

ГРЕМЕЛА КОНКА ПО РЕЛЬСАМ...

Из истории МОСКОВСКОЙ КОНКИ и трамвая

/ Текст Олег ПУЛЯ /



Первые же вагоны конки стали использоваться для помещения рекламы – и от рекламодателей не было отбоя

К 1860 году население Москвы составляло почти 600 000 человек. Город рос не по дням, а по часам, и без современной системы транспорта было никак не обойтись. Из общественного транспорта в Москве к этому времени имелись только линейки – небольшие многоместные конные экипажи, но для удовлетворения транспортных потребностей москвичей их явно не хватало. Необходимость перемен понимали все – первое заседание городской Думы, где обсуждались перспективы устройства линий конного трамвая (тогда это называлось конно-железной городской дорогой), состоялась

в 1863 году, а с середины 1860-х в Думу поступало множество предложений о строительстве линий конки. В устройстве конки были заинтересованы представители всех сословий – так, авторами первых проектов были дворянин Грановский, промышленник Бухтев, коммерческий советник Кокорев и купец первой гильдии Сушкин. Эти проекты были рассмотрены Думой, но до реализации, несмотря на множество положительных отзывов, дело так и не дошло.

В 1870–1871 годах в Думу от предпринимателей поступило более 10 проектов устройства в Москве конно-железных дорог. В конце концов детально проработанные проекты

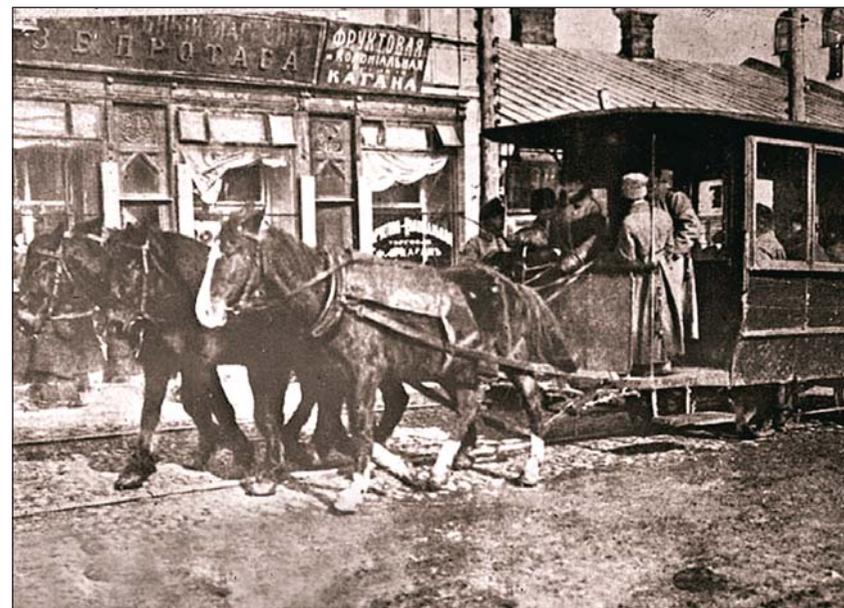
строительства в Москве конно-железной дороги вызвали в городской Думе восторг: «Братцы, да вот он – удобный транспорт, который решит транспортные пассажирские задачи! Для экономии – впрягать в вагончик не более двух лошадей...» Учитывая тогдашнее состояние улиц, рельсовый транспорт имел явное преимущество перед любым другим; основным же двигателем оставались верные, как и встарь, лошади. После долгих дискуссий был выбран проект графа Уварова, который, в частности, предложил самый короткий срок концессии – всего 40 лет. Уварову Дума и предоставила право устройства в Москве сети конно-железных дорог.

Москва в это время готовилась к празднованию 200-летия со дня рождения Петра I, и Военное министерство решило построить в Москве три временные линии железных дорог с обычной паровой тягой – как экспонаты приуроченной к этому юбилею Политехнической выставки, павильоны которой собирались поставить вокруг Кремля. Железнодорожные линии планировалось проложить от Петровского-Разумовского до Петровского дворца и вокзала Смоленско-Брестской железной дороги (эта дорога продолжалась бы с конной тягой от Тверской заставы до Иверских ворот), а от Курского вокзала – до Москворецкого моста. Участок от Курского вокзала до Москворецкого моста был построен за несколько дней, и весной 1872 года по нему началась перевозка грузов для сооружения павильонов выставки; по этой же ветке в железнодорожный павильон на Васильевском спуске проследовали новейшие паровозы и знаменитый ботик Петра I... Второй была построена 10-километровая линия от Белорусского (тогда Смоленского) вокзала через Ходынское поле с выходом к Октябрьской (тогда Николаевской) железной дороге. Третьей, и последней, выстроили 5-километровую конно-железную дорогу от павильонов выставки к Ходынскому полю и Смоленскому вокзалу. Для этой линии коммерсант Гурьев, который получил право на временную ее эксплуатацию, заказал в Великобритании 10 двухэтажных вагонов, причем пер-

По Сретенке, через Сухареву башню, проходила одна из самых популярных линий конки, а затем и трамвая. 1905 год



Вагон конки образца 1898 года изнутри



Этот перегруженный вагон, судя по дополнительной паре лошадей, ползет в гору...

