



ОТ ЛИНЕЙКИ ДО МЦД: ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ МОСКВЫ



КОМПЛЕКС СОЦИАЛЬНОГО РАЗВИТИЯ МОСКВЫ
ГЛАВНОЕ АРХИВНОЕ УПРАВЛЕНИЕ ГОРОДА МОСКВЫ

ОТ ЛИНЕЙКИ ДО МЦД: ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ МОСКВЫ

Москва
2024

К ЧИТАТЕЛЮ

Москву в современных её границах можно назвать относительно молодым городом, который продолжает формироваться вокруг древнего исторического центра-ядра, прирастая новыми районами. Многие из них давно воспринимаются как типично московская реальность, без которой совершенно невозможно представить жизнь города. Хотя, например, юго-запад Москвы всего лишь 50–60 лет назад «подпирали» уютные подмосковные деревушки, а старожилы ещё помнят, как недалеко от их новостроек паслись коровы. Проезжая по Ленинградскому проспекту мимо гостиницы «Советская», стадиона «ВТБ Арена» (бывший центральный стадион «Динамо») и величественного Петровского путевого дворца, трудно поверить, что всего лишь столетие назад это была даже не окраина Москвы, а практически «загород». Марьино роща, Дорогомиловская

и Калужская, Серпуховская и Рогожская заставы – сегодня только топонимы напоминают о прежних городских пределах. И Москва в них кажется совсем небольшой, почти пешеходной... Правда, такой она может восприниматься только в сравнении с нынешними масштабами городского пространства. Ещё в XVII в. Москва поражала своей громадностью. Например, итальянский путешественник Э. Зани отмечал, что город «превосходит любой из европейских и азиатских. Благодаря этому пешком ходить невозможно, а надо ездить – зимой на санях, летом в повозке».

Стало быть, транспорт – это не только неотъемлемый атрибут высокоразвитого города настоящего и будущего, но и непреходящий элемент коммуникации во все времена. Он позволяет реализовать важнейшую потребность человека в передвижении, его стремление к общению и социализации.

В Москве ХХI столетия транспорт, конечно же, соответствует постоянно ускоряющемуся ритму жизни и всё нарастающей скорости развития современных коммуникаций. Это и разветвлённая система наземного городского транспорта, и Московское метро, и Московское центральное кольцо с Московскими центральными диаметрами.

В гуманитарном, человеческом измерении транспорт – это огромный пласт повседневности, целый «культурный слой», запечатлённый во множестве художественных образов – в поэзии и прозе, живописи и графике, и, конечно, в кино.

Перед вами – красочное историко-документальное издание «От линейки до МЦД: общественный транспорт Москвы». Книга знакомит с эволюцией транспортной системы столицы и историей

всех видов городского пассажирского транспорта на протяжении полутора веков – от колоритных экипажей извозчиков до суперсовременных «Ласточек» Московского центрального кольца, вошедшего в обиход жителей и гостей города совсем недавно. Из исторических очерков и документов можно узнать, как возникали новые виды транспорта, как менялись скорость, интервалы передвижения, стоимость и правила проезда, появлялись новые маршруты, совершенствовались техническая оснащённость и комфортабельность составов и, главное, как воспринимали всё это москвичи и приезжие.

Книга, составленная на основе документов Архивного фонда Москвы, в том числе фотографий 1880–2020-х гг., несомненно, будет интересна всем, кто любит Москву и изучает её историю.





МОСКОВСКИЙ ИЗВОЗЧИК

Казалось, царству извозчиков не будет конца.

И. Ильф, Е. Петров

Городской транспорт Москвы возник более 400 лет назад. Сведения о московских наёмных извозчиках сохранились в письменных источниках XVII столетия. Так, в 1611 г. литовский офицер С.И. Маскевич писал: «На рынке стоят всегда до 200 извозчиков, то есть хлопцев с одинаковыми санями, запряжёнными в одну лошадь. Кто захочет быть в отдалённой части города, тому лучше нанять извозчика, чем идти пешком: за грош он скачет как бешеный и поминутно кричит во всё горло: “Гись, гись, гись”, а народ расступается в обе стороны. В известных местах извозчик останавливается

и не везёт далее, пока не получит другого гроша. Этим способом он снискивает себе пропитание и немало платит своему государю»¹.

Ещё один иностранец, чех Б.Л. Таннер, побывавший в России летом 1678 г. в составе польского посольства, свидетельствует, что «у москвитян большая езда из одной части города в другую, чем и кормится множество не знающих никакого ремесла извозчиков. Всё их имущество – лошадь да деревянная повозка. Они поджидают на городской площади седоков и задёшево, за несколько наших крейцеров, возят далеко»².

¹ Сказания современников о Димитрии Самозванце. Ч. 2: Маскевич и дневники. Изд. 3-е, испр. СПб., 1859. С. 59.

² Таннер Б. Описание путешествия польского посольства в Москву в 1678 году. М., 1891. С. 71.

Извозчицьи дрожки представляли собой длинную, обитую кожей доску на двух осях (дрогах). «На дрожки садились верхом один за другим двое или трое, правил передний; можно было ездить и по одному»¹. Городские извозчицьи дрожки с козлами и поднимающимся верхом назывались пролётными (в просторечье – пролётки).

Уже в конце XVII в. извозчики имели постоянную биржу на Красной площади, определённые места стоянки и платили в Земский приказ годовой промысловый сбор по 50 коп. с лошади. За последующие полтора века менялись разве что форма экипажей и расценки, а суть московского извоза оставалась прежней.

В 1840-х гг. в Москве появился калибер (или калибр), который считается прообразом коляски. Изобретение его приписывают оберполицмейстеру Д.И. Шульгину. Это была открытая повозка с одной продольной (по ходу движения) двухсторонней скамейкой. «Само название “калибер” образовалось следующим образом: после постановления Городской управы о введении новых экипажей по городу были расклеены печатные постановления с изображением экипа-

жа нового калибра. Отсюда и пошло название “калибер”, сделавшееся общеупотребительным сначала среди извозчиков, а впоследствии и среди московских обывателей»².

Впрочем, относительно первенства калибера бытовали разные точки зрения. Например, такая: «Позднейший наблюдатель мог бы и коляску и рессорные дрожки произвести от калибера, найдя все промежуточные члены, и считать шульгинский калибер родоначальником коляски. Но мы знаем, что коляска и рессорные дрожки существовали гораздо раньше калибера; таким образом, догадка наблюдателя оказалась бы ошибочною»³.

А за два десятка лет до появления калибера московские извозчики катали пассажиров на таком специфическом виде транспорта, как волочки. В воспоминаниях знаменитого хирурга Н.И. Пирогова о 1820-х гг. читаем: «Этот, теперь не существующий, род возниц перетаскивал человеческие тела на дровнях. Незатейливый экипаж волочка действительно был не что иное, как большие дровни, покрытые каким-то подобием подушки; садились на эти дровни сбоку; ноги оставались свешенными на землю, и если были очень длинные, то едва

¹ Голицын С.М. Записки уцелевшего. М., 2016. С. 82.

² Золотой юбилей парфюмерного производства товарищества «Брокер и К°» в Москве. 1864–1914. М., [1915]. С. 13.

³ Усов С.А. Сочинения: В 2 т. Т. 1. М., 1888. С. 320.

не волочились по земле; когда было грязно, то предлагались для прикрытия колен и голеней дерюга или мешок, нисколько, впрочем, не оправдывавшие возлагавшихся на них надежд. [...] Они вполне гармонировали с тогдашним состоянием столичных переулков и моего кармана. За 10 и за 5 коп., – смотря по тому, где я садился на волочки, – они везли меня целых восемь вёрст, в тёмные осенние вечера, по непроходимой грязи различных переулков и закоулков, путешествие по которым было сопряжено с опасностью для жизни»¹.

Итак, к середине XIX столетия Москва транспортная являла собой следующую картину: «На всех площадях и почти на каждом большом перекрёстке устроены [...] биржи для извозчиков; тут вы найдёте калиберные дрожки, обыкновенные рессорные и пролётки, запряжённые одной лошадью. Если кто имеет надобность в паре или четвёрке, тот должен посылать на постоянные дворы, где живут извозчики. Средняя цена извозчика за день: простые дрожки – 5 руб., пролётки – 10 руб., фаэтон парой – 10 руб., коляска и карета четвёркой – 15 руб. ассигнациями»².

Возницами по найму, как правило, становились бывшие крестьяне или отставные солдаты, не сумевшие устроиться на фабрично-заводские предприятия, не нашедшие себя в торговле или же любом другом виде деятельности.

К этому времени прообраз современного общественного транспорта, оставаясь всё ещё очень архаичным, начинает складываться уже как система, необходимая часть городской инфраструктуры, приобретает регулярные черты и регламентируется властями.

В 1847 г. с разрешения Министерства внутренних дел два частных предпринимателя (губернский секретарь Сизиневский и купец Астрёков) открыли в Москве движение летних и зимних 10-местных парных экипажей по направлениям: «1) от Смоленского рынка по Арбатской, Никитской, мимо Кремлёвского сада, до Красной площади; 2) от этой площади через Ильинские ворота до Покровского моста; 3) от Калужских ворот, мимо Серпуховских, по Пятницкой, через Москворецкий мост, по Тверской, до заставы и далее; 5) от Красной площади по Варварке, Солянке, через Язу, до Рогожской заставы;

¹ Цит. по: *Пирогов Н.* О московских извозчиках 1820-х гг. // Москва в истории и литературе: Сборник / Сост. М. Коваленский. М., 2009. С. 259.

² *Балицкий Г.* Внешний вид Москвы середины XIX века // Москва в её прошлом и настоящем: Роскошно иллюстрированное издание, посвящённое памяти историка Москвы И.Е. Забелина. М., [1909–1912]. Вып. X. М., [1911]. С. 64.

б) от той же площади по Никольской, Мясницкой, мимо Сухаревой башни, до Крестовской заставы; сверх того, летом и в праздники – в Петровский парк, в Сокольники, в Останкино и т.д. Предприниматели обязывались брать с пассажира за один конец в городе не более 10 коп., а за городом – 25 коп. и вносить акциз, наравне с извозчиками, в пользу города по 1 р[уб]. 43 коп. за лошадь»¹.

Эти конные экипажи прозвали «линейками», поскольку курсировали они по строго определённым линиям (маршрутам). В 1848 г. купец Кудреватый с дозволения московского генерал-губернатора открыл движение экипажей на тех же условиях и по тем же маршрутам, взяв с пассажира в городе по 10 коп. за место в линейке и по 15 коп. – в карете, а за городом – по 25 и 30 коп.

В 1864 г. при Московской общей думе была организована Особая комиссия, тщательно изучавшая городской извозчий промысел. Особое внимание придавалось видам эксплуатируемых конных экипажей. Участники комиссии ратовали за модернизацию имевшихся транспортных средств и пытались внушить властям предрежающим, что «пора подумать об уничтожении той беспокойной доски на дрянных

рессорах, которая носит различные названия: калибера, гитары, дребезжалки и тому подобные. Если Дума запретит извозчикам держать такие экипажи, то они выведутся сейчас же. Требовательность Думы в этом случае никак не может считаться притеснением; это будет скорее забота о доставлении удобств городским жителям. [...] Московский калибер введён в употребление при генерал-губернаторе Д.В. Голицыне, который, уничтожив существовавшие прежде извозчицьи долгуши, приказал заменить их экипажами, сделанными по образцу, представленному в Городской думе. Извозчики, делая дрожки по думскому калиберу, перенесли это название на самый экипаж. Само собой разумеется, что для совершенного уничтожения калибера должен быть назначен безобидный срок»².

К лету 1866 г. московский обер-полицмейстер генерал-майор Н.У. Арапов распорядился произвести осмотр городских линеек и извозчицких экипажей, в ходе которого были выявлены многочисленные нарушения. По этой причине частным приставам было предписано ежемесячно осматривать гужевой общественный транспорт и в случае обнаружения неисправности экипажей, повреждений или износа сбруи, болезни лошадей «в извоз

¹ Главархив Москвы, ЦГА Москвы. Ф. 179. Оп. 21. Д. 222. Л. 121.

² Москвитянин. Московские отметки // Московские ведомости. 1864. 21 мая.

не пускать, отбирая от них ярлыки до приведения в порядок замеченных неисправностей; не допускать в езду также мальчиков моложе 15 лет. Независимо от ежемесячных осмотров извозчиков частными приставами и надзора со стороны гг. полицмейстеров, вменяется в обязанность всем вообще чинам в полиции наблюдать за извозчиками, и тех, у кого замечены будут какие-либо неисправности, немедленно отправлять в частные дома до дальнейших со стороны частных приставов распоряжений»¹.

В последней четверти XIX в. во главе любой извозчицкой стоянки (или биржи) был староста, избиравшийся из той же профессиональной среды. Последний за определённое вознаграждение часто находился «без выезда», иначе говоря, занимался лишь наблюдением за порядком. «Обычно эту роль исполнял старик, пользовавшийся общим уважением и доверием. Как осуществлял он свои права, можно заключить из следующего факта. На Театральной (то есть при театре) бирже много лет подряд старшинствовал очень добродушный на вид легковой извозчик по имени Никанор. Никанор стоял всегда в чапане² и опирался на длинную толстую палку. Чуть кто

нарушал в чём-либо установленный порядок – “подавал” вне очереди седоку, теснил соседей экипажем или просто “выражался при господах”, – староста спокойно поднимал свой жезл и увесисто опускал его на шею провинившегося. При этом проделывал процедуру невозмутимо, с сознанием собственного достоинства, не обращая никакого внимания на протесты. Видимо, так и полагалось, ибо выбирали его много лет подряд и ценили»³.

Путеводитель по Москве 1872 г. делит извозчиков на следующие категории – «лихачи», «ваньки», просто извозчики и ломовые – и описывает их так: «Самое название “лихач” даёт уже понять в некоторой степени, что это за птица! Это не то что простой извозчик или “ванька”, а аристократ сословия извозчиков.

Стоит лихач всегда в определённых местах: около лучших гостиниц, на площадях и около трактиров. За дешёвую цену он не поедет.

Простому извозчику стоит только моргнуть, кивнуть головой или рукой, для того чтобы он сломя голову бросился к вашим услугам с своим экипажем, а лихач не то, он спрыгнет с козел, подбежит к вам, и если вы даёте ему небольшую цену, то он с презрением отвернётся

¹ Последняя почта // Московские ведомости. 1866. 15 июля.

² Кафтан, надевавшийся поверх одежды в холодное время года.

³ Иванов Е.П. Меткое московское слово. М., 1982. С. 181.

от вас и отпустит вам вслед изречение насчёт чахотки в вашем кармане.

