожовская вела к пивзаводу Фрумкина, а Немигско-Торговая, огибая правый берег Свислочи, выходила на Садовую улицу. Возле нынешнего цирка последняя линия вновь поменяв название, – Златогорская поворачивала на Захарьевскую и у перекрестка с Долгобродской заканчивалась.

Общая длина рельсов составила 7,3 версты (около 8 км). На всем протяжении конки имелось более 11 разъездов, что позволяло легко маневрировать. Общая протяженность одно- и двухколейного пути минской конки в 1904 г. составляла 7,8 версты.

Для прокладки конно-железной дороги применялся парижский коробчатый рельс. Рельсы укладывались на шпалы только концами, а в середине поддерживались лежнями: шейка рельса зажималась между двумя широкими уголками, располагавшимися симметрично и образовавшими «постель-лежень». Метод такого крепления обходился дешевле, чем крепление со шпалами, но имел и серьезные недостатки. Ширина колеи составляла 1 метр.

Чтобы обеспечить лучшее сцепление копыт лошади с мостовой, межрельсовый путь мостили булыжным камнем. В то же время хозяйство конки несло значительные убытки от порчи «тягловой силы»: частые остановки и достаточно крутые подъемы требовали больших усилий для того, чтобы тронуть с места тяжелый вагон, и лошади часто надрывались. Предприниматели поговаривали об оборудовании вагонов электрическими батареями, но это было далеко не простым делом. В конце концов ограничились тем, что в правила пользования конно-железными дорогами ввели пункт, который требовал от управлявшего конкой кучера вести лошадь не рысью, а шагом. Было и такое требование: «В предупреждении несчастных случаев господа пассажиры приглашаются входить и выходить из вагона только на местах остановки или тихого хода вагонов, причем соскакивать нужно обязательно по направлению движения вагонов... Кондукторам вменено в обязанность помогать входить и сходить из вагона лицам женского пола, детям, больным и престарелым, уменьшая при этом в случае надобности ход вагона...». То есть разрешалось выпрыгивать на ходу.

На площадке кучера располагалась рукоятка – прообраз современного ручного тормоза. В случае надобности кучер натягивал рукояткой размещенную под вагоном цепь, которая через конический барабан прижимала тормозные колодки к колесам. Тормоз удерживался «собачкой», захватывавшей зубчатое колесо. Чтобы снять тормоз, кучеру

достаточно было оттолкнуть «собачку» ногой. Тормоза было два, по количеству площадок для кучера – спереди и сзади вагона.

Разворотных колец конка не имела. В тупике кучер отцеплял коромысла с крюка, переводил пару гнедых на противоположную сторону, садился на другое кучерское кресло и, подав колокольчиком сигнал отправления, натягивал вожжи с криком: «Но-о-о! Пошли-и-и!».

Помимо кучера, управлявшего лошадьми, и кондуктора, продававшего билеты, конку обслуживал еще один человек, представитель совсем уже забытой профессии, – фореитор. Что же это за работник и в чем заключались его обязанности, вспоминает бывший фореитор минской конки Н. И. Шаршун: «Работа фореитора состояла вот в чем. Когда вагон приближался к горке, я должен был, чтобы животные не подвели на подъеме, легче преодолели его, на ходу подвести добавочного коня в упряжке, зацепить валик коромысла за крюк, прыгнуть на подножку вагона, а после преодоления подъема быстро отцепить. Цуговые лошади тут же норовили уйти в сторону – мы, мол, свое сделали. Бывали случаи, когда стягивали вагон с рельсов. Между прочим, за хорошую работу фореитором меня повысили в должности – назначили кучером».

Надо сказать, что сходы вагона с рельсов случались довольно часто. И не только по вине фореитора и его непокорных «цуговых». Обычно это происходило на стрелочных переводах. Ведь стрелки были без остряков: два обыкновенных рельса соединялись тягой и служили поочередно для движения во встречных направлениях – то для одной, то для другой линии путь оказывался прерванным. Зазевался кучер – толкай вагон плечом. А увидеть стрелку было не так-то просто, особенно в темноте. На разъездах – хоть глаз выколи. В таких случаях приходилось проверять стрелки на ощупь. Не светлее было и на остановках, о чем свидетельствовало множество поступавших в городское управление жалоб на то, что из вагона пассажиры попадали прямо в лужи или грязь.

Городские земли под пути, а также пассажирские павильоны предоставлялись владельцам конки безвозмездно. Вести переустройство улиц они обязывались, "не повреждая вообще сооружений городских, казенных, а равно принадлежащих частным лицам". Широко использовался однопутный путь, а стрелки на разъездах переставлялись кондуктором или специально приставленным рабочим. Кучеров снабжали свистком или трубой, также к вагону прикреплялся колокол для предупреждающих сигналов. Форму одежды кучеров и кондукторов утверждала городская управа. За работой кондукторов на линии и регулярностью движения вагонов следили контролеры. До 1910 г. существовало правило для низших чинов "kozyрять" при встрече с начальством.

Работала конка примерно с 8 часов утра до 10 часов вечера. В 1897 г. эксплуатировалось 14 закрытых ("зимних") и 8 "летних" вагонов Мытищенского, Коломенского и Балтийского заводов, фабрики Якобсона. По Захарьевской улице ходили пароконные вагоны, на остальных линиях – одноконные. Лошадей в те годы было около 90. Раздача корма для них (20 фунтов овса, 20 фунтов сена, около 4 фунтов соломы) совершалась три раза в сутки. На пересадочных и остановочных пунктах устраивались павильоны, а в местах пересечения линий – отапливаемые будки для обогрева кучеров и кондукторов. Здесь же размещался навес для лошадей. В 1909 г. остановочные и пересадочные места, конечные станции конки начали дезинфицировать.

Одновременно на линии курсировало 10–12 вагонов (а всего их в 1912 г. было 31). Вместимость каждого – до 30 человек. Для ежедневной 14-часовой работы требовалось 40 лошадей, или, как их называли, «живых механизмов». Плата за проезд определялась по числу перегонов и составляла от 1,75 до 4 копеек того времени. Для сравнения: извозчики брали от 15 до 50 копеек, а выезд за пределы города оплачивался по соглашению. Владельцы конки ставили задачу перед своими служащими не допустить ни одного случая неоплаченного проезда. За безбилетный проезд пассажиров кондуктор мог быть уволен со службы.

Чины полиции пользовались даровым проездом на передней площадке вагона. За детей младше пяти лет плата также не взималась. Городская управа находила целесообразным обеспечить бесплатными билетами монтеров водопроводно-электрической станции. Управление конно-железной дороги со своей стороны также выдавало некоторым лицам жетоны на право бесплатного проезда. С передачей в 1913 г. конки в ведение города был введен льготный проезд для учащихся.

Владельцы домов, расположенных вдоль строящихся линий дороги, порой относились к новому виду транспорта враждебно – в городскую управу поступали заявления с претензиями. А ведь 10 мая 1892 г. открытие конки горожане встречали восторженно: "Куски ленты буквально были расхищены публикой на память о таком торжестве",

"Торжественный выезд производил чрезвычайный эффект". Впоследствии уже сами владельцы конки предъявляли судебные иски к ряду домовладельцев по вопросам содержания и уборки проезжей части мостовых, на которых были уложены коночные рельсы.

Через три месяца эксплуатации конки, ввиду часто повторяющихся недоразумений между пассажирами и поездной прислужкой (даже напоминание кондуктором об оплате проезда воспринималось отдельными лицами как обидное замечание), по примеру Московской и Петербургской конно-железных дорог каждый вагон снабдили ящиком

для заявлений. Пассажиры жаловались на медлительность, тесноту, курение в вагонах.

Движение экипажей конки в расположенном на холмах Минске представляло определенные сложности. Так, для подъема на Соборную площадь или в сторону Троицкой горы на Торговой улице впрягали дополнительных лошадей. Если же это не помогало, пассажиры выскакивали на ходу и, преодолев подъем пешком, вновь занимали свои места. При ширине колеи в 1 метр вагоны не отличались устойчивостью, порой сходили с рельсов, особенно в половодье и после ливней, когда полотно затапливалось. Двигалась конка с большим шумом. Кучер беспрестанно звонил в колокол, окрикивал зазевавшихся прохожих.

Происходили и несчастные случаи, за что жители окрестили дорогу «костоломкой». Один из пострадавших жаловался в городскую управу, что «был переехан вагоном Минской конно-железной дороги», и просил пособия за увечье правой ноги. Ответ последовал такой: общество обязано уплачивать 50 рублей за увечье, последовавшее от неисправного содержания подвижного состава, но так как в указанный день неисправность подвижного состава не имела места, просьба удовлетворению не подлежит.

Однако все это не обескураживало минчан: они любили свою конку, могли остановить ее в любом месте (кроме стрелок и подъемов), чтобы выйти и поговорить со встретившимся на улице знакомым (обязательные места стоянок появились только в 1904 г.). Работавшая до одиннадцати вечера дорога выручала запоздалых пассажиров. Вагоны освещались изнутри керосиновыми фонарями.

Газеты того времени писали, что конка в условиях городского бездорожья имеет ряд преимуществ перед извозным транспортом: в 8–10 раз увеличивается число перевозимой публики, во много раз возрастают скорость и регулярность движения.

Число перевозимых пассажиров росло из года в год: 1376 тыс. – в 1903 г., 1608 тыс. – в 1912, 1863 тыс. – в 1914. Конно-железная дорога стала общедоступным транспортом. Им пользовались чиновники и мелкие торговцы, гимназисты и военнослужащие, рабочие и ремесленники.

Этому способствовала и сравнительная дешевизна проездного билета: 3–4 коп. до 1896 г. и 5–6 коп. в последующий предвоенный период в зависимости от маршрута и расстояния. Сравним с таксой для извозчиков, утвержденной городским управлением: в 1905 г. за проезд в центре города надо было платить 15 коп., от центра до Виленского вокзала – 30, а от Комаровки до Брестского вокзала – 55, т. е. примерно столько, сколько получал за день чернорабочий. Не случайно, предчувствуя серьезную конкуренцию, извозчики встретили появление

конки крайне враждебно и даже, по свидетельству старожилов, однажды перевернули вагончик.

Конно-железная дорога представляла собой довольно сложное хозяйство. Между Петербургской и Базарной улицами, около скотопригонного двора находились ее управление и вагонный парк. Там были конюшни, сараи, кузница, казармы для конюхов, магазин. В 1897 г. парк насчитывал 22 вагона, в том числе 8 летних (открытых), и 91 лошадь.

К 1912 г. количество вагонов увеличилось до 31 (14 летних), а лошадей – до 95.

Конка приносила акционерному обществу надежные и немалые прибыли. В 1897 г. доходы превысили расходы на 14 %, в 1903 г. – на 21 %. Таких высоких показателей не имело ни одно промышленное предприятие Минска. Вложение капиталов в городской транспорт было выгодным делом.

Высокие доходы достигались в значительной мере за счет эксплуатации служащих. В 1905 г. штат их составлял 60 человек. Кондукторы и кучеры, находясь на работе от темна до темна и часто без перерыва на обед, получали за свой труд меньше чернорабочего. Только заработок контролеров был несколько выше. Подростки, работавшие форейторами, получали в 2 раза меньше взрослых. Немудрено, что в среде служащих зрело недовольство администрацией. В апреле 1893 г. на конке состоялась первая забастовка, окончившаяся поражением трудящихся. Одиннадцать кучеров были уволены, так и не добившись повышения зарплаты и получения летней одежды.

4 июня 1905 г. служащие конки забастовали снова. При поддержке местной группы РСДРП они смогли выдвинуть обширные требования: 8-часовой рабочий день, прибавка по 1 рублю за каждый год службы, полная двухнедельная выплата жалованья в случае болезни, оказание бесплатной медицинской помощи, отмена всех штрафов, полный праздничный отдых на пасху, Рождество, Новый год, полная выплата жалованья за время забастовки и гарантия, что никто не пострадает за участие в ней. Акционерное общество несло убытки – управа высчитывала за простой по 25 руб. в сутки, и 20 июня предприниматели уступили, почти все требования были удовлетворены. Однако 2 октября – новая забастовка. Началась она из-за того, что управляющий конкой Морозов в нарушение достигнутых соглашений не выдал зимнюю одежду. Когда же служащие стали требовать, вызвал полицию. Городское управление решило выступить посредником. Выработав условия соглашения с забастовщиками, оно стало угрожать

расторжением концессионного договора в случае их неприятия. Но Морозов отверг посредничество города.

Удовлетворение требований служащих было связано с дополнительными расходами приблизительно в 5 тыс. руб. Это большая сумма, но она не разоряла акционеров, как это пытался представить управляющий. В 1906 г. даже с учетом покрытия расходов предыдущего года чистая прибыль составила 7,3 тыс. руб.

Управление объявило о закрытии конки, забастовщиков не допустили в парк, охранявшийся полицией. 15 ноября с новым штатом была предпринята попытка возобновить движение. Но городская группа РСДРП призвала к бойкоту конки, и минчане поддержали этот призыв. Вагоны шли почти пустыми. На следующий день бастующим удалось разогнать штрейкбрехеров. Пришлось хозяевам пойти на уступки. Движение возобновилось 5 декабря с прежним составом служащих.

События 1905 г. показали, что городское управление решительно искало повод для отказа от услуг концессионеров. Несмотря на высокую доходность конки, в городскую кассу поступали буквально крохи. В первые годы это были оговоренные контрактом 300 руб., в 1908-м – 447 руб.

Начиная с 1899 г., городское управление вело тайную и явную борьбу за обладание конкой. Для досрочного выкупа не доставало ни средств, ни согласия владельцев, поэтому приходилось лишь искать повод, чтобы уличить предпринимателей в нарушении договора, расторгнуть его и в судебном порядке добиться права на владение дорогой. Стремясь удержать свою собственность, акционеры то сулили построить дополнительные линии и заменить конную тягу электрической, то грозились продать конку иностранным промышленникам ввиду ее «малодоходности». Но «отцы города» отвергали и компромиссы, и угрозы. Они желали сами распоряжаться городским транспортом, чтобы успешнее пополнять муниципальный бюджет, а заодно и свои карманы.

Находясь в условиях неопределенности, акционерное общество воздерживалось от дополнительных капиталовложений. Рельсы, вагоны и все хозяйство конки приходили в негодность. Многочисленные просьбы жителей Новомосковской улицы, Серебрянки, Лошицы об открытии новых маршрутов оставались на бумаге.

Только в 1912 г., когда наступил оговоренный в контракте первый срок выкупа, у городских властей появился повод действовать более решительно. После долгих совещаний выкупная сумма была установлена в размере 212,5 тыс. руб. Минск получил разрешение на облигационный заем для приобретения конки и строительства трамвая. И только после этого – 8 ноября 1912 г. – выкуп состоялся. Дорога перешла во владение

города, но с условием, что ее подвижной состав после введения трамвая будет возвращен акционерному обществу. Это планировалось осуществить к концу 1914 г., но помешала война.

Эксплуатация конки продолжалась и в военное время. Однако дни ее были сочтены. По количеству подвижного состава и протяженности эксплуатационного пути конно-железная дорога постепенно сдавала позиции, и уже в 1913 г. царское правительство утвердило проект трамвая, составленный минским инженером Ф. Корзаном при участии киевского профессора Дубелира.

А пока события развивались так, что движение по конно-железной дороге пришлось просто закрыть. Дело в том, что с началом Первой мировой войны в Минске было введено военное положение. Всеобщая мобилизация сопровождалась широкой реквизицией лошадей, повозок, упряжи, запасов фуража. Не слышно было уже цокота копыт, замерли на рельсах в депо вагоны конки. Как оказалось, надолго...

В 1915–1920 гг. Белоруссия, в том числе Минск, неоднократно оказывалась в оккупации – сначала кайзеровскими, затем белопольскими войсками. После освобождения Минска в июле 1920 г. городской совет коммунального хозяйства перешел в ведение губревкома, превратившись в своеобразный оперативный штаб, в руках которого сосредоточилась вся хозяйственная деятельность, призванная создавать нормальные условия для жизни минчан. И сами минчане по примеру москвичей активно выходили на субботники, стремясь быстрее ликвидировать последствия разрухи. Досрочно были закончены работы по строительству узкоколейки от электростанции «Эльвод» до Комаровского леса. По этой важной для города магистрали беспрерывно поступали в него дрова, торф, строительные материалы.

Бывшие рабочие конно-железной дороги решили восстановить конку. На улицах разрушенного города они отремонтировали, а на некоторых участках заново уложили рельсы. В начале июля 1921 г. президиум Минского исполкома принял постановление: «Признано целесообразным пустить в ход конку для пассажирского движения. Проездную плату установить в 1000 рублей за любой конец. Предприятиям и учреждениям предоставить определенное количество билетов. Подлежащий отчислению процент дохода в пользу города должен быть установлен по соглашению между горисполкомом и Трамваем (транспортно-материальным отделом Совета народного хозяйства БССР)».

В это время при Народном комиссариате путей сообщения было создано Центральное управление местного транспорта (ЦУМТ), призванное, в частности, руководить трамвайным сообщением в городах, ремонтом автомобилей и трамвайных вагонов. На местах – при

губернских, уездных и городских исполнительных комитетах образовались отделы местного транспорта. В Минске в ведении этого подразделения находились два конных парка, авторемонтная и обзоровомонтная мастерские, конно-железная дорога и магазин автожуевого имущества.

В воскресенье, 7 августа 1921 г., началось движение конки по главной линии города – Александровский вокзал – площадь Свободы. На вагонах были расклеены листовки: «Управление конки обращается с просьбой ко всем о беспрекословном подчинении обслуживающему персоналу, которому даны определенные инструкции».

Вскоре для проезда на конке ввели талонную систему. Книжечки по 250 талонов распространялись за наличный расчет по предприятиям и учреждениям, где талоны бесплатно раздавались рабочим и служащим. Взамен такого талона кондуктор выдавал проездной билет. Это позволило быстрее обслуживать пассажиров в пути, избавило кондукторов от сбора довольно больших денежных сумм.

При тогдашнем расстройстве денежной системы плата за проезд увеличивалась каждые 9 месяцев в 100 раз. Городской отдел местного транспорта неоднократно намеревался остановить конку из-за огромного дефицита денежных средств, но благодаря энергичным действиям исполкома она продолжала работать. Очень помог этому и заключенный между отделом местного транспорта и советом коммунального хозяйства договор о совместной эксплуатации конно-железной дороги, по которому обеими этими организациями была предоставлена ссуда на закупку фуража, выделены премии рабочим за прибыль, а также введено натуральное исчисление месячной зарплаты из набора продуктов питания, промтоваров и коммунальных услуг. Состав набора, утвержденный на совместном заседании президиумов Совнархоза и Совета профсоюзов Белоруссии, включал 2 пуда ржаной муки, 10 фунтов мяса, 2 фунта сахарного песка, 1/3 аршина сукна, 2 аршина полотна и 1/8 кубической сажени березовых дров.

По ходатайству горисполкома перед Президиумом ЦИК БССР управление конки и отдел городского транспорта объединились. Баланс нового подразделения составил 170 лошадей и 19 грузовиков. Горисполком ассигновал 10 млрд руб. на закупку фуража. Начали культивировать фуражные корма в имении минского отдела коммунального хозяйства «Михалово» Сенницкой волости. Для этого же построили ферму «Людамонт» на улице Людамонтской. Дело пошло на лад.

Отчитываясь в то время перед своими избирателями, заведующий отделом местного транспорта К. И. Альбертинский отметил особые

социальные функции конки: «Помимо значения конки для городского населения, она имеет громадное значение в смысле урегулирования цен на легковой извоз. Особенно отразился на легковых извозчиках выпуск вагонов ежедневно к утренним поездом, так как извозчики особенно взвинчивают цены во время прибытия поездов».

Торжественно был отмечен год эксплуатации восстановленной конно-железной дороги. Репортаж о праздновании поместила газета «Звезда». Она, в частности, писала: «От имени союза транспортных рабочих выступили Каган, Альбертинский, Бруханский, Полоник, Каплан. Они говорили, что только благодаря энергии рабочих была пущена красная конка в ход, и ее работа не отстает от работы довоенного времени. Цель нынешней конки – не наживаться, не гнаться за прибылью, а предоставить возможность рабочим за дешевую плату съездить на Александровскую станцию и обратно. Вспоминали устроенные 17 лет назад забастовки, когда из вагонов строили баррикады...».

Начались переговоры с некоторыми зарубежными фирмами о механизации и электрификации конки по типу автотрамвайных линий. В каждом вагоне намечалось поставить двигатель внутреннего сгорания. Подсчитали: переоборудовать вагон стоило 20 млн руб. Цифра, может, и большая, однако вспомним, что фунт белого хлеба в то время стоил 15 тыс. руб. Оставить мечту о переоборудовании конки вынудил дефицит топлива.

Другая проблема того времени – острая нужда в мелких денежных знаках. Нашли выход в том, что пустили в обращение так называемый сертификат – коночные квитанции. Они выдавались в магазинах в счет сдачи при расчете за покупки и принимались потом в качестве платы за проезд. В 1924 г. после денежной реформы стоимость проезда на городской железной дороге составляла 8 червонных копеек. Тогда же была введена твердая зарплата рабочим конки. Кучер стал получать 52 рубля, кондуктор – 48, конюхи и путевые рабочие – 36. Вступило в силу решение исполкома о предварительной продаже билетов для проезда на конно-железной дороге. Причем покупавшим билеты предварительно предоставлялась скидка: 50-процентная – учащимся и инвалидам, 30-процентная – членам профсоюзов и военнослужащим, 20-процентная – учреждениям и 10-процентная – остальным гражданам.

Увеличилась протяженность рейсов – был отремонтирован путь до завода Леккерта. На линию выходило 11 закрытых (зимних) вагонов, которые ежедневно перевозили более 2,5 тыс. человек.

Число перевозимых поездами конно-железной дороги пассажиров стремительно росло. Вот показатели четырех лет: в 1922 г. перевезено 649 154 человека, в 1923 – 904 652, в 1924 – 930 484, в 1925 – 1 248 586.

Однако уровня довоенной конки достичь не удалось: 1909 год – 1 253 300, 1910 – 1 437 800, 1914 – 1 863 100 человек.

В середине 20-х годов конно-железная дорога перешла на хозрасчет и была передана в систему местной промышленности. В журнале «Советское строительство» за 1926 г. работник Госплана БССР М. Мостков сообщал об удовлетворительном обслуживании населения конкой и в то же время указывал на высокую себестоимость ее эксплуатации вследствие дороговизны текущего и капитального ремонтов вагонов, выполняемых специальными мастерскими.

В течение первого полугодия 1926 г. общественным транспортом в Минске воспользовались 1 275 863 пассажира, из них 606 тыс. – конно-железной дорогой. За год одна конка перевезла более миллиона человек и пополнила казну почти 20 тыс. руб.. И это притом, что в январе и феврале из-за сильных снежных заносов, высота которых достигала в некоторых местах полутора метров, транспорт не работал.

Минскую конку в последние месяцы ее существования красноречиво представил журнал «Огонек» в очерке «Минск – столица Белоруссии» (1927, № 9): «В скором времени в Минске начнется постройка электрического трамвая. А пока по улицам бегают вагоны конки под оглушительный колокольный звон и крики вагоновожатого. Звон предназначается для прохожих, а крики для «двигательного мотора», который состоит из двух лошадиных сил. Вагончики конки часто сходят с рельсов, что отнюдь не означает катастрофы, остановки движения и вызова санитаров. Ничего подобного! Тут применяются два средства, одинаково сильно действующих на «спятивший» вагон: во-первых, дается задний ход. Это значит, что лошадей припрягают с другой стороны. Если «задним ходом» вагон не удается поставить на рельсы, кондуктор объявляет «авральные» работы, и тогда все пассажиры выходят из вагона, чтобы, подперев его своими боками, впихнуть на должное место. При таком способе действия успех обеспечен. Приезжий человек, если бы он полюбостествовал съездить конкой на Троицкую гору, был бы поражен оригинальным способом переправки пассажиров через Свислочь, где недавно ремонтировался мост. Вагон останавливался у какого-то дома, кондуктор объявлял пересадку, пересчитывал своих пассажиров, как цыплят, и говорил им властным тоном: «Идите за мной». После этого он вел их в ворота дома, проводил двором, залитым большую часть года жирною и глубокою грязью, и выводил на берег Свислочи, где взорам пересадчиков открывался мост, а за ним вагон конки, терпеливо их ожидавшийся».

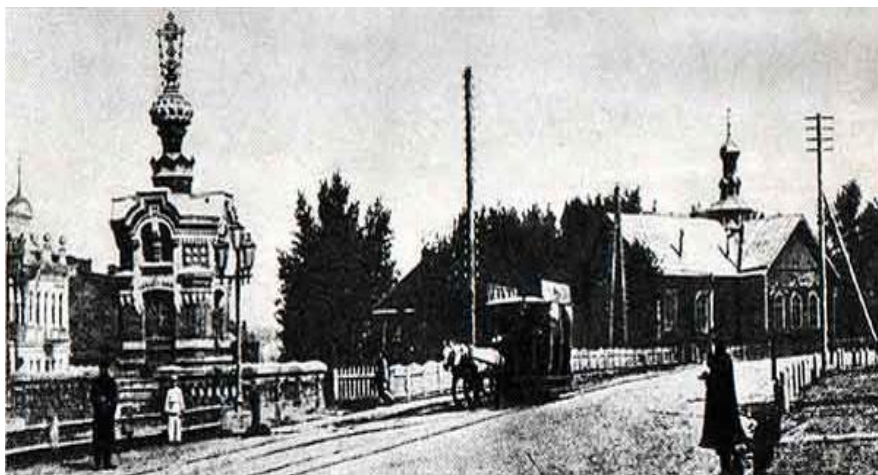
Между тем судьба конки была предрешена, и в начале 1928 г. на совместном заседании президиумов окрисполкома и городского Совета

был вынесен приговор: прекратить работу конно-железной дороги. С марта минская конка стала уже прошлым города.

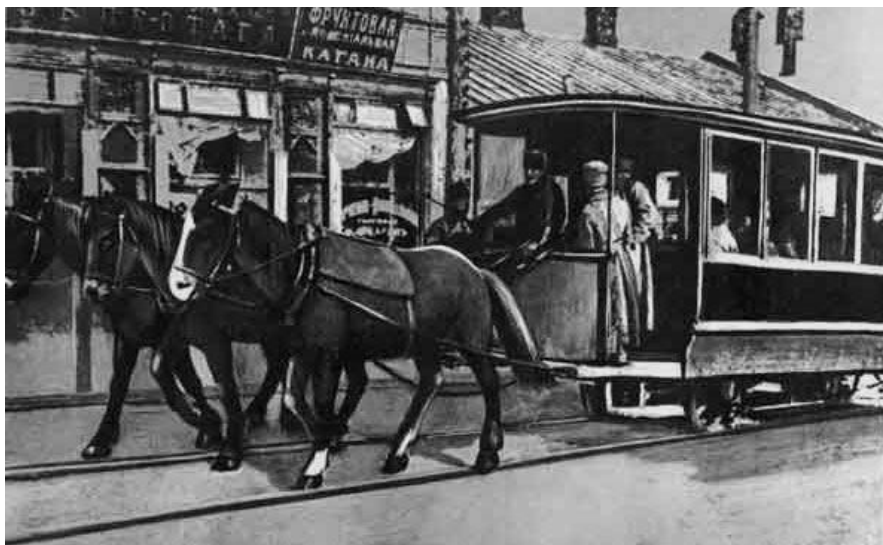
Минск дольше других городов «удержал» конку. Благодаря этому до появления последующего вида транспорта – трамвая (причем разрыв оказался минимальным) были обеспечены нормальные условия перевозки горожан и приезжих.



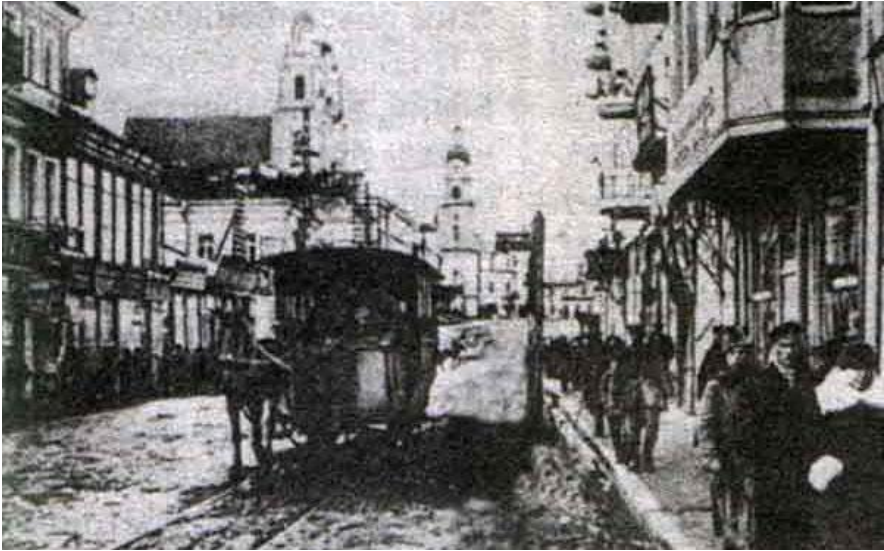
Ходатайство А. Н. Горчакова



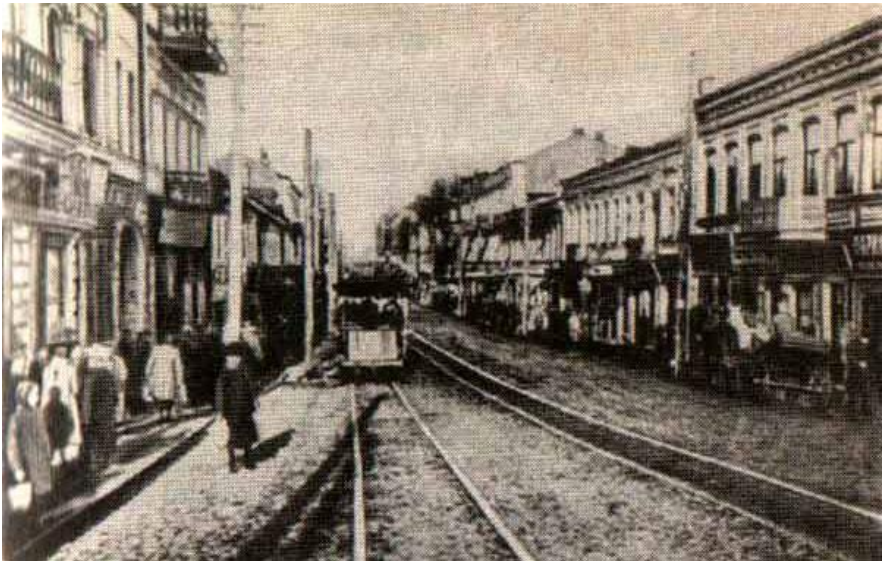
Конка в районе Западного моста. До 1903 года



Конка в Минске. 1900-е годы



Конка на Губернаторской улице. 1900-е годы



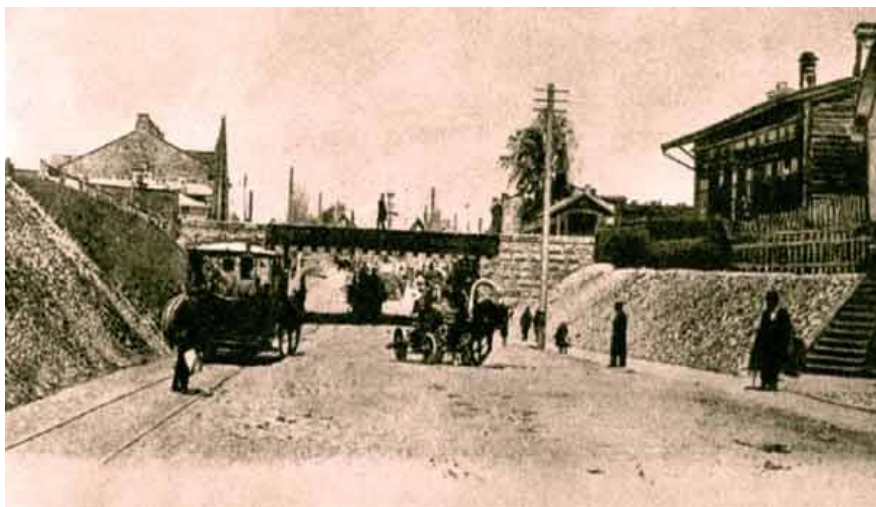
Конка на Захарьевской улице. 1900-е годы



Конка на Соборной площади. 1900-е годы



Во время наводнения на Торговой улице. 1900-е годы



Конка на Ново-Московской улице. 1900-е годы



Конка на углу Соборной площади и Губернаторской улицы. 1900-е годы



Конка на Захарьевской улице. 1900-е годы

3

ТРАМВАЙ



Успешный опыт эксплуатации электрического трамвая в Киеве и Нижнем Новгороде побудили Первое Общество конно-железных дорог в **Москве**, опасавшееся к тому же выкупа дорог городом, обратиться в 1895 г. в Городскую управу с предложением о пуске "в виде опыта" трамвая по какой-либо одной из линий конно-железных дорог. Получив требуемое разрешение, Общество в июле 1898 г. приступило к переоборудованию Долгоруковской линии конно-железной дороги от Страстной площади по ул. М. Дмитровка и далее до Бутырской заставы (т.е. от пл. Пушкина, по ул. Чехова, Долгоруковской, Новослободской, по Сущёвскому валу), а также двух опытных загородных линий: Петровской (от Тверской заставы до Петровского дворца) и Бутырской (от Бутырской заставы по Верхней и Нижней Масловкам до Петровского парка).

Наряду с реконструкцией электрического и строительством линий, Первое Общество решило построить тяговую подстанцию близ Бутырской заставы, которая должна была питать электроэнергией эти три линии. Для подачи вагонов на обе линии из Миусского парка, где предполагалось осматривать и ремонтировать аккумуляторные и электрические вагоны, необходимо было также построить одноколейную соединительную служебную линию по Лесной ул. (от Тверской заставы до угла Новослободской ул.). Проектом одновременно предусматривалось строительство рядом с трамвайной подстанцией на Башиловке и нового трамвайного парка для электрических вагонов. Была принята система верхнего токосъема с использованием воздушных контактных проводов, в качестве второго провода использовались рельсы.