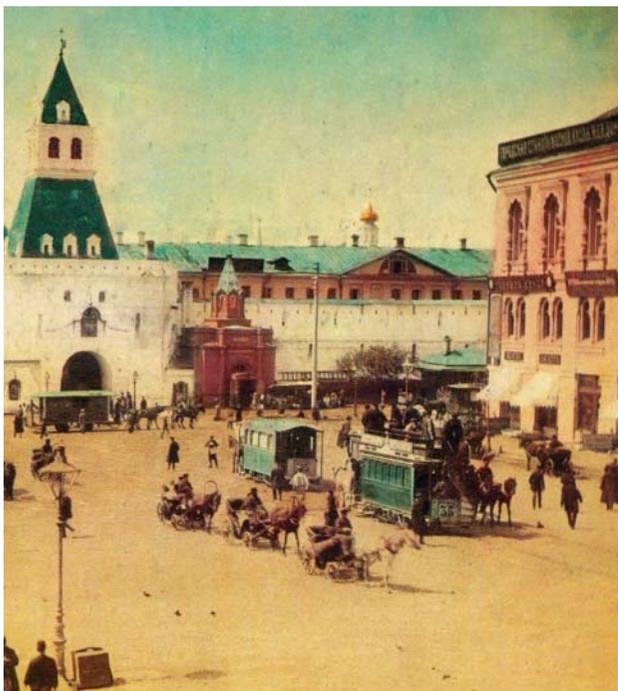
вый этаж был закрытым, а второй – открытым (его впоследствии прозвали империадом). Испытательный рейс вагона – первый рейс московской конки – провели 9 июня 1872 года от Тверской заставы до Триумфальной площади. Комиссия Московской думы осталась в полном удовлетворении, эксплуатация конки была разрешена, и по линии от Тверской заставы до Трубной площади открылось регулярное движение. Появление вагонов вызвало огромный интерес – дети толпой бежали наперегонки с лошадьми. Основной проблемой конки как раз и стала слишком большая популярность. В первый же день работы нового транспорта им воспользовалось более 8000 пассажиров. Вагоны были заполнены не только теми, кому нужно было доехать по назначению, но и желающими просто показаться. «Очень многие из публики, вскакивающие на ходу

и выпрыгивающие из вагонов, – писали московские газеты, – преимущественно из простых классов, срывались и катились на мостовые, теряя шляпы и пачкаясь в пыли».

Впрочем, были у конки и враги – московские извозчики противились запуску проекта трамвая с лошадиным «мотором». «Гремит сильно, да и медленно движется!» – ворчали они, презрительно поглядывая на действительно медленно ползущие вагончики... Но деньги на извозчиков-лихачей водились в карманах не у каждого москвича, и общественное мнение было однозначно за новый вид общественного транспорта.

Газета «Русские ведомости» 27 июня 1872 года писала: «Вагоны очень красивы и по изяществу отделки не оставляют желать ничего лучшего. Сидения устроены наверху и внизу вагонов, всего на 40 человек. Цена в один конец

В 1880-х годах конка была основным видом общественного городского транспорта. К 1900 году сеть конно-железных дорог составила в Москве более 90 км. В 1894-1896 годах на линиях конки курсировало около 250 вагонов, в год конкой перевозилось до 25 миллионов пассажиров. Нельзя не признать: новый дешевый вид городского транспорта составил серьезную конкуренцию «легковому такси» – московским извозчикам



Конка на площади у Ильинских ворот, конец XIX века

10 копеек внизу и 5 копеек наверху вагона. Теперь, когда полотно конно-железной дороги исправлено, вагоны идут быстро и легко. В местах, где приходится подниматься в гору, к двум лошадям припрягаются впереди еще одна-две, с мальчиком-форейтором. Разъезд для вагонов около старых Триумфальных ворот уже закончен, и в случае надобности могут быть выведены на дорогу все 10 вагонов, состоящие в распоряжении компании».