Впрочем, нет худа без добра и лихач может пригодиться в некоторых случаях, например: если ваш извозчик, которого вы хотите удерживать, уезжает от вас, лихач его догонит и остановит, так как лошадь у него всегда резвая. [...] Или: вам непременно нужно поспеть к отходу поезда по железной дороге, а вы запоздали, – опять лихач вас выручит, только не жалеите денег.

Калибер и “ванька” – это противоположный полюс лихача. Стоит он, бедный, где-нибудь на углу у фонарного столба, парит его и дождь, заносит метель, гонит с места дворник дома, около которого прижался, гонит городской, и поедет он – едет из улицы в улицу день и ночь, и всё без седока. Калибер – это дом его, на нём он поспит, на нём пообедаёт, на нём и вздремнёт, а лошадаёнка и едет, и стоит, и бежит, вечно опустивши голову, как бы в тоске. Попадётся седок – праздник “ваньке”; протащивши с грехом пополам вёрст пять, – получит 15–20 коп. Случается иногда, что “ванька” целую улицу проедет за вами, упрашивая вас сесть на калибер, хоть

за пятак или гривенник на хлеб ему»¹.

Случалось и такое: «...нанимают “ваньку” взад и вперёд, с условием заехать в одно место на минуту; в простоте деревенского сердца он и порядится по цене, сообразной времени: а на деле выйдет, что прождёт он добрый час, прибавки не получит ни гроша, – и тогда смекнёт, что значит московская минутка. Да мало ли каким проделкам подвергается он в первое зимовье своё в Москве!»²

Третья категория, как указано в путеводителе, просто извозчики. «Этот сорт ездит в пролётках с верхом и без верха. Экипаж, упряжь и сам он – да и цена его – сносны. Едет он не быстро, не тихо, а так себе – середка на половине. Выезжает он на работу часов в 8 утра, отправляется домой не равно, а как окончит работу. Многие из этих извозчиков сами хозяева своих лошадей, а многие работники – служащие по найму от других. Определённых мест пребывания их нет – они в Москве вездесущи. Цены их ощутительно колеблются вместе с погодой. В хорошую – дешевле, в дурную – дороже. Времена года тоже на них отзываются»³.

¹ Московский календарь на 1872 г. Путеводитель по Москве и окрестностям с адресными справочными сведениями. М., 1872. Ч. 2. С. 6, 7.

² Кокорев И.Т. Извозчики, лихачи и «ваньки» // Кокорев И.Т. Очерки и рассказы: В 3 ч. Ч. 1. М., 1858. С. 68, 69.

³ Московский календарь на 1872 г. Путеводитель по Москве и окрестностям... Ч. 2. С. 7.

И четвёртая – ломовые извозчики. «Экипаж их – летом длинные дроги, зимой – сани без грядок. Имеются они в Москве для перевозки громоздких вещей и тяжестей. Заработок их почти всегда бывает хорош. По большей части ездят они от себя»¹.

Путеводитель даёт также описание извозчицких карет, которые «на площадях или улицах не стоят, они приезжают от хозяев-каретников с постоянных дворов – по заказу. Смотря по цене – отпускается такая или иная карета, такие или иные лошади. Кареты извозчицьи нанимаются при проводах покойников, при свадьбах, для катания на гуляньях отпускаются коляски, также для загородных прогулок»².

В своём стремлении заработать как можно больше московские извозчики прибегали к самым разным уловкам, и делали это с изрядной долей актёрства. Их иронично называли даже «московскими Шекспирами». «Действительно, этого самого “шекспирства” в московском извозчике заложено достаточное количество, и, принимая седока, он не только определяет каким-то чисто московским нюхом размер

платы, которую можно содрать в данном случае, но сразу входит в самое настроение седока, тонко разыгрывая, как по нотам, самые разнообразнейшие вариации.

Вываливается, положим, из трактира изрядно нагруженный купчина.

– Ваше степенство, садитесь ко мне! – зазывает московский “ванька”. – У меня всё одно, как в люльке, ни одна косточка не помнётся!..

Купчина при помощи половых лезет в грязную извозчицью пролётку и самодовольно отдувается.

– Ну, сел, дурачина, – куда ж ты теперь меня повезёшь?

“Ванька” весело встряхивает кудрявой головой.

– Это точно, ваше степенство, что я дурачина, есть малость; а только лошадка у меня больно умница: как раз привезёт в самое тёплое место!..

Купчина ухмыляется.

– Ладно, жарь в пространство! Авось, доскачем до города Астраханска!!

Нередки случаи, что такой “астраханский седок” загуливает вместе с извозчиком на целые сутки, очищая³, само собой, последнему изрядный куш»⁴.

¹ Московский календарь на 1872 г. Путеводитель по Москве и окрестностям... Ч. 2. С. 10.

² Там же. С. 8.

³ Так в тексте. Видимо, следует читать: «обещаю».

⁴ Щеглов И.Л. Нравится ли вам Москва? // Москва и её жизнь / Сост. Р.П. Кумов. СПб., 1914. С. 239, 240.

К началу 1870-х гг. в Москве насчитывалось 22 содержателя многоместных экипажей. Наиболее состоятельными были купец Козьма Ечкин и штабс-капитан Коронико. Они обеспечивали постоянное движение по двум линиям: 1) в летнее и зимнее время: от Ильинских ворот по Маросейке, Покровке, Новой Басманной улице, через Яузский мост, до Введенской площади и обратно; 2) в летнее время: от Ильинских ворот по Георгиевскому переулку, Мясницкой улице, мимо Красных ворот, Николаевского вокзала, Сокольников, до села Богородское и обратно. На этих направлениях в общей сложности курсировало до 128 экипажей¹.

Устройство городских линеек не менялось десятилетиями. При этом что любой из предпринимателей, подававших заявки в Думу, не скупился на обещания организовать движение красивых, просторных и удобных экипажей с хорошими лошадьми в щёгольской сбруе и нарядными кучерами, на деле всё обстояло иначе. Об этом свидетельствует, в частности, специальный доклад, прочитанный 24 мая 1873 г. на заседании Комиссии по делам о пользах и нуждах общественных Московской городской думы: «В настоящее время два обстоятельства удерживают хозяев состоятельных от заведения более удобных экипа-

жей и доброкачественной упряжи: во-первых, однообразная для всех полуобязательная такса, не допускающая установления платы за проезд, сообразной с большим или меньшим удобством и со скоростью езды; во-вторых, и в особенности, – соблюдение очереди при отходе с мест, занимаемых экипажами на биржах. Все линейки и сани, стоящие в один или несколько рядов, выезжают на проезд по порядку, начиная с одного конца, и, прежде чем наполниться пассажирами и отойдёт первый экипаж, следующий за ним не трогается с места; затем наступает очередь второго и т.д. Таким образом, приходящие пассажиры лишаются возможности выбора экипажей; хозяин разбитой, неопрятной линейки и негодной упряжи пользуется одинаковыми с прочими выгодами от своего промысла, а, глядя на него, другие хозяева, признающие необходимость улучшить свои экипажи и имеющие нужные на то средства, естественно, воздерживаются от затрат на этот предмет»².

Словом, «в этом экипаже езда представляет очень мало удобств; они рассчитаны на 8–10 человек и отправляются по мере накопления пассажиров. Линейки ходят от Ильинской, Трубной, Серпуховской, Таганской площадей; проездная плата в городе до 10 коп., за город – смотря

¹ Главархив Москвы, ЦГА Москвы. Ф. 179. Оп. 21. Д. 222. Л. 121 об.

² Там же. Л. 124.

по расстоянию; например, в Останкино от Трубной площади – 25 коп. с человека, в Богородское от Ильинских ворот – 15 коп.»¹.

Всякий предприниматель, содержавший линейки, платил городу сбор в размере 1 руб. 43 коп. с каждой лошади.

О своеобразии царящих в извозчикьей среде нравов москвичи знали хорошо. И потому авторы многочисленных путеводителей по городу считали своим долгом ввести в курс дела приезжих. Вот один из таких примеров: «Не успеет путешественник въехать в Москву, как ему уже необходимо, так сказать, начинать партизанскую войну с извозчиками. Для незнакомых с городом это довольно затруднительная вещь, тем более что в Москве для извозчиков не существует таксы. Они запрашивают вдвое и более. В Москве так принято, что извозчик запрашивает сколько ему вздумается, а седок, нисколько не обижаясь этим, предлагает цену, какую хочет. Вообще, следует давать извозчику половину, а иногда и меньше запрашиваемой им цены. [...] Самое главное – это для обеспечения целостности вещей брать у извозчика медный ярлык, или номер, без которого он не может скрыться»².

Деятельность извозчиков строго регламентировалась, вплоть до опрятного внешнего вида и правил поведения на транспортном средстве. Опубликованный в 1914 г. «Порядок производства извозного промысла в Москве», одобренный Московской городской думой, предписывал извозчикам следующие обязанности:

«К извозу не допускаются не достигшие 18 лет и престарелые, имеющие от роду свыше 60 лет, дряхлые и больные, а также страдающие физическим недостатком: глухотою, слепотою и увечные.

При отправлении промысла извозчики всех видов извоза должны быть трезвы, не позволять себе грубого обращения с седоками и нанимателями и не употреблять непристойных слов.

Вещи, забытые в экипажах седоками, извозчики обязаны немедленно возвращать по принадлежности, а в случае ухода седоков представлять в полицию.

По требованию полиции извозчики обязаны возить: а) поднятых на улице заболевших, ушибленных, находящихся в бесчувственном состоянии и скоропостижно умерших и б) полицейских чинов, преследующих лиц, укрывающихся от них.

¹ Спутник москвича: Путеводитель по Москве и окрестностям. 3-е изд. М., 1894. С. 82.

² Зелинский В.А. Краткий путеводитель: Справки и сведения для незнакомых с Москвою. М., 1882. С. 6, 7.

При езде по улицам занимающиеся как легковым, так и ломовым извозом обязаны: а) держаться правой стороны; б) ездить умеренной рысью; в) не ездить вперегонку; г) при выезде из ворот, при поворотах и в тех местах, где движение стеснено, ехать шагом; д) при спуске под гору, на перекрёстках, а равно перед переезжающими и переходящими улицу – сдерживать лошадей; е) слушаться предупреждений, делаемых полицией, и в свою очередь предупреждать окликом проезжающих и проходящих; ж) уступать дорогу крестным ходам, похоронным и другим процессиям, пожарным обозам, проходящим частям войск и арестантским партиям, а при недостатке места для проезда – останавливаться, пока они не проследуют; з) у карет, колясок, дилижансов, фаэтонов и линеек зажигать фонари с наступлением сумерек; и) не ездить на лошадях невзнузданных»¹.

Извозчик по определению – профессия мужская. Но случались и исключения. Вероятно, по причине безысходности или крайней нужды. Вот лишь один из примеров: «Женщина-извозчик крестьянка Золотарёва, неоднократно излавливаемая полицией, обратилась к градоначальнику с просьбой, чтобы ей

было разрешено заниматься извозным промыслом легально. Это ходатайство градоначальник направил на заключение городскому голове»².

С наступлением XX в. условия городской жизни стали меняться, заметно увеличилась численность населения и расширилась территория Москвы. Изменились и требования к организации общедоступного транспорта. Линейки уже были не в состоянии удовлетворять потребности города в пассажирских перевозках. Появление конки, а затем и трамвая, конечно же, отразилось на востребованности услуг извозчиков. И всё же спрос на них оставался велик, да и заработок представителей этой профессии выглядел весьма солидным.

К началу 1900-х гг. сделался насущным вопрос об упорядочении московского извозного промысла. Всё чаще пресса предъявляла претензии к возницам, обвиняя тех в неподобающем поведении на дороге, излишней агрессии, хамстве и рвачестве. Так, по свидетельству одного из репортёров, «выходя из дому, вы никогда не можете быть уверены, что вернётесь домой невредимым; но вы также не можете ручаться, что, вернувшись, найдёте в живых или, по крайней мере, не изувеченными вашу матушку,

¹ Сборник обязательных для жителей Москвы постановлений Московской городской думы. 11-е изд. М., 1914. С. 16, 17.

² Московская жизнь // Голос Москвы. 1908. 11 июля.

жену, брата, вообще всякого, кто отважился выйти на улицу. [...] Московский извозчик всегда сумеет наехать на вас, смять колёсами пролётки или полозьями саней или же угодить вам оглоблей в спину, грудь, в зубы и умчаться с диким гиканьем и свистом. [...] Возьмите любой номер “Полицейских ведомостей”, – ежедневно сотни оштрафованных извозчиков. За грубое обращение, за неправильную езду и проч[ее]. [...] Рублёвый штраф не страшит извозчика. Зато извозчик сразу бы почувствовал, если бы в случае явного нарушения им порядка ему бы навсегда воспретили заниматься извозным промыслом в Москве»¹.

На заре XX в. редкие городские экипажи обзавелись таксометрами. Для владельцев таких транспортных средств московский генерал-губернатор великий князь Сергей Александрович в сентябре 1903 г. утвердил одобренный Городской думой размер вознаграждения. Для одноконных извозчиков он равнялся 15 коп. за первую версту, далее за каждую версту доплачивалось ещё по 5 коп. За каждые 15 минут простоя пассажир обязан был уплатить извозчику 10 коп. При отправлении экипажа от железнодорожных вокзалов и театров к номинальной таксе полагались 15 коп. сверху. Для пароконных извозчиков плата составляла

50 коп. за первую версту пути и 15 – за каждую последующую полуверсту. 15-минутный простой для них оценивался в 20 коп., а за движение от вокзалов и театров владелец пароконного средства вправе был требовать 25 коп.²

Однако же в массе своей московские извозчики продолжали действовать по старинке. К январю 1904 г. единая такса за проезд так и не была введена. Как объяснялось в одной из газет, Дума не сумела этого сделать, поскольку не все городские извозчики снабдили свои экипажи таксометрами. Однако же сами возницы объясняли отсутствие у них соответствующих приборов тем, что думцы не выработали общего типа таксометра. «Мы уже упоминали, что московские извозчики никогда не согласятся на добровольное введение таксы, а Городская дума почему-то, более жалея извозчиков, чем обывателей, не хочет сделать таксу обязательной. [...] Стоило бы только обязать извозчиков иметь экипажи исключительно с таксометрами, и тогда такса ввелась бы сама собой. Правда, в этом было бы одно небольшое неудобство, – именно то, что такса функционировала бы лишь в летнее время, то есть исключительно в период езды на колёсах. Зимой же пришлось бы прекращать

¹ Отголоски дня // Московский листок. 1903. 1 февраля.

² Московская жизнь // Там же. 24 сентября.