В июне того же года на Башиловке началось строительство "Электрического" трамвайного парка. С июля началась замена рельсов и укладка новых шпал на загородных опытных линиях. В связи со строительством прекратилось движение конных вагонов на этих участках сети. Одновременно прокладывался соединительный путь по Лесной улице. Работы по строительству трамвайных линий в городе шли полным ходом, и газета "Московские ведомости" в октябре 1898 г.

писала: "...Столбы поставлены на всех линиях: рельсовый путь заканчивается укладкой на Долгоруковской улице и Малой Дмитровке. Остается окончить последние работы и протянуть проволоку. Столбы всюду металлические. Часть вагонов получена, всего их будет 23. В нынешнем году будет в действии только линия от Страстного монастыря до Бутырской заставы и с весны пойдут вагоны по остальным линиям. Вагоны станут ходить по одиночке и только в случае усиленного движения к электрическим вагонам будут прицеплять один или два обыкновенных коночных вагона."

Рельсы на Долгоруковской и Петровской линиях укладывались желобчатые на деревянных шпалах. Была принята железнодорожная колея – 5 футов – 1524 мм. Стрелки и крестовины делались из этих же рельсов на заводах М. Пальм и К°, В. Грачев и К° в Москве. На Бутырской линии укладывались рельсы типа Виньоль. Междупутье было уширено со старого коночного 0,66 сажени до 0,96 сажени. Столбы (опоры) устанавливались в междупутье. На всех линиях воздушные (контактные) провода системы "Сименс и Гальске" подвешивались к опорам трех типов: трубчатым с двумя кронштейнами на бетонных фундаментах в междупутье (на Долгоруковской линии), решетчатым с двумя кронштейнами (на загородных линиях), решетчатым с одним кронштейном (на Лесной улице). Контактный медный провод имел сечение диаметром 8 мм.

Контактный провод получал питание от подстанции тремя питающими проводами, обратным проводом служили рельсы. На территории "Электрического" парка на Башиловке была построена к зиме подстанция мощностью 320 кВт постоянного тока с четырьмя комплектами двигатель-генераторов. Подстанция преобразовывала переменный трех-фазный ток напряжением 2000 В в постоянный ток напряжением 600 В, который поступал в контактную сеть. Подстанция на Башиловке была первой преобразовательной подстанцией городского транспорта. Кабельная линия для её питания была проложена под землей от электростанции, расположенной на Раушской набережной.

Рядом с подстанцией был построен вагонный сарай с шестью путями на 30 вагонов, шириной 12 сажений. Вагонный сарай имел сводчатую крышу. "Электрический" парк сооружен по проекту инженера А. В. Бари с использованием системы инженера Г. В. Шухова.

Вагонный сарай имел 6 смотровых канав, выложенных бетоном. В вагонном сарае также размещалась ремонтная мастерская с кузницей. На территории парка был построен жилой дом для конторских служащих с квартирами для инженера и его помощников и казарменное помещение для вагоновожатых. Все здания были из камня и имели железные крыши.

Двадцать три моторных электрических и один вагон со смешанной аккумуляторно-электрической тягой были изготовлены в течение 1898 г. на заводе Фанкельрида в Гамбурге, а электрооборудование для них поступило от заводов фирмы "Сименс и Гальске". Десять вагонов имели по два мотора, а тринадцать – по одному. Двигатели типа В 17/30 устанавливались на тележках системы "Сименс и Гальске". Вагоны были двухосными длиной 8,41 м, шириной – 2,45 м. Салон вагона имел две продольные скамьи с 20 местами для сидения летом и 18 – зимой. На передней и задней площадках размещалось электрооборудование для управления вагоном, а также места для стояния. Максимальная скорость движения предусматривалась 25 верст в час (27 км/ч).

Сохранилось описание конструкции этого вагона: "...С внешней стороны вагона, по краю наружной стенки площадки идет трубка, оканчивающаяся воронкой, предназначенная для посыпки песком рельсов в случае гололедицы и на подъемах. На обеих площадках имеются звонки, которыми кондуктор даёт знать вагоновожатому о движении вагона и остановке его, причем один удар звонка означает движение вагона, два – обыкновенную остановку для приёма и высадки пассажиров и три удара – для моментальной остановки вагона. Над местом, где помещается вагоновожатый, сделана надпись "Занято" и объявление: "Во время движения вагона водителю разговаривать с публикой воспрещается." Внизу под наружными площадками устроены щиты для сбрасывания с рельсов случайно попавших предметов и опускаемая особой педалью сетка, устроенная для защиты от опасности попавшего на рельсы. На наружной передней стенке площадки укреплен сильный электрический рефлектор для освещения пути в ночное время; на крыше также помещены по два электрических фонаря и над площадками имеются в потолке по большому круглому матовому фонарю. Во входной двери внутрь вагона устроены отверстия для разговора с кондуктором и для получения билетов, не открывая двери, чем устраняются сквозняки, особенно чувствительные вследствие быстрого движения вагона. Внутри вагон освещается днем четырьмя большими окнами с каждой стороны, а вечером – пятью электрическими матовыми фонарями: одним большим полукруглым, укрепленным в потолке, и четырьмя меньших размеров, расположенных по углам вагона.

...Ток от проводов поступает через дугу системы "Сименс и Гальске" с алюминиевым бюгельным вкладышем, из неё проходит через автоматический выключатель и поступает в контроллер с медными контактами, который позволяет регулировать движение вагона. В каждом вагоне имеются два контроллера, по одному на каждой площадке; действие их независимо друг от друга. Каждый контроллер (в виде

медного круга) имеет коммутатор для хода вперед, назад и для включения и выключения тока (с соответствующими надписями на круге "Пускание в ход", "Вперед", "Назад", "Тормоз"). Поворачивая соответственно сделанным надписям рукоятку, надетую на ось, которая выходит в центре круга наружу, вагоновожатый, находящийся на открытой площадке, может регулировать движение вагона. Правее контроллера находится обыкновенный ручной тормоз. В средней части контроллера имеются несколько медных контактов, которые позволяют работать в 8 режимах. От их сочетания зависит работа двигателя и скорость вагонов."

Все основные строительные работы на первом участке от Петровского парка по Верхней и Нижней Масловкам до Бутырской заставы, в "Электрическом" депо и на подстанции были завершены к концу января 1899 г. Поэтому в феврале началась пробная обкатка линии электрического трамвая и обучение эксплуатационного персонала. "Русские ведомости" от 6 февраля писали: "...4 февраля, около двух часов пополудни, были произведены первые опыты электрической тяги вагонов. Опыты производились администрацией Общества конно-железных дорог в присутствии председателя правления Общества Н. М. Перепелкина и особой специальной комиссии, назначенной московским обер-полицмей-стером.

Местом первых поездок с помощью электрической тяги был небольшой двухпутный, длиной 400 саженей, участок Бутырки – Башиловка, идущий от Бутырской заставы и до электрической станции Общества конно-железных дорог. Опыты в общем дали удовлетворительные результаты. Небольшой вагон, в котором поместились члены комиссии и администрация Общества, двигался вперед и взад с различной скоростью, доходившей до 25 верст в час. Пробы быстрых остановок на полном ходу вагона удались вполне. Электрической энергии, передаваемой с помощью воздушных проводов, оказалось более нежели достаточно. "

Торжественное открытие движения трамвая по первой в Москве линии от Бутырской заставы по Нижней и Верхней Масловкам до Петровского парка состоялось 25 марта (6 апреля) 1899 г. в "Электрическом" парке. Вот как это происходило: "25 марта с большой торжественностью состоялось давно ожидаемое открытие электрического трамвая, устроенного Первым Обществом конно-железных дорог на загородной линии от Бутырской заставы до Петровского парка. По этому поводу в электрическом парке, близ Башиловки, в 4 часа дня было совершено молебствие с водоосвящением перед чтимой иконой Спаса Нерукотворного и местными святынями. Молебствие происходило в машинном здании, окрашенном, как и все здания парка, флагами, совершалось

благочинным протоиереем П. В. Приклонским соборно, при участии хора и певчих.

К молебствию прибыли: московский губернатор гофмейстер А. Г. Булыгин, московский почт-директор тайный советник К. Г. Радченко, московский городской голова князь В. М. Голицын, исполняющий должность московского обер-полицеймейстера полковник Д. Ф. Трепов, начальник почтово-телеграфного округа Ф. А. фон Пистолькерс, правительственный инспектор П. Д. Вонляровский, многие гласные городской Думы...

...Гостей встречали директоры Правления Первого Общества конно-железных дорог с председателем Н. М. Перепелкиным во главе. Около парка задолго до прибытия гостей собралась многочисленная толпа народа, ожидавшая открытия электрического трамвая...

...Молебствие закончилось провозглашением многолетия, причем протоиереем П. В. Приклонским была сказана приличествующая случаю речь. После молебствия всем присутствовавшим было предложено занять места в вагонах, убранных национальными флагами.

Вскоре первый вагон с начальствующими и почетными лицами двинулся в путь, причем при выходе из ворот парка была перерезана трехцветная лента. За этим вагоном с небольшими промежутками двинулись ещё 4 вагона, наполненные приглашенными на торжество гостями...

...Электрические вагоны, выходя из депо, направлялись в Петровский парк. По всему пути, на протяжении 2,2 верст, стоял народ, с любопытством смотревший на движение электрического трамвая. Движение трамвая было плавное, скорое и почти без всякого шума; по желанию трамвай с поворотом рычага мгновенно останавливался.

В Петровском парке прибытие трамвая ожидалось местным населением. Все находившиеся в вагонах воочию убедились в преимуществах электрической тяги пред конной; со всех сторон высказывались пожелания, чтобы Москва поскорее покрылась сетью электрических трамваев.

Из Петровского парка гости очень быстро были доставлены по второму пути к Бутырской заставе. Здесь их ожидали вагоны конно-железной дороги, в которые все приглашенные пересаживались для следования к гостинице "Московская", где был приготовлен обед для приглашенных лиц. Обед сопровождался тостами. Первый тост за драгоценное здоровье Государя Императора был провозглашен городским головой князем В. М. Голицыным...

Затем Князь В. М. Голицын приветствовал от имени городского управления Первое Общество конно-железных дорог с важным почином в деле усовершенствования, каким несомненно является открытие электрического трамвая.

Председатель Правления Первого Общества конно-железных дорог Н. М. Перепелкин произнес пространную речь, в которой представил исторический очерк развития улучшенных путей в Москве и пожелал, чтобы первый опыт оправдал те надежды, которые возлагает на электрическую тягу Общество, чтобы эта тяга получила права гражданства по всей Москве... "

Регулярное движение трамвая по загородной линии от Бутырской заставы до Петровского парка открылось на следующий день 26 марта 1899 г. Вагоны курсировали с интервалом в 14 мин с 8 ч утра до 8 ч вечера. Билет по всей линии стоил 6 коп. Можно сказать, что с этого времени московский трамвай начал свое шествие по улицам древней столицы России.

Все строительные и монтажные работы на Долгоруковской линии и загородном участке Петровской линии (Белорусский вокзал – Петровский дворец) и на вспомогательной ветке по Лесной улице были завершены в июне-июле 1899 года.

Одиннадцатого июня 1899 года МВД и московский обер-полицеймейстер разрешили открыть движение вагонов на указанных линиях. После того как строителями и Первым Обществом были выполнены отдельные технические недоделки и соблюдены технические условия на узлах пересечения железных дорог и трамвайных путей, в ночь на 14 (26) июля 1899 года на Долгоруковскую линию (Страстной монастырь – Бутырская застава) было подано напряжение в контактную сеть и началось регулярное движение трамвайных вагонов.

Первое Общество, приступив к регулярной эксплуатации электрифицированных линий, организовало движение электрических вагонов по двум маршрутам: Долгоруковская (Страстной монастырь – Бутырская застава – Петровский парк) и Петровская линия (Белорусский вокзал – Петровский дворец). Ветка по Лесной улице была однопутной и служила для связи Петровской линии с "Электрическим" парком на Башиловке.

Долгоруковская линия имела 17 остановок: Страстной монастырь, Настасьинский пер., Дегтярный пер., Пименовская ул., Угол Садовой и Долгоруковской улиц, Управление Первого Общества конно-железных дорог, Подвязки, Палиха, Тихвинский пер., Скорбящинский монастырь, Бутырская застава, ул. Старая Башиловка, ул. Новая Башиловка, Дача Масловой, Дача Стракотилова, Дачи Натрускина, Петровский парк.

Длина двухпутной Долгоруковской линии вместе с загородным участком составляла 5,26 верст. На линии работало 10 трамвайных вагонов и было установлено два тарифных участка по 5 коп. каждый. Разделительной тарифной станцией стала Бутырская застава.

На Петровской линии были установлены 3 остановки: Тверская застава, Съезд к бегам, Петровский дворец. Длина линии – 2,23 версты. На линию выпускалось 10 вагонов. Тариф был единый – 5 коп.

Движение на Долгоруковской линии начиналось в 7 ч 30 мин и заканчивалось в 22 ч. На Петровской линии движение происходило с 7 ч 45 мин до 22 ч.

Торжественное открытие движения электрического трамвая на указанных линиях состоялось 27 июля 1899 года в 12 часов в трамвайном парке на Башиловке с молебствием и водоосвящением. С открытием движения электрического трамвая на этих участках транспортной сети движение конных вагонов прекратилось.

Замена конки на электрический трамвай положительно была оценена москвичами. Достаточно сказать, что доходы и, следовательно, перевозка пассажиров после открытия движения трамвая на Долгоруковской и Петровской линиях в 1899/1900 финансовом году выросли по сравнению с конкой в 2,17 раза.

Эксплуатация опытных линий электрического трамвая не только показала экономическую целесообразность его пуска, но и выявила высокие потребительские преимущества нового для Москвы вида транспор-та. В этом смогли теперь на практике убедиться члены городской управы и гласные Городской Думы, которые противились проведению электрификации конно-железных дорог. Наряду с этим опытная эксплуатация электрического трамвая выявила и ряд недостатков конструкции трамвайных вагонов, контактной сети и путевых конструкций в условиях Москвы. Над этими проблемами стали работать инженеры и строители. Многие недостатки устранялись в процессе эксплуатации, а над некоторыми уже работали конструкторы, и многие из этих недостатков были устранены в следующих конструкциях трамвайных вагонов.

Пуск и эксплуатация опытных линий электрического трамвая в городе показали явные преимущества этого вида пассажирского сообщения, теперь и в печати, и в Думе зазвучали требования перевести конку на электрическую тягу. Но Первое и Второе общества конно-железных дорог Москвы находились в руках частных предпринимателей, им не хотелось вкладывать средства в развитие и строительство электрического трамвая, когда конка была одним из самых прибыльных предприятий. Выкуп сети конно-железных дорог по ряду причин затянулся, и только после длительных споров и обсуждений 7 марта 1900 г. сторонники гласного Н. Н. Щепкина смогли убедить своих оппонентов, и Дума приняла решение: "городские железные дороги в Москве должны составлять особое городское предприятие и их устройство и эксплуатация должны производиться с самого начала за

счет и мерами городского управления". Приняв такое решение, Дума переименовала конно-железные дороги в городские железные дороги, чем вплоть до 1930 года, дала название трамваю. "Московские городские железные дороги – МГЖД" – именно так долгие годы назывался трамвай в Москве.

Начиная с марта 1900 года, Дума и городское управление провели большую работу по инвентаризации и оценке имущества Первого Общества, а также по разделу совместного имущества с Бельгийским (Вторым) Обществом. Это позволило 13 сентября 1901 года передать в ведение Городского Общественного управления предприятия Первого Общества конно-железных дорог, а также Петровскую и Лесную линии электрического трамвая. Долгоруковская линия, электрический вагонный парк и тяговая подстанция оставались в ведении Бельгийского Общества.

Одновременно с решением о муниципализации транспорта в городе Городская Дума и Городское Общественное управление работали над тем, чтобы пустить электрический трамвай. Проекты строительства трамвайных линий составлялись под руководством инженера Линева А. Л. в 1898 г, в 1900-01 гг. И только после выкупа городом линий конно-железных дорог Первого Общества городское управление всерьез занялось проблемами электрификации конки. В августе 1902 г. городская управа рассмотрела и приняла проект первой очереди городского трамвая.

Основными линиями первой очереди городского трамвая были:

– Сухарева башня – Красные ворота – Сокольничья застава с веткой от Красных ворот до Земляного вала. Позже в этот проект добавился ещё один участок от угла Покровки по Земляному валу до Курского вокзала;

– Сокольничья застава – ул. Стромынка – Преображенская застава;

– Новые Триумфальные ворота – Страстной монастырь – ул. Б. Дмитровка – Охотный ряд;

– Марьино Роца – ул. Александровская – Александровский проезд – Екатерининская пл. – Старая Божедомка (ул. Дурова) – 3-я Мещанская ул. – Малая Сухаревская пл.

Половина этих линий – старые конючные.

Проект первой очереди городского трамвая был составлен к ноябрю 1902 г. Основные направления предполагалось выполнить двухколейными с шириной колеи 1524 мм. Проект давал конструктивные решения по строительству контактной сети, путевого хозяйства, предусматривал строительство собственной электростанции у Малого Каменного моста и двух подстанций – Миусской и Краснопрудной. Были намечены реконструкция Миусского и строительство Сокольнического парков.

В июле 1903 г. рассмотренный и утверждённый Техническим строительным комитетом МВД проект первой очереди городского трамвая начал осуществляться. Были заказаны вагоны и электрическое оборудование системы электроснабжения, начаты работы по устройству усовершенствованных мостовых и земляные работы вдоль трасс первой очереди.

Торжественная закладка рельсовых путей электрического трамвая первой очереди проведена 3 августа 1903 г. В газете "Русские ведомости" за 4 августа 1903 г. это событие отмечено следующим образом: "Вчера, 3 августа, происходило торжество закладки рельсовых путей городского электрического трамвая. В 12 часов дня на Александровской площади, в особо сооруженном шатре, декорированном флагами и растениями, было совершено молебствие в присутствии московского городского головы князя В. М. Голицына, строителя городского электрического трамвая инженера А. Л. Линева, члена городской управы и управляющего городскими железными дорогами Н. Ф. Кондрашева, председателя высочайше утвержденной комиссии по устройству в Москве водопровода и канализации И. Ф. Рерберга, московского обер-полицмейстера генерал-майора Д. Ф. Трепова, гласных Думы, приглашенных и рабочих".

За строительный сезон к первому октября 1903 г. трамвайные пути были уложены по 1-й Тверской-Ямской, на Малой Сухаревской площади, частично на Тверской, Лесной, Палихе, в Марьиной Роще и начались на Садово-Спасской. Однако всего запланированного выполнить не удалось. Работы были задержаны из-за невыполнения отечественными заводами заказов на поставку рельсов. Часть путевых работ была перенесена на весну 1904 г.

Во второй половине 1903 г. началось составление проекта второй очереди трамвая, на что было отпущено управой 80,0 тыс. руб. На строительные работы в 1904 г. управа отпустила 716,0 тыс. руб.

Летом 1904 г. был закончен монтаж Миусской подстанции, проложена кабельная сеть и подготовлена к пуску в эксплуатацию Марьянская линия (Сухаревская площадь – Марьяна Роща). В Миусском парке было организовано обучение и принято на работу 70 вагоновожатых и 70 кондукторов. К концу августа в Миусском парке также был сооружен новый вагонный сарай на 40 вагономест, в котором расположились 40 вагонов: 20 двойных четырехосных и 20 двухосных, одинарных, полученных из Аугсбурга и Риги. Вагоны были украшены гербом Москвы и имели вместимость: четырехосные – 52, двухосные – 21 место. Стоимость большого вагона была 13,5; малого – 8,5 тыс. руб.

В августе 1904 г. газета "Русские ведомости" писала: "Новые вагоны значительно отличаются от находящихся в движении на загородных

Петровской и Бутырской линиях, – они легки, изящнее прежних, с более удобно размещёнными сидениями и, самое существенное, очень поместительны. Новый тип вагона представляет соединение двух лёгких вагонов, ход которых устроен по типу пульмановских железнодорожных вагонов на четырехколёсных тележках; своими площадками они соединяются посредством тугих буферов и составляют как бы одно целое; особая крыша закрывает образующееся пустое пространство между концами крыш вагонов в месте их соединения, а обе стороны между входными площадками, где прежде надевались неуклюжие сетки, закрыты изящными сплошными стенками, окрашенными в цвет вагонов."

Официальное пробное движение трамвая на Марьинской линии открылось четвертого сентября. Газета "Московские ведомости" в двух номерах от 5 и 6 сентября 1904 г. подробно описывает это событие следующим образом: "...Для обслуживания Марьинской линии предназначено 7 одноклассных вагонов; отправление с конечных пунктов линии будет происходить через каждые 7 минут; плата за проезд установлена в 5 коп. за станцию".

22 (9) сентября 1904 г. в 10 ч 45 мин в Миусском, теперь уже настоящему трамвайном, парке состоялось открытие первой городской трамвайной линии.

На торжественном молебствии по случаю открытия регулярного трамвайного движения присутствовали городской голова князь В. М. Голицын, члены городской управы Ф. Н. Кондрашев и Д. Д. Дувакин, инженеры-строители первой очереди городского трамвая А. Л. Линев и Е. Я. Шульгин, рабочие, вагоновожатые и кондуктора, технический персонал и служащие городского трамвая.

В сентябре 1904 г. было пущено движение трамвая на участке от Тверской заставы по улицам Лесной и Божедомке до Сухаревской площади, т.е. по части Вокзальной линии, а в ноябре закончилось переоборудование линии конки от Красных ворот до Сокольнической заставы. Однако движение полностью по Вокзальной линии от Тверской заставы до Сокольнической и далее до Боевской богадельни пустить удалось только в феврале 1905 г., так как окончательно Краснопрудная подстанция для снабжения электрическим током всей линии была принята в эксплуатацию в конце января 1905 г.

Можно сказать, что первая очередь трамвая, включающая в себя Петровскую, Марьинскую и Вокзальную линии, в Москве была сооружена и введена в эксплуатацию в течение полутора лет (с августа 1903 г. по февраль 1905 г.), хотя оставался ещё недостроенными участки от Красных ворот до Курского вокзала и вторая колея на Старой Божедомке и Масленниковом переулке.

В январе 1905 года все 77 трамвайных вагонов (20 четырехосных моторных, 37 двухосных моторных, 20 прицепных) размещались и обслуживались в Миусском трамвайном парке. В нем на электрическом трамвае работало к тому времени 90 вагоновожатых и 71 кондуктор.

Начиная с момента регулярного движения трамвая первой очереди с сентября месяца 1904 года по первое января 1905 года, московский трамвай перевез 2257693 пассажира.

Москва росла, развивалась промышленность, строились фабрики и заводы, город вставал перед необходимостью более активного развития общественного транспорта. Успешная эксплуатация первой очереди трамвая показала, что будущее городского пассажирского транспорта Москвы за электрическим трамваем. Именно с этого времени эпитет "электрический" к трамваю перестал в Москве применяться: трамвай стал просто трамваем.

В 1904 г. Городская Дума и Управа подготовили проектную документацию на строительство второй очереди городского трамвая, предусматривающую почти полную электрификацию сети конно-железных дорог бывшего Первого общества.

Однако строительство трамвайных линий было несколько приостановлено и замедлилось из-за разразившегося экономического кризиса и ухудшения политической обстановки в стране в 1905-07 гг., вызванных, в основном, неудачами в Русско-Японской войне.

Одной из заметных страниц истории московского трамвая стали трамвайные забастовки 1905-07 гг. в Москве, возникшие, безусловно, вследствие резкого ухудшения жизненного уровня москвичей и рабочих городских железных дорог.

Забастовочное движение трамвайщиков прекратилось в марте 1907 г., почти на два года замедлив строительство второй очереди трамвая.

Вторая очередь была запроектирована, в основном, как реконструкция линий конки, она включила в себя следующие линии:

– Покровскую – от Семёновской и Преображенской застав по Покровской, Елоховской улицам до Разгуляя и далее по Новобасманной улице до Красных ворот. Кроме того, сюда же следует добавить пути по 5-й Сокольнической улице и в Сокольническом вагонном парке;

– Мясницкую – от площади Красных ворот до Лубянской площади;

– Лубянскую – от Сухаревой башни по улицам Сретенка и Большая Лубянская до Лубянской площади и далее по Театральному проезду до Охотного ряда и от Театральной площади через Воскресенскую до Красной площади и торговых рядов. На линии предусматривалось два разворотных кольца на Лубянской и Театральной площадях;

– Грузинскую – от Георгиевской площади до 1-й Тверской-Ямской улицы;

– Бульварную – от Страстного монастыря по Тверскому и Никитскому бульварам до Арбатских ворот и далее по Воздвиженке, Моховой до Охотного ряда;

– от Лубянской площади до Варварской площади.

Ко второй очереди следует отнести и второй путь на Старой Божедомке.

Реконструкция коначных линий началась в мае 1905 г, а сам проект строительства второй очереди был принят Министерством внутренних дел в июле 1905 г. Общая протяженность реконструируемых и вновь строящихся трамвайных путей составляла 39,2 км по оси улиц. Предполагалось приобрести 105 новых моторных и 98 прицепных вагонов, построить Лубянскую подстанцию и реконструировать Миусскую и Краснопрудную подстанции, построить Сокольнический трамвайный парк с мастерскими.

Строительство электрических трамвайных линий в городе возглавлял инженер А. Л. Линеv, поклонник и инициатор введения в Москве электрического трамвая. Благодаря его усилиям осенью 1906 г. удалось практически завершить прокладку трамвая по улицам: Мясницкой, Большой Лубянской, Сретенке, Воздвиженке, Моховой, Стромынке; по бульварам: Никитскому, Тверскому. Однако пустить трамвай по этим линиям не удалось, так как ещё не была построена центральная трамвайная электростанция. Несмотря на это, пробный рейс трамвая от Охотного ряда через Лубянскую площадь, Сретенку и Мясницкую был осуществлен 14 ноября 1906 г. в присутствии городского головы Н. И. Гучкова, активного сторонника развития московского трамвая.

В конце 1906 года на электрической тяге городским общественным управлением эксплуатировались следующие линии городских железных дорог:

– Петровская (Петровский парк, Тверская застава, Страстной монастырь, Охотный ряд);

– Сокольническая (Сухарева башня, Красные ворота, Каланчевская площадь, Сокольническая застава);

– Марьянская (Марьяна Роща, Божедомка, Сухарева башня);

– Вокзальная (Тверская застава. Лесная ул., Божедомка, Сухарева башня, Красные ворота, Каланчевская площадь);

– Преображенская (Преображенская застава, Покровский мост, Разгуляй, Красные ворота, Сухарева башня);

– Семеновская (Разгуляй, Покровский мост, Семёновская застава);

– Грузинская (Охотный ряд, Страстной монастырь, Тверская ул., Большая Грузинская улица, Георгиевская площадь).

Кроме того, в Москве продолжали осуществлять перевозку пассажиров Долгоруковская линия электрического трамвая,

принадлежащая Второму (Бельгийскому) Обществу, продолжали работать 13 линий железных дорог на конной тяге, принадлежащих городу, и 10 линий на конной тяге Второго Общества.

Для второй очереди электрического трамвая было заказано 105 моторных и 28 прицепных вагонов. К концу 1906 г. в Москве эксплуатировалось 22 четырехосных и 150 двухосных моторных трамвайных вагонов и 66 прицепных. Имелись также 2 поливомоечные цистерны и 2 снегоочистителя.

Для второй очереди трамвая были построены Сокольнический трамвайный парк в 1905 г, Центральная электрическая станция и Лубянская подстанция в 1906 году.

3 февраля 1907 г. открылось движение по Мясницкой улице и по трем трамвайным линиям: Преображенской (Преображенская застава – Разгуляй – Красные ворота – Лубянская пл.), Семеновской (Семеновская застава – Разгуляй – Красные ворота – Лубянская пл.), Сокольнической (Сокольническая застава – Каланчевская пл. – Красные ворота – Лубянская пл.). Так окраины города были соединены с центром, а Мясницкая улица стала одной из самых привлекательных в городе. Интервал движения по улице был всего 2 мин и, несмотря на это, вагоны по ней шли переполненными.

12 февраля 1907 г. открылось движение трамвая по улицам Сретенка и Большая Лубянка (от Сухаревой башни до Лубянской пл.). Через три дня, 15 февраля, был введён в строй участок электрического трамвая от Охотного ряда по Театральной площади и Театральному проезду до Лубянской площади. Это изменило почти всю маршрутную систему трамвая, ибо позволило вместо четырёх радиальных линий создать два диаметральных направления:

– Петровско-Сокольническая линия (Петровский парк, Тверская застава, Страстной монастырь, Охотный ряд, Лубянская пл., ул. Мясницкая, Красные ворота, Каланчевская пл., Сокольническая застава);

– Грузинско-Семеновская линия (Семеновская застава, Покровский мост, Разгуляй, Красные ворота, Мясницкая, Лубянская пл., Охотный ряд, Страстной монастырь, Тверская ул., Большая Грузинская ул., Георгиевская площадь).

В этот же день было открыто движение электрического трамвая по Кольцевой линии (Тверская застава, Лесная ул., Новая и Старая Божедомки, 3-я Мещанская ул., Сухаревская пл., Сретенка, Большая Лубянка, Лубянская пл., Театральный проезд, Большая Дмитровка, Страстная пл., Тверская ул., Тверская застава – правое кольцо). Движение на левом кольце осуществлялось в обратном направлении.

С пуском 27 марта 1907 г. электрического трамвая на участке от Страстного монастыря по Тверскому и Никитскому бульварам до

Арбатских ворот появилась новая Арбатско-Сокольническая линия (Сокольническая застава, Каланчевская пл., Красные ворота, Сухарева башня, Сретенка, Большая Лубянка, Лубянская пл., Театральный проезд, Большая Дмитровка, Страстной монастырь, Тверской и Никитский бульвары, Арбатские ворота).

Движение трамвая от Охотного ряда по улицам Моховая и Воздвиженка до Арбатских ворот началось 3 апреля 1907 г. Так, были открыты Арбатско-Марьянская (Арбатские ворота, Воздвиженка, Моховая, Охотный ряд, Лубянская пл., Сретенка, Сухарева башня, Божедомка, Марьяна Роща) и Стромьинско-Арбатская (Арбатские ворота, Воздвиженка, Моховая, Охотный ряд, Лубянская пл., Мясницкая, Красные ворота, Каланчевская пл., Стромьинка, Боевская больница) линии.

Сооружение второй очереди московского трамвая заканчивалось. Летом 1907 г. была закончена электрификация линии от Красных ворот по Садовому кольцу до Курского вокзала и открылось движение на Курско-Брестской линии (Курский вокзал, Красные ворота, Мясницкая, Лубянская пл., Театральный проезд, Б. Дмитровка, Тверская, Брестский вокзал). В сентябре открылось движение на участке от Боевской больницы до Преображенской заставы, и вагоны трамвая пошли от Арбатских ворот до Преображенской заставы. Последним сооружением второй очереди московского трамвая следует считать переустройство разворотной петли трамвая у Брестского (ныне Белорусского) вокзала в связи с окончанием строительства путепровода над путями железной дороги у Тверской заставы.

Год окончания строительства второй очереди является переломным годом для электрического трамвая: он был последним убыточным годом. С пуском второй очереди объем пассажирских перевозок электрическим трамваем почти в три раза превысил перевозки, осуществляемые конкой. В 1907 г. на линии электрического трамвая в среднем выходил ежедневно 181 вагон. Именно в 1907 г. для Москвы отечественные вагоностроительные заводы – Мытищинский и Коломенский – поставили по 10 моторных вагонов, которые успешно прошли испытания. Вагоны были изготовлены по типу вагонов Беккера, полученных из Германии в 1906 г. Внутренняя отделка этих вагонов была выполнена из красного полированного дерева. Они имели зеркальные стекла, жалюзи из красного дерева, поперечные скамейки из деревянных реек, яркие лампы для освещения. Плавность хода обеспечивалась двумя тележками Беккера, надолго потом ставшей основной конструкцией на вагонах трамвая в Москве. Всего в 1907 году оба завода поставили в Москву 40 таких вагонов. С учетом этих вагонов на первое января 1908 г.

городские железные дороги имели на инвентаре 20 четырехосных, 192 двухосных моторных и 66 прицепных вагонов трамвая.

Н. И. Гучков предложил для строительства трамвайных линий изыскать деньги путем выпуска облигационного займа. Выпущенные на сумму 18,7 млн руб. облигации займа были реализованы, и город уже весной 1908 г. смог начать программу строительства третьей очереди трамвайных путей. Сначала она задумывалась как одна из частей второй очереди, но потом получила название третьей очереди и включила в себя полную электрификацию имеющихся коночных линий, а также постройку нескольких новых линий и участков.

Уже в июле были переложены пути и электрифицирована линия конки на Арбате, по нему 4 июля прошел пробный поезд и 16 июля Преображенско-Арбатская и Арбатско-Марьянская линии были продлены от Арбатских ворот до Смоленского рынка.

В начале 1908 г. каждому именному обозначению линий трамвая был присвоен свой собственный номер линии. Номер линии обозначался на трафаретах и устанавливался сверху лобового стекла. К лету москвичи уже привыкли к номерному обозначению линий.

В июле 1908 г. в Москве было 13 линий городского электрического трамвая и 10 коночных линий. Действовали по-прежнему линии конки и Долгоруковская линия электрического трамвая, принадлежащие Бельгийскому Обществу.

В сфере обслуживания пассажиров действовали единые правила пользования городскими железными дорогами. Они регламентировались постановлениями Городской Думы. В эти правила включались также и конкретные правила для персонала городских железных дорог.

ПРАВИЛА ДЛЯ ПАССАЖИРОВ:

1 Не допускаются вовсе к проезду:

- а) лица, находящиеся в нетрезвом виде;
- б) арестанты в сопровождении конвойных;
- в) лица, одержимые явно заразной болезнью;
- г) лица, соседство которых вследствие нечистоты одежды или отталкивающего запаха, будут стеснять остальных проезжающих. Таким лицам не дозволяется оставаться и в станционных помещениях.

2 Дети моложе 7 лет не допускаются к проезду наверху (империале) вагона без старших.