Менее чем через неделю те же «Русские ведомости» добавили: «Несколько дней тому назад в Москве открылось новое увеселение для москвичей – конно-железная дорога. Всякий раз отправление вагона привлекает многочисленную толпу зрителей, и москвичи по целым часам стоят и глазекот на невиданное ими зрелище. Вагоны переполнены публикой, по большей части едущей просто ради любопытства посмотреть, как ездят по таким дорогам. Впрочем, я опасаясь, что наша железно-конная дорога и впредь будет служить только для катания праздной публики. Дело в том, что до сих пор нигде не публикуется о месте и времени отхода вагонов; кроме того, если бы деловой человек вздумал проехать от Охотного ряда к станции Смоленской дороги, то ему пришлось бы, запла-



Трамвай на Лубянской площади, 1910 год

тив 15 копеек за внутреннее место или 8 копеек за наружное, два раза пересаживаться из вагона – на Трубной площади и у Страстного монастыря. Благо, если он найдет в следующем вагоне свободное место, а не нашел – и поезжай с богом по старому порядку, на извозчике».

Московская конка с самого начала принадлежала компании предпринимателя Гурьева и подполковника Новикова. Все лето пассажиров перевозили от Воскресенской площади (сейчас площадь Революции) до Тверской заставы (общая загрузка конки получалась около 10 000 человек в день). Выставка закрылась в начале сентября 1872-го, и линии паровой железной дороги от Петровского-Разумовского и грузовой конно-железной дороги от Курского вокзала до Москворецкого моста были незамедлительно

разобраны. Собирались разобрать и линию пассажирской конки, но тут московское общественное мнение решительно воспротивилось – конка явно пришлась москвичам по вкусу. В середине сентября московский генерал-губернатор Долгоруков разрешил продолжать движение вагонов конки, обязав Гурьева и его коллегу Новикова выпускать на линию ежедневно по 8 вагонов при той же плате за проезд и платить в казну города по 50 рублей в год с каждого вагона. Городская Дума прибавила к этой сумме еще 100 рублей в месяц. Аппетиты-с, однако!

Еще почти два года все 10 вагонов курсировали по единственной линии, пока граф Уваров, заключивший с Думой новый контракт на постройку сети конно-железных дорог, не начал реконструкцию этой линии – рельсовые пути конки перекладывались, прокладывался второй, параллельный путь, а на Миусской площади возводилось здание парка конно-железных дорог.

После недолгого перерыва в сентябре 1874 года началось движение по линии конки от Иверских ворот через Трубную площадь, Страстной монастырь, Тверскую заставу до Петровского дворца, причем на этот раз двухэтажные вагоны были выписаны из Парижа и радовали москвичей своим изяществом.

За последующие два года компания графа Уварова – «Первое общество конно-железных дорог» – выстроила целую сеть линий конки, которая покрыла все главные радиальные улицы Москвы. Конкурирующая бельгийская компания – «Главное общество конно-железных дорог» – своими линиями освоила второстепенные радиальные улицы, а также Садовое и Бульварное кольцо. Обе компании стремительно развивались – были проложены маршруты от центра Москвы к ее окраинам: к Бутырмам, на Воробьевы горы, в Дорогомилово и т.д. Конкуренция попортила немало крови владельцам обеих компаний, но 1891 году после долгих переговоров обе сети линий конки были объединены. Городская Дума постановила выкупить конку у частных компаний, что и было сделано – правда, процесс растянулся с 1901 по 1911 год.

Под крышей первоклассный пассажир путешествовал за 15 царских копеечек, а во втором классе, на «воздусях», ехать было вдвое дешевле. Правда, в конку впрягали обыч-

В московском фольклоре трамвай очень часто соседствовал с травмами, не совместимыми с жизнью. Например, одна из первых московских страшилок эпохи соцреализма звучала так: «Шел трамвай, колесами стуча. Дядя вспрыгнул на подножку сгоряча. Долго буфер голову катил... Ничего себе – за хлебушком сходил!»

но наипервейших кляч, которые тащили на ровном месте вагончик как в последний раз. А если надо было конке по рельсам в гору – происходило сущее безобразие. Звенел сигнальный колокольчик, громко ржали прохожие, видя, как кучер и форейтор пытаются сдвинуть в гору гремящий по рельсам вагончик. Суета, брань, крики, перебранка пассажиров, озорной свист извозчиков... Подгоняли в упряжь еще пару таких же бесцветных и слабосильных лошадей. После приготовлений нехотя и натужно конка вползала на городской холм. Иногда на полпути «завод кончался» – лошадей выпрягали, и вагончик, звеня и подпрыгивая, с орущими от страха пассажирами, резво катился вниз, и все повторялось сначала...