её действие, так как таксометры к саням не подойдут»¹.

Последнее утверждение, впрочем, вскоре утратило актуальность. Прошло несколько лет, и в феврале 1912 г. газета «Голос Москвы» сообщила о появлении у городских возниц зимних саней с таксометром от фирмы «Бун». Плата за проезд в них составляла 30 коп. за версту.

Систематически проводимый административный осмотр пролёток для многих извозчиков представлял проблему, поскольку транспортные средства, не отвечавшие требованиям «Обязательных для жителей Москвы постановлений Московской городской думы», не допускались к работе. При этом конструктивные особенности экипажей были таковы, что сидеть в них с поднятым верхом являлось едва ли выполнимой задачей: седоку приходилось сгибаться в три погибели при езде в закрытой пролётке. «Любопытно, что сами извозчики плачутся на свои пролётки, прекрасно сознавая, что это “удобство” совсем не способствует увеличению их заработка.

– И рады бы иметь верх по человеку, а не собачью конуру, да негде взять. Во всех экипажных мастерских иных верхов нет. Не делают»².

По данным Московской городской управы за 1902–1908 гг., число извозчиков (включая ломовых) в Первопрестольной колебалось от 19 571 до 37 070. «Средний годовой заработок этой армии при ежедневной норме валовой суточной выработки извозчика в 3 руб. составлял сумму более 20 млн руб., между тем как выручка московского трамвая за 1912 г. составляла не более 12 млн руб. В том же 1912 г. количество поездок на извозчиках, по подсчётам Городской управы, не превышало 70 млн, а количество проездов в трамвае достигало 230 млн. Эта последняя цифра в дальнейшем беспрерывно и быстро возрастает»³.

Перед Гражданской войной в Москве насчитывалось 18 тыс. легковых извозчиков. В 1923 г. – 10 тыс., в 1925 г. – 7 тыс., в 1927 г. – 5 тыс., а в 1929 г. – 4222 (в том числе 10 женщин – вдов, унаследовавших дело от мужей)⁴. Конный транспорт столицы постепенно вытеснялся автомобильным, в частности – таксомоторами.

В 1923 г. городские возницы, в большинстве своём выходцы из деревни, объединились в профсоюз. Среди его членов

¹ Случайные заметки // Московский листок. 1904. 5 января.

² Извозчицки пролётки // Голос Москвы. 1909. 11 июня.

³ Коробков Н.М. Метро и прошлое Москвы: Очерки геологии, истории и археологии Москвы. 2-е изд., испр. и доп. М.; Л., 1938. С. 9.

⁴ Гард Э. «Тройка-птица» // Вечерняя Москва. 1929. 20 марта.

проводилась ликвидация безграмотности, тут организовывались кружки по интересам. В выделенном объединении клубе устраивались лекции – о предвыборной работе, хлебозаготовках, по уходу за лошадьми. Действовали касса взаимопомощи и юридическая консультация, куда ежедневно обращалось за советом до 20 человек¹.

Средний заработок легкового извозчика в то время составлял 4 руб. в день. «Живут бедно, грязно, в душных, тесных и нездоровых общежитиях Ямского поля и Кологривовского² переулка. На Ямских улицах соседи так и говорят:

– Живём мы плохо, ну... прямо, как в общежитии извозчиков!

Всё это – московские, тульские, рязанские и калужские крестьяне. У многих – только сани. Стаял снег, и вот заскрипел железными полозьями по камням – в какой-нибудь Серпуховской уезд, – до новой зимы»³.

Чтобы получить в Моссовете разрешение на извозничий промысел, необходимо было сдать экзамен. В него входили правила езды, знание городских улиц, мест стоянок, проверка зрения и слуха. Дважды в год устраивалась техническая

проверка экипажей. А поскольку новых дрожек и саней в первое десятилетие советской власти не производили, владельцам необходимо было вовремя осуществлять ремонт и экономнее использовать инвентарь⁴.

Описывая Москву начала 1930-х гг., литератор В.Г. Лидин отмечал, что «извозчик становится редок. Он утратил своё былое одеяние – шапку из собачьего меха с плюшевым верхом, цилиндр с металлической бляхой и синий кафтан. Оскудение извозничьего дела сделало его равнодушным к профессии. Счётчик такси не торгуется и не запрашивает. Автобусы заглатывают человеческие очереди, выстроившиеся для посадки. [...] Последние извозчики недружелюбно глядят на красные и зелёные огни светофоров. Эпоха перегораживает им путь, и они угрюмо пропускают встречное шествие автомобилей»⁵.

О том, что извозный промысел стремительно сдаёт свои позиции, свидетельствовали и цифры. Так, в начале 1933 г. в городе действовало около 800 извозчиков, но спустя пять месяцев их уже было вдвое меньше. Газета «Вечерняя Москва» безжалостно констатировала:

¹ Гард Э. «Тройка-птица» // Вечерняя Москва. 1929. 20 марта.

² Так в тексте. Правильно: Кологривский. 18 июля 1952 г. был переименован во 2-й Люсиновский переулок.

³ Гард Э. «Тройка-птица» // Вечерняя Москва. 1929. 20 марта.

⁴ Там же.

⁵ Лидин В.Г. Москва (1931–1932) // Там же. 1932. 19 января.

«Кооперативная артель “Московский извозчик”, насчитывавшая некогда тысячи членов, – накануне ликвидации. В Москве не осталось уже ни одного кооперированного извозчика. [...] Ощущается резкая необходимость обобществить имеющихся в Москве легковых извозчиков, подчинить их какой-то таксе. В виде опыта на одном из экипажей был установлен сконструированный изобретателем Шестопаловым километражный счётчик. Транспортные работники говорят, что, если установить этот прибор (стоимость счётчика 60 руб.) на всех экипажах, можно превратить и легковых извозчиков в доступный вид транспорта»¹.

Но никакие технические ухищрения не могли обратить вспять естественный ход событий. Факты упрямо доказывали: извозчики превратились в отмирающий вид транспорта, уходящую нату-

ру на фоне ускоренно развивающейся социалистической Москвы. Если в 1925 г. их было около 6 тыс., то концу 1930-х гг. на всю столицу насчитывалось не более 60².

Конечно, загрустил старый московский извозчик:

...Эх, катались мы с тобою,
мчались вдаль с тобой,
Искры сыпались
С булыжной мостовой!..
А теперь плетёмся тихо
По асфальтовой,
Ты да я, поникли оба головой³.

Действительно, к началу 1940-х гг. столица выглядела уже кардинально преображённой: «Там, где ещё совсем недавно, громяхая по булыжнику, тянулись ломовые подводы и неспешной рысцой плелись извозчицьи пролётки, там сегодня по накатанной глади асфальта, в несколько рядов, блестя лаком и никелем, бесконечными потоками мчатся машины»⁴.

¹ Счётчик на пролётке // Вечерняя Москва. 1933. 28 мая.

² Москва социалистическая: [Очерк о реконструкции] / Сост. И. Романовский. [М.], 1940. С. 57.

³ «Песня старого извозчика» (1941; муз. Н. Богословского, слова Я. Родионова).

⁴ Москва социалистическая: [Очерк о реконструкции]. С. 57.





Моховая улица и Пашков дом. Фототипия с гравюры Г. Лори (1799)
по оригиналу худ. Ж. Делабарта (1795)



Вид Подновинского предместья в Москве. Фототипия с гравюры Г. Лори (1799)
по оригиналу худ. Ж. Делабарта (1795)



Царская площадь в Кремле. Гравюра Э. Финдена (1823)
по оригиналу худ. И. Лаврова (1810-е)



На углу Мясницкой улицы и Чистопрудного бульвара. Фото-тинто-гравюра
с оригинала 1850-х гг. (опубл.: Москва в ее прошлом и настоящем: Роскошно
иллюстрированное издание, посвящённое памяти историка Москвы И.Е. Забелина.
М., [1909–1912]. Вып. XI. М., [1912])



Спасские ворота Московского Кремля. 1850-е гг.



Санний извозчик-«ванька». Начало XX в. Фото-тинто-гравюра
(опубл.: Москва в ее прошлом и настоящем... Вып. XII. М., [1912])

«Извозчики-“ваньки”, одетые в простые армяки и в высоких по-ярковых шляпах “гречником”, без павлиньих перьев и других украшений, отличались дешевизной: за 15–20 коп. охотно везли пару седоков через всю Москву, обычный же “конец” оплачивался 5 коп. Зимой “ваньки” выезжали на санях без полости, а летом на оригинальных дрожках, называвшихся “калибрами” или “гитарами”. Этот своеобразный московский экипаж действительно напоминал по форме гитару. Узкие дроги на стоячих рессорах вмещали двух пассажиров. Для соблюдения равновесия и ввиду узости сиденья садились с разных сторон, каждый лицом к улице. Очень удобно было ездить на гитаре, сев верхом, лицом к извозчику».

Василич Г. Москва 1850–1910 гг. // Москва в ее прошлом и настоящем... Вып. XI. М., [1912]. С. 7.

«Самое название “лихач” даёт уже понять в некоторой степени, что это за птица! Это не то что простой извозчик или “ванька”, а аристократ сословия извозчиков.

Стоит лихач всегда в определённых местах: около лучших гостиниц, на площадях и около трактиров. За дешёвую цену он не поедет».

Московский календарь на 1872 г. Путеводитель по Москве и окрестностям с адресными справочными сведениями. М., 1872. Ч. 2. С. 6.



Извозчик-лихач. Начало XX в.

«Улицы кипят народом, “ванька” уже успел упарить лошадёнку и пробирается в укромное местечко задать ей корму; а лихач только что в эту пору выезжает на биржу. Утром он посиживал в трактире, распивая чай вскладчину с товарищами и растабарывая о вчерашних похождениях; потом холил коня, снаряжался сам – времени прошло, и немало. Впрочем, дело не терпит почти никакого ущерба от этого замедления, потому что седоки лихача показываются не ранее полудня. Приехал он на биржу, перекрестился, раскланялся на все четыре стороны, стал, и будет стоять, не зазывая без разбора всякого прохожего, не гоняясь за дешёвым наёмщиком, за ездой менее рубля. Седоки навёртываются к нему редко да метко, и один стоит десятерых».

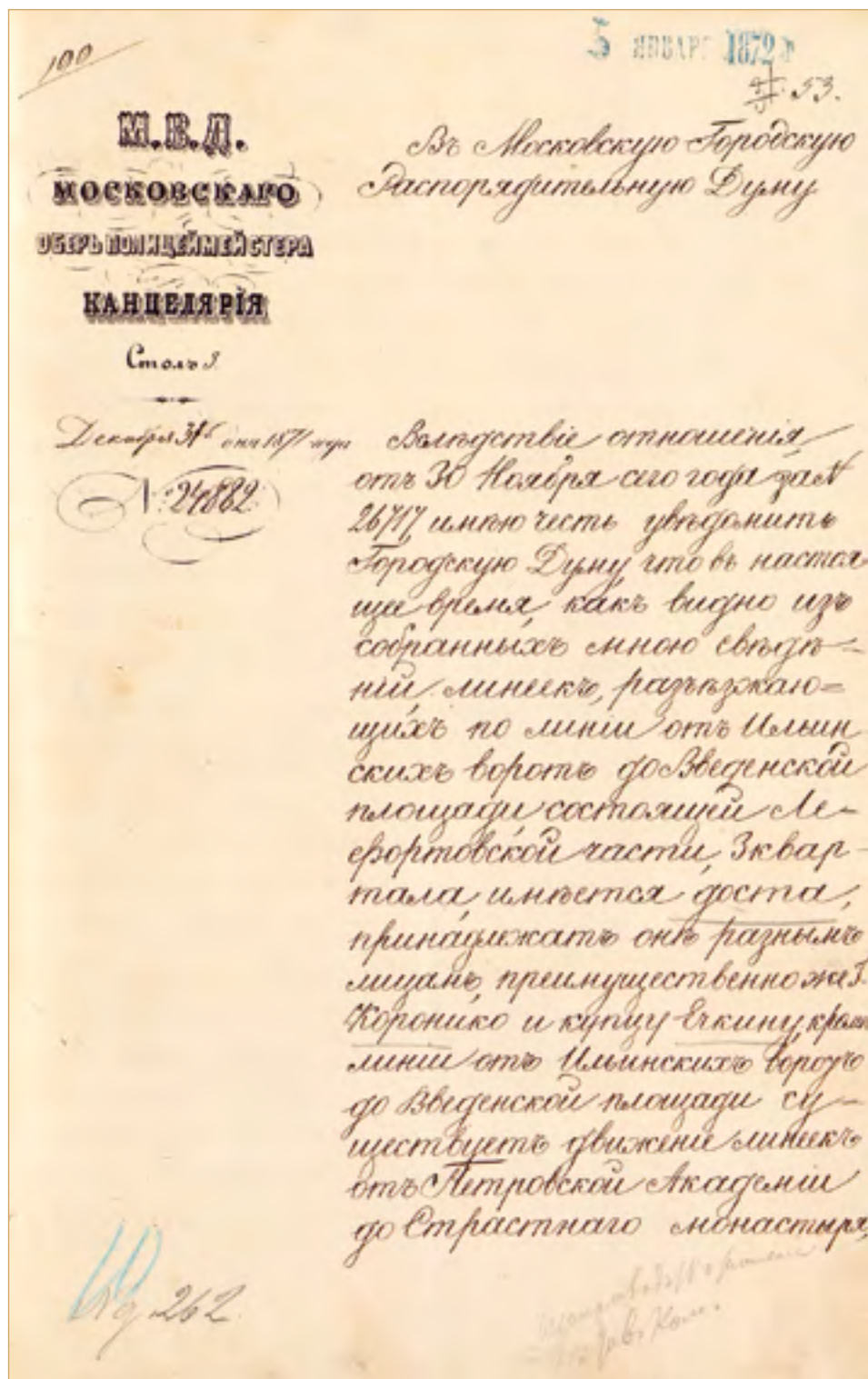
Кокорев И.Т. Извозчики, лихачи и «ваньки» // Кокорев И.Т. Очерки и рассказы: В 3 ч. Ч. 1. М., 1858. С. 62, 63.



Зимний извозчик-лихач.
Начало XX в.
Фото-тинто-гравюра (опубл.:
Москва в её прошлом
и настоящем... Вып. XII)

«Хороша у лихача и суконная шапка: а ещё лучше купить плисовую, с мишурным галуном; ковёр мог бы, наверное, прослужить ещё год-два: а мы сменим его новым, назло Терёхе, который хвастается своей узорочной попной; чем, кажись, не сани – лаковые, с резьбой, с камышовым плетёным задком, – а всё не мешает приделать к ним бронзовые головки: будет показистее; полушубок – как следует быть полушубку, и под синим кафтаном не видать, романовский ли он или простой: а лихач постарается украсить его лисьей выпушкой – знай, дескать, наших! [...] “Ванька”, напротив, враг всякой роскоши. Удивишь, что ли, кого этими вычурами? Дома-то, небось, нужда и через ворота уже перелезла. Он – временный жилец в Москве, и приехал в неё не проживать, а наживать деньги, и прихотничать ему не из чего».

