

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

Кафедра «Промышленные и гражданские сооружения»
Кафедра «Архитектура»

А. А. ВАСИЛЬЕВ, И. Г. МАЛКОВ

ИСТОРИЯ ФОРМИРОВАНИЯ СИСТЕМЫ ЖИЛИЩНО-КОММУНАЛЬНОГО ХОЗЯЙСТВА

Гомель 2014

УДК 624.012.45/46

Васильев, А. А. История формирования системы жилищно-коммунального хозяйства : [монография] / А. А. Васильев, И. Г. Малков ; М-во образования Респ. Беларусь, Белорус. гос. ун-т трансп. – Гомель : БелГУТ, 2014. – 214 с.

ISBN 978-985-554-364-1

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

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

Ил. 121. Библиогр.: 115 назв.

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

Рецензенты:

заведующий кафедрой «Градостроительство»
Белорусского национального технического университета
д-р архитектуры, профессор *Г. А. Потаев*;
директор УП «Белкоммунпроект» *И. М. Шевелев*

ISBN 978-985-554-364-1

© Васильев А. А., Малков И. Г. 2014
© Оформление. УО «БелГУТ», 2014

ОГЛАВЛЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ	3
1 ОБРАЗОВАНИЕ СИСТЕМЫ ГОРОДСКОГО ЖИЛИЩНО- КОММУНАЛЬНОГО ХОЗЯЙСТВА	5
2 СТРОИТЕЛЬСТВО И БЛАГОУСТРОЙСТВО	13
2.1 Обустройство водоемов	44
2.2 Мосты	50
3 ГОСТИНИЧНОЕ ХОЗЯЙСТВО	73
4 БЫТОВОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ	85
4.1 Бани	85
4.2 Ритуальные услуги	95
5 ВОДОСНАБЖЕНИЕ, КАНАЛИЗАЦИЯ И САНИТАРНАЯ ОЧИСТКА	109
5.1 Водоснабжение	109
5.2 Канализация	129
5.3 Санитарная очистка	147
6 ГОРОДСКОЙ ТРАНСПОРТ	154
6.1 Извозное дело	154
6.2 Конка	168
6.3 Трамвай	184
7 УЛИЧНОЕ ОСВЕЩЕНИЕ	192
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	206
СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ	207

ВВЕДЕНИЕ

Во все века человек старался иметь надёжное, комфортабельное жилище. Шло время, образовывались и росли населённые пункты, помимо постоянного благоустройства жилищ появилась необходимость становления и развития услуг транспорта, санитарной очистки, бытового обслуживания и др. Удовлетворять потребность в благоустроенном жилье и создавать комфортные условия для совместного проживания больших групп людей оказалось неизмеримо сложнее. Такая задача оказалась по плечу только государству.

В апреле 1649 года Государь, Царь и Великий Князь всея Руси Алексей Михайлович утвердил Наказ о Градском благочинии. Эта дата и считается днем основания служб российского жилищно-коммунального хозяйства (ЖКХ).

Первыми подотраслями ЖКХ были жилищное хозяйство, водоснабжение, канализация, городской транспорт и др. С течением времени некоторые подотрасли объединялись, появлялись новые. Образовалась система ЖКХ.

Естественно, что рождение и становление системы ЖКХ (как и сегодняшнее ее развитие) происходило, прежде всего, в крупных городах, что и предопределило её как систему городского ЖКХ.

История развития городского хозяйства насчитывает не один век, и за это время накопила богатый опыт.

Сегодня ЖКХ представляет собой отрасль сферы услуг и важнейшую часть территориальной инфраструктуры, определяющую условия жизнедеятельности человека, прежде всего комфортности жилища, его инженерное благоустройство, качество и надежность услуг транспорта, связи, бытовых и других услуг, от которых зависит

состояние здоровья, качество жизни и социальный климат в населенных пунктах.

В систему ЖКХ входят:

- жилищное хозяйство и ремонтно-эксплуатационное производство;
- водоснабжение и водоотведение;
- коммунальная энергетика (электро-, тепло- и газоснабжение);
- городской транспорт (автобус, трамвай, троллейбус);
- информационное хозяйство (кабельные сети, спутниковое телевидение, оптоволоконные системы и электронные каналы связи, системы компьютерной связи и обеспечения);
- внешнее городское благоустройство, включающее дорожное хозяйство и дорожно-транспортное строительство;
- санитарная очистка территорий (уличная уборка, домовая очистка с утилизацией бытовых и пищевых отходов);
- зеленое хозяйство (озеленение городов, цветоводство);
- гостиничное хозяйство;
- бытовое обслуживание (бани, прачечные, ритуальное обслуживание и т.д.);
- уличное освещение.

Все мы, так или иначе, являемся частью системы ЖКХ, причем нет людей, которые бы не пользовались жилищно-коммунальными услугами (ЖКУ), что определяет не только необходимость владения знаниями в области услуг, тарифов и т.д., но и интерес к истории создания и становления системы жилищно-коммунального хозяйства.

В монографии рассмотрены становление и развитие отдельных подотраслей городского ЖКХ двух городов – Москвы и Минска, сегодняшних столиц России и Беларуси, исторически крупных и важных центров, становление которых определило дальнейшую стратегию развития городского ЖКХ в России и будущей Беларуси. При анализе состояния дел в исследуемых подотраслях, упор сделан на архитектурные и технические объекты.

1

ОБРАЗОВАНИЕ СИСТЕМЫ ГОРОДСКОГО ЖИЛИЩНО-КОММУНАЛЬНОГО ХОЗЯЙСТВА

Городское хозяйство, или городское устройство, как сфера особой деятельности на протяжении истории именовалось по-разному: «благочиние», «благосостояние», «благоустройство», «городское дело», «коммунальное хозяйство», «коммунальное дело», «гра-достроительство» и «жилищно-коммунальное хозяйство». Это разные названия одной и той же деятельности, но в разных исторических условиях, определяемых господствующей формой собственности.

История развития городского хозяйства насчитывает не один век, и за это время накопила богатый опыт. Официально история ЖКХ начинается с апреля 1649 года, когда Государь, Царь и Великий Князь всея Руси Алексей Михайлович утвердил «Наказ о Градском благочинии». В нем царь повелевает: «Чтобы грязи не было – иметь на каждом дворе дворника», «ведать всякое дворовое дело, починки и прочие дела». В частности, посадским людям предписывалось «...для чинения порядку и сбережения от огня... объезжать улицы и переулки в день и в ночь без перестани... Сверх того надобно на дворе дворник, который бы ведал, кого впустить или кто куда пойдет и всякое бы дворовое дело для починки и прочия дела ведал... и следил за установлением работы печного отопления в избах и банях». Это и есть первые упоминания о государственном контроле за состоянием безопасности жилых строений. Так на государственном уровне впервые был создан надзор за исполнением функций «общественного благочиния».

Задолго до этого нормативной основой внутренней жизни русского города являлся византийский «Прохирон» («Закон градский»), включавшийся на Руси в сборники церковного права – Кормчие книги. Многие нормы «Закона градского» вошли в принятое в том же 1649 г. «Соборное уложение» царя Алексея Михайловича. Впрочем, патриарх Никон позднее настоял, чтобы городские власти в своей деятельности руководствовались не Соборным уложением, а «Законом гра-дским» из Кормчей книги.

«Закон градский» и «Соборное уложение» предусматривали меры, чтобы живущие рядом никак не стесняли друг друга. Было запрещено строить дома «близко межи соседа своего», чтобы «никакой тесноты тому соседу не делать». Также не разрешалось ставить вблизи соседнего двора печи и поварни, которые могли бы побеспокоить соседа дымом. Особенно в «Соборном уложении» оговаривался случай, когда владелец высоких хором сбрасывал мусор на более низкий дом соседа. Нарушителю грозил за это снос дома.

Подобие современного ЖКХ в XVII в. существовало разве что в царских дворцах. Был там, например, собственный водопровод, проведенный в 1601 г. «из Москвы-реки на государев двор на Конюшенный на большой, по подземелью великой мудростью». В 1633 г. крем-левский водопровод был перестроен и усовершенствован. Теперь вода поднималась в огромный бак в Свибловой башне, а оттуда по свинцовым трубам подавалась «на царский двор ради великого потребления». Заведовал этим хозяйством «водовзводного дела мастер», получавший за свою работу большие для той поры деньги – 20 руб. в год (простые ремесленники зарабатывали раза в четыре меньше). В царском хозяйстве трудилось 188 истопников: «комнатные» занимались печами в многочисленных теремных помещениях, «мовные» топили бани.

Свой штат истопников, водовозов и прочей прислуги, обслуживавших бытовые нужды, имелся и у бояр и других вельмож. Простые же москвичи должны были рассчитывать на самих себя. Городское хозяйство с них больше спрашивало, чем давало. Для поддержания в городе чистоты обыватели должны были содержать на свои средства 75 ярыжных и 6 извозчиков с лошадьми и телегами. Такая команда, обходившаяся горожанам в 750 руб. в год, предназначалась для уборки мусора и вывоза его с улиц, но, как правило, занималась этим только перед царскими выездами. Раз в шесть лет с москвичей собирали «мостовые деньги» на ремонт бревенчатого покрытия на главных улицах. Этот ремонт часто ложился на плечи самих окрестных жителей или нанятых на их средства мастеров.

В течение XVI в. большинство москвичей перешло с курного отопления своих жилищ на печи с трубами. Для постройки и регулярного ремонта таких печей приглашались умелые мастера-печники, которые «всегда посматривают внутри и на печи и по сторонам и щели замазывают глиной, поправят, где выломалось, и от огня не страх и спать на ней хорошо или чего посушить».

Более глубокие колодцы, добравшиеся до чистой воды, копали теперь колодезные мастера, воду из них поднимали не простой веревкой, а воротом. К концу XVII в. стало все больше появляться каменных домов, этому способствовало то, что власти для поощрения каменного строительства поставляли желающим кирпич с рассрочкой оплаты на 10 лет.

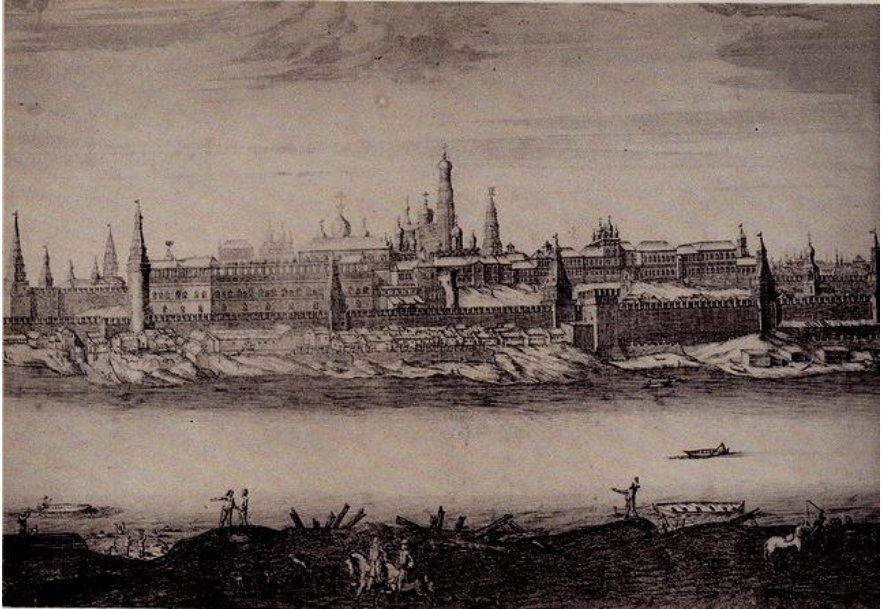
В истории Москвы XVIII век характеризуется большими изменениями в развитии городского хозяйства. Начало их относится к петровскому времени. В течение XVIII века внешний облик Москвы заметно изменился. К концу века Москва уже в значительной степени потеряла черты средневекового города. Благоустройство Москвы стало развиваться быстрее во второй половине XVIII века, что было связано с изменениями в хозяйственной жизни страны. Рост капиталистических отношений способствовал отмиранию феодальных черт в облике Москвы, зарождению новых, буржуазных начал в городском хозяйстве. Вместе с тем надо подчеркнуть классовую ограниченность ряда мер по благоустройству, продиктованных интересами дворянства и верхушки купечества.

При Петре I в городской жизни стало больше строгости. Наказом царя Петра Алексеевича от 16 января 1721 года функции «общественного благочиния» были переданы созданной к тому времени российской полиции. Петр I именовал полицию «душой гражданства и всех добрых порядков», связывал с полицией понятия «благосостояния населения», «запрещения излишеств в домовых расходах», «учинения добрых домовладельцев», «производства чистоты на улицах и в домах».

Надзирал за порядком московский обер-полицмейстер, руководивший составленной царем-реформатором соответствующей «Инструкцией». Петр стремился постепенно перевести Москву на регулярное планирование, поэтому указывал, что «все жилое строение, ежели кому случится, что вновь построить или старое переставить, и оное б все было строено по указу по улицам линейно, и никакое б строение из линии не выдавалось, но чтоб со временем улицы и переулки были равны».

Петр распорядился строить в Китай-городе только каменные дома, а в Белом и Земляном – только деревянные, но все строения крыть черепицей. Окончательно запрещались в городе «черные избы» с курным отоплением, разрешались лишь печи на фундаменте и с трубами, которые следовало регулярно чистить. У дворов, стоявших у

рек, было предписано «делать обрубы и насыпать землей накрепко, чтобы и по берегам проезд был свободным», то есть устраивались набережные.



Панорама Москвы. Около 1708 г.



Кремлевское строение в Москве с Каменного моста

Определяя назначение полиции новым термином «благочиние», Екатерина II вводит в Полицейский устав, где наряду с обязанностями, возлагаемыми на полицию Указом Петра I, в том числе «производство чистоты на улицах и домах», определяются и нравственные качества государственных служащих, призванных заботиться не только о порядке в государстве, но и об организации обеспечения всех российских жителей водой, топливом, освещением улиц и иными благами цивилизации.

При Петре I произошел расцвет садово-паркового искусства, возведенного им в ранг первостепенного государственного дела. В 1710 году при кабинете министров создана специальная садовая контора.

В 1704 году Пётр I после очередных пожаров издал указ, которым запретил в Кремле и Китай-городе строить деревянные дома и предложил везде располагать дома по улицам и переулкам, а не в глубине дворов. В 1712 году после большого пожара в Белом и отчасти Земляном городе Пётр I указом запретил строительство деревянных домов и в Белом городе и повсюду велел новые дома ставить по улицам и переулкам по прямой линии.

Однако в течение всего XVIII века, при преимущественно деревянной застройке города, пожары по-прежнему были

постоянным и грозным бедствием для городского населения. Мероприятия по каменной застройке Москвы оказались недостаточными. Наряду с ними принимались и другие противопожарные меры, которые к концу века дали известные результаты. Так, в 1736 году был издан указ, вызванный пожаром, происшедшим 3 июня. Этим указом было предписано на больших улицах устраивать колодцы с покрытием на расстоянии 100 саженей один от другого, с двумя насосами при каждом.

На малых улицах и в переулках колодцы предписывалось иметь во всех дворах. Московское купечество обязано было сделать 4 большие заливные трубы. Однако этот указ не уберег город от нового бедствия. 29 мая 1737 года за Боровицким мостом, на Знаменке, случился страшный пожар, происшедший, по слухам, от свечки, которую женщина поставила перед иконой в чулане: «К несчастью, тогда был ветер сильный, а время сухое, то от сей денежной свечки распрос-ранился вскорости гибельный и страшный пожар, от коего ни четвертой доли Москвы целой не осталось. В Кремле дворцы, соборы, коллегии, ряды, Мясницкая, Покровка, Басманная, Старая и Новая слободы – все в пепел обращены, в сем же свирепом пожаре народа немало, а имущества и товаров несчетное множество сгорело».

Сгорели Спасский, Никольский, Троицкий мосты, а также часы с циферблатом на Спасской и Троицкой башнях. Как доносил московский главнокомандующий Салтыков, пожар охватил 5 «команд», или частей, из тех 12, на которые делилась Москва – согласно официальной ведомости, сгорело 2527 обывательских дворов. Число дворов в Москве в 1737–1745 годах приближалось к 12 000, следовательно, при пожаре 1737 года сгорело около 20 % всех дворов, 468 лавок, кроме Китай-города, и много церквей. В огне погибло 94 человека.

Пожары 1730–1750 годов вызвали ряд новых постановлений. По предписанию московской полиции от 15 мая 1739 года были опечатаны на лето печи в домах и жителям предписывалось около дворов своих «содержать денно и ночью крепкий караул». Однако, эти меры, нередко с трудом выполнимые, не давали существенных результатов.

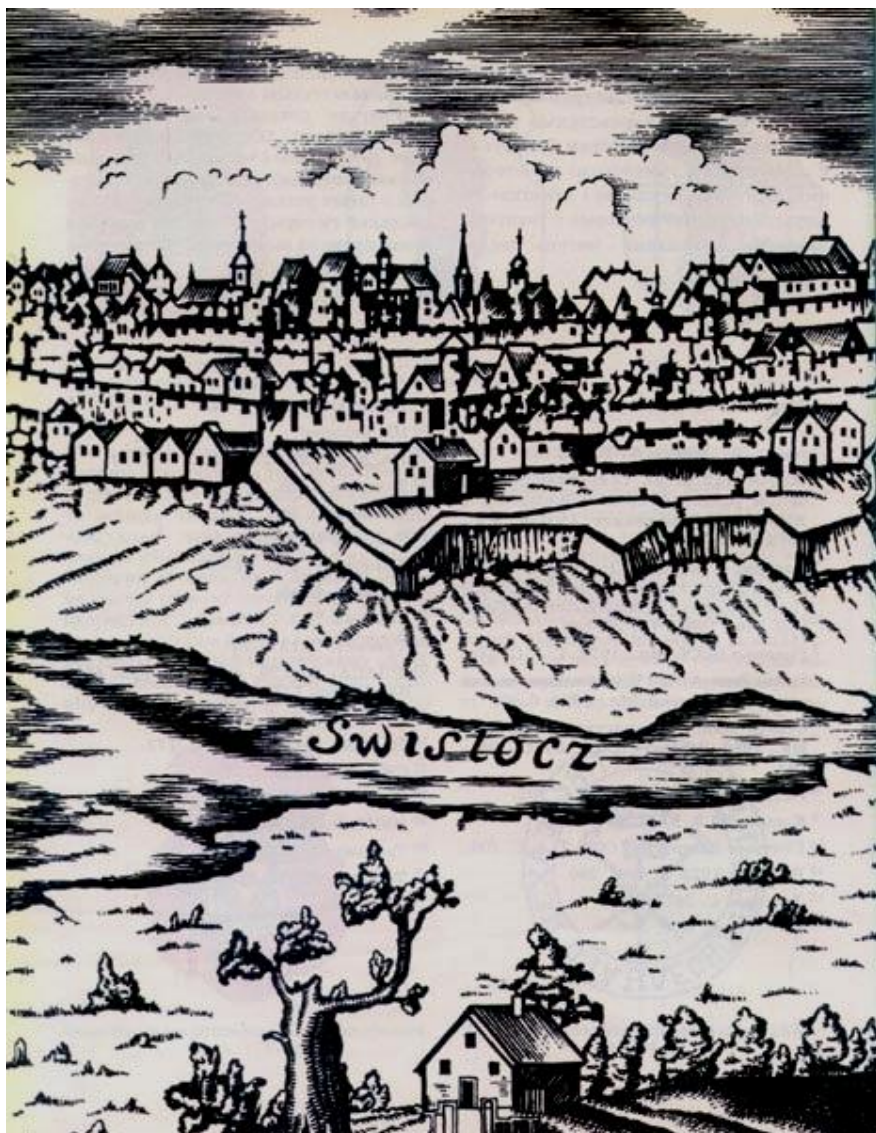
В мае 1748 года в Москве случилось 6 пожаров, опустошивших несколько районов. Всего выгорело 1227 жилых домов. В огне погибло 96 человек. Население было охвачено паникой. Особенно сильно взволновал московскую администрацию пожар, произошедший в ноябре 1753 года во время пребывания в Москве

брандмейстер – начальник пожарной команды. Жители обязаны были являться на пожар с пожарными инструментами, обозначенными на воротах каждого дома: с ведром, багром и топором. Мероприятия по внешнему городскому благоустройству, как при Петре I, проводились преимущественно в районах города, населенных зажиточными слоями.

В 1713 году приказом Царя столица Российского государства переносится из Москвы в Петербург и в следующем году приказом было запрещено возводить по всей России, кроме Петербурга, каменные дома, а также было запрещено ремонтировать старые. Таким образом, все лучшие мастера того времени перекочевали в Петербург для строительства новой столицы Российского государства.

К середине XVII века **Минск** становится важным экономическим, культурным и религиозным центром Речи Посполитой. После Брестской унии православие постепенно уступает место униатству. Меняется и национальный облик города, многие представители белорусского дворянства и интеллигенции подвергаются полонизации.

Многовековой мир в городе был прерван в ходе Русско-Польской войны, когда в 1654 году Минск был взят войсками царя Алексея Михайловича и удерживался до 1667 года. За время войны город был полностью разрушен, в нём осталось только две тысячи жителей и 300 домов. Вторая волна разрушений последовала во время Великой Северной войны, когда в 1708 году шведский король Карл XII взял город. В 1709 году Минск был взят войсками российского императора Петра I. Помимо физического разрушения обе войны привели к упадку экономики.



Одно из первых известных изображений Минска.
Ориентировочно – 1770 год

2

СТРОИТЕЛЬСТВО И БЛАГОУСТРОЙСТВО

В 1718 году все же возведение домов из камня было разрешено только в Кремле и Китай-городе. Спустя несколько лет это повлияло на стихийную застройку внутри города "кто какое строение похочет", как внутри домов, так и по улицам. В этом же году указом Петра I запрещено строительство в Петербурге домов с курными печами и деревянными трубами, а с 1722 года – и в Москве.

В первые десятилетия XVIII в. каменное строительство в Москве, а также благоустройство развивались слабо. Однако в 1742 г. были изданы два важных указа. Они предписывали строить дома только с разрешения полиции и согласно плану общегородской застройки. По этому плану ширина улиц должна была равняться 8 сажням (17 м), а переулков – 4 сажени (8,5 м).

За основу был принят первый геодезический план Москвы, составленный архитектором И.Мичуриным в 1739 г.

В отличие от более ранних планов, он показывал улицы и переулки спрямленными, т.е. являлся одновременно и проектным заданием. Поэтому задачей полиции было следить за тем, чтобы улицы были прямыми и ровными, а дома ставились «в линию», как это предписывалось еще Петровским указом 1722 г.

В 1752 г. было подтверждено решение о строительстве домов согласно плану, а ширина улиц и переулков увеличена соответственно до 10 и 6 сажен (21,3 м и 12,8 м).

Во второй половине XVIII века заметно оживились градостроительные работы, чему способствовала деятельность "Комиссии о каменном строении Петербурга и Москвы". К счастью, сложившаяся структура радиально-кольцевого строения не была перестроена, этому помешали обособленные богатые владения, что сохранило привычную самобытность города.

Городское благоустройство и санитарное обеспечение Москвы к середине XVIII в. оставляли желать лучшего. В 1705 г. было указано мостить улицы «диким камнем». Всем приезжающим в Москву вменено было в обязанность привозить с собою «по три камня диких ручных, а чтобы те камни меньше гусиного яйца не были».



План Москвы 1739 года

Каменная пошлина при въезде в город сдавалась караульным.

Петр приказал собирать с каждой четырехсот крестьянских домов и доставлять в Москву четыре сажени камней разной величины: «каршинного, трехаршинного, полуторааршинного, четвертного и мелкого», «в гусиное яйцо и больше». Однако содержание мостовых требовало больших затрат, и в 1722 г. эта задача была возложена на обывателей: каждый домовладелец был обязан следить за участком улицы перед своим двором.

К 1730-м гг. были вымощены только Кремль и главнейшие улицы – Тверская, Никитская, Пречистенка, Сретенка. Остальные по-прежнему во время весенней распутицы покрывались непроходимой грязью. Разливалась в районе Охотного ряда Неглинная, по берегам которой образовывались свалки и зловонные болота.



Петровский дворец, XVIII век



Старый деревянный дворец на Воробьевых горах, XVIII век

Поскольку единственным транспортом были повозки и кареты, то на улицах было много навоза, и грязь с них шла на удобрение царских садов, куда ежегодно свозилось несколько возов.

Положение с мостовыми в Москве оставалось до конца неупорядоченным. Деревянная мостовая лишь в некоторых местах – перед присутственными местами и богатыми дворянскими особняками – прерывалась каменной. Были замощены камнем некоторые большие улицы и площади, особенно там, где «имеется съезд уездных людей для торга», чтобы «в таких торговых местах уездным людям от грязей в приезде помешательства и в сборе пошлинном недоборов не было». Участки улиц перед пустыми дворовыми местами оставались не мощеными.

Устройство мостовых и очистка города по-прежнему оставались в значительной степени обязанностью отдельных домовладельцев и учреждений. Это было причиной того, что до конца XVIII века, несмотря на повторные указы, вопрос о замощении и чистоте московских улиц оставался неразрешенным. С конца 60-х годов исправление мостовых напротив присутственных мест было передано полиции. Был утвержден единовременный расход в 5776 рублей и ежегодный в 6766 рублей. В 80-х годах казенных мостовых в Москве было только 34 298 саженьей.

Первая «перспективная» дорога, построенная по единым правилам, протяженностью свыше 700 км, соединяющая Москву и Петербург, появилась в России лишь в 1746 году. Специальная инструкция предписывала: «...строить дорогу с крайним радением, следя того как бы казне было безубыточно и в проезде способно и благовременно и впредь прочно».

В 1802 году был создан единый государственный орган, ответственный за жизнеобеспечение населения, – Министерство внутренних дел и государственных имуществ России (МВД). Все вопросы реальной жизни, некогда означенные в наказах Петра I и Екатерины II, были переданы департаментам этого ведомства и его исполнительным органам на местах. С этого времени МВД России становится главным «особливым министерством», в котором сходились и корректировались документы всех центральных российских ведомств, «дабы не допустить разночтения и несогласованности действий». Полицейских вертикалей в данном ведомстве было три: полиция исполнительная, полиция безопасности, хозяйственная полиция, которая отвечала за благоустройство и развитие российских городов. На протяжении

первой половины XIX века МВД являлось, по существу, главным и едва ли не единственным хозяйственным органом в стране. Это министерство стало в дальнейшем административно-хозяйственным каркасом Российского государства. Неслучайно руководитель министерства внутренних дел назначался на должность премьер-министра царского правительства.

Ко второй половине XIX века Москва довольно сильно разрастается. Появляются новые жилые дома, строятся фабрики и заводы между Садовым кольцом и Камер-Коллежским валом. Появляется множество длинных улиц, которые растут от центра, а также смыкаются в кольца радиальные переулки, образуя вытянутую округлую с неровностями форму Москвы.

Александром II 1 января 1864 года были утверждены «Положения о губернских и уездных земских учреждениях». В ведение земств отдавались: устройство и содержание дорог, школ, больниц, богаделен и приютов, строительство церквей, содержание тюрем и другие.

Практическое решение жилищной проблемы в России связано с созданием «Общества для улучшения в Петербурге помещений для рабочего и нуждающегося населения» и «Товарищества борьбы с жилищной нуждой». В дореволюционной Москве основная часть строительства дешевых жилищ была сосредоточена в ведомстве императорского Человеколюбивого общества. Основным содержанием деятельности вышеназванных структур являлось формирование строительными обществами капитала, который затем использовался на приобретение земельных участков и постройку дешевых жилищ.

Во второй половине XIX века, в период правления Александра II, произошла реорганизация административно-хозяйственной системы в стране – началась постепенная передача компетенций, прав и имуществ общественному самоуправлению в крупных городах, способных к самостоятельной хозяйственной деятельности. В крупных городах были переданы в управление земельное хозяйство, мосты и набережные, городская санитария, городской водопровод. Функции и работы, не переданные городскому общественному управлению, продолжали выполнять местные органы полиции, которые постепенно превращались из хозяйственных структур в надзорные по опеке и контролю за деятельностью местного самоуправления.

В 1870 году была проведена городская реформа, в соответствии с которой в 509 городах России вводились новые органы самоуправления – городские думы. Деятельность Думы ограничивалась вопросами здравоохранения, народного образования, хозяйственными проблемами.



Ильинка, Биржевая площадь, 1864 год



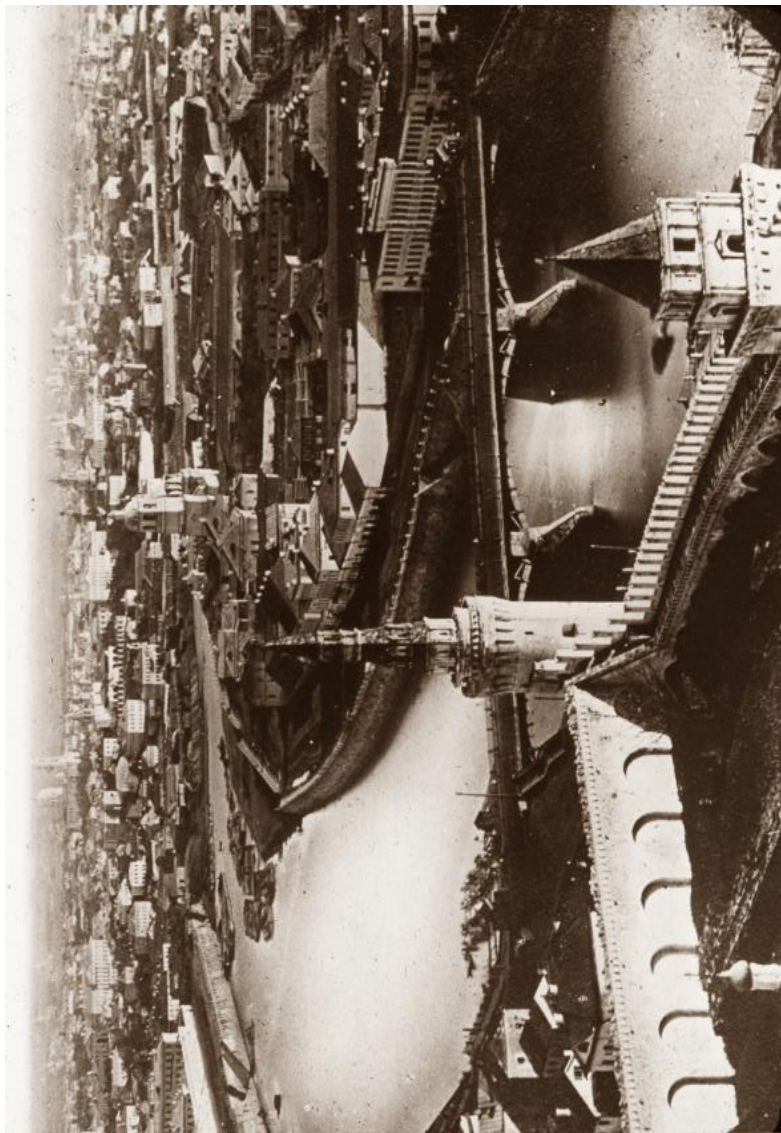
Воскресенская площадь, первая половина 1870-х годов



Москва, 1860е/70е

Москва, 1860е/70е

Варварская площадь, фото 1860-х – 70-х годов



Вид с Ивана Великого к юго-востоку, на Садовники и Котельники, 1850-е – 60-е годы.
Москворецкий мост – ещё с деревянными пролётами, утраченными в пожар 1870 года



Здание Страхового Общества «Россия» на Лубянской площади.
 Построенное в 1897–1898 годах по проекту академика А. В. Иванова
 и позже реконструированное по проекту А. Щусева



Пассаж Солодовникова на Кузнецком мосту.
 За строительство пассажа Гаврила Солодовников получил звание
 почётного гражданина города Москвы



Угол Петровки и Кузнецкого моста



Аристократический район Москвы (и не только при царях).
Пересечение Поварской улицы с Большой Молчановской

Строительные общества не приобрели в России такого распространения, как в Европе, но они существенным образом повлияли не только на состояние жилищного строительства в стране, но и на разработку принципов здорового жилища.

В период Первой мировой войны в России, вследствие небывалого сокращения жилищного строительства, разразился жилищный кризис. Если же учесть, что Россия стала на капиталистический путь развития чуть ли не на 200 лет позже развитых европейских стран, последствия этого кризиса стали катализатором тех общественных процессов, которые привели к Октябрьской революции. Тем более что таких условий жилья, как в царской России, не знало ни одно капиталистическое государство Запады.

Данные, полученные в ходе переписей, дают наглядное представление об остроте жилищной проблемы даже в крупнейших российских городах. Так, по переписи 1890 года вследствие квартирного дефицита в Москве около 1/20 части населения (почти 50 тысяч человек) проживало в 7000 подвальных помещений. Судоремонтные рабочие жили в ассенизационных баржах, вывозящих нечистоты в море, а в ночлежках на каждых 30 местах ночевали по очереди 130 горожан. Еще более тягостной была ситуация в провинции. По результатам санитарного обследования, проведенного в 1910 году в Бахмутовском районе, из 1638 помещений, названных в официальных отчетах рабочими квартирами, 40 % оказались полуземлянками, 25 – самодельными временками, 2 – летними кухнями и только 22 – комнатами, расположенными в кирпичных и каменных зданиях. И если рабочие крупных фабрик обитали в казармах – порой до двух и более тысяч человек, то на мелких предприятиях, по выражению одного из обследователей, жилища рабочих напоминали скорее «звериное логово, вырытое в земле, а не человеческое жилье».

В то время как в странах Западной Европы государство, муниципалитеты и сами трудящиеся принимали ряд мер для улучшения жилищных условий, в России же до революции почти ничего в этом направлении не делалось. Городское самоуправление, вследствие цензового избирательного права, состояло практически полностью из фабрикантов и крупных домовладельцев. Понятно, что нужды рабочих их мало интересовали. А если в некоторых губерниях и издавали постановления по улучшению жилищных условий в доходных домах и рабочих кварталах, то требования к домовладельцам выдвигались более чем скромные.

До революции в Российской империи «насчитывалось 866 городов, и весь жилищный фонд царской России составлял 150 млн м². Множество людей жили в ночлежных домах, подвалах, погребах, сара-ях и землянках.

В 1912 г. в Москве проживало около 1 млн человек. Её жилищный фонд равнялся 11,9 млн м² и состоял из 190 тыс. квартир, 65 % жилой площади размещалось в одно- двухэтажных зданиях, 53 % домов были деревянными. В том же году была проведена перепись и учтено 24,5 тысячи коечно-коморочных квартир, в которых проживало 313 тысяч человек.

В канун 1917 года крупные города России управлялись двумя способами: городское общественное самоуправление – менее 50 % городов (то есть в наиболее развитых в плане жилищно-коммунального хозяйства) и МВД – в небольших по размерам и численности населения со слаборазвитыми промышленностью и коммунальной сферой.

К 1917 году на примерно 800 городов страны приходилось лишь 215 небольших водопроводов, 23 канализации, 35 трамвайных предприятий, 606 бань и 13 прачечных. В то время 60 % городского жилищного фонда не имело электричества, 75 – водопровода, 85 – канализации. Доля жилищного фонда с центральным отоплением составляла около 1 % .

Во второй половине XVIII в. **Минск** постепенно отстраивается, теряет следы запустения и разрухи. К 1790 г. в нем насчитывалось более 40 улиц и переулков. Территория города расширялась за счет заселения районов нынешней Сторожевки, Юбилейной площади и Комаровки, которые в первой половине XVII в. были предместьями Мин-ска. В 1790 г. в городе насчитывалось 980 домов, в том числе 14 монастырей и 5 церковных зданий. Общее число жителей стало 6500 – 7000 человек, вернувшись тем самым к показателям 1654 года.

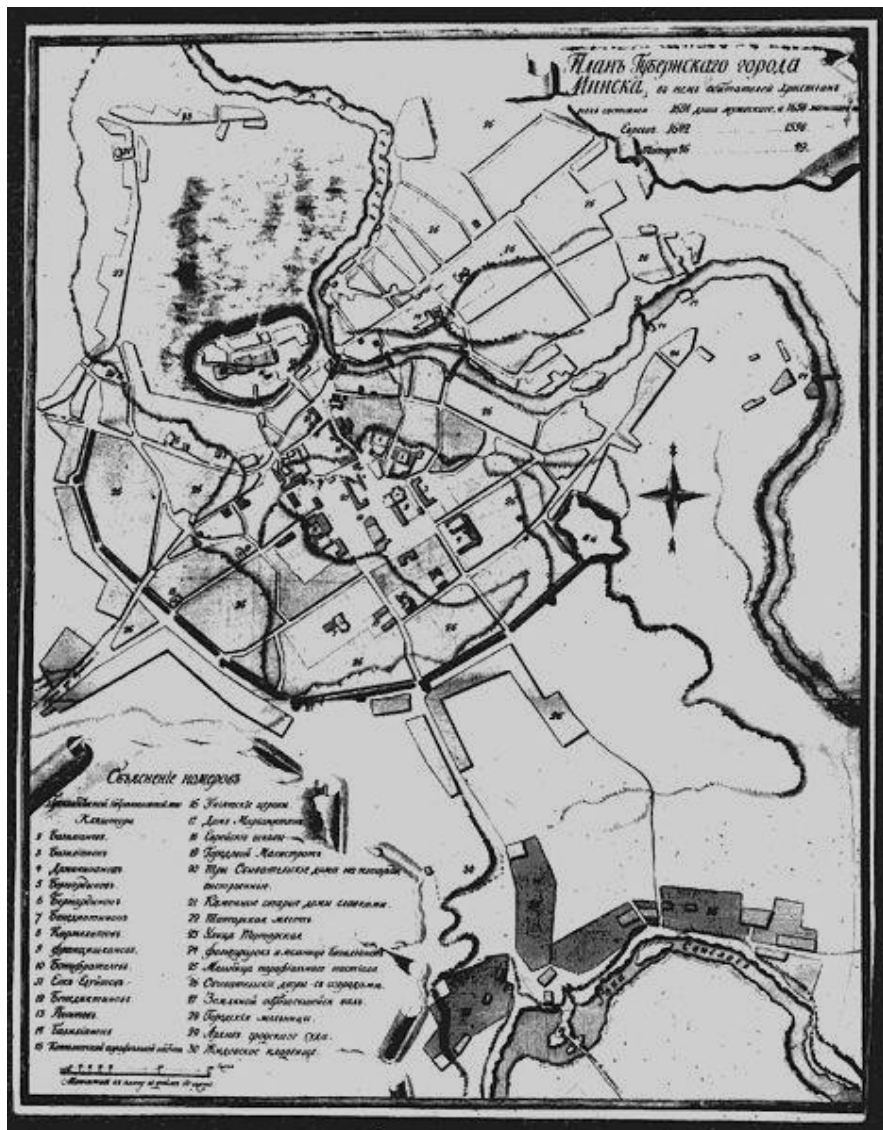
В 1783 составлен первый план застройки Минска.