3 Вход в вагоны, движимые паровую или электрическую тягою, и выход из них до полной остановки вагонов воспрещается.

4 При конной тяге вход в закрытый вагон и выход из него через переднюю площадку во время движения воспрещается.

5 При остановках вагонов на станциях пассажиры, входящие в вагон, направляются через заднюю, а выходящие из вагонов через переднюю

его площадку; при остановках же вне станции вход в вагон допускается не прежде, как по выходе пассажиров из вагона.

6 Занятие мест сверх установленного числа их воспрещается.

7 Воспрещается помещаться на перилах, на ступеньках площадок и лестницах вагона, ведущих наверх (империал).

8 Воспрещается стоять внутри вагона и на верху его (империале).

9 Воспрещается ставить детей на сиденье в вагоне.

10 Пассажирам дозволяется иметь при себе только ручной багаж, своим объемом не стесняющий ни проход в вагон, ни возле сидящих пассажиров; воспрещается иметь при себе животных и вещи, имеющие неопрятный вид, марающие платья и издающие дурной запах.

11 Курение табаку внутри закрытого вагона воспрещается, кроме тех вагонов и отделений их, которые предназначены для курящих.

12 Воспрещается плевать в вагоне, а равно каким-либо образом засорять, загрязнять и портить его.

13 Шум, пение и музыка при проезде в вагонах воспрещаются.

14 В период времени с 1 октября по 1 апреля все окна вагонов должны быть закрыты. В остальное время года воспрещается, без согласия всех находящихся в вагоне пассажиров, открывать окна с той стороны, с которой дует ветер.

15 Воспрещается дотрагиваться до звонков, тормозов и других приспособлений, имеющих в вагоне для управления его движением.

16 Полученные на проезд билеты пассажиры обязаны хранить во все продолжение проезда и предъявлять по требованию контролеров и кондукторов. Ссылка на утрату билета не принимается.

17 Пассажир, оказавшийся без билета, обязан уплатить стоимость проезда и получить соответствующий билет.

18 Пассажир, отказавшийся от выполнения каких-либо вышеозначенных правил, обязан оставить вагон по требованию кондуктора или контролера, которые, при неисполнении сего, обращаются к полиции.

ПРАВИЛА ДЛЯ СЛУЖАЩИХ:

19 Начальникам станций и иным служащим при станциях, контролерам, кондукторам, вагоновожатым и кучерам вменяется в обязанность содержать в чистоте свое платье и иметь всегда на себе присвоенный им значок или номер.

20 Отправление служебных обязанностей в нетрезвом виде воспрещается.

21 Курение табаку при отправлении служебных обязанностей воспрещается.

22 В сношениях своих с публикой и между собою служащие обязываются сохранять спокойствие и вежливость.

23 Перед остановками на станциях и в пунктах пересадки кондуктор обязан объявлять пассажирам название станций и конечных пунктов линий, на которые производится пересадка.

24 Кондукторы вагонов обязаны оказывать помощь малолетним, женщинам и вообще лицам слабым и неопытным при посадке их в вагоны и выходе из оных.

25 В случае неисполнения пассажирами или другими лицами из публики требований, направленных к соблюдению порядка и настоящих обязательных постановлений, начальники станций, контролеры и кондукторы обязаны обращаться к содействию чинов полиции.

В сентябре 1908 г. к этим правилам добавилось ещё одно постановление Думы: "Стоять пассажирам на задних площадках вагонов дозволяется лишь при неимении свободных мест внутри вагонов."

Третья очередь московского трамвая строилась очень интенсивно; так, за строительный сезон 1908 г. было открыто движение трамвая на 42 верстах одиночного пути. Начав движение по Арбату в июле, трамвай до конца года уже возил пассажиров по Большой Грузинской, Немецкой, Вознесенской, Неглинной, Манежной улицам, Страстному и Петровскому бульварам, Трубной пл. и Болотной пл., улицам: Солянка, Большая Полянка, Маросейка, Покровка, Старая Басманная, Плющиха, Земляной вал, Большая Никитская. Пошли трамваи от Яузских ворот по Швивой горке до Таганской пл. Появились разворотные петли на Таганской пл., у Смоленского рынка, у Зоосада, Серпуховской заставе, у Девичьего поля.

На начало 1909 г. сеть трамвайных линий составляла 108 верст одиночного пути, на 19 маршрутах эксплуатировалось 330 трамвайных вагонов с достаточно большим коэффициентом использования – 0,82.

Программой строительства третьей очереди трамвая в Москве в 1909 г. предусматривалось два основных этапа. Первый охватывал семь линий в восточной и южной части города:

- Золоторожская (от Красноказарменной пл. до Золоторожского парка);
- Рогожская (от Яузких ворот по Николо-Ямской, Вороньей улицам до Рогожской заставы);
- Нижегородская (от Таганской пл. по Семеновской ул. до Покровской заставы);
- Спасская (от Таганской пл. по Воронцовской ул. до Спасской заставы);
- Большая Андроньевская (от Покровской заставы по Большой Андроньевской ул., Андроньевской пл. до Золоторожского парка);
- Вторая Замоскворецкая (от Воскресенской пл. через Красную площадь, Васильевский спуск, Москворецкий мост, ул. Балчуг, Чугунный мост, по Пятницкой ул., Климентовскому пер., Кузнецкой ул., Кожевникам до Павелецкого вокзала);

– Лефортовская (от Дворцового моста по Красноказарменной ул., Камер-Колежскому валу (ныне Краснокурсанскому пр.) до Госпитальной площади).

Второй этап предполагал прокладку путей на западе и юго-западе города и охватывал следующие линии:

- Пресненскую (от Зоосада до Пресненской заставы);
- Бульварную (от Арбатских до Пречистенских ворот);
- Хамовническую (от Уваровского парка по Трубецкому пр., Чудовской ул., Крымской пл., Остоженке, Волхонке до Большого Каменного моста);
- Красносельскую (от Покровки до Краснопрудной ул.);
- Воскресенскую (от Пресненской заставы до Ходынской площадки);
- Дорогомиловскую (от Смоленского рынка до Дорогомиловской заставы);
- от Девичьего поля до Новодевичьего монастыря.

С развитием трамвайной сети город начал обустраивать линии трамвая.

В 1909 г. впервые были построены трамвайные павильоны в Петровском парке, у Тверской заставы, в Сокольниках, у Красных ворот, на Арбатской площади, были оборудованы также специальные посадочные платформы на Театральной, Лубянской, Таганской, Болотной площадях, у университетских клиник на Девичьем поле, у Зоосада, Никитских ворот, на Плющихе, Разгуляе, у вокзалов.

В конце 1909 г. в Москве осуществлялось движение трамвая на 22 маршрутах, принадлежащих городу и на двух, принадлежащих Бельгийскому обществу. В это время ещё применялось двойное обозначение маршрута следования вагона: название линии и номер маршрута.

К началу 1910 г. в Москве действовало 6 вагонных парков: Миусский, Сокольнический, Замоскворецкий, Золоторожский, Уваровский и Богородский. В пяти первых эксплуатировались электрические трамвайные вагоны. Оставалась задача произвести выкуп линий у Бельгийского общества и провести их полную электрификацию, что и было сделано в последующем 1910 г. К этому времени линии Бельгийского Общества московских конно-железных дорог постепенно приходили в упадок, подвижной состав на этих линиях не обновлялся, а проложенные городом по параллельным направлениям линии электрического трамвая привели к снижению доходности конных железных дорог. В своем составе Бельгийское Общество имело Долгоруковские городскую и загородную линии электрического трамвая и 10 линий конно-железных дорог. При этом в 1907 г. электрической тягой было перевезено 7745 тыс. человек, что составило почти сорок процентов общей перевозки пассажиров на линиях Бельгийского Общества.

В течение всего времени строительства трамвайных линий в Москве между городом и Бельгийским Обществом велась конкурентная борьба за обладание городским пассажирским транспортом. Закончив строительство третьей очереди трамвая, городские власти поняли, что необходимо муниципализировать весьма доходные линии Садового кольца и Долгоруковскую линию и заменить все конечные линии электрическими.

После долгих и изнурительных для обеих сторон переговоров 4 апреля 1911 г. Городской Управой совместно с Думой было принято решение о немедленном выкупе предприятия. Уже в июне Городской Управой и Бельгийским Обществом был заключен контракт о передаче имущества Общества в собственность города с 1 ноября 1911 г.

Начав переговоры о передаче Общества городу, городские власти одновременно рассмотрели вопросы проектирования и перевооружения линий конно-железных дорог. В мае был утвержден проект переустройства сети линий Бельгийского Общества на электрическую тягу. Окончательно проектом было предусмотрено реконструировать 34,38 верст путей с конной тягой, 5,32 версты с электрической тягой, построить вновь 387 саженной нового пути электрического трамвая. Таким образом намечено было произвести работы по устройству на 40,47 верстах путей.

Для электрифицируемой сети Бельгийского Общества Городская управа заказала 200 моторных и 100 прицепных вагонов. Работы планировалось провести летом и осенью 1911 г.

Все работы по реконструкции и переустройству должны были начаться 25 июня и завершиться в октябре 1911 г. Линии были разбиты на три основные группы: первая – Мещанская (Сухарева башня – Виндавский вокзал), Садовая (Сухаревская пл. – Самотечная пл. – Кудринская пл. – Таганская пл.), Самотечная (от угла Садовой до Екатерининской пл.), вторая – Серпуховская (Серпуховская пл. – Серпуховская заст.), Калужская (Калужские ворота – Калужская заст.), Бульварная (Трубная пл. – Устьинский мост) вместе с участком по Цветному бульвару; третья – Пречистенская (Университетские клиники – Храм Христа Спасителя – Москворецкий мост) с продлением ее до Устьинского моста, Садовническая линия.

Темпы электрификации и переустройства линий конки были достаточно высоки: 14 сентября открылось движение на Мещанской линии; 10 октября – по Садовому кольцу от Сухаревой башни до Смоленского рынка, по Цветному бульвару от Трубной пл. до Екатерининской пл., по Пятницкой улице от Климентовского пер. до Серпуховских ворот (ныне Добрынинская пл.); 27 октября – по Пречистенской линии; 29 октября – по Бульварному кольцу от Трубной

пл. до Устьинского моста; 31 октября – по Калужской линии от Калужских ворот (ныне Октябрьская площадь) до Калужской заставы; 1 ноября – по Садовой линии на участках от Смоленского рынка до Крымского моста, от Таганской пл. до Большого Краснохолмского моста, от Крымского до Малого Краснохолмского моста.

Интенсивная электрификация пассажирского транспорта позволила практически полностью отказаться в городе от конной тяги. В Москве появились исторические трамвайные маршруты "Б" – "Букашка", курсирующая по Садовому кольцу; датой открытия этого маршрута считается 10 октября. А о дне рождения маршрута "А" – знаменитой "Аннушки" существует два мнения: одно о том, что маршрут открылся 29 октября, другое – вагоны трамвая по этому маршруту пошли 27 декабря.

В ходе строительного сезона 1911 г. возникли предложения построить небольшую трамвайную ветку от Петербургского шоссе в сторону Солдатенковой больницы (ныне больница им. Боткина), а также участок между Краснопрудной ул. и Елоховской площадью по Нижней Красносельской улице. Они также были сооружены. По первой линии вагоны пошли 30 ноября 1911 г., а по второй – 4 февраля 1912 г.

В результате проведенных работ к началу 1912 г. протяженность линий трамвая в Москве составляла 251 версту одиночного пути, в городе действовали 24 трамвайных маршрута и одна паровая линия до Петровско-Разумовского, на которых ежедневно выпускалось 587 трамвайных вагонов.

1911 г. – знаменательный год в истории московского трамвая, потому что это год, когда сформировалась маршрутная трамвайная сеть, которая, изменяясь в частях, долгое время практически не менялась в целом. Уходя на окраины и развиваясь вместе с городом, трамвай долгое время оставался основным видом городского общественного транспорта.

За 1910–12 гг. наряду со строительством линий трамвая проводилась большая работа по строительству и реконструкции вагонных парков. Строительство Рязанского трамвайного парка на Ново-Рязанской улице было окончено в апреле 1911 г, сюда был переведен весь подвижной состав Сокольнического парка. Закончилось в Хамовниках расширение Уваровского парка, и в январе 1912 г. он стал полностью трамвайным вагонным парком. В 1911–12 гг. на набережной реки Яузы был также построен Ново-Сокольнический трамвайный парк на 160 вагонов, который был открыт в октябре 1912 г. В 1911 г. завершена также перестройка Сокольнических вагоноремонтных мастерских, и с 1 апреля 1911 г. они стали называться Главными вагоноремонтными мастерскими московского трамвая.

С 1912 г. в Москве действовало 7 трамвайных парков: Миусский, Замоскворецкий, Золоторожский, Уваровский, Рязанский, Ново-Сокольни-

ческий, Трамвайный парк бывшего Бельгийского общества на Нижней Масловке.

Строительство трамвайных линий в городе осуществлялось с помощью займов. Это стало хорошей московской традицией. Так, в 1910 г. был выпущен 4,5%-ный заем, который позволил выделить на строительство в 1910–11 гг. 9234 тыс. руб., в феврале 1912 г. был разрешён ещё один заем, из которого на реконструкцию и расширение трамвая предполагалось израсходовать 7800 тыс. руб.

Выкуп и электрификация сети Бельгийского Общества потребовали развития системы энергообеспечения. В течение 1911–12 гг. были построены и введены в строй Замоскворецкая и Мещанская тяговые подстанции, повышена мощность Лубянской и Миусской подстанций, расширена центральная трамвайная электростанция, где был введен в строй новый, пятый турбогенератор. Это позволило городской власти улучшить уличное освещение в городе. Социальная значимость трамвая не только как средства передвижения резко возросла, можно видеть, как с развитием сети трамвайных сообщений улучшаются и другие стороны городской жизни.

Проходившие по Москве забастовки не могли приостановить развитие трамвайных линий в городе. В 1913 г. на средства очередного займа была построена линия от Спасской до Покровской заставы и от Спасской заставы до Симоновской слободы, а также трамвайная линия по Орликову переулку в обход площади Красных ворот для ее разгрузки.

Перед Первой мировой войной в начале 1914 г. вагоны трамвая в Москве курсировали по 38 трамвайным маршрутам, 2 из которых были кольцевыми: маршрут "А" по Бульварному кольцу, маршрут "Б" – по Садовому. Действовала также Петровско-Разумовская трамвайная линия на паровой тяге, она соединяла Бутырскую заставу с Петровской сельскохозяйственной академией.

На 1 января 1914 г. В Москве имелось 821 моторный и 435 прицепных вагонов. Предполагалось, что в августе 1914 г., наконец, откроется резервный Пресненский трамвайный парк, для которого было заказано на отечественных заводах 80 моторных и 75 прицепных вагонов. Однако этому не суждено было сбыться: в августе 1914 года началась война с Германией, ставшая Первой мировой войной. Москве стало не до трамвая, но трамвайщики не были в стороне от событий в России.

Война потребовала призыва на военную службу способных сражаться на фронте "городских служащих", как тогда называли работников трамвая. Уже в первый месяц было мобилизовано из числа работающих трамвайщиков около 2000 человек. Это привело к концу июля к снижению выпуска вагонов на линию почти на одну треть, ежедневно вместо 900 вагонов на маршрутах города ходило только 600 вагонов.

Значительное сокращение выпуска вагонов на линию привело к переполнению курсирующих вагонов. Трудные годы начались с того, что появились так называемые "висельники", т.е. пассажиры, висящие и державшиеся па подножках и буферах, предохранительных сетках и прочих выступающих частях вагонов. Такие "висельники" являлись характерной чертой московского трамвая вплоть до 1922 года, времени, когда движение трамваев было снова восстановлено.

Безусловно, в этих условиях трамвай терял свою выручку и становился менее прибыльным предприятием. Кроме этого, в условиях военного времени призывники и солдаты, персонал санитарных отрядов и лазаретов по решению Думы с началом войны стали бесплатными пользователями трамвая. Но пример грамотного решения столь сложного вопроса о бесплатных пассажирах показали нам городские власти того времени.

Бесплатный проезд в трамвае даже в годы войны солдатам и военным разрешался "только по письменному специальному удостоверению", а 30 сентября московский градоначальник в своем приказе объявил следующее:

"Бесплатный проезд по городским железным дорогам воинских чинов и лиц, принадлежащих к различным воинским организациям, не причастным к делу призрения раненых, совершенно прекращается и никаких билетов и чеков для этого впредь выдаваться не будет."

Всем работникам лазаретов и госпиталей городская управа выдавала специальные бесплатные билеты, при этом деньги на эти билеты ассигновались из городского бюджета.

Трамвайщики Москвы активно участвовали в решении многих задач военного времени.

Несмотря на все эти сложности, в 1914 г. в Москве было открыто движение трамвая по новой линии через Новоспасский мост и Сорокосвятскую улицу.

Весной 1915 г. трамвайщики приступили к опытам по перевозке грузов по трамвайным линиям. Первой линией грузового трамвая стала в мае 1915 г. линия от вокзала Рязанско-Уральской железной дороги (ныне Павелецкого) через Садовники до "Делового Двора" на Варварской площади. Грузовые перевозки начались в июне, за провоз грузов был назначен тариф в 2 копейки с пуда в каждый конец. Кроме грузов Общества Рязанско-Уральской железной дороги, городской трамвай стал транспортировать имущество интенданства, муку и продовольствие со складов в магазины, хлеб из хлебопекарен в хлебные лавки. Грузовое движение осуществлялось исключительно в ночное время, чтобы не нарушать пассажирского движения днем. С конца августа 1915 г. трамвай начал осуществлять перевозку дров с железнодорожных

станций на дровяные склады. Для этого из старых прицепных и коночных вагонов стали оборудоваться грузовые открытые платформы.

Инфляция военного времени привела к исчезновению из обращения мелкой разменной монеты. Поэтому с 22 августа 1915 г. управой было принято решение о введении в действие трамвайных чеков 5-копеечного достоинства. Эти чеки (талоны) были сброшюрованы в книжечки по 20 шт. Одна такая книжечка стоила 1 рубль. Такая форма оплаты за проезд оказалась в условиях отсутствия мелочи очень удобной и освободила отчасти кондукторов от проблемы размена крупных банкнот.

Война сломала многие планы по развитию трамвайной сети города, которые принимались в 1914–1916 гг., и тем не менее, москвичи смогли с июня 1915 г. поехать по вновь открытой трамвайной линии от Спасской заставы по Крутицкому и Симоновскому валам, мимо Симоновского монастыря до Симоновской слободы.

В это же время была сделана попытка приобретения нового подвижного состава, так как вагонов и запасных частей катастрофически не хватало, ведь в феврале 1916 года простаивало ежедневно до 150 вагонов! Но всему этому не суждено было сбыться. Новых вагонов Москва дождалась только в 1925 г., когда трамваестроение было развернуто на отечественных заводах.

В период революционных событий не работали все трамвайные парки, и перерыв в работе отрицательно сказался на результате работы. В первые дни после февральских событий на трамвайные маршруты выходила только пятая часть имеющихся вагонов.

В результате боёв и артобстрела были повреждены трамвайные мачты, сорваны провода, в некоторых местах пострадали трамвайные пути. Все восстановительные работы удалось закончить 7 ноября и пустить по ряду направлений пробные поезда. Лишь 9 ноября регулярное движение трамвая по всем линиям было возобновлено.

Практически, начиная с 21 ноября, трамвайное движение стало сокращаться. Движение трамваев носило беспорядочный характер, так как в службе движения перестали работать инженеры-движенцы. Вся трамвайная выручка перестала поступать в городскую кассу и стала распределяться между рабочими парков и мастерских. Прекратилось снабжение трамвайной электростанции нефтью и углем. Все это ухудшило общее техническое и финансовое состояние трамвайного хозяйства.

Происшедшие в 1917 г. две революции и последующие события только предвещали начало общего спада хозяйства, который начался уже в 1918 г. Трамвай вступал в новую фазу: вместе со всей страной он вступал в Гражданскую войну и хозяйственную разруху.

В сложный период хозяйственной разрухи необходимость трамвая в городе возрастала. Работая в сложных условиях, трамвайщики Москвы принимали все меры, чтобы не оставить город без топлива и продовольствия. Средний выпуск грузовых вагонов на линию постоянно увеличивался. Так, если в 1916 г. он составлял 51 ед., в 1917 – 63 ед., то в 1918 г. – уже 118 ед., в 1919 г. – 167 ед. Ежегодно переоборудуются пассажирские вагоны под грузовые. Только за 1918 г. переделано 15 моторных и 24 прицепных вагонов.

В 1919 г. пассажирское трамвайное движение из-за отсутствия в городе топлива было приостановлено с 12 февраля по 16 апреля и с 12 ноября по 1 декабря. В конце декабря 1919 г. трамвай в городе был снова остановлен. Освобождающиеся при этом рабочие направлялись на работу по очистке путей и дорог и "для заготовки топлива в пределах 8-верстовой полосы".

С осени 1919 г. трамвай становится основным перевозчиком дров, продовольствия и других грузов для большинства городских учреждений. С целью обеспечения новых функций трамвая ко всем товарным станциям, дровяным и продовольственным складам Москвы были подведены подъездные трамвайные пути. По заказам предприятий и организаций трамвайщики выделяли до 300 грузовых трамвайных вагонов. За 1919 г. для решения вопросов организации грузовых перевозок было проложено около 17 верст новых путей.

Следующий, 1920 г. был самым тяжелым в жизни московского трамвайного хозяйства. К началу этого года курсировало небольшое число грузовых и санитарных вагонов, ремонт которых производился за счет разборки "больных" пассажирских вагонов. Большинство этих "раздетых" вагонов вывозилось за город на Ходынское поле (между Петроградским шоссе и Солдатенковской больницей, где постепенно образовалось огромное так называемое "Солдатенковское трамвайное кладбище" – последнее пристанище непригодных трамвайных вагонов. Такие же скопления образовались и на дальних отстойных путях почти всех парков, полностью в "кладбища" в 1919 г. превратились Рязанский и Бухаринский парки. Из 778 моторных вагонов и 362 прицепных вагонов исправными были 66 моторных и 110 прицепных трамвайных вагонов.

Первые месяцы 1920 г. стали самыми критическими за всю историю московского трамвая. Практически он остановился. Пассажирские вагоны выпускались на линии только по специальным заказам предприятий, а выпуск грузовых вагонов составлял не более 40 в сутки.

Экономическая ситуация в городе все более обострялась, положение с топливом стало критическим. В феврале 1920 г. Моссовет принял решение о строительстве ряда трамвайных грузовых веток ко всем пакугазам для доставки товаров непосредственно с прибывающих

железнодорожных вагонов. В строительный сезон 1920 г. было построено 20 таких веток общей протяженностью 10 км: к заводу Госзнак; радиозаводу на улице Хавской; радиомастерским на Преображенской заставе; складам МПО на Шаболовской, Бахметьевской улицах, у Смоленского рынка; к элеватору Казанской железной дороги; почтамту на Мясницкой и оптовым пакугазам на Савеловском и Виндавском вокзалах; сахарному заводу в Серебряном пер., 4-й мельнице и др.

В первом полугодии 1920 г. трамвай Москвы перевез 10321,9 тыс. пудов грузов, 70 % которых составляли топливо (дрова, уголь, торф, мазут). Весной 1920 г. на линию выпускалось 110 грузовых поездов, в течение всего года продолжалась переделка пассажирских вагонов в грузовые. Интенсивное применение трамвая для грузовых перевозок делало трамвай в условиях военного времени незаменимым транспортным средством.

Весна и лето 1920 г. характеризуются заметным оживлением в жизни трамвая. В середине лета на линию выпускалось более 100 трамвайных поездов. Однако этого количества катастрофически не хватало. Переполнение выпускаемых на линии вагонов достигало 185 %, но в условиях Гражданской войны не могло быть и речи о возобновлении капитального ремонта вагонов.

С 1 декабря 1920 г. движение маршрутных поездов стало регулярным и производилось только в будние дни. Правом бесплатного проезда в таких поездах пользовались рабочие и служащие предприятий, предъявлявшие специальные удостоверения с визами Управления городской железной дороги, которые делались по спискам предприятий и учреждений, представляемых в службу движения Управления.

Трамвайные поезда курсировали по восьми литерным маршрутам. Ими пользовались, в основном, рабочие крупных заводов.

В декабре 1920 г. на баланс числилось 777 моторных и 309 прицепных пассажирских вагонов. При этом бездействовало 571 моторных и 289 прицепных трамвайных вагонов.

Трамвай находился в плачевном состоянии. Без радикального принятия мер по восстановлению городского трамвая не могло быть и речи. Основным решением, принятым Моссоветом, было начать работы по капитальному и другим периодическим ремонтам трамвайных вагонов на Сокольническом вагоноремонтном заводе. Он начал действовать в декабре 1920 г.

Трамвайщики Москвы начали активно трудиться над восстановлением своего разрушенного хозяйства. Этому, безусловно, способствовало введение "новой экономической политики" в государстве.

В апреле 1921 г. трамваи побежали по 9 маршрутам города. Трамвай по-прежнему оставался бесплатным для рабочих и служащих. Но наступило время НЭПа, и вся Москва заговорила о коммерциализации трамвайных перевозок. Бесплатно ими можно было пользоваться рабочим и служащим только в часы – пик с 7 до 10 ч утра и с 17 до 19 ч. В другое время трамвай был платным. Остальные жители Москвы могли пользоваться трамваем только на платной основе.

Переход от эпохи "военного коммунизма" и системы талонного распределения привел к тому, что экономика города оживилась, заработали фабрики и заводы, трамвай становился ещё более необходимой частью городской жизни. Появление трамвайной выручки, даже с той небольшой части городских жителей, которые не имели льготного проезда, позволило использовать ее для повышения заработной платы основных категорий работающих. В трамвайных парках была введена сдельная оплата труда. Все это стимулировало возвращение кадровых рабочих трамвая на свои предприятия и восстановление трамвайного движения в городе в довоенных размерах.

Этот процесс, начавшийся в октябре 1921 г., когда все подразделения московского трамвая были переведены на коммерческую самоокупаемость, позволил значительно увеличить количество работающих на московском трамвае, в 1922 г. их уже насчитывалось более 10000.

Стремительно рос выпуск на линии пассажирских вагонов. Если в марте 1922 г. выпускался 61 пассажирский вагон, то в декабре – уже 265.

В феврале 1922 г. пассажирское трамвайное движение осуществлялось по тринадцати трамвайным маршрутам, и оно было уже регулярным и носило постоянный характер.

Признаком оживающего трамвая становилась его стабильная работа на линиях, он стал нужным ночью, и с апреля 1922 г. было возобновлено и ночное трамвайное движение.

Впервые после нескольких лет простоя осенью 1921 г. начал производиться ремонт рельсового пути, а весной и летом 1922 г. произведена замена рельсов на протяжении более чем 9 верст.

Весной 1922 г. стало активно восстанавливаться движение на довоенных сетях: в Марьину Рошу, до Калужской заставы, до Воробьевых гор, по всему Садовому кольцу, в Дорогомилово. Обстановка в городе с транспортом в связи с развитием промышленности и оживлением хозяйственного строительства была крайне напряженной. Впервые после стольких тяжелых лет город нашел средства и силы для начала строительства и электрификации ряда линий. Летом 1922 г. была электрифицирована линия парового трамвая от Бутырской заставы до Петровско-Разумовского, построена линия от

Петровского дворца до села Всехсвятское. Это были первые пассажирские линии, построенные после революции и Гражданской войны. Они означали новый этап в жизни московского трамвая – новую точку отсчета: этап становления и превращения трамвая в главный пассажирский транспорт столицы.

Окончившаяся Гражданская война, введение "новой экономической политики", другие стабилизационные меры, принимаемые новыми властями, сделали необходимым решение задач общественного транспорта Москвы. Для развития городского хозяйства Московским Советом были выпущены акции "золотого займа". Они были приобретены почти всеми работниками московского трамвая. На средства, вырученные от продажи этих акций, было также решено расширять сеть трамвайных маршрутов, восстанавливать все ещё стоящие трамвайные вагоны, закупать новые, приобретать оборудование для вагонов, контактной сети и подстанций.

Программа строительства новых трамвайных линий была утверждена на пленуме Моссовета 20 февраля 1923 г. Она включала прокладку новых линий в пригородные поселки Москвы: Ростокино, Чесменку, Владыкино, Лефортово, Владимирский поселок и была рассчитана на несколько лет. Ее осуществление началось весной 1923 г. со строительства линии трамвая в Останкино и второго пути в Петровско-Разумовское. Летом того же года было положено начало строительства Рогожской линии (от Курского вокзала через Рогожскую заставу до Горбатого моста на Владимирском шоссе).

В июле 1923 г. состоялось торжественное открытие новой трамвайной линии до села Останкино. Для новой Советской власти этот факт имел большое значение, т.к. впервые после долгого перерыва открывалась новая линия пассажирского трамвая.

Начавшийся, таким образом, строительный сезон 1923 г. позволил в 1923 г. ввести в строй 6 новых линий общей протяженностью 37,2 км: Останкинская, Рогожская, вторые пути в Покровско-Стрешнево и Петровско-Разумовское, Хамовническая (от фабрики Гознак до Хамовнической наб.), Лефортовская (от Разгуляя до Синичкина пруда), Октябрьская (от Петровско-Разумовского до Михалково), Черкизовская (от Преображенской заст. до Прогонной ул.). Такого расширения трамвайная сеть Москвы не имела с 1912 г.

В связи со строительством новых трамвайных линий в городе возникала необходимость замены старых вагонов и увеличения парка подвижного состава. Весной 1924 г. управление городских железных дорог Москвы заказало заводам "Гомзы" 60 моторных двухосных вагонов БФ и 15 моторных четырехосных вагонов для загородных линий.

Двухосные вагоны БФ начали прибывать в Москву в конце 1925 г., а четырехосные вагоны КМ – в конце 1926 г.

Первый послевоенный 1923 г. характерен ещё и тем, что заметное оживление происходит на всех направлениях многоотраслевого трамвайного хозяйства. В течение года была произведена смена рельсов на участках длиной 30,3 км; освоена термитная сварка рельсовых стыков: промышленным способом сварено термитом 2325 стыков; вновь уложено 196 пар трамвайных стрелок и 362 крестовины. Построены новые павильоны-станции у Смоленского рынка, на Таганской и Каланчевской площадях, у Крестьянской заставы и заставы Ильича, как теперь стала называться Рогожская застава.

В системе городских железных дорог впервые появились такие понятия, как "общежитие" для рабочих; их было построено два: в Петровско-Разумовском и Покровско-Стрешневе.

С развитием сети стало необходимым развивать сеть разворотных колец. Так, в 1924 г. были сооружены разворотные кольца в Покровско-Стрешневе, на Ленинских (Воробьевых) горах, в Ленинской (Симоновской) слободе.

В строительный сезон 1925 г. были проложены (и по ним было открыто трамвайное движение) 4 линии: Измайловская (от Семеновской пл. до Измайловского зверинца); Ленинская (от Ленинской пл. до завода АМО); Владимирская (от Горбатого моста вдоль Владимирского шоссе до Дангауэровской слободы); Даниловская (от Даниловской мануфактуры вдоль Варшавского шоссе через Нижние Котлы до деревни Верхние Котлы).

В ноябре 1925 г. Коломенский завод выполнил заказ Москвы и поставил 10 двухосных моторных вагонов БФ. Их конструкция мало чем отличалась от дореволюционных вагонов серии Ф. Они также имели одноосные тележки системы Беккера. Однако салон вагона не имел крышевого фонаря и оборудовался двумя крышевыми вентиляторами.

В Москве уже действовала развитая сеть трамвайных линий. За 1924/25 финансовый год трамвай Москвы перевез 393,7 млн пассажиров, достигнув, таким образом, наибольшего довоенного уровня (1916 г.).

Первые опытные вагоны КМ прибыли в декабре 1926 г. и в марте 1927 г. На них были установлены 4 двигателя мощностью по 30 кВт каждый, что позволяло развивать максимальную скорость 45 км/ч на прямых горизонтальных участках пути. В салоне вагона размещалось 38 мест для сидения, входные площадки могли вместить 12 стоящих пассажиров. Площадки были застеклены со всех сторон, а салон имел 12 боковых окон. Двухстворчатые двери вагона закрывались водителем или

кондуктором. Двигатели для этих вагонов были изготовлены заводом "Динамо".

Впервые за годы советской власти, в апреле 1927 г. Моссовет принял перспективный план развития трамвайной сети города в две очереди: по первой до 1930 г. предполагалось построить 55,1 км новых линий, по второй до 1938 г. – 133,4 км новых линий. Более половины из намечавшихся тогда линий были построены, при этом первой – линия от Абельмановской заставы до Новоконной площади по Большой Калитниковской улице. Открытие движения трамвая по ней было приурочено к 10-й годовщине Октября. Тогда же было закончено строительство первой очереди трамвайного парка на Б. Калитниковской ул., получившего по этой же причине имя Октябрьского трамвайного парка. С его открытием в Москве стало 8 трамвайных парков, обслуживающих пассажирское движение, и один грузовой трамвайный парк.

Летом и осенью 1928 г. в трамвайный парк им. Русакова стали поступать новые четырехосные трамвайные вагоны. В нем же с октября 1928 г. размещались и 5 новых мощных снегоочистителей, изготовленных в Ленинграде на заводе "Красный Путиловец" по заказу Москвы.

Осенью 1928 г. проведены работы по повышению мощности на действующих подстанциях Мещанской, Лубянской, Краснопрудной и Сокольнической. Была построена новая подстанция в селе Всехсвятское, для нее впервые в Москве были приобретены за границей два первых ртутных выпрямителя. На начало 1929 г. в Москве действовало 10 преобразовательных подстанций.

С развитием промышленности и оживлением городской жизни к началу 1929 г. относится и продление движения пассажирских трамваев до 1 ч 30 мин. Этот норматив действует до сих пор, являясь признаком активной городской жизни.