Кокорев И.Т. Извозчики, лихачи и «ваньки». С. 66, 67.



Отношение московского обер-полицеймейстера генерал-майора
 Н.У.Арапова в Городскую думу о маршрутах линеек от центра
 до Лефортовской части и стоимости проезда на них.

31 декабря 1871 г. Главархив Москвы,
 ЦГА Москвы. Ф. 179. Оп. 21. Д. 222. Л. 53

авъ лѣтнихъ вѣрхъ отъ Ильинскихъ
воротъ до сына Богородскаго, гдѣ
и имѣется вѣрхняя биржа. Така
существуетъ только для экипажей
купца Екина, который по доброволь-
ному его обязательству беретъ съ
каждаго пассажира, за проездъ въ
одинъ конецъ по упомянутой линіи,
по 10 коп. во всякое время года, дар-
чихъ же содержатель линіи
никакой таксы не установилъ
и потому они берутъ иногда
за проездъ въ одинъ конецъ по 5
коп. въ отношеніи же различі-
я въсѣхъ вообще линіи на
биржахъ существуетъ одно лишь
правило, занимать только тѣ
мѣста, которыя отведены имъ
полиціею при колодахъ. Что же
касается очереди въ отправку
съ биржъ линіи, то таковая
сводится для ѣзды отъ Иль-
инскихъ воротъ до Введенской
площади Т. Коронико и дружки
содержателями линіи по обоюд-
ному между ними соглашенію;

Отношение московскаго обер-полицмейстера генерал-майора
Н.У. Арапова в Городскую думу о маршрутахъ линеекъ отъ центра
до Лефортовской части и стоимости проезда на них.

31 декабря 1871 г. Главархивъ Москвы,
ЦГА Москвы. Ф. 179. Оп. 21. Д. 222. Л. 53 об.

Из краев купца вкина, линийки ко-
торого становятся на место со-
вершенно отдельнымъ отъ прочихъ со-
держательный Городскихъ линий.

Вышн. Го Величества
Генералъ Майоръ Араповъ

Правитель Канцелярии Соборной

Отношение московского обер-полицмейстера генерал-майора
Н.У. Арапова в Городскую думу о маршрутах линеек от центра
до Лефортовской части и стоимости проезда на них.

31 декабря 1871 г. Главархив Москвы,
ЦГА Москвы. Ф. 179. Оп. 21. Д. 222. Л. 54



1-я Тверская-Ямская улица в районе Триумфальной площади. На дальнем плане – Триумфальная арка на площади Тверская застава. 1888 г.
Фото П. Павлова. Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-4–1007



Тверской бульвар. 1888 г. Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-5–255



Стоянка извозчиков на одной из площадей Москвы.
Конец XIX – начало XX в. Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-2–1973

«Кареты извозчищи. На площадях или улицах они не стоят, они приезжают от хозяев-каретников с постоянных дворов – по заказу. Смотри по цене, отпускается та или иная карета, такие или иные лошади. Кареты извозчищи нанимаются при проводах покойников, при свадьбах, для катания на гуляньях отпускаются коляски, также для загородных прогулок».

Московский календарь на 1872 г. Путеводитель по Москве и окрестностям... Ч. 2. С. 8.



Тройка в Сокольниках. Конец XIX в.

«Линейки. Это длинные дроги, разделённые во всю длину их спинкой так, что пассажиры садятся по обе стороны и по несколько человек в ряд. От дождя и непогоды они покрыты верхом. Лошадей в них впрягается четвёрка летом и тройка зимой. Ездят они в Москве взад и вперёд только по определённым улицам, например, от Ильинских ворот, что в городе, до Сокольников и оттуда опять только до Ильинских ворот по прямой линии, – и если вам нужно в переулок, то вы должны уже сойти с линейки и идти пешком. Плата в один конец – 20 коп. сер[ебром]. От Ильинских ворот до Покровского моста, близ Гучковской фабрики, – 10 коп., от Ильинских ворот до Плющихи – 10 коп. сер[ебром]. От Тверских ворот в Петровско-Разумовскую академию – 20 к[оп.] с[еребром]. Это предприятие очень полезное для пешехода и выгодное для содержателей их, чем объясняется то, что их такое большое количество у Ильинских ворот. Со временем предполагается устроить в Москве подобное сообщение на многих пунктах».

Московский календарь на 1872 г. Путеводитель по Москве и окрестностям... Ч. 2. С. 8.



Извозчик. 1890 г. Художник М. Гермашев



Запряжённый экипаж семьи Щаповых. 22 апреля 1897 г. Фото Н. Щапова.
Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-4-399



Старая Москва. Арбат. 1900-е гг. Художник *М. Гермашев*



Движение по Большому Каменному мосту. Вид со стороны Софийской набережной.
Конец XIX – начало XX в. Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-4–973



На Васильевском спуске. Конец XIX – начало XX в. Фото П. Павлова.
Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-4-947



Вид на Верхние торговые ряды и Лобное место со стороны Красной площади.
Конец XIX – начало XX в. *Фото П. Павлова.*
Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-4–1121



Вид на Симонов монастырь. Конец XIX – начало XX в. *Фото П. Павлова.*
Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-4–1011



Лубянская площадь. 1890-е гг. Фото-тинто-гравюра
(опубл.: Москва в ее прошлом и настоящем... Вып. XI)



Зимняя барская упряжка («собственный» извозчик). Начало XX в.
Фото-тинто-гравюра (опубл.: Москва в ее прошлом и настоящем... Вып. XII)



«Тройка». Начало XX в. Фото-тинто-гравюра
(опубл.: Москва в ее прошлом и настоящем... Вып. XI)



Кучер. Начало XX в.
Фототипия на почтовой
карточке



На Боровицком холме Московского Кремля. Конец XIX – начало XX в.
Фото П. Павлова. Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-4–969



Извозчики на Новой площади у Ильинских ворот. Конец XIX – начало XX в.
 Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-4–1001

«Приехавши с поездом железной дороги, не следует спешить [с] наймом извозчика, которые на первых порах запрашивают такие цены, что просто смешно. Москвич же или человек, бывавший в Москве, переждёт немного, зато наймёт извозчика вдвое дешевле и проедет гораздо дальше. [...] Выходя на подъездное крыльцо станции, увидите извозчицьи экипажи, уставленные в длинные ряды и порядки; и, чтобы нанять извозчика, нужно идти к ним, потому что во избежание беспорядков им не позволено подъезжать к вышедшему на крыльцо пассажиру. Приближаясь к ним, вы заметите сотни рук, машущих вам и другим приезжим медными значками, и услышите крики: “ваше сиятельство”, “купец”, “барин”, “вот на резвой”! Словом, поднимается такой содом, что вы не знаете, куда деваться, а когда вы подойдёте вплоть к экипажам, то вас моментально окружают со всех сторон разнокалиберные физиономии извозчиков.

Говорить с ними и торговаться в этом шуме совершенно лишнее, а нужно перемолчать, дать им время успокоиться, а себе выбрать экипаж».

Гринберг Е. Настольно-справочная книга г. Москвы и новый путеводитель по Москве с окрестностями. М., 1878. С. 14.



Старый Гостиный двор. [1904 г.] Фототипия на почтовой карточке



Выезд купца и купчихи. 1912 г.
Художник Ф. де Ханен



Улица Петровка зимой. Начало XX в. Фото-тинто-гравюра
(опубл.: Москва в ее прошлом и настоящем... Вып. XII)



Вид на Иверские ворота. Конец XIX – начало XX в. Фото П. Павлова.
Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-4–985

ИЗ ОБЯЗАТЕЛЬНЫХ ПОСТАНОВЛЕНИЙ
МОСКОВСКОЙ ГОРОДСКОЙ ДУМЫ –
«О ПОРЯДКЕ ПРОИЗВОДСТВА ИЗВОЗНОГО ПРОМЫСЛА
В г. МОСКВЕ»

1914 г.

[...] А) Об обязанностях содержателей извозчичьих заведений

1. Извозный промысел в г. Москве допускается в трёх следующих видах: а) езда в одноконных и парных городских экипажах (легковой извоз), б) перевозка кладей на одноконных и парных грузовых экипажах (ломовой извоз) и в) езда в многоместных парных экипажах (линейках, омнибусах и санях).
2. Езда в городских экипажах тройкой и четвёркой в ряд допускается только для загородных поездок.
3. Желающие заниматься извозом должны заявить о том полиции по месту нахождения заведения, предъявить вид о своём звании и в назначенные полицией, по соглашению с Городской управой, время и место представить к осмотру лошадей, экипажи и все принадлежности извозного промысла.

Примечание. Осмотр предметов, означенных в ст. 3-й, производится чиновником полиции и депутатом от Городской управы.

4. На экипажах, признанных по осмотру к употреблению, накладывается в присутствии лиц, производивших осмотр, особый знак, форма которого изготовляется Городской управой, и затем содержатель заведения получает от местной полиции свидетельство, в котором обозначается: а) звание и место жительства промышленника, б) место нахождения его заведения, в) число лошадей и экипажей, признанных годными к употреблению, г) для какого числа закладок имеются упряжь и кучерская одежда и д) какое число работников предполагает иметь содержатель извозчичьего заведения.

[...]

10. Лица, желающие заниматься извозом, обязаны заботиться об исправном состоянии всех принадлежностей своего промысла. [...]
14. На каждом многоместном экипаже должен быть явственно обозначен тракт, по которому он должен следовать.

[...]

17. Содержатели многоместных экипажей сами назначают цену местам и доводят о сём до сведения Городской управы.
18. При каждом экипаже должно быть на видном месте объявление о числе мест в экипажах и о цене оных.

*Сборник обязательных для жителей Москвы постановлений
Московской городской думы. 11-е изд. М., 1914. С. 15, 16.*



Пролётка. Начало XX в.



Пятницкая улица во время наводнения. 1908 г.
Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-ФА-95П68



На Театральной площади после спектакля. [1912 г.]
Художник Ф. де Ханен



Сани, запряжённые «тройкой», у ресторана «Эльдорадо». Начало XX в.
Фототипия на почтовой карточке

«Я нанял извозчика, а точнее сказать, имел несчастье нанять извозчика. Это был высокий, согнутый и бородатый старик, не то глухой, не то пьяный.

– В Художественный, – кратко приказал я извозчику, но он, нагнувшись с козел вполоборота, смотрел на меня и, видимо, ожидал продолжения.

– В Художественно-общедоступный театр, бывший “Эрмитаж”, – раздельно выговорил я полный титул молодого театра. Извозчик нерешительно тронул лошадь и, немного проехав, спросил:

– А куда это?

– Да в Каретном же ряду, неужели ты не знаешь Художественного театра? – вскрикнул я.

Но он не знал. Он был так чужд вопросам искусства и даже вопросам своей собственной географической профессии, что ничего не знал о театре, о котором говорит вся Москва. Это было странно и как-то неприятно, и я начал думать, что вместо извозчика я нанял диссонанс».

*Линч Дж. Диссонанс // Линч Дж., Глаголь С. (Сергеевич С.)¹.
Под впечатлением Художественного театра. М., 1902. С. 41.*

¹ Джемс Линч, Сергей Глаголь (С. Сергеевич) – литературные псевдонимы писателя Л.Н. Андреева и критика С.С. Голоушева.



Извозчик на Театральной площади. Начало XX в.
ГЛАВАРХИВ МОСКВЫ, ЦГА МОСКВЫ. А-0-49819



Извозчики у Московского Художественного театра. Начало XX в.



Никольская улица. Дом Синодальной типографии. 1900-е гг.
Фото-тинто-гравюра (опубл.: Москва в её прошлом и настоящем... Вып. XII)

«Извозчий промысел передаётся из поколения в поколение. Ямские поля, за Лесной улицей и Тверскими, некогда в самом деле были полями. Здесь паслись ямщицкие лошади – “тройки-птицы”. А около жили лихие, пьяные, удалые ямщики – в шапках с павлиньими перьями. Ямские поля давно уже улицы: “Ямского поля – 1-я улица”...

Но правнуки и внуки ямщиков времён Пушкина, Гоголя и Некрасова так и остались на Ямских полях извозчиками. Здесь и сегодня живёт 1450 извозчиков Москвы».

Гард Э. «Тройка-птица» // Вечерняя Москва. 1929. 20 марта.



Москва зимой.
Никольская улица.
1904–1909 гг.
Фототипия
на почтовой карточке



Утреннее приветствие.
1912 г.
Художник Ф. де Ханен



Улица Варварка. 1903 г. Фототипия на почтовой карточке



Вид на Варварку от Варварских ворот. 1905 г. Фототипия на почтовой карточке



Вид на Москворецкую улицу. 1904–1909 гг. Фототипия на почтовой карточке



Москворецкая улица. 1907 г. Фототипия на почтовой карточке



Красная площадь. 1910-е гг. Художник *В.И. Россинский*



Перед домом Греческого подворья на Никольской улице. На стенах – следы обстрела в ходе революционных боёв. Октябрь – ноябрь 1917 г. Фото Е. Павлова. Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-3-437



У Петровского Путёвого дворца. 1912 г. Художник Ф. де Ханен



Красная площадь. 1912 г. Художник Ф. де Ханен

ИЗ ПРАВИЛ ДВИЖЕНИЯ ПО г. МОСКВЕ,
УТВЕРЖДЁННЫХ ПРЕЗИДИУМОМ МОСКОВСКОГО СОВЕТА РК И КД, –
О ПРАВИЛАХ ДЛЯ ЛЕГКОВЫХ ИЗВОЗЧИКОВ

Март 1927 г.

[...] Часть 3-я. Легковые извозчики

73. Извозчикам воспрещается привязывать лошадей к деревьям, тумбам, фонарям и другим столбам, перилам, решёткам и въезжать на тротуар.

74. При спуске под гору, на перекрёстках, а равно перед переезжающими или переходящими улицу правящие должны сдерживать лошадей.

75. Легковые извозчики обязаны:

а) иметь на экипажах: летом фартуки, а зимой полости;

б) не ездить на лошадях больных и хромых;

в) заботиться об исправном состоянии экипажа и упряжи.

Воспрещается:

а) ездить на лошадях невзнузданных, а также невыезженных;

б) зимой ездить на санях без подрезов, препятствующих раскату.