В январе 1793 года Минск (в составе центральной части Белоруссии) был присоединён к Российской империи в результате второго ра-здеда Речи Посполитой, и 3 апреля того же года стал центром новой Минской губернии.

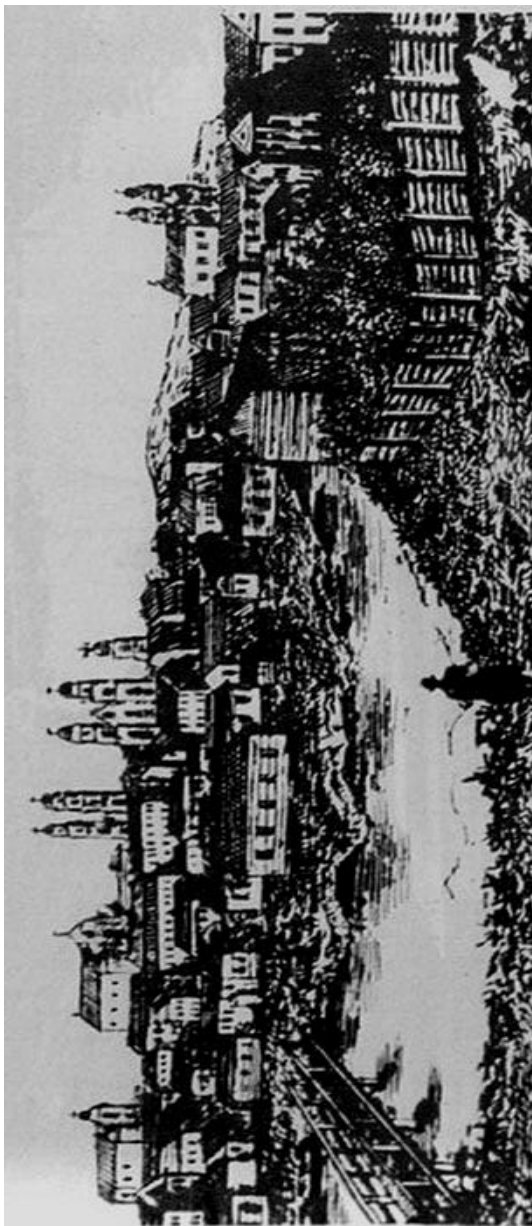
В 1796 г в Минске было 5,8 тыс. жителей и около 1000 домов, а в 1811 г. – уже 11,2 тысячи жителей.

В первые годы эпохи Российской империи начинается развитие го-рода: в 1805 году открывается первый общественный парк. Но

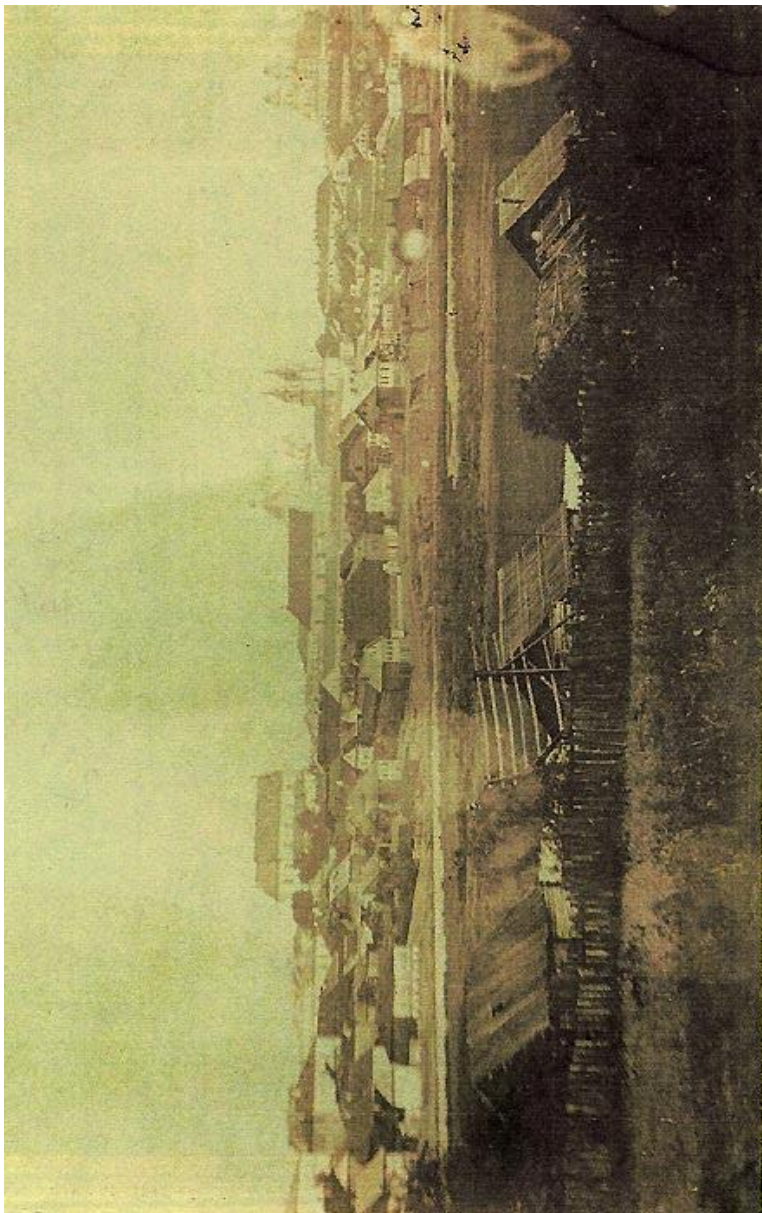
Отечественная война 1812 года серьёзно разрушила город. Когда в 1812 году русские войска освободили его, в городе осталось 3500 жителей, большинство инфраструктуры и жилья было разрушено.



План губернского города Минска, 1790



Вид Минска с Троицкой горы. Конец XVIII – начало XIX веков



Вид Минска. Одно из первых фото города. 1863 г.



Уголок Верхнего города. Минск 50-х годов XIX века



Минск середины XIX века. Исторический центр

В начале XIX века главной улицей города по-прежнему оставалась Немигская. Она и некоторые другие сохранили в основном свой облик до наших дней. Это Революционная, Интернациональная, Бакунина, Герцена, Музыкальный переулок. Улицы Немига и Торговая в прежнем своем виде перестали существовать с 70-х годов XIX века.

К 1825 году Минск уже насчитывал 25 626 жителей и принадлежал к числу крупных городов России.

На основе проектных градостроительных планов 1800, 1817 и 1857 годов началась застройка и упорядочение города. В основу был взят принцип прямоугольной планировки. Выделялись композиционная ось – главная улица. Город делился на центральную часть и предместья. В соответствии с планами были срыты оборонительные укрепления XV–XVIII веков, выпрямлены некоторые улицы, заложен Губернаторский сад.

Город развивается в юго-восточном направлении. Появились новые улицы – Захарьевская, ставшая главной, Подгорная, Магази́нная и другие. На месте прежнего Нового рынка были построены почтовая контора, лютеранская кирха, архиерейское подворье, здание Дворянского собрания, дом Гаусмана, в котором размещалось Общественное собрание.

В сентябре 1858 года Александр II совершал поездку по западным губерниям Российской империи. Маршрут императора проходил и через Минск. 21 сентября он вернулся в столицу и уже 25 числа утвердил документ, который сегодня можно назвать приложением к генеральному плану развития Минска.

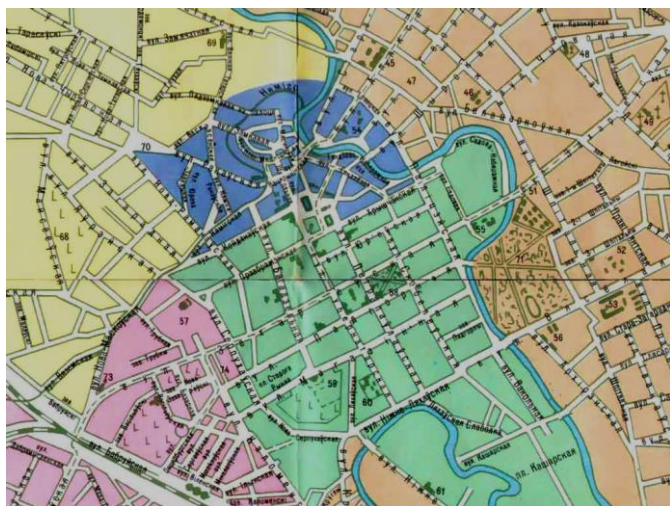
План 1858 года определил направление застройки улиц Серпуховской и Ново-Романовской. Застройка вновь созданных в начале XIX века улиц Магази́нная, Подгорная, Петропавловская, Губернаторская и других существенно изменила архитектурный облик Минска. Новую планировку получила и вся заречная часть, включая Троицкую гору. Преобразился и ансамбль Верхнего города. Верхний город переименовали в Соборную площадь.

На протяжении XIX века город продолжал расти. В 1830-х годах все главные улицы и площади покрыты булыжником, в 1836 году открывается первая общественная библиотека, а год спустя – первая пожарная каланча. Уже к 1860 году насчитывалось 27 тыс. жителей, шёл строительный бум двух- и трёхэтажных домов в Верхнем городе.

Важнейшее события для дальнейшего развития – появление железной дороги.



План губернского города Минска (1858).
План состоит из двух частей, практически не состыкованных между собой



Карта центральной части Минска. 1898 год



Улица Романовская в конце XIX века



Перспектива Преображенской улицы в конце XIX века

МИНСКЪ. Захарьевская улица.

Мińsk, ul. Zacharzewska.



Захарьевская улица



Петропавловская улица.

В конце XVIII – начале XIX веков улица застроена до земляного вала. После пожара 1835 г. на ней были возведены 2-3-этажные дома, в 1911 г. их насчитывалось 49. На улице располагались здания дворянского собрания, Минского городского театра, гостиницы "Париж", жилые дома с магазинами



Соборная площадь. Акварель начала XIX века



Соборная площадь и дом губернатора

В 1871-м через Минск была проложена первая железная дорога Варшава – Москва, а в 1873 году Минск становится железнодорожным узлом ввиду открытия Либаво-Роменской железной дороги. Город стал важнейшим железнодорожным узлом, связывающим восток страны с западом и север с югом.

В 1872 году заложен Александровский сквер, в котором в 1874 году построен первый в городе фонтан.

Почти все здания Минска, за исключением соборов, церквей и костелов, были деревянными; поэтому город часто горел.

После пожара 1835 года, превратившего в пепел почти всю центральную часть Минска, впервые на месте сгоревших деревянных зданий в основном были построены каменные.

Пожаром 1881 года Минск был почти полностью уничтожен. Все пространство от так называемой Татарской слободы широкою полосой, за Захарьевскую улицу представляло собою сплошные развалины. Сгорело 742 домовладения со всеми постройками и 321 городское здание, включая 8 правительственных учреждений. В огне сгорела женщина и убит обрушившейся стеной здания служитель пожарной команды.

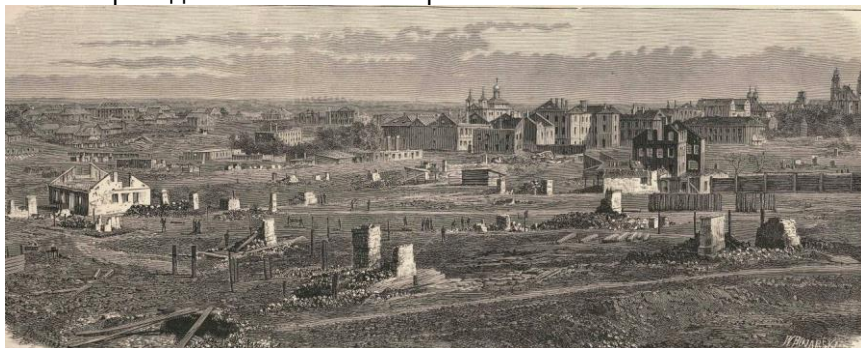
Голодных, бескровных и бесприютных погорельцев оказалось 2 тысячи. Городские площади, парки и загородные поля были покрыты шалашами и землянками, где ютились оставшиеся без крова.

С этого периода началось новое строительство с преимущественным возведением каменных зданий в центральных районах города.

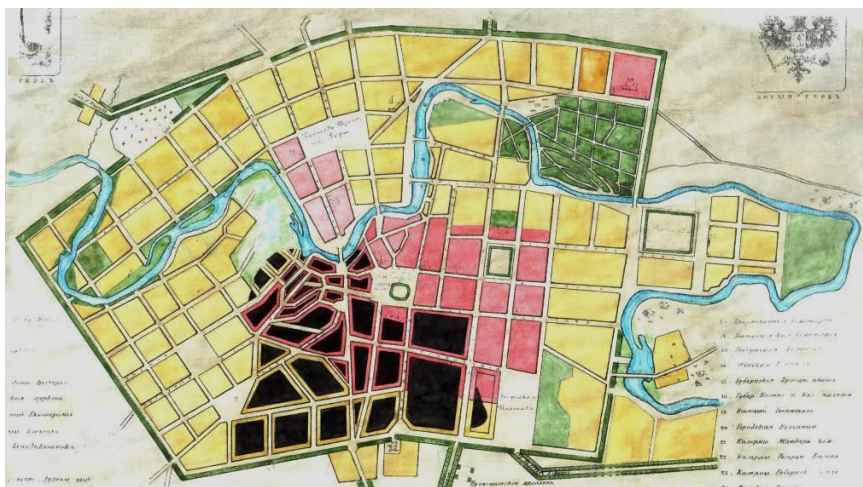
К концу XIX века, с расширением каменной застройки и совершенствованием борьбы с огнем, пожары приобрели локальный характер. В 1890–1894 годах происходило в среднем по 27 пожаров в год. В дальнейшем это число возросло (в 1906 году – 138, в 1911-м – 130), что связано с увеличением площади города.

Большое беспокойство у минчан вызывали и паводки. Так, паводки 1888 года сопровождались человеческими жертвами. Городское управление в 90-х годах частично укрепило берега Свислочи, но в апреле 1900 года вода залила на окраине, в Татарской слободе, целые кварталы, снесла ветхие дома бедняков. Наводнение, случившееся 10 февраля 1903 года, началось в 2 часа ночи. Жители, оставляя свои квартиры, перебирались вплавь. Несколько суток ждали стока вод, а затем возвращались в сырые

комнаты. В 1904 году крупный разлив Свислочи и Немиги повторился. Многим приходилось спасаться через окна.



Вид погоревшего Минска



План губернского города Минска с показанием погорелых кварталов по случаю бывшего чрезвычайного пожара 21 июня 1881 г. и устраиваемого нового каменного квартала

Городская дума вынуждена была очистить русло Немиги. Однако весенний паводок в 1906 году приобрел, как отмечалось в прессе, бедственные размеры. Поток сносило дома.

По удельному весу каменных зданий, немощеных улиц и тротуаров Минск уступал не только многим городам центральной России, но и таким древним белорусским городам, как Гродно, Брест,

Могилев. Узкие, изломанные улицы, особенно в старой части города, затрудняли развитие транспорта и инженерного благоустройства.

Благоустройство Минска во второй половине XIX века сводилось лишь к постройке водопровода в центральной части города и проведению конно-железнодорожной дороги.

Только на двух улицах в центральной части города были устроены булыжные мостовые. Подавляющая часть городских улиц утопала в грязи, огромное большинство населения было вынуждено пользоваться питьевой водой из источников, находившихся в антисанитарном состоянии. На окраинах города не было уличного освещения.

Экономический подъем, наблюдавшийся в конце XIX века, сопровождался строительной горячкой. Если в начале 90-х годов городская управа ежегодно выдавала 226 разрешений на строительство и ремонт зданий, то в конце десятилетия – около 600. Шла усиленная, преимущественно деревянная, застройка окраин. Совершенно изменился вид Захарьевской улицы на участке от Коломенской до Богдельной. Там были возведены многоэтажные каменные дома.

Согласно данным Первой всероссийской переписи населения 1897 года, Минск входил в число 52 городов России с числом жителей свыше 50 тысяч и занимал в этом списке девятнадцатое место. В то время здесь жило 91 494 человека.

По переписи, проводившейся 27–30 сентября 1917 года, в Минске насчитывалось 134,5 тысячи жителей. Это был самый крупный город в пределах современной территории Беларуси.

Развернувшееся в городе в конце XIX – начале XX веков строительство было одной из причин быстрого территориального роста Минска. Если в 1891 году его площадь составляла 1700 десятин, то в 1913 году – 5417.

В начале XX века в Минске появилась целая группа архитекторов: О. Краснопольский, С. Гайдукевич, Г. Гай и другие, по проектам которых возводились здания в стиле модерн.

С наступлением промышленного кризиса строительство в городе сократилось. Но уже в 1910 году число выданных разрешений на строительные работы достигло 580. Продолжалось заселение окраин. Железнодорожный поселок в Серебрянке слился с городом сплошной застройкой вдоль Игуменского тракта. Вытянулись постройки и вдоль Старо-Виленского, Логойского, Борисовского, Койдановского, Раковского и Кальварийского трактов.

С 1896 по 1911 годы число кирпичных строений увеличилось в городе с 2110 до 2709. Квартиры в домах, предназначенных для зажиточных горожан, отличались уютом и удобством. Парадные, уличные фасады этих зданий имели архитектурное оформление.

Строительство сопровождалось нарушением планировки и санитарных норм, характерным явлением была скученность застройки. Особенно перенаселенной оказалась торговая часть города (район Неми-ги). Здесь встречались здания (некоторые из них сохранились до сих пор), имевшие до 200 квартир. В них жили и продавали свой товар мелкие торговцы и ремесленники.

Совсем по-иному застраивались окраины. Каменные дома были там редкостью. Из 39 каменных кварталов Минска в 1910 году 30 находились в первой и второй полицейских частях, а в пятой полицейской части застройка оставалась исключительно деревянной. Если в центре города буржуа, прежде чем строить многоэтажные каменные дома, покупали земельные участки, то на окраинах жилищное строительство велось преимущественно на арендных землях. Приобретение земельной собственности не могли себе позволить даже средние слои. Арендаторы были лишены возможности получить дешевый ипотечный кредит под залог земельного участка. Строительство велось за счет частного капитала, главным образом ростовщического. Чтобы покрыть обременительные долги на строительство и амортизировать в течение двенадцатилетней аренды здания, домовладелец в силу действия закона стоимости повышал квартплату, торговец – розничные цены на свой товар, а мелкий промышленник, если его предприятие строилось на чужой земле, экономил на зарплате рабочих.

Жители урочища Уборки (железнодорожный район) жаловались городской думе, что «все дома и строения расположены в одну общую местность без разделения какой-либо улицы». Такой же беспорядок царил в урочище Добрые Мысли, где встречались улицы, загороженные с двух сторон. К домам на окраинах невозможно было подвезти дрова, подъехать в случае пожара. Членов городской управы беспокоило лишь то, что при переоценке имущества горожан для обложения в пользу города налогом им приходилось перелезть через заборы.

В 1896 году в Минске насчитывалось 7476 домов (включая нежилые). В 1911 году их число увеличилось до 10 300. Большинство построек (77–78 процентов) предназначалось для жилья. В то же

время темпы строительства промышленных, торговых и административных объектов за период 1896–1911 годы превысили темпы строительства жилых домов примерно на 10 процентов, что свидетельствовало об оживлении торгово-промышленного развития Минска. В течение 1890–1914 годов было построено 17 культовых зданий и только две школы (ремесленное и коммерческое училища). К этому времени в городе функционировало около 90 церквей, костелов, синагог, молитвенных домов.

В общей массе городских зданий удельный вес деревянных составлял в 1895–1903 годах около 80 процентов. Были распространены (6–7 процентов) и так называемые смешанные постройки: первый этаж, предназначавшийся для хозяйственных надобностей или для торгово-промышленной деятельности, – каменный, а второй, отводившийся под жилье, – деревянный. На долю каменных зданий приходилось 14–15 процентов. Как правило, они были многоэтажными. Самым высоким строением Минска являлась шестиэтажная гостиница «Европа», в которой в 1908 году был даже установлен лифт.

Растущий город предъявлял на жилье большой спрос. Если в 1896 году сдавалось внаем 11,6 тысячи квартир, то в 1911 году это число увеличилось в 2 раза. Дома были перенаселены, особенно в торговой части Минска. Внутри они, даже деревянные, разделялись на мелкие и тесные комнатухи. Газеты отмечали, что предприимчивые домовладельцы сдавали квартирантам хозяйственные постройки, в которых за стенкой в один кирпич иногда находились свиньи, склад для дров, отхожее место.

Возрастала квартплата. Так, среднегодовая стоимость одно-трехкомнатных квартир в 1893 году составляла 200 рублей, а в 1911 году – уже 500; пятикомнатных – соответственно 400 и 700 рублей. Особенно быстро росли цены на ходовые квартиры из 1–3 комнат – в 2,5 раза. Причины этому крылись в перенаселенности города, увеличении городских налогов, вздорожании. Минские врачбные известия отмечали в 1911 году: «Жилищная нужда в Минске столь же велика, как в самых крупных центрах. Цены квартир здесь не ниже, чем в Берлине или Париже...».

Трудящиеся города не могли селиться в центре, где за одну комнату в 1897 году надо было платить не менее 125 рублей в год. На окраинах квартирная плата за комнату снижалась до 70 рублей. Удельный вес расходов в бюджете обитателей окраин на наем квартир определялся податным инспектором в следующих размерах

(данные на 1903 год): торговцы – 7,6 процента, ремесленники – 10,2, чиновники и служащие – 14,6, интеллигенция – 17,3, рабочие – до 26 процентов. Эти цифры становятся еще большими, если учесть плату за отопление и освещение

В этот же период создавался и новый тип жилья – многоэтажные доходные дома. Это застройка улиц Советской, Кирова и К. Маркса. Они строились частными лицами – предпринимателями – для получения прибыли от сдачи внаем комнат и квартир. В Беларуси доходные дома существовали с 1870-х до 1917 года. Обычно это были домики в три – пять этажей. Народ победнее снимал не квартиры, а комнаты. Плата была весьма разнообразной: жилье поближе к центру можно было снять за 80 рублей в год, то есть около 7 рублей в месяц. Подальше от центра – за 45 рублей в год, или почти 4 рубля в месяц. На окраине комнаты стоили еще дешевле. Съем таких «апартаментов» по стоимости был сопоставим с ведром водки – примерно 10–12 рублей в год.

В начале 90-х годов в Минске насчитывалось около 140 улиц и переулков. К 1911 году их численность увеличилась до 305, а общая длина за тот же период возросла с 68 до 170 верст, в том числе замощенных – с 27 до 80 верст.

Городские улицы мостились булыжником. В 1910 году началось асфальтирование. В центре можно было встретить бетонные и гранитные тротуары. В управе накапливались целые тома с просьбами жителей о замощении улиц. Идя навстречу интересам местной буржуазии, городское управление благоустраивало в первую очередь те, что связывали промышленные и торговые предприятия с железнодорожными станциями, центральные, а также улицы, используемые военным интендантством.

Важнейшие магистрали на окраинах власти пытались замостить за счет мелких домовладельцев, невзирая на то, что у тех даже после продажи всего имущества не хватило бы для этого средств. В 90-х годах городское управление добилось разрешения взимать попудный сбор с грузов, прибывавших и отправлявшихся по железной дороге, за счет этого и устроило подъездные пути по Раковскому и Койдановскому трактам.

Подавляющее же большинство улиц окраин весной и осенью превращались в непролазное болото. Никогда не высохавшие ямы с водой служили местом свалки нечистот, обветшалой утвари и одежды. В 1912 году газеты писали о таком случае: ассенизационный обоз попал в одну из луж, и, когда кучер попытался выбраться, содержимое бо-чки вылилось на улицу.

Ближе к центру местами были устроены деревянные тротуары, но настолько узкие, что на них с трудом расходились двое пешеходов. Хожение по таким тротуарам требовало особой осторожности, особенно в вечернее время. Хлюпавшие в грязи доски с торчавшими в них гвоздями превращались в капканы, рвавшие одежду и подошвы обуви.

С последующим развитием промышленного производства заметно росло население города, составившее в 1912 году около 100 тыс. человек; в этих пределах количество населения оставалось и в 1917 году.

К концу XIX – началу XX веков застройка административного центра Минска и формирование административно-территориального деления по российскому образцу практически было завершено. Административный центр Минска в XIX вв. охватывал территорию площади Высокого Рынка и непосредственно прилегающих улиц: Койдановской, Доминиканской, Петропавловской улице, Козьмодемьяновской, Сборовой, Во-скресенской.

В административный центр входили здания городской ратуши, гостиного двора, комплексы доминиканских, бернардинских и базилианских монастырей, иезуитского коллегіума, на северной и южной сторонах площади располагались жилые дома, лавки, корчмы, аптеки.

С развитием города в конце XIX века оформились административно-территориальные единицы – полицейские части. Их было пять:

Первая занимала центр города. Ее граница проходила по Койдановской улице, пересекала по диагонали Соборную площадь, шла по Крещенской улице до Полицейского моста, правым берегом вниз по течению Свислочи до деревянного моста на Ляховке, далее – по улицам Ляховской, Нижне-Ляховской, Круглой, одноименному переулку и выходила на Коломенскую.

Вторая полицейская часть была самой маленькой. Ее граница, совпадая вначале границей первой части, шла до Полицейского моста, затем по Полицейской улице, захватывала с левого берега излучину Свислочи. А в районе Виленско-Набережной улицы пересекала реку, направлялась к перекрестку улиц Большой Татарской и Замковой и следовала далее по Воскресенской и Ново-Романовской до Койдановской улицы, отделявшей вторую часть от первой.

В третью часть входили территории по левому берегу Свислочи, включая Троицкий рынок. По количеству занимаемой территории третья полицейская часть была самой большой.

В связи с развитием города Минск начал расти в юго-западном направлении, и новые кварталы вошли в четвертую полицейскую часть. Ее территория отделялась от третьей и первой частей Свислочью, Московско-Брестской железнодорожной магистралью, Коломенской улицей.

В пятую часть были включены северо-западная окраина Минска, выделенная в 1899 году из второй. В этой полицейской части был зафиксирован наименьший процент построенных каменных строений.



Улица Сторожевская, конец



<http://vadim.i.zlivejournal.com>

Дореволюционный вид окраин Минска

Санитарное состояние города, а также условия труда в промышленности были крайне тяжелыми. В отчете минского городского санитарного инспектора за 1890 год имеется следующая запись: «Кожевенный завод Имрота в 1885 году. В нижнем этаже находятся колодцы для дубления кожи, здесь же происходит их очистка и скобление волоса и мездры. В этом отделении работает 50 человек. Воздух край-не тяжел, никаких приспособлений для вентиляции не существует. Обширный двор завода покрыт разными складскими отбросами. Все органические и жидкие нечистоты стекают с завода в реку Свислочь... На кожевенных заводах Минска к моменту обследования было 13 случаев заболевания сибирской язвой, из них 3 случая окончились смертью».

Санитарное состояние городских кварталов в докладе городского санитарного врача Грацианова за 1891 год характеризуется следующими словами: «Благодаря дурному состоянию отхожих мест, почти отсутствию помойных ям и крайне грязного содержания тех и других, загрязнение реки и почвы города Минска происходит в ужасающих размерах, а испарения, выходящие из такой почвы, конечно, остаются не без вреда для минских обывателей». Антисанитарное состояние города усугублялось хаотической застройкой кварталов. В условиях капитализма не соблюдалась санитарная норма плотности застройки. В районе Торговой улицы и Немиги плотность застройки кварталов достигала 80 %. Особенно тяжелое положение было на окраинах города. Здесь улицы тонули в грязи, население оставалось без света, без воды, без медицинской помощи, без школ.

2.1 Обустройство водоемов

Городские власти пытались сохранить московские водоемы в чистоте. В 1712 г. был издан указ, предписывавший следить за чистотой улиц, а мусор и нечистоты свозить в отведенные для этого места и ни в коем случае не сваливать в пруды и реки.

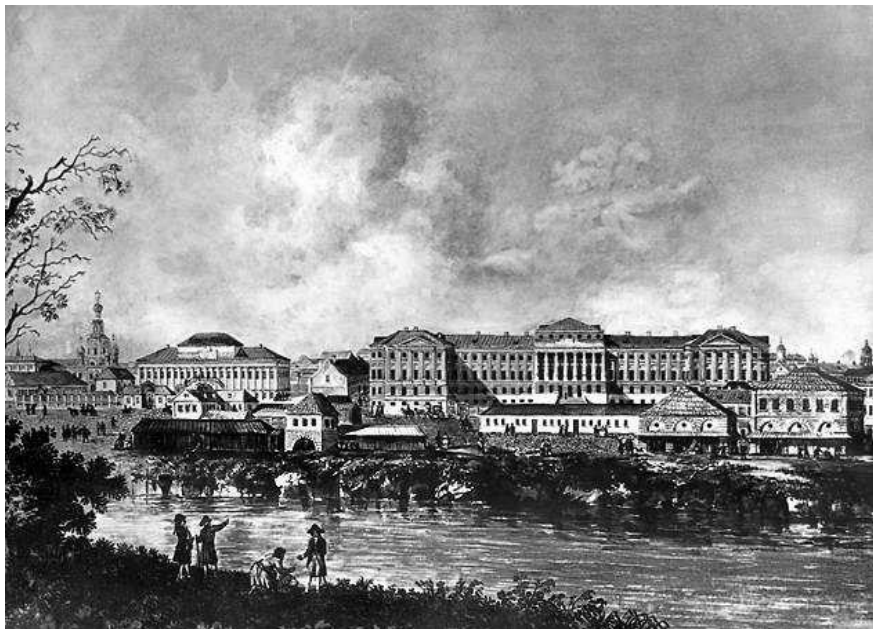
До 1700 годов в районе Чистопрудного бульвара находилась скотобойня – «Животинный двор», отходы с которого сбрасывали в пруд, названный Поганым. Князь Александр Данилович Меншиков в 1703 году очистил пруды и запретил их загрязнять. С тех пор они именуется Чистыми. Мясная торговля на этом месте была свернута.

Проект заключить реку Неглинную в трубу, возникший в 1770-х годах, так и не был осуществлен в XVIII веке. Еще в начале XIX века

Неглинка свободно протекала через площадь, образуя в осеннее половодье и во время больших дождей топь.



Чистые пруды, 1830 и 2010 годы



Река Неглинная

В 1780-х годах в районе Верхнего Неглинного пруда, по проекту инженера И. К. Герарда, на Неглинной была сооружена набережная из дикого камня с железными решётками, ставшая «приятным гульбищем для всех охотников прохаживаться».

Воды Неглинной, Напрудной и Самотекских прудов с древности были чистыми и славились рыбным промыслом. За чистотой рыбных прудов следила Полицейская канцелярия. Здесь нельзя было полоскать бельё, купать лошадей. В начале XIX века Неглинские пруды с рыбной ловлей сдавались купцам внаём. Зимой из этих водоемов для набивки ледников брали лед, славившийся своей прозрачностью. В отличие от сравнительно чистой воды Неглинной в районе Верхнего Неглинного пруда в нижнем течении воды сильно загрязнялись, и запруды на реке получили названия «поганых». Московские власти неоднократно отмечали неблагоприятное санитарное состояние местности у Неглинки. Кремлёвский оберкомандант в 1743 году писал: «В разсуждении всякаго от мяснаго ряду и харчевен нечистоты и помету происходит не только в летнее

время, но и в зимнее, вредная мерзкая вонь, так что проезжающим в Троицкие ворота через мост, а паче мне и прочим живущим в Кремле, не меньше же и близь того пруда на Неглинной обывателем по той нечистоте может наносить вредительную болезнь».

После пожара 1812 года Комиссия для строения города Москвы постановила: "открытый канал с бассейнами по недостаточному в нем течению воды от накопившейся нечистоты, производящей неприятность в воздухе, перекрыв арками, засыпать". Так было принято решение заключить речку Неглинка (река Неглинная) в подземную трубу, так как в период дождей и весеннего снеготаяния Неглинка растекалась, образуя озеро посреди улиц. Оттуда и пошло название Трубной площади по отверстию трубы в Башне Белого города, из которого вытекала река, место в народе, так и прозвали "трубой". Был засыпан ненужный более ров вокруг стен Земляного города. Это было осуществлено в 1817–19 гг.

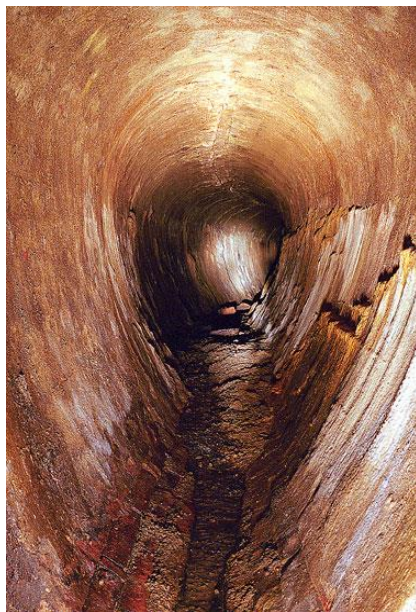
Во второй половине XIX века коллектор Неглинной уже не справлялся с потоком. Ситуация усугублялась тем, что владельцы стоявших рядом домов устраивали самовольные врезки, через которые сбрасывали в реку нечистоты. В 1886–87 г. г. под руководством инженера Н. М. Левачёва был произведен капитальный ремонт и переустройство трубы на всем ее протяжении. Тоннель был разделен на три участка, на каждом из которых свод коллектора и мостовая были раскрыты в 12 местах. Вода из тоннеля с помощью насосов была отведена в деревянные, обшитые железом лотки, подвешенные на высоте 1,5 аршина над дном канала. При реконструкции тоннель был расчищен, стены оштукатурены, дно углублено и выполнено в виде обратного свода, лоток выложен тарусским камнем.

В 1906 году от Самотечной площади до Сущевского вала была убрана под землю часть Неглинной в верхнем течении и ее приток – речка Напрудная. В 1910–14 гг. участки, находящиеся в аварийном состоянии, вновь подверглись капитальному ремонту. Тогда по проекту инженера М. П. Щекотова был построен участок параболического сечения длиной 117 м рядом с гостиницей "Метрополь" и Малым театром. Высота его составляет 3,6 метра, ширина – 5,75 метра.

Для своего времени это был блестящий инженерный проект, по гидротехническим свойствам не уступающий современным нормам. По

этому образцу планировалось перестроить весь коллектор Неглинной, но производству работ помешала Первая мировая война.





Заброшенный участок постройки XIX века под Цветным бульваром





Различные участки реки Неглинной

Одним из основных (7-м пунктом) в предписании Тормасова Комиссии строений от 19 мая 1816 г. деньги из 5-миллионного фонда предлагалось обратить «на обделку камнем с железною или чугуною решеткой обоих берегов Москвы-реки, также реки Яузы и Отводного канала». В 1823–1824 гг. стенки Кремлевской и Москворецкой набережных были одеты в камень, а стенки Софийской и Раушской набережных и р. Яузы до Яузского моста также были одеты в камень, но много позже. Стенки Кремлевской и Москворецкой набережных сделали почти вертикальными, но с лестницами к воде и съездами для водовозов, забравших воду в Москве-реке. Это было особенно необходимо во время пожаров, так как немногочисленные запасы Мытищинского водопровода и колодцы во дворах не могли дать достаточно воды, и ее для тушения пожаров брали из прудов, из Москвы-реки, Яузы и Пресни. Более мелкие ручьи и речки для этих целей не годились.

2.2 Мосты

Учитывая, что Москва разделялась на части Москвой-рекой, имеющей в пределах города несколько поворотов, а также реками Яузой и Неглинной и множеством более мелких речек, вопрос о мостах становился одной из важных проблем благоустройства.

Большое значение в жизни города имел Большой Каменный мост, называвшийся Всехсвятским, который соединял центр города с Замоскворечьем. Его строительство было начато в 1643 году по указу царя Михаила Фёдоровича мастером из Страсбурга Ягоном Кристлером. После смерти царя и мастера строительство прекращено, так как план сочли слишком смелым и дорогим. Оно было возобновлено и завершено в 1682–1687 годах по инициативе царевны Софьи и Василия Голицына по старому образцу Кристлера (оставившему после себя деревянную модель моста) «мостового каменного дела мастером» монахом старцем Филаретом. После достройки в 1692 году мост получил имя Всехсвятского. Другие имена моста были: Берсеневский и Новый каменный (под Старым каменным подразумевался Троицкий мост через Неглинку, у Троицкой башни Кремля).

Мост находился, однако, не точно на месте современного: он начинался у подножия современного Дома на набережной (красная линия которого соотнесена с линией старого моста) и вел к месту, где теперь выходит к реке улица Ленивка (в те времена, она представляла собой проезд к Всехсвятским воротам). Длина моста составляла

170 м, ширина – 22 м. Мост имел 8 арок, средние служили для пропуска плотов и лодок их пролёты составляли до 15 м. Перед мостом на замоскворецкой стороне была устроена предмостная башня – Ше-стивратная, имевшая, как показывает название, шесть воротных проемов (фактически трое двойных ворот), а также несколько пирамида-льных ярусов, соотнесенных с ярусами Боровицкой башни Кремля, и два венчающих шатра, увенчанных двуглавыми орлами.

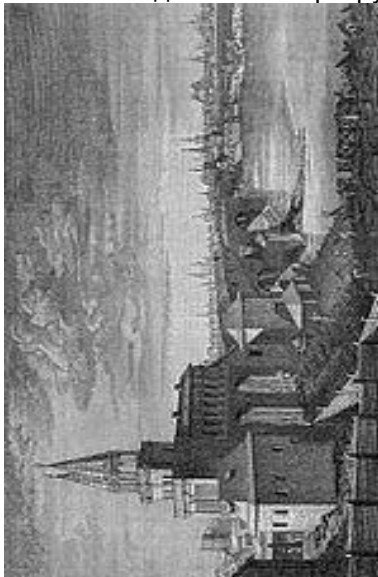
Средства, потраченные на строительство моста, так поразили современников, что возникла поговорка, бытовавшая в Москве более полутора столетия: «Дороже Каменного моста!» (о ценности и дороговизне чего-либо). В XIX веке в Нижегородской губернии также была записана поговорка: «Каменного моста лучше!» Вообще, по свидетельству историка Москвы И. М. Снегирева, еще заставшего старый мост, он «почитался одною из столичных диковинок, наравне с Иваном Великим, Сухаревой башней, Царь-колоколом, Царь-пушкою».