Начавшийся рост города, развитие промышленности, транспорта, безусловно, ставил и необычные задачи перед городскими властями. С одной стороны, надо решать проблемы перевозки жителей, а с другой – необходимо решать задачи организации рационального движения транспорта по городским магистралям. Ярким примером трудной совместимости принимаемых решений является закрытие движения трамвая на Тверской ул. от Страстной пл. до Триумфальной пл. Летом 1929 г. возникла необходимость капитального ремонта трамвайных путей на этом участке, но в ходе начавшегося ремонта было решено закрыть здесь трамвайное движение. Эта проблема выявила и другую: развивающемуся городу необходимы другие виды городского

пассажирского транспорта. Вместо трамвая по Тверской было пущено большое количество автобусов, которые, хотя и с трудом справлялись с пассажиропотоком на этом участке, тем не менее находились в общем транспортном потоке и не мешали уличному движению. Тверская улица стала первой "ласточкой" новой политики городских властей в решении проблем общественного транспорта в Москве и замены трамвая другими видами транспорта.

Одновременно в центре города, на Китайском проезде, на Сухаревской пл., в целях улучшения условий автомобильного движения были перенесены трамвайные пути и движение трамвая.

Другой причиной снятия трамвайных путей в городе становится желание сохранить исторический центр города или придание центральным площадям, улицам, скверам нового функционального значения. Москва стала столицей государства, и Красная площадь становится в определенном смысле символом. На площади сооружается мавзолей В. И. Ленина. Это потребовало снять трамвайные пути на самой Красной площади, оставив их только на выходе с ул. Варварки. Это была вторая "трамвайная жертва" в центре Москвы, и вместе с тем это было начало активного продвижения трамвая на окраины города, где сейчас он становится все более нужным.

Переустройство центральных линий потребовало прокладки трамвайных путей по параллельным направлениям. Так, в конце 1929 г. и в начале 1930 г. появляются трамвайные пути на Варварке, Солянке, Воронцовом поле, Подколокольном пер., Ваганьковском путепроводе, Грохольском пер. и других местах. Одновременно вводятся линии трамвая до Владимирского поселка по ш.Энтузиастов, Филевская, до Нижних Котлов, до станции Угрешской.

К началу 1931 г. в Москве было более 355 новых двухосных трамвайных вагонов БФ и 95 четырехосных трамвайных вагонов КМ.

К 1930 г. в Москве была ликвидирована массовая безработица, и в связи с этим возник вопрос обеспечения предприятий трамвайного хозяйства квалифицированными рабочими кадрами, способными обслуживать и ремонтировать сложное оборудование трамвайных вагонов, путей и электроснабжающих устройств. Для решения этого вопроса в системе Треста Московских городских железных дорог, как стал называться московский трамвай, были организованы Рабочая техническая школа (РТШ) и Производственно-технические курсы (ПТК).

Год 1931-й – один из самых ярких в истории московского трамвая. Впервые, потому, что в течение этого года вопрос о работе столичного трамвая трижды рассматривался на самом высоком уровне: – 23

февраля на заседании Московского городского и областного Советов, в мае и ноябре – на заседаниях горкома ВКП(б). Во-вторых, впервые только за один год вышло два постановления о ликвидации "прорыва" на московском трамвае. К сожалению, не все намеченные этими постановлениями меры были выполнены. Но уже тот факт, что о работе московского трамвая в июне 1931 г. шел разговор на Пленуме ЦК ВКП(б), говорит сам за себя. Вот оценка работы московского трамвая, данная в докладе Л. М. Кагановича, тогдашнего первого секретаря МК ВКП(б): "Напряжение работы трамвая доходит до крайних пределов... Трамвайные вагоны до последнего времени были обезличены: на одном вагоне могли меняться до 10 вагоновожатых. Никто за вагон не отвечал... Парки работали из рук вон плохо. Хозрасчета там не было... Перед московским трамваем стоит задача реконструкции его материально-технической базы. Нужно уже сейчас поставить вопрос о введении более емких вагонов и постройке двухэтажных. С этого года нужно приступить к решительному расширению рельсовой сети на окраинах. Мы приняли решение о расширении трамвайного пути на 150 км в течение двух лет и постройку нового, третьего кольца по Камер-Коллежскому валу. Для этого придется построить три новых моста через Москву-реку... Трамвай и автобус не решают проблему транспортного обслуживания, и поэтому коренным выходом из существующего тяжелого положения мы считаем постройку подземного метрополитена в сочетании с глубоким вводом в город пригородных железных дорог" (Рабочая Москва, 4 июля 1931 г.).

В соответствии с принятыми решениями наиболее загруженные маршруты трамвайной сети стали обслуживаться трехвагонными составами; устанавливались централизованные автоматические стрелочные переводы, осуществлялась реконструкция трамвайных узлов на крупных площадях: Добрынинской, Трубной, Крестьянской заставе, Лубянской, Арбатской; производилась замена рельсов на наиболее напряженных направлениях: Цветном бульваре, Садовнической, Воронцовской, Таганской, Бухаринской и Лесной улицах. В 1931 г. было открыто движение по новым линиям: Шаболовке и Серпуховскому валу, от Пресненской заставы до Тестовского посёлка, от Покровского моста через Попов и Рубцов пер. до Сокольнической заставы, по Филевской и Красноказарменной ул. В том же году московский трамвай получил 350 новых трамвайных вагонов, все они, за исключением четырёх, были прицепными, т.к. на данном этапе активное введение прицепных вагонов в эксплуатацию позволяло решить многие проблемы городского транспорта наиболее безболезненно.

Этот год был ещё отмечен и тем, что было принято решение о расширении грузовых перевозок. Еще в ноябре 1930 г. была создана самостоятельная группа из 22 грузовых трамвайных вагонов, они интенсивно использовались летом для перевозки овощей, дров и строительных материалов. Осенью 1931 г. из 80 грузовых вагонов, приписанных к разным трамвайным паркам, было сформировано 50 трамвайных грузовых поездов, а в марте 1932 г. на базе старого электрического парка на Башиловке был создан специальный грузовой парк, куда было собрано большинство грузовых трамвайных поездов. Инвентарный парк грузовых трамваев на конец 1931 г. составлял 139 вагонов. Это позволило использовать грузовые вагоны на перевозке топлива, муки и хлеба, строительных материалов и грунта. Вагоны стали использоваться на строительстве метрополитена, Дворца Советов. Для удобства ко всем объектам проводились грузовые трамвайные ветки: к хлебопекарням на Вальной ул. и Коровьем валу; к мельнице в Сокольники; к складам Гортопа, фабрикам "Свобода" и "Красный Октябрь".

Сеть трамвайных путей в эти и последующие годы росла интенсивно: за 1931–1934 гг. было введено около 100 км путей. Так, в 1932 г. открыто движение по Остаповскому шоссе до городских боен, по Авиамоторной и Трифоновской улицам, от поселка Сокол до завода Войкова, по Ростокинской линии, Измайловскому и Преображенскому валам, Бережковской наб., Сыромятникам, от Воробьевки до Мосфильма; в 1933 г. – по Даниловскому мосту на Ленинско-Даниловской линии, по Коптевской и Лефортовско-Семеновской линиям, по Суцёвскому валу до Бутырской заставы, по Новотихвинской ул., открыто двухпутное движение по Крымскому и Краснохолмскому мостам, от Нижних Котлов до посёлка автозавода им. Сталина.

В 1932 г. трамвайные парки в Москве после очередного структурного преобразования стали называться трамвайными депо.

Дальнейшая судьба трамвая в Москве окончательно определилась летом 1935 г. после пуска метро в принятом постановлении Совнаркома СССР и ЦК ВКП(б) "О генеральном плане реконструкции города Москвы". Это постановление предусматривало краткосрочный – до 1938 г. и перспективный – до 1945 г. планы развития городского пассажирского транспорта в столице. Планировалось:

– к концу 1938 г. увеличить число вагонов трамвая до 2650, троллейбусов – до 1000, автобусов – 1500, такси – 2500. Построить новые пассажирские трамвайные линии в течение 10 лет – 400 км, в т.ч. к концу 1938 г. – 100 км;

– в связи с развитием метро, автобусного и троллейбусного движения в центре города считать необходимым снять с наиболее напряженных улиц трамвайное движение с перенесением его на окраинные улицы города;

– уложить все трамвайные пути в черте города на прочные основания: бетонные и щебеночные;

– к началу 1938 г. построить взамен старых четыре новых моста через Москва-реку: Большой Каменный, Крымский, Москворецкий, Краснохолмский. Поднять мосты: Устьинский, Новоспасский, мост Белорусско-Балтийской железной дороги" ("Рабочая Москва", 11 июля 1935 г.).

В июне 1935 г. все линейные работники московского трамвая стали носить новую служебную форму. В эту форму были одеты все кондуктора, вагоновожатые и контроллеры.

Одновременно в связи со строительством метрополитена в Москве и пуском новых видов транспорта – автобуса и троллейбуса, в эти же годы начали активно снимать трамвайное движение. Так, за три года, 1935–1937, было снято 116 км путей трамвая в центральной части города; одновременно укладывались новые линии в обход старых и на окраины. Трамвайное движение было закрыто: на Арбате, 1-й и 3-й Мещанским улицам, Кремлевской и Москворецкой набережным, Манежной ул. у Большого театра, по Китай-городу, Б. Калужской ул., Пушечной и Лубянке, Долгоруковской и Новослободской, Сретенке, по Орликову и Дьякову пер., Садовому кольцу, Б.Дорогомиловской ул. и другим.

Одновременно возникали новые обходные трассы по 2-й Мещанской ул., Безбожному пер, Никольской ул., Болотной наб., Донской ул. и Выставочному пер, по Тихвинской, Суцевской, Краснопролетарской ул., Тверской-Ямской ул. и Оружейному пер. Трамвай продолжал свое движение на окраины: от Электrozаводского моста до Аптекарского пер., по Краснокурсантскому пр., от Преображенской заст. по Краснобогатырской ул. до Богородского, от ГПЗ до завода "Клейтук", от Верхних котлов до пос. ЗИС.

Вместе с тем эти годы сопровождались интенсивной механизацией ремонтных работ, внедрением современных технологий в содержании и ремонте не только подвижного состава, но и путевого хозяйства, систем энергоснабжения. Наступило время, когда на московском трамвае стали исчезать такие традиционные для трамвая профессии, как метельщик, стрелочник и т.п. В 1936 г. механизировано 135 пар стрелочных переводов, установлена автоблокировка на 45 парах, термитом сварено 21916 стыков. Для уборки путей от снега стали применяться вагоны-снегоочистители.

В 1935 г. Москва получила последние трамвайные вагоны от Мытищинского и Коломенского заводов. Эти заводы уже стали производить более выгодную продукцию для метрополитена и магистральные локомотивы. В этих условиях становится понятным, что надо приступить к изготовлению своих вагонов. Поэтому на СВАРЗе началось проектирование и изготовление двух первых опытных четырехосных моторных вагонов обтекаемой формы. Эти вагоны получили название "голубых вагонов". Это красивое определение, данное трамвайному вагону поэтом В. И. Лебедевым-Кумачом, стало воплощаться в жизнь.

30 июня 1935 г. газета "Рабочая Москва" пишет: "Это будет совершенно необычный двухвагонный трамвайный поезд. Он строится на СВАРЗе и должен быть готов к XVIII годовщине Октября. Кузову вагона придана обтекаемая форма. Подножки и поручни находятся в особых углублениях, которые закрываются механически действующими дверьми".

Новые "голубые вагоны" обладали большей вместимостью – 125 чел. в моторном и 129 в прицепном, длина вагона – 15100 мм, ширина – 2500 мм. Максимальная скорость движения составляла 50 км/ч. И головной, и прицепной вагоны оборудовались 4 тяговыми двигателями мощностью 50 кВт каждый. Поезд был спроектирован конструкторским бюро СВАРЗа под руководством инженеров Строганова, Малинина, Белкина. Два опытных вагона были изготовлены к ноябрьским праздникам 1935 г.

В каждом вагоне было 4 двери, одна из них – входная (двухстворчатая), а остальные – выходные. Все двери закрываются автоматически. Делает это кондуктор, поворачивая ручку на специальном пульте. На этом же пульте расположены сигнальные кнопки отправления и экстренного торможения.

Верх вагона окрашен в светло-серый цвет, а низ – в голубой. Длина вагона – 15 м (вместо 12 м у существующего четырехосного моторного). В вагоне 53 места для сидения.

Эти вагоны были пущены в опытную эксплуатацию, которая выявила многие конструктивные недостатки как электрооборудования, так и ходовых частей. Электрооборудование было вскоре отправлено на завод "Динамо" для доработки, а тележку дорабатывали сами сварзовцы. Опытные "голубые вагоны" помогли во многом в разработке вагонов серии М-38, выпущенных перед войной Мытищинским заводом.

Монополизм трамвая в городе с открытием метрополитена, главного соперника трамвая, закончился, и тем не менее трамвай все ещё оставался ведущим видом городского пассажирского транспорта столицы. Более того, Москва имела одно из самых больших трамвайных

предприятий мира: в Берлине эксплуатировалось 2712 трамвайных вагонов, в Нью-Йорке – 2610, в Лондоне – 2473, в Москве – 2472. Развитие трамвайного хозяйства продолжалось. Городу нужны были новые трамвайные депо.

Немалую роль в развитии трамвайного хозяйства столицы стали играть мероприятия, проводимые для улучшения организации движения. Достаточно сказать, что в 1937 г. на 10 разворотных кольцах были построены дополнительные обгонные пути: Калужская застава, Стадион юных пионеров, Богородское, ЦПиО, площадь Баумана, Дангауэровка, Измайлово, Тестовский поселок, Шарикоподшипник, Девичье поле.

В течение 1937 г. было уложено 26,0 км новых трамвайных путей. Широко стала применяться реконструкция путевого хозяйства, одним из элементов которой стало применение бетонного основания. К сожалению, дальнейшая практика подтвердила нецелесообразность применения различных модификаций бетонного основания для прокладки трамвайных путей, т.к. бетонное основание приводило к повышенному шуму при движении трамвайных поездов, а при несоблюдении технологии укладки бетонных оснований, имевших место на практике, – и к преждевременному износу рельсов.

В Москве продолжались поиски путей по улучшению обслуживания пассажиров. Москва стала городом приезжих, резко возросло количество транзитных пассажиров. Именно для них были пущены ночные трамвайные поезда для перевозки транзитных пассажиров с багажом. Эти поезда курсировали между Комсомольской площадью и Тверской заставой. Было открыто ночное трамвайное движение по Бульварному и Привокзальному кольцам.

Конец 30-х гг. в Москве отмечен активным выполнением плана реконструкции столицы. Строились новые мосты через Москву-реку и Яузу. Это потребовало переложить трамвайные пути на них. Движение трамваев временно на этих мостах прерывалось. Новые пути были уложены на Большом Устьинском мосту, Большом и Малом Каменных, Краснохолмском, Крымском мостах.

В предвоенные годы были построены новые линии трамвая до Новогиреева, от Покровско-Стрешнева до Щукина, от метро "Измайловская" до 6-й Парковой ул., от Коптева до завода им.Войкова, от Нижних Котлов до Нагатина, от Даниловского моста по набережной Москвы-реки до Ленинской слободы, по Астаховскому пер., от Подколокольного пер. до Солянки. Осуществлен перенос путей с правой стороны Ярославского шоссе на левую сторону. За 1938–39 гг. было построено 60,4 км новых путей.

Начало 1940 г. было очень суровым. Сильные морозы и снегопады создали очень сложную обстановку в трамвайных депо. В дни крещенских морозов на линию не смогли выйти много вагонов. Лобовые стекла были покрыты толстым слоем льда, замерзала смазка. В феврале в течение трех дней бушевала непрерывная метель. Выпущенные на линию и круглосуточно работающие вагоны-снегоочистители не справлялись с расчисткой заносов. На расчистку путей от снега пришлось вывести более 500 рабочих.

19 апреля 1940 г. торжественно было отмечено 40-летие московского трамвая, хотя сам юбилей был в апреле 1939 г. Газета московских трамвайщиков того времени "Московский транспортник" 20 апреля 1940 г. писала: "Вчера в Колонном зале Дома Союзов общественность столицы отметила 40-летие московского трамвая... На торжественном собрании присутствовало около 2000 работников трамвая, представителей партийных и советских организаций г. Москвы".

В июле 1940 г. вся страна перешла на 8-часовой рабочий день и 7-дневную рабочую неделю. Это обстоятельство навсегда определило режим работы трамвайных поездов в столице. Первые вагоны начинали работу на маршруте в 5 ч 30 мин и заканчивали работу в 2 ч ночи.

За 1935–40 гг. значительно расширилась сеть конечных трамвайных станций. За эти годы были построены конечные станции: Дангауэровка, завод "Борец", Фили, завод им. Войкова, Калужская застава, Владимирский поселок, завод "Шарикоподшипник", Курский вокзал, Тестовский поселок, Угрешская, ВСХВ, Новогиреево, Девичье поле. Новоконная пл., Нагатино, Ленинская слобода. Многие из названных зданий сохранились до сих пор и используются как конечные станции общественного транспорта.

К концу 30-х годов возникла необходимость замены подвижного состава. Хорошая половина эксплуатируемых вагонов устарела не только физически, но и морально. Развитие трамваестроения в мире шло по пути повышения комфортности и безопасности перевозок.

Задание по серийному производству трамвайного вагона было поручено весной 1938 г. Мытищинскому машиностроительному заводу, который изготавливал для Москвы прицепные двухосные вагоны типа М.

За основу новой модели было решено взять "голубые вагоны", выпущенные СВАЗом в 1935-36 гг. Новый вагон, получивший марку М-38, в отличие от опытных "голубых" вагонов, был запроектирован как одиночный трамвайный вагон. Было запланировано, что Мытищинский завод изготовит в 1938 г. 100 таких вагонов.

Технический проект вагона М-38 был утвержден только в мае 1938 г. Габаритные размеры нового вагона отличались от эксплуатируемой

техники. Поэтому было решено заранее провести проверку габаритов на маршрутах, где будут эксплуатироваться новые вагоны. Такая эксплуатационная проверка габаритов пути была проведена в мае 1938 г.

Первый образец трамвайного вагона М-38 прибыл с Мытищинского завода в ноябре 1938 г. в трамвайное депо им. Баумана и начал проходить испытания на 17 маршруте от Ростокина до Трубной площади. Газета Московского Совета "Московский транспортник" 17 и 27 ноября 1938 г. так освещала эти события: "В Москве получен с Мытищинского вагоностроительного завода первый бесшумный трамвайный вагон обтекаемой формы с пантографом. Вагон хорошо оборудован. В нем 53 мягких места для сидения, три двери – две для выхода и одна для входа. Двери открываются автоматически при помощи сжатого воздуха. Средняя эксплуатационная скорость 22 км/час, максимальная 55 км/час. Сейчас новый трамвайный вагон проходит технический осмотр, а затем начнется испытание."

"На улицах столицы появился первый бесшумный голубой трамвайный вагон, обтекаемой формы, построенный Мытищинским вагоностроительным заводом. Каждую ночь группа специалистов Мострамвайтреста совершает на нем испытательные рейсы, выявляя ходовые качества нового вагона. Голубой трамвай уже совершил несколько рейсов в Останкино. Скоро он будет курсировать в дневное время по 17-му маршруту."

Эксплуатационные испытания вагона М-38 выявили ряд конструктивных и технологических недостатков, над устранением которых Мытищинский завод продолжал активно работать.

К концу 1939 г. в трамвайном депо им. Баумана эксплуатировалось уже 43 трамвайных вагонов М-38, по-прежнему носящих название "голубых" вагонов. Над улучшением их конструкции завод продолжал работать, и уже в начале 1941 г. депо получило ещё 17 вагонов М-38 улучшенной конструкции. К сожалению, война приостановила выпуск этих вагонов.

С 1935 по 1941 гг. число тяговых подстанций московского трамвая возросло с 22 до 28, установленная мощность при этом увеличилась с 82,0 до 97,4 тыс. кВт. За эти годы введены в эксплуатацию подстанции: Краснопресненская, Черкизовская, Дангауэровская, Бутырская, Мещанская, Котловская, Выставочная, Ржевская. Проводилась планомерная замена умформеров на новые ртутные выпрямители.

В 1936 г. впервые на московском трамвае проведена полная автоматизация тяговой Богородской подстанции, ее персонал был сокращён, она стала управляться с центрального пульта, расположенного на Комсомольской площади. В 1940 г. началось

строительство ещё трёх подстанций – Саратовской, Дзержинской, Владимирской, но с началом войны они были законсервированы и достроены только в конце 40-х годов.

Московский трамвай продолжал выполнять заказы города по перевозке грузов. Грузовые перевозки за пятилетие 1935–40 гг. выросли более чем в 2 раза и составляли в 1940 г. 897 тыс. т. К началу 1940 г. грузовой парк Москвы насчитывал 67 моторных и 86 прицепных вагонов.

Однако развитие грузовых перевозок наталкивалось на многие организационные трудности. Вместе с тем, понимая относительную дешевизну перевозок грузов трамваем, Моссовет в начале 1941 г. принял специ-альное решение о значительном расширении грузовых трамвайных перевозок. Для этого было решено восстановить Бутырское грузовое депо, модернизировать и обновить подвижной состав, механизировать разгрузочно-погрузочные работы. Было намечено в 1941 г. построить 10,5 км новых грузовых веток, в т.ч. к Южному грузовому порту, товарной станции Москва-Павелецкая, спирто-водочному и труболитейному заводам, к хлебозаводам на Валовой и Золоторожской улицах, заводу "Серп и Молот", Черемушкинскому кирпичному заводу. Начавшаяся война только ускорила развитие грузовых перевозок. К сожалению, при этом материально-техническая база грузового трамвая не претерпела сколь-нибудь серьезных изменений.

В конце 1940 г. в Москве действовало 53 трамвайных маршрута, из 540,7 км трамвайных путей 456,8 км использовались для пассажирского движения; 67 % всех путей было уложено на шпально-песчаном и шпально-брусковом основаниях. Находилось в эксплуатации 143 автоматизированных стрелок (из 1419), 259 – оборудованных автоблокировкой.

Последняя статья о работе московского трамвая в мирное время была напечатана в газете "Московский большевик" 17 июня 1941 г. Газета писала: "Московский трамвай – ветеран городского транспорта столицы – и сейчас продолжает занимать доминирующее место, перевозя основную массу пассажиров – до 70 %. Нагрузка трамвайной сети – 7,5 млн пассажиров на километр в двухпутном исчислении. В этих условиях приобретает важнейшее значение правильная организация трамвайного движения. Однако московским трамвайщикам не хватает ещё должной культуры в работе. График движения трамвая в 1940 г. был соблюден лишь на 64,5 %, а в первом квартале 1941 г. – на 76 %. Велик процент возврата в парк и опозданий выхода трамвайных поездов на линию из-за технических неисправностей. Все это ухудшает обслуживание пассажиров.

Неудовлетворительная работа московского трамвая прежде всего объясняется тем, что Мосстрамвайтрест не имеет ещё твёрдой технической политики в области управления движением. Его диспетчеры фактически являются фиксаторами-наблюдателями, а не командирами движения. В Москве нет, по сути дела, даже единого руководства движением трамвая: оно расплывлено сейчас между отдельными парками и депо".



Один из первых электрических трамваев Москвы, изготовленный на Гамбургском заводе "Фалькенрид", и эксплуатировавшийся на первой в Москве линии электрического трамвая

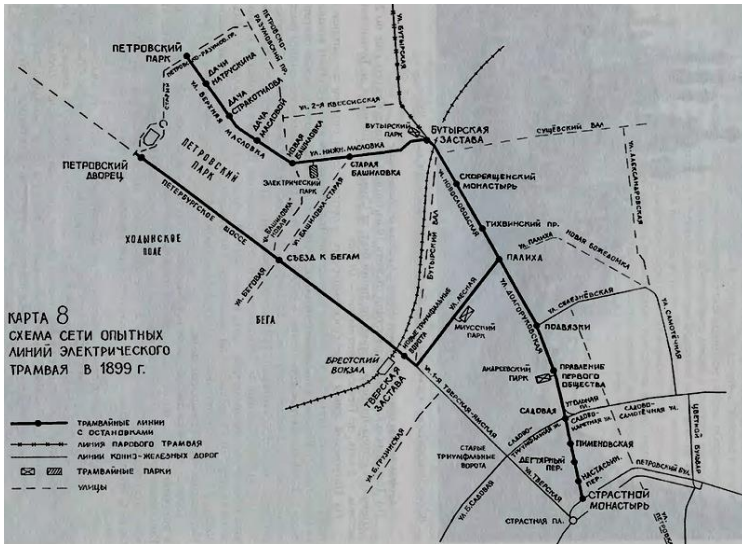
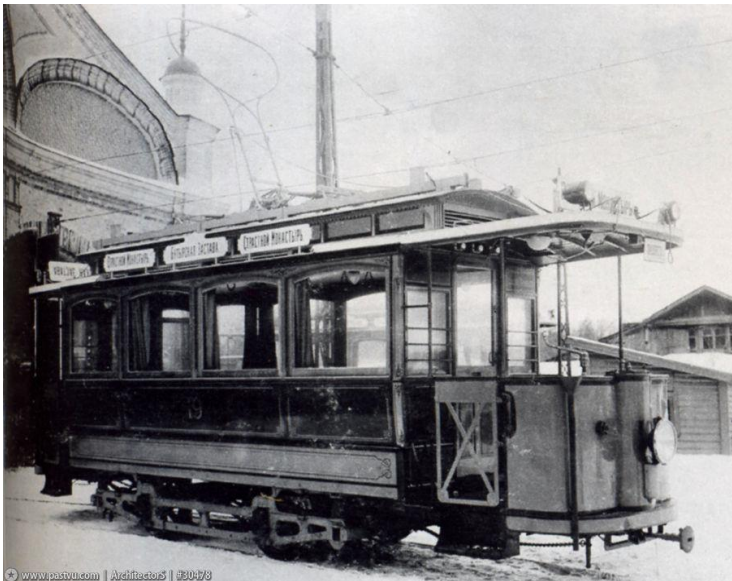


Схема сети опытных линий электрического трамвая. Москва. 1899 год



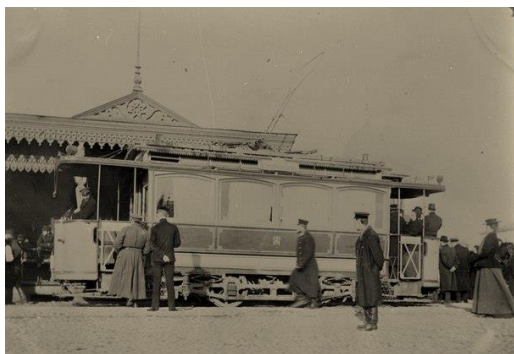
Первый вагон электрического трамвая производства "Фанкельрид"



Один из первых московских трамваев. 1903 год



Трамвай на Малой Дмитровке. 1899–1903 гг.



Конечная остановка трамвая у Тверской заставы. 1904 год



Москва. Охотный ряд. Церковь св. Параскевы.

Трамвай на Охотном ряду. 1905–1907 гг.



Москва - Moscow

Мясницкая - Rue Miasnitskaia.

Трамвай на Лубянской площади. 1907–1910 гг.



Трамвай на Лубянской площади. 1907–1914 гг.

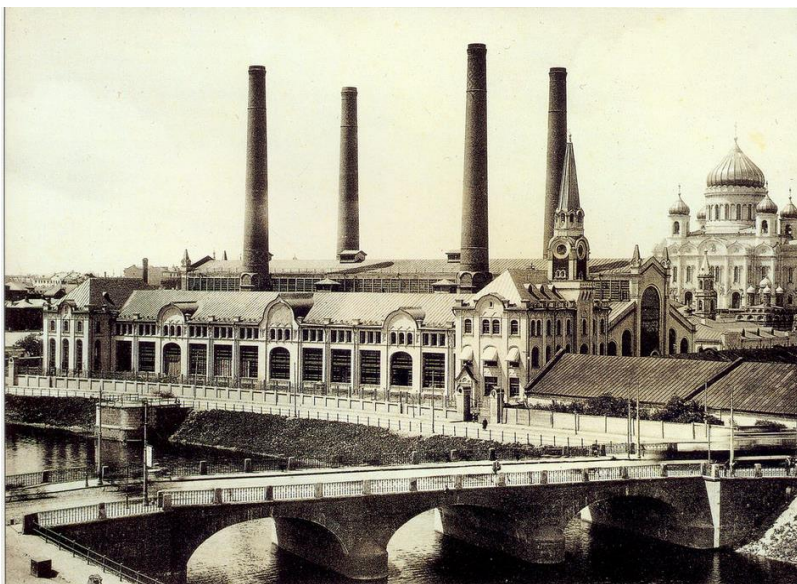


Трамвай у входа в Московский зоопарк. 1910–1915 гг.

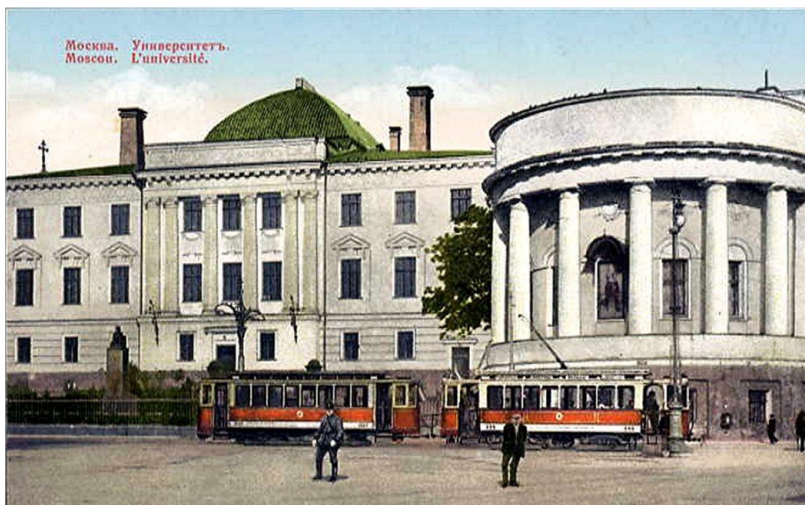


Трамвай Петровской линии. 1910 год

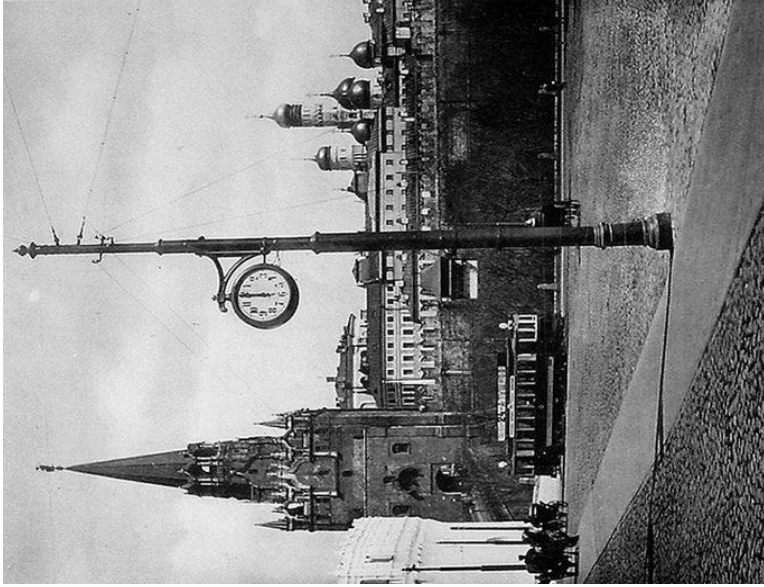
Трамвайная остановка
начала XX векаОбщий план сети электрических
трамваев в городе Москва. 1910 годПлан сети городских
электрических железных дорог
г. Москвы. 1913 год



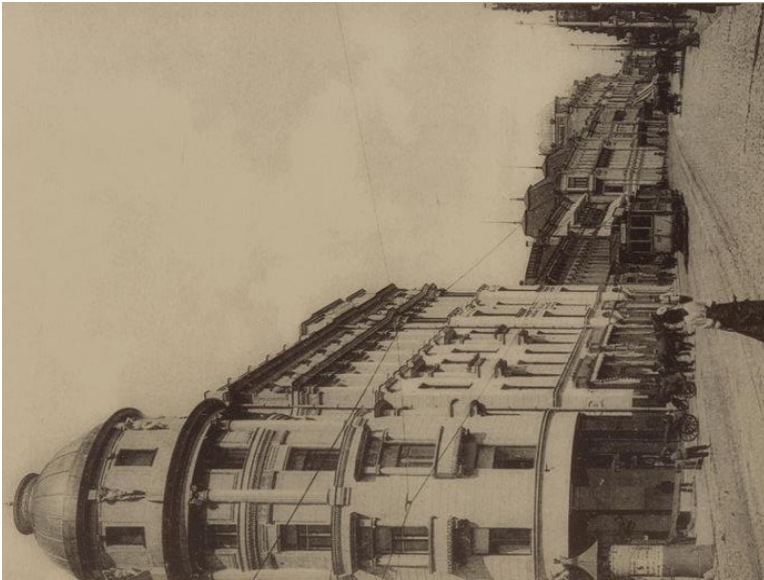
Трамвайная электростанция на Водоотводном канале. 1907–1911 гг.



Трамвай у аудиторного корпуса Московского университета на Моховой. 1910–1917 гг.



Трамвай у Троицких ворот. 1912 год



Трамвай на Большой Лубянке. 1911–1917 гг.



Бронированный трамвай в Замоскворецком трамвайном парке. 1917 год



Трамвай типа Ф на Садовом кольце в районе Красных ворот напротив дома Афремова. Октябрь 1917 года



Трамвай на Покровском бульваре. 1920–1925 гг.



Трамвайная линия на Большой Тульской.
1922–1925 гг.



Пуск трамвайного маршрута Останкино–
Москва. 1923 год



Ремонт трамвайной линии в Китайском
проезде. 1924 год



Трамваи на Театральной площади.
1924–1930 гг.



Благуша. Рытье канавы для
Измайловской линии трамвая. 1925 год



Нижние Котлы. Укладка рельсов
Даниловской линии. 1925 год



Варшавское шоссе у быв. зав. Феррейна.
Замощение пути Даниловской линии.
1925 год



Владимирское шоссе.
Укладка рельсов пути Дангаузэровской
линии. 1925 год



Владимирское шоссе.
Монтаж разводного кольца
Дангаузэровской линии. 1925 год



Щербаковская ул.
Термитная сварка рельсов.
1925 год



Трамваи на пересечении Неглинной и Театрального проезда. 1925 год



Трамваи у Владимирских ворот на Лубянской площади. 1925 год



Трамваи на Лубянской площади. 1925 год

№ 47 (131) четвертый год издания.