Примечание. Действие настоящего пункта не распространяется на крестьянские возы;

в) ездить по линиям трамвая, за исключением случаев, когда иначе не будет возможности проехать.

76. Незанятым легковым извозчикам воспрещается проезжать или останавливаться вне места постоянных стоянок на улицах с усиленным движением.

Список таких улиц и мест стоянок устанавливается и публикуется административным отделом М[осковского] г[убернского] И[сполнительного] к[омитета] по соглашению с Московским коммунальным хозяйством.

77. Номерные знаки у легковых извозчиков должны быть прикреплены в следующем порядке:

а) один знак больших размеров с крупными цифрами прикрепляется на задке экипажа;

б) другой, таких же размеров, – на левой стороне козел экипажа;

в) третий, малых размеров, – на козлах экипажа, на задней стороне, обращённой к седоку.

Кроме указанных трёх знаков извозчик должен иметь при себе четвёртый знак малых размеров во всё время езды по городу.

Примечание. Порядок выдачи номерных знаков определяется инструкцией «О порядке выдачи разрешений на право управления экипажами гужетранспорта (конными) и об осмотре такового».

[...]

*Правила движения по городу Москве: Руководство для шофёров, мотоциклистов,
велосипедистов, легковых и ломовых извозчиков //*
Известия Мосгубисполкома. 1927. С. 19, 20.

«В новую столицу стеклось вдруг слишком много людей, и дома и улицы кипят через край в бурном волнении. По неровной мостовой гремят извозчики со своими пролётками и шершавыми деревенскими лошадёнками, проносятся с быстротой молнии трамваи с чёрными гроздьями людей, висящих на площадках. [...] Всё это шумит, толкается, спешит с совершенно неожиданными в России проворством и торопливостью».

Цвейг С. Об улицах и музеях // Глазами иностранцев: [1917–1932]. М., 1932. С. 529.

Сухаревский рынок. [1934 г.]

Фото Н. Грановского.

Главрхив Москвы, ЦГА Москвы. А-ФА-69П26





ОТ КОНКИ ДО ТРАМВАЯ

На мой взгляд – конка очень красивый чёлн городов,
красивее, чем корабль в море, в безлюдии.

В.Я. Брюсов

Первый подробный проект устройства в Москве сети конно-железных дорог¹ протяжённостью 56 км представил в октябре 1863 г. известный купец и меценат В.А. Кокорев. Любопытно, что он не просил субсидии от города, но, напротив, предлагал оплачивать содержание конки из собственного кармана в случае убытка от пошлины с извозничьего промысла. Кокорев хотел «провести 13 линий железно-конных путей в определённых направлениях, причём 22 версты устраиваются в два года, а остальные ещё в два года. Г[осподин] Кокорев предлагал или вносить 10 руб. с каждой лошади в пользу города,

или платить определённый сбор по 3500 руб. через два года после устройства и по 4500 руб. через семь лет и т.д. За провоз взималась бы плата за версту не более $\frac{1}{4}$ коп. с пуда и 3 коп. с человека. Срок концессии – 50 лет; по истечении этого срока дорога поступает в собственность города бесплатно. В продолжение этого времени город не должен позволять устройство других дорог в одном направлении, хотя бы и по другим улицам, с путями г. Кокорева»².

Предложение рассматривалось двумя думскими комиссиями, из которых одна сочла нужным поддержать инициативу купца, другая же воспротивилась,

¹ Первая в России «железно-конная дорога» (рельсовый путь, по которому вагоны трамвайного типа перевозились лошадьми) появилась в Санкт-Петербурге около 1860 г. Использовалась она в качестве грузового транспорта и только в пределах Васильевского острова. 27 августа 1863 г. по выстроенной вдоль Невского просп. (от Дворцового моста до Николаевского вокзала) конно-железной дороге было открыто движение двухэтажных пассажирских вагонов.

² Москвитянин. Московские новости // Московские ведомости. 1865. 5 февраля.

указывая на неизбежный упадок извозничьего промысла и непригодность московских улиц к конно-железным путям. Было решено составить новую комиссию для взвешенной оценки проекта Кокорева¹. Но и это ни к чему не привело, поскольку выдвинутые автором условия превращали инициативное начинание из общегородского в личное торговое дело. Однако примеру предпринимателя последовали и другие. Причём в устройстве конки были заинтересованы представители всех сословий. Так, свои проекты представили дворянин К.И. Грановский (ратовал за устройство конно-железной дороги «от Ильинских ворот, мимо яблочных багланов, по Маросейке, Покровке и Старой Басманной до спуска горы к Покровскому мосту, всего на протяжении пяти вёрст»²), промышленник А.Н. Бухтеев (ходатайствовал о прокладке временной линии конки для перевозки товаров с его фабрики на железнодорожную станцию) и купец 1-й гильдии, потомственный почётный гражданин Г.М. Сушкин (намеревался связать посредством конно-железной дороги станцию Царицыно Курского направления с Мытным двором).

Только через семь лет, в 1871 г., в Москве заработала первая одноко-

лейная конно-железная грузовая дорога, связавшая завод Комиссаровской технической школы с паровой железной дорогой Москва – Смоленск. По ней изготовленные школой товарные вагоны перевозились лошадьми до путей Смоленского (ныне – Белорусского) вокзала.

Пассажирская московская конка своим рождением обязана открывшейся 30 мая 1872 г. в Александровском саду Политехнической выставке. Уже 9 июня по Москве прошёл первый вагон конного трамвая с пассажирами – членами Особой ревизионной комиссии, которые по ходу движения фиксировали подлежащие исправлению недостатки пути.

25 июня 1872 г. была пущена первая пассажирская линия конного трамвая – от Иверских ворот до Смоленского вокзала. Восемь изготовленных в Англии вагонов начали осваивать регулярный маршрут – через Театральную и Воскресенскую площади вдоль Неглинного проезда и далее по бульварам – Петровскому и Страстному, Тверской улице до конечного пункта. Но даже столь значительное событие не всеми принималось восторженно. Переполненность вагонов конки праздными гуляками и отсутствие расписания движения давали повод

¹ Москвитянин. Московские новости // Московские ведомости. 1865. 5 февраля.

² Записки москвича // Там же. 1867. 24 февраля.

для язвительной критики. Как отмечала газета «Русские ведомости» от 2 июля 1872 г., «если бы деловой человек вздумал проехать от Охотного ряда к станции Смоленской ж[елезной] д[ороги]., то ему пришлось бы, заплатив 15 коп. за внутреннее место или 8 коп. за наружное, два раза пересаживаться из вагона в вагон на Трубной площади и у Страстного монастыря. Благо, если он найдёт в следующем вагоне свободное место, а не нашёл – и поезжай с богом по старому порядку, на извозчике»¹.

Конка представляла собой открытый, а чаще – закрытый экипаж (вагон), иногда двухэтажный, с открытым верхом (так называемый «империал»). Вагон по рельсовым путям тянула пара лошадей, управляемая кучером.

Первая линия московского конного трамвая принадлежала частной компании Новикова и Гурьева. После закрытия Политехнической выставки (3 сентября 1872 г.) она работала ещё в течение месяца. И хотя москвичам добираться из центра до Смоленского вокзала было проще и дешевле конкой, нежели на извозчике, эта линия подлежала разборке согласно решению Городской думы. Но уже в начале ноября того же года дело было пересмотрено

специальной комиссией в пользу данной дороги.

Московское городское общественное управление, сознавая потребность в улучшенных способах передвижения по Москве, разработало правила выдачи концессий частным обществам на постройку городских конно-железных дорог. 13 сентября 1873 г. концессию сроком на 40 лет получили граф А.С. Уваров, инженеры В.К. Делла-Вос и Н.Ф. фон Крузе. Выполняя условия договора, предприниматели переоборудовали «выставочную» дорогу в двухколейную. Торжественное открытие обновлённой линии состоялось в сентябре 1874 г. В ноябре открылось движение и по однокольной Покровско-Маросейской линии от Лубянской площади до Покровского моста. Одновременно были введены в строй Миусский и Покровский парки конно-железных дорог. Летом 1875 г. открылись Среденская и Сокольническая линии, зимой 1875/76 г. – Нижегородская, Софийская и Болотная. На Большой Лубянке устроили парк-конюшню для смены лошадей в дневное время суток.

В 1875 г. для эксплуатации сети конного трамвая создаётся 1-е Общество конно-железных дорог в Москве. К ноябрю следующего года сеть достигла 27 вёрст².

¹ Цит. по: Тархов С.А. История московского трамвая. М., 1999. С. 15.

² Верста – старинная русская единица измерения расстояния, равная 1066,8 м.

По состоянию на 1 ноября 1887 г. 1-е Общество содержало десять линий: Арбатскую, Богородскую, Бульварную, Замоскворецкую, Курскую, Нижегородско-Страстную, Никитскую, Петровскую, Покровскую и Сретенско-Сокольническую. Кроме того, обществу принадлежали следующие коночные парки: Богородский, Миусский, Покровский, Сретенский и Уваровский. Спустя год в его собственности было 170 вагонов, 50 саней, 1308 лошадей. В 1889 г. открылось движение конки до Покровской заставы, в 1890 г. – до Преображенской заставы, в 1891 г. – до Дорогомиловской заставы¹.

Горожане по-разному относились к конке, а составители путеводителей по Москве подчёркивали преимущества нового вида транспорта: «Пассажирам менее достаточным, желающим соблюсти экономию, можем указать на конно-железные дороги, станции которых находятся у всех вокзалов железных дорог в Москве. По конной железной дороге за 6 коп. (на имперiale) или за 10 коп. (внутри кареты) проезжается примерно столько пути, за который извозчику нужно заплатить 50–60 коп.»².

Конечно, были и преимущества, и недостатки. В.А. Гиляровский писал: «Помню я радость москвичей, когда проложили сначала от Тверской до парка рельсы и пустили по ним конку в 1880 г., а потом, года через два, – и по Садовой. Тут уж в гору Самотёчную и Сухаревскую уж не кричали: “Вылазь!”, а останавливали конку и впрягали к паре лошадей ещё двух лошадей впереди их, одна за другой, с мальчуганами-форейторами. Их звали “фалаторы”, они скакали в гору, кричали на лошадей, хлестали их концом повода и хлопали с боков ногами в сапожищах, едва влезавших в стремя. И бывали случаи, что “фалатор” падал с лошади. А то лошадь поскользнётся и упадёт, а у “фалатора” ноги в огромном сапоге или, зимнее дело, валенке – из стремени не вытащишь. Никто их не учил ездить, а прямо из деревни сажали на коня – езжай! А у лошадей были нередко разбиты ноги от скачки в гору по булыгам мостовой, и всегда измученные и недокормленные»³.

Тем не менее примеру Первого общества конно-железных дорог последовали и другие. 15 ноября 1883 г. статский советник

¹ См.: Тархов С.А. История московского трамвая. С. 33, 34.

² Зелинский В.А. Краткий путеводитель: Справки и сведения для незнакомых с Москвою. С. 7.

³ Гиляровский В.А. Москва и москвичи. СПб., 2020. С. 659.

инженер А.Н. Горчаков оформил договор с Московской городской управой на постройку второй конной сети. При этом концессионер обязался «войти в соглашение с Правлением 1-го Общества конно-железных дорог в Москве о пересечении своими путями путей 1-го Общества»¹.

16 марта 1885 г. его предприятие было преобразовано в филиал бельгийской компании «Главное общество конно-железных дорог в Москве и в России». В июле того же года заработали первые линии – Екатерининская и Долгоруковская. Одновременно был организован и первый трамвайный парк Бельгийского общества – Андреевский. В сентябре открылись Садовая и Бульварная линии.

В середине 1880-х гг. Бельгийское общество начало использовать на дачных пригородных линиях конки паровую тягу, значительно повысившую скорость сообщения: к паровозам подцепляли два двухэтажных вагона, в совокупности рассчитанных на 40 мест. С 22 июля 1886 г. «паровик» стал курсировать от Бутырской заставы до Петровской земледельческой и лесной акаде-

мии в Петровско-Разумовском, с 1887 г. – по однопутной линии на Воробьевы горы (только в весенне-летний сезон).

По состоянию на 1 мая 1888 г. Бельгийское главное общество конно-железных дорог в Москве и в России содержало 12 линий конно-железных дорог общим протяжением 37 вёрст 74 сажени².

Типы вагонов и количество мест в них, форма кучеров, плата за проезд и т.п. утверждались Московской городской управой. Вагоны могли быть как с империялами – двойными скамьями на крыше, где пассажиры сидели спинами друг к другу, – так и без них. Нижние места в крытых вагонах относились к 1-му классу, прочие – ко 2-му. Правила гласили, что «на каждого пассажира полагается в летнее время вдоль скамьи 10½ вершков³, на зиму же число мест, как внутренних, так и на империяле, уменьшается с каждой стороны вагона на одно»⁴.

Из нижнего застеклённого салона узкая винтовая лестница вела наверх, в империял. Вход сюда был разрешён только мужчинам, поскольку считалось, что дама в пышной юбке не сумеет забраться

¹ Материалы к вопросу о выкупе предприятий Бельгийского акционерного общества московских конно-железных дорог. [Вып. 1.] М., 1908. С. 50.

² Сажень – старинная русская единица измерения расстояния, равная 2,1336 м.

³ Вершок – старинная русская мера длины, равная 4,4 см.

⁴ Материалы к вопросу о выкупе предприятий Бельгийского акционерного общества московских конно-железных дорог... С. 55.

на второй этаж, не нарушив существовавших тогда правил приличия.

Наличие двух отдельных сетей конного трамвая создавало определённые неудобства для пассажиров: москвичам, ехавшим с разных окраин города, часто приходилось делать пересадки из вагонов одного общества в вагоны другого и дважды покупать билеты. В правлениях обеих компаний сознавали необходимость изменения такой ситуации.

5 августа 1891 г. на заседании Московской городской думы обсуждался вопрос о совместной эксплуатации сетей 1-го и 2-го Обществ конно-железных дорог. По результатам этого заседания 9 сентября того же года абсолютное большинство думских гласных постановило: «Разрешить соединение путей 1-го Общества железно-конных дорог в Москве с путями 2-го Общества: 1) у Старых Триумфальных ворот; 2) у Путинковского проезда в начале М[алой] Дмитровки; 3) на Трубной площади; 4) у Сухаревой башни; 5) у Покровских ворот; 6) у Серпуховских ворот; 7) у Варварских ворот; 8) на Девичьем поле, и 9) на набережной у Каменного моста, и разделить всю сеть дорог на 23 линии»¹.