Поскольку мост был раза в 3–4 шире самых больших московских улиц, он был застроен с обеих сторон. В 1731 году по указу Анны Иоанновны были снесены мельницы и расчищены быки моста.

После того как в результате весеннего половодья 1783 года мост был сильно поврежден (как докладывал Екатерине московский главнокомандующий граф Чернышев: «Обвалились три арки моста... и бывшие на них 11 лавок каменных с разными мебельями купца Епанишниковова, суммой на 1100 рублей. Упал один стоявший в это время на мосту и убит, а развалинами задавлены бывший под мостом рыбак и две бабы, у берега для мытья платья находившиеся»), было решено для уменьшения напора воды и одновременно для осушения болота устроить на южном берегу Москвы-реки против Кремля водоотводной канал. В 1786 году канал был углублен, и через него были перекинuty мосты. Однако наводнение конца августа 1786 года, бывшее следствием проливных дождей, причинило Каменному мосту большие разрушения, ввиду этого, по приказу нового главнокомандующего графа Брюса мост был отремонтирован и реконструирован. В ходе реконструкции, продолжавшейся до 1792 года и стоившей 213 000 рублей, мост был укреплен, лавки снесены, Шестивратная башня разобрана, по бокам устроены перила.

В середине 1850-х гг. обветшавший мост было решено снести. Снос был выполнен с большим трудом, ввиду прочности кладки,

которую пришлось взрывать. «Сколько стоило усилий и иждивений, чтобы сломать этот двухвековой памятник! – пишет И. М. Снегирев, бывший свидетелем его разрушения.



Всехсвятский каменный мост на панораме Москвы
Я.Бликланда-П.Пикара), начало XVIII в.



Всехсвятский мост в конце XVII в.,
рисунок А.Васнецова



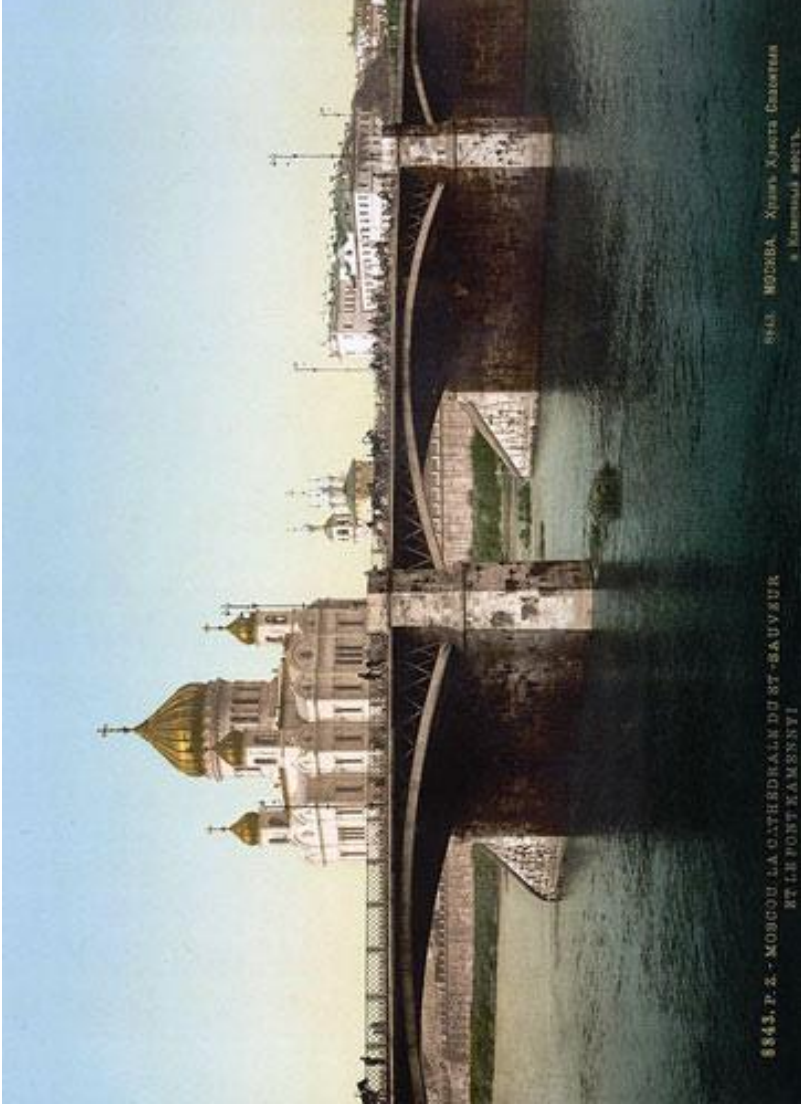
Г.Лари. Вид каменного моста в Москве с
деревянным мостиком у Водовзводной башни.
Начало XIX века



Большой каменный мост ок. 1800 г.,
картина Ф. Алексеева



Большой Каменный мост, 1857 год



Большой Каменный мост. Вид мостового сооружения в конце XIX – начале XX веков



В состав комплекса сооружений летней резиденции Екатерины II входит Большой мост (1778–1774 годов) через овраг. Он является самым крупным из сохранившихся мостов XVIII века. Архитектор В.И. Баженов

В 1858 году на месте разобранного моста инженером Н. Н. Воскобойниковым по проекту инженера полковника Танненберга был выстроен новый, первый в Москве металлический трёхпролётный мост. Речной пролёт был перекрыт арками. В качестве мостовой использованы лафетные плиты.

В 1788 году был построен каменный Козьмодемьянский мост через Водоотводной канал – продолжение Большого Каменного моста. Для уменьшения нагрузки на Большой Каменный мост в 1768 году был построен Крымский мост, сначала наплавной. После постройки Пятницкого моста, происходившей одновременно с Крымским, по Большому Каменному мосту было запрещено возить большие тяжести. В 1780-х годах предполагалось заменить деревянный Москворецкий мост каменным, на постройку которого требовалось 600 000 рублей. Однако эти средства не были изысканы. В 1754–1756 годах был сооружен каменный мост через реку Неглинную, соединивший Петровку с Лубянской.

Торгово-промышленное развитие Москвы также настоятельно требовало удобного сообщения между частями города, особенно между Замоскворечьем с его мануфактурами и заводами и Китай-городом, где сосредоточивались торговые помещения.

В 1782 году из 23 мостов города только 12 являлись «окладными», т. е. имеющими постоянные ассигнования, и на исправление их было положено 2642 рубля на год. Но так как цены на материалы повышались день ото дня, то этих денег не хватало. Московский главнокомандующий предлагал назначить на содержание мостов 6000 рублей в год, чтобы на остатки от этой суммы произвести со временем замену деревянных мостов каменными.

В дальнейшем деревянные и каменные мосты строились в местах пересечений Москвы-реки и ее притоков главнейшими направлениями дорог. Значительными событиями стала крупная комплексная работа по благоустройству мостового хозяйства Москвы во второй половине XIX века, когда взамен одного каменного и четырех деревянных были возведены пять металлических мостов над Москвой-рекой. При постройке в 1903–1908 г. г. Московской окружной железной дороги мосты и путепроводы строились не только в местах перехода рек, но и на пересечениях с железными дорогами других направлений, городскими улицами и дорогами и в некоторых случаях даже пешеходными путями. В дореволюционной Москве над Москвой-рекой было 14 мостов, над Яузой – 17, над Водоотводным каналом – 6. Таким образом, не считая мостов через ручьи и мелкие

притоки Москвы-реки и Яузы, путепроводов и водопропускных труб под дорогами, всего было 37 мостов. Ниже освещены основные из них.

Андреевский (Сергиевский) железнодорожный мост. Первые поезда Малого кольца Московской железной дороги прошли от Канатчиково до Воробьёвых гор по временному деревянному мосту длиной 278 м, с ферменными пролётами по 32 м. Этот мост «системы Лембке» с полноценными русловыми устоями стоил всего 100 000 рублей.

Вскоре на его месте был выстроен постоянный мост, прослуживший до 1999 года. Первоначально мост назывался Сергиевским, в память о великом князе Сергее Александровиче, в 1917 переименован в Андреевский – по имени б. Андреевского монастыря, расположенного на правом берегу реки. При постройке Андреевский мост имел один главный пролёт, перекрытый серповидной аркой длиной 135 м и высотой 15,14 м, и два береговых пролёта по 18 м. Вне арок, на консолях, были устроены пешеходные тротуары.

Чугунный мост – мост балочной конструкции из сборного железобетона через Водоотводный канал в Москве. Первый мост, деревянный, названный Высокопятницким, был выстроен в 1785 году одновременно с прокладкой Водоотводного канала. Второй мост был выполнен висячим, построен в начале XIX века. Третий мост – собственно Чугунный мост – был построен в 1835 году инженером П. Я. Витте. Это был арочный мост из сборных чугунных конструкций с ездой понизу. Три ажурные чугунные арки позволяли пропускать под мостом суда, но ограничивали пропускную способность его проезжей части. Четвёртый мост был построен в 1889 году и унаследовал имя предшественника. Это был трёхпролётный балочный мост (балки из литого железа) полной длиной 45,56 и шириной 17,6 м (в том числе 12,8 м проезжей части). Опоры моста – кирпичные на свайном основании, облицованные камнем.

Дорогомиловский мост. В XVI веке на месте Дорогомиловского моста был перевоз, связывавший Дорогомилово с Москвой. Лодочки и паромщики за небольшую плату перевозили с берега на берег знатных особ с их челядью или купцов с товаром, подмосковных крестьян и горожан-ремесленников. А зимой конечно же мостом становил-ся ледяной покров Москвы-реки. В начале XVII века берега реки свя-зал так называемый «живой» мост, настил которого лежал прямо на воде. С каждым годом все увеличивающееся движение к столице со стороны Смоленского тракта требовало создания постоянного моста. В 1787–1788 гг. был построен новый

деревянный мост, на долю которого через четверть века выпало стать свидетелем оставления Москвы войсками и жителями в 1812 г.



Сергиевский железнодорожный мост



Андреевский железнодорожный мост



Чугунный арочный мост на Водоотводном канале, литография, 1835 год



Чугунный мост, 1889 год



Дорогомилловский мост, 1907 год



Старый Дорогомилловский мост. Разлив Москва-реки, 1908 год



Москворецкий мост –
ещё с деревянными пролётами, утраченными в пожар 1870 года



Большой Москворецкий мост, 1902 год



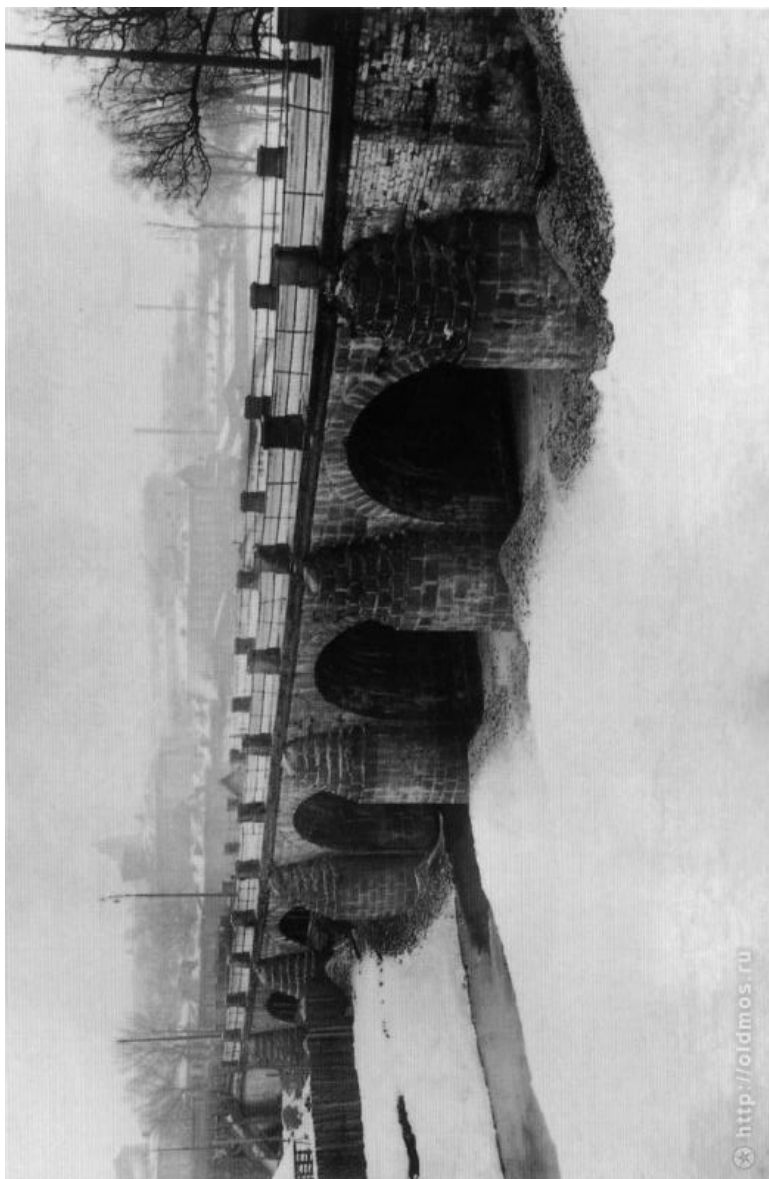
Краснолу́жский (бывший Императора Николая II) мост

В августе 1837 г. Россия отмечала четвертьвековой юбилей Бородинского сражения. Тогда же Дорогомиловский мост был переименован в Бородинский.

В 1868 г. деревянный Бородинский мост был заменен железным на двух высоких каменных быках с ледорезами. Проезжая часть его длиной 139 и шириной 15 метров была перекрыта верхними металлическими фермами. При въездах стояли каменные арки с декоративными башенками на углах.

Мост был сооружен по проекту инженера В. К. Шпейера. В таком виде мост просуществовал до 1909 г., когда началась его перестройка по проекту архитектора Р. И. Клейна и инженера Н. И. Осколкова. Проезжая часть была расширена почти до 28 метров при прежней длине и прежнем числе мостовых опор.

Открытие моста состоялось в 1913 г. Продуманным архитектурным оформлением Клейн превратил Бородинский мост в своеобразный памятник русским воинам, стоявшим насмерть на Бородинском поле.



Самый старый из сохранившихся московских мостов – Дворцовый (Лефортовский). Архитектор – Семен Яковлев. Построен, по разным данным, в 1777 или в 1781–1799 годах. Фото конца XIX в.

Большой Москворецкий мост – один из мостов через Москву-реку. Расположен рядом со Спасскими воротами Кремля, соединяет Васильевский спуск, улицу Варварку с улицей Большая Ордынка. Продолжение моста – Малый Москворецкий мост через Водоотводный канал. Длина с подходами – 554 м, ширина – 40 м. Трёхпролётный, монолитно-железобетонный. Построен на месте одной из старейших переправ в городе. С 1498 г. существовал наплавной мост на пути от Тверской дороги к Серпуховской. В 1789 г. построен деревянный свайный мост. В 1829 г. возведены каменные быки 3 деревянных пролётов по 28 м. В 1870 г. мост сгорел, в 1872 г. установлены металлические пролёты. Название дано по Москворецкой улице.

Краснолужский (бывший Императора Николая II) мост нес нелегкую службу на 38-м километре Московской окружной железной дороги, с 1907 года по нему двигались грузовые составы и здесь же переходили через Москву-реку пешеходы от Бережковской набережной до Лужнецкой. Мост длиной 135 метров и весом 1400 тонн был построен так же, как и его близнец Андреевский (бывший Сергиевский), по проекту выдающегося русского инженера Л.Д. Проскуракова и архитектора А.Н. Померанцева в период 1905–1907 гг. во время строительства Московской кольцевой железной дороги.

Все мосты древнего **Минска** были деревянными и существовали периодически. Причиной тому были весенние паводки, пожары и войны. Например, в 1655 г. во время военных действий с вторгшимися российскими войсками минчане вынуждены были "отступить к Минску. Однако в городе закрепиться было негде, поэтому... те люди Минск покинули, побегав из города, разметав мосты, на другую сторону, на поле".

Самый известный мост средневекового Минска, получивший свое название – Хлусов – еще в XVI веке. С ним связано несколько городских легенд, в основе которых обыгрывается слово "хлусиць" (врать, лгать; хлус – лжец, обманщик). Согласно одной из них, мост построил торговец Лукаш Хлус на деньги, полученные от самого черта. А чтобы деньги свои вернуть, нечистая сила взяла мост в откуп, поэтому на нем нередко грабили и убивали прохожих. По другой версии, свое название мост получил "благодаря" нечистым на руку горожанам, промышлявшим на нем выманиванием денег путем "хлусни" – обмана.

Несмотря на свою недобрую славу, мост исправно служил горожанам. А когда он разрушался от старости, паводков, пожаров или войн, то на том же месте вырастал новый мост.

По нему через Минск проходил основной торговый путь с северо-востока в западные районы княжества и далее в страны Европы – это была важнейшая транспортная артерия города.

В 1898 году по Александровскому мосту проложили рельсы конной железной дороги. А к 1913 году "были произведены изыскания и собраны необходимые данные для проектируемого железобетонного или железного моста по Александровской улице". Однако вскоре начавшиеся одна за другой войны и революция не позволили этим планам сбыться.

Еще один мост древнего Минска (позже названный Лавским) связывал район Троицкого предместья с Верхним городом – новой частью Минска, возникшей на возвышенном правом берегу в конце XII – начале XIII веков. Он соединял улицы Плебанскую с Зыбицкой. По мнению историков Д.И. и И.И. Сацукевичей, это название могло произойти от «... многозначности старобелорусского слова „лава“. Например, так называли узкий временный или плавучий мост, настил на столбах, предназначенных для пешеходов».

В очерке "Минское средневековье" А. Грицкевича и В. Посье указывается, что "к XVI веку... Троицкое предместье было связано с центром мостом и мельничной плотиной, а позже – двумя мостами". Этот мост просуществовал, вероятно, до конца XVII – начала XVIII веков. Некоторое время моста не было – он мог быть снесен паводком или разрушен в ходе военных действий. На быстрое восстановление рассчитывать не приходилось – опустошительные войны, эпидемии, пожары лишили город людских ресурсов и средств. Поэтому к началу XVIII века на этом месте был лишь "малый мосток, сделанный для проезда и прохода от двух дорог (улиц) – Троецкой и Плебанской в Зыбицкую".

По высочайше утвержденному в 1800 году градостроительному плану „... на месте, где теперь существует малой мосток..., <был> положен к постройке мост“. Однако в 1808 году в Троицком предместье пожар уничтожил почти всю застройку, что надолго затормозило развитие этой части города. А затем Минск перенес нашествие Наполеона и новый пожар в 1812 году, который снова практически уничтожил деревянную застройку города! Наконец, в июле 1816 года последовал указ „... на составление плана и сметы на зыбицкий мост“, но в те времена ответственные дела решались весьма

неспешно – время шло, а мост не строился. В прошениях жителей Троицкого предместья от 26 апреля и 26 октября 1822 года указывалось, что „... по неимению до сего времени моста (они) претерпевают великую нужду“, а существующий малый мостик, который они „... сами своим коштом на том месте, где предположен мост, сделали... оный от времени совсем разрушается“.

В архивном документе, датированном 14 июля 1823 года, указано, что этот „малый мосток... во время бывшего великого наводнения водою сорван и унесен“.

Наконец-то, 7 ноября 1823 года Минское губернское правление приняло окончательное решение о начале работ по проектированию и строительству моста «в месте бывших лав».

Только в 1825 г. "в месте бывших лав" был построен новый деревянный мост, получивший названия Лавский, "мост на Лавах".

Лавский мост, кроме своего непосредственного назначения, являлся еще и своеобразной "биржей труда": на нем собиралась городская беднота в поисках работы.

Во второй половине XIX в. и в начале XX в. мост неоднократно ремонтировался.

Ниже по течению Свислочи находится мост, называвшийся до революции Полицейским. Соединял ул. Полицейскую с ул. Троицкой.

Мост через Свислочь по Захарьевской улице, соединяющий центр города с Золотой Горкой и Комаровкой, существовал как минимум, с конца XVIII века, что видно из плана 1793 года. Свое название получил от соответствующей улицы, на которой находился.

К началу 1830-х годов "по случаю ветхости" моста губернское начальство решило построить вместо старого на том же месте новый, на что и был составлен в 1834 году проект. Согласно проекту, мост опирался на двенадцать сдвоенных свайных опор (по 14 свай в каждой), которые защищены от ледохода. Длина предусматривалась в 63 м, а ширина проезжей части – в 8,4 м. Автором проекта был губернский архитектор К. Хрищанович. Однако средств на постройку не нашлось, и было принято решение об очередной починке моста. 1 декабря 1837 года ремонт был завершен.

В 1853 году мост еще раз отремонтировали. А к 1878 году он пришел в такое состояние, когда при ожидаемом формировании в городе резервных армейских бригад был сделан вывод, что "опасно и даже невозможно будет провозить орудия и другие артиллерийские снаряды...". К началу декабря 1878 года была выполнена почти полная перестройка моста.

В связи с прокладкой в Минске линии конки до улицы Белоцерковной (ныне район площади Победы) рельсовый путь должен был пройти через Захарьевский мост. И к осени 1898 года его перестроили по “исправленному” проекту в связи с прохождением линии конки.

В весенний паводок 1906 года Захарьевский мост подвергся серьезному испытанию. Почти полностью была снесена Плебанская плотина. Деревянные части ее вынесло к Захарьевскому мосту. Образовался затор у его основания, возникла угроза разрушения. Пожарной добровольной команде с трудом удалось спасти мост.

11 декабря 1913 года Городская дума постановила заменить деревянные мосты железобетонными. Строить железобетонный Захарьевский мост взялось товарищество “Бетон” в Минске.

С началом Первой мировой войны строительство железобетонного моста было приостановлено. Управа приняла решение построить второй временный мост “при разобранном мосту Захарьевском” слева от него. Временный деревянный мост сделали за очень короткий срок. К началу ноября 1914 г. по нему возобновилось движение конки.

Целый год новый мост связывал центр Минска с его левобережными районами. Но, по-видимому, напряженность перевозок военного времени – Минск находился в тыловой зоне Западного фронта – им обеспечивалась недостаточно. Возможно, первый временный мост к этому моменту уже не существовал. В октябре 1915 года Военное ведомство начало строить свой временный деревянный мост в дополнение к существующему на месте старого Захарьевского, разобранного в 1913 году для постройки железобетонного. Строительство производила команда понтонного батальона армии темпами военного времени.

К концу декабря 1915 года “военный” мост был построен. Дальнейшие сведения об этих мостах относятся к концу октября 1917 года, когда потребовался их ремонт.

С пуском через Минск Либаво-Роменской железной дороги появилась необходимость в возведении путепровода через ул. Московскую. Так в городе появился первый железнодорожный бетонный мост – виа-дук, называемый в народе Западным – по месту своего нахождения на западной окраине тогдашнего города.

Позже, с ростом автомобильного движения, встал вопрос о расширении проезда под этим виадуком. Газета “Вестник Минского

губернского комиссариата” за 1917 год писала: "На днях предполагается приступить к работам по расширению проезда под железнодорожным мостом Захарьевской улицы. Этот злополучный проезд за последние годы создает много неудобств городскому населению из-за образующихся под мостом заторов телег и экипажей. Часто здесь приходилось простаивать по часу и запаздывать на вокзал или в город".



Александровский (Хлусов) мост. Конец XIX – начало XX вв.



Весенний паводок. Начало XX века



Вид Минска с Троицкой горы. Слева – Лавский мост.
Конец XVIII – начало XIX века. Рисунок неизвестного художника

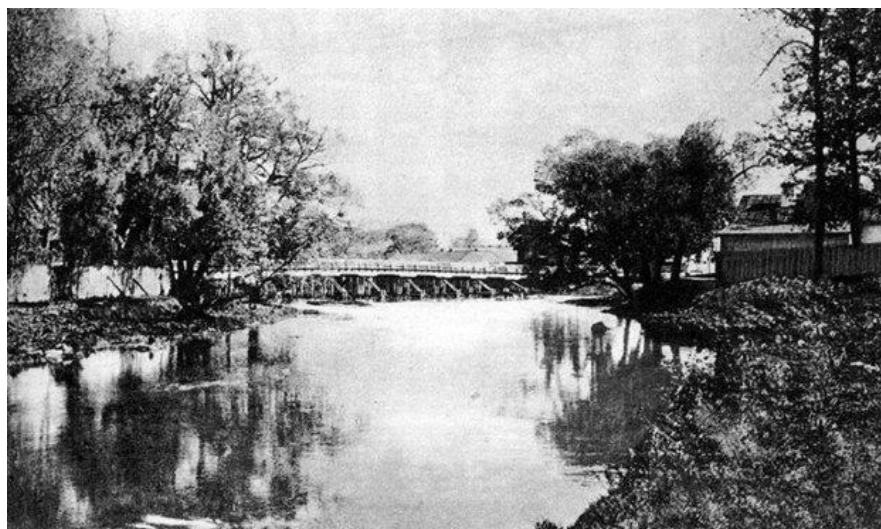


Лавский мост. Начало XX в.

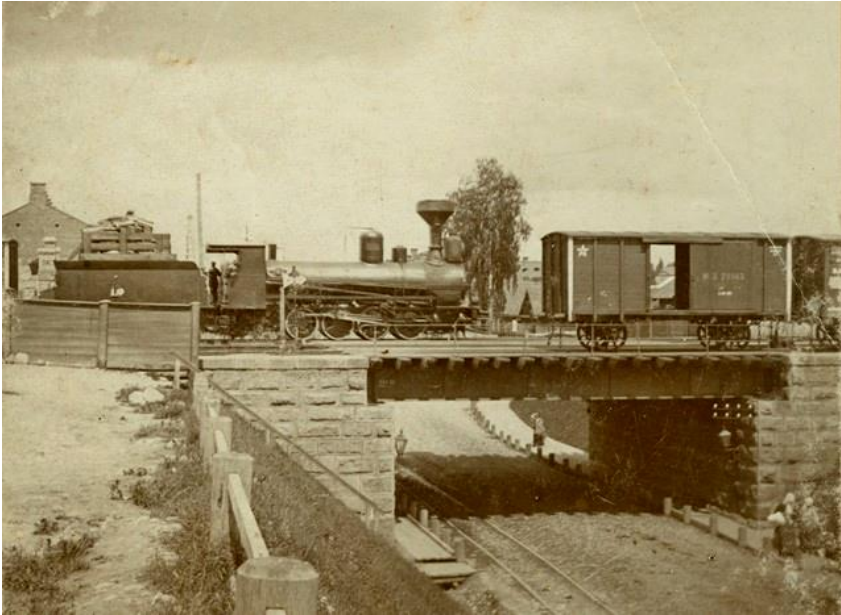


Полицейский мост.

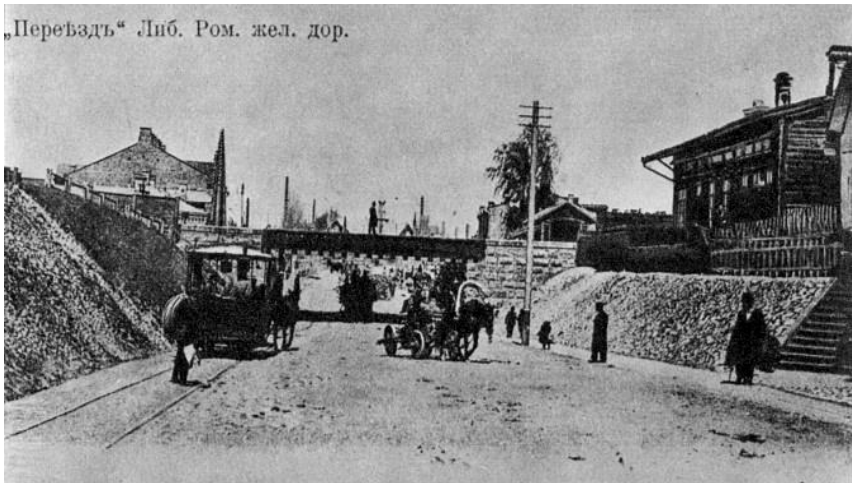
Одна из самых старых фотографий Минска, относящаяся к 1860–70 гг.



Захарьевский мост. Вид из городского сада



Западный мост – железнодорожный однопролетный мост
Либаво-Роменской железной дороги. Фото 1897 г.



Либаво-Роменский железнодорожный мост



Мост в Городской сад (от места пересечения ул. Полицейской и Подгорной)

В 1909 г. в городском управлении поднимался вопрос о строительстве Татарского и Оранского мостов через Свислочь. Эти мосты должны были соединить Татарское предместье и Ляховку с центром города и стать новыми транспортными артериями. По ним предполагалось пустить гужевой транспорт, разгрузив центральные улицы и не разрушая мостовые в центре города. Однако воплотить в жизнь эти планы удалось только в 1917 г. при содействии военного ведомства.

Деревянные мосты часто приходили в негодность. В декабре 1913 года Городская дума постановила заменить часть деревянных мостов железобетонными. Выбор пал на мосты по улицам Александровской и Захарьевской. За консультациями город обращался к профессору Киевского политехнического института Е.О. Патону. Однако намеченным планам не суждено было осуществиться. С началом Первой мировой войны строительство было приостановлено.

3

ГОСТИНИЧНОЕ ХОЗЯЙСТВО

История гостиничного дела в Москве уходит корнями в средние века, в эпоху, когда Москва из центра Московского княжества превратилась в Москву Первопрестольную, не только столицу, но и крупный торговый центр Руси. Предшественниками современных гостиниц были постоялые дворы – заведения, предоставлявшие путникам простое жилье и еду. Паломники, прибывавшие в столицу на богомолья и церковные праздники, размещались обычно на монастырских подворьях. В XVI веке, с развитием торговли и расширением международных связей, в Москве появились гостиные дворы, предна-значенные специально для купцов. Первые гостиные дворы были созданы еще в XII веке в Великом Новгороде, который вел оживленную торговлю с иностранцами. В отличие от постоялых дворов, при этих заведениях имелись торговые ряды и склады; здесь же можно было заключать сделки и торговать. Гостиные дворы часто подразде-лялись по «национальному» признаку: так, например, существовали Немецкий, Английский, Греческий и Армянский дворы. На Варварке, 3 сохранилось до наших дней здание Гостиного двора, построенного в 1574 году по указу царя Ивана Грозного. Здание неоднократно перестраивалось.

Деятельность гостиничных учреждений в Москве, как и по всей Руси, регламентировалась сводом специальных правил. Этот свод, носивший название «скра», первоначально был составлен для гостиных дворов. В положениях скры содержалось практически все: правила проживания, оплаты, внутреннего распорядка, противопожарной бе-зопасности и даже правила поведения за столом.

Бурное развитие и становление гостиничного дела в России наблюдалось в начале XIX в. Сохранялась большая необходимость в почтовых станциях. Они располагались между городами по почтовым трактам на расстоянии 1–2 дней пути друг от друга и предоставляли ночлег путешественникам. Наряду с почтовыми станциями, заезжими, постоялыми дворами, широкое распространение получили

трактирные заведения. Трактиры высшего разряда располагались в центре города и обычно принадлежали богатым купцам. В них можно было снять покои по договорным ценам.

Дешевым приютом для малоимущих служили постоянные дворы, содержавшиеся частными лицами. С проезжающих брали пошлину – постоянное. Содержатели постоянных дворов, в свою очередь, платили годовой акциз в городской доход. С 1832 при постоянных дворах стали строить харчевни, также сдавая сбор в пользу городских доходов.

Для бедноты и крестьян, приезжавших в город на заработки, существовали приюты, ночлежные дома двух категорий. Первые содержались частными лицами с коммерческой целью, вторые учреждались общественностью с благотворительной целью.

Такая привлекательная и доходная сфера деятельности, как гостиничное дело, не могла не привлечь предпринимателей, которые начинали строить как небольшие одноэтажные гостиницы, так и гостиницы высшего класса. Вложенный в строительство гостиниц высшего класса капитал быстро возвращался за счет довольно высоких цен за постой, однако они отвечали всем требованиям комфорта для своего времени. Например, гостиница «Большая Московская» в Екатеринбурге имела 50 прекрасных номеров с отдельными спальнями и гостиной, в каждом номере имелись водопровод, ванная, водяное отопление, лифт. Интерьеры и сервисное обслуживание было на высоте: к каждому приходящему поезду из гостиницы на вокзал высылались автомобиль для встречи новых постояльцев.

Эпоха петровских и послепетровских реформ ознаменовалась бурным ростом торговли с границей и, как следствие, развитием гостиничной индустрии.

Хотя столицей России в то время уже стал Санкт-Петербург, Москва по-прежнему оставалась крупным торговым центром страны.

В 1818 г. в Москве функционирует 7 гостиниц. В середине XVIII века в Москве открылись первые гостиницы европейского типа, а в конце XVIII – начале XIX века на Бульварном кольце, у Пречистинских, Никитских, Сретенских и Покровских ворот были построены 11 парных двухэтажных гостиниц. Одно из этих однотипных зданий – на Покровке – сохранилось до наших дней. Автором проекта этих гостиниц был известный тогда архитектор В. Стасов.

В XIX веке количество гостиниц Москвы значительно возросло. Были преобразованы в гостиницы монастырские подворья, расположенные в центре города. Некоторые гостиницы, построенные во второй половине XIX века, тоже назывались подворьями («Кокоревское подворье», «Чижовское подворье», «Троицкое подворье», «Староварваринское подворье»). Если в самом начале века в Москве насчитывалось всего 7 гостиниц, то к середине века их было уже несколько десятков. Во второй половине XIX века в Москве появились меблированные комнаты – недорогие гостиницы с пансионом или полупансионом, для людей со средним или низким уровнем дохода.

В 1910 году в городе работало 228 гостиниц, не считая 77 постоянных дворов. Крупнейшими гостиницами Москвы к началу XX века бы-ли «Гранд-отель», «Боярский двор», «Новомосковская», «Европа», «Славянский базар», «Лейпциг». Большой популярностью пользовались у приезжих гостиницы «Националь», «Метрополь», «Савой». Многие гостиницы Москвы («Славянский базар», «Альпийская роза») славились на всю столицу своими ресторанами.

Немало московских купцов-миллионеров вкладывали свои деньги в процветающий гостиничный бизнес. Они строили комплексы зданий, занимавшие целые кварталы, с гостиницами, меблированными комнатами, помещениями для хранения товаров, торговыми лавками. Такие комплексы назывались по фамилиям владельцев: например, Чижовское подворье принадлежало братьям Гавриилу и Алексею Чижовым.

В 1910 г. в России было 4685 гостиниц, не считая постоянных дворов и трактиров с номерами. Все они принадлежали частным лицам и были чисто коммерческими предприятиями.

Перед революцией 1917 года в центральных районах Москвы гостиниц было в изобилии. На одной Тверской улице их насчитывалось больше десяти. Именно тогда в Первопрестольной столице появи-лись гостиницы, ставшие на долгие годы символами Москвы и ее гостеприимства: «Националь», «Метрополь», «Новомосковская», «Савой» и др. Номера этих гостиниц практически никогда не пустовали, хотя проживание стоило недешево. Иногда гостиницы строились архитекторами по индивидуальному заказу и становились настоящими шедеврами архитектуры. Яркий пример – «Метрополь».

Гостиница "Метрополь" обязана своим появлением известному меценату Савве Мамонтову. Для того, чтобы построить гостиницу

европейского уровня, он собрал команду молодых и талантливых художников и архитекторов, среди которых были Уолкотт, Врубель, Кекушев и Чехонин. Здание гостиницы – это выдающийся пример стиля "модерн" и представитель Серебряного века российской культуры.

Открытие гостиницы "Метрополь" состоялось в 1901 году. Москвичи приходили толпами полюбоваться на "Вавилонскую башню 20-го столетия" – именно так называли гостиницу "Метрополь" в те дни. Ни одна гостиница в России, кроме "Метрополя", тогда не могла похвастать наличием горячей воды, холодильников, лифтов и телефонов. Номера и рестораны были заполнены искушённой публикой.

Для постояльцев двери гостиницы «Националь» открылись 1 января 1903 года. Ее первоначальное название – «Национальная». По замыслу создателей, гостиница была предназначена для приема и обслуживания высокопоставленных иностранных гостей и представителей российской государственной и военной элиты.

Архитектура построенного здания сочетала черты ренессанса и классицизма с декоративными мотивами модерна. Фасад здания был решен в стиле классицизма. Особым великолепием отличался интерьер вестибюля гостиницы с главным акцентом в виде парадной лестницы, имеющей уникальную для начала XX века конструкцию.

В 1905 году над парадным входом в гостиницу был сооружен металлический козырек с грифонами, растяжками, вензелями и вывеской с датой открытия гостиницы – 1903 год. Длительное время существовала легенда, что точно такой же козырек, при открытии установленный в средней части фасада здания на Тверской улице, был уни-чтожен взрывом гранаты во время революционных событий в октябре 1917 года.

В 1903 году «Национальная» насчитывала сто шестьдесят номеров, среди которых самыми дорогими и роскошно отделанными были апартаменты на третьем этаже гостиницы. Номер 101, до 1917 года называвшийся «Гостиня Людовика XVI», и номер 115, носивший имя «Гостиня Людовика XV».

Апартаменты предназначались для проживания высокопоставленных гостей: губернаторов, иностранных дипломатов и членов монархических семей Европы.

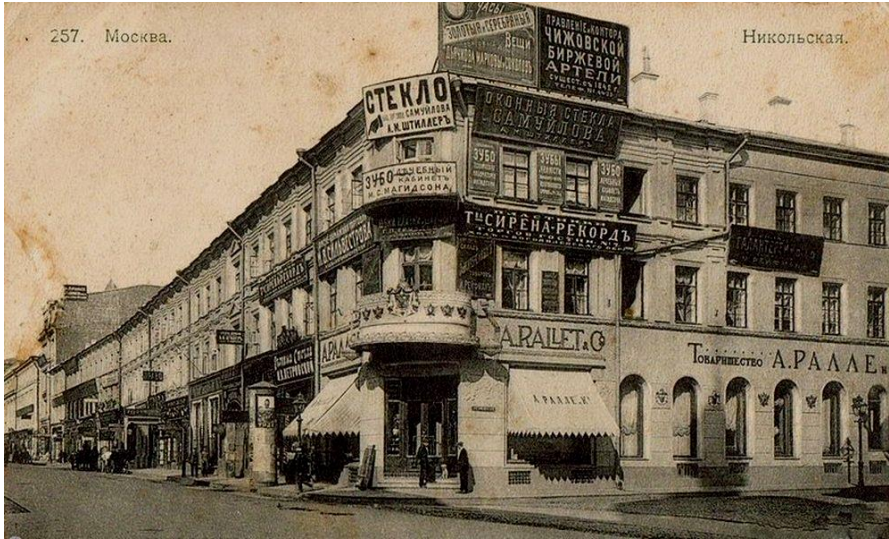
В 1903 году стоимость за проживание в гостинице колебалась от 1 рубля 50 копеек до 25 рублей в сутки.