Цена в Москве, провинц. и па ст. л. д. 10 коп.

**ГРАЖДАНЕ!! СОЙДИТЕ С ПОДНОЖНИ!!**

Уличное движение в советской столице все увеличивается. Трамва, автобусы, такси с трудом справляются с ежедневной перевозкой сотен тысяч людей. Наблюдение за порядком на городских железных дорогах несет московский милиционер — восточный милиционер очищает трамвайный вагон от „сверхнагрузки“.

Фот. А. Шайхета.

Милиционер очищает трамвайный вагон от "сверхнагрузки".
Обложка журнала "Огонек". № 47. 1926 год



Трамваи на Лубянской площади. 1926–1927 гг.



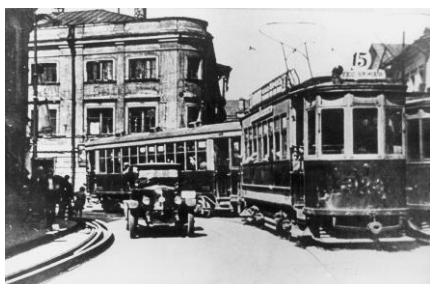
Трамваи на Добрынинской площади. 1927 год



Трамвайное движение на Страстной площади. 1928 год



Трамваи в Северной части Арбатской площади. 1928–1929 гг.



Трамваи на углу Солянского проезда.
1929–1931 гг.



Трамвайная остановка на площади
Свердлова. 1930 год



Трамваи на площади Ногина.
1930–1934 гг.



Будка стрелочника
в Китайском проезде. 1930–1933 гг.



Ремонт трамвайных путей в Сокольниках. 1930–1935 гг.



Прокладка трамвайной линии по Манежной улице. 1931 год



Трамваи на Моховой улице. 1931–1935 гг.

Трамваи на Москворецкой набережной.
1932–1935 гг.

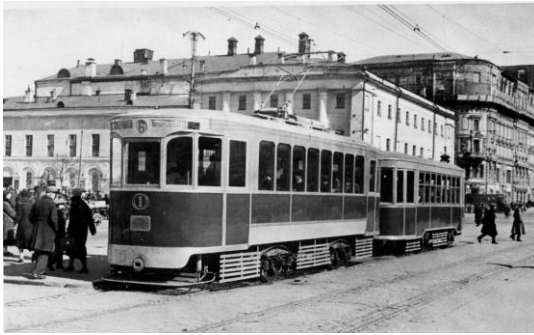
Высок тата Ф (№233) 10-го маршрута у завода "Красный Пролетарий", 1932 г.

Трамвайное кольцо у завода "Красный
пролетарий". 1932 годПоворот трамвайной линии у
Большого театра. 1932 год

Трамвайный круг на Большой Калужской. 1933–1935 гг.



Трамвайное кольцо на Преображенском валу. 1933 год



Театральный проезд. Образцовый трамвай. 1934 год



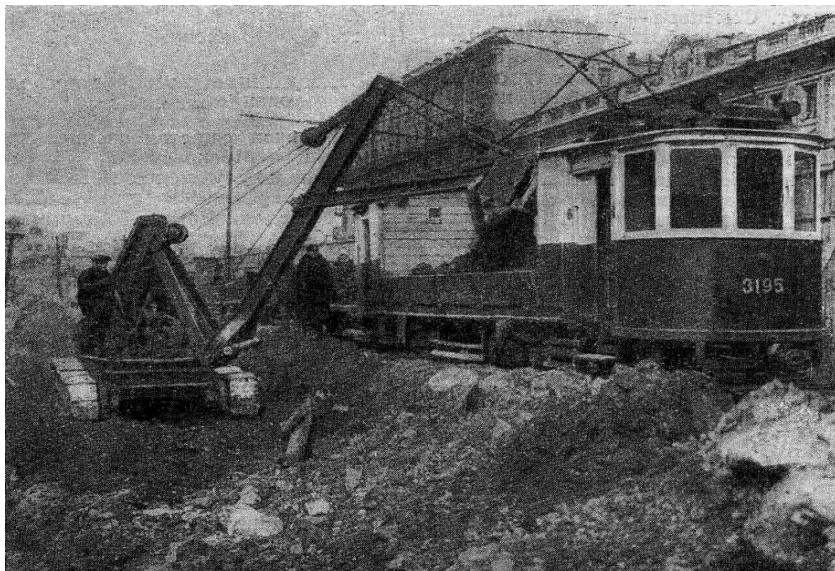
Рабочие завода Красный пролетарий за погрузкой породы
в грузовые вагоны трамвая. 1934 год



Трамвай на Моховой улице. 1935–1937 гг.



Трамваи на Большом Москворецком мосту. 1935 год



Грузовой трамвай на улице Горького. 1939 год



Новый трамвай на площади Свердлова. 1940 год



Трамваи на Манежной площади. 1940 год



Трамваи у гостиницы «Москва». 1941 год

Еще в конце XIX века была предпринята попытка пустить трамвай и в **Минске**. В 1898 г. в городскую управу обратились представители американского паровозостроительного завода в Питтсбурге, производившего легковые паровозы, вагоны и уличные трамваи «с разного рода двигательной силой». Они предложили использовать пневматические уличные вагоны, которые имели ряд бесспорных достоинств: легко управлялись, располагали пневматическими тормозами, не издавали шума. От одного заряда сжатым воздухом вагон проходил 8–15 верст со средней скоростью 10–30 верст в час. К тому же вагон легко преодолевал крутые подъемы. Однако связанная контрактом с правлением конно-железных дорог управа вынуждена была отказаться от услуг американцев. С предложением составить проект трамвайного движения в Минске выступила и Германская электрическая акционерная компания. Согласие на строительство необходимых объектов давали немецкие фирмы «Густав Лисп» и «Фельзер», харьковский инженер Подхоморин и др.

В том же 1898 г. акционерное общество городских и пригородных конно-железных дорог России, владевшее конкой в Минске, внесло предложение в городскую думу о замене действующей конки электрическим трамваем. Для этого необходимо было построить электростанцию, общую для питающей сети трамвая и электрического освещения города.

В октябре 1911 г. городская дума решила произвести выкуп конки и ходатайствовать о выпуске облигационного займа в сумме одного миллиона рублей на строительство трамвая из капитала частных лиц. На заседании городской думы 6 октября 1912 г. вопросы выкупа дороги и строительства трамвая были решены окончательно. Было установлено, что строительство будет вестись исключительно силами и под руководством городского управления. Проведение изыскания линий трамвая и определения стоимости этих работ было поручено директору Минской водопроводно-электрической станции Ф. Корзону. Сеть маршрутов первоначально предполагалась из двух линий: от Брестского вокзала до Золотой Горки длиной 4,6 км и от скотобойни по Игуменскому тракту, улице Захарьевской, Нижнему базару до Сторожевского кладбища длиной 4,8 км. Затем намечалось построить линию от Ляховки по Губернаторской и Немигской улицам до Юбилейной площади. В центре все линии были бы двухпутные. Ширина колеи была выбрана 1 метр. Среднюю скорость движения планировали сделать равной 12 км/ч, что давало бы возможность проехать от Комаровки до Брестского вокзала за 25 минут, а от Сторожевки до Виленского вокзала – за 20. Территория под парк была определена по улице Долгобродской – на участке, примыкающем к конному рынку, который намечалось перенести.

Подвижной состав первоначально должен был включать 14 моторных и 3 прицепных трамвайных вагонов вместимостью 18 и 14 пассажиров соответственно. Каждый вагон оборудовался двумя электродвигателями по 35 лошадиных сил каждый. Предусматривалось применить постоянный электрический ток напряжением 550 вольт от городской электростанции по двум подземным кабелям.

27 ноября 1913 г. Минская городская дума 17 голосами против 14 приняла проект сооружения трамвая. Был установлен срок окончания строительства – ноябрь 1914 г.

Заказ необходимого количества шпал, рельсов и вагонов для строительства трамвая проходил посредством тендера. Вагоны по типу московских взялся поставить вагоностроительный завод в Риге. Электрооборудование готовилось в Москве. Вагоновожатых было решено пригласить из специальных артелей России. В декабре 1913 г. для обучения трамвайному делу за границу (в Баден-Баден) были посланы два мастера. Начальник строительства и директор Минской водопроводно-электрической станции Ф. Корзон ездил в Швейцарию и Германию для ознакомления с последними усовершенствованиями в области трамвайного дела. Работы по строительству предусматривалось начать с Золотой Горки и с конца Коломенской улицы.

Однако осуществлению задуманных планов по пуску трамвая помешала вспыхнувшая в 1914 Первая мировая война, отодвинувшая решение трамвайной проблемы на неопределенное будущее. Это будущее наступило после Октябрьской революции. VIII съезд Советов утвердил план электрификации страны, которым предусматривалось в течение 10–15 лет построить 30 районных электроподстанций. Так пришла очередь трамвая в Минске....

Еще до завершения генеральных проектов начали заготавливать подсобные материалы, рельсы, шпалы. На Мытищенском заводе заказали 10 вагонов, в дальнейшем планировалось их число довести до 20. Все заказы выполнялись на советских заводах, за исключением агрегатов, выпрямляющих ток. Трамвайную подстанцию предполагалось оборудовать при электростанции «Эльвод». Госплан БССР утвердил ориентировочную сумму финансирования – 2 млн 650 тыс. рублей.

Намечалась обширная программа действий, ведь с постройкой трамвая нужно было перемостить улицы и проложить тротуары, осуществить на тех улицах, по которым пройдут трамвайные линии, канализационное и водопроводное строительство, уделить внимание застройке пригородов в конце трамвайных линий – на Комаровке, Серебрянке, за вокзалом.

На техническом совещании, состоявшемся в комхозе, был одобрен проект минского трамвая, разработанный в Московском высшем

техническом училище. Совещание выработало последовательную схему работ: в первую очередь прокладывается линия от вокзала Московско-Белорусско-Балтийской железной дороги до завода «Деревообделочник», одновременно строится трамвайный парк, во вторую очередь – линия от Серебрянки до завода «Пролетарий» и оборудуются мастерские, в третью – линия от улицы Советской до улицы Кальварийской и, наконец, – линия по Червенскому тракту.

В дальнейшем эта схема несколько изменилась.

Договор на строительство трамвая был заключен с московским "Трансстроем". Из ряда городов страны приехали специалисты, которые помогали строить, а затем осваивать движение. Было создано Управление трамвайного строительства. Главным руководителем работ назначили московского инженера-трамвайщика П. Н. Толстоухова, управляющим – заведующего подотделом предприятий коммунального хозяйства Минского окрисполкома М. М. Кадушина, главным консультантом пути – ленинградского специалиста В. Г. Сосянца. Вместе с П. Н. Толстоуховым приехал дорожный мастер Коростелев, под руководством которого начались первые работы. Согласно принятому горсоветом плану, они велись хозяйственно-подрядным способом. Подрядчиком выступал трест "Мострасстрой".

Термитно-стрелочный завод московской городской железной дороги доставил в Минск необходимые инструменты для термитной сварки и специальные части трамвайного пути – стрелки, крестовины, пересечения. На улице Комсомольской оборудовали специальную мастерскую.

На 20-е годы приходится рождение трамвайной статистики. Ею занималась специально созданная служба с несколько необычным названием – постоянное бюро Всесоюзных трамвайных съездов, публиковавшая результаты работ в «Трудах» (всего состоялось четыре выпуска в 1923–1926 гг.). Бюро имело также в журнале «Коммунальное хозяйство» рубрику, в которой помещало практические советы и рекомендации трамвайным, а позже – автобусным хозяйствам. Были даны рекомендации и организациям, строившим трамвайное хозяйство в Минске.

...К 1 октября 1928 г., моменту вступления в силу первого пятилетнего плана, намечалось завершить все подготовительные работы по прокладке трамвайных путей. «Трамвай был на то время чрезвычайно радостной новостью, – вспоминает писатель Роман Соболенко в книге «Город и годы». – О нем говорили как о чем-то необычном, как о чуде». И так велик был энтузиазм у всех причастных к этому делу, что работы начались на месяц раньше – 30 августа. В тот день уложили первые рельсы на мосту через Свислочь. В последующие дни грабари из

Украины произвели выемку земли под Западным мостом и уложили полотно на Суражской и Московской улицах.

Но появились и бюрократические рогатки. Ни одна хозяйственная организация не могла начать строительство, не утвердив предварительно проект предстоявших работ в особом органе контроля – Управлении республиканского инженера. В комхозе состоялось техническое совещание. Как выяснилось, Управление республиканского инженера загружено другими работами и поэтому не рассматривает проект трамвая. Между тем строительство началось и шло без утверждения. Совещание признало это ненормальным и решило просить содействия у горсовета. Если в течение двух недель проект не будет рассмотрен, подчеркивалось в решении, строительные работы повсеместно прекратятся. Энергичными действиями горсовета положение было исправлено – проект узаконили. А вскоре ЦИК и СНК БССР приняли постановление о роспуске Управления республиканского инженера.

18 октября 1928 года состоялся пленум Минского горсовета, на котором депутаты заслушали доклад М. М. Кадушина о строительстве дополнительной трамвайной линии к вокзалу Западной железной дороги. Горсовет счел необходимым одновременно прокладывать линию к товарной станции. Новая ветка начиналась на площади Свободы, шла по улице Ленина, выходила на улицу Энгельса и поворачивала на Советскую. Возле железнодорожного моста решено было создать широкую улицу. Она получила название Ново-Бобруйская.

К исходу октября были уложены рельсы по Суражской и Московской улицам. Начались работы на Комаровке и на участке от моста через Свислочь до улицы Долгобродской. Ветку тянули к тому месту, где намечалось строительство трамвайного парка. Но с 10 ноября из-за сильных морозов работы пришлось приостановить.

Зимой стали поступать дополнительные рельсы, шпалы, крепления. Прибыли также контактные провода, специальные части рельсов. Для крепления проводов рабочие завода «Энергия» изготовили металлические мачты и кронштейны. Рядом с городской электростанцией полным ходом шло строительство трамвайной подстанции. Вернувшийся из Вены заместитель председателя Минского горсовета И. И. Рабинович сообщил, что размещенные в австрийской фирме «Броун-Бовери» заказы на изготовление ртутных выпрямителей и трансформаторов для подстанции выполняются без задержек, в середине мая следующего года все оборудование будет готово и сразу же отправлено в Минск.

Зима 1929 года выдалась очень суровой. Морозы достигали 40 градусов. Линейные работы были надолго прерваны, прокладка пути

возобновилась только 13 мая. А сделать в том сезоне предстояло много: закончить прокладку рельсов на площади Свободы, улицах Советской, Ленина, Энгельса, Ново-Бобруйской, в Комаровке (до улицы Подпесной), оборудовать подстанцию, смонтировать воздушную сеть, уложить питающие и отсасывающие кабели. Больше того, намечено было проложить рельсы сверх заданной протяженности – от площади Свободы до Сторожовки, закончить сооружение моста через Свислочь по улице Бакунина.

Остро стоял в то время вопрос о трамвайном парке. Проект ПРОМВТУ не удовлетворил президиум Минского горсовета. Новый проект, авторами которого явились инженеры Алхазов, Максименко и Якушко, предполагал разборку стены недостроенного в 1914 г. трамвайного парка и использование освободившегося кирпича на новом строительстве. Парк размещался под одной крышей с гаражом. Левое крыло было рассчитано для стоянки 30 и ремонта 12 вагонов, правое – для стоянки 50 автобусов. В центре располагались мастерские, в двухэтажной пристройке – душ, раздевалки, столовая, контора и клуб. Железобетонное перекрытие, предусмотренное прежним проектом, заменялось деревянным. Общая стоимость парка не превышала стоимости, предложенной проектантами Высшего технического училища, в то время как производственные площади оказались значительно большими.

Для эксплуатации трамвая нужны были квалифицированные кадры. На первое время требовалось 30 вагоновожатых и 5 контролеров. Обучение предстояло пройти в Москве. В первой группе «московских курсов трамвая для города Минска» в июне – сентябре 1929 г. прошли обучение 32 человека, 28 из них стали затем вагоновожатыми первых минских трамваев.

К середине сентября сооружение первой очереди завершилось, велись работы только на сверхплановой линии от площади Свободы до Сторожовки и на закладке фундамента трамвайного парка.

Коммунальная секция Минского горсовета определила к тому времени два трамвайных маршрута: товарная станция – Комаровка и вокзал – площадь Свободы. Первый маршрут имел тринадцать остановок – девять постоянных и четыре по требованию пассажиров; на втором было три остановки, из них две постоянные.

Стоимость проезда в один конец независимо от количества остановок составляла 10 копеек (для рабочих – 8 копеек). При коллективной заявке на билеты предоставлялась скидка 50 процентов. Такой же скидкой пользовались учащиеся и красноармейцы. По льготной цене можно было также приобрести билеты в кредит.

Из Минска тариф на городском пассажирском транспорте распространился в другие города страны. Отказались от традиционного пятака за каждый участок пути трамвайные хозяйства Ленинграда и Москвы.

27 сентября 1929 года от главного щита электростанции «Эльвод» на сборные шины трамвайной тяговой подстанции было подано высокое напряжение – 6 кВ, а 5 октября постоянный ток напряжением 600 В пошел по контактной сети.

Для экспертизы и участия в приемке тяговой подстанции из Ленинграда в Минск приехал инженер службы тока В. Ф. Стасенко. Он дал интервью для печати: «Подстанция оборудована очень хорошо, монтаж выполнен весьма удовлетворительно. Минская подстанция обещает быть вполне надежной в своей работе... У меня создалось самое лучшее впечатление о минском трамвае. Я не ожидал, что по Минску за такой короткий срок пойдет трамвай. В дальнейшем мощность подстанции окажется недостаточной. Необходимо сейчас же позаботиться о запасе еще одного агрегата».

Строительство трамвая часто тормозилось из-за отсутствия путевого материала и арматуры для воздушной сети. Поставщики затягивали выполнение договоров, выдвигали неприемлемые требования, ставили свои, не оговоренные заранее условия. Все это и вынудило перевести строительство на хозрасчет. Столь решительная мера положительно сказалась на результатах: основная линия была сдана почти на два месяца раньше намеченного срока. Но пустить трамвай смогли лишь в середине октября. Причина тому – несвоевременная поставка вагонов Государственным объединением машиностроительных заводов. Например, с Мытищинского завода 5 трамвайных вагонов доставлены в Минск только в начале октября.

8 октября из Москвы на открытых железнодорожных платформах прибыли пять трамвайных вагонов. "Неистовствовали фотографы, – писала газета "Рабочий". – Аппараты кровожадно щелкали, запечатляя на восприимчивых пластинках вид трамваев: сбоку, анфас, в профиль, с земли, с крыши, на ходу, словно это была галлюцинация и вагоны могли сейчас пропасть из виду, исчезнуть, обернуться очередной отпиской Мытищинского вагоностроительного завода". Еще пять трамваев обещали к 20 октября. Вагон модели КМ с деревянным корпусом имел 32 места для сидения и 40 для проезда стоя.

– В тех вагонах совсем не было кабин, – рассказывает одна из старейших вагоновожатых минского трамвая А. Д. Сергеева. – Открытая площадка, впереди рама для лобового стекла и козырек над головой. Вагоны делались для двустороннего движения. С обеих сторон площадок имелись двери. В тупике водителю нужно было закрыть

правую сторону дверей, ставшую левой, взять инструмент и перейти на другую площадку. Вагон свободно вмещал 60 пассажиров.

Трамваи оборудовались моторами типа ДР-Зк мощностью 38,81 кВт. Стоил каждый вагон 18 325 руб.

В ночь с 8 на 9 октября провели пробный пуск трамвая. Места в вагоне заняли представители горсовета, комхоза, «Эльвода», Центрального совета профсоюзов. Испытания показали, что трамвайные пути, воздушная сеть и подстанция в полной исправности и готовы к пуску.

Открыть трамвайное движение было решено в воскресенье 13 октября 1929 года. Утром того дня работал пленум городского Совета совместно с партийным и общественным активом. По его окончании всех участников пригласили на Привокзальную площадь, где состоялся митинг. Впрочем, об этом событии есть свидетельства прессы. Газета «Звезда» 13 октября с присущим тому времени пафосом писала в передовой статье «Наш трамвай»: «Сегодня на улицах красного Минска начинается регулярное движение электрический трамвай. Пуск трамвая – это новая огромная победа рабочего класса Белоруссии на фронте хозяйства и культуры. Трамвай в Минске – это целая историческая эпоха. Он является таким же характерным для направления и развития современной Белоруссии, как и Академия, и университет: все это создает единый ряд новой культуры победоносного класса – рабочих и трудовых крестьян.

...Каждой эпохе соответствуют и средства транспорта. В то время, когда на пролетарской Ляховке стояли грязные хлевушки, которые носили звонкое название «заводов» господ Сальмана, Лапина, Имрота, тогда была понятной и архаичная конка: ею господа фабриканты не пользовались. А теперь, когда в Минске, по всем городам Белоруссии вырастают новые фабричные корпуса, гудят новые электрические моторы, а целину поднимает трактор, – трамвай становится созвучным эпохе, нужным ей: на трамвае поедут не рабы, с ляховских конур, не «быдла», а полноправные хозяева фабрик, заводов самой столицы, всей Белоруссии – рабочие и крестьяне.

Таким образом, пуск трамвая в Минске – явление крупного политического и культурного значения. Это лишний раз утверждает ту очевидную правду, что Советская Беларусь под руководством ленинской партии большевиков успешно идет вперед в единой колонне республик Советского Союза".

"...Отмечая сегодня одну из таких больших побед – пуск трамвая в Минске, мы тепло поздравляем с нею минских рабочих, а вместе с ними рабочих и крестьян Советской Белоруссии".

В тот день в домах оставались только грудные дети и больные старики. По улицам невозможно было ни проехать, ни пройти. Все пять вагонов, украшенные красными и зелеными флажками, выстроились на Ново-Бобруйской улице от Западного моста до вокзала. Выступая на торжественном митинге, председатель Совнаркома БССР Николай Матвеевич Голодед сказал: "День пуска трамвая всегда будет напоминать пролетариям города Минска, как и всему рабочему классу БССР, о Великом Октябре 1917 года, который положил начало новой эпохе, эпохе пролетарской революции и социалистического строительства. Только два года прошло с того времени, когда Минская конка была сдана в архив истории. Этот срок свидетельствует о быстрых темпах индустриализации страны, о быстром росте социализма в Стране Советов, стране диктатуры пролетариата... Тепло приветствую минских рабочих с новым достижением – пуском трамвая".

И вот, объехав по кольцу у вокзала большую клумбу цветов, трамваи двинулись по улице Советской. Новые вагоны ярко блестели на солнце, шли плавно и быстро. Люди с любопытством и восторгом смотрели на это чудо. Потом за окнами поплыли низенькие, оцепленные заборами домики Комаровки. Мальчишки бежали вслед за трамваем, а встречавшиеся извозчики на своих колымагах тщетно пытались придать лицам равнодушное выражение.

На одной из остановок репортер газеты «Рабочий» С. Езирский заметил в толпе технического руководителя курсов вагоновожатых. К. А. Аббакумов очень волновался за своих воспитанников, но не подавал виду. А они, Николай Борисов и Елизавета Климчук, словно по команде, повернули на себя ручки контроллеров, и вагоны двинулись. Вагоновожатые видели перед собой укорачивавшуюся, будто наматывавшуюся на колеса, нить рельсов. По хорошо вырихтованному пути поезда неслись мягко, с негромким гулом.

«На протяжении всего пути до завода «Деревообделочник» стояла живая стена, – вспоминает Н. А. Борисов. – В моем вагоне ехали рабочие, особо отличившиеся на строительстве. Минчане встречали нас возгласами «ура!», улыбками, бросали в окна и на рельсы цветы. В тот день катали всех желающих до позднего вечера и бесплатно. А вскоре после торжеств мы смотрели в кинотеатрах хронику Белгоскино "Трамвай пошел..."».

Сообщалось, что за первый день работы трамвая на нем прокатилось восемь тысяч "платных" пассажиров и около 500 – "бесплатных".

Таким образом, система электрического трамвая в Минске была открыта 13 октября 1929 года. На момент открытия она включала в себя два маршрута: «Товарная станция» – «Комаровка» (проходил по ул. Московской, пр. Независимости до пл. Якуба Коласа и включал в себя 13

остановок – 9 постоянных и 4 по требованию) и «Вокзал» – «Площадь Свободы» (проходил от железнодорожного вокзала по ул. Ленинградской и Свердлова, пр. Независимости и ул. Ленина; включал 3 остановки, 2 из них постоянные).

С первых же дней трамваи перевозили ежедневно по 18–19 тысяч пассажиров. Первоначальная скорость движения устанавливалась в 10 км/ч.

Мингорсовет установил таксу 10 копеек за весь маршрут (членам профсоюза – 8 копеек), что принципиально отличалось от тогдашнего автобуса, где плату брали за расстояние. Салоны трамваев снабдили табличками с категорическим напоминанием: "Плациць грошы ўперад, каб не плаціць штрафу".

К концу октября на линиях прибавилось еще 5 вагонов. А вскоре строители забили последний костыль на сверплановой линии "Площадь Свободы" – "Сторожовка", и в день 12-й годовщины Октябрьской революции по ней тоже пошли трамваи.

На этих линиях использовались вагоны серии "X", окрашенные в желто-красный цвет. Их выпуск в 1926–1937 гг. шел на Мытищинском машиностроительном заводе, а в 1937-м был передан на Усть-Катавский. Название "X" вагоны получили случайно – в честь Харькова, заказавшего первую большую их партию. Прицепные вагоны этой серии носили марку "М" (Мытищинский). Их выпуск начался в 1930 г. Поэтому сперва по Минску ходили только одинарные вагоны, сцепки появились позже.

Трамвай серии "X" предназначался для двухстороннего движения. Моторные вагоны имели по две водительские кабины. Хотя "кабинами" их называть можно было только условно. Кабины как таковой для водителя не было. Вместо нее – открытая площадка, впереди рама для лобового стекла и козырек над головой.

В вагонах было по две площадки, с обеих сторон каждой из которых имелись двери. В конце маршрута, в тупике, водитель закрывал двери по правую сторону вагона, становившуюся левой, брал инструмент и переходил на противоположную сторону вагона.

Вагон имел деревянный корпус, был рассчитан на 100 мест, из них 24 сидячих. Вдоль стенок вагона располагались деревянные скамейки, к потолочным поручням были прикреплены кожаные петли, за которые люди держались во время движения. В салоне имелся стоп-кран для аварийной остановки вагона.

Трамваи серии "X" были очень шумными в движении, а прицепные вагоны из-за плохой подвески к тому же страшно болтало. После 1934 г. вагоны лишились специальных дверей, отгораживавших площадки от салона, и зимой в них свирепствовали сквозняки.

В 1929 г. была построена линия от площади Свободы по улицам Максима Богдановича и Киселёва до ДС «Сторожёвка» (в районе пересечения с ул. Кропоткина).

К началу 1930 г. трамваем воспользовались 1,5 млн человек.

Сложило свои полномочия управление строительством трамвая. Решение вопросов по эксплуатации нового транспорта было поручено автоуправлению транспортного треста.

Зимой 1930 г. трамвай работал с большой нагрузкой. На линии курсировало 8 вагонов, ежедневно они перевозили до 26 тыс. пассажиров. Вагоны нередко простаивали – и по причине недисциплинированности работников, и из-за плохого ремонта, производившегося при кострах (Белгосстрой затянул строительство парка). Весной простои вызывал разлив Свислочи. Водители по этому поводу иронизировали: «У нас весенние каникулы». В горсовет, в управление поступали жалобы на нерегулярность движения: «Трамвай должен начинать работу в 6 часов, а выходит почти в 7»; «С утренних поездов на привокзальной площади собралось много народу в ожидании трамвая. Но мы его так и не увидели».

В начале 1930 г. СНК БССР принял постановление о продолжении линии до сельскохозяйственной и промышленной выставки, возводившейся в районе Комаровского леса. 1 июля к строениям пошел первый трамвай. Пуском этой линии горожане получили возможность быстро добираться до леса, ставшего излюбленным местом отдыха и прогулок.

Трамвай выполнял и другую роль. К пассажирским вагонам стали цеплять грузовые платформы и на них перевозить материалы и оборудование для выставки, а обратными рейсами доставляли «Эльводу» торф.

В 1930 г. линия по проспекту Независимости была удлинена до Парка Челюскинцев (в то время ДС «Выставка»). Разворотное кольцо находилось на площади Калинина. В том же году закрылась ДС «Площадь Свободы», а разворачивавшийся там трамвай № 2 продлили до ДС «Сторожёвка».

10 августа 1930 г., когда отмечалась 10-я годовщина освобождения Белоруссии от белополяков, открылась Первая Всебелорусская сельскохозяйственная и промышленная выставка. Торжества начались в три часа дня, но уже задолго до этого трамваи были переполнены. Ну а кому не хватило места в вагонах, шагали на дальнюю окраину пешком – туда, где еще год назад безмятежно шумел лес и где раскинулся теперь прекрасный городок.

В 1930 г. было запланировано перевезти 7 млн пассажиров. Однако трамвайщики, приняв более напряженные планы, смогли перевезти 10 млн 707 тыс. пассажиров и получить 620 000 тыс. рублей чистой прибыли. Ремонтная бригада трамвайного парка обязалась отремонтировать во внеурочное время два вагона.

В 1932–1933 гг. постановлением ЦК КП(б)Б и СНК БССР намечалось ввести еще 15 км новых трамвайных путей – в Ляховку, Кальварию, Переспу, Серебрянку, вторую линию на выставку. Но трудностей было немало. Прежде всего остро ощущался недостаток материалов. Транспортный трест располагал всего лишь 2 тыс. шпал и 2 т. провода – это все, что было предоставлено по централизованному снабжению. Не хватало креплений, костылей, болтов. Мобилизовали все внутренние ресурсы, но и это не спасло положение. Тогда главный инженер минского трамвая Я. Я. Руднер через газету «Рабочий» обратился к трудящимся промышленных предприятий города с просьбой оказать помощь – передать трамвайному парку ненужный предприятиям металл. Трудовые коллективы не только помогли, но и взяли шефство над прокладкой трамвайных линий. Рабочие заводов «Большевик», имени Ворошилова, фабрики «Коммунарка» после работы и в выходные дни шли на стройку – укладывали рельсы, возводили мост через Свислочь. Рядом с ними трудились работники службы движения. Н. А. Борисов, тот самый вагоновожатый, который вел первый трамвай, рассказывал; «Хорошо помню, как тянули трамвайные пути на Ляховку. Нужно было срочно организовать людей на разборку булыжной мостовой. Секретарь парторганизации управления товарищ Аксенцев вывел всех – водителей, ремонтников, администраторов. Каждому отмерили участок. Свою норму Аксенцев выполнил раньше всех».

В канун пятнадцатой годовщины Великого Октября открылся пятый маршрут: завод Ворошилова – выставка. Первыми пассажирами на новом пути по традиции были рабочие, отличившиеся на строительстве трассы. Под стук колес они пели «Песню о встречном».

Территория трамвайного парка, или депо, в первый год его существования (1930) производила впечатление обширного песчаного пустыря, на котором одиноко возвышались мачты-опоры. С улицы Советской хорошо просматривались огромные ворота и дом барачного типа за ними. В доме размещалась столовая, работавшая круглосуточно. Столовая служила также клубом.

Мастерских вначале не было – ремонтировали под открытым небом. А между тем вагоны из-за неисправности часто заходили в парк. Неудивительно: если в среднем по стране в 1932 г. каждый трамвайный

вагон перевозил 800 тыс. пассажиров, то в Минске эта нагрузка была значительно больше – свыше млн пассажиров.

В 1932 г. построена линия от проспекта Независимости по ул. Энгельса, Ульяновской и Октябрьской до станции «Завод Ворошилова». За 1932 г. минский трамвай перевёз 22 млн пассажиров – в два раза больше, чем в 1930 г.

Весной 1933 г. еще одна окраина получила надежную транспортную связь с центральными кварталами города – конечная остановка 2-го и 4-го маршрутов с улицы Кропоткина была перенесена в Переспу. Но ждали трамвая и в других отдаленных от центра районах – в Кальварии, Серебрянке, Тучинке. Долго не сходил с повестки дня проектировщиков вопрос о линии на Кальварию: по каким улицам ее тянуть? Сначала намеревались соединить улицы Советскую и Обувную напрямую – срезать возвышенность на улице Володарского и построить эстакаду через улицу Мясникова. Но и этот, и другие предлагавшиеся варианты не могли удовлетворить строителей, ведь все проекты сводились к тому, что либо надо было сносить пригодные для жилья строения, либо сооружать эстакаду с огромным объемом земляных работ. А между тем поджимал строительный сезон – стоял май.

На основе нескольких представленных проектов разработал свой вариант главный инженер трамвайного парка Я. Я. Руднев. Он предложил начать трассу от Ново-Бобруйской улицы, протянуть ее по улице Мясникова до Обувной, а затем до железной дороги. В объяснительной записке к этому проекту главный инженер доказывал, что прокладка рельсов по улице Мясникова избавит от необходимости выхода кальварийской линии на Советскую улицу в наиболее загруженных транспортом и потому неудобных для пассажиров местах, не понадобится строить эстакаду, да и обитатели улицы Мясникова будут надежно обеспечены трамвайными перевозками.

Проектант предлагал также соединить кальварийскую линию с площадью Свободы через улицу Интернациональную, продолжить обходной для трамвая путь от Привокзальной площади по улице Ленинградской. Думая о будущем, Я. Я. Руднев понимал, что минский трамвай как основной вид городского пассажирского транспорта с тупиковой сетью должен развиваться по системе кольцевых (обходных) маршрутов, связывающих отдельные районы города не только через центр, который и без того перегружен транспортом, но и напрямую. Преимущество кольцевой сети он видел в том, что она позволяла обслуживать городские окраины, обеспечивала высокую маневренность, бесперебойное движение в случае закрытия той или иной части города. «Разве нормальным является то обстоятельство, что трамвай, как

правило, останавливается полностью во время праздничных демонстраций или парадов?» – вопрошал инженер в своей записке.