К кучерам предъявлялись строгие требования, начиная от возраста (не менее 20 лет от роду), заканчивая внешним видом (наличие формы и бляхи с номером, чистота и порядок в одежде) и моральным обликом (эмоциональная выдержанность, доброжелательство, трезвость, дисциплина). Согласно общим правилам езды на конке, «во время следования вагона кучер должен находиться стоя на передней платформе и управлять лошадьми спокойно, без поспешности и со всевозможной осторожностью, не развлекаясь посторонними предметами; быть внимательным, не оборачиваться по сторонам, не разговаривать, не перекликаться со встречными кучерами и кондукторами, не оставлять тормоза и вожжей, не закусывать, не курить и т.п., а обратить всё своё внимание на лошадей и на предстоящую линию (путь), внимательно слушая звонки кондуктора и немедленно исполняя то, что требуется сигналом»².

Конка зачастую двигалась без остановок, несколько замедляя ход по требованию пассажиров. Движение осуществлялось с 8 ч утра до 10 ч вечера, а в летнее время и по праздникам на ряде загородных линий (Петровской,

¹ Журналы Московской городской думы за 1891 г. М., 1892. С. 98.

² Первое Общество железно-конных дорог в Москве. Инструкция кучерам. [М.], 1894. С. 8.

Долгоруковской, Петровско-Разумовской, Богородской) – до 2 ч ночи.

К началу 1890-х гг. стало ясно, что транспорт на конной тяге не в состоянии удовлетворить возросшие потребности москвичей в передвижении по городу. Появлялись предложения о введении канатной тяги на Таганской линии, внедрении паровой тяги при помощи паровозов Руана. К этому времени в 272 городах мира уже действовали электрические трамваи, о которых в Российской империи только начинали задумываться.

В 1892 г. Московское отделение Императорского Русского технического общества намеревалось провести в Первопрестольной электрическую выставку. По такому случаю 1-е Общество конно-железных дорог обратилось к иностранным производителям трамваев с просьбой устроить на выставочной территории опытную демонстрационную электрическую железную дорогу. Одновременно общество планировало с июля по декабрь 1892 г. (то есть в период действия выставки) пустить по улицам города несколько линий электрического трамвая. Однако по ряду причин к моменту открытия экспозиции (30 июня 1892 г.) дорога так и не заработала. В 1895 г. Бельгийское акци-

онерное общество московских конно-железных дорог внесло в Московскую городскую думу предложение о введении на Долгоруковской линии электротяги (в виде опыта). После детального рассмотрения проекта разрешение было получено.

Торжественное открытие первой московской электрической линии трамвая состоялось 25 марта (6 апреля) 1899 г. А уже на следующий день началось регулярное движение двух вагонов от Бутырской заставы через Башиловку до Петровского парка. Трамваи курсировали с интервалом 14 минут. Билет стоил 6 коп.

Как писала 26 марта 1899 г. газета «Московские ведомости», «по всему пути, на протяжении 2,2 версты, стоял народ, с любопытством смотревший на движение электрического трамвая. Движение трамвая было плавное, скорое и почти без всякого шума; по желанию трамвай с поворотом рычага мгновенно останавливался. [...] Все находившиеся в вагонах воочию убедились в преимуществах электрической тяги пред конной; со всех сторон высказывались пожелания, чтобы Москва поскорее покрылась сетью электрических трамваев»¹.

К середине июля 1899 г. завершилось оборудование и других

¹ Цит. по: Тархов С.А. История московского трамвая. С. 75.

опытных участков электрического трамвая: были созданы две двухколейные пассажирские и одна одноколейная служебная линии: 1) Долгоруковская с участком в городской черте (Страстной монастырь – Бутырская застава) и загородным участком (Бутырская застава – Петровский парк); 2) Петровская (загородная) (Тверская застава – Петровский дворец); 3) Соединительная (по Лесной улице). На Башиловке построили Электрическое депо. Электрооборудование заказывали у Акционерного общества русских электротехнических заводов «Сименс Гальске», кузова вагонов – на заводе в Гамбурге.

Одновременно с электрическим трамваем по улицам Москвы продолжала ходить и конка. Причём в конце XIX в. у неё появились дополнительные функции. Так, в апреле 1899 г. 1-е Общество конно-железных дорог по договорённости с Московским почтамтом открыло движение почтовых вагонов по специально выделенным линиям. А с 30 августа того же года в дни спектаклей Большого и Малого императорских театров начала функционировать так называемая «театральная конка». К 23 ч на Театральную площадь подавались пять вагонов, и, заполнившись пассажирами, они отправлялись к окраинам – Преображенской

и Серпуховской заставам, а также к Новодевичьему монастырю. Проезд в таком вагоне стоил 15 коп., то есть в два с лишним раза дороже, чем в трамвае.

После обсуждения в Московской городской думе вопроса о введении электрической тяги на городских железных дорогах (23 февраля 1900 г.) абсолютное большинство думских гласных проголосовало за то, чтобы «признать, что городские железные дороги в г. Москве должны составлять особое городское предприятие и что, согласно с этим, их устройство и эксплуатация должны производиться с самого начала за счёт и мерами Городского общественного управления наравне с прочими городскими предприятиями»¹. По решению Московской городской думы от 7 марта 1900 г. все конно-железные дороги подлежали выкупу, а дальнейшее их финансирование и эксплуатация возлагались на Городское общественное самоуправление. Членам Городской управы поручалось договориться с концессионерами относительно покупки принадлежавших им предприятий. В случае невозможности прийти к соглашению надлежало разработать проект самостоятельной сети электрического трамвая.

31 августа 1901 г. 1-е Общество конно-железных дорог и Московская городская управа заключили договор,

¹ Журналы Московской городской думы за 1900 г. М., 1901. С. 47.

по которому в ведение последней на платной основе передавалось всё движимое и недвижимое имущество общества. Таким образом, город муниципализировал всю сеть 1-го Общества. На многих московских улицах началось интенсивное строительство линий, переоборудование конной тяги на электрическую, тогда как на других городских магистралях продолжали работать линии конки и паровика Бельгийского акционерного общества.

Московские власти уделяли самое пристальное внимание прокладке новых трамвайных путей, о чём можно судить хотя бы по следующей газетной заметке: «Вчера, 3 августа [1903 г.], происходило торжество закладки рельсовых путей линий городского электрического трамвая. В 12 ч дня на Александровской площади, в особо сооружённом шатре, декорированном флагами и растениями, было совершено молебствие в присутствии московского городского головы В.М. Голицына, строителя городского электрического трамвая инженера А.Л. Линёва, члена Городской управы Н.Ф. Кондрашёва, председателя высочайше учреждённой комиссии по устройству в Москве водопровода и канализации инж[енера] И.Ф. Рерберга, московского оберполицмейстера ген[ерал]-м[айора] Д.Ф. Трепова, гласных Думы, при-

глашённых лиц и рабочих. После молебствия присутствовавшие лица осматривали проложенный уже на Александровской площади на небольшом протяжении рельсовый путь для городского электрического трамвая. [...]

С сегодняшнего дня начинаются работы по прокладке рельсовых путей для линий городского электрического трамвая первой очереди. Протяжение линий этой очереди исчислено почти в 17 вёрст. [...] В текущем строительном сезоне предположено проложить рельсовые пути по всем намеченным в первой очереди местам, за исключением Большой Дмитровки, где прокладке рельсов препятствует устройство водостоков, и Садовой улицы от Красных ворот до Курского пассажирского вокзала – вследствие возникшего вопроса об уничтожении на Садовой улице палисадов. Сооружение электрического трамвая первой очереди исчислено по смете в сумме около 4 млн руб. Система тяги проектирована с воздушным проводом. На всех линиях электрического трамвая предположено проложить двойной путь»¹.

Несмотря на появление электрического трамвая, в Москве и в последующие годы прокладывали новые участки конки: в 1902 г. – до Семёновской заставы,

¹ Московские вести // Русские ведомости. 1903. 4 августа.

в 1904 г. – до Ваганьковского кладбища, в 1906 г. – по Садовому кольцу до Курского вокзала. Но конный транспорт понемногу отживал своё, не выдерживая конкуренции с «технологически продвинутым» собратом. Как писали «Московские ведомости», «электрический трамвай оттягивает к себе пассажиров с линии Бельгийского общества по 1-й Мещанской улице. Это вполне понятно, так как движение по обеим линиям на значительном расстоянии идёт параллельно и, конечно, пассажиры отдают предпочтение электрическому трамваю перед конною тягой»¹. И если в 1901 г. услугами электрического трамвая воспользовалось лишь 322610 человек, то в 1907 г. пассажиропоток составил уже более 68 млн человек.

Электрификация сети городских трамваев проходила в несколько этапов и в общей сложности заняла шесть лет – с 1903 по 1909 г. В 1904 г. Московская городская дума заключила четырёхлетний контракт с Обществом электрического освещения 1886 года на снабжение электрическим током городского трамвая. «Наиболее трудной задачей оказалась постройка Центральной трамвайной электростанции. Место для неё выбиралось весьма тщатель-

но. После рассмотрения ряда вариантов (особенно много голосов подавалось за Симонову слободу) остановились на прорытом в Замоскворечье ещё при Екатерине II Водоотводном канале. Именно здесь, в начале канала, на землях бывшей дворцовой слободы Верхние Садовники, потеснив старый Винно-Соляной двор, и решили поставить электростанцию. Такое решение было продиктовано следующими соображениями: центр тяжести нагрузки всей московской трамвайной сети тогда падал на Театральную площадь, что максимально сокращало длину кабеля от станции до центра города; кроме того, котлам будущей станции требовалось много воды, и вдобавок здесь имелся удобный подвоз по Москве-реке жидкого топлива. [...] Официальная церемония закладки здания под Центральную трамвайную электростанцию состоялась 25 сентября 1904 г.»². Её строительство завершилось в конце 1906 г. 1 февраля 1907 г. освятили здание, а на следующий день трамвайная электростанция мощностью 6 тыс. кВт была введена в эксплуатацию. Постепенное усовершенствование станционного оборудования и развитие её ресурсов позволили московскому

¹ Московские ведомости. 1904. 12 сентября.

² Толстов Ю.Г. Из истории московского трамвая // Московский журнал. История государства Российского. 2009. № 10. С. 82.

трамваю, а также отдельным учреждениям и предприятиям к 1910 г. полностью отказаться от услуг обслуживавшей их прежде Раушской электростанции.

«Вагоны конно-железной и электрической железной дороги [...] существенно изменили облик московских улиц. Сами же городские железные дороги превратились в один из факторов градостроительства, стимулирующих или, напротив, сдерживающих развитие отдельных районов. Одновременно с новыми средствами сообщения стали складываться и неизвестные прежде типы сооружений – павильоны для ожидания пассажиров на трамвайных остановках, электрические станции и подстанции, трамвайные депо и ремонтные мастерские. Главное же заключалось в том, что все связанные с городским транспортом коммуникации и сооружения проектировались как единое целое с учётом особенностей городского плана»¹.

Одним из насущных оставался вопрос производства трамвайных вагонов. В 1901–1907 гг. они были исключительно иностранные: немецкие, бельгийские, австрийские, швейцарские. Однако рост Москвы и развитие трамвайных сетей требовали увеличения вагон-

ного парка за счёт недорогих моделей отечественного производства. Основные требования к ним были следующими: отсутствие разделения на классы, опускающиеся окна, застеклённые площадки на девять мест, наличие поперечных скамей на 26 мест, одноосные поворотные тележки.

23 января 1907 г. на совещании инженеров, занимающихся постройкой московского трамвая, было решено взять за основу поступавшие из Германии вагоны типа № 71 концерна «Беккер и К°».

Трамвай в России, как и за рубежом, работал на постоянном токе напряжением 550 В. Пассажирский салон отделялся от площадок вагоновожатого с постами управления раздвижными дверями. Он не отапливался и освещался посредством окон и смонтированного на крыше фонаря. За столь необычную конструкцию осветительной системы вагон прозвали «фонарным», что нашло отражение в названии серии «Ф». Первую партию – 80 таких вагонов – поставили в Москву Мытищинский и Коломенский заводы.

С 1908 г. велось активное строительство трамвайных депо. За ходом работ бдительно следил член Московской городской управы, купец 1-й гильдии С.В. Челноков.

¹ Кириченко Е.И. Трамвай и градостроительное развитие Москвы // Московский архив: Историко-краеведческий альманах. Вып. 4. М., 1996. С. 206, 207.

Во время одной из инспекций его сопровождал корреспондент газеты «Голос Москвы», зафиксировавший следующее: «Наибольший интерес представляют работы по сооружению грандиозного сарая для вагонов в Миусском парке. Это здание занимает площадь более 2000 квадратных саженей. При прежних технических условиях сооружение такого здания представлялось бы немыслимым, но теперь благодаря железобетону здание выстроено чрезвычайно быстро. Оно прочно и вместе с тем представляет из себя лёгкую постройку.

В сарае будет помещаться 200 вагонов, для которых проложены рельсы; каждые четыре пути отделены друг от друга лёгкой бетонной стенкой. Сарай освещается световыми фонарями сверху. В этом здании крыша плоская. Бетон сверху закутан слоем гравия, и весьма вероятно, в будущем здесь будут сделаны насаждения. Таким образом, грандиозная площадка-крыша обратится летом в цветущий сад.

Два других подобных же парка строятся в Сокольниках и на Шаболовке. Они так же, как и первый сарай, будут готовы осенью текущего года. Во всех сараях может быть помещено до 600 вагонов.

Подстанции для будущей сети трамваев строятся в Толстовском переулке, на Алексеевской улице и в Сокольниках. Здесь уже каменная кладка сделана больше чем наполовину. Подстанции будут готовы к осени и оборудованы в течение зимы»¹.

Одновременно газетчики позволяли себе острую критику работы московского транспорта. Так, сотрудник издания «Вести дня» писал в статье «Бездонная яма», что трамвай вместо ожидаемой прибыли несёт городскому хозяйству лишь убытки. Причин тут было несколько: это и отсутствие необходимого контроля за чётким следованием расписанию, что выражалось в неупорядоченности движения составов по линиям («вагоны идут или сразу по четыре, или нужно ожидать их по получасу»); и ненормальные условия содержания трамвая между рабочими сменами («вагоны на ночь привозятся в парки и, не помещаясь во дворах, остаются частью на улице. Кондуктора и вагоновожатые уходят, и вагоны продолжают сиять всеми своими 12–16 лампочками. [...] Вагонов более тысячи; если принять среднее количество лампочек в каждом за 12, то общее количество составит 12 тыс. лампочек

¹ Постройка трамваев // Голос Москвы. 1908. 17 августа.

накаливания, которые горят с часу ночи до 5–6 ч утра»¹) и т.п.