«Национальная» весьма дорожила своей репутацией. На службу нанимали только с письменной рекомендации уже работающего в гостинице персонала. Каждый работник дорожил своим местом, так как состоять в штате такой гостиницы было весьма престижно и доходно.

Основной категорией постояльцев гостиницы с 1903 по 1917 годы были представители российской государственной власти. В «Национальной» останавливалось более одной тысячи высокопоставленных чиновников.



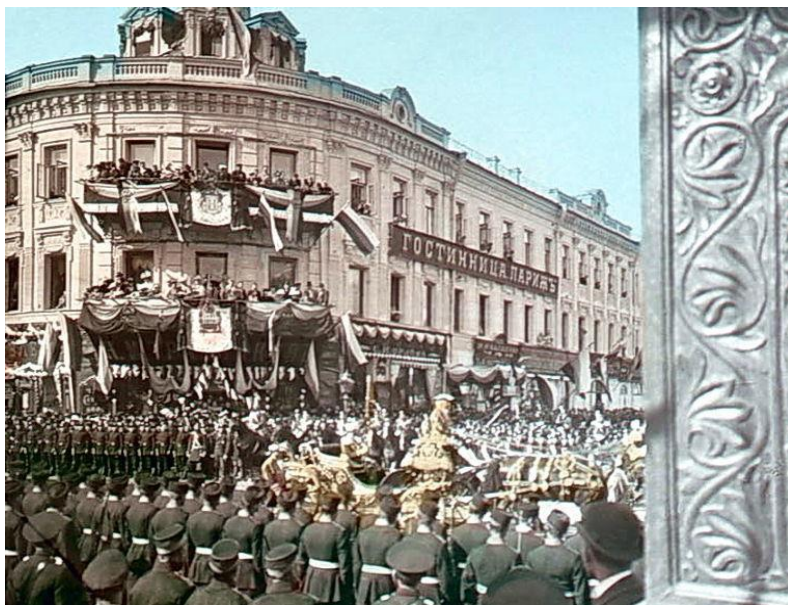
Дом митрополита подворья Троице-Сергиева монастыря в Москве.
Начало XX века



Чижевское подворье на Никольской улице. 1910 год



Гостиница «Славянский базар», XIX век



Гостиница «Париж» во время коронации Николая II. 1896 год



Гостиница «Метрополь». Начало XX века



Гостиница «Националь», Москва, начало XX века

До революции в **Минске** было более 30 гостиниц: «Европа», «Одесса», «Ново-Московская», «Гарни», «Париж», «Ново-Берлин», «Кронштадт», «Либава», «Старо-Берлин», гостиница Б. Сутина, «Виктория», «Вена», «Полтава», «Ройяль», «Швейцария», «Московская», «Гранд Отель», «Рига», «Мачиз», «Дагмара», гостиница Круковского, «Ново-Варшавская», «Ливадия», «Купеческая», «Петербургская», «Бельвю»...

Иной раз отели в Минске чуть ли не примыкали друг к другу. И в них имелось все, что положено уважающему себя заведению. Так, в позиционировавшей себя «самой-самой» во всем Северо-Западном крае гостинице «Европа», имелось 130 номеров, первоклассный ресторан А. Г. Саулевича, дамская и мужская парикмахерские, читальный зал, книжный магазин Фрумкина (в конце XIX – начале XX века самый крупный в Минске) со всеми новинками книжного и журнального мира. А в номерах (в каждом!), – телефон, ручомойник, электрическое освещение, центральное водяное отопление и ванна. К тому же это было единственное здание в городе с лифтом. Сервис

на высшем уровне: к поездам встречать клиентов высылался специальный автомобиль или экипаж!

Здание гостиницы «Европа» располагалось на углу квартала, границами которого уже в конце XVI – начале XVII вв. были центральные улицы Минска: с запада – Лошицкая; с востока – Доминиканская; с юга – Юрьевская. Северная линия застройки этого квартала выходила на Высокое место, или Высокий рынок.

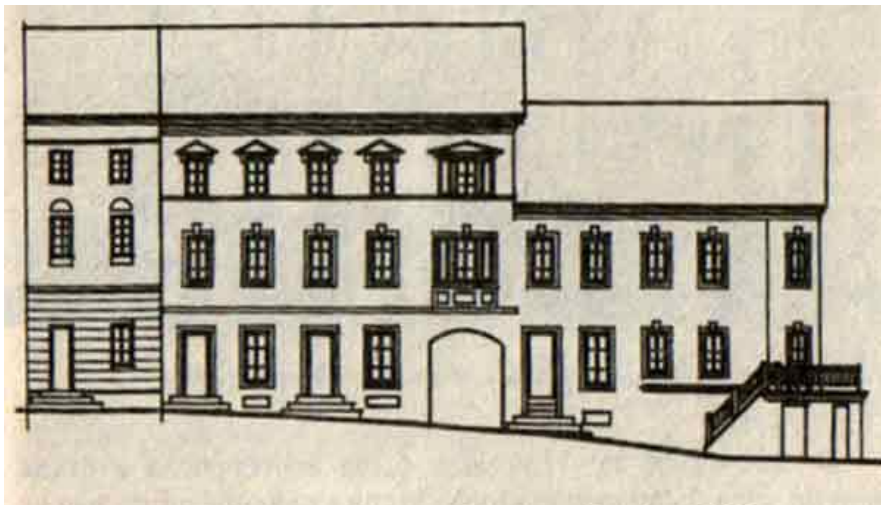
В середине XIX в. к северо-восточной части гостиницы был пристроен трехэтажный корпус. После пожара 1884 г. гостиница была реконструирована – высота всех частей выровнена до трех этажей – и стала называться "Европа".

В 1906–1908 гг. "Европа" была перестроена в стиле модерн. Это было самое крупное гражданское сооружение дореволюционного Минска – шесть этажей.

Его выразительные фасады, выходившие на Соборную площадь и Губернаторскую улицу, отличались высоким качеством декоративной обработки. Владели гостиницей в то время братья – Григорий и Яков Поляки.

Гостиница «Одесса» была рассчитана на 39 номеров. При ней был открыт ресторан «Медведь» В. Голуба. В нем, кроме хорошей кухни, гостям для развлечения предлагались музыкальные представления: оперетки, выступления танцовщиц и, конечно, цыган. Имелись отдельные номера.

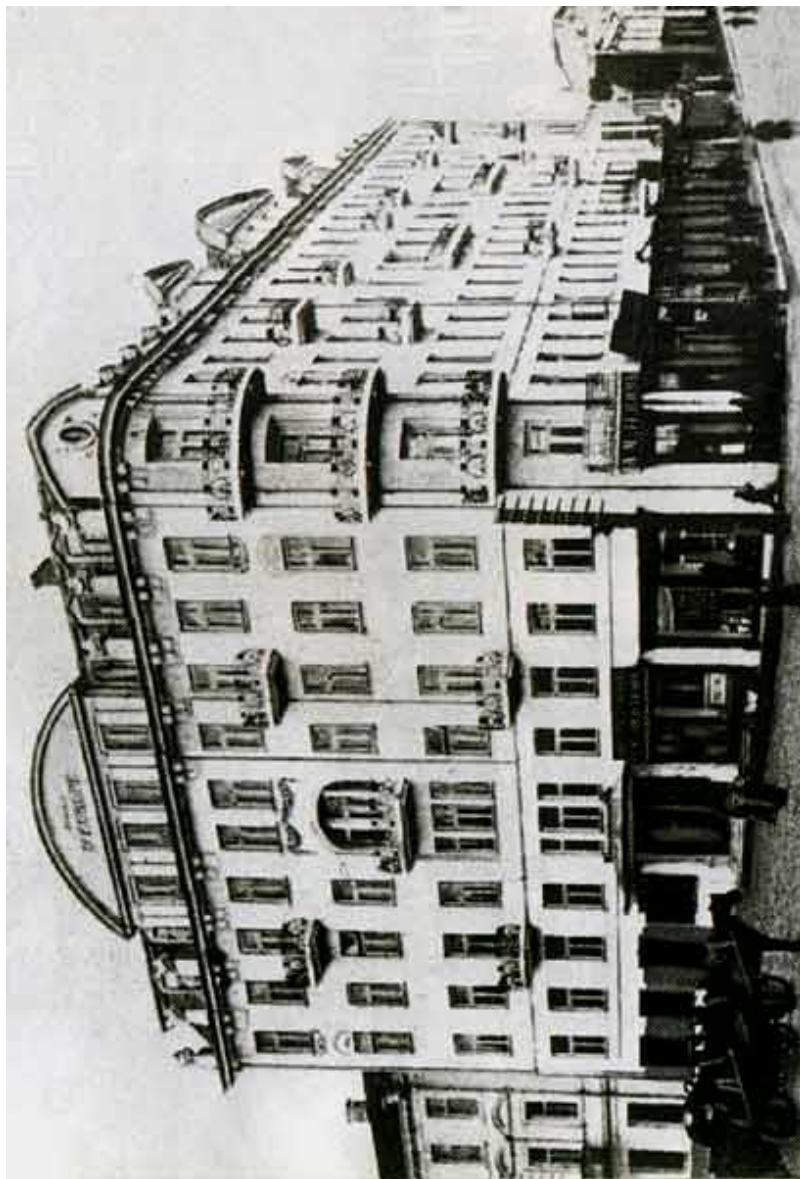
Ново-Московская предлагала 30 номеров и ресторан. При ней работала и Константинопольская кондитерская.



Главный фасад гостиницы «Европа». Середина XIX века



Трехэтажная гостиница «Европа» на углу Губернаторской ул. и Соборной пл.
Конец XIX века



Гостиница «Европа» после реконструкции 1906–1908 годов



Гостиница «Одесса»



Гостиница «Париж»



Гостиница «Гарни».

Трехэтажный каменный дом с мезонинами был построен в 80-х годах XIX века и принадлежал купцу Берко Сутину

Гостиница «Кронштадт» Х. Шапиро была построена в 1913 году по проекту минского архитектора Г. Гая, совладельца архитектурно-строительного бюро. Предлагала 6 номеров. В гостинице «Гарни» Ленских имелось 49 номеров и ресторан. Гостиница «Париж» А. Пильда – 26 номеров и ресторан. В гостинице «Ново-Берлин» Н. Гордона предлагалось 9 номеров. Гостиница «Либава» Б. Мунвеза – 10 номеров, «Старо-Берлин» – 19, «Виктория» Х. Шапиро – 11, «Вена» А. Перельмана – 5, «Полтава» Н. Бенцмана – 6, «Рояль» Х. Бельмовича – 9, «Швейцария» И. Розина – 18, «Московская» Е. Гурвича – 14, «Гранд-Отель» Х. Мойзельса – 8, «Рига» Ш. Плотника – 15, «Мачиз» С. Махлина – 16, «Дагмара» И. Шварца – 16, «Ново-Варшавская» Ш. Махтея – 10, «Ливадия» Б. Футера – 11, «Купеческая» А. Ельского – 10, «Петербургская» Тонкеля – 12, «Бельвю» С. Аксючиц – 6, «Бристоль» Ю Живицкого – 14, «Новая Рига» Н. Крюгера – 9, «Гомель» Рабиновича – 4 номера. Кроме того, в городе функционировало немало маленьких гостиниц без названий и

заезжих домов по всему центру города и особенно в районе Нижнего рынка.

4

БЫТОВОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ

4.1 Бани

Москва имела множество обширных садов и водоемов, у которых, как и в старину, располагались бани. Многократно описанный иностранцами в XVII в. обычай простых горожан мыться в банях и водоемах, не различая пола, сохранялся и в Москве XVIII столетия, что отражено на известной гравюре Ж.Делабарта «Вид Серебрянских бань и окружающей их местности» (на реке Яузе).

В Москве начала XVIII века располагалась целая сеть комплексов деревянных бань. Один – у Неглинной реки, неподалеку от Кузнецкого ряда (современный Кузнецкий мост). Она обслуживала всевозможных разнорабочих, будь то грузчик, кузнец или торговец. В то же время, возле Охотного ряда, располагающегося на другой стороне той же реки, красовались бани Авдотьи Ламакиной. Банщик в такого рода банях не предусматривался – каждый посетитель при помощи журавля самостоятельно черпал воду для мытья прямо из реки.

Количество общественных бань в Москве XVIII века составляло целых 30 заведений: Бабьегородские, Дрогомиловские, Каменновские, Трубенские, Якиманские, Краснохолмские и многие другие.

В 1737 году во время большого пожара сгорели бани, находящиеся возле Кузнецкого ряда, а Ламакинские – уцелели, благодаря их удачному расположению между двумя прудами на пустыре. Именно этот факт поспособствовал наплыву посетителей, несмотря даже на грязь и все неудобства Ламакинской бани.

Традиционно бани топили по субботам, поэтому субботы назывались банными днями, не работали даже присутственные места.

В домашних банях мылись всей семьёй, и мужчины, и женщины парились все вместе, без какого-либо стеснения. Общественные бани отличались лишь тем, что женщины мылись на одной половине, а мужчины – на другой. Лишь с 1743 года стало запрещено в

общественных банях мужчинам старше 7 лет заходить в женскую баню, а женщинам входить в мужскую баню.



Вид Серебрянских бань и окружностей в Москве по рисунку Ж. Делабарда, 1795 г.

В середине столетия в Москве было более полутора тысяч бань. Во второй половине XVIII в. появились торговые и казенные бани, которых к 1787 г. насчитывалось 65.

Самые известные и любимые горожанами, единственные в то время кирпичные, Каменновские бани находились на Москворечье, возле Каменного моста. Принадлежали они Суворовщикову. Выглядели они очень своеобразно: между двух построек стоял большущий чан с водой, которая подавалась из реки кадушками, шла по желобам в оба здания и попадала для подогрева в котел. Из котла тазиками-шайками брали горячую воду, доставая ее сквозь отверстия, проделанные в его круглой крышке. В крышке было четыре отверстия – два были с женской стороны, а два – с мужской. Мужскую и женскую часть этого помещения разделяла деревянная перегородка, возле которой была сторожка. В ней оплачивали помывку и отдавали на хранение ценные вещи. Накрывалось все это место навесом. В самой бане сторожа следили за тем, чтобы все прилично себя вели, чтобы не было краж.

Ходили и громко кричали, предлагая свои услуги, цирюльники – можно было побриться, постричься, подровнять усы. Перед дверью лежало множество веников на выбор. Бани топили четырежды в неделю – в понедельник да вторник, а еще в четверг да субботу, разжигая печь-каменку дважды в день: утром до благовеста и вечером до вечернего звона. По церковным праздникам баню не топили, это считалось (и считается) грехом.

Бани у Кремля, или Царские бани, имели следующее устройство: в «мовных» или «предмывных», как тогда называли сени, располагали лавки и стол, накрытый красным сукном. На столе лежала «мовная стряпня» – колпак из полотняной ткани, который нужен в парилке, простынки и опахала из тафты или бумаги, чтобы обмахиваться после парной.

Раздевшись в сенях, направлялись в мыленку. Здесь в углу была израсцовая печка, каменка которой наполнена была серыми полевыми камнями. Стоило плеснуть на нее водицы, как она начинала шумно выбрасывать клубы пара. От печи до противоположного угла был большой с широкими ступенями полук, поднимались на который не спеша, так как от жара просто дух захватывало, а спускались быстренько, а кое-кто и вскрикивал от удовольствия. В парилке полумрак уютный царил, ведь оконце было слюдяное да совсем крошечное, а его еще и шторкой из тафты завешивали. Двери делали цветастые, обитые сафьяном, украшали их камнями зелеными.

В кремлевских банях все причиндалы были медными, и щелок тоже в медных тазах держали – мыться им хорошо было, и пена сбивалась отлично. Пол покрывали благоухающим сеном, а сверху еще и тканью, поэтому он был мягкий, как перина. Под лавками для мытья ставили бадьи из липы, в которых наливали холодную и горячую воду. Приносили в баню квас в туюсках берестяных, но не для питья, а чтобы на камни плескать его, для аромата сладкого и хлебного.

Царские бани, хоть и не были с виду роскошными, требовали серьезных затрат на их содержание, и особенно от крестьян, так как с них по оброку собирали веники – из Гжели, Раменок, всех подмосковных областей 3010 веников в год привозили, свежих да засушенных. Душистое сено с лугов привозили в больших объемах. Так, только в 1699 году 16 с половиной копен сена доставили.

Если строгие правила действовали в общественных банях, то частные, домашние бани им не подчинялись. Своя банька была почти у всех зажиточных горожан. Уютная и удобная, с прохладным предбанничком, в котором стелили тюфяк, с одной двумя светелками, баня была излюбленным местом отдыха.

Первые "Сандуны" были построены в 1805–1808 гг. придворным актёром Силой Сандуновым (Сильво Сандукели) – по легенде, на бриллианты, подаренные Екатериной II его жене-певице на свадьбу. Бани пережили наполеоновское нашествие, и во 2-й половине XIX в. часто перепродавались, переходя от одного владельца к другому, пока в 1890-е не оказались у дочери купца В.Фирсановой и её мужа А. Ганецкого, который предложил сломать старые "Сандуны" и выстроить новые царь-бани красивой архитектуры, по последнему слову техники и комфорта. Новое здание бань (а фактически – делового центра с банями) возводилось в течение двух лет по проекту архитектора Бориса Фрейденберга и было открыто в майский день 1896 года. Сандуновский комплекс включал восемь строений (девятое – га-раж для автомобилей клиентов – появилось в 1910 году). Один корпус был жилым, с роскошными магазинами внизу (велосипеды, нотный Юргенсона, обувь, мебель, металлические венки) и с дорогими пятикомнатными "барскими" квартирами наверху. Самую дорогую квартиру в 11 комнат и платой 5 тыс. руб. в год после развода заняла сама Вера Ивановна. Остальные 7 зданий относились к хозяйству бань. В одном корпусе помещались мужские и женские бани по 6 копеек (на 300 и 125 чел.), по 12 копеек (140 и 110 чел.) и мужские бани по 50 копеек (на 100 чел.), в другом – "номерные" бани. Каждый из 24 "номеров" представлял трехкомнатный блок с собственной парной, ванной, душем. Здесь цена посещения была от 40 коп. до 5 руб. Невесты из богатых семей ходили сюда перед свадебной церемонией, и говорили, что поливали их "на счастье" из серебряных шаек. В Сандунах имелись два бассейна: один к 50 копеечным (6x12 м), другой – к простонародным баням. Еще в трех домах размещались техничес-кие службы: собственная электростанция, водораспределитель на новейшем оборудовании, кладовые и ремонтные мастерские.

Главным конкурентом Сандунов всегда считались находившиеся в Театральном проезде Центральные (или как их ещё называли – Китайские – по прежнему названию Театрального проезда, пролежавшего вдоль стен Китай-города) Хлудовские бани.

Построены Центральные бани были по проекту архитектора С. С. Эй-

бушица, при участии тогда ещё совсем молодого Льва Кекушева.

Считается, что на вопрос Эйбушица, каким должен быть новый банный дворец, заказчик – известный московский миллионер Герасим Иванович Хлудов – ответил: «Сказочным. Таким, что в точности и описать невозможно. А еще пышным. С русскими парилками разного разряда, большой Турецкой залой. Ты главное работай, а я подскажу».





Сандуновские бани



Центральные (Хлудовские) бани



Дом Хлудова, во дворе которого размещены Центральные бани

В 1881 году был построен первый корпус бань, но строительство продолжалось ещё двенадцать лет. Торжественное открытие состоялось уже после смерти Хлудова, в 1893 году, после постройки по про-екту Л. Н. Кекушева доходного дома наследников Хлудова на углу Ро-ждественки и Театрального проезда.

В банном комплексе располагался целый ряд отделений – от недорогого для «простого народа» до роскошного 50-копеечного или «полтинного» отделения с русским, турецким, финским залами, с богатой отделкой стен ценными породами дерева и сусальным золотом.

Помимо самих бань действовал крытый плавательный бассейн, врачебные и массажные кабинеты, механическая прачечная – безусловная новинка для Москвы того времени. Здесь же были открыты парфюмерный магазин торговой фирмы «Эмиль Бодло и К», продуктовые лавки, ресторан, трактир, небольшая гостиница, банкетный зал, залы для деловых переговоров. На сегодняшний день, это был торгово-развлекательный и деловой центр.

В мае 1733 года в Москве было разрешено строительство бани, предназначенной для лечения наружных заболеваний, при этом

осуществление серьезных операций и действий без ведома врачей запрещалось. Плату за труд предполагалось взимать среднюю, доступную для посетителей, так, чтобы те не жаловались на завышенные цены. В таких банях запрещена была продажа алкогольных напитков.

На рубеже XIX–XX веков вход в так называемые "простонародные" (самые дешевые) отделения бань стоил 5 и 10 копеек, в более дорогие – по 30 и 50 копеек. Были семейные отделения, также по 30 копеек. Между прочим, эти цены не менялись с 1895 по 1915 годы, хотя инфляция в это время была ощутимой. По статистике в 1895 году в Москве было 40 банных заведений, принадлежавших 34 владельцам, в 1905 году – 47 бань и 44 их хозяина, а в 1914 году 64 заведения принадлежали 58 владельцам. Только треть банных заведений находилась в собственности у хозяев зданий, остальные же располагались в арендованных помещениях.

Постепенно в Москве появились бани, находившиеся в муниципальной собственности, например, Зачатьевские на Пречистенской набережной. Бани находились напротив Бабынградской плотины, а в этом месте вода считалась очень хорошей, и не случайно водопровод отсюда был проложен на Неглинный проезд, к Сандунам.

В Зачатьевских банях цены были, как и в большинстве заведений, – 5, 10 и 30 копеек, однако доход шел в городской бюджет.

Так как в Москве количество жителей и приезжих с каждым годом увеличивалось, услуги общественных бань пользовались все большим спросом, и бань не хватало, хотя постоянно строились новые бани на самый разный вкус: дорогие и дешевле, традиционные и с «европейским уклоном». Расположенные в центре города бани были подороже, солидней и подразделялись на, своего рода, классы. Бани, находящиеся на периферии, были подешевле, в них мылись мелкие служащие, разорившиеся представители дворянского сословия, и люди из простого народа.

В справочнике «Вся Москва» 1897 года можно найти 34 бани, которые были во всех околотках, то есть районах, города. Вот основные из них:

– собственный дом на Большой Семеновской улице, баня Нижегородцевой Надежды Михайловны;

– в доме Трегубова, в Госпитальном переулке, Лефортовский 1 участок, баня Шустрова Ефима Ивановича;

– в доме Эмерика (Яузский участок, Добрая слобода) баня Смирновой Ольги Федоровны;

– на Домниковской улице две бани: в доме Смирновых баня Флегонтова Федора Арсеньевича и в доме Смирнова баня Зотова Валентина Зотовича;

– два банных заведения на Театральной площади: «Челыши» в доме Челышева, принадлежавшая Харитонову Михаилу Филипповичу, и «Центральные бани» в собственном доме № 8, которыми владел наследник Г.И.Хлудов;

– Малышеву Ивану Николаевичу принадлежали баня в Неглинном переулке, в доме Пегова, и баня по 3-й Мещанской улице, в собственном доме № 3;

– баней на Селезневской, в собственном доме № 8, была баня Крашенинникова Сергея Семеновича;

– знаменитыми «Сандуновскими» банями владел Алексей Николаевич Гонецкий (собственный дом, Неглинский проезд);

– Владислав Карлович Фогель держал «Полтавские бани» на Садово-Кудринской, в доме Шабельского.

Если в 1801 году в Москве насчитывалось 28 бань, то к концу XIX века их было уже 43, а в 1913 году – 61. Такова динамика роста общественных бань, но ведь и количество частных и монастырских бань тоже увеличивалось.

Первое официальное упоминание об учреждении бань на территории современной Беларуси содержится в грамоте на Магдебургское право 1499 года, данной городу **Минску**. Согласно этой грамоте управление городом переходило от феодальной власти к выборной общественной, отдельным пунктом в ней было записано: «Имеют также (меняне) возможность построить общественную баню для общего пользования там, где выберут подходящее место». Если считать, что свою историю минские городские бани отсчитывают с этой даты, то им уже более 500 лет.

Известно, что первые бани Минска строились недалеко от воды по рекам Немиге и Свислочи, в основном в нижнем городе.

Проектирование и строительство набирает оборот с 1819 года, когда мещанину Н. Рабиновичу было дано разрешение на строительство деревянной бани. В 1827 году открываются две бани – одна на улице Набережной, принадлежащая еврейскому кагальному братству, другая, на улице Зыбицкой, – минчанину Калиновскому. Баня на Зыбицкой проработала 5 лет и сгорела в 1832 году. В 1828 году открывается городская баня по Вилейской набережной, спроектировали и построили которую купцы Ш. Перельман и Х.

Залцкан. В 1836 году Дей Кривошеев получил разрешение от городской Думы на пост-ройку христианской торговой бани на Нижнем рынке.

Во второй половине XIX века открываются городские бани Сыркина Плавского, купцов Зальцмана и Перельмана, Райнеса, городские бани Калиновских, еврейская городская торговая баня.

1850 год ознаменовался строительством городской торговой бани, которая расположилась рядом с городским садом и рекой Свислочь при улицах Захарьевской и Старополицейской. Также губернатор города предложил возвести опрятные и удобные городские бани: одну баню, предназначенную для простого народа, и две бани и четыре ванны – для высшего сословия.

1852 год. Мещанами А. Сафлиным и А. Гельбиком возводится первая каменная баня с флигелем.

1861 год. На Старополицейской улице у реки Свислочь возводится городская общественная баня с ваннами.

1875 год. Открыта 2-этажная баня дворянина Плавского на Крещенской улице, 1897 год – паровая городская баня для мужчин и женщин купца Г.Я. Сыркина по ул. Добрые мысли, 1899 год – 2-этажная пристройка для котельной бани домовладельца И.А. Ланина по ул. Крещенской, а также городская баня мещанина Маршака по Безымянному переулку.

В 1899 году домовладелец И.А. Ланин возводит 2-этажную пристройку для котельной бани по ул. Крещенской. В этом же году мещанин Маршак строит баню по Безымянному переулку.

До революции на Александровско-Набережной, 3 на самом берегу Свислочи, за ночлежным приютом, стояли бани Г.З. Райнеса. Действовали с 1886 года. Размещались в двухэтажном кирпичном здании. Землю под бани город выделил бесплатно. На первом этаже находилась общественная баня (мужское и женское отделения), на втором – дворянская, также для мужчин и женщин. Использовалась водопроводная вода.

Рядом с банями Райнеса на Александровско-Набережной, 5 находились бани Кождана. Действовали с 1897 года. Занимали двухэтажное каменное здание, построенное на земле Братства еврейского гос-питаля. Рядом с отделениями для народа и дворян имелись ванны. Вода бралась с артезианской скважины.



Здесь находились бани Райнеса и Кождана

В Минской городской Думе часто рассматривались вопросы строительства бань, их санитарного состояния, прошения содержателей бань об увеличении оплаты за пользование баней в связи с ростом цен на дрова, которыми бани обогревались. Например, содержатели торговых бань по Вилейской набережной Г. Райнис и А. Пильдон в 1891 году подают прошение о необходимости изменения порядка пользования общественными банями. В этом же году возникает целое банное дело, в которое вынужден был вмешаться Минский губернатор, в

результате чего появилось постановление Минской городской думы о порядке содержании бань и пользовании ими. Впоследствии в это постановление периодически вносились дополнения и изменения.

В 1905 г. городская Дума приняла обязательное постановление "Об устройстве и порядке содержания бань". Некоторые выдержки из него:

"В комнате для раздевания должно быть тепло, пол, скамьи и ящики для хранения платья должны быть всегда чисты, а при дворянских отделениях, кроме того, скамьи и диваны должны быть покрыты белыми и чи-стыми чехлами.

В общих банях, как мужских, так и женских, обязательно иметь: тамбуры, раздевальню с особым помещением для хранения платья и белья, мыльню и парильню; все эти помещения должны быть расположены в одном этаже, с одинаковым уровнем пола.

Стирка белья как в общих банях, так и в номерах воспрещается.

Для бритья и стрижки волос при банях должно быть отведено помещение; ставить кровососные банки в банях воспрещается.

Для банной прислуги должно быть отведено помещение; жить прислуге в общих банях воспрещается.

Не разрешается посетителям бань натирать себя какими бы то ни было мазями или жидкостями, хотя бы и пахучими...

Крик, шум, драки и, вообще, всякое нарушение порядка в банях воспрещается, а также не допускается разврат и непотребство.

Бани должны быть открыты для посетителей ежедневно, кроме дней праздничных, с 9 часов утра до 12 часов ночи".

4.2 Ритуальные услуги

На Руси усопших было принято хоронить на погостах, недалеко от монастырей и территории церквей. Исследователи отмечают, что в XVII веке ритуальные услуги в Москве активно развивались, уже было более трехсот кладбищ, тогда как сама история захоронения в столице и ритуальные услуги в Москве начались в XII веке с Кремля, рядом с которым и находились самые первые старинные кладбища. В первой половине XV века Иван Калита начал строительство каменных храмов (Успенский собор, церковь Иоанна Лествичника, Архангельский собор и др.), рядом с которыми и хоронили князей. Чуть позже прямо на территории Кремля была основана усыпальница государей. К самым древним захоронениям на московской земле можно отнести кладбища Даниловского монастыря.

В 1657 году отец Петра I царь Алексей Михайлович своим указом запретил захоронение у церквей и монастырей на территории Кремля, а кладбища начали организовывать уже на городских окраинах. Виной тому послужила большая моровая язва. Началась новая страница в истории ритуальных услуг в Москве. В 1658 году недалеко от Марьиной рощи было открыто самое первое городское Лазаревское кладбище. Для иностранцев существовало особое "немецкое" кладбище.

В 1710 году в Петербурге было учреждено первое в России городское кладбище за Выборгской стороной, за пределами города. В связи с переполнением кладбищ при церквях и монастырях в октябре 1723 года Пётр I издал указ, запрещающий захоронения внутри города всех лиц, кроме знатных персон.

В годы правления Екатерины II (1762–1792) сложилось российское законодательство о погребении, и положения его были закреплены во "Врачебном Уставе", согласно которому кладбища должны были устраиваться: в городах – на расстоянии не менее 100 саженей (213 метров) от последнего жилья, в деревнях – на расстоянии не менее полуверсты (250 саженей). Но на практике, при росте городов, приходилось часто отступать от этого требования, и поэтому законом 1889 года министру внутренних дел было дано право разрешать такие отступления.

В связи с захлестнувшей Москву эпидемией чумы императрица Екатерина II издала указ от 24 марта 1771 г., по которому возбранялось хоронить умерших от чумы в черте города и повелевалось "отвести для них особые кладбища за городом и построить на оных на первый случай хотя бы небольшие деревянные церкви". Постепенно городские кладбища стали получать архитектурно-планировочную организацию. Для новых погостов выбирались красивые места, преимущественно на холмах и с песчаным грунтом. Границу Москвы определили по Камер-Коллежскому валу, за чертой которого и были обустроены 20 новых кладбищ. Так возникли многие старые московские кладбища: Миусское, Преображенское, Семеновское, Дорогомиловское, Рогожское и Ваганьковское. Уже позже были открыты Караимское, Татарское и Еврейское кладбища.

По русскому законодательству опустевшие кладбища не могли быть обращаемы под пашню, никакого строения возводить на них не дозволялось. Кроме того, не разрешалось без особого распоряжения переносить с закрытого кладбища гробы и мертвые тела.

Захоронения не могли состоять в частной собственности, но те из них, которые

устанавливались на общественной земле, не переставали быть собственностью общества, городского или сельского. В административном отношении они подлежали ведению духовного начальства: общество не могло претендовать на хозяйственную эксплуатацию опустевшего кладбища. Впрочем, и духовное начальство могло пользоваться им лишь согласно его назначению. Лицо, откупившее место на кладбище, не приобретало его на правах собственности, а получало лишь исключительное право пользоваться местом для погребения.

В XVIII–XIX веках появляются кладбища военные, морские, тюремные, инфекционные и другие.

В дореволюционной России существовало семь разрядов похорон и соответственно мест захоронений. Связь государства с Церковью, существование официально господствующей религии – Православия определяло устройство кладбищ по религиозно-национальному признаку: православные, армянские, еврейские, иноверческие, лютеранские, мусульманские, римско-католические.

Управление кладбищами было сосредоточено в руках епархиального ведомства и попечительства о бедных духовного звания.

К концу XIX века, когда жителей в столице насчитывалось уже более 1 миллиона человек, ритуальные услуги начали развиваться еще активнее. В 1898 году открыли одно из самых известных мест погребения усопших в Москве – престижное Новодевичье кладбище.

Оно возникло в 1898 году у южной стены Новодевичьего монастыря. Первоначально захоронения возникли в XVI веке на территории близлежащего Новодевичьего монастыря. Последний был местом захоронения насельниц, знати, позже – также лиц других сословий.

К началу XX века свободного места на территории монастырского некрополя практически не осталось.

В 1898 году для расширения кладбища было выделено два гектара новой земли за южной стеной монастыря, ранее занятой монастырскими огородами. По проекту архитектора С. К. Родионова крутой склон за южной стеной был выровнен насыпным грунтом, устроена дренажная система, распланированы участки; территорию нового кладбища обнесли кирпичными стенами и башнями, примкнувшими к стенам монастыря. Активное участие в проектировании территории нового кладбища принял и архитектор И. П. Машков, который в то время занимался реставрацией Смоленского собора монастыря. К

1904 году на территории монастыря высадили молодые деревья, которыми обозначили систему продольных и поперечных аллей кладбища. Официально эту часть кладбища открыли в 1904 году, но захоронения стали производить ещё раньше.

В усыпальнице, находящейся в подклёте монастырского Смоленского собора, погребены: малолетняя дочь Ивана Грозного Анна, его сноха и невестка, дочери царя Алексея Михайловича, сёстры Петра I царевны Софья (инокиня Сусанна), Евдокия и Екатерина Милославские, первая жена Петра I – Евдокия Лопухина, здесь же похоронены семьи князей Оболенских и боярина Б. М. Хитрово. В XIX веке здесь начали появляться могилы купцов, писателей, музыкантов, учёных.

После реконструкций различных лет на монастырской территории уцелели захоронения преимущественно декабристов и героев войны 1812 года, а также известных профессоров и общественных деятелей:

- поэта Дениса Давыдова (1784–1839);
- князя Сергея Трубецкого (1790–1860), А. Н. Муравьёва (1792–1863);
- подполковника М. И. Муравьёва-Апостола (1793–1886);
- петрашевца А. Н. Плещеева (1825–1893);
- писателей И. И. Лажечникова (1790–1869) и А. Ф. Писемского (1821–1881);
- создателя сиротского приюта Николая Рукавишникова;
- историка С. М. Соловьёва (1820–1879), его сыновей Владимира (1853–1900) и Всеволода (1849–1903);
- историка и писателя М. П. Погодина (1800–1875);
- основателя Исторического музея графа А. С. Уварова (1825–1884);
- генерала А. А. Брусилова (1853–1926);
- помещика Ивана Алексеевича Яковлева (отец А. И. Герцена);
- директора Департамента духовных дел Министерства духовных дел и народного просвещения А. И. Тургенева (1784–1846);
- братьев Н. А. (1818–1872) и Д. А. (1816–1912) Милютиных.

В XIX – начале XX веков в России в связи с ростом населения и территории городов увеличилось число кладбищ, многие из которых, образованные в конце XVIII – начале XIX века за городом, оказались в городской черте. Некоторые закрывались или переносились на другое место. Несколько старых московских кладбищ: Донское, Новодевичье, Ваганьковское – превратились в своеобразные

исторические памятники – некрополи, сохраняющие не только память об упокоившихся здесь людях, но и собрания произведений выдающихся скульп-торов, архитекторов и художников – авторов надгробий.



Новодевичье кладбище



Надгробные памятники Денису Давыдову и его внуку Петру у входа в Смоленский собор



Гильяровский Владимир Алексеевич – писатель, журналист, бытописатель Москвы



Покрышкин Александр Иванович –
советский лётчик-ас.
Первый трижды Герой Советского Союза.
Маршал авиации

Никулин Юрий Владимирович –
советский и российский актёр и клоун.
Народный артист СССР.
Герой Социалистического Труда



Ульянов Михаил Александрович – советский и
российский актёр театра и кино, режиссёр, Народный
артист СССР. Герой Социалистического Труда.
Лауреат Ленинской и Государственной премий СССР



Уланова Галина Сергеевна – советская прима-балерина, балетмейстер и педагог.
Народная артистка СССР

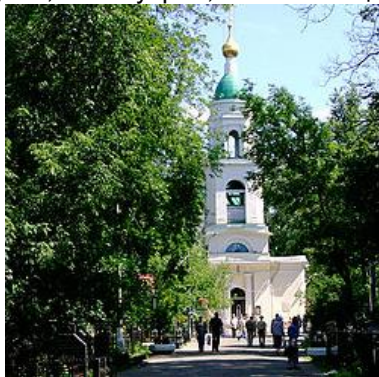
В создании надгробий и памятников на кладбищах участвовали виднейшие скульпторы Ж. А. Гудон, Ф. Г. Гордеев, М. И. Козловский, И. П. Мартос, П. П. Трубецкой и другие.

Кладбище близ села Новое Ваганьково было основано в 1771 году. Первыми на Ваганьковском кладбище были захоронены тысячи безымянных москвичей, умерших от чумы. На протяжении последующих полутора веков на Ваганькове находили последний приют люди небогатые – крестьянского и мещанского сословий, мелкие чиновники, отставные военные и подобранные на улицах обитатели московских трущоб. Только в XIX веке здесь появились могилы людей, оставивших след в отечественной истории. Могилы декабристов А.Ф. Фролова и П.С. Бобрищева-Пушкина, чуть дальше – могилы друзей А.С. Пушкина графа Ф.И. Толстого и композитора А. Н. Верстовского.