Не обходилось и без более серьезных происшествий. Ямщик конной почты слишком сильно разогнал лошадей и наскочил на проходивший вагон конки. Почтовые лошади сбили с ног лошадей конки, причинив им значительные ушибы и раны. Ямщика задержала полиция. В другой раз вагон конки сам наскочил на лошадь ломового извозчика, оставленную хозяином без присмотра, сшиб ее с ног и протащил за собой несколько сажень. А уже в холода, в декабре, на окраине Москвы вагон, шедший под уклон, встретился с партией коров. Лошади испугались и понесли под гору. Затормозить вагон не удалось – тормоза оказались бесполезными, так как колеса вагона скользили по рельсам, покрытым слоем льда. Теперь настал черед страшно напугаться пассажирам... Вагон остановился лишь тогда, когда одна из лошадей упала и загородила своим телом путь. К счастью, никто из людей не пострадал, но бедное животное было сильно искалечено. После этого случая вышло распоряжение Думы о том, чтобы во время изморози рельсы посыпались песком.

Рабочий день конки с апреля по сентябрь начинался в 7 утра, а заканчивался в 11 вечера, когда уже не помогали безопасному движению ни городские фонари, ни лампы, прикрученные к вагончикам. В остальные месяцы конка работала с 8 утра до 10 вечера. При этом конкуренция между извозчиками и общественным транспортом

была нешуточная – извозчики забавлялись, подкатывая к конке, что тащилась в гору, и кричали: «Ваш бродь, кому недосуг – выходьте-с, прокачу с ветерком!» Особо старались лихачи, небезуспешно переманивая озябших пассажиров...

А в апреле 1899 года по Москве пошел первый электрический трамвай – на загородном участке от Бутырской заставы до Петровского парка. Электрический трамвай, несмотря на некоторый скептицизм, с которым встретили его появление, развивался в Москве стремительно. Первые вагоны для электрических линий были закуплены в Австро-Венгрии и Германии, но затем производство трамваев было налажено на Русско-Балтийском заводе в Риге, а также на Мытищинском и Коломенском заводах. К последнему предвоенному 1913 году в Москве насчитывалось не менее 1300 моторных и прицепных вагонов. Разумеется, в годы Первой мировой и Гражданской войны в Москве, как и всей России, было не до развития городского общественного транспорта – часть трамваев вышла из строя, часть была переоборудована для грузовых пере-

А эта музейная конка в Австрии до сих пор катает восторженных туристов



Вагоны конки конца XIX века радовали москвичей своим изяществом

возок. Но в первые же спокойные 1920-е годы в трамвайные парки столицы начали поступать новые четырехосные трамваи Коломенского моторного завода. В 1930-х годах из них и прицепных вагонов стали составлять трехвагонные поезда. Мытищинский завод в 1938 году приступил к производству вместительных трехдверных вагонов ТМ-38. В первые послевоенные 1940-е на Тушинском машиностроительном, а затем на Рижском вагоностроительном заводе началось производство трамваев МТВ-82 и МТВ-82Б. Эти трамваи вместе с двухвагонными поездами с моторными вагонами БФ и КМ и прицепными С были основой трамвайного парка Москвы до начала 1970-х годов. Правда, с конца 1950-х в столицу поставлялись трамваи Т-1 и Т-2 производства чехословацкого завода Tatra. В середине 1980-х все остальные трамваи были сняты с эксплуатации, и в Москве осталось только 1300 вагонов чехословацкого производства. С конца 1980-х годов на некоторых московских маршрутах начали эксплуатироваться вагоны Усть-Катавского завода.

Многие трамвайные пути в Москве в последние годы попросту ликвидировали. Самое дешевое и демократичное средство передвижения, последний пассажирский оплот московских пенсионеров стал уступать под натиском маршрутных такси и автобусов. И так же, как наша старушка-конка в начале XX века, тихо вымирают сегодня в столице трудяги-трамваи...

Простите нас, московские «трамваи желаний»! Отечественного, рижского и чешского производства – все наши громыхальщики – простите... Постарайтесь, доживите до своего 110-летия, что наступит в 2009 году!

В предвоенном 1913 году моторный вагон электрического трамвая иностранного производства стоил не менее 9000 полновесных николаевских рублей – при намеченной средней дневной выручке одного трамвая в 55–70 рублей Московская дума предполагала окупить средства за 2–3 года. Строились электростанции, приобретались комплекты электродвигателей «Дизель» и моторные вагоны по 12 500 рублей... Но октябрьский переворот 1917-го надолго отбросил Москву с магистрального пути пассажирских перевозок...