Для обеспечения города необходимым количеством трамвайных составов Московская городская управа в первой половине 1909 г. заказала свыше 100 моторных и 70 прицепных вагонов общей стоимостью 1,93 млн руб.²

Обустроив на Театральной площади первую трамвайную остановку, городские власти озаботились размещением ряда таких же площадок в других частях Москвы. Намечалось, что «на местах остановки трамвая будут построены целые павильоны в виде застеклённой веранды, где может укрыться публика от дождя и ветра. У Сокольнической заставы, в Петровском парке, у Тверской заставы, у Страстного монастыря, на Таганской площади, у Арбатских ворот и на Сухарев[ск]ой площади будут поставлены такие павильоны с отдельным помещением для контролёров и для разных запасных частей. Подобные же площадки, но меньшего размера, будут поставлены у Красных ворот, у клиник, Зоологического сада, на Лубянской, Театральной, на Красной и Серпуховской площадях, нако-

нец, совсем лёгкая веранда будет поставлена у Никитских ворот и на Плющихе, у Манежа, на Разгуляе, у Рязанского вокзала и на Грузинской площади»³.

Любопытно, что тогда же на совещаниях городских инженеров обсуждался проект строительства тоннеля под Забелинским (ныне Кремлёвский) проездом и Красной площадью для движения трамвая. Однако идея не нашла применения, поскольку именно под проездом и по всей длине Красной площади был проложен громадный канализационный коллектор⁴.

Некоторое время спустя в Управлении городских трамваев возникла идея устроить для ожидающей транспорта публики сеть павильонов особого, утеплённого, типа. Такие станции были намечены к возведению на Страстной площади, у Тверской заставы, в Петровском парке, в Сокольниках, у Преображенской заставы, на Таганской площади, у Серпуховских ворот, на Сухаревской и Лубянской площадях. Застеклённые павильоны со специальным отделением для трамвайных служащих планировалось установить на Башиловке, у Красных ворот,

¹ Денисов С. Бездонная яма. Московское городское хозяйство // Вести дня. 1908. 26 марта.

² Трамвай // Голос Москвы. 1909. 26 мая.

³ Там же.

⁴ К проекту туннеля под Красной площадью // Коммерсант. 1909. 10 сентября.

на Екатерининской, Каланчёвской и Театральной площадях¹.

В сентябре 1909 г. на пересечении Большой Дмитровки и Столешникова переулка была установлена первая в Москве электрическая сигнализация – красный фонарь, который зажигался, когда трамвайный вагон приближался к переулку, и гас после прохождения трамваем перекрёстка².

1 ноября 1911 г. город выкупил транспортную сеть 2-го Бельгийского общества конно-железных дорог для переоборудования её в трамвайную. И этот день окончательно решил судьбу московской конки: последний её вагон прошёл вдоль Садовнической линии. С выкупом бельгийского предприятия городская трамвайная сеть увеличилась на 86 вёрст и в совокупности составила 230 вёрст.

Формирование единой общегородской транспортной сети ознаменовалось открытием 14 ноября 1911 г. двух кольцевых трамвайных маршрутов: «А» – по Бульварному кольцу и «Б» – по Садовому (у москвичей они получили ласковые прозвища «Аннушка» и «Букашка»). А 25 ноября на линиях городского трамвая были впервые испытаны приобретённые за границей новые вагоны-снегоочистители.

Вот как начиналась организация движения трамваев: «Для обозначения остановочных пунктов на трамвайных столбах или на особых колоннах устанавливаются металлические фонари. По вечерам в фонарях зажигаются электрические лампы накаливания, питаемые током от рабочего провода; цветные же стёкла, которыми закрыты с боков фонари, делают издали заметными места остановки вагонов.

В интересах правильного движения, контроля за временем пробега вагонов, а также чтобы дать возможность вожатым выдерживать время, назначенное им для пробега рейса, в различных местах города установлены электрические часы, показывающие однообразное для всего города время: часы приводятся в действие от центральных часов, установленных в здании Городской думы на Воскресенской площади»³.

Со временем архитектурное оформление остановок менялось. Так, накануне Первой мировой войны для ожидающей публики на Страстной площади, Тверской и Сокольнической заставах, а также в Петровском парке «были построены специальные павильоны с залами ожиданий и помещениями для отдыха персонала. Более

¹ Станции и павильоны трамвая // Московский листок. 1911. 19 марта.

² Городские дела // Голос Москвы. 1909. 13 сентября.

³ Современное хозяйство города Москвы / Под ред. И.А. Вернера. М., 1913. С. 412.

многочисленными были скромные деревянные остеклённые постройки для ожидания трамвая на Таганской, Сухаревской, Кудринской, Екатерининской, Каланчёвской и других площадях. Простейшим типом остановки стала асфальтированная площадка»¹.

К 1914 г. на балансе городского хозяйства находилось 1256 вагонов (моторных – 821, прицепных – 435), которые размещались в шести парках: Замоскворецком, Золоторожском, Миусском, Ново-Сокольническом, Рязанском и Уваровском².

С началом в 1914 г. Первой мировой войны транспортная ситуация в городе переменилась. В связи с массовой мобилизацией кондукторов и вагоновожатых в действующую армию сократилось количество вагонов, выходящих на линию. К работе на транспорте стали привлекать студентов, затем женщин (в основном из числа жён трамвайщиков). Вскоре школа по подготовке служащих трамвая частично компенсировала потерю специалистов, обеспечив сеть городских железных дорог новыми кадрами.

«С первого же дня войны Городская дума постановила, что

военные призывники пользуются трамваем бесплатно. По её же постановлению от 22 июля был разрешён бесплатный проезд запасным нижним чинам с 5 до 7 вечера от центра города к Спасской (Крестьянской) заставе, Сокольникам и Тверской заставе, то есть к местам размещения главных военных казарм. В начале августа правом бесплатного проезда стал пользоваться персонал санитарных отрядов и лазаретов. Однако переполнение вагонов бесплатными военными пассажирами заставило уже с 7 августа отменить бесплатный проезд нижним чинам запаса (исключения делались тем солдатам, которые ехали по служебным делам с письменными специальными удостоверениями)»³.

Характерной приметой того времени можно считать появление так называемых «висельников» – пассажиров, в связи с нехваткой мест в вагонах висевших и державшихся на ступеньках, подножках, буферах, предохранительных сетках и прочих выступавших частях трамвая.

Некоторые подразделения московского трамвая были приспособлены под армейские нужды.

¹ Кириченко Е.И. Трамвай и градостроительное развитие Москвы. С. 215, 216.

² Иванов М.Д., Кирсанов А.И., Розалиев В.В. История московского трамвая (1899–2009): [К 110-летию пуска первого московского трамвая]. М., 2009. С. 21.

³ Тархов С.А. История московского трамвая. С. 162.

Так, 7 августа 1914 г., выступая на совещании исполнительной комиссии Московской городской думы, гласный М.В. Челноков призвал коллег озаботиться увеличением специальных перевозочных средств – трамвайных санитарных поездов и автомобилей. По его замечанию, «наличный состав (15 поездов) может обслужить 2 тыс. раненых в день (570 раненых в одну поездку). Но могут быть дни, когда дневная эвакуация достигнет 4–4,5 тыс. Для такого числа раненых 15 поездов, безусловно, не хватит, и следует немедленно озаботиться изготовлением ещё 15 трамвайных вагонов»¹.

Для удобства перевозки раненых у Покровской мящанской богадельни, в которой располагался лазарет, были устроены переводы на трамвайные пути. В Миусском трамвайном парке расширили и перестроили помещения под автомобили, приобретённые для оказания помощи больным и раненым. Сокольнические вагоно-ремонтные мастерские перепрофилировали в снарядный завод; бывший коночный Ремизовский парк – в хлебопекарню.

В связи с внешнеэкономической блокадой России странами

Тройственного союза (главным образом Германии) в годы Первой мировой войны прекратилось поступление новых трамвайных вагонов, электрооборудования, запчастей и т.п. Тотальное пере-профилирование отечественных предприятий (приоритетная задача – выполнение военных заказов) сказывалось на состоянии подвижного состава, рельсовых путей, контактной сети и т.п. Небольшое же количество вагонов, прибывавших из эвакуированных городов (Рига, Варшава), переделывалось под санитарные.

Инфляция обесценила мелкую розничную монету. 22 августа 1915 г. в оборот ввели трамвайные чеки 5-копеечного достоинства. Чеки (талоны) были сброшюрованы в книжечки по 20 штук стоимостью 1 руб.²

Как вспоминал К.Г. Паустовский, до октября 1914 г. служивший кондуктором Миусского трамвайного парка, «руки у нас, кондукторов, всегда были зелёными от медных денег. Особенно если мы работали на “медной линии”.

“Медной линией” называлась линия “Б”, проходившая по Садовому кольцу. [...] Проходила она около многолюдных вокзальных

¹ Главархив Москвы, ЦГА Москвы. Ф. 1227. Оп. 1. Д. 4. Л. 99.

² Доклад № 508 Московской городской управы о вызванной войною 1914 г. деятельности Городского управления за время с 21 ноября по 8 декабря. М., 1914. С. 23.

площадей, по пыльным обочинам Москвы. Вагоны на линии “Б” были с прицепами. В прицепы разрешалось садиться с тяжёлыми вещами. Пассажир на этой линии был больше с окраин – ремесленники, огородники, молочницы. Расплачивался этот пассажир медяками, серебро же припрятывал и не очень охотно вытаскивал его из своих кошель и карманов. Поэтому эта линия и называлась “медной”.

Линия же “А” была нарядная, театральная и магазинная. По ней ходили только моторные вагоны, и пассажир был иной, чем на линии “Б”, – интеллигентный и чиновный. Расплачивался такой пассажир обыкновенно серебром и бумажками»¹.

К 1915 г. трамвайное хозяйство города обслуживали девять подстанций: Миусская, Краснопрудная, Лубянская, Центральная, Новинская, Сокольническая, Рогожская, Мещанская, Замоскворецкая².

С ростом населения Москвы городские железные дороги не могли обеспечить должный уровень перевозки пассажиров. К тому же перегруженность приводила к быстрой изнашиваемости вагонов и рельсовой сети. Городская дума при об-

суждении сметы на 1916 г. обязала Управу заказать до 200 вагонов за границей. Однако в связи с трудностями военного времени и последующими революционными событиями заказ так и не был исполнен. Вместе с тем с 1 января 1917 г. за проезд одной станции с пассажиров взимали не 5, а уже 10 коп.³

К концу войны остававшиеся без ремонта трамвайные пути и контактная сеть стали приходить в негодность. Рост числа «проблемных» вагонов повлёк за собой образование «трамвайных кладбищ» (отдельные депо в Москве и Петрограде полностью превратились в такие «кладбища»). Таким образом, к началу 1917 г. работа городских трамваев оказалась практически дезорганизованной.

В октябре 1917 г. московские трамвайные парки и мастерские играли особую роль. Об этом впоследствии вспоминали участники революционных событий. Например, в Сокольниках «ядром района были Сокольничьи трамвайные мастерские. [...] Здесь был центр формирования и обучения Красной Гвардии, и здесь образовался центр боевых формирований в Октябрьские дни. [...] Второй

¹ Паустовский К.Г. Повесть о жизни // Паустовский К.Г. Собр. соч.: В 6 т. Т. 3. М., 1958. С. 314, 315.

² Московские городские железные дороги. Описание сооружений. М., 1915. С. 26.

³ Известия Московской городской думы. Отдел общий. 1916. № 9. С. 14, 15.

крупной ячейкой района был Сокольничий (ныне Русаковский) трамвайный парк, также сыгравший большую роль в Октябре»¹.

С началом боёв в центре города трамваи перестали ходить. Последним днём их работы стало 27 октября 1917 г. В дальнейшем трамвайные составы использовали для возведения баррикад. Регулярное движение по всем 35 московским линиям возобновилось 9 ноября – правда, в сокращённом варианте (по причине нехватки топлива) и с особыми условиями проезда для лиц «при исполнении»: «Трамвай, по обыкновению, наполовину занят бесплатными пассажирами (солдатами, красногвардейцами, милиционерами и “советскими” ревгусарами), а мы платим двугривенный за станцию. И то ещё благодать, когда как-нибудь повиснешь на лесенке, а извозчик за расстояние, равное станции, дерёт 10–15 руб.»².

С созданием в ноябре 1917 г. объединённого Московского совета рабочих и солдатских депутатов в составе его исполкома возникли отраслевые органы управления (транспортный, автомобильный отделы). 19 марта 1918 г. в результате реорганизации вышеозна-

ченной структуры был образован Московский совет рабочих и красноармейских депутатов. По его распоряжению Управление городских железных дорог 11 февраля 1919 г. издало приказ, согласно которому вводились «билеты (книжки) трёх цветов, дающие право входа в вагон с передней площадки:

Красный цвет – для проезда на передней площадке.

Синий цвет – для проезда только внутри вагона.

Серый цвет (маршрутные) – для проезда на передней площадке.

Причём маршрутные трамвайные книжки для бесплатного проезда на трамвае [...] объявляются именными (для личного пользования) наравне с проездными книжками красного цвета»³.

12 февраля 1919 г. из-за останков электростанции и в связи с дефицитом топлива пассажирское движение трамвая было прекращено по постановлению Моссовета. Возобновлялось оно дважды – 26 апреля 1919 г. и 20 апреля 1920 г., но оба раза безуспешно. В те годы трамвай в основном обслуживал нужды грузового движения. Зимой, к примеру, на нём возили торф и дрова для отопления.

¹ Октябрьские дни в Сокольническом районе: По воспоминаниям участников. М., 1922. С. 6.

² Окунев Н.П. Дневник москвича. Кн. 1: 1917–1920 гг. М., 1997. С. 117.

³ Главархив Москвы, ЦГА Москвы. Ф. Р-2775. Оп. 5. Д. 2. Л. 70.

Новая жизнь московского трамвая началась 16 мая 1921 г., когда удалось наладить движение по нескольким линиям. За короткий срок завершилось восстановление маршрутной сети. В связи с ростом промышленности и превращением городских окраин в фабрично-заводские посёлки было проложено восемь новых трамвайных линий: Всехсвятская, Останкинская, Дангауэровская, Черкизовская, Измайловская, Даниловская, Автозаводская и Госзнаковская. К популярным маршрутам «А» (Бульварное кольцо) и «Б» (Садовое кольцо) добавился «В» (Новоспасское, позднее – Восточное, кольцо). Изношенный и повреждённый подвижной состав восстановили, наиболее проблемные участки путевого полотна отремонтировали.