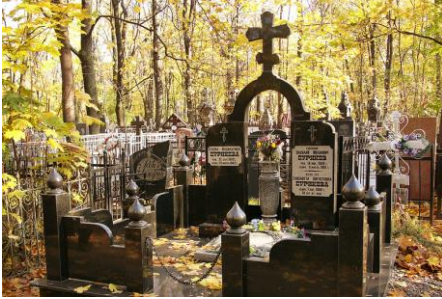
Комплекс построек у входа образует архитектурный ансамбль в стиле московского ампира. Храм Воскресения Словоущего построен в 1819–1824 годах (архитектор А. Г. Григорьев). Четверик храма с двумя приделами (Фёдора Сикеота и Иоанна Милостивого), воспринимающимися вместе с ним как единый объём, завершён

купольной световой ротондой с небольшим глухим барабаном. Полукруглая апсида храма и пониженные апсиды приделов вынесены на одну линию. С запада примыкают трапезная (престолы Николая Чудотворца и мученицы Акилины) и высокая трёхъярусная колокольня, усложнённая по сторонам двумя палатками. Два флигеля при въезде на кладбище построены в 1823 году по проекту архитектора А. Ф. Элькинского. В одном из них в 1916 году был открыт храм Андрея Первозванного.

На Ваганьковском кладбище покоятся многие знаменитости. Здесь и составитель “Толкового словаря живого русского языка” В.И. Даль, и известный булочник И.М. Филиппов, один из основателей Московского зоопарка профессор С.А. Усов и всемирно признанный академик К.А. Тимирязев, основатель Театрального музея А.А. Бахрушин и “певец русской души” поэт С.А. Есенин, великие художники В.А. Тропинин, А.К. Саврасов, В.И. Суриков и знаменитые артисты П.С. Мочалов и Г.Н. Федотова, композитор С.С. Гулак-Артемовский и королева романса певица Варя Панина, “Московский утешитель” протоирей В.Н. Амфитеатров и революционер Н.Э. Бауман, а также прославленные деятели советской науки и искусства: изобретатель ракетной техники Н.И. Тихомиров, основоположник отечественной трансплантологии В.П. Демихов, режиссеры Ю.А. Завадский, В.Н. Плучек, Г.Н. Чухрай, С.И. Ростоцкий.



Ваганьковское кладбище



Василий Иванович Суриков.
Великий русский живописец, мастер
масштабных исторических полотен.



Алексей Николаевич Толстой.
Русский советский писатель
и общественный деятель, граф



Сергей Александрович Есенин.
Русский поэт, представитель
новокрестьянской поэзии и
имажинизма



Олег Иванович Даль.
Выдающийся советский актёр
театра и кино.



Владимир Семёнович Высоцкий .
Советский поэт и бард, актёр,
автор прозаических произведений



Лев Иванович Яшин.
советский футболист, вратарь, олимпийский чемпион
1956 года и чемпион Европы 1960 года

Известные артисты всех поколений: Е.Н. Гоголева, М.И. Царев, Э.П. Гарин, Б.Ф. Андреев, Г.М. Визин, Р.Д. Нифтонова, М.Э. Лиела, В.С. Высоцкий, А.А. Миронов, В.М. Соломин, Л.А. Филатов, певцы и музыканты Е.Ф. Светланов, Ю.С. Саульский, Д.В. Покровский, Ю.А. Гуляев, В.Г. Мигуля, И.В. Тальков, писатели и поэты Е.А. Пермяк, Б.Ш. Окуджава, Л.И. Ошанин, Г.И. Горин и целая плеяда спортсменов, прославивших Родину на международных аренах: футболисты Н.П. Старостин, Л.И. Яшин, Э.А. Стрельцов, И.А. Нетто, хоккеисты и их тренеры А.В. Тарасов, А.И. Чернышев, Е.А. Майоров, фигуристы Л.А. Пахомова, С.А. Жук, гимнаст М.Я. Воронин и многие другие достойные люди.

Вопрос о введении кремации в дореволюционной России поднимался с конца 1880-х годов. Этому вопросу посвящались доклады, статьи в периодической печати и журналах, он неоднократно ставился многими санитарными и общественными деятелями, в особенности в Петербурге, в связи с тяжёлыми условиями минерализации на кладбищах. Первый доклад о преимуществах кремации сделал в 1889 году инженер Б. К. Паравдзик в Петербурге на собрании Российского общества архитекторов.

Законопроекты о введении кремации в России, подготовленные по инициативе Министерства внутренних дел в конце XIX и начале XX века, обсуждались в Государственной Думе, но, наталкиваясь на непреодолимое сопротивление Синода, так и не обрели силы закона.

В **Минске** самое старое, сохранившееся до наших дней место погребения усопших – это Кальварийское кладбище (Кальварыйскія мо-гілкі). Его площадь составляет 13,9 га, а общее количество захоронений насчитывает более 30 тысяч могил.

По официальной версии кладбище существует около 170 лет, однако местные жители уверяют, что захоронения на территории кладбища производились гораздо раньше, примерно с начала XVI века. Однако самый старый могильный памятник на кладбище датируется только 1808 годом. Этот валун красного гранита установлен на могиле, в которой захоронены сестры Амульские.

Свое название кладбище получило от слова *Calva*, которое переводится с латыни, как «место, где распяли Христа». Получается, что слово по своему смыслу является синонимом Голгофы.

Достоверно известно, что в 1673 году Теодор Ванкович, бывший в то время стольником и надстаростой в Минске, передал «юридику» на земли, расположенные в 7 км от города (то есть Кальварию), мона-

шескому ордену для того, чтобы там был построен костел «Воздвижение Святого Креста».



Кальварийское кладбище. Конец XIX века



Усыпальница Виткевичей.
Конец XIX века

Железные двери
Кальварийских ворот



Костел сегодня



Ворота Кальварийского кладбища (1830 г.)

Именно тогда у дороги в Раков и появился деревянный костел, а на прилегающей территории начались первые захоронения жителей Минска, исповедовавших католичество.

В «Книге умерших», которая велась в городских приходах, первые записи о захоронениях в Кальварии датированы концом в XVIII века.

Известный белорусский и польский поэт и краевед Владислав Сырокомля, живший в XIX веке, рассказывая о кладбище Кальвария, писал, что оно расположено в северо-западном направлении в 3 верстах от стен города и хоронят там только представителей местной аристократии. На этом кладбище нашли вечный покой представители таких известных в прежние времена дворянских семейств, как Гайдукевичи, Жуковские, Матусевичи, Монюшки, Пацевичи, Римашевские, Храповичи, Юревичи, Ягелы, Янушкевичи и другие.

Данные городского исторического архива свидетельствуют, что среди других на кладбище захоронены члены рода Понятовских и Радзивиллов. В XIX веке на кладбище стали хоронить без строгого соблюдения принадлежности усопшего к какой-то одной конфессии и национальности.

Известные личности, упокоенные на Кальварийском кладбище:

- Ванькович Валентий-Вильгельм (1800–1842) – белорусский живописец, представитель романтизма;
- Войнилович Эдвард (1847–1928) – белорусский и польский политический и общественный деятель конца XIX – начала XX веков, инициатор строительства костёла св. Симона и Елены в Минске;
- Дамель Ян Кшиштоф (1780–1840) – художник;
- Липский Матвей (1769–1841) – римско-католический епископ Минский;
- Луцкевич Ян Болеслав (1831–1895) – повстанец 1863–1864 гг. и участник обороны Севастополя, отец Ивана и Антона Луцкевичей;
- Неслуховский Иван Люцианович (он же Янка Лучина; 1851–1897) – белорусский поэт;
- Ивановский Вацлав Леонардович (1880–1943) – белорусский политический деятель, коллаборационист, бургомистр Минска во время гитлеровской оккупации;
- Люцко Александр Михайлович (1941–1997) – ректор Международного института по радиозэкологии имени А. Д. Сахарова;
- Космачёва Юлия Александровна (1976–2000) – советская и белорусская актриса театра и кино и телеведущая;
- Кулик Евгений Сергеевич (1937–2002) – белорусский художник, автор эталона герба «Погоня» в качестве государственного герба Республики Беларусь в 1991–1995 гг.;
- Кривonosов Николай Иванович (1980–2011) – российский хоккейный тренер по физической подготовке;
- Остапчук Сергей Игоревич (1990–2011) – белорусский хоккеист, левый нападающий.

В 1839 году на территории кладбища было закончено строительство костёла из бутового камня, который в 1899 году был отреставрирован и в наши дни признан памятником архитектурного стиля, названного неоготическим.

5

ВОДОСНАБЖЕНИЕ, КАНАЛИЗАЦИЯ И САНИТАРНАЯ ОЧИСТКА

5.1 Водоснабжение

На протяжении веков река Москва являлась основным источником снабжения водой жителей столицы. После развития мануфактурной промышленности в XVIII веке сточные воды фабрик стали загрязнять воду в реке, и для использования в пищу она была уже не годна. А бочка воды в центре города стоила 50 копеек, что являлось очень высокой ценой.

При Екатерине II, когда в Москве уже стало не хватать чистой воды, были приняты дополнительные меры к тому, «чтоб в Москву-реку и в прочие сквозь город текущие воды никто никакого сору и хламу не бросал и на лед нечистот не вывозил».

В 1767 году Екатерина II переживавшая тогда пик своих либеральных увлечений, созвала в Москве Комиссию об Уложении для разработки нового законодательства страны. В Комиссию входили выборные от всех сословий всех областей России, привезшие указы своих избирателей для внесения тех или иных вопросов в законодательство. В наказе москвичей, в числе прочего, затрагивалась проблема водоснабжения столицы. Жители терпят великую нужду, говорилось в нем, «в необходимой к пропитанию человеческому чистой воде» и поэтому просят найти «в удобных местах хорошую воду», а также «накрепко запретить и неослабно наблюдать, чтоб в Москву-реку и в прочие сквозь город текущие воды никто никакого сору и хламу не бросал и на лед нечистот не вывозил». Кроме того, они просили запретить устройство на московских реках кожевенных и других заводов, «нечистоту воды делающих», и предлагали «увеличить идущие сквозь город реки приведением воды из ближних мест». Эпидемия чумы в Москве в 1771 году особенно остро поставила вопрос об устройстве водопровода или, как тогда называли, «водоведения».

28 июля 1779 года от императрицы Екатерины II последовал указ генералу-поручику Ф. В. Бауэру произвести изыскания и приступить к

сооружению в Москве водопровода. Бауэр исследовал окрестные ключи Москвы и пришёл к выводу, что наибольшее количество воды можно получить в верховьях Язу, недалеко от села Большие Мытищи. На строительство водопровода казной первоначально отпускалась сумма в 1 500 000 рублей. Командующему Московским воинским гарнизоном надлежало ежедневно выделять на строительные работы до 400 солдат; при этом рядовым солдатам и капралам платили по 10 копеек, а унтер-офицерам – по 15 копеек.

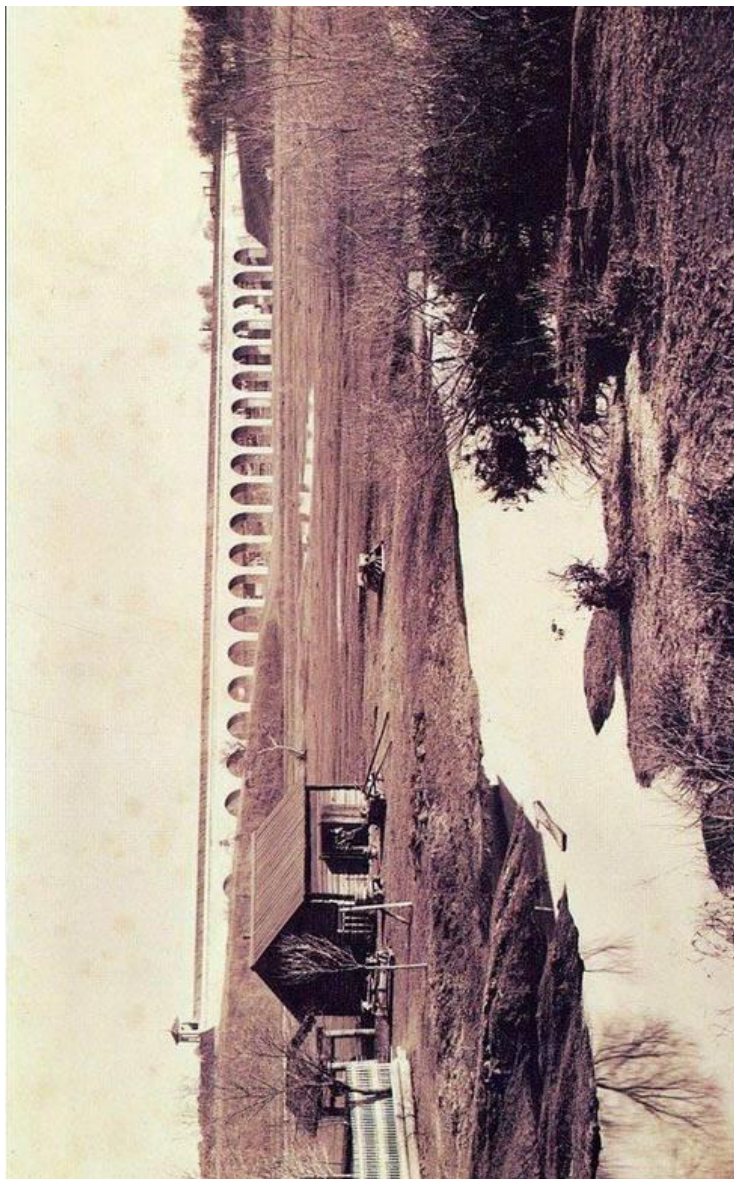
28 октября 1804 года мытищинская вода пришла, наконец, в Москву; состоялось торжественное открытие водопровода. Даже журнал «Вестник Европы» в декабре 1804 г. восторженно писал: «Сия вода, чистая и прозрачная, эта первая после воздуха потребность жизни, проведена в столицу из Мытищинских колодцев; доставляется в нее каменными трубами... через овраги и глубокие долины, которые могли бы остановить бег ея...».

Мытищинский городской водопровод стал самой первой водопроводной сетью в городе. Строительство его обошлось в один миллион шестьсот сорок восемь тысяч рублей. Эта сумма называлась в печати, она поражала воображение, акведук, возведенный в Ростокине через Язу, получил в народе название Миллионный мост.

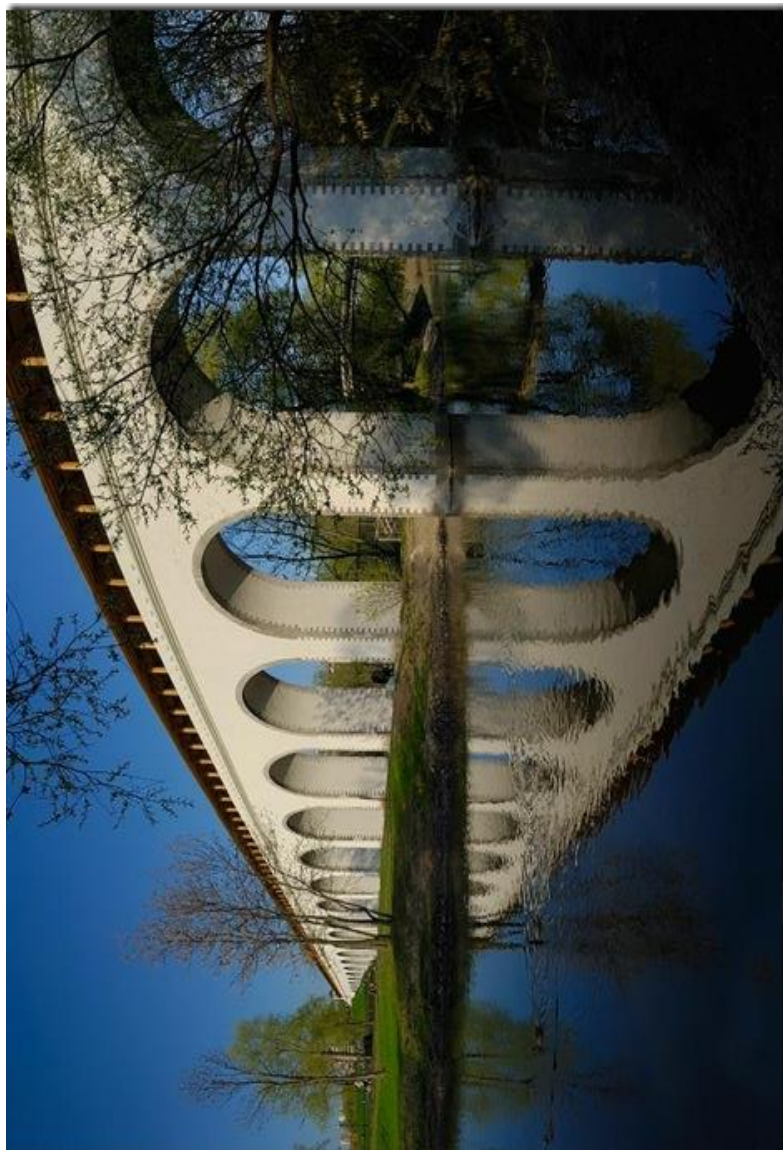
Конечно же, время не щадило бауэровский водопровод. Кирпичная галерея с годами в некоторых местах просела и обветшала, кое-где даже обвалилась, разрушались, и начали гнить деревянные основания каналов. Из-за трещин в водопровод начала попадать грязь, по дороге терялось много чистой мытищинской воды. Естественно, что встал вопрос о реконструкции и совершенствовании сооружения.

Работы по реконструкции системы водоснабжения начались в 1826 году под руководством инженера Н.И. Яниша. Близ Сокольничей рои, у села Алексеевского, было построено водоподъемное здание, откуда вода двумя паровыми машинами перекачивалась в резервуар емкостью 7 тыс. ведер, устроенный по проекту Яниша на втором этаже Сухаревской башни. С 1830 г. вода из башни начала поступать по чугунным трубам к пяти водоразборным колонкам – «фонтанам»: напротив Шереметьевской больницы и на Никольской площади. В 1834 г. были открыты фонтаны на Воскресенской и Петровской площадях, на Варварской площади, близ Воспитательного дома. Водопроводная система разбивалась на ветки: Бабьегородскую (четыре фонтана и

два водоразборных колодца), Краснохолмскую (пять фонтанов) и Мытищинскую (25 фонтанов и два водоразборных колодца). Каждый фонтан давал по 40 тыс. ведер в сутки.



Ростокинский акведук – символ Мытищинского-Московского водопровода, его длина 356 м.
Фото конца XIX – начала XX вв.



Ростокинский акведук (так называемый «Миллионный мост»)

От Шереметьевского фонтана вода была проведена в публичные Сандуновские бани, от Петровского – в резервуар у «Тюремной ямы», от Никольского – в бани на Театральной площади, в доме купца Чельшова. По этому же проекту водопровод должен был снабжать водой жителей девяти привилегированных частей города: Городской, Тверской, Мясницкой, Пречистенской, Арбатской, Сретенской, Яузской, Басманной и Мещанской. С жителей этих районов был установлен особый «водопроводный» сбор – 0,025 % от стоимости дома.

Почти все фонтаны на трассе водопровода имели хозяйственное назначение. Устроенные при водоразборных бассейнах, они служили источником питьевой воды для населения. Жители близлежащих домов разносили воду просто в ведрах, тем, кто жил далеко, воду доставляли в бочках, погруженных на телеги.

В конце XIX века в Первопрестольной трудилось около 6–6,5 тыс. конных водовозов и почти 3 тыс. водоносков с санками и тележками. Городская управа выпускала специальные акцизные марки, водовозы покупали их и расплачивались ими за воду с будочником, сидевшим у фонтанов. Воду брали из бассейнов при помощи черпаков с длинными ручками.

Водовозы трудились в столице до начала XX века, работая на окраинах, куда водопровод в те времена еще не доходил.

В Москве к 1830 году насчитывалось 4813 колодцев, во многих из них вода была непригодна для питья.

Для хозяйственных нужд воду брали из 32 городских прудов и 277 обывательских.

Кроме снабжения питьевой водой, система водопроводов выполняла ряд важнейших хозяйственных и санитарно-гигиенических функций. В отчете оберполицмейстера от 1811 года в Москве было зарегистрировано 41 торговая баня и 1197 домовых. Во время пожара 1812 года почти половина торговых и треть домовых бань сгорели. Далеко не все частные бани при возросшей стоимости земли были восстановлены после нашествия Наполеона, так как изменился состав посетителей общественных бань: с 1815 года в торговых банях появились дворянские отделения. Все общественные бани по проекту 1826 года получили новую внутреннюю разводку водопровода. Непосредственно в здания вода поступала также в

Кремлевский дворец, Воспитательный дом, городские тюрьмы, императорские театры и городские торговые ряды.



Водовозы. Одна из первых московских фотографий XIX века



Водовозы у фонтана на Лубянской площади

В 1849 году генерал-губернатор Москвы граф А. А. Закревский поручил директору московских водопроводов П. С. Максимову произвести реконструкцию Мытищинского водопровода, который предложил использовать москворецкую воду.

В результате постройки водоподъемного здания у Бабье-городской плотины в ряд фонтанов (на Трубной, Арбатской, Тверской площадях) была направлена вода из Москвы-реки. Однако по сравнению с мытищинской, эта вода оказалась плохого качества, так что в 1853 году была начата (по проекту А. И. Дельвига) реконструкция Мытищинского водопровода: кирпичную галерею заменили чугунным трубопроводом, на насосных станциях появились современные паровые машины, были сооружены новые водоразборы – 26 фонтанов, бассейнов и водоразборных колонок.

После реконструкции производительность водопровода возросла в 2,5 раза и с 1 ноября 1858 года существовавшие и вновь построенные фонтаны снова стали наполняться мытищинской водой.

В 1885 г. московская городская дума поручает русским инженерам Шухову, Кнорре и Лембке произвести новые изыскания в бассейне Яузы и составить проект устройства нового, расширенного Мытищинского водопровода. Исследования, проведенные в 1887–1888 гг., подтвердили, что из Мытищинских источников можно взять 1,5 млн.

ведер воды в сутки. Решено было расширить водопровод на эту мощность, не прибегая к концессионерам. Строителями были назначены русские инженеры Н. П. Зимин, К. Г. Дункер и А. П. Забаев, руководил постройкой городской голова Н. А. Алексеев, а общий надзор за строительством водопровода был возложен на специальную правительственную комиссию во главе с крупным инженером И. И. Рербергом.

На прежних мытищинских водозаборах вместо деревянных колодцев пробурили трубчатые, а в машинном здании станции установили насосы и котлы отечественного производства. Водопровод теперь состоял из труб большого диаметра. Было пробурено 50 скважин глубиной до 30 м, соединенных общей васывающей трубой. Он был введён в строй в 1892 году и стал давать 43 000 м³ воды в сутки. В Москву начинает поступать в 10 раз больше воды, чем прежде. Появились и новые фонтаны, колонки, пожарные колодцы, но собственным водопроводом были по-прежнему обеспечены только исключительные уникальные здания.

Особой достопримечательностью водопровода стали Крестовские башни. Они были сооружены по проекту русского, московского архитектора немецкого происхождения М. К. Геппенера на площади Крестовской заставы.



План московской водопроводной сети 1893 г.



Прокладка водопроводной трубы

Они представляли собой два круглых в плане кирпичных сооружения высотой около 40 и диаметром 20 м, связанных между собой ажурным мостиком. В верхнем ярусе находились резервуары для воды, на пяти нижних этажах – жилые и служебные помещения, контрольная станция водомеров. Вода в водонапорные башни доставлялась с Алексеевской насосной станции. Далее от Крестовских башен воду направляли самотёком в водопроводы к центру города.

К началу XX века были ликвидированы водоразборные фонтаны, остались только два – «Никольский» и «Петровский».

В 1858 г. было разрешено подключение к городскому водопроводу учреждений, предприятий и частных лиц, но только в самом конце XIX века вода была действительно проведена в дома москвичей.

Законом от 19 августа 1858 г. были утверждены «Правила для водоснабжения частных домов в Москве и из общественных водопроводов», которые разрешали присоединение к водопроводной сети учреждений, предприятий и домов частных лиц с прокладкой соединительных труб за их счет и оплатой: для «заведений» – по 20 копеек за «годовое ведро», для частных домов – по 1/6 % с оценочной стоимости домовладения. Но за три года после

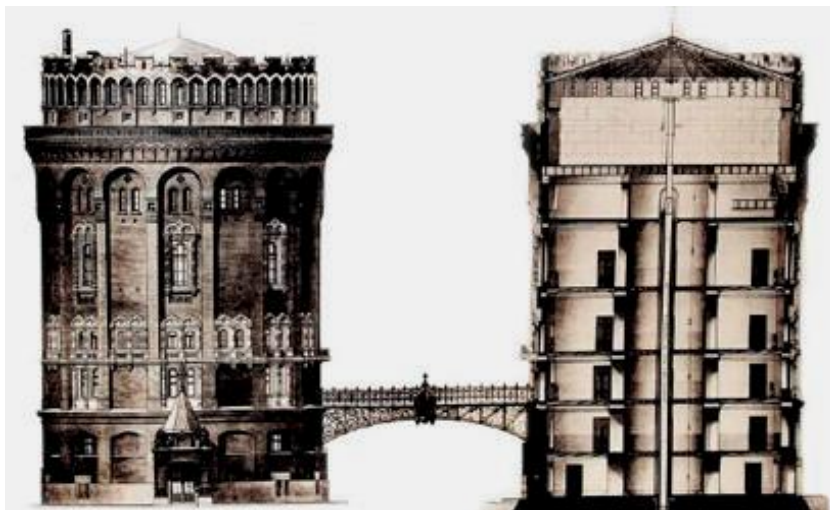
этого разрешения к водопроводу были присоединены только 32 «заведения» и 20 домовладений, так как подключение к водопроводу стоило намного дороже водовозов.

Пользование водопроводом регламентировалось целой системой правил. Одним из них, принятым в 1896 году, предписывалось отпускать воду в частные владения только через водомеры. Эти приборы в зависимости от размеров стоили от 36 до 443 рублей, а такса за пользование, включая ремонт, доходила до 6 рублей в год. Самыми популярными были водомеры диаметром 20 мм (1 р. 05 к./год) и 30 мм (1 р. 50 к./год). Модели системы Фраже при работе издавали такой громкий стук, что их приходилось устанавливать за пределами дома в специальных колодцах.

Бесшумные водомеры фирм Сименс-Гальске и Мейнеке помещали прямо в подвалы.

Плату за воду городская дума установила в размере 12 коп. за 100 ведер. В расчете на прибыли от пользования водопроводом частными владельцами (только проведение его в дом стоило как минимум 112 руб.) «отцы города» разрешили воду из фонтанов набирать бесплатно. Однако вскоре выяснилось, что в течение года водовозы брали 700 000 ведер и продавали обывателям живительную влагу дороже городской таксы более чем в четыре раза.





Крестовские водонапорные башни Мытищинского водопровода.

В верхних ярусах находились резервуары, а на пяти нижних этажах – жилые и служебные помещения

Кроме того, от жителей, ходивших к фонтанам с ведрами, постоянно поступали жалобы на водовозов: они ставили свои бочки так, что людям невозможно было подойти к кранам.

Чтобы навести порядок в этом деле, по распоряжению городской думы фонтаны стали разбирать, а на их месте устанавливать водоразборные будки. Для пользования ими водовозы покупали в Управе специальные марки – одна, стоимостью 5 коп., давала право наполнить 40-ведерную бочку. Жители, подходившие со своими ведрами, пользовались бесплатным краном.

В 1899-1901 гг. было осуществлено расширение водопровода до мощности 3,5 млн ведер, правда, за счет некоторого ухудшения качества воды. Вода из Крестовских башен поступала непосредственно в квартиры москвичей, но только в нижние этажи, где жильцы могли позволить себе поставить ванну. Жильцы верхних этажей по-прежнему ходили в баню. Вода из башен поступила в городские больницы, как Голицынская, и лучшие бани, как Сандуны.

Выступая за подключение к поверхностным стокам, Н. П. Зимин изначально продумывал систему их очистки. В «Журнале Министерства путей сообщения» можно прочесть, что во всех выполненных с его участием резервуарах инженер Н. П. Зимин

устанавливал американский открытый фильтр системы «Джуэль». Фильтрация осуществлялась следующим образом. Для фильтрации вода поступала в отстойный резервуар и смешивалась с раствором коагулянта. Затем вода отстаивалась, самотеком проходила сквозь фильтры, содержавшие слой прокаленного песка, и поступала в нижнюю часть фильтра, представляющую запасный резервуар. Там вода тоже в некоторых случаях смешивалась с раствором коагулянта. Из нижнего резервуара через аппарат Вестона, регулирующий количество выходящей воды, фильтрованная вода просачивалась в бак для чистой воды. Для очистки песка в фильтрах выполнялась промывка обратной струей воды. Кроме того, песок чистили скребки, работавшие от отдельной паровой машины. Промывка производилась в зависимости от степени загрязненности воды – от одного раза в сутки до раза в неделю. На промывку в течение 10–15 мин тратилось 5 тыс. ведер воды. Один раз в год производилась стерилизация песка раствором едкого натра. Производительность фильтра – 125 тыс. ведер в сутки. Стоимость устройства фильтра системы «Джуэль» – 8.000 рублей.

На рубеже двух веков в долгих спорах о путях развития водоснабжения было решено отказаться от подземных вод и производить заборы воды из надземных источников.

Вопрос об устройстве большого Москворецкого водопровода с забором воды выше города, где она не загрязнена, был поднят в 1895 г. В ноябре 1898 г. городская дума утвердила основные положения по устройству водопровода из надземного источника. Источник водозабора, где предполагалось строить насосную станцию, должен был находиться в экологически чистом месте, вдали от центрального города, и не иметь в округе фабрик, что для Москвы уже было редким явлением. По настоянию Зимина выбрали подмосковное Рублево. Этот московский курорт очень подходил: помимо благоприятной экологии, за тридцать верст от него не было никаких промышленных предприятий, и река тут была полноводная, с лесистыми берегами. Резервуар было решено соорудить в самой высокой части Москвы – на Воробьевых горах. Новый водопровод получил официальное имя Москворецкий. Кроме Зимина, в его строительстве участвовали знаменитые инженеры В.Г. Шухов и Е. Кнорре. 15 июля 1903 года москворецкая вода поступила в Замоскворечье. Поначалу собирались оставить в Москве оба водопровода: Мытищинский – для центра в границах Садового кольца и Москворецкий – для остального города. Однако потребление воды настолько сильно возросло, что

водопроводы вскоре были соединены в районе Сухаревой башни. «Рублевская» вода превзошла все ожидания – ее качество оказалось не хуже мытищинского.

В 1904 году водопровод имелся в 192 городах России. К 1917 году на примерно 800 городов страны приходилось лишь 215 небольших водопроводов. В то время 75 % городского жилищного фонда не имело водопровода.

Жители **Минска** в летописные времена брали воду в реке и в колодцах. В основном они пользовались водой из Свислочи. Первые упоминания о городских колодцах встречаются в документах XVII в. Известно, что свои колодцы имели все древние церкви Минска.

В XIX веке почти в каждом дворе находились колодцы. Глубина некоторых достигала 80 метров, но основная их масса была не так глубока. В 1850-е годы на 22 тысячи человек городского населения имелось 90 таких колодцев. Вода Свислочи постепенно загрязнялась, колодцы в застроенной части нередко оказывались вблизи мест бытовых стоков. Это вызывало различные эпидемические заболевания.

В 1871 г. городская управа приняла решение о создании централизованного водоснабжения в Минске.

Уже через два года были сооружены первые шахтные колодцы (так называемые Бруклинские) глубиной до 30 метров. Находились они у пересечения Свислочи с Захарьевской улицей, недалеко от здания нынешнего цирка. Была построена первая насосная станция "Эльвод", на которой стоял 18-сильный паровой насос производительностью 500 кубометров воды в сутки, уложено 1,5 км чугунных водопроводных труб. Все работы велись рижским торговым домом "Вебер и К°". Непосредственно сам сбор воды производился не из Свислочи, а из подземных вод.

11 декабря 1873 года состоялся его пробный пуск. Первоначально к водопроводу подключили 16 домов знати.

Официально минский водопровод открылся через два месяца – 12 февраля 1874 года. По такому случаю состоялся преогромный фуршет с еще большим фейерверком. Пороха не жалели, так что сгорели несколько деревянных домов на улице Подгорной. В память об этом событии в Александровском сквере был установлен памятник-фон-тан – "Мальчик с лебедем".

Первая водонапорная башня была построена на пересечении Захарьевской и Скобелевской улиц на углу Александровского сквера. Ее возвели, несмотря на протесты общественности, – данное

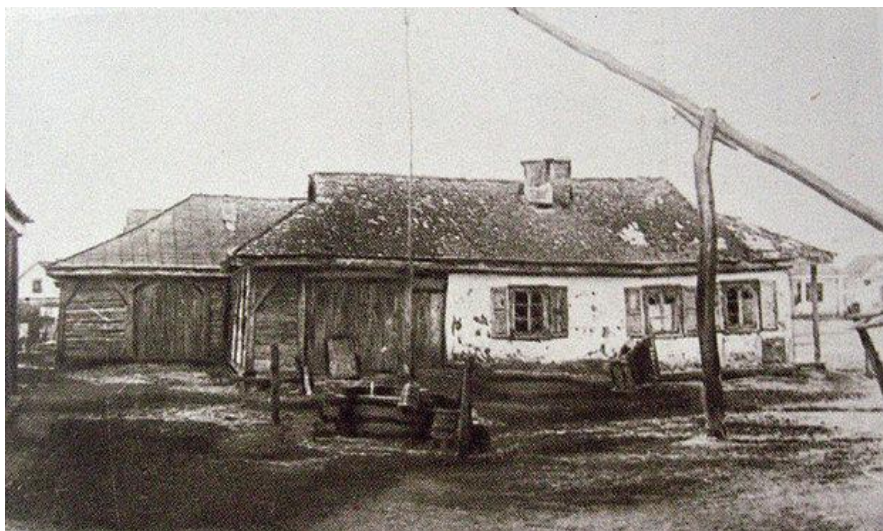
инженерное сооружение не вписывалось в привычные глазу очертания сквера и пугало богатую публику своей специфической архитектурой. Однако без башни не было бы и водопровода.

Позже в связи с расширением водопровода было возведено еще несколько водонапорных башен. Одна из них находилась на привокзальной площади, рядом с Виленским вокзалом. Стояла почти на том же месте, где после войны было построено здание Центрального автовокзала.

Еще одна водонапорная башня сохранилась до наших дней. Находится она в районе железнодорожной больницы по ул. Автодоровской, 3. Башня построена в неоготическом стиле в начале XX века из красного кирпича со сложными бордюрами и карнизами. Она снабжала водой больничные корпуса железнодорожной больницы, станцию и паровозное депо. Кстати, это единственное в Минске инженерное сооружение начала XX века, дошедшее до нашего времени.

В первые годы водопровод обслуживал лишь центральную часть города. Этим, а не удачным залеганием грунтовых вод, обуславливался выбор места для станции.

В 1892 году водопровод существовал на 28 улицах, находившихся в центре. Расширение сети шло медленно – город не имел средств. Даже для того, чтобы отремонтировать линии, городская управа вынуждена была в 1885 году занять деньги у частного лица – начальника губернии.



Колодец на окраине Минска



МИНСКЪ. Александровскій скверъ.
Minsk, skwer Aleksandrowski.

Александровский сквер. Памятник-фонтан – "Мальчик с лебедем"



Памятник-фонтан – "Мальчик с лебедем"



Первая водонапорная башня



Водокачка, начало XX века



Водонапорная башня на ул. Автодорожной

Ежегодное расширение сети водопровода обычно производилось так. Городская управа, идя навстречу состоятельным обывателям, выдавала им бесплатно магистральные трубы с тем, чтобы домовладельцы укладывали и присоединяли их сами. В счет проведенных работ вода новым потребителям некоторое время отпускалась бесплатно.

Стремясь побыстрее окупить затраченные средства и получать прибыль, городская управа предлагала всем домовладельцам, проживавшим на тех улицах, где проходили магистральные трубы, сделать отводку в свои дворы. В случае отказа домовладелец не освобождался от уплаты водопроводного сбора, и если бы впоследствии он пожелал провести у себя водопровод, ему пришлось бы сначала уплатить накопившиеся недоимки. Правда, горожане нашли выход из положения: никто не платил. И управа вынуждена была отменить этот сбор.

Специальных заводов для производства водопроводных принадлежностей не существовало. Необходимые материалы выписывались из Варшавы. Сами работы стоили дорого, занимались ими два частных подрядчика.

Установка водопровода обходилась недешево, поэтому пользоваться им могла только зажиточная часть населения. Да и плата за воду была немалой. В Трудах I съезда врачей Минской губернии за 1908 год отмечалось, что ни один из домовладельцев, проживавших на Большой Татарской улице, где магистральные трубы пролегли еще 3,5 года назад, не присоединился к сети, так как за 100 ведер приходилось платить 15 копеек, а позднее – с 1904 по 1906 годы – да-же 20 копеек. (Плата за воду в других городах колебалась весьма значительно: в Петербурге, например, она составляла 5,5 копейки за 100 ведер, а в Архангельске – 37,5 копейки.)

Первоначальное оборудование и дальнейшее расширение водопровода осуществлялось за счет специальных ассигнований по город-ской смете. Уже в 1890 году имевшиеся мощности не выдерживали возросшей нагрузки, хотя в то время в городе было всего 336 абонентов. Зачастую обыватели по четверти суток сидели без воды. В летнее время ежедневно в определенные часы закрывались краны.

В 1892 году водопровод частично перестроили, поставили новую насосную машину, стоившую городу 30 тысяч руб, но зато дававшую по 300 тысяч ведер в сутки вместо 70, как было до этого, вырыли три

колодца взамен двух старых. На время проблема была решена. Но к началу века в городе насчитывалось уже 842 абонента, число же обслуживаемых улиц увеличилось незначительно (38 в 1898 году). Водопровод не поспевал за ростом городской территории.

В 1904 году Минский водопровод был одним из крупнейших в России. При средней себестоимости 100 ведер, составлявшей 5,6 копейки, и при высокой плате за воду он с первых дней функционирования стал высокоприбыльным предприятием. Чистый годовой доход колебался в пределах 14–48 тысяч рублей. Казалось бы, власти должны были всемерно заботиться о поддержке и расширении этого источника городских доходов, не говоря уже о нуждах населения. Однако члены городской управы не отличались большим усердием. Их равнодушие порой приобретало поразительные формы. Около десяти лет держали они сборщика денег за пользование водопроводом. Тот собирал деньги и вносил их в кассу раз в месяц в том размере, в каком ему было угодно, так как никем не контролировался.