Наиболее важным считалось тогда связать Пушкинскую и Советскую улицы со Сторожовкой и товарной станцией через пассажирский вокзал по Кожевенной (ныне не существует) и Первомайской улицам с обратным выходом на Советскую и Пушкинскую. Эти связующие линии задумывались как начало большого трамвайного кольца, призванного разрешить первоочередные проблемы пассажирских перевозок. Не меньше внимания уделялось линии в районе Логойского тракта, где шло большое жилищное строительство. И, наконец, остро встал вопрос о связи центра города с Козыревым по Червенскому тракту.

К тому времени Минск не имел общего генерального плана реконструкции – казалось бы, уже поэтому предложения Я. Я. Руднева, хотя и серьезные, масштабные, но без плановой увязки с развитием города, были неосуществимы. Тем не менее, городской Совет, Наркомхоз и Госплан республики рассмотрели их и приняли за основу развития городского транспорта на ближайшие годы.

Трамвай продолжал активно использоваться не только для пассажирских, но и для грузовых перевозок. Например, для обеспечения стройматериалами сооружавшихся в то время Дома правительства и памятника Владимиру Ильичу Ленину. Эти объекты потребовали 13 миллионов штук кирпича, десятков тысяч бочек цемента, сотен вагонов арматуры. Чтобы доставить все с товарной станции на строительную площадку, архитектор И. Лангбард предложил проложить вдоль главного фасада строившегося (и, кстати, крупнейшего тогда в стране) здания трамвайное полотно. На комсомольском собрании вагоновожатых секретарь комитета комсомола Иван Рабчинский бросил клич: «Трамвай – в помощь строителям Дома правительства!».

В 1933 г. в Минске были построены две новых трамвайных линии. Одна из них продлевала линию от ДС «Сторожёвка» по ул. Кропоткина, пр. Машерова и ул. Даумана до ДС «Переспа» (в районе пересечения с ул. Веры Хоружей). Вторая проходила по ул. Володарского, Городской вал, Романовская слобода, Кальварийская и Короля до ДС «Кальвария». Благодаря этим расширениям трамвайный парк увеличился до 43 вагонов. По предложению рабочих заводов имени Ворошилова и "Большевик" было сделано поворотное кольцо на улице Ворошилова

К 1934 г. протяженность пути составила 33 км, на маршруты выходило 56 вагонов. Страна гордилась тем, что 98 % оборудования трамвайного хозяйства столицы Советской Белоруссии было изготовлено на советских заводах.

В июле 1934 г. кальварийскую линию дополнительно соединили с площадью Свободы через улицу Интернациональную, а с Ленинской улицы пути были сняты. В городе было уже семь трамвайных маршрутов. Общая протяженность пути достигла 33 км. К концу 1934 г. парк имел 56 вагонов. Но и этого не хватало: перегрузка подвижного состава достигла 15 человек на вагоно-километр.

Тупики на конечных остановках маршрутов были заменены оборотными петлями, что позволило пустить прицепные трамвайные вагоны, увеличив тем самым число посадочных мест. Возрос коэффициент использования подвижного состава – теперь он составлял 84 %. На одного жителя города приходилось 280 поездок в год (к тому времени население Минска достигло 189 тыс. чел.). Появился новый вид пассажирского транспорта – такси. Его, как ни странно, организовало трамвайное управление.

И все же трудностей оставалось немало. Вызваны они были и объективными причинами, и элементарной беспечностью, безответственностью целого ряда руководителей на местах.

Медленно осваивались капитальные вложения. Причем такое положение было не только в Минске и касалось транспорта вообще, в связи с чем Бюро ЦК КП(б)Б предупредило Народный комиссариат коммунального хозяйства БССР, секретарей горкомов и райкомов, председателей горсоветов и райисполкомов, что «организация и укрепление транспорта является важнейшей задачей и что непринятие мер по ликвидации отставания городского транспорта будет рассматриваться как срыв ответственного задания партии».

Не было выполнено постановление ЦК КП(б)Б о строительстве железнодорожного путепровода через улицу Свердлова, а это значит, что не состоялся пуск трамвая в Козырево. Правда, чтобы облегчить связь этой окраины с городом, управление минского трамвая по своей инициативе построило полукольцо, соединившее пассажирский вокзал с Ляховкой по улице Ульяновской и продолжившее линию до пересечения железной дороги с улицей Свердлова. Это был выход из положения, но далеко не из лучших.

Ждала трамвая и Тучинка – еще одна окраина города. «Когда же горсовет начнет строительство трамвайной линии на Тучинку?» – этот вопрос неоднократно ставился на страницах «Звезды» и «Рабочего» и каждый раз оставался без ответа, а жители района – без трамвая.

Привычны взгляду были подолгу стоявшие на улицах вагоны. «Мощность вечно перегруженной минской городской электростанции № 1, – вспоминает Михаил Петрович Курцер, работавший на МГЭС-1 после окончания в 1934 г. Витебского политехникума, не превышала 6 тыс. кВт.

Мы часто вынуждены были производить «разгрузку» за счет бытовых потребителей и промышленных предприятий, чтобы мало-мальски помочь трамваю хотя бы в пиковое время».

Но вот, наконец, управление сетей и подстанций построило распределительный пункт № 3. В комплексе с ним начали возводить первую тяговую подстанцию. Но ее строительство велось очень медленно и было завершено лишь в 1941 г.

Курсировал по городским маршрутам и трамвайный вагон №10 – как образец, как эталон, к которому надо было стремиться. Его еще называли «голубым вагоном». Обслуживали его Г. М. Бернштейн и О. Н. Романова – лучшая комсомольская бригада службы движения. Все здесь было предусмотрено для удобства и безопасности пассажиров. «Чтобы избежать несчастных случаев, ремонтниками депо сделаны автоматически убирающиеся подножки, – писала о «голубом вагоне» 24 июня 1934 г. газета «Рабочий». – Закрыты все наружные выступающие части. Вся металлическая отделка моторного и прицепного отделов никелирована. Внутри моторного вагона установлены два больших зеркала. Особое внимание уделено вежливому, культурному обращению с пассажирами». Пока такой вагон был один.

«Этот вагон и в нашей личной жизни особый, незабываемый, – вспоминают супруги Григорий Миронович Бернштейн и Ольга Николаевна Романова. – Он познакомил, подружил нас, принес нам счастье. В 1935 г. администрация трамвайного парка устроила нам комсомольскую свадьбу. С того времени мы неразлучны и друг с другом, и с городским электротранспортом».

К концу 1934 г. в Минске действовало 7 трамвайных маршрутов общей протяженностью 33 км. Парк вагонов составлял 56 единиц. На одного жителя города приходилось 280 поездок в год (к тому времени население Минска достигло 189 тыс. человек).

В 1935 г. была построена линия на Серебрянку: от железнодорожного вокзала по улице Свердлова приблизительно до территории современного Червенского рынка.

Зародившееся в стране стахановское движение в короткий срок охватило и коллектив минского трамвая. Это почетное звание с честью носили десятки трамвайщиков. Мастерами безаварийной езды называли ком-сомольцев-стахановцев Дмитрия Шимко, Михаила Дыбовского, Нину Лютынскую, Елену Корженевскую и многих других. Они и сами прекрасно работали, и вели за собой молодежь.

Между тем совершенствовалась организация трамвайного движения. В новом павильоне узлового пункта на перекрестке улиц Советской и Энгельса начал работать центральный диспетчер, которому

подчинялись все линейные работники и диспетчеры конечных станций. Учет движения вагонов стали вести не по путевкам (нарядам), заполнявшимся самими кондукторами, как раньше, а по специальной ведомости, которую составляла диспетчерская служба. Отказались от регулирования движения по встречным поездом. Оно было оправданно при сравнительно редком движении, небольшом количестве вагонов на маршруте. Теперь же, когда по одной линии стало проходить несколько маршрутов, неизбежно возникла путаница. При напряженной езде вожатый часто пропускать незамеченным «свой» встречный вагон, постепенно сбиваясь с установленного расписанием интервалов. Что касается расписания, то теперь оно, очень четкое, было составлено для всех (уже восьми) маршрутов по заданному времени пробега. Но придерживаться его в полной мере еще долго не удавалось из-за отсутствия часов у вагоновожатых, ведь кабины не были ими оборудованы, а наручные часы в то время были редкостью. Тем не менее, контроль на линии работал – его осуществляли диспетчеры (начальники) конечных и промежуточных пунктов.

В некоторых вагонах установили автоматы-счетчики, сконструированные студентом Минского политехнического института Л. Резиным. Прибор позволял очень точно вести учет пассажиров.

По городским маршрутам в 1937 г. курсировало уже 48 поездов. На многих из них работали комсомольско-молодежные экипажи, отличавшиеся особой добросовестностью в работе. Поездом № 33 управляла Нина Лютынская – мастер безаварийного вождения. Ее трамвай ходил строго по графику, давал наибольшую выручку. За 8 лет работы Лютынская обучила 19 вагоновожатых. На нее равнялась вся бригада. В вагонах всегда была чистота, кондукторы вежливы с пассажирами.

В 1939 г. общая длина эксплуатационных путей минского трамвая в однопутном исчислении составляла 36,8 км. парк состоял из 70 пассажирских вагонов, перевезено без малого 50 млн платных пассажиров. По-прежнему трамвай с его радиально-тупиковой сетью был сильно перегружен – на каждый вагон приходился все тот же млн пассажиров.

Как и раньше, рабочим и служащим минского трамвая (а их насчитывалось уже 600 человек) помимо основной работы хватало других забот. Они часто выходили на расчистку путей от снега, рыли канавы под кабель, меняли подгнившие деревянные мачты-опоры, принимали участие в прокладке освещения на городских улицах. Но эти усилия трамвайщиков, их энтузиазм не могли решить проблемы общественного транспорта Минска. Темпы его развития находились в резком несоответствии с жилищным строительством, ростом города.

Нехватка средств передвижения особенно остро ощущалась в таких районах, как Логойский, Червенский, вдоль Койдановского тракта, улицы Первомайской и других, оторванных от центра города.

В 1940 г. общая длина пути достигала 36,7 км. Трамвайный парк города состоял из 69 вагонов. Трамвайные линии пересекали город от Товарной станции до парка имени Челюскинцев и от Сторожевки до завода имени Ворошилова. Одновременно с расширением пути проводилась реконструкция трамвая. Концевые тупики были заменены поворотными кольцами, что позволило пустить в эксплуатацию трамваи с прицепными вагонами.

Наступил 1941 год. 27–29 марта проходила сессия Верховного Совета БССР. Председатель Минского городского Совета депутатов трудящихся К. И. Бударин сообщил: «В 1941 году столице белорусской республики г. Минску предусматриваются по бюджету ассигнования в сумме 67,5 млн рублей. Эта огромная сумма даст возможность продолжить работу по реконструкции, благоустройству столицы, построить новые здания, расширить коммунальное хозяйство, улучшить работу лечебных учреждений, детских учреждений, школ, построить 9 км нового трамвайного пути».

Генеральной схемой планировки Минска, разработанной молодежным коллективом Белгоспроекта, предусматривалась техническая реконструкция и обновление отдельных элементов городского транспортного хозяйства. Предполагалось снять рельсы с улицы Советской, чтобы пустить по ней троллейбус к парку Челюскинцев, театру оперы и балета, Могилевскому тракту, построить путепровод через железнодорожный переезд, а улицу Ворошилова продолжить до Советской по территории нынешнего стадиона «Динамо», проложить обходные пути по Первомайской и провести новый маршрут к строящемуся авиазаводу.

Исполком городского Совета утвердил Правила уличного движения по городу Минску. Был полностью запрещен проезд автогужевого транспорта, велосипедов и мотоциклов по Ленинской улице между площадью Свободы и Советской улицей, не разрешалась стоянка машин около городского сквера. Водителям автомобилей позволялось обгонять трамвай только на тех остановках, где имелись специальные платформы для пассажиров. Уменьшилось количество дорожных знаков (с 24 до 16). На перекрестке улиц Карла Маркса и Володарского установили первый в республике механический стрелочный светофор, он регулировал уличное движение с помощью часового механизма.

Скорость движения транспорта на улицах Минска регламентировалась следующим образом: не более 30 км/ч для легковых автомобилей и мотоциклов, 25 – для автобусов и грузовых машин, 20 –

для автомобилей с прицепом, 15 – для тягачей с прицепом и велосипедов. Трамваи имели особую шкалу скоростных ограничений в зависимости от состояния и загруженности улиц. Так, на участке маршрута по улицам Пушкина и Долгобродской скорость движения могла достигать – 35, по Долгобродской и Фрунзенской – 40, по Фрунзенской, Энгельса – 25, Энгельса, Ленинской – 12, Ленинской, Комсомольской – 20 км/ч и т. д.

Существует информация что в начале 40-х годов велось строительство линии по Провиантской улице, но никаких официальных документов, посвящённых этой линии, в открытом доступе не сохранилось, а во время войны недостроенная линия был полностью уничтожена.

На 22 июня 1941 года было назначено торжественное открытие Комсомольского озера. В то воскресное утро за контроллеры трамваев сели 27 вагоновожатых. Они успели сделать по несколько рейсов, когда от центрального диспетчера М. Ф. Вайнилович поступило распоряжение: «Загнать вагоны в парк!». Здесь и узнали о том, что на родную землю пришла страшная беда.

Дальнейшее развитие трамвайного движения, как и мирная жизнь всего населения, было прервано войной.



Подготовительные работы к пуску трамвая

ПАЙШОУ ТРАМВАЙ



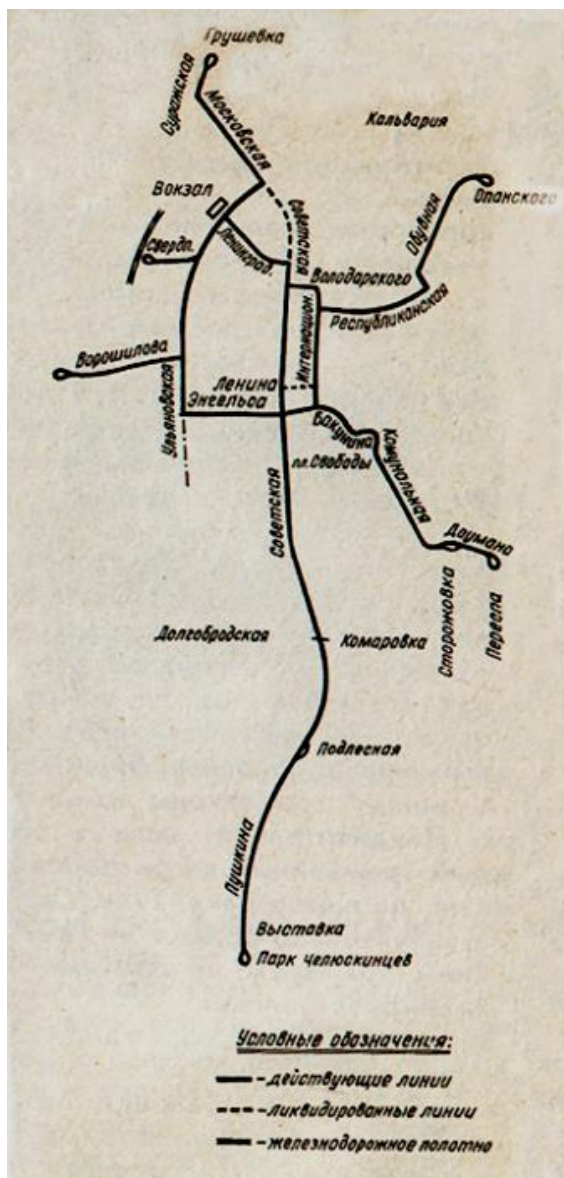
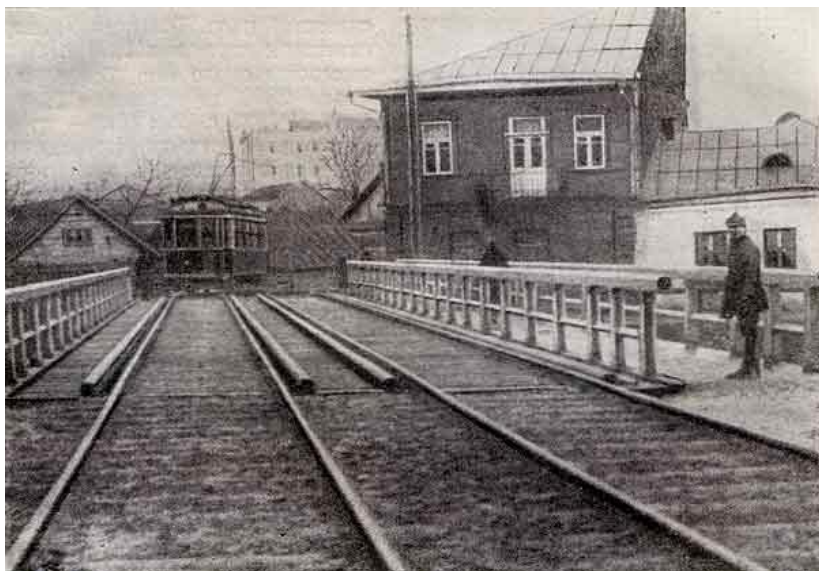


Схема трамвайной сети Минска. 1929–1941 гг.



Первый трамвай в Минске. 1929 год



Минский трамвай на новом мосту по ул. Бакунина, специально построенном для трамвайного движения. Осень 1929 года



Разворотное кольцо у железнодорожного вокзала



Трамваи на маршруте «Товарная станция – Комаровка»



Прокладка трамвайных путей по ул. Володарского. 1933 год



Регулирование дорожного движения на перекрестке Советской и Ленина



Трамвай на Советской улице. 1935 год



Трамвай у гостиницы «Европа»



Трамвай на Советской. Середина 1930-х годов



Трамвай третьего маршрута, на перекрестке улиц Советской и Энгельса
у входа в Александровский сквер



Трамвай на перекрестке улиц Советской и Энгельса



На трамвайной остановке напротив Красного костела. Конец 1930-х годов



На пересечении улиц Энгельса и Советской. 1938 год

4

АВТОБУС



Предшественниками **московского** автобуса были линейки и омнибусы. Первые линейки – многоместные экипажи без всяких удобств. Летом – открытые кареты на 10–14 мест для сидения только с крышей и без стенок (во время дождя их пассажиры прикрывались от брызг и потоков воды кожаными занавесками), зимой – большие сани. Линейки стали курсировать в 1847 г. по трем радиальным маршрутам от Красной площади до Смоленского рынка, Покровского моста, Рогожской заставы, а также по диаметральному маршруту от Калужских ворот через центр города до Тверской заставы.

В 1856 г. конечная станция линеек была перенесена с Красной площади к Ильинским воротам. В 1870 г. В Москве были зарегистрированы 22 владельца линеек. В летнее время линейки курсировали в дачные пригороды Москвы – к Петровскому Парку, в Останкино и Сокольники. В мае 1872 г. от Ильинских ворот в дачное село Останкино стали курсировать три омнибуса на 10 человек. С открытием линий Первого общества конно-железных дорог многие маршруты линеек исчезли – конный трамвай стал могущественным конкурентом для столь небольших экипажей, какими были линейки. В 1878 г. линейки работали от Ильинских ворот в Сокольники и далее в Богородское, от Тверской заставы в Петровско-Ра-зумовское, от Иверской часовни до церкви Смоленской Божьей матери на Арбате, от Александровского Сада до конца Плющихи и от Иверской до Зубовского бульвара. Из-за открытия по этим направлениям движения конного трамвая в начале 1880-х годов владельцы линеек были вынуждены закрыть эти маршруты и открыть линии из центра города в Кудрино, до села Покровское-Глебово и даже междугороднюю линию от Рого-жской заставы в Богородск. После постройки Бельгийским обществом второй сети линий конного трамвая количество маршрутов линеек сократилось, и в 1897 г. они работали только по трем маршрутам – от Трубной площади до Марьиной Рощи и Останкина, от Ильинских ворот до Богоро-дского и от Ильинских ворот до Покровского моста. Весной 1893 г. открылось движение линеек от Дорогомиловской заставы до Филей, Мазилова и Кунцева, а летом 1900 г. – от Пресненской заставы до села Хоросева.

В конце 1884 г. американский предприниматель В. С. Смит обратился в городскую думу с предложением открыть по московским улицам движение 25 городских автобусов по 10 линиям. Но этот проект реализован не был из-за отсутствия соответствующих постановлений думы о движении таких экипажей. В 1897-98 гг. ввести в Москве движение омнибусов (на 16 мест) по двум маршрутам (в т.ч. от Лубянской площади, Каланчевской площади) предлагали нижегородский купец Перлин и инженер Ж. Фаллиз. Последний в конце 1898 г. также предлагал использовать на ряде линий автомобильные омнибусы, которые к тому времени появились уже во многих европейских столицах. Городская полиция отклонила этот проект, сославшись на узость московских улиц для таких широких и громоздких экипажей.

В 1899 г. владелец омнибусов в Петербурге П. П. Кузьминский получил разрешение на открытие движения конных омнибусов в Москве по 8 линиям, но так как он хотел заменить конную тягу на механическую, этот проект реализовать не удалось.

В конце 1898 г. в Москве появились автомобили, число их стало быстро увеличиваться. В 1907 г. в городе стали курсировать первые авто-таксомоторы. В это время были сделаны первые попытки организовать в городе автобусное сообщение. Первое предложение об открытии линии от Москворецкого моста до Суцневской части было сделано в 1905 г.; в марте 1906 г. последовало предложение об организации движения по городу 100 "омнибусов-моторов". Первая пробная линия "автомобильных линеек" на 8 и 12 мест была открыта между заставой у Марьиной Роци и Останкиным графом А. Д. Шереметевым 17(30) июля 1907 г. Эти машины ходили только в летний сезон.

В июне-июле 1908 г. открылись частные автобусные линии в пригородные местности (Семеновская застава – Измайловский зверинец, Петровский парк – Покровское-Глебово). В конце июля 1908 г. Управление городских железных дорог приобрело самодвижущийся омнибус, который курсировал в течение первых трех недель августа от Театральной до Болотной площади и Серпуховских ворот, но из-за плохих московских мостовых быстро вышел из строя. За это время он перевез 22,6 тыс. пассажиров. Это была первая попытка организации городского автобусного движения. Во второй половине этого года частными лицами было сделано много предложений об открытии ряда автобусных линий, но городская управа отклонила их, чтобы не создавать конкуренцию трамваю.

В мае 1910 г. небольшие автобусы стали курсировать от Пресненской заставы в Серебряный Бор. В 1913 г. в городскую думу поступило предложение об открытии автобусного сообщения по городским улицам.

К этому времени по городу курсировали 7 частных автобусов, которые обслуживали постояльцев гостиниц, прибывавших на вокзалы.

В 1917 г. в Москве не осталось ни одного автобуса.

В первые годы Советской власти было организовано Московское коммунальное хозяйство (МКХ), до 1922 г. весь автомобильный парк насчитывал не более 30 машин.

Первый «красный» автобус вышел на линию 18 апреля 1922 г. Он связал Каланчевскую площадь с Тверской заставой. Автобус, переоборудованный наспех из грузовика, выезжал на маршрут нерегулярно, часто простаивая из-за поломок и нехватки горючего. Номера у автобуса тоже не было, и сесть на него можно было разве что случайно. Но впечатляла стоимость проезда – четверть миллиона рублей! Правда, чуть позже, когда в том же году произошла очередная денежная реформа, 250 тыс. руб. превратились... в пять копеек. К сожалению, мы не знаем, какой марки был этот агрегат.

МКХ занялось вплотную «автобусным вопросом» в июле 1923 г. Сначала предполагалось закупить за границей 25 автобусов. Постановлением президиума Моссовета от 23 декабря 1923 г. было намечено довести в течение полутора лет число автобусов до 300. В январе 1924 г. город приобрел 15 двенадцатиместных автобусов Ford, изготовленных на шасси 1,5-тонного грузовика модели ТТ.

24 мая они стали курсировать по дачной линии Пресненская застава – Серебряный Бор. В следующий выходной, 31 мая, на эту линию вышли дополнительно 6, а 5 июня еще 8 автобусов. В праздничные дни к ним прибавились один автобус FIAT на 16 мест и 5 переделанных в автобусы грузовиков на 30–40 мест. По этой линии в выходные дни автобусы в мае и июне 1924 г. перевозили ежедневно 3 тысячи человек. В утренние и вечерние часы они отправлялись от заставы каждые 10 минут. Проезд из конца в конец стоил 30 червонных копеек.

В начале июля того же года в Ленинградский порт из Англии доставили восемь 28-местных автобусов Leyland модели GN-7, а по железной дороге – 22 июля в Москву. Для их эксплуатации был выделен персонал в 45 человек и гараж на углу Б. Дмитровки и Георгиевского переулка.

Трасса первого регулярного маршрута была утверждена Моссоветом и проходила от Каланчевской площади по улицам Мясницкой, Лубянке, Кузнецкому мосту, Петровке, Моховой, Тверской до Александровского вокзала. Движение автобусов по этой линии открылось 8 августа 1924 г. Вот как писала об этом газета "Рабочая Москва" за 9 августа:

"Вчера в 12 часов в Москве открылось регулярное автобусное сообщение от Каланчевской площади до Тверской заставы. Весь

маршрут в 8 верст разбит на 4 станции и 13 остановок, в пути – 25–27 минут. По линии курсируют 8 автобусов с интервалом 6-8 минут. Плата за одну станцию 10 копеек. В ближайшее время МЖКХ получает из-за границы еще 8 автобусов, которыми будет обслуживаться вторая линия. Автобус облегчит работу трамвая".

Интересно, что расписания движения сначала не было, автобусы просто ходили из одной точки в другую без определённого графика. Курсировало сначала всего 8 автобусов английской фирмы «Лейланд». Они могли развивать максимальную скорость 30 км/ч, и вмещалось в них 28 человек.

13 августа 1924 г. в Москве появился первый автобус отечественного производства. Завод АМО построил на шасси капитально отремонтированного американского 1,5-тонного грузовика White модели ТВС автобусный кузов конструкции И.Ф. Германа и сдал его в эксплуатацию в МКХ. Было выпущено около 40 машин.

В этом же году открылось еще несколько автобусных маршрутов, их общая протяженность составила 82 км.

В январе 1925 г. в Москву прибыли еще 16 «Лейландов», что позволило открыть в феврале два новых маршрута: Курский вокзал – Брянский вокзал и Виндавский вокзал – Саратовский вокзал. Летом и осенью 1925 г. открылось регулярное движение на маршрутах в Серебряный Бор, до Новодевичьего монастыря, от Сокольников до Петровского парка, от Конной площади до Краснопресненской заставы, в Карачарово, Лефортово и Марьину Рощу. Для этих линий в течение 1925 г. приобретались английские автобусы Leyland и немецкие MAN. Всего в конце года в МКХ насчитывалось 94 автобуса Leyland, 30 МАНов, 2 Forda, 12 Renaultов.

В мае 1925 г. все автобусы из Георгиевского переулка перевели в новый гараж на Большой Ордынке, 40. Этот гараж был достроен в 1926 г., он мог вместить 110 машин и имел ремонтные мастерские.

За год московские автобусы перевезли уже 32,6 млн пассажиров.

В 1925 г. инженеры «Автомобильного Московского общества» представили свой первый автобус АМО-Ф-15. За основу разработчики взяли одноименный грузовик с 4-рядным двигателем мощностью 35 л. с., карбюратором, 4-ступенчатой механической коробкой передач и «правым рулем». Первые образцы были открытыми, рассчитанными на 10 пассажиров. Естественно, использовать их можно было только в южных регионах Советского Союза, где нет морозов. В 1926 г. автобус модернизировали, установив крышу и увеличив количество мест для пассажиров до 14.

Численность автобусного парка столицы росла быстрыми темпами: в 1926 г. в городе было уже 59 автобусов, в 1927-м – 133, а на 1 января 1929 г. их насчитывалось 165 единиц, из них 144 – Leyland, 18 – MAN, 3 – Büssing, 1 – FIAT и 1 – ярославский Я-3 – первый автобус, полностью изготовленный в СССР.

В июле 1926 г. в Марьиной Роще началось строительство нового Бахметьевского гаража (по проекту архитектора Константина Мельникова и инженера Владимира Шухова в стиле конструктивизма), рассчитанного на обслуживание 125 автобусов. Частично он был открыт 1 ноября 1927 г., и сюда с Ордынки были переведены 60 автобусов. Этот парк был достроен весной и сдан в эксплуатацию в апреле 1928 г. По окончании строительства Бахметьевского парка через год туда были переведены все автобусы с Ордынки, а Ордынский парк был преобразован в Центральные автобусные мастерские, которые в 1930 г. были переданы в ведение отдела грузового автотранспорта МКХ.

На момент открытия гаража в Москве работало уже 13 автобусных маршрутов общей протяжённостью 113,8 км, и курсировало по ним более 130 «Лейландов».

В 1926–1927 гг. были открыты новые линии – до села Всехсвятского и Покровского-Стрешнева, в Кунцево, до Боткинской больницы, до 11-й версты Ленинградского шоссе, до завода «Клейтук» и в Потылиху.

В конце 1927 г. в Москве было 18 автобусных линий общей протяжённостью 158 км. Автобусы MAN первой поставки и Renault в это время были переданы в города Московской губернии. К концу года работали 144 автобуса "Лейланд" и 21 MAN.

Из-за дороговизны с 1927 г. было решено отказаться от закупки автобусов за границей. В СССР стали поступать только шасси (в основном из Англии и Германии), а кузова к ним строились на московских заводах АМО и автокузовном заводе транспортного отдела МКХ «Аремкуз». Первый автобус «Аремкуз» на немецком шасси «Бюссинг» был построен и вышел на линию в конце 1927 г., тогда же завод АМО изготовил 13 автобусных кузовов на французских шасси Renault. Последние 30 шасси автобусов «Лейланд» прибыли в Москву в декабре 1928 г. Кузова для них были изготовлены на предприятии «Аремкуз».

В 1927 г. предпринимаются первые попытки создать отечественный автобус большой (по тем меркам) вместимости. «Автомобильное Московское общество» ставит на шасси трехтонного грузовика Я-3 ярославского завода кузов с местами для 22 пассажиров. Фактически это была копия английской модели, за что и получила прозвище «Лейланд-Москва».

Через 2 года инженеры пробуют свои силы с новым шасси от пятитонного грузовика Я-5. В качестве движущей силы в автобусе, получившем название Я-6, используется 93,5-сильный мотор Hercules. В результате в салон помещается уже 27 сидящих и 8 стоящих пассажиров. При этом кузова для автобуса изготавливают сразу несколько мастерских. Правда, вскоре всплыла существенная проблема – тормозная система автобуса не справлялась с задачами. А радиус разворота в 9 метров не позволял эксплуатировать машину на узких перекрестках. К тому же модели обладали большим расходом топлива – 45 л на 100 км. Тем не менее автобусы этой серии модернизировали. Всего же для создания автобусов Я-6 ярославский завод выпустил 364 шасси. Все остальное ушло на постройку военных и гражданских грузовиков.

По состоянию на 1 января 1929 г. в Москве насчитывалось 175 "Лейландов", 16 МАН, 3 Бюссинга, 1 ФИАТ и один отечественный автобус Я-3.

Из-за нехватки валюты Моссовет в 1929 г. отказался от импорта английских автобусов (как потом выяснилось, «Лейланды» были очень надежны и долговечны, они работали исправно почти 14 лет) и сделал заказ Ярославскому автозаводу на изготовление 100 новых автобусов типа Я-6 на 36 мест. Эти автобусы стали поступать в Москву в октябре 1930 г. и были направлены на 2-й маршрут в Кунцево. «Ярославцы» (в народе их называли «Яшками») оказались на редкость плохими по своему исполнению и эксплуатационным качествам (слабые тормоза; шасси и рама делались в Ярославле, а мотор, коробка скоростей и рулевое управление были импортными – фирм "Геркулес" и "Мерседес"). Да и особой экономии на покупке ярославских автобусах не наблюдалось, так как их силовые установки Hercules и Daimler-Benz приходилось закупать на валюту в САСШ (так в то время называли США) и Германии. В мае 1931 г. Моссовет приобрел несколько образцов городских итальянских автобусов Lancia. В августе 1931 г. по Москве курсировали 60 новых отечественных Я-6.

С увеличением числа автобусов в столице Бахметьевский парк уже не справлялся с обслуживанием всех машин, и в декабре 1930 г. на базе гаража Наркомсвязи в Сыромятниках был организован Второй автобусный парк (позже он стал Первым), куда были переданы все Я-6. Одновременно в 1929–1931 гг. на Дружинниковской улице был построен автобусный парк на 250 машино-мест. Осенью 1931 г. туда были переведены все машины Я-6 и новые отечественные автобусы АМО-4, выпускавшиеся в Москве серийно с конца октября 1931-го. В это время Москву обслуживали уже 234 машины, 177 из них были из Первого автобусного парка (бывшего Бахметьевского). На 1 января 1932 г. в столице эксплуатировалось уже

268 автобусов, из них 177 – «Лейланд», 65 – Я-6, 25 – АМО-4 и один 65-местный автобус «Лянча». Второй парк – Дружинниковский – был достроен в 1933 – 1934 гг.

Поступление большого числа автобусов в 1931–33 гг. позволило открыть новые маршруты в рабочие районы и пригородные местности: Измайлово, Ленинскую слободу, до заводов "Фрезер" и "Шарикоподшипник", до галалитового завода, по Дербеневской набережной, в Химгородок, в пригороды Люблино и Лосиноостровское, села Коломенское, Кузьминки, Черемушки, Воронцово, Верхние Лихоборы, Лианозово, Губайлово, до станции Химки, в Рублево, Балашиху.

В ноябре-декабре 1931 г. на ряде перегруженных линий было введено движение автобусов-экспрессов, которые делали остановки только в наиболее важных транспортных узлах. В январе 1933 г. автобусы стали курсировать по Садовому кольцу, оказывая необходимую подмогу трамваю "Б".