Вопрос о расширении водопровода из года в год отклонялся думой. Наконец в 1899 году городу был разрешен заем в 1493 тысячи рублей, значительная часть которого предназначалась для нужд водопровода. За счет этих средств в 1904 году началось капитальное расширение сети, закончившееся в 1906 году и стоившее 120 тысяч рублей. В дополнение к шахтным колодцам городского водопровода стали строиться три трубчатых колодца диаметром 1 м и глубиной 23 м. Вода в них поступала из прирусловых отложений Свислочи и была вполне доброкачественной. Если раньше вода поступала из колодцев, то теперь ее получали из трех буровых скважин, две из которых давали по 10 тысяч ведер в час, а одна – 8 тысяч. В 1908 году водопровод мог уже обслуживать около 70 улиц. Появились в Минске и оборудованные ручными насосами неглубокие скважины индивидуального пользования, известные в настоящее время как водоразборные колонки.

К этому времени в городе появились пяти-шестиэтажные здания: дом Поляка на углу Захарьевской и Петропавловской улиц, гостиница «Париж», гостиница «Европа», что требовало новых технических решений. Необходимо было также продолжить водопроводную сеть до окраин. Отсутствие ее, кроме всего прочего, делало ненужной вновь приобретенную пожарную машину – она не могла быть применена. Но губернские власти решили, что водопровод находится в удовлетворительном состоянии. Деньги ушли на расширение

электростанции. Гласный Плавский так заявил на одном из заседаний думы в 1912 году: «Устраивать на окраинах водопровод еще рано. Пусть прежде наши окраины культурно возрастут».

С увеличением забора воды ухудшалось ее качество, затем сократилось и количество. Это обстоятельство расценивалось как кризис водоснабжения Минска, о чем сообщала газета «Минский голос» в одном из своих номеров за 1913 г. Причиной ухудшения качества грунтовых вод было загрязнение их речными водами и наличие вблизи водозаборов неканализованного жилья, а снижение водообильности колодцев произошло из-за их заиления. Перед городскими властями встал вопрос о строительстве новых водозаборов.

Между тем к 1913 г. население города достигло 106,7 тысячи человек, здесь работало уже 124 предприятия, главным образом мелких. Развивалась водопроводная сеть, общая ее протяженность составила 40 км.

В связи с загрязнением воды в неглубоких колодцах на территории станции «Эльвод» в 1914 г. было пробурено еще пять скважин глубиной 150–180 м. В этот период во многих частях города появилось большое число неглубоких скважин индивидуального и общего пользования, оборудованных ручными насосами-качалками, а на предприятиях – центробежными насосами. Однако качество воды в этих скважинах было весьма низким, как и в неглубоких скважинах городского водопровода. Это объяснялось тем, что загрязненные воды стекали с возвышенной части города, и вода, поступающая к скважинам, была уже непригодной для питья.

Иметь водопровод по-прежнему могли себе позволить лишь состоятельные граждане. В 1913 году количество абонентов распределялось так: на Захарьевской находилось 119 абонентов, на Подгорной – 52, Александровской – 43, Петропавловской – 41, Ново-Московской – 40, Губернаторской – 39. Также водопровод был на Торговой, Юрьевской, Богадельной, Крещенской, Преображенской, Магазиновой улицах.

Из 7139 домовладельцев Минска водопровод имело только 1119 – шестая часть.

На заседаниях городской думы звучали саркастические замечания: «...Водопроводная комиссия не может решиться переехать нашу узкую и неглубокую речонку Свислочь и подать воду в заречную часть города». Действительно, за исключением района Александровской улицы, та зона практически была лишена

водопровода, и ее население (около 10 тысяч человек) довольствовались речной водой, совершенно непригодной для питья в сыром виде. Исследование воды, взятой из устья Немиги, в лаборатории доктора Комоцкого показало, что она мало отличается от клоачной жидкости. Пробы воды из водопровода были доброкачественны.

Часть горожан пользовалась водой, которую развозило общество водовозов и водоносов, остальные – из колодцев, которых в городе насчитывалось более 400. К сожалению, и они не отвечали санитарным нормам. Анализы питьевой воды даже из так называемых артезианских колодцев всюду обнаружили значительное ее загрязнение, а на Комаровке она имела такой вид, что и без анализов жители отказывались применять ее в пищу.

В 1914–1915 гг. на территории станции «Эльвод» для водоснабжения Минска и изучения общего геологического строения была пробурена самая глубокая в то время в Белоруссии скважина (281,76 м). На глубине 149,45 м и глубже был обнаружен водообильный горизонт с водой высокого питьевого качества, которая под естественным напором поднялась более чем на 5 м над поверхностью земли. Несколько лет эта скважина так и эксплуатировалась – вода поступала в сеть самотеком.

К 1917 году вступил в эксплуатацию водозабор «Петровщина», благодаря чему в кранах у жителей улиц Дзержинского, Розы Люксембург, Карла Либкнехта и других появилась вода.

5.2 Канализация

Еще в XVIII в. в Петербурге, Риге и Вильно существовала довольно примитивная канализация. В первой половине XIX в. канализация была построена в Феодосии и Старой Руссе, уездном городе Новгородской губернии, а в конце века – в Москве, Киеве, Одессе, Тифлисе и в некоторых мелких городах Европейской России.

До конца XIX века на всей территории Москвы существовала вывозная система удаления нечистот. Выгребные ямы, где они скапливались, представляли собой деревянные срубы, обмазанные для гидроизоляции глиной, и не могли предотвратить загрязнения почвы и воды в питьевых колодцах. Домовладельцы прибегали к разным мерам, чтобы избавиться от нечистот: устраивали спуски в водосточные трубы, в естественные водоемы, а во время дождей жидкие отходы спускались прямо на улицы, распространяя невыносимое зловоние. Сюда добавлялись стоки и от многочисленных фабрик, мастерских, бань.

Московский старожил, известный судебный и театральный деятель Николай Васильевич Давыдов вспоминал о Москве середины XIX века: «Грязи и навозу на улицах, особенно весной и осенью, было весьма достаточно, так что пешеходы теряли в грязи

калоши, а иной раз нанимали извозчика специально для переправы на другую сторону площади... А что за зловоние держалось безысходно хотя бы на Тверской, между Охотным рядом и той стороной, где Лоскутная гостиница!».

Газета «Русская летопись» писала в 1871-м о центральной части города так: «С какой стороны ни подойдешь к ней, страшное зловоние встречает вас на самом пороге. Идем по запаху. Вот Красная площадь и на ней монумент освободителей России в 1612 г. Вокруг него настоящая зараза от текущих по сторонам вонючих потоков. Около памятника будки на манер парижских писсуаров; к ним и подой-ти противно. Ручьи текут вниз по горе около самых лавок с фруктами... Отхожие места сколочены из дерева, насквозь прогнившего и пропитанного нечистотами, дезинфекции не проводится никакой...». Почти со всех сторон город был окружен свалками и сливами нечистот. Подъезжая к первопрестольной, расстояние до Москвы путешественники определяли не по возникающим на горизонте золотым куполам, а по запаху. «Завоняло! – говорили извозчики. – Значит, уже близко».

В XIX столетии в Москве использовалась выгребная и вывозная система удаления нечистот. Выгребные ямы под клозетами во дворах представляли собой простые деревянные срубы, обмазанные для гидроизоляции глиной, но все равно пропускавшие нечистоты, которые загрязняли почву и воду в питьевых колодцах. Вывоз мусора и нечистот производился за счет домовладельцев, и занималось этим товарищество ассенизаторов, частные предприниматели и просто крестьяне из ближних деревень (всех их называли в Москве золотарями).

Оснащение промысла было примитивней некуда – деревянная бочка на двух колесах, жалкая кляча да ведро-черпак на длинной ручке. Наполнив бочку с помощью черпака содержимым выгребной ямы, ее вывозили за городскую заставу, где находились места сливов. Н.В. Давыдов вспоминал: «Многочисленные, примитивно организованные обозы нечистот, состоявшие часто из ничем не покрытых, расплескивавших при движении свое содержимое кадок, в лучшем же случае из простых бочек с торчащими из них высокими черпаками, движение которых по всем улицам, начавшись после полуночи, а то и раньше, длилось до утра, отравляя надолго даже зимой всю окрестность, – зловоние в большей или меньшей степени

существовало во всех дворах, не имевших зачастую не только специально приспособленных, но никаких выгребных ям».



Золотарь

А вот воспоминания историка Ю.А. Бахрушина: «На козлах, укрепленных длинными пластичными жердями к ходу полка, тряслись золоторотцы, меланхолически понукая лошадей и со вкусом закусывая на ходу свежим калачом (пшеничная булка в форме замка с тонкой дужкой-ручкой была придумана московскими булочниками для «ночных рыцарей»: булка съедалась, а запачканная дужка-ручка выбрасывались) или куском ситного. Прохожие отворачивались, затыкали носы...».

Лишь в самом конце XIX столетия стал применяться пневматический способ извлечения жидких нечистот из ям, густые по-прежнему вычерпывались или – зимой – выкалывались и замороженными вывозились из города. Впрочем, вывоз шел плохо, ассенизационный обоз из 400 лошадей никак не справлялся с вывозом 6 млн ведер «ароматного золота». Домовладельцы, стараясь хоть как-то избавиться от нечистот, незаконно спускали их в водосточные трубы или, не

затрудняя себя даже этим, сливали во время дождей прямо на улицы. От домовладельцев не отставали хозяева многочисленных заводиков, бань и боен. Зловоние стояло невыносимое, к тому же нечистоты загрязняли все водоемы города, включая Москву-реку.

Но картина все-таки начинала меняться к лучшему. В 1870-м была проведена реформа городского самоуправления, и генерал-губернатор Москвы, аппарат которого ведал всеми вопросами городского хозяйства, стал постепенно передавать их Городской думе. Несколько последовавших затем десятилетий принесли первопрестольной огромное количество перемен. С 1870-х годов в дома и квартиры пришел водопровод. Был капитально перестроен главный водосток Москвы – речка Неглинная. А в 1879 году в городской смете впервые появились расходы на вывоз нечистот и на содержание свалок за городом. Правда, это были жалкие в масштабах города 570 рублей. В дальнейшем расходы по очистке росли, однако еще в 1886 г. они не превышали 11 тыс. руб. В этом году город уже располагал небольшим ассенизационным обозом. В конце 90-х годов расходы на ассенизацию достигли 250 тыс. руб. В обозе насчитывалось 400 лошадей. Частично продолжалась уборка подрядным способом. Свалки нечистот были устроены примитивно, и запах от них еще в конце 90-х годов издали давал себя знать подъезжавшим к Москве пассажирам Казанской и Курской железных дорог. Городская дума имела право издавать обязательные постановления по вопросам санитарии. Особое внимание в этих постановлениях было обращено на ассенизацию: была урегулирована вывозка нечистот частными лицами, определены часы суток для вывоза и маршруты обозов; было упорядочено само устройство выгребных ям и отхожих мест. Обязательные постановления по этой части стали издаваться с 1875 г.

Такое положение дел с удалением нечистот не могло удовлетворять городские власти. Инициатором постановки вопроса о канализовании Москвы стал инженер-гидротехник, отставной штабс-капитан М. А. Попов, представивший в 1874 году в Городскую думу "Проектные предначертания канализации г. Москвы». В них предлагалось канализовать город в границах Камер-Коллежского вала по общесплавной системе, при которой отводятся как клозетные и хозяйственные, так и атмосферные (дождевые и от таяния снега) воды. Для удаления атмосферных вод при отдельной канализации в городе выполняется особая сеть каналов-водостоков. Устраиваются водостоки по руслам речек и ручьев, протекающих в городе, причем

те и другие заключаются в трубы. Трубы прокладываются кирпичные, бетонные, гончарные, редко – железные или чугунные. Для приема вод в них с поверхности улиц и площадей сооружаются колодцы-шахты, прикрываемые решетками. Спускается эти воды, хотя они довольно загрязнены, в реки без очистки. Население Москвы в тогдашних границах города (Камер-Коллежский вал) составляло 600 тыс. чел., расчетное же для устройства канализации, было принято в 1.5 млн чел. Стоимость устройства канализации была исчислена ок. 16 млн руб., а ежегодные эксплуатационные расходы – в 1.2 млн руб.

Проект Попова был передан Думой в комиссию народного здравоохранения, а затем – в технический строительный комитет Министерства внутренних дел. Комитет одобрил проект, но признал, как и сам Попов, необходимость дополнительных топографических данных для составления подробного технического проекта.

В том же 1874 г. Городская управа поручила трем инженерам составить топографический и нивелирный план города (в 1 см – 2,1 м). На эту работу ушло три года, в течение которых решение вопроса о самой канализации не двигалось с места.

После составления плана Городская управа представила Думе (в 1879 г.) доклад о необходимости подробных 7 изысканий для проектирования канализации. Дума передала все соображения Управы и материалы Попова в комиссию по водоснабжению. Комиссия изучила материал, ознакомилась с состоянием городских канализаций за границей и выработала подробную программу исследований.

С 1875 г. Городская дума начала издавать обязательные постановления по вопросам, относящимся к санитарии. Особенное внимание в этих постановлениях обращалось на ассенизацию: был урегулирован вывоз нечистот частными лицами, определено время вывоза и маршруты обозов; было упорядочено само устройство выгребных ям и отхожих мест.

Одновременно комиссией по водоснабжению велись изыскания, в ходе которых была выяснена плотность населения всех кварталов города, исследована почва, собраны метеорологические данные, установлена глубина промерзания московских грунтов, произведена ни-велирочная съемка загородной местности на юго-востоке (на 43 кв. верстах – около 5 тыс. га) для выявления лучших мест под поля орошения. При Петровской сельскохозяйственной академии были

устроены экспериментальные поля орошения для опытов по обезвреживанию сточных вод.

О том, какое значение придавала канализации Дума, свидетельствует запись в дневнике князя В.М. Голицына: "На мою долю выпало пережить во главе городского управления одну из патетических минут его – открытие канализации. Это такая операция, перед которой все прочее блекнет".

В 1878 г. вопросами канализации заинтересовался московский генерал-губернатор князь В. А. Долгоруков. Был образован специальный комитет для рассмотрения проекта Попова. Комитет признал, что произведенные исследования в общем подтверждают правильность расчетов Попова, что его проект с климатической и технической точек зрения удовлетворителен, а финансовые подсчеты довольно ясны.

В сентябре 1880 г. по предложению одного из гласных Московской думы был приглашен для консультации строитель канализации г. Берлина немецкий инженер Дж. Гобрехт. Первоначально Гобрехт признал проект Попова удовлетворительным, но в дальнейшем заявил, что в основу проекта и всех исчислений Попова легли положения, не выдерживающие никакой критики. 1 декабря 1880 г. Гобрехту было поручено Городской думой составить свой проект канализации г. Москвы.

По проекту Гобрехта границы канализирования ограничивались также чертой Камер-Коллежского вала; население исчислялось в 750 тыс. чел., расчетное – в 3 млн чел. Особенность проекта Гобрехта – проектирование части уличной канализационной сети в районах, затапливаемых весенними водами, выше поверхности улиц, что было сопряжено с переустройством целого ряда проездов и домовладений. Уличные трубы прокладывались в два ряда, а не в один, как у Попова. Стоимость устройства была Гобрехтом исчислена в 23.263.000 руб. металлических (или 38.770.000 руб. кредитных), не считая огромных расходов на переустройство улиц в связи с поднятием их уровня. Оба проекта для окончательного выяснения вопроса о принятии были переданы в Русское техническое общество в Санкт-Петербург. После двух лет рассмотрения комиссия предложила принять за исходную точку доработанный проект Попова.

5 апреля 1885 года инженер Попов внес в думу предложение не только составить окончательный проект с производством за свой счет изысканий, но и соорудить за свой счет канализацию города на

протяжении около 260 верст. Стоимость работ была им исчислена в 15,5 млн руб. кредитными билетами. Точное выполнение обязательств обеспечивалось им залогом в 300 тыс. руб., срок исполнения – 7 лет. Домовладельцы, владения которых находились в районе проложенных канализационных труб, должны были присоединить их к канализации и платить за право пользования сбор. Размер сбора исчислялся в виде известного процента от чистого дохода владения (в 1926 г. сбор за пользование канализацией взимался по числу ведер чистой воды).

Кроме проектов Попова и Гобрехта на рассмотрение Думы были представлены проекты Д.А.Зарубина и Н.Ф.Груннера.

Несмотря на высокую оценку проекта, его рассмотрение затянулось на 13 лет. Главная причина такой медлительности заключалась в том, что проект, при всей своей социальной значимости, не обещал большой коммерческой выгоды, так как канализацию в Москве предполагалось строить на средства города с широким привлечением заемного капитала. Более привлекательным с экономической точки зрения был признан проект городских инженеров В. Д. Кастальского, Н.М. Левачева, П.Л. Николаенко, А.А. Семенова, В.К. Шпейера и П.В. Трунина. Они предложили канализовать Москву по раздельной сплавной системе, при которой в канализацию поступают хозяйствен-но-бытовые и фабричные стоки, а атмосферные воды – в водосток и далее без очистки, в водоемы. Город делился на два округа – внутренний, более населенный, в черте Садового кольца с прирезкой некоторых местностей (Хамовники, часть города по сторонам Тверской улицы и др.) и внешний – менее населенный, остальная часть города в границах Камер-Коллежского вала. Расчетное число жителей было принято в 1.533.000 чел. При сооружении первой очереди планировалось проложить 252,5 км гончарных (керамических) и чугунных труб, 21,5 км кирпичных каналов и создать к юго-востоку от Москвы, в Люблино, поля орошения площадью 76 га для очистки сточных вод. Поля, располагавшиеся на двух ярусах, представляли собой огороженные валами участки луга. Их заливали сточными водами слоем 12 см и оставляли на несколько суток, в течение которых вода фильтровалась через почву.

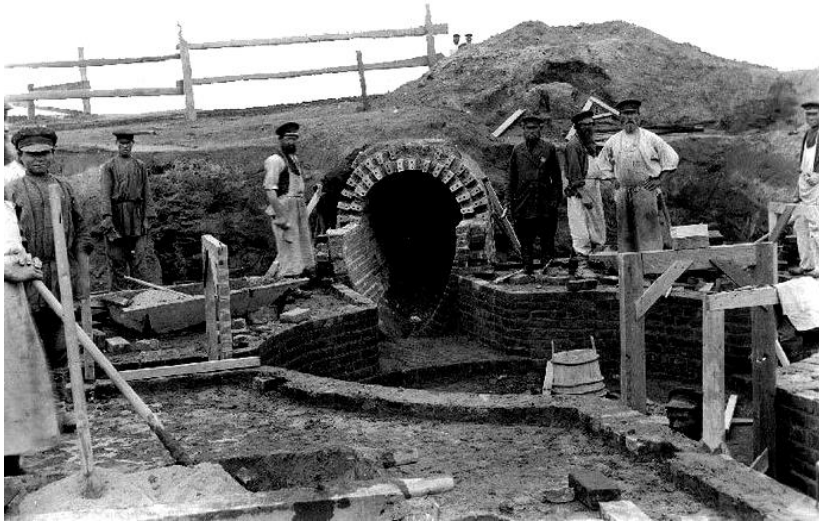
В феврале 1892 года московской городской Думой этот проект был утвержден. Началу строительства предшествовали большие подготовительные работы и решение так называемого "земельного" вопроса. О том, насколько дорого городу обошлась земля, свидетельствует тот факт, что только сумма процентов, выплаченных

землевладельцам, превысила предусмотренную проектом стоимость устройства канализации.

Работы по прокладке канализации начались в сентябре 1893 г. Всю Москву прочертили глубокие канавы. Рыли их вручную, медленно, и на несколько лет вонючие московские улицы утратили покой. Потом – тоже небыстро – в канавы укладывали толстые трубы, чугунные и керамические.



Устройство самотечной ассенизационной канавы. 1890-е годы



Строительство канализационного канала

Дольше всего строили главные коллекторы – под землей возводили из кирпича широченные галереи. Но сточные воды надо было еще и очистить. Городская управа закупила 1160 десятин земли на левом берегу Москвы-реки у деревни Марьино, и там были устроены поля фильтрации – примитивные очистные сооружения. Поверхность полей расчертили невысокими земляными валами на квадратики, соединив их сетью разводных канав. Квадраты поочередно заливали сточными водами. Когда они впитывались, оставляя на поверхности затвердевший осадок, его распахивали, и все повторялось.

Израсходовано было ок. 14,5 млн руб. (при расчете в 6,1 млн руб.). Для выполнения работ и для ведения делопроизводства и отчетности 1 декабря 1892 г. был образован особый Канализационный отдел городской Управы.

Канализация строилась или через подрядчиков (отдавалась не вся работа одному подрядчику, а отдельные по роду работы) или через артели. Трубы гончарные были приобретены у Мюнстербергского завода (в Швейцарии), но с 1915 г. стали выделываться в России, и город их приобретал. Канализация велась на принципах

самокупаемо-сти. Устройство дворовой сети и всех приспособлений во владении производилось владельцами за их счет.

К середине 1898 г. было уложено 262 км труб канализационной сети.

Первую очередь московской канализации с огромной pompой пустили 30 июля 1898 года. Ее сточная сеть охватывала округ внутри Садового кольца, Тверские-Ямские улицы, часть Басманных и Хамовников. К системе канализования было присоединено 219 домовладений. В этот день состоялся пуск Главной насосной станции, которая была предназначена для перекачивания городских сточных вод на Люблинские поля орошения, где происходила почвенная очистка стоков и которые использовались также для выращивания сельскохозяйственных культур. На полях орошения были оборудованы химическая и биолого-бактериологическая лаборатории.

Из зданий, стоявших на холмах, сточные воды шли самотеком, для перекачки стоков из зданий в низинах построили две небольшие насосные станции. Ввод в действие канализации не повлиял на уменьшение расходов по ассенизации, так как канализация охватила лишь центральную часть города. Для вывоза твердых отходов из канализированных владений с 1899 г. был организован специальный конный обоз.



Главная канализационная насосная станция,
архитектор Максим Геппенер. 1898 г.

Одновременно с появлением в смете расходов на удаление нечистот появился также небольшой расход на поливку улиц и дорожек в парках. Поливали только центральные улицы, поливка осуществлялась из конных бочек и ручных леек, подметание улиц оставалось на обязанности дворников.

Таким образом, с момента возникновения мысли об устройстве канализации в Москве (1874 год) до начала постройки 1-й очереди (1894 год) прошло 20 лет. Это время ушло на всевозможные изыскания, выработку оснований составления проекта, на составление самого проекта, на его утверждение и проч. На постройку канализации 1-й очереди ушло около 4 лет. Источником средств для покрытия всех расходов служили облигационные займы (на 49 лет). К 1904 г. был закончен проект канализации 2-й очереди. Общее количество жителей исчислено в 3 млн чел. Общий расход – 46 млн руб.

В каталогах товаров для москвичей появились прежде невиданные позиции – фаянсовые раковины, унитазы, ванны, краны с «мешателями», души с термометром и т.д., белые, цветные, с узорами, для состоятельных господ и для тех, кто привык к простоте... В Москве начиналась совершенно новая эра. Кстати, к этому времени к городской канализации подключались и общественные туалеты, которых вплоть до 1890-х годов просто не было. Тем, кого надобность застала на улице, искали туалеты на улицах во дворах частных домов.

Путеводитель 1881 года сообщал: «Каждый дворник обязан указать всякому это место, чего следует, однако, избегать, так как указы-ваемые места большей частью неопрятны. Удобнее всего зайти в первую попавшуюся, только не 3-го разряда, гостиницу, дав предварительно на чай швейцару или коридорному 5 или 10 копеек».

Особо путеводитель отмечает один-единственный «довольно чистый» туалет на весь торговый Китай-город, найти который можно при хорошей сноровке: «На Ильинке, против Биржи, сзади Новотроицкой гостиницы, на узкой Певческой линии, в проходных сенях, где спуск в подвальный этаж». Но к началу XX века в центре Москвы появились прекрасно оборудованные туалеты со всеми удобствами, например в пассаже «Мюр и Мерилиз», посещение которых стоило 5 копеек.

Пользование городской канализацией регламентировали особые правила, согласно которым, в частности, «безусловно воспрещалось ...отводить в городскую канализацию всякие жидкости и воды конденсационные и из холодильников, грунтовые воды, атмосферные осадки (дождевые и снеговые воды)», а также «жидкости и воды, содержащие свыше 5 % кислот или щелочей или имеющие температуру свыше 40 °С». Частные собственники, присоединившие свои дома к канализации, оплачивали особый сбор. Его размер ежегодно при утверждении бюджета устанавливался Городской думой в процентах от чистого дохода с недвижимого имущества. Платить приходилось вперед, но допускалась рассрочка по третям года (1 января, 1 мая, 1 сентября).

Чтобы москвичи правильно обращались с домашней канализационной системой, Городская дума дополнительно внесла в «Обязательные постановления» целый ряд новых разделов: «Правила пользования спускной решеткой, устроенной в полу», «Правила пользования ванной и умывальником, присоединенными к канализации», «Правила пользования кухонными и иными раковинами», «Правила пользования ватерклозетом и писсуаром». Последние, например, запрещали «...пускать через ватерклозеты тряпки, сор, золу, землю, песок, мочалу, щепки, кухонные хозяйственные отбросы, обломки посуды, очистки овощей и тому подобные предметы». Кроме того, они предписывали квартирантам немедленно сообщать домовладельцу «...о всех замеченных неисправностях, как-то: о застое воды в ватерклозете и писсуаре или медленном ее удалении, о распространяющемся из ватерклозета или писсуара зловонии, о порче водопроводных кранов, клозетных и писсуарных чаш, о неправильных действиях механических приспособлений, позывных ручек и пр.».

Пока канализация была в новинку, каждое связанное с ней происшествие находило отражение в городской хронике. Так, в мае 1901 года «Московские ведомости» сообщили: «Утром на Солянке произошел засор канализации, и нечистоты стали заливать жилые и нежилые помещения владений торгового дома Расторгуева. Прочистить трубы не удалось; нечистоты перекачивали насосом в другой уличный колодец». Выясняя причины сбоев в работе канализации, газеты писали, что в большинстве случаев они происходят по вине обывателей. Несмотря на запреты, в трубах оказывался всякий сор, который москвичи пытались сплавить через

канализационную систему. Однажды, ко всеобщему удивлению, рабочие извлекли из нее нагрудную цепь мирового судьи.

О значении канализации для Москвы говорят и статистические сведения о снижении смертности населения. В течение 1872–1896 гг. число умерших москвичей превышало число родившихся на 2600–2500 человек в год, а с введением в действие канализации число родившихся стало превышать число умерших более чем на 3300 чел. Первая прибыль от канализации была получена только в 1907 г.

Большие убытки объяснялись нежеланием многих домовладельцев присоединять свои владения к канализации и платить канализационный сбор: "За время с 1 января 1901 г. до 1 января 1904 г. присоединено вновь 1372 владений, к текущему году пользовалось 3341 владение, или ровно половина всех владений, расположенных в районе канализации первой очереди... Неканализованные владения не только являются причиной больших убытков для города, но и край-не нежелательны с точки зрения общественного здоровья". Эта проблема решалась путем применения закона о принудительном подключении к канализации.

На канализованных землях быстро оживилось строительство едва ли не высотных по тогдашним меркам домов. Если ранее домов выше трех этажей строили в Москве меньше десятка в год, то уже в первые годы XX века их количество перевалило за сотню.

Включение в зону обслуживания канализации новых районов потребовало увеличения площади полей орошения и заменивших их полей фильтрации, где очистка шла быстрее: на участках полей фильтрации удаляли растительность и их периодически перепахивали, восстанавливая фильтрационные свойства почвы. Однако землевладельцы быстро поняли свою выгоду, и цены на отчуждаемую землю пошли вверх.

Выход следовало искать в интенсификации процесса очистки, и в 1904 году начались работы в этом направлении. Результатом стало создание в 1912 году Лаборатории биологической очистки под руководством С. Н. Строганова.

Население Москвы росло, развивалась ее промышленность, открылся Москворецкий водопровод, и все это заставило сразу вслед за открытием первой очереди канализации задуматься о второй.

Проект второй очереди разрабатывался для всей Москвы (границы города очерчивал Камер-Коллежский вал). Для канализации 2-й очереди городом были куплены земли близ ст. Люберцы. Для выполнения работ по сооружению канализации 2-й очереди в Канализационном отделе был организован особый Отдел постройки канализации.

Планомерное осуществление канализации 2-й очереди началось в 1911 г., и в 1913-м число подсоединенных к канализации домов достигло 6000. Из них ежедневно удалялось около 6 млн ведер жидких отходов, и по трубам все это «золото» уносилось на поля орошения и фильтрации у станций Люберцы и Люблино Казанской и Московско-Курской железных дорог.

Устройство отдельного канализования значительно удешевляло весь комплекс работ, сокращало сроки ввода канализационных систем. Однако такой подход требовал отдельного устройства ливневой канализации.

В XIX веке никто не думал о такой роскоши, как ливневая канализация, поэтому в газетах были нередкими описания подобных происшествий: «Вчера около часу дня над Москвой пронеслась гроза с сильным ливнем и крупным градом. В 7-м часу вечера прошел второй ливень. В Арбатской, Пречистенской, Рогожской и Лефортовской частях в низких местах вода залила подвальные этажи, во многих местах воду выкачивали паровыми машинами. У Арбатских и Никитских ворот в Обыденном пер., у храма Христа Спасителя по Елоховской улице и в других местах воды накопилось выше колена. Этим воспользовались извозчики и перевозили публику



«Общий схематический план канализации города Москвы с показанием загородных каналов и полей орошения (I и II очереди)», 1913 год

через улицу, требуя за это рубль.», – писала газета «МОСКОВСКИЕ ВЕСТИ» от 01 июня (19 мая) 1907 года.

Московская городская управа строила канализацию на основе самоокупаемости. Если строительство первой очереди финансировалось за счет облигационных займов, рассчитанных на 49 лет, то в дальнейшем деньги на погашение займов и содержание канализации собирались с домовладельцев.



Водосточные трубы уже были, а вот ливневой канализацией еще не занялись



Наводнение в Москве 12 апреля 1908 года.
Непросто было Москве справиться с весенними водами

За подсоединение к канализации взимался разовый взнос, а дальше шли ежегодные взносы за пользование благами цивилизации. Прижимистые московские домовладельцы добровольно подсоединяться не хотели, дело продвигалось медленно, и в 1912 году Городская дума сделала подсоединение к канализации обязательным.

По изначальным планам все работы по канализации второй очереди должны были завершить в 1917 году, но в 1914-м грянула Мировая война, и к 1917-му канализация обслуживала лишь 28 % домовладений, причем большинство из них располагалось в центре города. О канализовании окраин города пока не было и речи.

Постройка общественных уборных началась в конце XIX в. Заведование ими первоначально было сосредоточено в VIII и II отделениях городской управы, а с 1912 г. общественные уборные были переданы в Управление канализации. Тогда Управление канализации разработало несколько типов общественных уборных и установило очередность их постройки.

До революции удаление отходов из канализованных владений и нечистот с улиц производилось канализационным отделом Московской городской управы без особой за то оплаты, за счет сумм, взимавшихся за использование канализации своими обочинами (хозяйственный способ) и подрядным способом. Были три конных парка с общим числом 400–450 лошадей. К концу 1915 г. имелось 4 автомобиля, собиравших мусор из крупных владений. По городской железной дороге отвозка мусора была организована так: на набережной Москвы-реки у Устьинского моста была устроена перегрузочная станция. Отбросы привозились туда, по преимуществу, из центра на фурах (колымагах), полукруглые ящики механически снимались с подвод и ставились на железнодорожные платформы, на которых моторами отвозились на свалку, на Сукино болото, куда был устроен особый трамвайный путь. Другие свалки: Гравороновская за Покровской заставой, Калужская за Калужской заставой, Северная за Бутырской заставой. Отбросы просто сгружались и не подвергались никакой обработке. На Сукином болоте они рассыпались слоем 12 вершков и за-сыпались землей. На остальных свалках отбросы разбирались окрестными крестьянами на удобрение полей (на Калужской свалке подчистую). Свалок нечистот, не считая частной свалки Грана за Бутырской заставой, существовало три: за Спасской заставой, Спасская свалка, за

Калужской заставой – Калужская свалка и за Семеновской заставой – Семеновская. Для приведения свалок в надлежащий вид на Семеновской свалке и около Спасской свалки были сооружены сливные очистительные станции: привозимые в бочках нечистоты в закрытых помещениях по особым сливным трубам сливаются в общий канал с решеткой, которая задерживает крупные предметы причем нечистоты разбавляются водой. По каналу жидкость поступает в отстойные бассейны, где осаждаются взвешенные части. Обработанные таким образом нечистоты, освобожденные от значительной степени от взвешенных веществ и совершенно от крупных предметов, спускаются со Спасской станции в верхний загородный канализационный канал на поля орошения, а с Семеновской станции – в общую канализационную сеть. Крупные предметы удаляются на свалку, осадок из отстойных бассейнов обрабатывается на центрифуге, и жидкая его часть спускается в канализацию, а сгущенная (настолько, что ее берут лопатами) – удаляется на свалку.

Таким образом, до революции очисткой города занимались следующие органы Городского управления:

- Отдел благоустройства ведал очисткой улиц, площадей, скверов, бульваров. Площадь очистки была ок. 314 тыс. кв. сажень и очищались, главным образом, подрядным способом.

- Канализационный отдел городского Управления управлял очисткой канализованных владений, эксплуатацией свалок, сливных станций, постройкой мусоросжигательной печи, отвозкой твердых отходов хозяйственным и подрядным способами, автомобилями и городской железной дорогой.

- Управление городской железной дороги очищало от снега и мусора пути.

Кроме того, домохозяева очищали свои владения (не канализованные), убирали улицы от сметок и снега за свой счет через подрядчиков.

К 1917 г. в домовладениях города накопились миллионы пудов нечистот и десятки тысяч возов мусора. Только в канализованных владениях оставалось более 25 тыс. возов мусора.

В **Минске** в конце XIX века отсутствовала городская канализация. Удаление нечистот из каменных кварталов производилось ассенизационным обозом городского управления и частными лицами, а на окраинах – самими жителями. Попытки городского управления

монополизировать это дело вызвали недовольство среди крупных домовладельцев, которые опасались, что город усилит контроль за очисткой выгребных ям и повысит цены за услуги по ассенизации. И все осталось по-старому.

Бесприбыльность городского ассенизационного обоза ввиду свободной конкуренции с частными предпринимателями являлась причиной потери у городского управления всякой заинтересованности в его улучшении. В 1897 году городскому ассенизационному обозу необходимо было вывезти 83 950 бочек нечистот, а он вывез всего лишь 17 795 бочек, т. е. пятую часть. Такое же положение сохранялось и в последующие годы.

Куда девались нечистоты, не попадавшие в бочки ассенизационных обозов, нетрудно себе представить. Свалкой для них служили дворы. Помои выливались прямо на улицу. Естественным канализационным коллектором для большей части домовладельцев города служили река Свислочь и впадавший в нее небольшой ручей Немига, по руслу которого вместо воды текла клоачная жидкость.

В отдаленных от Свислочи и Немиги местах устраивались поглощающие, или мертвые, колодцы. Жидкие нечистоты из них проникали в почвенный слой. В 1912 году таких колодцев было зарегистрировано 99.

Загрязнение почвы и воды могло предотвратить только устройство городской канализации, но инертным и косным гласным минской Городской думы, да еще при отсутствии достаточного кредитования, было не под силу такое крупное сооружение. Свидетельством беспомощности городского управления явились официально выдаваемые с 1912 года разрешения населению устраивать поглощающие колодцы. В 1915 году домовладельцы стали перед необходимостью объединить усилия для устройства в городе своего ассенизационного обоза.

Не полный вывоз отходов жизнедеятельности с помощью ассенизационных обозов, использование дворовых поглощающих колодцев и выливание нечистот в огороды и на дорогу привело к тому, что санитарное состояние во многих районах города достигло вызывающе низкого уровня. Вода в Свислочи и, тем более, в Немиге стала не пригодной для питья, хотя значительная часть населения

продолжала употреблять её при приготовлении пищи. Особенно тяжелое положение было на окраинах города.

5.3 Санитарная очистка

Началом профессии дворника в России принято считать издание в 1669 году царем Алексеем Михайловичем Романовым наказа «О градском благополучии». В то время служба ведения городского хозяйства, где работали «уличные» служащие, входила в подчинение проти-вопожарным службам городов.

Санитарное состояние Москвы на протяжении веков оставалось ужасным. Все, что перерабатывал большой город, оказывалось на его улицах. Грязь в Москве была просто непролазная. Даже в Кремле дело обстояло неважно, особенно после того, как Петр I разместил там коллегии со всей их обслугой. При такой антисанитарии столицу, хотя, как и прочие европейские города, то и дело посещали болезни, которые быстро приобретали характер эпидемий.

9 апреля 1699 года Петр I издал Указ "О наблюдении чистоты в Москве и о наказании за выбрасывание сору и всякого помету на улицы и переулки". Данный документ обязывал жителей столицы мусор на улицы не выбрасывать, следить за чистотой дворов и мостовых, а все отходы вывозить подальше за пределы города и засыпать землей.

Нарушителей указа ждало наказание: "Кто станет по большим улицам и по переулкам всякий помет и мертвечину бросать, такие люди взяты будут в земский приказ, и будет им за это учинено наказание – битье кнутом, да с них же взята будет пеня". Причем если нарушитель попадался несколько раз, то наказание ужесточалось, а пени росло. Штраф мог составить 10 рублей, что по тем временам было большой суммой.

Этот указ императора стал мощным подспорьем не только для чиновников, отвечавших перед царем за "благочине" в Москве, но и для дворников, следивших за чистотой на улицах. Также при Петре I в столице начали прокладывать канализацию, а на улицах устанавливать урны. Да и москвичи, опасаясь обещанного наказания, стали мусорить гораздо меньше.

Позже дело Петра по благоустройству столицы продолжила и Екатерина II. Своим указом она повелела "накрепко запретить и неослабно наблюдать, чтобы в Москву-реку и прочие через город текущие воды никто никакого сору и хламу не бросал и на лед нечистот не вывозил". Также она официально учредила городские самоуправления по всей России (1785), деятельность которых была направлена прежде всего на благоустройство городов и оказание жилищно-коммунальных услуг.