В 1932 г. ярославский завод выпустил действительно большой автобус – Я-2. 11,5-метровая рама располагалась на трех осях с колесной формулой 6х4. В деревянном кузове, обшитом металлом, вмещались 50 кресел для пассажиров, и еще 30 человек могли ехать стоя. Для перевозки такого количества людей требовался мощный двигатель, и инженеры решили использовать 103-сильный Hercules-УХС-3. Радиус разворота у гиганта составлял 14 с половиной метров. Но и этого оказалось мало. В 1934 г. свет увидел ЯА-2. Машина весом в 9 т с двигателем Continental-22Р мощностью 120 л. с. могла перевозить 54 пассажира в сидячем положении и еще 46 – стоя. И развивать при этом скорость до 51 км/ч. Кабина водителя была отделена от салона перегородкой.

В 1933 г. «Автомобильное Московское общество» наладило выпуск модели АМО-4, которая подходила для использования в небольших городах. В салон помещалось всего 22 человека. Завод создал две модификации – стандартную пассажирскую и «Люкс». Последняя отличалась наличием одностворчатой пассажирской двери, увеличенным задним свесом и расположением сидений.

В декабре 1933 г. завод им. Сталина (бывший АМО) выпустил первые пять городских автобусов ЗИС-8. Кузов автобуса поставили на шасси от нового грузовика ЗИС-5 и увеличили емкость топливного бака до 105 л (в прежней версии вмещалось всего 60 л). Кроме того, автобус обзавелся 12-вольтовой электросистемой. Салон был рассчитан на 21 место для сидения. Новинка стала популярна не только в СССР. Модель закупила Турция. А когда началась реконструкция завода в 1936 г. и выпуск ЗиС-8 после 547 сошедших с конвейера машин официально прекратился,

десятки заводов по регионам страны наладили сборку этих автобусов по чертежам завода.

Три таких машины в апреле 1934 г. поступили в Дружинниковский парк, к началу июля их уже было 19. С этого времени из Дружинниковского в Бахметьевский парк стали переводиться все «Яшки». На 1 января 1934 г. в Дружинниковском парке числились 101 автобус Я-6 и 107 АМО-4, а через шесть месяцев – 85 Я-6, 111 – АМО-4 и 19 новых ЗИС-8. В январе 1934 г. в столице появился трехосный 108-местный автобус ЯА-2. Он развозил делегатов XVI съезда ВКП(б). А в апреле и ЗИС выпустил свой первый трехосный автобус. К концу 1934 г. в Москве эксплуатировалось 422 автобуса.

В январе 1935 г. Первый автобусный парк выпускал на линию 152 машины, 46 из них были Я-6, а и остальные – «Лейланды» разных моделей. Ровно через год туда поступили первые автобусы ЗИС-8. В мае – июле 1936 г. на 4-й линии на маршруте в Серебряный Бор испытывали три автобуса ЗИС-8 с прицепами, построенными в мастерских Первого автобусного парка. Эпизодически появлялись на московских улицах и экспериментальные автобусы. Первый автобус вагонного типа, разработанный специалистами НИИГТ и построенный совместно заводами ЗИС и СВАРЗ, испытывался в 1937 г., а через год на маршруте Киевский вокзал – Сетунь был опробован первый советский автобус с несущим кузовом и задним расположением двигателя НАТИ-А.

В ноябре 1936 г. в столице работало 470 автобусов, а к концу года их стало уже 582. Тогда же в Хомутовском тупике был открыт Третий автобусный парк, а в 1937 г. началось сооружение корпусов Четвертого (позднее ставшего Вторым) парка на Дангауэровке на 200 машино-мест. Этот парк с 50 автобусами ЗИС-16 был введен в эксплуатацию в марте 1941 г. Он был рассчитан на эксплуатацию машин с газогенераторными двигателями.

Все автобусы Ярославского завода были списаны в 1936 г. В 1937–1938 гг. списали все «Лейланды», и в Москве остались практически только автобусы ЗИС-8. В марте 1938 г. завод имени Сталина построил первый образец нового автобуса ЗИС-16 на 35 пассажиров. К лету 1939 г. в Москве работал 31 такой автобус, а в мае 1940 г. – 260.

В 1934–38 гг. автобусное сообщение получило наибольшее развитие в довоенное время – автобус охватил не только окраины города без трамвая и троллейбуса, но и центральные магистрали, особенно те, где в 1936–1937 гг. были сняты трамвайные пути – автобус, на следующий день после снятия заменял трамвай.

В конце 1937 г. в Москве работал 41 автобусный маршрут. Кроме того, функционировали два ночных маршрута: "Б" (по Садовому кольцу) и № 24 (площадь Свердлова – автозавод им. Сталина).

В 1938 г. появился ЗИС-16. От «старшей» модели он отличался 85-сильным двигателем с алюминиевыми поршнями, вакуумным усилителем в механическом приводе тормозов, дисковым стояночным тормозом и рычажными амортизаторами. Последнее нововведение позволяло пассажирам чувствовать себя куда комфортнее на ухабах, чем в предыдущих моделях автобусов. Кузов был заужен в передней части, что визуально придавало автобусу обтекаемую форму. Новинка быстро завоевала популярность и стала массовой, вытеснив последние иностранные автобусы с улиц городов. Официально за 3 года в СССР появилось 3250 ЗИС-16.

Также в 1938 г., свое детище презентовал Научный автотракторный институт (НАТИ). Забегая вперед, скажем, что это был настоящий прорыв в советском автобусостроении, хоть и скопированная с американской модели Yollo Coach компании General Motors. 10-метровый кузов был цельнометаллическим и легким. В Европе таковые начали делать только спустя 13 лет. Двигатель разместили в задней части (как сейчас у большинства автобусов). Кстати, мотор был тоже новым для СССР – головка блока из алюминия и гильзы цилиндров «мокрого» типа. Такой в те годы устанавливали на свои автобусы немцы из Mercedes-benz. В конструкции предусмотрели три топливных бака, расположенных под полом, и пневматическое управление открытием и закрытием дверей. Причем, если закрытию двери что-то мешало, машина не могла тронуться с места. Следить за происходящим в дверном проеме водитель мог с помощью сферических зеркал. Пневматика появилась также в тормозной системе. Трансмиссия была трехступенчатой, а максимальная скорость новинки составляла 80 км/ч. Правда, гидроусилителей руля тогда еще не было, и водителю приходилось несладко с большим рулем. Вмещалось в это творение гениальной инженерной мысли до 70 пассажиров. Хотя проход между сиденьями был довольно узким.

В конце 1939 г. в трех парках столицы эксплуатировалось 1174 автобуса, в конце 1940 г. – 1230. К этому времени в Москве действовали 59 городских и 6 загородных маршрутов.

В 1920–30-е годы активно развивалась маршрутная сеть, но, тем не менее, вплоть до 1950-х автобус играл очень незначительную роль в перевозках (таблица 4.1).

Таблица 4.1 – Эксплуатационные данные о работе Московского автобуса

Годы	Протяженность линий, км	Количество автобусов	Перевезено пассажиров, млн	Доля автобусных перевозок, %
1924/25	82	79	9,2	2,3
1927/28	162	163	50,4	7,6

1931	202	268	85,1	6,0
1934	336	422	92,3	4,6
1938	553	1002	192,7	8,3
1940	985	1230	22,5	8,3

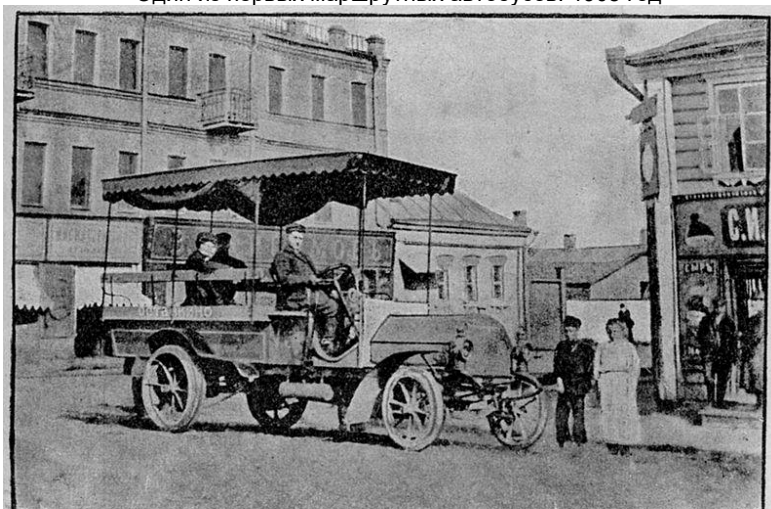
22 июня 1941 г. началась Великая Отечественная война, в связи с чем развитие автобусного сообщения столицы было прервано на четыре года.



Извозничий омнибус-"линейка". Фото 1890-х годов



Автомобиль-омнибус на Театральной площади.
Один из первых маршрутных автобусов. 1908 год



Первое автомобильное движение для общественного пользования:
Марьина Роща—Останкино, открытое в 1907 г.



Автобус «Даймлер» в Останкино. 1907 год



Автобус «Лаурин и Клемент» у Петровского парка. 1908 год



Автобусы NAG и «Даймлер» в Останкино. 1913 год



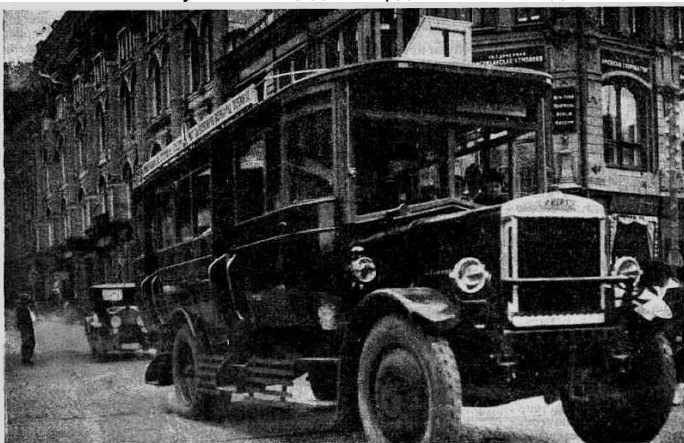
Один из первых автобусов "АМО" на улицах Москвы. 1922 год

Пассажирское движение на автомобилях (автобусах) в Советской Москве.



Московским Советом приобретено за границей восемь пассажирских автомобилей (автобусов), совершающих путь между Белорусско-Балтийским вокзалом, с одной стороны, и с другой, Северным, Охотарьским и Клязьминским. Путь разбит на четыре станции по 10 вояжам каждая. С первых же дней автобусы доказали свою выгоду, почему резко увеличилось их количество до 20 штук и открыт их движение по новым линиям. На первом снимке общий вид одного из автобусов, застрявшего во время движения около остановки на Советской площади.

Автобус на площади Свердлова. 1924 год



ТИП ГОРОДСКОГО АВТОБУСА: автобус Московского Коммунального Хозяйства на Кузнецком мосту.

Автобус на Кузнецком мосту. 1924 год



Английский праворульный «Лейланд» на Площади Свердлова.
Середина 1920-х годов – первый московский автобус



Автобусная остановка в Москве у гостиницы «Метрополь». 1925–1929 гг.



Автобус на Театральной площади. 1925–1930 гг.



Автобусы на улицах Москвы. 1926 год



Автобус в Останкино возле путепровода. 1927 год



Земляные работы на строительстве Бахметьевского гаража. 1926 год



Строительство Бахметьевского гаража. 1926 год



Бахметьевский гараж. 1929–1931 гг.



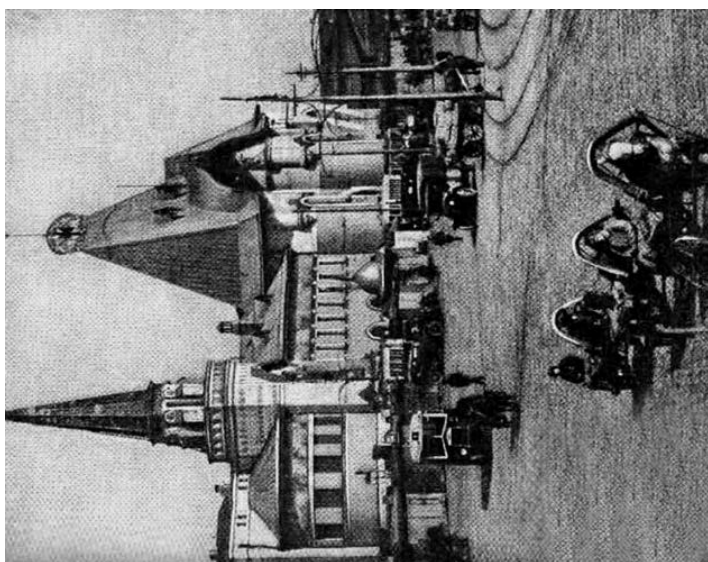
«Лейланд» на Шереметьевской улице в Марьиной роще. Конец 1920-х годов



Автобусы в Охотном ряду. 1928–1930 гг.



Автобус на улице Горького. 1930–1933 гг.



Автобусы на Каланчёвской площади. 1928 год



Автобус на Лубянской площади. 1928–1929 гг.



Агитационный автобус у Бахметьевского гаража. Конец 1920-х годов



Автобусная остановка на Театральной площади у гостиницы «Метрополь». 1930 год



Автобусы ЗИС-8 на площади Свердлова. Начало 1930-х годов



Автобусы английской фирмы Leyland в центре Москвы. 1932 год



Автобус АМО-4 на площади Свердлова. 1933 год



У снесенной Сухаревой башни. 1934 год



Автобусы у Большого театра. 1934 год



Автобус на Зубовской площади. 1934 год



Автобус на ул. Горького незадолго до реконструкции. 1934–1935 гг.



Стоянка автобусов у гостиницы «Метрополь». 1934–1936 гг.



Автобус ЗИС-8 на Пресненском валу. 1936 год



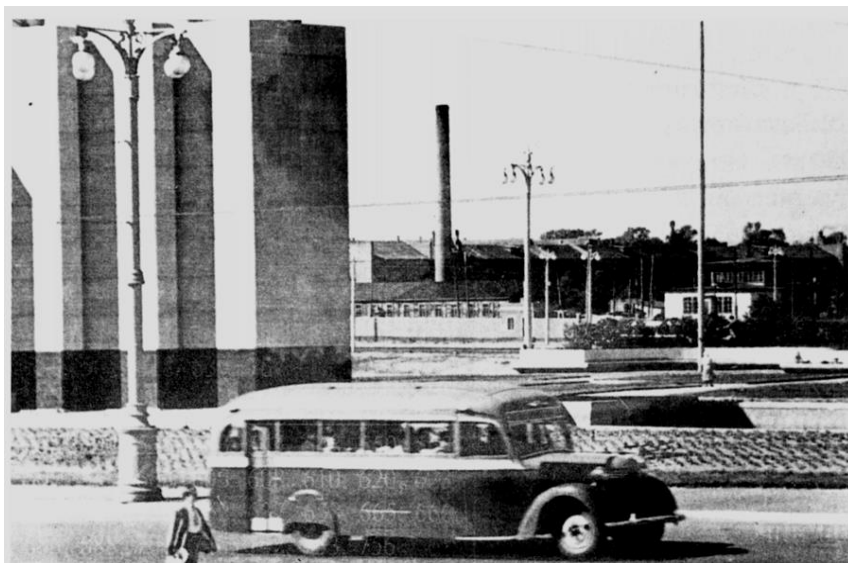
Автобус на Петровке. 1936 год



Автобусы на Пушкинской площади. 1936 год



ЗИС-16 на Пушкинская площадь. 1937 год



ЗИС-16 у главного входа ВСХВ. 1939 год

Минск. На территории Беларуси до революции популярность приобрели междугородные автобусные маршруты. В 1908 г. бобруйский купец Ф. Некрич вместе с почетным гражданином Слуцка И. Эттингером основал акционерное общество «Предприятие срочного автомобильного сообщения». В 1909 г. «Предприятие» приобрело три автобуса и организовало перевозки пассажиров по маршрутам Слуцк – Старые Дороги и Слуцк – Ляховичи.

В 1910 г. автобусные маршруты связывали Брест-Литовск, Слуцк и Бобруйск, а также Белосток и Барановичи. Впечатления от одной из таких поездок оставил для истории корреспондент «Минского листка»: «Автобус являет собой вагон фургонного типа, громоздкий и поставленный на четыре колеса. Он разделен на две половины, в передней части восемь мест для пассажиров I класса, в задней – помещаются пассажиры II класса и, наконец, на крыше под открытым небом пассажиры III класса и багаж... Автобус слуцкого автомобильного движения очень похож на грязного, обремененного заботами слона. Покачиваясь всем корпусом направо и налево, медленно выходит он из сарая, оставляя широкие следы от колес».

В конце 1913 г. минчанин Выгоцкий просит у минских властей разрешить ему перевозить по городу пассажиров на автомобиле-омнибусе. Предполагалось, что эта машина разом примет «на борт» до 20 пассажиров. В следующем году намечалось курсирование между Минском и дачной местностью шестиместного пассажирского автомобиля. Однако сбыться всем этим планам помешала Первая мировая война. Прифронтовой Минск увидел лишь специальные военные автобусы. Для них зачастую приспособляли обыкновенные грузовики.

Уже на втором году Советской власти в БССР была создана Центральная автомобильная секция. Первое такое формирование с 9 автомобилями иностранных марок появилось в Новобелице. Понятно, что о серьезном использовании автотранспорта на тот момент говорить не приходилось. Но вот в 1923 г. комиссариатами путей сообщения, внутренней и внешней торговли и ВСНХ учреждается Автотранспортное и торгово-промышленное акционерное общество (Автопромторг СССР), и параллельно создаются его организации на территориях союзных республик. Белавтопромторг (или БелАПТ) занимался перевозками грузов и пассажиров. Имел конторы, склады, гаражи и мастерские в Минске, Гомеле, Могилеве, Бобруйске. Конечно, при тогдашних экономических и до-рожных условиях Белоруссии эксплуатация автотранспорта, требовавшая крупных средств, возврат которых ожидался только через несколько лет, была убыточной. Именно поэтому

программа БелАПТа строилась с некоторым уклоном в сторону торговых операций. Как бы то ни было, автомобильное дело становилось на ноги.

Днем рождения минского автобуса стало 23 октября 1924 года. Тогда на улицы вышло шесть машин, которые курсировали по трем маршрутам.

За месяц работы минские автобусы перевезли 72 650 пассажиров.

В столице были налажены три маршрута. В начале следующего года «Звезда» сообщила, что «из Москвы в Минск отправлена первая партия автобусов системы «Форд». Пять машин будут переданы городу, где установится регулярное движение одиннадцати машин».

Популярными у жителей города стали так называемые культурно-бытовые линии. Например, было заключено соглашение с администрацией театра «Красный зал» на подачу автобусов к окончанию спектаклей. Подавались автобусы и к кинотеатрам. А к бане, находившейся на улице Октябрьской, по «банным» дням курсировали специальные автобусы с Комаровки и площади Свободы.

Автобусы середины 20-х годов были исключительно импортными – советских тогда попросту не было. По улицам Минска ходили английские "Лейланды", американские "Форды", итальянские "ФИАТы", германские "МАНы", французские "Рено", австрийские "Штайеры". Все это были небольшие машины, рассчитанные на 20–40 пассажиров. В день каждый такой автобус успевал сделать 10–12 рейсов и перевезти около 700 человек.

В 1925 г. Минск получил 5 автобусов Ford и 10 марки Fiat. Но только в январе 1926 г. было организовано регулярное движение одиннадцати машин из поступивших. Работать автобусы начинали в 8 часов утра. В декабре 1927 г. минские власти закупили австрийские автобусы. С января 1928 г. были запущены новые маршруты: пл. Свободы – Ляховка, пл. Свободы – Серебрянка – Козырево. Проезд в автобусах стоил довольно дорого – 10 копеек за одну станцию (в среднем 1,5 км).

В начале 1926 г. по городу курсировало 11 машин, автобусное движение начиналось в 8.00. Спустя год минчане пользовались шестью автобусными линиями: вокзал Московско-Белорусско-Балтийской железной дороги – Комаровка, Серебрянка – Переспа, а также маршрутами от площади Свободы до Кальварии, Ляховки, Козырево, станции Дрозды.

По данным Автомобильного управления Минокркомхоза, в 1926–1927 гг. годы автобусы перевезли 774 тыс. человек. Каждый из новых австрийских автобусов Steyr перевозил в день более 700 пассажиров.

С началом автобусного движения участились и несчастные случаи – наезды на пешеходов и повозки. Пытаясь оградить людей от беды, окружной исполнительный комитет (Минский округ образован 15 августа 1924 г.) разработал Обязательное постановление № 63 – далекий

прообраз нынешних Правил дорожного, или, как тогда говорили, уличного движения. В нем есть, например, такие пункты:

"§ 1 Движение по улицам автобусов, автомобилей, экипажей и подвод должно производиться придерживаясь правой стороны улицы. Обгон друг друга, если это нарушает нормальное движение, за исключением самодвижущихся экипажей, воспрещается.

§ 2 Движение останавливается в тех случаях, когда вдоль улицы проходят войска, манифестации, партии арестованных, похоронные процессии и иные многолюдные толпы народа, до прохода таковых.

Примечание: пожарный обоз при следовании к месту пожара не придерживается указанных в §§ 1 и 2 правил, причем все движущиеся экипажи и подводы, а также проходящие манифестации освобождают дорогу для беспрепятственного проезда к месту пожара.

§ 3 Уличное движение регулируется постовыми милиционерами при посредстве красного жезла. Поднятие его вверх означает, что путь занят, а опускание вниз, что путь свободен.

§ 4 Стоять на подножках во время движения самодвижущихся экипажей, курить и сорить в таковых, а равно разговаривать с шоферами во время движения экипажей воспрещается.

§ 5 Посадка в автобусы должна производиться в порядке очереди, за которой следят сами граждане, причем багаж в автобусах разрешается перевозить только ручной.

§ 6 Наблюдение за положением сего постановления возлагается на милицию.

§ 7 С лиц, виновных в нарушении настоящего постановления, милицией взыскивается на месте совершения нарушения штраф в размере одного рубля, за исключением случаев, когда необходимо составление протокола для наложения более строгого взыскания. "

В дополнение к постановлению по городу были расклеены памятки пешеходу:

"1 Ходите всегда с правой стороны.

2 Никогда не ходите у обочины.

3 При встрече сворачивайте вправо, обгоняйте слева.

4 При переходе через улицу придерживайтесь раз принятого направления, не бросайтесь взад и вперед.

5 Переходя улицу, не бежите, не читайте, не беседуйте. "

Завоевывать авторитет у пассажиров этому виду транспорта пришлось не одно десятилетие...

До конца 1920-х годов минских пассажиров возили лишь импортные автобусы – "Лейланды", "МАНы", "Рено", позже добавились "Форды", "Фиаты", "Штайры". Но все они часто ломались и с трудом преодолевали городские мостовые. Давал о себе знать и дефицит качественной резины. В конце 1920-х годов в Минск стали поступать отечественные

автобусы – российские "АМО-Ф15", более мощные и вместительные "Я-6", потом ЗИСы. Но предпочтения пассажиров не очень изменились, т. к. сеть рельсовых магистралей потихоньку расширялась, и трамвайным сообщением люди были довольны. Хотя и не без сбоев, но этот вид транспорта работал вполне стабильно, в отличие от автобусов, тем более, что состояние дорог в республике, как и во всей стране, долгое время оставляло желать лучшего.

К первой годовщине создания Автопромторга проанализировали деятельность этого общества в Белоруссии. В отчетах и публикациях отмечалось, в частности, что развитие автотранспорта тормозится из-за недостатка и дороговизны резины, плохого состояния дорог, высокой стоимости горючих и смазочных материалов; что машины используются далеко не на полную мощность (на 80 % – по времени, на 90 % – по пробегу, на 55 % – по нагрузке); что из-за недостатка импортных машин эксплуатируются старые восстановленные автомобили и дорогостоящие автобусы русского производства завода АМО (10 открытых автобусов по 12 мест по цене 12 тыс. рублей за каждый). Автобусы "АМО-Ф15" выпускались с 1926 по 1932 гг., развивали мощность 35 л.с., при этом расходовали топлива едва ли не больше современных 300-сильных, перевозя всего 14 пассажиров.

Минская секция Белавтопромторга предложила заменить автобусный рейс на Переспу рейсом на Ляховку или другую окраину и признала чересчур высокой и недоступной для рабочих стоимость проезда на автобусе (несмотря на то, что тарифы городских пассажирских автоперевозок по соглашению с коммунальщиками были ниже себестоимости – 3–4 копейки с пассажироперевозки). Секция выразила также пожелание установить на лето рейсы в места прогулок и отдыха – в бывший Архиерейский лес и Дрозды. Реализация этих предложений заметно улучшила автобусное сообщение, повысила пассажиропоток, а кроме того, укрепила авторитет Советской власти.

Белавтопромторг просуществовал до 28 сентября 1927 г. В этот день на Пленуме ЦК КП(б)Б было принято решение о его ликвидации. Автомобильный транспорт перешел в ведение окружных исполнительных комитетов. Был также организован Автодор – Общество содействия автомобилизму и улучшению шоссежных дорог. Вновь созданный городской отдел коммунального хозяйства образовал транспортный трест. На приобретение 12 новых автобусов для Минска было отпущено 68 тыс. рублей.

В 1928 г. в Минске по инициативе Автодора при объединенной профтехшколе открылось автотранспортное отделение. «Мы изучали автомобили, тракторы, технологию ремонта, езду, – вспоминал один из первых выпускников этого отделения Семен Михайлович Маршак. После

окончания школы я работал слесарем по ремонту моторов в транспортном тресте, водил автобусы».

Позже транспортный трест ликвидировали. Часть грузовых машин передали в Союзтранс, а на базе бывшего треста образовали предприятие Минтрамвай с его подсобными службами. Одна из них – гараж, где находились спецмашины, обслуживавшие трамвай. На балансе Минтрамвая находились автобусы, такси и грузовые автомобили, не вошедшие в Союзтранс. Под одной крышей становилось все теснее. А парк подвижного состава с каждым годом рос – и не только в Минске, но также и в других городах. Поэтому в начале 1930-х годов был образован республиканский трест Белгостранс, ставший впоследствии базой для создания автобусных и таксомоторных парков, автокомбинатов и автобаз.

На улице Суражской построили первый гараж Белгостранса (сейчас здесь завод медпрепаратов). Сюда из Минтрамвая переехали легковые автомашины «Рено», автобусы и грузовики ГАЗ-АА, ЗИС-5.

Минск к тому времени имел шесть автобусных линий: Вокзал Московско-Белорусско-Балтийской железной дороги – Комаровка, Серебрянка –Переспа и от площади Свободы автобусы шли в Кальварию, Ляховку, Козырево, Дрозды. На всех маршрутах применялись поучастковые тарифы. Скажем, проезд одного участка – от площади Свободы до электростанции «Эльвод» – стоил 10 копеек, два участка обходились пассажиру в 12 копеек, а весь маршрут вокзал – Комаровка в один конец – 24 копейки.

Сначала страна получала автобусы «Лейланд» целиком, потом – только их шасси, а кузова изготовляли на отечественных предприятиях деревянные, как у трамвая. Вагонный кузов представлял собой сочетание узлов автобуса ЗИУ-8 выпуска 1932 г. Так получалось дешевле, ведь валюту молодой Советской Республике приходилось экономить: шестицилиндровый мотор, многодисковое сцепление, четырехступенчатая коробка передач, вакуумный усилитель тормозов, рулевой механизм покупали в США. Авторемонтные мастерские Москвы, Ленинграда, Харькова, Ростова-на-Дону, Тбилиси устанавливали агрегаты на шасси.

Самым распространенным в Белоруссии в межвоенное время автобусом стал Я-6, выпускаемый Ярославским автозаводом на шасси для пятитонных грузовиков модели Я-5. Его семилитровый двигатель развивал уже 93 л.с., он мог перевозить полсотни пассажиров на скорости до 50 км/ч. Автобусы Я-6 обладали неоспоримыми преимуществами перед «Лейландами». При одинаковой вместимости они располагали почти вдвое более мощным мотором, были в полтора раза быстрее и имели лучшую проходимость. Машину не надо было заводить ручкой, использовался электрический стартер – одно из

последних достижений тогдашнего автомобилестроения. Руль в отличие от «Лейланда» располагался слева, т. е. был приспособлен к принятому в нашей стране правостороннему движению.

Чтобы освоить технологию управления и ремонта автобусом Я-6, в Москву были командированы С. М. Маршак и его товарищи по профтехшколе Ф. К. Волчок, А. Г. Марголин и др. Они водили автобусы как иностранных марок, так и отечественного производства – ЗИС-8, ЗИС-16 (последний – выпуска 1938 г). Довелось им участвовать в обслуживании пробега автомашин на том его отрезке, что проходил по территории Белоруссии. Начался он 25 июля 1932 г. от ворот нынешнего завода имени Лихачева, а 3 августа колонна из одиннадцати автобусов, грузовых и легковых машин прибыла в Минск.

С 1935 г. в городе работали в основном московские ЗИС-6 (автобус на шасси знаменитой "трехтонки"). Они обслуживались кондукторами, посадка в автобус производилась только через заднюю дверь. Следуя по линии, автобусы останавливались по требованию где угодно, как нынешние маршрутки. «Останавливаются автобусы где угодно и когда угодно, по желанию публики, – писал журнал «Огонек». – Поэтому некоторым шутникам не рекомендуется прикасаться рукою к шляпе или к носу, когда проходишь по улице ввиду приближающегося автобуса: предупредительный шофер может это принять за попытку к сигналу и остановит машину».

В 1940 г. в Минск наконец-то пришли по-настоящему свои, советские автобусы, сделанные на заводе имени Сталина – ЗИС-8 и очень современные для своего времени, элегантные красавцы – ЗИС-16, чей кузов соответствовал последней автомобильной моде.

И все же, образно говоря, сколько ни вкладывай портняжного умения, перелицованный кафтан новым не станет. Если в 1920-е и начале 1930-х годов в автобусных пассажироперевозках наблюдался подъем, то к концу десятилетия произошел спад. Главная причина – бездорожье. Кроме того, поездки на автобусе были довольно-таки дорогим удовольствием. Например, за проезд участка площадь Свободы – электростанция "Эльвод" нужно было заплатить 10 копеек, а чтобы попасть с вокзала на Комаровку – 25 копеек. Передвигались автобусы по тогдашним плохо мощенным улицам неторопливо (скорость не превышала 25 км/ч), часто выходили из строя, а зимой движение практически замирало из-за отсутствия качественной резины. Бензин стоил дорого, запчастей к импортным машинам не хватало. Поэтому автобусы, как ни старались, не могли конкурировать с конкой: если в течение 1926–27 гг. автобусы перевезли 774 тыс. пассажиров, то минская конка – на целый млн человек больше. Появление в 1929 г. трамвая (цена билета на любое расстояние – 10 копеек) нанесло минскому автобусу еще более сильный удар. На десять лет в городе

остался один-единственный маршрут – "площадь Свободы – Козырево", к которому в марте 1940 г. добавилась линия "Товарная станция – Парк культуры и отдыха".



Автомобили-омнибусы в Слуцке



Городской автобус Я-6 следует по ул. Советской



Автобус на окраинах Минска



Автобус у Гостиного двора



Автобусы у Дома правительства. 1941 год

5

ТРОЛЛЕЙБУС



В Москве мысль о постройке троллейбусной линии впервые была высказана в 1924 г., но к ее реализации приступили лишь 9 лет спустя. В 1932 г., глядя на опыт эксплуатации троллейбусов в Англии и Германии, задумали проложить первые линии от Дорогомилова до села Сетунь, по Волоколамскому шоссе до поселка Губайлово и по Хорошевскому шоссе до Хорошева.

Инициатором введения троллейбусного сообщения стал Лазарь Каганович.

Для первой линии сначала хотели приобрести немецкие троллейбусы, но из-за нехватки валюты Наркомтяжпром поручил отечественным заводам в декабре 1932 г. проектирование и строительство двух первых опытных советских троллейбусов. Летом 1933 г. на Ярославском автозаводе по проекту, разработанному в НИИ автотракторной промышленности, начался выпуск шасси (на базе автобуса Я-6). В октябре их отправили на автозавод им. Сталина (ЗИС), где на них установили изготовленные здесь кузова. К 1 ноября 1933 г. два только что выпущенных троллейбуса, которые получили индекс "ЛК" (Лазарь Каганович), отбуксировали с ЗИСа на завод "Динамо", где на них установили электрооборудование по американским чертежам (на концах штанг-токоприемников поставили ролики). На территории этого завода провели первые технические испытания машин.

Первый советский троллейбус имел деревянный каркас с металлической обшивкой, кузов длиной 9, шириной 2,3 м и весом 8,5 т. Он мог развивать максимальную скорость до 50 км/ч. В салоне имелось 37 мест для сидения (кресла были мягкие), зеркала, никелированные ручки, сетки для багажа; под сиденьями установили электропечки. Двери открывались вручную: передние – водителем, задние – кондуктором. Машины выкрасили в темно-синий цвет (сверху имелась кремово-желтая полоса, внизу – ярко-желтая обводка). На лобовой части кузова прикрепили блестящие металлические щиты с надписью "От рабочих, ИТР и служащих Гос.автозавода им. Сталина, завода "Динамо", Ярославского автозавода, НАТИ".

В 1933 г. окончательно было решено строить троллейбусную линию по Ленинградскому шоссе от Тверской заставы до села Всехсвятского.

В октябре 1933 г. вдоль Ленинградского шоссе от Тверской заставы до моста Окружной железной дороги в Покровском-Стрешневе смонтировали однопутную троллейбусную линию (двухпутный участок пролегал только от заставы до стадиона "Динамо" им. Томского) длиной 7,5 км. В селе Всехсвятское построили небольшой гараж с мастерскими на четыре места, который административно являлся частью Щепетильниковского трамвайного депо. Подготовили первую группу водителей троллейбусов. 4 ноября 1933 г. обе машины отбуксировали с завода "Динамо" в гараж. Вечером этого же дня одна из них стала обкатываться на линии, но, по возвращении в депо пол гаража не выдержал, проломился под тяжестью машины, и троллейбус, провалившись в яму, сломался (официально он находился на "испытаниях"). Поэтому к торжественному открытию первой советской троллейбусной линии была готова лишь машина № 2.

5 ноября на испытаниях этого троллейбуса присутствовал секретарь МК ВКП(б) Н. Хрущев, а 6 ноября по линии состоялась официальная поездка приемочной комиссии в составе председателя Моссовета Н. Булганина, инженеров, техников и рабочих, строивших троллейбусы. С 7 по 15 ноября водители проходили практику вождения на единственной машине.

И, наконец-то, 15 ноября было открыто регулярное движение этого одного единственного троллейбуса. Пущен он был в 11 утра, на следующий день ходил уже с 7 до 24 часов. Средняя скорость движения составила 36 км/ч, и маршрут троллейбус преодолевал за 30 минут.

Следующие 10 троллейбусов ЛК собирались совместно заводами АРЕМЗ и СВАРЗ (Сокольнический вагоноремонтный завод), а с января 1934 г. их производство было передано полностью на СВАРЗ.

В январе 1934 г. ЗИС изготовил опытную трехосную машину ЛК-3 длиной 12 м на 85 пассажиров, которую пустили по Ленинградскому шоссе. В течение 1934-36 гг. СВАРЗ был единственным массовым производителем советских троллейбусов (несколько машин было выпущено в Киеве): в 1934 г. он выпустил 35, в 1935 г. – 26, в 1936 г. – 4 троллейбуса.

В январе 1934 г. первую линию от Тверской заставы продлили по Тверской улице в центр до площади Революции; в декабре 1934 г. закончили постройку второй линии по Арбату до Дорогомиловской заставы. В конце этого года по обоим маршрутам курсировали 36 машин серии ЛК.

В июне 1934 г. на 10-м километре Ленинградского шоссе началось строительство нового гаража-профилактория на 54 машино-места и

стоянкой на 84 ед. 10 января 1935 г. сюда были поставлены первые 24 машины ЛК (на инвентаре тогда было 38 машин).

10 мая 1935 г. официально был открыт первый троллейбусный парк. Он был достроен только в конце 1938 г. [В начале 1936 г. в парке был 61 троллейбус ЛК, а в июле этого года с Ярославского завода прибыл первый троллейбус ЯТБ-1 (№ 101). На 1 января 1937 г. в парке было 89 машин, в т.ч. 60 ЛК и 29 ЯТБ-1. В 1937 г. в парк поступили два английских троллейбуса, а в 1938-39 гг. – 10 двухэтажных машин ЯТБ-3. В начале 1941 г. в нем было 239 троллейбусов (главным образом ЯТБ-1, старые машины ЛК, которые эксплуатировались только этим парком, в 1939-40 гг. были переделаны в грузовые)].

В ноябре 1935 г. ввели в эксплуатацию третью троллейбусную линию из центра по Петровке, Каретному ряду, через Сухаревскую площадь, по 1-й Мещанской улице до Ржевского вокзала. Сюда стали ходить троллейбусы второго маршрута (от Дорогомиловки).

В конце 1935 г. в Москве курсировали 57 машин типа ЛК. Всего СВАРЗ выпустил 65 таких машин (включая две экспериментальные постройки 1933 г.).

В октябре 1936 г. в связи со снятием трамвая с северной части Садового кольца началось движение троллейбусов по новой линии "Б" ("Букашка") от Кудринской площади до Курского вокзала. В связи с расширением сети линий Москве потребовалось много новых троллейбусов. В конце 1935 г. на Ярославском автозаводе Наркомтяжпром заказал 250 машин нового типа. Первый троллейбус марки ЯТБ-1 (ярославский троллейбус первой серии) прибыл в Москву в июле 1936 г. К концу этого года их было 85, но из-за того, что они были недооборудованы, на баланс были приняты только 29.

В 1937 г. ЯАЗ поставил в Москву 173 новых троллейбуса, что позволило значительно расширить сеть линий: от Садового кольца по Каляевской и Новослободской улицам; Кузнецкому мосту, улицам Дзержинского и Сретенке; от площади Восстания по Садовому кольцу до Крымской площади; от Дорогомиловской заставы до Кутузовской слободы.

Для новых машин ЯТБ-1 в июне 1937 г. был открыт второй парк на базе старого Бауманского (Рязанского) трамвайного депо, откуда все трамваи за одну ночь перевели в новое трамвайное депо в Ростокино (приказ № 4 Управляющего "Мострамвайтреста" от 5 января 1937 г. "О переводе трамвайного Бауманского депо в Ростокино и переоборудовании освобождаемого помещения под троллейбусное"). Освободившееся помеще-ние было переоборудовано для стоянки 70

машин и ремонтного цеха на 36 мест). В апреле этого года в парке и на подходах к нему была смонтирована контактная сеть, 9 июня он был введен в эксплуатацию. В него для обслуживания двух маршрутов поступили 53 машины ЯТБ-1 из первого парка. [В июле 1937 г. в парк прибыла первая в Москве новая машина ЯТБ-2. К концу 1937 г. в парке было 116 троллейбусов ЯТБ-1. Массовое поступление ЯТБ-2 шло весь 1938 г. Первые ЯТБ-4 прибыли в парк в феврале 1939 г. (на 5-й маршрут в Измайлово), а в июне 1939 г. – первый ЯТБ-4А (№ 700), курсировавший по 2-му маршруту. В 1940 г. в парке были 173 машины (в основном ЯТБ-2 и ЯТБ-4), которые обслуживали маршруты № 2, 4, 5. Выпуск на линию в 1941 г. составлял 161 машину].

Летом 1937 г. из Англии выписали два трехосных троллейбуса фирмы ЕЕС (English Electric Company): один – одноэтажный, а другой – двухэтажный. Их доставили морем в Ленинград, затем перевезли по железной дороге до Твери, а оттуда вновь водным путем – до Москвы и поместили в первый троллейбусный парк на Ленинградском шоссе.

У двухэтажного троллейбуса был металлический кузов, трехосное шасси, 74 места для сидения, вес – 8,5 т. Для его эксплуатации сначала на загородном участке первого маршрута, а затем и по улице Горького контактную сеть приподняли с высоты 4,8 до 5,8 м, и с 1 сентября 1937 г. "англичанин" стал курсировать по первому маршруту.

По образцу этой машины Ярославский завод в 1938–1939 гг. выпустил 10 советских двухэтажных троллейбусов марки ЯТБ-3, которые были пущены летом 1939 г. при открытии Всесоюзной сельскохозяйственной выставки (ВСХВ) из центра города до территории выставки. Двухэтажные троллейбусы курсировали только по двум маршрутам: от площади Свердлова мимо Тверской заставы и поселка Сокол до Коптево, от площади Свердлова до Ржевского вокзала и далее до ВСХВ.

Но двухэтажные троллейбусы в Москве не прижились по нескольким причинам. Например, высоким людям стоять нормально было невозможно, приходилось сгибаться, так как высота потолка на первом этаже ЯТБ-3 составляла лишь 179,5 см., а на втором – 177 см. А из-за высокого расположения центра тяжести пассажирам на втором этаже вообще запрещалось стоять при движении. И удивительно, но огромный троллейбус имел всего лишь одну дверь для посадки и высадки пассажиров – заднюю. Ни передней площадки, ни передней двери у него не было. Сложность вызывало также поднятие контактной сети на 1 м, ведь кроме двухэтажных троллейбусов по этим же линиям ходили и

обычные, а управлять одноэтажным троллейбусом с поднятой сетью, по словам водителей тех времён, было крайне неудобно и тяжело.

В 1938 г. проложили линии по Бережковской набережной, через Воробьевы горы до Октябрьской площади; от Комсомольской площади по улице Кирова, через центр и Якиманку до Октябрьской площади; от станции метро "Сокол" по Ленинградскому шоссе до Северного речного вокзала; в Измайлово; от Крымской площади по Садовому кольцу и Мытной улице до Даниловского рынка; линия на Бутырках была продлена до 1-й Хуторской улицы. Благодаря такому расширению сети в конце 1938 г. в Москве было уже 10 маршрутов. В большинстве случаев троллейбусные линии прокладывались по улицам, где перед этим были сняты трамвайные пути, и, таким образом, троллейбус заменял трамвай.

В 1938 г. с Ярославского завода в Москву прибыло около 200 новых троллейбусов, в том числе и новой модификации ЯТБ-2. Первый такой троллейбус поступил в новый второй троллейбусный парк в июле 1937 г. и вышел на 2-й маршрут, а серийная партия – летом 1938 г.

В 1939 г. троллейбусы стали курсировать до платформы "Северянин", Сокольников, по Садовому кольцу – от Октябрьской до Таганской площади (полностью кольцо троллейбуса "Б" по Садовому кольцу замкнулось только в октябре 1963 г.); весной 1941 г. – от площади Пушкина через Цветной бульвар до театра Красной Армии.

В феврале 1939 г. в Москву прибыла машина нового типа ЯТБ-4, а с апреля 1941 г. стали поступать троллейбусы ЯТБ-4А с полуметаллическим кузовом (все предыдущие были с деревянным).

Для новых троллейбусов ЯТБ-4 и ЯТБ-4А в Кутузовской слободе в 1939–40 гг. построили новый, третий троллейбусный парк. (Постройка парка (вместимостью на 160 машин ЯТБ-4) развернулась в феврале 1939 г. Здесь сооружались профилакторий, цех текущего ремонта, бытовой комплекс, жилой дом. По сути дела это был первый троллейбусный парк, построенный в кратчайшие сроки и со всеми необходимыми для эксплуатации цехами и отделами. В октябре 1940 г. с Ярославского завода поступили первые 27 новых машин ЯТБ-4, а 1 ноября они стали выходить на линию. В ноябре 1940 г. прибыли еще 20 машин ЯТБ-4. В начале июня 1941 г. в парке было 128 машин ЯТБ-4 и ЯТБ-4А (первые 20 машин последнего типа поступили в парк в марте 1941 г. и 8 - в мае), которые обслуживали маршруты № 2, 3, 15.)

В 1940 г. роликовые токоприемники на всех троллейбусах заменили на скользящие.

В июне 1941 г. в Москве действовали 17 троллейбусных маршрутов.

К началу войны в Москве было 583 троллейбуса (в том числе 258 – ЯТБ-1, 119 – ЯТБ-2, 10 – ЯТБ-3, один двухэтажный ЕЕС, 123 – ЯТБ-4, 37 – ЯТБ-4А, один ЯТБ-5, один одноэтажный трехосный английский и грузовые, переделанные из старых пассажирских машин типа ЛК).



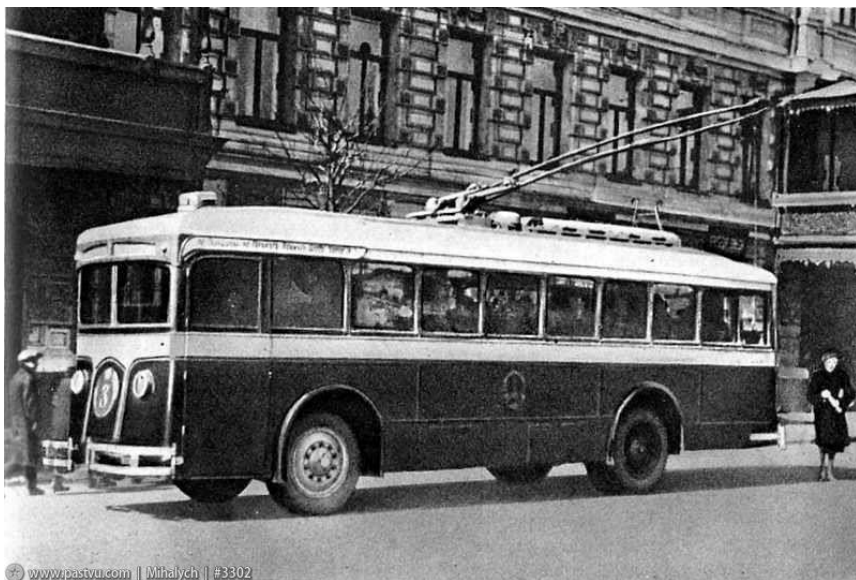
ЛК-1 – самый первый троллейбус, выпущенный для перевозки пассажиров



День открытия Московского троллейбуса.
Волоколамское шоссе, кольцо "Окружная дорога". 15 ноября 1933 года



Конечная троллейбусная остановка в селе Всехсвятском. 1934 год



Троллейбус ЛК первого маршрута на площади Революции. 1934 год



Троллейбус ЛК-4 первого маршрута у Тверской заставы. 1934–35 гг.



Троллейбус ЛК-4 на площади Свердлова. 1934–35 гг.



Удлинённая модель ЛК-3.

Римские цифры XVII – посвящение 17-й годовщине Октября. 1934 год



Троллейбус у Большого театра. 1934–1935 гг.



Конечная остановка троллейбуса «Ржевский вокзал». 1935–1940 гг.



Троллейбус на Театральной площади. 1936 год



Троллейбус ЛК на первой троллейбусной линии.
Улица Горького. 1930-е годы

Сталинский план генеральной реконструкции столицы Советского союза, принятый 10 июля прошлого года, превратится в жизнь подлинно большевистскими темпами.

Большевики переделывают Москву, придавая ей новый облик, соответствующий ее новому социалистическому содержанию.



↑
Столетиями не менялся дикий профиль Садовой кольца. Крутые спуски и подъемы, — вот прежняя Садовая. Теперь экскаваторы срыли горы ненужной земли, дорожные катки пригладили бетонный слой, и по широкому слою асфальтовому проезду, откуда снята трамвайная линия, мчатся автомобили, автобусы и троллейбусы в несколько рядов в каждую сторону. Широкая и спрямленная магистраль, протянувшаяся от Курского вокзала до площади Восстания, становится одной из красивейших в нашей столице.

←
Еще совсем недавно 1-я Мещанская улица была наполнена шумом интенсивного трамвайного движения. Пешеходы заполняли мостовую, автомобилии негде было развернуться. Сейчас 1-я Мещанская — образцовая автомобильная магистраль, на которую выносятся потоки автомобилей со Сретенки, Колхозной площади и устремляются к Рязанскому вокзалу, на Ярославское шоссе.

Фрагмент статьи "На улицах реконструируемой Москвы"
из журнала "За рулем" № 22, 1936 год



Отгрузка троллейбуса English Electric для Москвы
в одном из портов Великобритании. 1937 год



Английский троллейбус АЕС на Ленинградском шоссе. 1937 год



Двухэтажный троллейбус ЯТБ-3 на Ленинградском шоссе. 1937–39 гг.



Испытания двухэтажного троллейбуса на Проспекте мира, по маршруту до ВСХВ. 1938 год



Одноэтажный английский троллейбус ЕЕС во 2-м троллейбусном парке на Новорязанской улице. 1938 год



ЯТБ-3 на Пушкинской площади. 1938 год



Троллейбус на площади Свердлова. 1938 год



Троллейбус на Пушкинской площади. 1938–1939 гг.



Троллейбус ЛК-2/34г "Лазарь Каганович" на улице Горького. 1939 год



Троллейбус ЯТБ-1 на Театральной площади. Конец 1930-х годов



Троллейбус на Тверском путепроводе. 1939 год



Троллейбус на Театральной площади. 1938–1940 гг.



Троллейбус на площади Белорусского вокзала. 1939 год



Троллейбус на Театральной площади. 1939 год



Троллейбусы на Проспекте Мира. 1939–40 гг.



ЯТБ-1 на улице Коминтерна. 1941 год

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Старинная Москва 1880-х годов // MosDay [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://mosday.ru/photos/?naydenov>. – Дата доступа: 20.08.2015.

2 Ретро Москва [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.retro.moskva.ru/>. – Дата доступа: 20.08.2015.

3 Фотографии старой Москвы в высоком разрешении. 8 // Журнал ЖЖ [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://zyalt.livejournal.com/710240.html>. – Дата доступа: 20.08.2015.

4 Москва, которой нет [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://moskva.kotoroy.net/photos/>. – Дата доступа: 20.08.2015.

5 Записки скучного человека – Дореволюционная Россия на фотографиях. Москва XIX века. 1 // Журнал ЖЖ [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://humus.livejournal.com/2209762.html>. – Дата доступа: 20.08.2015.

6 Дореволюционная Москва: архитектура, события, люди. Фото // Livejournal [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://grimnir74.livejournal.com/4941420.html/>. – Дата доступа: 20.08.2015.

7. **Образцов, В. А.** История развития транспорта Москвы / В. А. Образцов. М., 1948; Москва. Энциклопедия. – М., 1980. – С. 280.

8 Краткая история городского транспорта // Государственное учреждение «Столичный транспорт и связь» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://gusts.minsk.by/about_us/history/. – Дата доступа: 20.08.2015.

9 Развитие транспорта в Москве // Все Рефераты [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://allrefs.net/c17/2azzn/>. – Дата доступа: 20.08.2015.

10 История общественного транспорта Москвы // Едем в Москву [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.gomoscw.ru/moscow/transport/na-zemtrans/>. – Дата доступа: 20.08.2015.

11 Россия. Конец XIX века // Фотохронограф [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://photochronograph.ru/2013/10/05/rossiya-konec-xix-veka/>. – Дата доступа: 20.08.2015.

12 История общественного транспорта // Необычные автомобили [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://unusauto.ru/istoriyatransporta.htm>. – Дата доступа: 20.08.2015.

13 История развития общественного транспорта Москвы // Транспортная столица [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://tr-moscow.ru/index/0-15>. – Дата доступа: 20.08.2015.

14 Городской транспорт Москвы. История // История Москвы: хронология жизни города [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.moscowchronology.ru/mostransport.html>. – Дата доступа: 20.08.2015.

15 Краткий исторический очерк к 125-летию возникновения. (Москва, 1997 г., автор: С.А. Тархов, 112 стр.

16 Автобусные, троллейбусные парки и трамвайные депо Москвы // РетроМОСфото [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://retromosfoto.ucoz.ru/index/0-172>. – Дата доступа: 20.08.2015.

17 Мінск учора і сёння: Фотаальбом / аўт.-склад. В. І. Каляда; маст. В. І. Губараў. – Мінск : Беларусь, 1988. – 320 с.

18 Интернет-портал «GUSAROV.by» // История города Минска [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://myminsk.com/about/history/5/?lng=rus>. – Дата доступа: 20.08.2015.

19 Осмоловский, М. Минск / М. Осмоловский // Библиотека Минчанина [Электронный ресурс]. – 2013-11-15. – Режим доступа: http://csl.bas-net.by/press-nan/2013/11/15_voz_i_nyne_tam.pdf. – Дата доступа: 20.08.2015.

20 Минск на старых фотографиях // relax.by [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://mag.relax.by/city/facts/10346041-minsk-na-staryh-fotografijah/>. – Дата доступа: 20.08.2015.

21 Фотографии дореволюционного Минска // История государства [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://statehistory.ru/4660/Fotografii-dorevo-lyutsi-onnogoMinska/>. – Дата доступа: 20.08.2015.

22 История предприятия и транспорта города Минска // Государственное предприятие «Минсктранс» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.minsktrans.by/ru/about/history>. – Дата доступа: 20.08.2015.

23 Минский транспорт // Академик [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://dic.academic.ru/dic.nsf/ruwiki/1037739>. – Дата доступа: 20.08.2015.

24 От конки к метро (статья) // Наш транспорт [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [http://wiki.nashtransport.ru/wiki/От_конки_к_метро_\(статья\)](http://wiki.nashtransport.ru/wiki/От_конки_к_метро_(статья)). – Дата доступа: 20.08.2015.

25 «Эх, залетные!» Издавна труд извозчиков был важной частью жизни города // Московские торги [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://moscowtorgi.ru/news/istoki/65/>. – Дата доступа: 20.08.2015.

26 Форум для москвичей «Москва» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://mosfo.ru/viewtopic.php?f=2&t=3601>. – Дата доступа: 20.08.2015.

27 Извозчик // ООО «Грейтек» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://glossary.greytek.ru/567.htm>. – Дата доступа: 20.08.2015.

28 Дореволюционные зарплаты и цены или как жили люди до 1917 года // АВТОПОРТАЛ76.РУ [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://avtoportal.ru/blogs/obo-vsem/dorevolucionnye-zarplaty-i-ceny-ili-kak-zhili-lyudi-do-1917-goda.html>. – Дата доступа: 20.08.2015.

29 Извозчик // Википедия. Свободная энциклопедия [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://ru.wikipedia.org/wiki/Извозчик>. – Дата доступа: 20.08.2015.

30 История в фотографиях // Livejournal [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://foto-history.livejournal.com/1553235.html>. – Дата доступа: 20. 08. 2015.

31 Частный извоз в дореволюционной Москве // Прогулки по Москве [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://moscowwalks.ru/2012/03/29/izvoz-v-moskve/>. – Дата доступа: 20.08.2015.

32 Московский извозчикЪ, история // ТаксиФорум [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.taxi-forum.ru/node/9751>. – Дата доступа: 20.08.2015.

33 Как в России называли извозчиков? // Большой вопрос.ru [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.bolshoyvopros.ru/questions/485216-kak-v-rossii-nazyvali-izvozchikov.html>. – Дата доступа: 20.08.2015.

34 Московские извозчики // Clow.ru: Познавательный портал [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://moscow.clow.ru/information/text/notes/125-1.html>. – Дата доступа: 20.08.2015.

35 Типы московских извозчиков в начале XX века // Livejournal [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://kapuchin.livejournal.com/489210.html>. – Дата доступа: 20.08.2015.

36 Конный транспорт. Извозчики, экипажи, дилижансы // TRANSPORT WAY [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.transportway.ru/drives-701-1.html>. – Дата доступа: 20.08.2015.

37 Гужевой транспорт, столичные извозчики // Информационно-исторический портал «Ваш год рождения 1922-91» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://22-91.ru/statya/guzhevojj-transport-v-moskve-stolichnye-izvozchiki/> 26.04.2012. – Дата доступа: 20.08.2015.

38 Последние годы московских извозчиков // Livejournal [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://kapuchin.livejournal.com/459831.html>. – Дата доступа: 20.08.2015.

39 Извозчики // Академик [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://dic.academic.ru/dic.nsf/moscow/1157/извозчики>. – Дата доступа: 20.08.2015.

40 Извозчики // 100dic.ru.Словари онлайн [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://100dic.ru/moskva_entsiklopediya/page/izvozchiki.1398/. – Дата доступа: 20.08.2015.

41 О номерах извозчиков // Монетонос [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.monetonos.ru/index.php?topic=108718.0>. – Дата доступа: 20.08.2015.

42 Лошадь как лошадь и как часть жизни старого Минска // Новостной портал «ТУТ.ВУ» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://news.tut.by/kaleidoscope/384570.html>. – Дата доступа: 20.08.2015.

43 Извозчики // Государственное учреждение «Столичный транспорт и связь» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://gusts.minsk.by/about_us/history/transport/cabbies/. – Дата доступа: 20.08.2015.

44 Эх, залетные!.. // Газета «Минский курьер» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://mk.by/2010/02/18/3425/>. – Дата доступа: 20.08.2015.

45 Улетевшие пролетки // Газета «Минский курьер» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://mk.by/2012/02/15/55001/>. – Дата доступа: 20.08.2015.

46 Извозчики // Минск старый-новый [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://minsk-old-new.com/minsk-3168.htm>. – Дата доступа: 20.08.2015.

47 Новомейская площадь, Александровский сквер, Паниковка. История культурного места Минска // Новости TUT.BY [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://news.tut.by/society/316483.html>. – Дата доступа: 20.08.2015.

48 Чепко В.В. Города Беларуси в первой половине 19 века. Экономическое развитие. Конспект // Lib.ru: Журнал «Самиздат» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://samlib.ru/s/sredin_n_e/xixcenturyall.shtml. – Дата доступа: 20.08.2015.

49 Эх, прокачу! // horse-driving.ru. О езде в упряжи [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.horse-driving.ru/publ/istorija/ehkh_prokachu/4-1-0-26. – Дата доступа: 20.08.2015.

50 Конка // Википедия. Свободная энциклопедия [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://ru.wikipedia.org/wiki/Конка>. – Дата доступа: 20.08.2015.

51 История московской конки // Мосгортранс [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.mosgortrans.ru/transport/history/moscowtram/istorija-moskovskoi-konki/>. – Дата доступа: 20.08.2015.

52 7 главных фактов о московской конке // Русская семерка [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://russian7.ru/2013/06/7-glavnyx-faktov-o-moskovskoj-konke/>. – Дата доступа: 20.08.2015.

53 Исторические фотографии – КОНКА (1872 – 1912) // Городской электро-транспорт [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://transphoto.ru/articles/2311/>. – Дата доступа: 20.08.2015.

54 Москва и лошади // Всемирный Русский Народный Собор [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.vrns.ru/history/1896/>. – Дата доступа: 20.08.2015.

55 В Москве началось строительство первой в городе конно-железной дороги // Meteo-TV.ru [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.cale.nd.ru/event/6760/>. – Дата доступа: 20.08.2015.

56 Кабриолет, омнибус, конка – как ездили наши деды и бабушки // TIME MISLEAD.COM [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://timemislead.com/zanimatelnaya-istoriya/kabriolet-omnibus-konka-kak-ezdili-nashi-dedyi-i-babushki>. – Дата доступа: 20.08.2015.

57 Перед кем провинилась конка // Газета «Вечерний Минск» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.vminsk.by/news/45/66473/>. – Дата доступа: 20.08.2015.

58 Пуля, О. Гремела конка по рельсам / О. Пуля // Мир строительства [Электронный ресурс]. – 2007. – Режим доступа: http://csl.bas-mirstroy/26-mirst-roy_9-2007_10-13.pdf. – Дата доступа: 20.08.2015.

59 Конка в Минске // maxim_nm [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://maxim-nm.livejournal.com/45824.html>. – Дата доступа: 20.08.2015.

60 Минская конка: первое появление общественного транспорта в столице, борьба с зайцами и извечные конфликты // Городской журнал «Minsk» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://whereminsk.by/minsk/magazine/one/109>. – Дата доступа: 20.08.2015.

61 Конка // Государственное учреждение «Столичный транспорт и связь» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://gusts.minsk.by/about_us/history/transport/Conca/. – Дата доступа: 20.08.2015.

62 Сначала была конка // Вечерний Минск [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.vminsk.by/news/30/22085/>. – Дата доступа: 20.08.2015.

63 Конка // Минск старый-новый [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://minsk-old-new.com/minsk-2796.htm>. – Дата доступа: 20.08.2015.

64 Конка – Упоминания в других статьях // Wiki-Linki [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://wiki-linki.ru/Citates/291657/7>. – Дата доступа: 20.08.2015.

65 Трамвай... // Livejournal [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://alis-ha-96.livejournal.com/76319.html>. – Дата доступа: 20.08.2015.

66 Глава 2. По дорогам конки // Московский Трамвай [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://tram.ruz.net/history/ivanov02.htm>. – Дата доступа: 20.08.2015.

67 История московского трамвая в фотографиях // Livejournal [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://ru-tramvay.livejournal.com/155365.html>. – Дата доступа: 20.08.2015.

68 История трамвая // Трамваи мира. Технологии, новости [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://trams-world.ru/germanskie-tramvai/istoriya-tram-vaia.html>. – Дата доступа: 20.08.2015.

69 История московского трамвая в фотографиях // NoNaMe [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://nna.me/blogs/kissaveli/istoriya-moskovskogo-tramvaia-v-fotografiyah/>. – Дата доступа: 20.08.2015.

70 До Великой Отечественной войны // Мосгортранс [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.mosgortrans.ru/transport/history/moscow-tram/do-velikoi-otechestvennoi-voiny/>. – Дата доступа: 20.08.2015.

71 Трамваи Москвы // Msk-tour. Экскурсии по Москве [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://msk-tour.com/moskovskie-legendy-bajki-rasskazy/89-tramvai>. – Дата доступа: 20.08.2015.

72 История развития трамвая // История, техника и наука [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://tehnoscience.ru/history-2809.html>. – Дата доступа: 20.08.2015.

73 Подвижной состав Московского Трамвая // Московский Трамвай [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://tram.ruz.net/tramcars/>. – Дата доступа: 20.08.2015.

74 История московского трамвая // Русский портал [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://oposciu.com/moscowtram.htm>. – Дата доступа: 20.08.2015.

75 В Москве пустили первый электрический трамвай // Meteo-TV.ru [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.calend.ru/event/4944/>. – Дата доступа: 20.08.2015.

76 Первый трамвай в Москве // Дилетант [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://diletant.ru/excursions/15853645/>. – Дата доступа: 20.08.2015.

77 Московский трамвай // WhoYougle [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://whoyougle.ru/texts/moscow-tram/>. – Дата доступа: 20.08.2015.

78 Первый трамвай (История строительства Минского трамвая) // Минск старый и новый [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://minsk-old-new.com/minsk-2800-ru.htm>. – Дата доступа: 20.08.2015.

79 Минский трамвай // Википедия. Свободная энциклопедия [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://ru.wikipedia.org/wiki/Минский_трамвай. – Дата доступа: 20.08.2015.

80 Первый трамвай // Государственное учреждение «Столичный транспорт и связь» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://gusts.minsk.by/about_us/history/transport/tram/. – Дата доступа: 20.08.2015.

81 Подвижной состав минского трамвая // Минск старый-новый [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://minsk-old-new.com/minsk-2956.htm>. – Дата доступа: 20.08.2015.

82 Минск, история маршрутов. Трамвай // «ЭСМА: информационные системы» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://forum.esmasoft.com/viewtopic.php?p=173371>. – Дата доступа: 20.08.2015.

83 Минский трамвай // Академик [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://dic.academic.ru/dic.nsf/ruwiki/221119>. – Дата доступа: 20.08.2015.

84 История московского автобуса и петербуржской конки // STENA. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.stena.ee/blog/istoriya-moskovs-kogo-avtobusa-i-peterburzhskoj-konki-dok-film>. – Дата доступа: 20.08.2015.

85 Краткий экскурс в историю Московского автобуса // Московский автобус [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://bus.ruz.net/history/article_01/. – Дата доступа: 20.08.2015.

86 Автобусные парки // Московский автобус [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://bus.ruz.net/history/article_02/. – Дата доступа: 20.08.2015.

87 История Московского автобуса // Прогулки по Москве [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://moscowwalks.ru/2013/04/18/moscow-bus-history/>. – Дата доступа: 20.08.2015.

88 Автобус // Википедия. Свободная энциклопедия [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://ru.wikipedia.org/wiki/Автобус>. – Дата доступа: 20.08.2015.

89 Краткая история автобуса Москвы // Наш транспорт [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://forum.nashtransport.ru/index.php?showtopic=14191>. – Дата доступа: 20.08.2015.

90 Московский автобус // Википедия. Свободная энциклопедия [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [https://ru.wikipedia.org/wiki/Московский автобус](https://ru.wikipedia.org/wiki/Московский_автобус). – Дата доступа: 20.08.2015.

91 Первый московский автобус // Big picture. Новости в фотографиях [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://bigpicture.ru/?p=392642>. – Дата доступа: 20.08.2015.

92 Кратко о советском автобусе // Livejournal [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://foto-history.livejournal.com/2260263.html>. – Дата доступа: 20.08.2015.

93 История Московского автобуса // Привет! [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://blogs.privet.ru/community/333333333/43612954>. – Дата доступа: 20.08.2015.

94 История московского автобуса // Pokazuha.ru [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.pokazuha.ru/view/topic.cfm?key_or=1142301&flick=1&Int_type=1. – Дата доступа: 20.08.2015.

95 История минского автобуса // Твоя столица – Минск [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://tsm.by/modules.php?name=Pages&page=16>. – Дата доступа: 20.08.2015.

96 История минского автобуса: от MAN, Renault и Ford до «лазика» // Новости TUT.BY [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://news.tut.by/society/331420.html>. – Дата доступа: 20.08.2015.

97 История минского автобуса: дифференцированные тарифы, культурно-бытовые маршруты и первые ДТП // Info-Барановичи [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://info-baranovich.by/novosti/glavnoe/22753-istoriya-minskogo-avtobusa--differencirovannye-tarify-kulturnobytovy-marshruty-i-pervye-dtp.html>. – Дата доступа: 20.08.2015.

98 Троллейбус // Википедия. Свободная энциклопедия [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [https://ru.m.wikipedia.org/wiki/Троллейбус_№_Б_\(Москва\)](https://ru.m.wikipedia.org/wiki/Троллейбус_№_Б_(Москва)). – Дата доступа: 20.08.2015.

99 Краткий курс истории Московского троллейбуса // Московский троллейбус [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://trolley.ruz.net/history/short.htm>. – Дата доступа: 20.08.2015.

100 История Московского троллейбуса // Прогулки по Москве [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://moscowwalks.ru/2013/11/20/moscow-trolley-bus/>. – Дата доступа: 20.08.2015.

101 История троллейбуса // Rikshaivan.ru. Общественный транспорт [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.rikshaivan.ru/obschestvennyi-transport/trolleybus/istoriya-trolleybusa.html>. – Дата доступа: 20.08.2015.

102 История московского троллейбуса // I-школа [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://home-edu.ru/user/uatml/00000754/histbibil/trollejbus/trollejbus.htm>. – Дата доступа: 20.08.2015.

103 Московский троллейбус // Мосгортранс [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.mosgortrans.ru/transport/history/moscow-trolleybus/>. – Дата доступа: 20.08.2015.

104 Троллейбус // Традиция. Русская энциклопедия [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://traditio.wiki/wiki/Троллейбус>. – Дата доступа: 20.08.2015.

105 История троллейбуса // Информационный портал elizzy.ucoz.com [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://elizzy.ucoz.com/news/isto-rija_trollejbusa/2012-09-15-33. – Дата доступа: 20.08.2015.

Научное издание

СЕНЬКО Вениамин Иванович
ВАСИЛЬЕВ Александр Анатольевич

ИСТОРИЯ
ГОРОДСКОГО ТРАНСПОРТА

Редактор И. И. Эвентов
Технический редактор В. Н. Кучерова
Верстка – А. В. Рычков, А. А. Васильев

Подписано в печать 22.09.2015 г. Формат бумаги 60×84¹/₁₆.
Бумага офсетная. Гарнитура Arial. Цифровая печать.
Усл. печ. л, 14,42. Уч.-изд. л. 15,58. Тираж 100 экз.
Зак. № . Изд. № 85.

Издатель и полиграфическое исполнение:
Белорусский государственный университет транспорта.
Свидетельство о государственной регистрации издателя, изготовителя,
распространителя печатных изданий
№ 1/361 от 13.06.2014.
№ 2/104 от 01.04.2014.
Ул. Кирова, 34, 246653, Гомель