Как правило, дворников набирали из бывших военных, на лучшие места – бывших унтер-офицеров. Унтер-офицер, то есть высший военный чин, до которого мог дослужиться не имеющий дворянского звания человек, обязательно обладал прекрасной выправкой и дисциплиной. Хотя рабочий день дворников начинался в 5 утра и продолжался до 10 вечера, он, что называется, всегда должен был предстать перед начальством как человек «при исполнении». Тем более, что дворники были повсеместно внештатными сотрудниками полиции – именно им предписывалось сообщать обо всех происшествиях и подозрительных лицах, а также выступать понятыми при обысках и арестах. У каждого дворника был свой участок и номер, зарегистрированный в полиции. Даже состоятельные жильцы предпочитали с дворниками не ссориться – ведь после того как с наступлением темноты двор закрывался, пустить запоздавших жильцов мог только дворник. Для этого над его жилищем, находящимся на вверенной дворнику территории, висел звонок. И за то, что дворник поднимался, чтобы от-крыть ворота, нужно было заплатить – от нескольких копеек до «целкового».

Обязанности дворников помимо слежки за жильцами и порядком были весьма разнообразными: они мели или поливали улицы (в зависимости от времени года и погоды), убирали лед и снег, обеспечивали жильцов дровами, выносили мусор. В больших домах и учреждениях держали по несколько дворников, чтобы обеспечить полноценное круглосуточное дежурство.

Полиция за исправную работу доплачивала дворникам от 5 до 10 рублей в месяц и даже выдавала премии.

А также было принято, чтобы по праздникам жильцы «благодарили» поздравлявших их дворников. Случалось, что за особые заслуги дворников награждали и правительственными медалями.

Дворники носили широкие черные шаровары и высокие сапоги, яловые или с «гамбургскими передами», в сырую погоду на сапоги надевались глубокие калоши. Верхней одеждой была поддевка, подпоясанная кумачовым кушаком. Зимой вместо картуза дворникам полагалась круглая барашковая шапка того же фасона, что и у городских, а ночью на дежурство они надевали огромный, до пят, черный тулуп с большим шалевым воротником. На шее на медной цепочке висела большая медная или латунная бляха, на которой по кругу было выбито название улицы и номер дома, а также номер

полицейского квартала. Иногда такие бляхи прикалывались на левую сторону груди. Обязательным атрибутом должности был свисток, обычно сде-ланый из рога. Дворников государственных зданий можно было отличить по фуражке с кантом того же цвета, что и у самого ведомства, по круглой кокарде, двубортному черному бушлату с металлическими пуговицами, присвоенными ведомству, и петлицами.

Служба дворницкая не была простой – за ненадлежащее выполнение служебных обязанностей дворники, как и все государственные служащие, несли дисциплинарную ответственность. «Наставление» 1855 года грозит им следующими карами: «Если беглец, бродяга и вообще кто-либо, не имеющий надлежащего вида (свидетельства о регистрации по месту проживания), будет в городах впущен дворником в заведываемый им дом или же будет несколько времени также тайно в оном укрываем, то виновный в сем дворник подвергается аресту на время от трех недель до трех месяцев или наказанию розгами от 20 до 30 ударов. Изобличенный в том более трех раз отдается в солдаты». С отменой крепостного права порка и постриг в солдаты были заменены на другие виды наказаний: денежный штраф или же дворник, допустивший нарушения трижды, властью градоначальника отстранялся от должности или даже подвергался высылке с вос-прещением жить в столичных городах. Практиковались и запреты на профессию.

Согласно указу московского генерал-губернатора В. А. Долгорукого в 1879 году за каждым домом закреплялся домовый дворник, который осуществлял дежурство днем и ночью и находился в подчинении местной полиции.

У каждого служащего на шапке почетно сияли номерные бляхи. В случае неисполнения своих обязанностей борцы за чистоту подвергались штрафам, арестам (при неуплате штрафа), в худших случаях – высылке из Москвы без разрешения на въезд и с запретом на вступление в данную должность.

Из указа генерал-губернатора В.А. Долгорукого: *"На основании предоставленного мне Высочайшим постановлением 5 апреля 1879 года права, я признаю нужным издать следующее обязательное для жителей Москвы постановление:*

1. В каждом доме в Москве должен быть дворник для очередного дежурства днем и ночью на улице .

2. Домовые дворники находятся в полном подчинении местной полиции...

5. В дворники могут быть нанимаемы люди не моложе 21 года от роду, причем возраст их определяется видом на жительство нанимаемого в дворники лица...

9. При исполнении своих обязанностей дворник должен иметь на шапке установленные бляхи...

12. За неисполнение своих обязанностей дворники и ночные сторожа: в первый раз подвергаются штрафу в 10 рублей, а при несостоятельности – 7 дней аресту; во второй раз – 20 рублей или аресту до 14 дней; в третий раз – 30 рублей или аресту на месяц; и, независимо от сего, высылкой из столицы на определенный срок с воспреещением когда-либо поступить в Москве на службу в дворники или ночные сторожа".

А по «Правилам об обязанностях дежурных дворников» от 1881 года дворникам еще раз запрещали спать на дежурстве – «они должны находиться снаружи домов, не удаляясь ни под ворота, ни во внутрь домов, но могут в пределах вверенного их наблюдению пространства заниматься работою, как, например, метением улицы, тротуаров и т. п.». Круг обязанностей дворников явно касался не только соблюдения чистоты – они должны были задерживать подозрительных лиц, следить за входящими и выходящими, предупреждать полицию о сборищах, не допускать расклеивания афиш и объявлений и всячески помогать полиции. Одним словом, московский дворник образца царской России был фигурой важнейшей, вызывавшей у сограждан страх и трепет.

До революции 1917 года дворники тесно сотрудничали с полицией. Они были обязаны уведомить власти о каждом новом жильце, оказывать всемерную помощь правоохранительным органам в поимке и разоблачении преступников, контролировать жильцов дома и их гостей, о поведении которых они должны были доносить хозяину или управляющему и в полицию. Уличные «полицейские с метлами» принимали непосредственное участие в профессиональной деятельности полиции – в разоблачении и поимке самых опасных преступников, при этом отличившиеся получали награды, в том числе и самые настоящие медали государственного образца.

В 1914 году в числе других госслужащих лучшие из дворников были награждены медалями в честь 300-летия царствования династии Романовых.

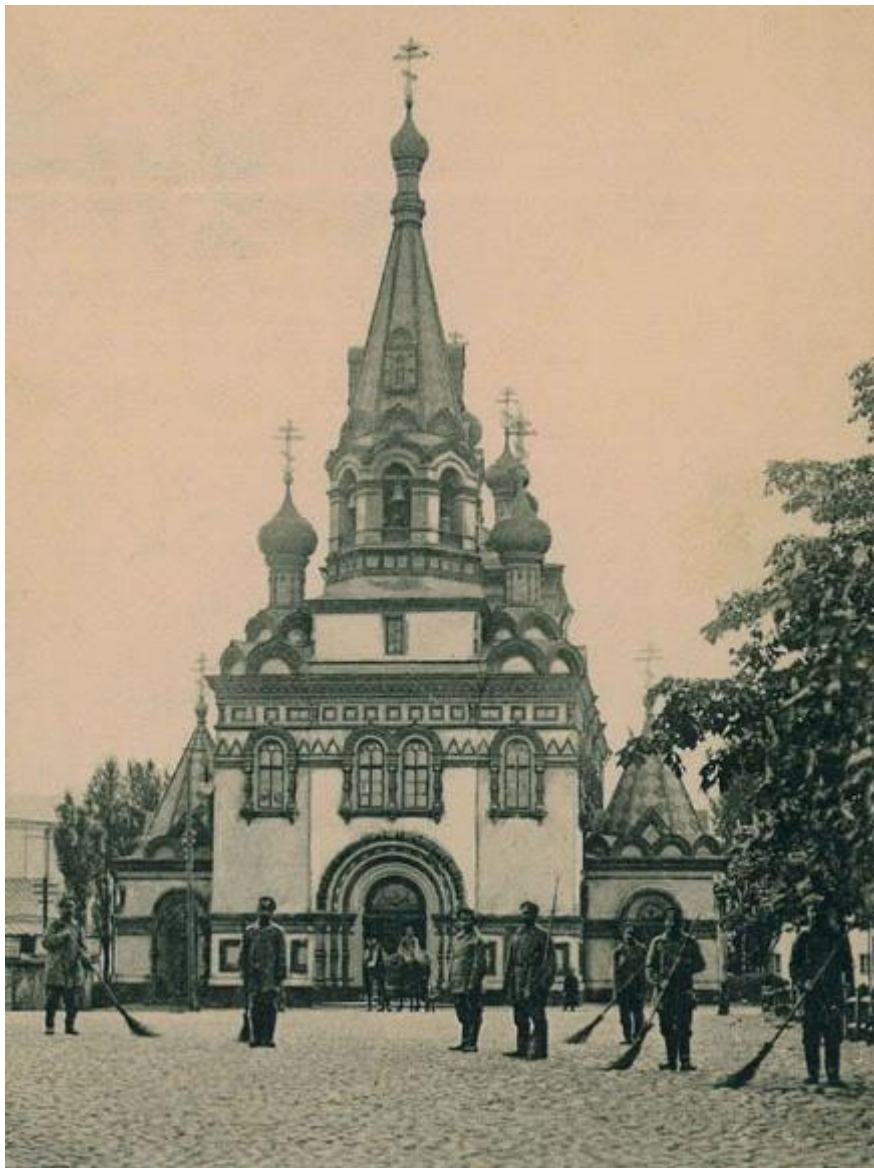
В Минске, как и по всей территории России, функции и обязанности дворников не отличались до середины XX века.



Московский дворник



Московский дворник



«Парад дворников» на Соборной площади

6

ГОРОДСКОЙ ТРАНСПОРТ

6.1 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 забы-вали об ответственности. Императрица Анна Иоанновна распорядилась нарушителей наказывать кнутом, а в случае повторения наруше-ний даже ссылать на каторгу.

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

В 1732 году 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 плетьюми кого бить и санями и лошадьми давить, таким по состоянию вины чинено будет жестокое наказание или смертная казнь».

В 1737 году 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 в жилых 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 года 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 указ, обязавший извозчиков красить сани и экипажи в желтый цвет.

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 по-дъезда 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...»

В 1838 году в Москве насчитывалось 8 тыс. извозчиков.

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 эки-пажей. Более зажиточные москвичи пользовались услугами извозчиков или собственными экипажами и каретами.

В 1850 г. было создано Общество московских многоместных экипажей, а в 1868 г. – Общество содержателей общественных экипажей, которые объединяли частных предпринимателей линейного промысла.

До 1872 г. в Москве не было регулярного и надежного вида общественного городского пассажирского транспорта.

В 1885 году 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 напоминавшее, 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 году предоставлено право составлять обязательные постановления о производстве извозного промысла, о типе извозчицких экипажей, о городских омнибусах и других общественных экипажах, а также устанавливать таксы за пользование извозчицкими экипажами.





Заграждения от "парковки" карет и случайного наезда на тротуары

Московские извозчики



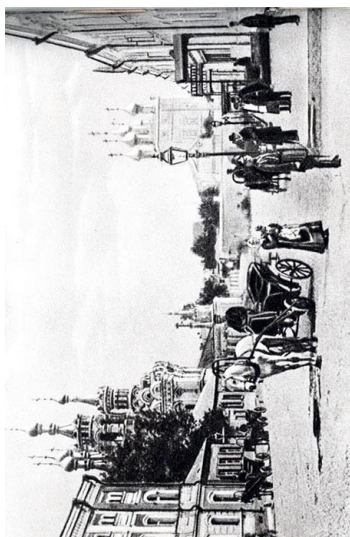
Начало XX века



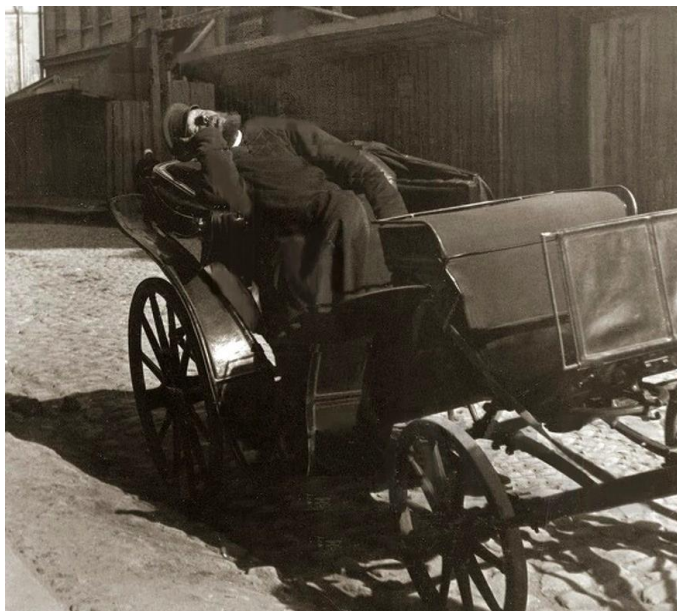
Извозчики в ожидании пассажиров у гостиницы «Дрезден»



Легковой извозчик. Покровская площадь



Извозчики на Малой Дмитровке в 80-е годы XIX века



Извозчик на пролётке. 1898 год



Линейка в Москве. 1890-е годы

Законом 1900 г. земским учреждениям было предоставлено право издавать обязательные постановления, касающиеся производства легкового извозного промысла, и устанавливать таксы за пользование извозчичьими экипажами вне городских поселений. С извозного промысла в городах мог быть установлен, по усмотрению городских дум, особый сбор в пользу города.

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), за убогий вид лошади, если она захромала, за оставление экипажа без присмотра, за постановку экипажа во второй ряд, за стоянку в неположенном месте, за 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 полтиной хозяину везет. Да кажинный день на городского расход. Вот статуи еще небесный!» С 1887 года взималась еще и плата за право заниматься извозом в Москве «с каждой лошади» – до 10 руб. в год.

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 экипаж. 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 вык-рика: «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 распоряжением 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.

У столичных извозчиков была богатая история. В 1645 г. в Москве 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 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 поли-цейский участок. Извозчик на стоянке не имел права отказать от по-ездки 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 извозчику 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, иметь на голове летомъ кучерскую шляпу, а зимою – шапку.

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

§ 10. Воспрещается извозчикамъ 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 былъ стесненъ подъездъ другимъ экипажамъ.

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

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

§ 18. Никто не имеетъ права кричать по улицамъ, призывая извозниковъ. Нарушающій это правило подвергается судебному преслѣ-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 извозниковъ 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 сѣдокомъ 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 извозчикъ не имеетъ права отказать Полиціи, при требованіи отъ него содействия, для оказанія помощи во всякомъ несчастномъ случае.

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

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

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

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

Черезъ несколько десятилетій ихъ текстъ былъ существенно дополнен. Вотъ какіе, например, пункты значатся въ правилахъ 1911 года:

§... Содержатели извоза ответственны за трезвое и честное поведеніе своихъ извозчиковъ 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 теченіе одного года признанные судомъ виновными въ нарушеніи обязательныхъ постановленій объ извозномъ промысле.

Соблюдение извозчиками правилъ строго контролировали городовые.

Выписка изъ инструкціи городовымъ Минской полиціи:

§ 61. Городовые обязаны наблюдать, чтобы извозчики не позволяли себе насмешек и шуток надъ проходящими и проезжающими по улицамъ.

§ 62. Городовые обязаны наблюдать, чтобы извозчики, 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 извозчиковъ 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 извозчика, который неосторожной ездой причинитъ кому-либо ушибъ или ущербъ, следуетъ задерживать и отправлять въ часть.

Легковые извозчики перевозили пассажиров, ломовые – грузы. Всего в Минске этим промыслом занималось в 1889 году 527 человек, в 1904 – 971, в 1914 – около 2 тысяч. Извозчиками работали как горожане, так и крестьяне, приехавшие из пригородных деревень на сезонные заработки, обычно зимой.

Труд под открытым небом, в любую погоду был нелегким. 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 кли-ентов. 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. Сотысячный 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.

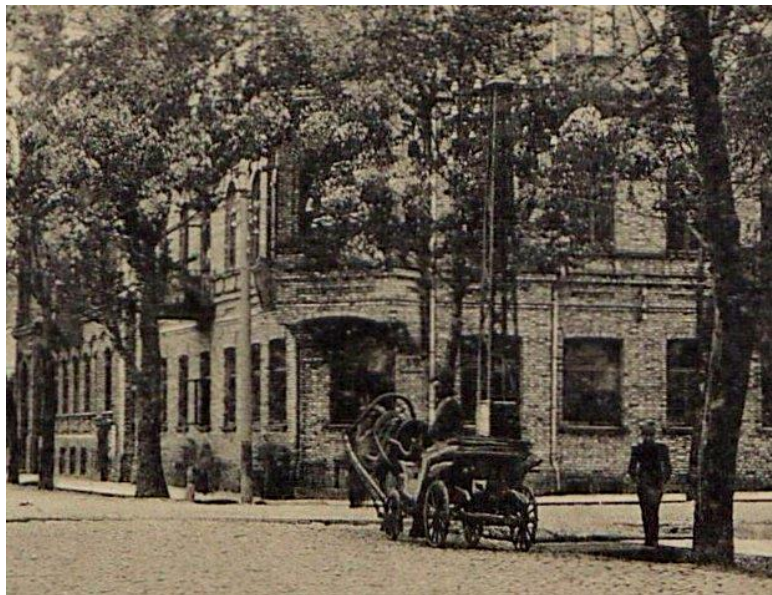
Среди работников легкового извоза установилась своя специфическая иерархия. Например, самые состоятельные возницы, обслуживавшие только богатых горожан, назывались лихачами. Привилегированные работники стремились заполучить номера первой сотни. Их повозки были ярко разрисованы, чисто убраны, а лошади ухожены. Лихачи всегда стояли первыми в очереди. Городовые, следившие за порядком у театров, зорко наблюдали за тем, чтобы богатые госпо-да 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, трудился от рассвета до глубокой ночи.

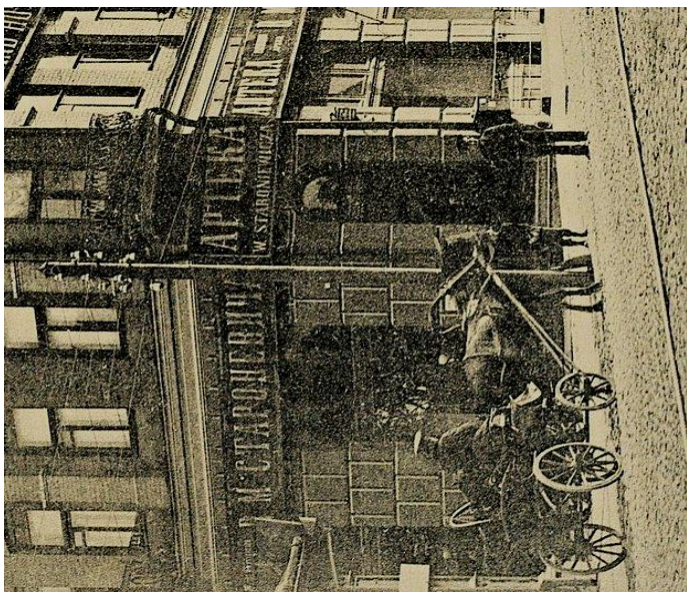
Низшим классом конного извоза были герцуки. Большинство из них – приехавшие на заработки крестьяне, чьи повозки годились для перевозки пассажиров. Они обслуживали все категории горожан, часто соглашаясь даже на сумму, меньшую установленного управой тарифа.



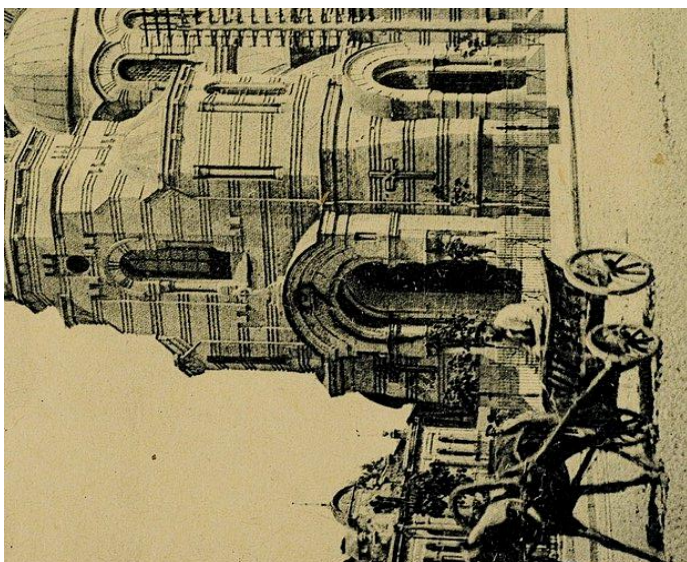
Извозчицья биржа на Соборной площади



Извозчик на Подгорной



Ожидание у гостиницы "Гарни" на углу
Захарьевской и Богадельной



По дороге с Захарьевской на Ново-Московскую

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.

Извозничья 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 сбегали. За малейшее подозрение в «неаккуратности» извозчицких 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!».

6.2 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 покатыл по рельсам городских железных дорог – так родилась конка.

В конце XIX века 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 году 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 Петра Ионовича Губонина и Х.Мейсена. В результате конкурса по критерию наименьшего срока постройки был выбран проект графа Уварова и Ко, однако из-за бюрократических проволочек он был отложен. Но помог случай: в 1872 году во время работы Политехнической выставки по инициативе М.Н. Анненкова была открыта первая пассажирская линия конного трамвая, связавшая центр города (нынешнюю площадь Революции) через Трубную и Страстную площадь с площадью Смоленского (ныне Белорусского) вокзала.

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 ж.-д. 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. "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 глазают на невиданное ими зрелище" – писали "Русские ведомости" 2 июля 1872 года.

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 года. При этом проблема общественного транспорта не была исчерпана. Наконец-то, в 1873 году графу Уварову и Ко удалось заключить контракт на строительство сети конно-железных дорог в Москве. Строительные работы по нему начались весной 1874 года, и уже 1 сентября того года было открыто движение конных вагонов по Петровской линии, проходящей от Иверской часовни до Петровского дворца.

В 1875 году возникло "Первое Общество конно-железных дорог в Москве".

В 1880 г. инженер А.Н. Горчаков разработал проект постройки второй сети конно-железных дорог, которые должны были пройти по вто-ростепенным радиальным городским улицам, а также по Садовому и Бульварному кольцам и в некоторые дачные пригороды. Контракт между Горчаковым и городской управой на постройку этой сети был подписан 15 (28) ноября 1883 г. 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 «Генеральная компания

трамваев Москвы и России». 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.

Существование в одном городе независимых друг от друга сетей трамвайных линий двух различных обществ было крайне неудобным для москвичей, да и для самих обществ. Поэтому в 1890–1891 гг. они договорились с городской управой об объединении сетей в одну и о совместной ее эксплуатации. 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. Пассажиры смогли теперь ехать по всем направлениям по одному пересадочному билету, что удешевляло стоимость проезда для большинства москвичей и значительно увеличило число пассажиров, пользовавшихся конкой. Совместная сеть конно-железных дорог имела протяжение 88 верст (94 км), 9 коночных депо, более 2000 лошадей и 400 вагонов.

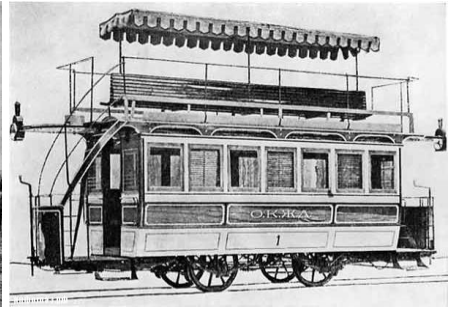
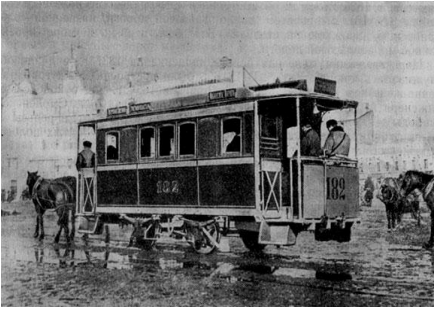
В России конка была построена в большинстве крупных городов и губернских центров – Санкт-Петербурге (товарная в 1860, пассажирская в 1863), Москве (1872), Казани (1875), Минске (1892) и т. д.

К началу последнего десятилетия XIX века конно-железные дороги не справлялись с потоком пассажиров. Помимо этого, состояние оборудования – рельсовых путей и подвижного состава – было столь плачевно, что необходимость замены его была очевидна для всех.

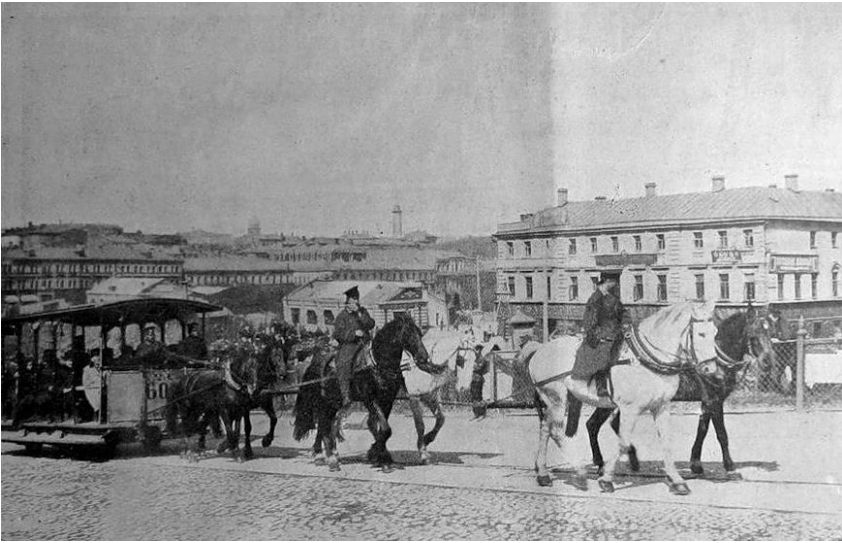
В 1898 году в Москве было начато переоборудование Долгоруковской линии конно-железной дороги от Страстной площади по улице Малая Дмитровка и далее до Бутырской заставы, а также

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.





Конка в Москве, 1890–1900 годы



Для подъёма на Рождественский бульвар приходилось подцеплять две пары лошадей, 1910 год



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

К концу января 1899 года 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.

Но, вместе с тем, владельцы конно-железных дорог усиленно этому процессу противились. Ведь строительство трамвая требовало бо-льших капитальных вложений и по сути дела не приносило никакой дополнительной выгоды.

Несмотря на это, в Москве первое предложение о переходе на электрическую тягу было сделано самими концессионерами конно-железных дорог. В начале 90-х годов в Москве увеличилось количество перевозимых пассажиров конно-железными дорогами, и существовавший парк вагонов оказывался все более и более недостаточным.

В конце XIX века **Минск** начал активно развиваться. Увеличивалось количество жителей. К 1897 году Минск насчитывал около 91 ты-сячи жителей, а его территория увеличилась по сравнению с 60-ми годами XIX века в 14 раз. Потребность минчан в передвижении все возрастала. Назрела необходимость в

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

"Его Высокородию Господину Минскому Городскому Голове – Поверенного Статского Советника инженера А. Н. Горчакова, купца Се-ргея Самойловича Пергамента. Заявление. Желая построить и эксп-луатировать в г. Минске конно-железные дороги, прилагая при сем проект контракта, ведомость с конно-железными линиями, план г. Мин-ска с нанесенными линиями конно-железных дорог, а также доверен-ность, имею честь покорнейше просить Ваше Высокородие предста-вить мое ходатайство о разрешении доверителю моему означенному на работы – на благоусмотрение Минского управления и о последую-щем 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 года минский городской голова дал статскому сове-тнику, инженеру Андрею Горчакову из Петербурга. Как писал «Минс-кий курьер», Горчаков предлагал построить четыре линии конки, кото-рые должны были соединить центр города с железнодорожными вок-залами.

После всестороннего изучения договор на строительство и эксплу-атацию конно-железной дороги в Минске был подписан городским головой Чапским 6 ноября 1887 года. Предприниматель обязался пост-роить за свой счет три линии конки в Минске общей протяженностью 3310 сажень, или около 7 километров, а также провести реконструк-цию улиц, по которым должны быть уложены рельсы. Например, рас-ширить 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 "Рус-ское 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 интe-рес 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 сэкономили 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 году 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 году 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 общего-родскую 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 года 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 году. 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".

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 пройти 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 года.

Поначалу в Минске планировались три линии конки. Но к ее открытию проложили лишь две. Первая, Вокзальная, связывала Брестский и Виленский вокзалы по улицам Московской и Бобруйской. Вторая, Главная, шла от Виленского вокзала до Соборной площади по улицам Петербургской, Коломенской, Захарьевской, Губернаторской, поз-же стала доходить до Нижнего рынка, а еще позже пролегла до пивоваренного завода на Сторожевке. Был и пересадочный отрезок. Со временем, в 1895 году, конка по мосту возле Нижнего рынка перешагнула Свислочь. А еще через три года появилась новая, Немиго–Захарьевская линия. Общая длина рельсов составила 7,3 версты (около 8 км).

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 года существовало правило для низших чинов "kozyрять" при встрече с начальством.

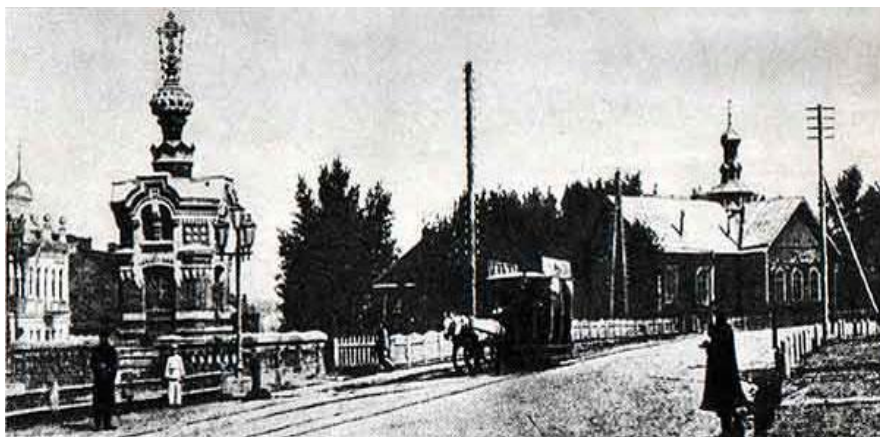
Работала конка примерно с 8 утра до 10 часов вечера. В 1897 году эксплуатировалось 14 закрытых ("зимних") и 8 "летних" вагонов Мытищенского, Коломенского и Балтийского заводов, фабрики Якобсона. По Захарьевской улице ходили пароконные вагоны, на остальных линиях – одноконные. Лошадей в те годы было около 90. Раздача корма для них (20 фунтов овса, 20 фунтов сена, около 4 фунтов соломы) со-вершалась 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 году остановочные и пересадочные места, конечные станции конки начали дезинфицировать.

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 году конки в ведение города был введен льготный проезд для учащихся.



Ходатайство А. Н. Горчакова



Конка в районе Западного моста



Конка в Минске



Конка на Губернаторской улице



Конка на Захарьевской улице, 1900-е годы

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 года 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 дополнительные 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 году). 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 тысяч - в 1903 году, 1608 тысяч – в 1912, 1863 тысячи – 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 копейки до 1896 года и 5-6 копеек в последующий предвоенный период в зависимости от маршрута и расстояния. Сравним с такой для извозчиков, утвержденной городским управлением: в 1905 году за проезд в центре города надо было платить 15 копеек, 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 году парк насчитывал 22 вагона, в том числе 8 летних (открытых), и 91 ло-шадь. К 1912 году количество вагонов увеличилось до 31 (14 летних), а лошадей – до 95.

Конка приносила акционерному обществу надежные и немалые прибыли. В 1897 году доходы превысили расходы на 14 процентов, в 1903 году – на 21 процент. 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 году 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 фореяторами, получали в 2 раза меньше взрослых. Немудрено, что в среде служащих зрело недовольство администрацией. В апреле 1893 года 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 года 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 рублей 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 неприязни. Но Морозов отверг посредничество города.

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

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 года 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 рублей, в 1908-м – 447 рублей.

Начиная с 1899 года 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, что бы 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 распорядиться 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 от-крытии новых маршрутов оставались на бумаге.

Услугами конки в 1910 году пользовались жители 24 городов. В это число кроме Минска входил и Могилев.

Только в 1912 году, 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 тысячи рублей. Минск получил разрешение на облигационный заем для приобретения конки и строительства трамвая. И только после этого – 8 ноября 1912 года – выкуп сос-тоялся. 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 года, но помешала война.

Эксплуатация конки продолжалась и в военное время. Однако дни ее были сочтены. Уже в 1913 году царское правительство утвердило проект трамвая, составленный минским инженером Ф.Корзаном при участии киевского профессора Дубелира.

6.3 Трамвай

Первый трамвай в Российской империи пустили 2 мая 1892 года в Киеве, строил его инженер А. Е. Струве. В течение десятилетия были пущены следующие трамвайные линии: 1896 – в Нижнем Новгороде; 1897 – в Екатеринославе и Елисаветграде; 1898 – в Курске, Витебске, Севастополе и Орле; 1899 – в Москве, Житомире, Либаве, Казани и Кременчуге; 1900 – в Астрахани, Ярославле и Екатеринодаре; 1901 – в Риге, Твери и Смоленске. В азиатской части России первая трамвайная линия была открыта 9 октября 1912 года во Владивостоке.

В столичных же городах – Петербурге, Москве – ему пришлось выдержать борьбу с конкурентами – конками (в Киеве такой борьбы не было из-за сложного рельефа – лошади не справлялись с крутыми подъёмами). В Санкт-Петербурге трамвай был пущен лишь 29 сентября 1907 года – 27-й по счёту среди городов империи, несмотря на то, что первая трамвайная линия там была проложена ещё в 1894 году прямо по льду Невы.

«Ледяные» трамваи ходили несколькими маршрутами: Сенатская площадь – Васильевский остров, Дворцовая набережная – Мытнинская набережная, Марсово поле – Выборгская сторона. Рельсы и шпалы просто укладывались на ледяную поверхность, а столбы для проводов вмораживались в лёд. Ледяные трамваи начали действовать зимой 1904-05 годов. Их появление было связано с тем, что конки фактически были монополистами. Однако трамваи по льду Невы пускали и после утраты конками монополии на общественный транспорт.

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" электрического трамвая по какой-либо одной из линий конно-же-лезных 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 Ма-словкам до Петровского парка).

Наряду с реконструкцией 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.

К концу января 1899 года 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. Местом первых поездок с помощью электрической тяги был небольшой двухпутный, длиной 400 саженьей, 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.

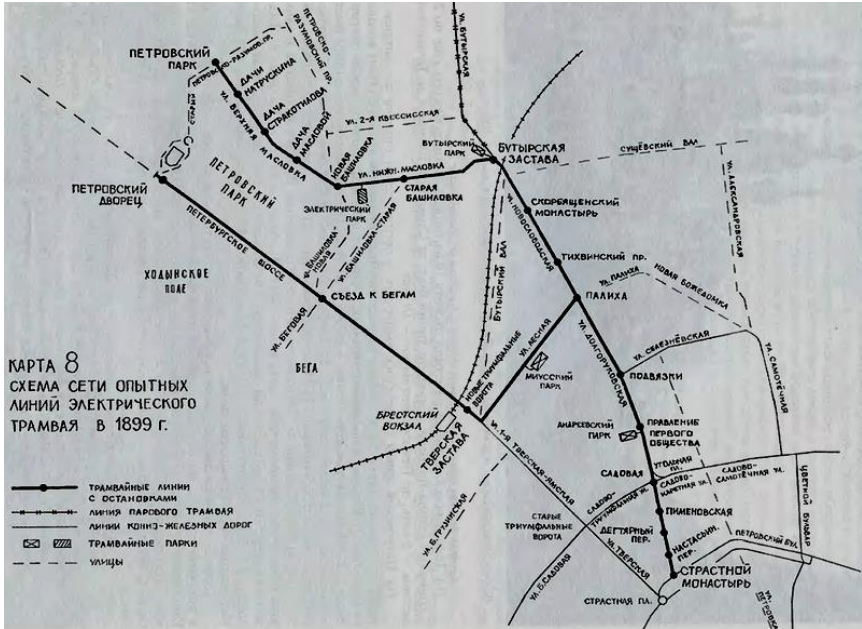


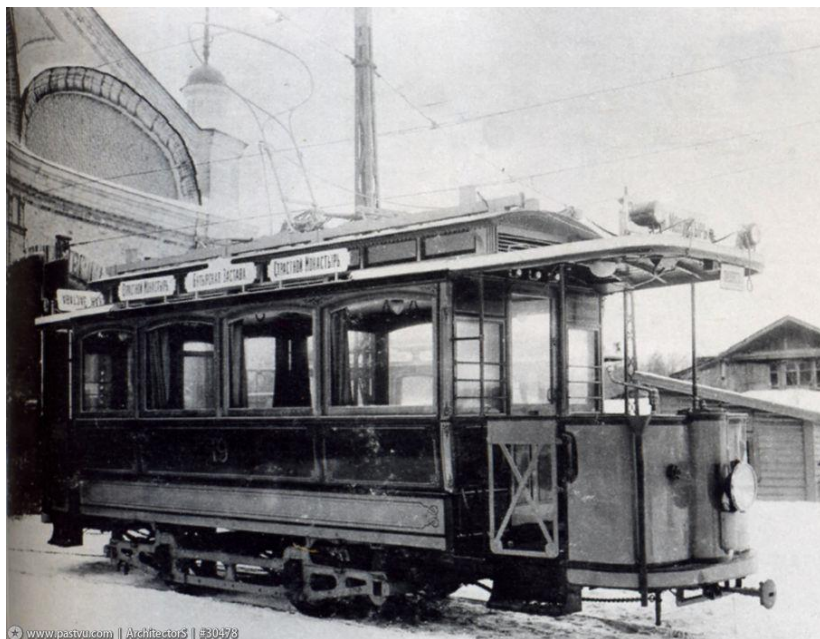
Схема сети опытных линий электрического трамвая. Москва, 1899 г.



Первый трамвай в Российской империи (г.Киев, Царская площадь)



Первые электрические трамваи в различных городах России



Первый вагон электрического трамвая производства "Фанкельрид"



Трамвай Петровской линии, 1910 год



Трамвайная остановка
начала XX века

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, украшенном, как и все здания парка, флагами, совершалось благочинным протоиереем П.В.Приклонским соборно, при участии хора и певчих.

Регулярное движение трамвая по загородной линии от Бутырской заставы до Петровского парка открылось на следующий день 26 марта (7 апреля) 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.



Общий план сети электрических трамваев в городе Москва, 1910 г.



План сети городских электрических железных дорог г. Москвы, 1913 г.

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 показала не только экономическую целесообразность его пуска, но и выявила высокие потребительские преимущества нового для Москвы вида тран-спорта. 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 трам-вайных вагонов.

До революции большинство открывавшихся трамвайных сетей были узкоколейными. Однако по вагонам перевес был в пользу ширококолейных, так как ширококолейными были две крупнейшие сети страны – Московская и Петроградская. В Ростове-на-Дону трамвай имел степенсоновскую колею 1435 мм, в Киеве – 1511 мм (из-за небольшой разницы со стандартной колеёй 1524 мм существовала совместимость по подвижному составу). Некоторые города имели по две сети разной колеи, например, в Нижнем Новгороде верхняя сеть была узкоколейной, а нижняя – ширококолейной.

Акционерное общество городских и пригородных конно-железных дорог России, владевшее конкой в **Минске**, еще в 1898 г. 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.Кор-зону. Сеть маршрутов первоначально предполагалась из двух линий: от Брестского вокзала до Золотой Горки длиной 4,6 километра и от скотобойни по Игуменскому тракту, улице Захарьевской, Нижнему базару до Сторожевского кладбища длиной 4,8 километра. 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 в час, 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 вагона 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 первая мировая война.

7

УЛИЧНОЕ ОСВЕЩЕНИЕ

В 1730 г. Анна Иоанновна указала ввести в Москве уличное освещение. Указ от 27 ноября 1730 г. гласил: «На Москве в Кремле, в Китае, в Белом и в Земляном городах и в Немецкой слободе по большим улицам для зимних ночей сделать из полицмейстерской канцелярии и поставить на столбах фонари стеклянные, один от другого на 10 сажен, все в меру линейно, такие от канцелярии образцовые фонари объявлены и ценою стали каждый по рублю, и чтобы все они были поставлены декабря к 25-му числу; а деньги на то строение надлежит отпустить из штатс-конторы и, сделав оные, для содержания в тех фонаря и починкою отдать обывателям, в которых вместо свеч зажигать масло конопляное с фитилем в какие ночи, когда о том в полицию приказ от двора ее императорского величества будет. А для показания, как в тех фонарях масло зажигать, взять из Санкт-Петербургской полиции фурманщиков 10 человек и распределить сих к смотрению по улицам, и быть в тех фонарях огню до полуночи, а покамест оные фонари и столбы сделаны будут, на Москве объявить, чтоб в те дни, когда приказано будет, всяких чинов люди, которые по всем большим улицам дома свои имеют, те б, у кого палаты и хоромы сделаны по улицам, в окнах свечи ставлены были, смотря по окнам, свечи по 3, по 4, а в малых по 2, также бы и фонари были слюдяные или стеклянные, а паюсных и холстинных отнюдь не было – и гореть тем свечам до окончания полуночи».

5 января 1731 года в Москве были зажжены первые уличные фонари. Всего было установлено 520 масляных фонарей. Они зажгались с 1 сентября по 1 мая, 18 ночей в месяц, когда на небе не светила луна. Деньги на устройство освещения были выделены казной, но зажигать фонари и содержать их в исправности должны были сами москвичи. Расходы на содержание фонарей, масло, фитили, оплату труда фонарщиков были отнесены на счёт горожан (владельцев домов, лавок и т.п.). Ведали освещением брандмайоры при полицейских участках, служившие под общим руководством брандмайора города, подчинявшегося обер-полицмейстеру.

Фонарщики набирались главным образом из отставных (или штрафных) солдат, должны были быть высокого роста, сильными. Каждый из них снабжался деревянной лестницей с железными гвоздями на концах. Кроме того, в арсе-нале «хожалых по фонарям» были ручной фонарь с деревянным корпусом, кувшин и жестяная мерка для разлива в фонари масла, насос, при помощи которого масло наливалось, и ножницы. В среднем одно-му фонарщику приходилось зажигать до 150 фонарей, расположенных на протяжении нескольких километров.

В 1732 г. был издан указ об освещении местности и за пределами Земляного города – в Воронцовской слободе за Яузой, за Серпуховскими и Калужскими воротами, за Красными воротами, в Мещанской слободе. При этом устанавливалось следующее расстояние между фонарями: в центре города – 10 саженей, в Белом городе – 15–20 са-женей, на окраинах – 20–30 саженей. Как видно из указа, первые московские фонари были на конопляном масле с фитилями.

К 1782 в Москве было установлено в черте Бульварного кольца 3359 фонарей. Кроме того, в зимнее время горожанам разрешалось по ночам ходить с собственными переносными фонарями.

В конце XVIII в. уличные фонари стояли в Москве на расстоянии 40 саженей, а в кривых переулках – 20 саженей. Всего в городе было 3500 фонарей, на содержание которых отпускалось 4550 рублей, по 1 рублю 30 копеек за каждый фонарь. На масло и фитили расходовалась весьма значительная сумма в 12 тысяч рублей. Фонари находились в ведении Московской управы благочиния, а надзирали за ними «казенные извозчики», исполнявшие к тому же функции пожарных.

В 1800 году общее число фонарей составило 6559, из них 4614 были укреплены на столбах, в них использовалось масло с добавлением скипидара, что обеспечивало более яркий свет. В 1805 году фонари были усовершенствованы: в них поставили зеркальные трёхсторонние отражатели. Во время пожара 1812 почти все фонари сгорели. Однако к 1814 году было восстановлено 1262 фонаря, в 1820 году их было уже 5211, в 1850 – 8000. Обслуживали их более 500 фонарщиков.

Свет масляных фонарей был тусклым – в 1-2 свечи. Но их судьба была долгой – они освещали московские улицы более 130 лет.

В конце 20-х годов XIX в. на московских улицах появились так называемые варшавские фонари. В них вместо конопляного заливали лампадное масло. Число варшавских фонарей не превысило 160. Большая их часть была расставлена на Тверской улице и на Крымском мосту.

В Москве к 1848 году насчитывалось 6000 масляных фонарей.

В 1853 году российское правительство издает указ об улучшении уличного освещения городов за счет перехода на спиртоскипидарные фонари, однако этот указ долгое время не выполнялся, и по всей России в городах продолжали гореть «конопляники». Новая эра уличного освещения с помощью газовых фонарей начинается со строительства московского газового завода. На 1 января 1868 года в Москве числилось 3083 газовых фонаря.

Только в середине XIX века на мировых рынках появился непревзойденный конкурент – керосин (минеральное масло) – более легкое и дешевое горючее.

В 1863 году Московская Городская дума объявила торги на устройство керосинового освещения. Подряд на установку 2,2 тысячи керосиновых фонарей выиграл француз Боаталю.

С появлением керосиновых фонарей в Москве в 1863 году началась новая веха в истории уличного освещения. Они имели силу света 8–10 свечей и, как отмечали современники, с появлением керосинового освещения "Москва поправилась, витрины стали пышнее и за-манчивее", публика похорошела и подобралась. Почти вплоть до начала XX века Москву освещали керосиновые фонари.

В 1866 в Москве работало 9200 фонарей с керосиновыми лампами, в которых применяли сначала 5-линейные фитили, с 1875 – 10-линейные, позже на некоторых центральных улицах устанавливали лампы с 24-линейными фитилями (1 линия – 2,54 мм). Керосиновое освещение в Москве действовало до 1912 года.

В 1865 Городская дума заключила контракт с английской фирмой А. Букье и Н. Гольдсмита, которой предоставлялось исключительное право на 30 лет (позже срок продлен до 1905 года) освещать город «текущим газом посредством подземных труб». Уголь для получения газа доставлялся из Великобритании. В 1868 году фирма построила газовый завод в Сусальном переулке, близ путей Курского вокзала.

В 1868 г. на улицах Москвы насчитывалось 3107 газовых фонарей. На больших улицах было по 50 фонарей на версту, в переулках – по 20.

В 1882 г. в Москве было 9000 керосиновых фонарей, которые не были вытеснены газовыми, распространёнными в основном в центральной части города.

С 1910 г. начали применять газ повышенного давления, подававшийся по трубопроводу от Сухаревой башни, в нижнем этаже которой был установлен компрессор; подача газа регулировалась автоматически. В 1914 г. был перестроен газовый завод.



Старая площадь. Масляное освещение. Конец XVIII в.



Пашков дом. Масляные фонари, установленные на изгороди усадьбы.
Начало XIX в.



Большой театр. Предположительно на площади перед театром изображены варшавские фонари



Тверской бульвар. Керосиновое освещение. Вторая половина XIX в.



Охотный ряд. Газокапильный фонарь. Конец XIX в.



Электрический дуговой фонарь возле здания МГУ



Кузнецкий мост. 1888 год

В 1880 г. в Москве были установлены первые электрические фонари – в Петровских линиях, у ресторана «Яр», на Рязанском (Казанском) вокзале, в садах Альгамбера и «Эрмитаж». В 1883 г. была освещена Пречистенская набережная вблизи Кремля. Впервые дуговые электрические фонари вокруг Храма Христа Спасителя зажгли 15 мая 1883 г. в день коронации императора Александра III.

Начало электрификации Москвы произошло весной 1896 года, когда от Тверской заставы до Иверских ворот установили 99 электрических фонарей. К 1900 году электрические фонари осветили площадь у храма Христа Спасителя, территорию Кремля, Театральную и Воскресенскую площади, Большой Каменный и Москворецкий мосты.

Для электрического освещения были построены электростанции – в Соляном дворе по Болотной набережной и на территории, прилегающей к стене Китай-города, вблизи бань Чельшева.

К концу XIX века примерно 20 % всех фонарей были электрические, 35 – газовые, остальные – керосиновые. Несколько центральных улиц Москвы отдали предпочтение электричеству, Садовое кольцо освещалось в основном газовыми фонарями, а окраины города – при помощи керосина.

В 1910 г. в уличных фонарях использовалось около 600 электрических дуговых ламп, 1700–2100 ламп с пламенными углями, 600 керосинокалильных и 220 усовершенствованных горелок («самосвет»), а также горелки типа «Матадор» и «Соляр» (около 30). В 1906 г. была основана первая фабрика ламп накаливания с угольной нитью, в 1908 г. создана фирма «Русская лампа», в 1910 построена Покровская фабрика (фирма «Баркган и Ко»), в 1913 г. – Мещанская фабрика (фирма «Болотов и сыновья»). Эти предприятия обеспечивали электрическими лампами уличные светильники, число которых к концу 1914 года достигло 5330 (1/4 всех уличных фонарей). Протяжённость освещённых электричеством улиц составила 180 вёрст (около 1/3 всех освещаемых улиц).

В декабре 1848 г. в **Минске** проводится подготовка к устройству с 1 сентября 1850 г. общегородского уличного освещения с применением новой конструкции фонарей на терпинно-спиртовой жидкости. Для изготовления нового уличного фонаря из Санкт-Петербурга выписывается образец, и изготавливается 150 штук фонарей и их опор. Новые фонари, "дающие против старых, горящих на постном масле, более желательного блеску, и приличествующие виду благоустроенного города", становятся атрибутом главных улиц.

Прежние 100 штук старых предусматривается переделать для использования спиртовой жидкости и разместить на окраинных улицах. К новоустройству также приглашаются домовладельцы, им предлагается приобрести в рассрочку фонари для установки их на стенах или столбах у ворот своих домов. Для фонарных нужд закупаются 10 лестниц, 4 зажигательницы и 3 сосуда емкостью в 2 ведра для разноса жидкости. Все устройство обходится городу в 2026 руб.

Плата фонарщикам за работу назначается в 120 руб. По условию содержания, фонари освещают город с 17 сентября по 1 апреля, их зажигают при самых сумерках, когда будет темнеть, и они должны гореть непременно до половины 1-го часа ночи, исключая дни, когда бывает полная луна.

Заботы городского управления по устройству освещения нашли отклик среди минчан. Так, купец Порховский в рамках частной благотворительности пожертвовал на полугодичное освещение г. Минска 612 руб., а г-н Воронин – 1114 руб. Министр внутренних дел разрешил принять эти пожертвования и предписал "объявить дарителям совершенную признательность начальства за прилежное усердие в этом деле".

Окраины города в основном освещались керосиновыми фонарями. В 1892 году их было 647, а через десять лет – 960. Их народ прозвал коптилками. Но и керосиновые фонари имелись далеко не на всех улицах. «В темные ночи дело весьма рискованное путешествовать по ним: того и гляди или шею свернешь себе, или оберут тебя до ниточки», – писал в 1887 году «Минский листок». Так, на Ново-Романовской, Сухой, Кальварийской, Скобелевской, Нижней Ляховке не было ни одного фонаря. А во всем городе их насчитывалось всего 250.

В дальнейшем число керосиновых фонарей сокращалось в связи с введением более совершенных керосино-калильных. Один такой фонарь мог заменить десять коптилок. Керосиновые фонари в первую очередь заменялись в центре и уже ненужные здесь перекочевывали затем на окраины.

Вопрос о введении в городе электрического освещения возник в управе в 1892 году. Через два года представился удобный случай: Либавский казенный порт продавал оборудование для электроосвещения со всеми принадлежностями за 10,5 тысячи рублей. Вместе с установкой оно обошлось городу примерно в 20 тысяч рублей. Безусловно, такое приобретение было очень выгодно городу, испытывавшему нехватку денег. Без него введение электроосвещения значительно бы затянулось. Для сравнения

укажем, что фирма Бреге предлагала ввести освещение с установкой 54 фонарей за 57,3 тысячи рублей.

Первые опыты электроосвещения в Минске проводились на водокачке Либаво-Роменской железной дороги (Нижняя Ляховка) 21 декабря 1886 года при большом стечении горожан. Электромашинка приводилась в движение паровым двигателем водокачки.

В январе 1895 года в здании водокачки «Эльвод», находящемся у моста через р. Свислочь по Захарьевской улице, были установлены две паровые машины мощностью 100 и 50 л.с. с динамомашинками напряжением 110 В постоянного тока. Это была первая в Минске электростанция (ГЭС-1).

В 1899 г. электростанция получила название "Эльвод" – сокращенное от "электрическо-водопроводная станция". В состав "Эльвода" входили: водопроводная система города, электрическая станция и электрические сети. Минск стал четвертым городом после Москвы, С.-Петербурга и Киева, где стали использовать электричество, построив электростанцию и электрические сети.

Первоначально было установлено 390 лампочек накаливания с силой света в 16 свечей и рабочим напряжением 100 вольт. Из них 140 – для освещения центральных улиц: Петропавловской, Преображенской, Губернаторской, Захарьевской, 80 – в зимнем театре, 60 – в летнем и 110 – у частных потребителей, в том числе дома губернатора города и архиерея, а также ряда частных домов высокопоставленных чиновников.

Для передачи тока потребителю по городу были установлены с расстоянием в 20 сажень друг от друга деревянные 6-аршинные столбы с перекладинами и фарфоровыми изоляторами, с натянутыми на них проводами. Общая протяженность электрических линий первой очереди освещения составляла около 15 км, а число опор – 317. Так появилась в городе первая воздушная линия электропередачи.

Для поддержания надлежащего внешнего вида деревянные и металлические опоры периодически окрашивались и ремонтировались.

По-разному отнеслись минчане к нововведению. Кое-кто воспринял его недоброжелательно. Газета «Северо-Западный край» в одном из выпусков 1905 года писала: «Нам сообщают, что неизвестные спортсмены разбивают камнями развешенные на тросах новые электрические дуговые фонари. Таким образом, мы еще долго будем ждать нового освещения, если и дальше враги электричества будут упражняться в своем спорте». Однако остановить прогресс

было уже невозможно и уже через три года город имел 1100 лампочек накаливания в 16 свечей: 240 – на улицах, 420 – в театрах и 430 – в частном потреблении.



Одна из центральных улиц города – Петропавловская, оборудованная электроосвещением



Соборная площадь



Губернаторская улица



Преображенская улица



Угол Захарьевской и Губернаторской, дом Мельцера – гостиница Ново-Московская

После 1905 года появились и первые электролампы вольтовой дуги. Они периодически зажигались в театре, цирке, на гуляньях.

Однако еще в 1896 году выяснилось, что приобретенное по дешевой цене оборудование электростанции почти исчерпало свои мощности. Производившиеся в 1897 и 1900 годах частичные усовершенствования дали лишь временный эффект. В начале века электростанция находилась в кризисном положении. Запросы потребителей не удовлетворялись, доходы сократились с 16,3 тысячи рублей в 1903 году до 13,5 тысячи в 1904-м.

Управа вынуждена была заключить контракт с всероссийским обществом «Всеобщая компания электричества» на переустройство городской сети. На это ушла 151 тысяча рублей. Управление Минска закупило и установило дешевые машины и простое оборудование. Тем не менее число абонентов городской сети непрерывно росло. Если в 1899 году их было 50 (40 частных и 10 учреждений), то к концу 1913 года – 1592.

В 1912 г. значительно увеличился отпуск электроэнергии "для уличного освещения в виду постановления думы, чтобы город освещался до 4 часов утра". Освещались следующие улицы: Михайловская, Нижне-Ляховская, Подгорная, Захарьевская от моста через Свислочь до путепровода Либаво-Роменской железной дороги, Юрьевская, Крещенская, Преображенская, Койдановская, Екатерининская, Немигская, Садовая, Полицейская, Братский пер., Архиерейский пер., Скобелевская до Подгорного пер., Петропавловская до Магазинной ул., Губернаторская до Магазинной, Соборная площадь, Козмодемьяновская, Школьная, Нижний Базар, Богдельная, Ново-Романовская до Немигской, Захарьевский пер., Серпуховская, Коломенская до Михайловской, Васильевская, Александровский сквер, Губернаторский сад. Таким образом, электричеством освещалось "27 улиц и все скверы, а также городской сад", причем "до 12 часов ночи 121 дуговой лампой, а после 12 часов 58 лампами".

К началу 1913 г. город освещался 121 электрическими (дуговыми) лампами. Помимо них широко применялось освещение и керосинокалильными фонарями (которых насчитывалось 131 шт.). Окраины освещались обычными керосиновыми фонарями в количестве 417 шт. К тому времени, кроме организации освещения на ряде городских улиц, была электрифицирована и подача воды.

К 1914 г. в городе насчитывалось 169 дуговых ламп, 140 керосинокалильных и 500 керосиновых. Эти изменения привели к улучшению освещения только на центральных улицах (всего их было 40), окраины же тонули в темноте.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В настоящее время жилищно-коммунальное хозяйство – важнейшая сфера экономики нашей страны, в состав которой входят жилищное хозяйство и ремонтно-эксплуатационное производство, водоснабжение и водоотведение, коммунальная теплоэнергетика, благоустройство населенных пунктов, включая дорожное хозяйство, санитарную очистку, озеленение. Специфическими особенностями системы ЖКХ являются ее многоотраслевой характер, преимущественно местный характер обслуживания, тесная связь с промышленностью взаимосвязь обслуживающих отраслей и предприятий.

Рождение отдельных подотраслей ЖКХ, массовость пользования предлагаемыми услугами определили их бурное развитие с образованием системы, специфично развивающейся и дополняющейся на каждом историческом этапе – дореволюционной России, Страны Советов, довоенного и послевоенного периодов СССР.

Рассмотрение вопросов образования системы ЖКХ позволило не только проследить историю создания различных подотраслей и роль отдельных личностей в ней, но и, поскольку становление системы ЖКХ происходило в основном в XIX, начале XX веков, оценить ее роль и влияние на развитие различных сословий и общества в целом в дореволюционной России.

Результаты исследований позволяют утверждать, что к 1917 году в России были в значительной степени развиты такие подотрасли ЖКХ, как водоснабжение и водоотведение, городской транспорт, санитарная очистка, гостиничное хозяйство и бытовое обслуживание. В целом была сформирована система городского ЖКХ. Однако ее становление и формирование происходило уже в следующие исторические периоды, что и определяет необходимость дальнейшего исследования развития системы ЖКХ и ее влияния на изменение условий жизнедеятельности и благосостояния горожан.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 *Бартенев, В. И.* Архитектура второй трети XIX в. / В. И. Бартенев // История русского зодчества. – М., 1937. Т. I. – 252 с.; М., 1960. Т. II. – 540 с.
- 2 *Белецкая Е. А.* Архитектурные альбомы М. Ф. Казакова / Е. А. Белецкая. – М., 1956. – 232 с.
- 3 Города России в 1810 г. – СПб., 1914. – 335 с.
- 4 *Загорульский, Э. М.* Возникновение Минска / Э. М. Загорульский. – Минск, 1982. – 358 с.
- 5 *Иконников, А. В.* Архитектура Москвы. XX век / А. В. Иконников. – М., 1984. – 222 с.
- 6 *Иконников, А. В.* Тысяча лет русской архитектуры. Развитие традиций / А. В. Иконников. – М., 1990. – 386 с.
- 7 История русской архитектуры. – 2-е изд. – М., 1956. – 555 с.
- 8 *Кацер, М. С.* Белорусская архитектура / М. С. Кацер. – Минск, 1956. – 120 с.
- 9 *Квитницкая, Е. Д.* Архитектура Беларуси XIV–XVIII вв. / Е. Д. Квитницкая // Искусство стран и народов мира – М., 1962. – Т. 1. – 553 с.
- 10 *Кузнецов, А. В.* Архитектура и строительная техника в XIX – начале XX веков / А. В. Кузнецов // Академия архитектуры. – М., 1934. – 143 с.
- 11 *Хан-Магомедов, С. О.* Архитектура Москвы от авангарда до сталинского ампира / С. О. Хан-Магомедов // Москва–Берлин = Berlin–Moskau, 1900–1950: Изобразительное искусство, фотография, архитектура, театр, литература, музыка, кино / науч. ред.: И. А. Антонова (Москва), Й. Меркерт (Берлин). – Москва; Берлин; Мюнхен: Галарт, Престель, 1996. – С. 205–209.
- 12 *Николаев, Е. В.* Классическая Москва / Е. В. Николаев. – М., 1975. – 267 с.
- 13 *Павлинов, А. М.* История русской архитектуры / А. М. Павлинов. – М., 1894. – 265 с.
- 14 *Чернявская Т. И.* Памятники архитектуры Минска XVII – начала XX вв. / А. Ю. Петросова. – Минск, 1984. – 152 с.
- 15 *Трацевский, В. В.* История архитектуры народного жилища Белоруссии / В. В. Трацевский. – Минск, 1989. – 191 с.
- 16 *Шамрук, А. С.* Архитектура Беларуси XX – начала XXI вв.: эволюция стилей и художественных концепций / А. С. Шамрук. – Минск, 2007. – 335 с.
- 17 *Воинов, А. А.* История архитектуры Белоруссии: Советский период: учеб. пособие / А. А. Воинов; науч. ред. В. А. Чантурия. – Минск: Выш. шк., 1975. – 217 с.

18 *Воинов, А. А.* История архитектуры Белоруссии : учеб. : в 2 т. / А. А. Воинов; редкол.: А. Я. Канторович [и др.]. – Минск : Выш. шк., 1987. – Т. 2 : Советский период. – 1987. – 293 с.

19 *Иконников, А. В.* Опыт проектирования центра Минска / А. В. Иконников // Архитектурное творчество СССР. – М. : Стройиздат, 1977. – Вып. 4. – С. 15–20.

20 *Либерман, Б. И.* Город Минск / Б. И. Либерман. – Минск : Гос. изд-во СНТК БССР, 1940. – 48 с.

21 *Мінск учора і сёння: Фотаальбом* / аўт.-склад. В. І. Каляда; маст. В. І. Губараў. – Мінск : Беларусь, 1988. – 320 с.

22 *Сидорина, Е. В.* Сквозь весь двадцатый век: Художественно-проектные концепции русского авангарда / Е. В. Сидорина. – М. : Русский мир, 1994. – 374 с.

23 *Старая Москва* // Интернет-клуб «Скрин» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://screen.ru/moscow/oldMos.htm>. – Дата доступа: 20.09.2014.

24 *Старая Москва* [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://oldmoscow.prestige.ru/>. – Дата доступа: 20.09.2014.

25 *Старинная Москва 1880-х годов* // MosDay [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://mosday.ru/photos/?naudenov>. – Дата доступа: 20.07.2014.

26 *Ретро Москва* [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.retro-moskva.ru/>. – Дата доступа: 20.09.2014.

27 *Фотографии старой Москвы в высоком разрешении. 8* // Журнал ЖЖ [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://zyalt.livejournal.com/710240.html>. – Дата доступа: 20.09.2014.

28 *Статьи о Москве* [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://testan.rusgor.ru/moscow/article/xix.htm>. – Дата доступа: 20.09.2014.

29 *Москва, которой нет* [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://moskva.kotoryu.net/photos/>. – Дата доступа: 20.09.2014.

30 *Архитектурное наследие // Москва на фотоснимках XIX века. То, чего уже не застали и большевики* [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://arch-heritage.livejournal.com/1228985.html>. – Дата доступа: 20.09.2014.

31 *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: 20.09.2014.

32 *Неизвестная Москва... Рассказы о сухопутных путешествиях* // Интернет-портал «INFOFLOT.RU» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.infoflotforum.ru/topic/35978-neizvestnaja-moskva/page_st_20. – Дата доступа: 20.09.2014.

33 *Министерство жилищно-коммунального хозяйства Республики Беларусь // Через годы и испытания* [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.mjcx.gov.by/print.php?id=78>. – Дата доступа: 20.09.2014.

34 Интернет-портал «GUSAROV.by» // История города Минска [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://myminsk.com/about/history/5/?lng=rus>. – Дата доступа: 20.09.2014.

35 Википедия – Свободная энциклопедия [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://ru.wikipedia.org/wiki/%>. – Дата доступа: 20.09.2014.

36 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: 20.09.2014.

37 В центре Минска открывают гостиницу «Гарни», воссозданную в стиле XIX века (фото интерьеров) // Интернет-портал «onliner» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://realt.onliner.by/2012/08/02/hotel-24>. – Дата доступа: 20.09.2014.

38 Минск на старых фотографиях // relax.by [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://mag.relax.by/city/facts/10346041-minsk-na-staryh-fotografijah/>. – Дата доступа: 20.09.2014.

39 Карты, схемы, планы прошлых лет // Минск старый и новый [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://minsk-old-new.com/minsk-2684.htm>. – Дата доступа: 20.09.2014.

40 Столичное телевидение [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.ctv.by/>. – Дата доступа: 20.09.2014.

41 Прогулки по старому городу. Шопинг в Минске сто лет назад. Пиво, кондитерские изделия и музыка // Новостной портал «ТУТ.БУ» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://news.tut.by/society/376817.html>. – Дата доступа: 20.09.2014.

42 Улица Ленина // Минск старый и новый [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://minsk-old-new.com/minsk-3229.htm>. – Дата доступа: 20.09.2014.

43 Сандуновские бани // Прогулки по Москве [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://moscowwalks.ru/2012/02/22/sandunovskiye-bani/>. – Дата доступа: 20.09.2014.

44 Бани старой Москвы // Банный клуб «VaniClub» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.blog.baniclub.ru/5809>. – Дата доступа: 20.09.2014.

45 История саун и бань Москвы // Впарилке.ру [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://khb.vparilke.ru/poleznoe/istoria_saun_i_banj_moskvi. – Дата доступа: 20.09.2014.

46 С легким паром: 5 старейших действующих бань Москвы // РИА НОВОСТИ (Недвижимость) [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://ria.realty.ru/architecture_guide/20131230/402223730.html. – Дата доступа: 20.09.2014.

47 Миф о неопрятности русского народа // Русский информационно-познавательный ресурс "Русколань" [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.xromo.com/ruskolan/liter/mif_dop1.htm. – Дата доступа: 20.09.2014.

48 Московские бани в старину // Банный царь [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://tsar bani.ru/tips/?ELEMENT_ID=2313. – Дата доступа: 20.09.2014.

49 Сандуновские бани [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.e-reading.ws/chapter.php/70497/110/Chumakov_-_Russkiii_ka_pital._Ot_Demi_dovyh_do_Nobeleii.html. – Дата доступа: 20.09.2014.

50 Из Москвы «испаряются» бани // Архнадзор [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.archnadzor.ru/2013/02/14/iz-moskvyi-isparyayutsya-bani/>. – Дата доступа: 20.09.2014.

51 Московские бани. История Краснопресненских бань // Краснопресненские бани [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.baninapresne.ru/articles/?ELEMENT_ID=783. – Дата доступа: 20.09.2014.

52 История бани – от древности до современных дней // Kladka- Kamina.RU [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://kladka-kamina.ru/bania/istoria-bani.html>. – Дата доступа: 20.09.2014.

53 Бани и сауны Минска // Городские бани [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.gbm.by/about_beating/. – Дата доступа: 20.09.2014.

54 Городские бани города Минска // Банний портал «Парилка.by» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://parilka.by/ru/articles/istorija_bani/818/. – Дата доступа: 20.09.2014.

55 История развития ритуала // Государственные ритуальные услуги [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://m-ritual.ru/istoriya_razvitiya_rituala. – Дата доступа: 20.09.2014.

56 История ритуальных услуг в Москве, груз 200 // Читальный зал Мирта [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://myrt.ru/interestingly/print:page,1,1517-istoriya-ritualnyx-uslug-v-moskve-gruz-200.html>. – Дата доступа: 20.09.2014.

57 Утраченные кладбища Москвы // Похоронный портал [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://funeralportal.ru/library/1079/27529.html>. – Дата доступа: 20.09.2014.

58 Новодевичье кладбище. Адреса и контакты // Городская служба ритуальных услуг [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://ritualmoskva.ru/stati-po-teme/novodeviche-kladbishhe-adresa-i-kontakty>. – Дата доступа: 20.09.2014.

59 История городского кладбища в Минске // Форум ритуальных услуг в Беларуси [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://moikorni.com/forum/index.php?topic=62.0>. – Дата доступа: 20.09.2014.

60 История водоснабжения // Мосводоканал [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://cuw.mosvodokanal.ru/about/history/watersupply.php>. – Дата доступа: 20.09.2014.

61 История московского водопровода // Интернет-портал «Обзор.Ру» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.obzor.ru/index.php?pages=3&id=64>. – Дата доступа: 20.09.2014.

62 История водопровода в России [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://ecoflash.narod.ru/likbez_8.htm. – Дата доступа: 20.09.2014.

63 История развития Московского водопровода // REFERAT.RU [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://referat.ru/referat/istoriya-razvitiya-moskovskogo-vodoprovoda-19381>. – Дата доступа: 20.09.2014.

64 История Минска, факты и цифры. Водоснабжение в Минске в конце XIX века // Фотогалерея города Минска [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.minskfoto.by/fot-spis-3-35.html>. – Дата доступа: 20.09.2014.

65 Старая водонапорная башня // Столичное телевидение [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.ctv.by/staraya-vodonapornaya-bashnya>. – Дата доступа: 20.09.2014.

66 Вода в Минске: экскурсия в прошлое // УП «ОВВИ ГО» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.graff.by/facts/voda-v-minske-istorija>. – Дата доступа: 20.09.2014.

67 История минского водопровода // Interfax.by [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.interfax.by/article/10125>. – Дата доступа: 20.09.2014.

68 Музей водных ресурсов (Музей воды) // Минск старый и новый [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://minsk-old-new.com/minsk-3216.htm>. – Дата доступа: 20.09.2014.

69 Как мальчик с лебедем провел воду в дома горожан. Минскому водопроводу 140 лет // Новостной портал «BelPort» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://belport.by/83578-kak-malchik-s-lebedem-provel-vodu-v-domagorozhan-minskomu-vodoprovodu-140-let.html>. – Дата доступа: 20.09.2014.

70 Интересное о Москве: риферы и диггеры // Будь как дома! [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.kakdoma.ru/blog/?p=2163>. – Дата доступа: 20.09.2014.

71 История московской канализации // Дилетант [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://diletant.ru/articles/46037/> – Дата доступа: 20.09.2014.

72 История канализации // ООО «СантехОптСервис» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://sossp.ru/istoriya_kanalizacii. – Дата доступа: 20.09.2014.

73 Водоснабжение и канализация жилищного сектора России до революции // Государственное управление в России – история и современность [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.deduhova.ru/srvreform/sewerage.htm>. – Дата доступа: 20.09.2014.

74 История Минска, факты и цифры // Minskfoto.by [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.minskfoto.by/fot-spis-3-36.html>. – Дата доступа: 20.09.2014.

75 Давно не мальчик // Минский курьер [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://mk.by/2014/08/08/108443/>. – Дата доступа: 20.09.2014.

76 За чистоту нравов. Московские улицы начали спасать от грязи еще в XI веке // Московские торги [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.moscowtorgi.ru/news/istoki/438/>. – Дата доступа: 20.09.2014.

77 Подумай сегодня – или иди пешком завтра (CIV68) // Журнал ЖЖ [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://crustgroup.livejournal.com/67793.html>. – Дата доступа: 20.09.2014.

78 Дворник нашего двора // Проза.ру – национальный сервер современной прозы [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.proza.ru/2013/07/25/1278>. – Дата доступа: 20.09.2014.

79 В Москве можно будет посмотреть на фотографии дворников начала XX века // Русский запад. Общество думающих людей [Электронный ресурс]. –

Режим доступа: <http://ruwest.ru/luxury/12676/>. – Дата доступа: 20.09.2014.

80 Научно-популярный исторический журнал «History Illustrated» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.history-illustrated.ru/article_3931.html. – Дата доступа: 20.09.2014.

81 Какими они были дворники прошлого? // Стиль жизни [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://gettips.ru/kakimi-oni-byli-dvorniki-proshlogo/>. – Дата доступа: 20.09.2014.

82 Как в начале XX века минчане согревались морозными зимами? // Информационный городской портал «Минск-Новости» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://minsknews.by/blog/2014/02/05/kak-v-nachale-xx-veka-minchane-sogrevalis-moroznyimi-zimami/>. – Дата доступа: 20.09.2014.

83 *Дмитриев, Р.* Воз и ныне там / Р. Дмитриев // Газета «Минский курьер» [Электронный ресурс]. – 2013-11-15. – Режим доступа: http://csl.bas-net.by/press-nan/2013/11/15_voz_i_nyne_tam.pdf. – Дата доступа: 20.09.2014.

84 Just be [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://bacian.livejournal.com/?tag=pre-1918>. – Дата доступа: 20.09.2014.

85 Pawet [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://pawet.net/library/history/bel_history/sybieka/02/04/. – Дата доступа: 20.09.2014.

86 «Эх, залетные!» Издавна труд извозчиков был важной частью жизни города // Московские торги [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://moscowtorgi.ru/news/istoki/65/>. – Дата доступа: 20.09.2014.

87 Форум для москвичей «Москва» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://mosfo.ru/viewtopic.php?f=2&t=3601>. – Дата доступа: 20.09.2014.

88 Retro Photo of Mankind's Habitat [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://pastvu.com/>. – Дата доступа: 20.09.2014.

89 Извозчик // ООО «Грейтек» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://glossary.greytek.ru/567.htm>. – Дата доступа: 20.09.2014.

90 Дореволюционные зарплаты и цены или как жили люди до 1917 года // АВТОПОРТАЛ76.РУ [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://avtoportal76.ru/blogs/obo-vsem/dorevolucionnye-zarplaty-i-ceny-ili-kak-zhili-lyudi-do-1917-goda.html>. – Дата доступа: 20.09.2014.

91 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: 20.09.2014.

92 Извозчики // Государственное учреждение «Столичный транспорт и связь» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://gusts.minsk.by/about_us/history/transport/cabbies/. – Дата доступа: 20.09.2014.

93 Эх, залетные!.. // Газета «Минский курьер» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://mk.by/2010/02/18/3425/>. – Дата доступа: 20.09.2014.

94 Улетевшие пролетки // Газета «Минский курьер» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://mk.by/2012/02/15/55001/>. – Дата доступа: 20.09.2014.

95 Перед кем провинилась конка // Газета «Вечерний Минск» [Электрон-

ный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.vminsk.by/news/45/66473/>. – Дата доступа: 20.09.2014.

96 Пуля, О. Гремела конка по рельсам / О. Пуля // Мир строительства [Электронный ресурс]. – 2007. – Режим доступа: http://csl.bas-mirstroy/26-mirstroy_9-2007_10-13.pdf. – Дата доступа: 20.09.2014.

97 В Москве началось строительство первой в городе конно-железной дороги // Meteo-TV.ru [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.cale.ru/event/6760/>. – Дата доступа: 20.09.2014.

98 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-babu-shki>. – Дата доступа: 20.09.2014.

99 Конка в Минске // maxim_nm [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://maxim-nm.livejournal.com/45824.html>. – Дата доступа: 20.09.2014.

100 Конка // Минск старый и новый [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://minsk-old-new.com/minsk-2796.htm>. – Дата доступа: 20.09.2014.

101 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: 20.09.2014.

102 Конка // Государственное учреждение «Столичный транспорт и связь» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://gusts.minsk.by/about_us/history/transport/Conca/. – Дата доступа: 20.09.2014.

103 Сначала была конка // Вечерний Минск [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.vminsk.by/news/30/22085/>. – Дата доступа: 20.09.2014.

104 История московского трамвая // Русский портал [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://oposcu.com/moscowtram.htm>. – Дата доступа: 20.09.2014.

105 В Москве пустили первый электрический трамвай // Meteo-TV.ru [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.calend.ru/event/4944/>. – Дата доступа: 20.09.2014.

106 Первый трамвай в Москве // Дилетант [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://diletant.ru/excursions/15853645/>. – Дата доступа: 20.09.2014.

107 Московский трамвай // WhoYoogle [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://whoyougle.ru/texts/moscow-tram/>. – Дата доступа: 20.09.2014.

108 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: 20.09.2014.

109 Кузница «Арей» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://arei-nn.ru/istoriya-gorodskogo-osveshheniya.html>. – Дата доступа: 20.09.2014.

110 Минская коллекция рефератов [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://library.by/shpargalka/belarus/belarus/003/bel-109.htm>. – Дата доступа: 20.09.2014.

111 Электростанция. Электроосвещение // Минск старый и новый [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://minsk-old-new.com/minsk-2856.htm>. – Дата доступа: 20.09.2014.

112 Я б в фотографии пошел... // Минский курьер [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://mk.by/2012/06/13/62866/>. – Дата доступа: 20.09.2014.

113 Промышленная архитектура 18-19 вв. на территории Беларуси // ibrest.by [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.ibrest.ru/forum/?t=207>. – Дата доступа: 20.09.2014.

114 118 лет электричества. История первой минской электростанции // Новостной портал «ТУТ.ВУ» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://news.tut.by/society/330054.html>. – Дата доступа: 20.09.2014.

115 О выключателях и не только / Компания «Ноотехника» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.noo.com.by/o-vyikluchatelyah-i-ne-tolko.html/>. – Дата доступа: 20.09.2014.