Вот как вспоминал трамвай первой советской десятилетки современник эпохи: «Это маленькие вагоны ещё дореволюционного типа, которые имели вполне продуваемые ветром площадки спереди и сзади, отделённые от остальной части вагона скользящей дверью со стеклом и маленьким окошечком с медной пупырчатой задвижкой для передачи стоящим на площадке билетов. Первые годы

после революции в наших трамваях было два кондуктора – спереди и сзади (что однажды, помню, привело к обвинению моей матери в якобы безбилетном проезде – билет был взят у другого кондуктора), но вскоре это наследие послереволюционной разрухи было ликвидировано, и кондуктор в вагоне был один»¹.

В те годы курс рубля автоматически влиял на стоимость трамвайных билетов: иногда тариф возрастал дважды в месяц. Если в январе 1922 г. билет на одну «станцию» (т.е. до первой остановки) стоил 16 тыс. руб., то к концу мая того же года – 125 тыс. руб., а поездка до конечной стоила уже миллион. В дневниковой записи москвича Н.П. Окунева за 6 марта 1922 г. читаем: «Сегодня (второй раз с 1920 года) проехался на трамвае от Страстного монастыря до Красных ворот. Вместо прежнего гривенника взяли *только* 30 тыс. руб. бумажками»².

В сентябре 1923 г., в связи с денежной реформой 1922–1924 гг., Президиум Моссовета утвердил новый трамвайный тариф: проезд за одну станцию – 25 руб., за полторы станции – 35 руб., за две станции – 45 руб. Льготный тариф оставался без изменений.

¹ Алексеев Л.В. Москва моего детства // Московский архив. Историко-краеведческий альманах. Вып. 4. С. 278.

² Окунев Н.П. Дневник москвича. Кн. 2: 1920–1924 гг. М., 1997. С. 211.

Как отмечается в справочнике Мосздравотдела за 1924 г., «удлинение трамвайных линий в общей сложности до 35 вёрст, произведённых в прошлом году, соединило далёкие окраины с культурным центром и имеет большое здравоохранительное значение, поскольку оно приблизило загородную зелёную площадь к городскому жителю. Тысячи и тысячи людей перебрасываются в праздники и вечером в будни в ближайшие дачные места – и это, конечно, громадное благодеяние для населения. [...] В отношении трамвая тратятся в этом году силы и средства на внутреннее улучшение и дооборудование рельс, подвижного состава, парков и т.д.»¹.

Следует отметить, что к весне 1924 г. общая протяжённость трамвайных путей в городе достигала 380 км. При этом износ рельсов, почти десятилетие остававшихся без ремонта, на многих участках превосходил предельно допустимый. Требовалось заменить почти 30 км путей. Из-за перехода на новый профиль рельсов, разработанный Постоянным бюро трамвайных съездов, и задержки с их прокаткой заводами «Югостали» к работе удалось приступить только в июле 1924 г., «когда и была начата сме-

на рельсов на сплошных участках в наиболее ответственных частях города. Первая смена была произведена на Софийке и почти одновременно на Китайском проезде, затем по проезду Свердловской площади, по Б[ольшой] Дмитровке, Сретенке, Лубянке, Покровке и т.д. При укладке рельсов применялся повсюду новый способ соединения рельсов при помощи термитной сварки, что даёт большое преимущество как в смысле покойного движения вагонов по рельсам, ввиду отсутствия стыков, так и упрощение в ремонте путей и содержании их в исправном состоянии. Ввиду благоприятной погоды ремонт идёт и в настоящее время полным ходом. Всего к 1 октября с начала сезона смениено около 28 км путей и сварено до 2500 тыс. стыков. На работах занято около 600 человек рабочих. Работы по капитальному ремонту производятся главным образом ночью, так что нормальное движение вагонов не прерывается»².

В 1925–1926 гг. на некоторых городских трамвайных маршрутах регулярно перевозили почту, поскольку способа удобнее и быстрее доставить корреспонденцию от сортировки до почтового отделения не было. При этом

¹ Гуревич С.А. Москва, её благоустройство и роль трудящихся. М., 1924. С. 22.

² Восстановление путей московского трамвая // Строительство Москвы. 1924. № 3. С. 6.

работники с «почтовой разносной сумкой» пользовались правом бесплатного проезда.

О том, как ходила (точнее, бегала) в 1920-е гг. легендарная «Аннушка», можно узнать из мемуаров москвичей: «За стеклянной дверью на передней площадке, на ветру, как на капитанском мостике, чаще стоя (реже сидя на высоком винтовом табурете с ногами на какой-то железной скобе), с руками на рукоятках контроллера (левая) и воздушного тормоза Вестингауза (правая), – мотающийся вместе с вагоном и напряжённо склонившийся вперёд вагоновожатый! [...] Вот сброшен ток, слегка притормаживаем, накатываемся на поворот передней площадкой, вот вернули под нами рельсы (а мы?..), площадка пошла прямо, затем – толчок, вагон мотнуло, но с рельсов он не сошёл, и площадка снова на месте, а вагоновожатый рывками набирает на контроллере силу тока – скорость восстанавливается...»¹

В 1920–1930-е гг. трамвай, невзирая на появление новых видов транспорта, продолжал играть ключевую роль в Москве. Как писали в конце 1920-х гг. составители сборника «Даёшь Москву», «длина трамвайных путей – 408 км. Проезжает ежедневно в московском

трамвае около 1,5 млн человек. Быстро и дёшево можно проехать из конца в конец, в любом направлении. Гужевого транспорт исчезает с каждым годом, и на смену ему всё больше и больше развивается механический»².

В феврале 1927 г. Управление городских железных дорог издало приказ, согласно которому для удобства пассажиров трамвайные кондукторы после начала движения транспорта должны были объявлять следующую остановку. А в случае невнимательного отношения к служебным обязанностям граждан призывали делать кондукторам напоминания³.

С 1 октября 1928 г. началась реорганизация Управления городских железных дорог в коммунальный трест «Московские городские железные дороги» (МГЖД). В феврале 1932 г. на его базе было образовано три новых треста: московского трамвая (Мострамвайтрест), капитального строительства (Мострансстрой) и электротехнического хозяйства (Электротрамвайтрест).

За десятилетие (1929–1939) существенно расширилась питающая трамвай энергосеть. В разных частях Москвы были построены подстанции: Октябрьская, Ленинская,

¹ Алексеев Л.В. Москва моего детства. С. 279, 280.

² Даёшь Москву. М.; Л., 1929. С. 15.

³ Для удобства трамвайных пассажиров // Вечерняя Москва. 1927. 25 февраля.

Филёвская, Дангауэровская, Курская, Каляевская, Останкинская, Тимирязевская, Богородская, Измайловская, Коломенская, Краснопресненская, Черкизовская, Мосфильмовская, Коптевская, Бутырская, Котловская, Ржевская, Выставочная¹.

Трамвай продолжал совершенствоваться. Так, по инициативе работников Щепетильниковского трамвайного парка специально к открытию XVII съезда ВКП(б) был изготовлен образцовый трамвайный поезд цилиндрической формы, с мягкими креслами, украшенный портретами членов Политбюро, лозунгами и флажками. Этот поезд стал перевозить пассажиров 26 января 1934 г. по маршруту № 6.

1 июня 1934 г. на вагонах начали устанавливать цветные фонари, которые позволяли в тёмное время суток определять номер маршрута по комбинации цветов. К примеру, трамвай № 2 (Владимирский посёлок – Марьяна Роща) имел лобовые фонари белого и зелёного цветов, № 6 (Всехсвятское – Преображенская площадь) – белого и фиолетового, № 12 (Михалково – площадь Журавлёва) – красного и зелёного² и т.д. В том же году был достигнут максимум пассажирских пе-

ревозок на московском трамвае: его вагонами в среднем пользовались 2,6 млн человек в день. Цифра весьма внушительная, если учесть, что всё городское население на тот момент составляло около 4 млн человек.

Особое внимание уделялось повышению квалификации и уровня технических знаний работников. В конце 1934 г. для подготовки кадрового состава при Мострамвайтресте был создан учебно-производственный комбинат, из которого в течение шести последующих лет вышли 4,5 тыс. вагоновожатых, 8,4 тыс. кондукторов, 3 тыс. рабочих различных специальностей³.

В марте 1935 г. по итогам конкурса, в котором участвовало 35 трамвайных хозяйств РСФСР, московский трамвай был признан лучшим. С 5 июня того же года все линейные работники московского трамвая (кондукторы, вагоновожатые, контролёры) в обязательном порядке стали носить новую форму – чёрные фуражки и береты, синие куртки.

В 1935–1936 гг. на Сокольническом вагоноремонтном заводе (СВАРЗ) по американскому образцу впервые в стране создали опытный двухвагонный (моторный

¹ Иванов М.Д., Кирсанов А.И., Розалиев В.В. История московского трамвая... С. 39.

² См.: Москва: Краткая адресно-справочная книга. М., 1938. С. 268–278.

³ Тархов С.А. История московского трамвая. С. 227.

плюс прицепной) цельнометаллический трамвайный поезд. Новые «голубые вагоны» были рассчитаны на 53 сидячих места в моторном, 57 – в прицепном и 72 стоячих пассажирских места. Максимальная скорость движения достигала 50 км/ч (по городу – 35 км/ч). Необычному трамвайному поезду посвящались столичные передовицы. Газета «Рабочая Москва» писала 30 июня 1935 г.: «Но вот вы вошли в вагон. В задней его половине поставлены продольные мягкие диваны, а впереди – поперечные. Это сделано для того, чтобы пассажиры, едущие на близкое расстояние, не толпились впереди, а выходили через двери, находящиеся в середине вагона.

Остановка. Все пассажиры вошли в вагон. Кондуктор нажимает кнопку сигнала отправления. Но поезд отправится только тогда, когда такой же сигнал будет получен вагоновожатым из прицепного вагона.

Для уменьшения шума применяются резиновые прокладки между тележкой и кузовом вагона»¹.

С внедрением в конце 1930-х гг. систем централизованного и электрифицированного автоматического перевода трамвайных стрелок началось движение вагонов по твёрдо установленному графи-

ку и расписанию. Благодаря технологии автоматического закрывания дверей салона существенно улучшились условия проезда для пассажиров и водителя. Однако к тому моменту московский трамвай практически утратил приоритетную роль в системе городского транспорта. Ввод в строй первой очереди столичного метрополитена, появление троллейбусов и развитие автобусной сети заставили трамвай потесниться. В центре города (Мясницкая улица, Охотный ряд и др.) по указанию Моссовета происходил демонтаж рельсового полотна. «Снятые трамвайные линии так и не смогли в полной мере заменить маловместительные автобусы и троллейбусы, что вызвало в 1936 г. поток жалоб со стороны пассажиров»².

За 1935–1937 гг. было снято 116 км путей в центральной части города. Трамвайное движение прекратилось на западном участке Садового кольца, на части Можайского шоссе, Ленинских горах и Потылихе.

В конце 1937 г. Моссовет подготовил проект полного демонтажа трамвайных путей на Бульварном кольце. Предполагалось, что это произойдёт в две очереди: сначала от Яузских ворот до Трубной площади, затем от Трубной площади

¹ Цит. по: Тархов С.А. История московского трамвая. С. 237.

² Иванов М.Д., Кирсанов А.И., Розалиев В.В. История московского трамвая... С. 40.

до Кропоткинских ворот. Впрочем, к радости москвичей, этот план не был реализован.

В декабре того же года Мос­трамвайтрест разработал маршруты ночного трамвая – «две кольцевые линии с замкнутым односторонним движением по Бульварному кольцу (по часовой стрелке от Сретенских ворот через Покровские ворота, Подколокольный переулок, площади Ногина и Свердлова, улицу Волхонка и Кропоткинские ворота по бульварам до Сретенских ворот) и по Привокзальному кольцу (от зоопарка по Б[ольшой] Грузинской, 3-й Тверской-Ямской, Оружейному переулку, улицу Дурова, через Комсомольскую и Бауманскую площади, Сыромятники, Таганскую площадь, Павелецкий вокзал, Добрынинскую, Октябрьскую и Крымскую площади, Дружинниковскую улицу) – с диспетчерским пунктом у Павелецкого вокзала. Привокзальному кольцу был присвоен индекс “Н”, а Бульварному – “Г”. Движение ночных трамваев по маршрутам “Г” и “Н” открылось в ночь с 1 на 2 января 1938 г. с интервалом соответственно 8 и 14 минут. В первую ночь трамваи перевезли 2,4 тыс. пассажиров, в ночь с 5 на 6 января – 2,58 тыс., с 6 на 7 января – 3 тыс. пассажиров. С конца января движение поездов

стало меняться один раз в две недели (сначала по часовой стрелке, потом против неё)»¹.

С 1 января 1939 г. для проезда на всех видах городского транспорта были введены единые проездные билеты (именные с фотографиями и на предъявителя). А осенью того же года в вагонах 17-го маршрута, ходившего от района клиник на Большой Пироговской улице до Останкино, установили первый на московском трамвае билетный автомат, который выдавал билет и сдачу.

С началом Великой Отечественной войны, в условиях резкого сокращения числа перевозок автобусом и троллейбусом, трамвай с его высокой провозной способностью и соответствующим уровнем технической надёжности продолжал обеспечивать перевозку пассажиров и грузов практически во все районы столицы. И даже 16 октября 1941 г., когда метрополитен не работал (единственный такой день с момента его открытия в 1935 г.), а многие москвичи готовились к эвакуации в связи с быстрым приближением гитлеровских войск к городу, трамвай исправно обеспечивал наземное транспортное сообщение.

В начале мая 1942 г. вопрос о состоянии трамвайного хозяйства Москвы обсуждался на Бюро

¹ Тархов С.А. История московского трамвая. С. 244, 245.

горкома КПСС. Перед партийными организациями и работниками трамвайных депо была поставлена задача отремонтировать до конца года весь необходимый подвижной состав. Несколько московских заводов получили срочное задание наладить выпуск запасных частей и деталей. Одновременно принимались меры по подготовке квалифицированных кадров. В тот период трамвай перевозил ежедневно более 2,5 млн пассажиров и не менее 4 тыс. тонн разнообразных грузов.

В июне 1943 г. в Москве стали действовать новые трамвайные правила, были введены новые запреты и штрафы. «Особенно строго стали относиться московские власти к тем, кто ездил на буферах и подножках. За провоз одного места багажа в трамвае стали брать рубль, а вот лыжи разрешалось провозить бесплатно. Кондукторы отрывали пассажирам, в зависимости от дальности поездки, необходимое количество билетов. У тех, кто ехал далеко, билеты составляли ленту в 20–30 см. Талонов на проезд в трамвае тогда ещё не было»¹.

С 1 июля 1943 г. была отменена существовавшая прежде постановочная система оплаты проезда на трамвае. Вместо этого ввели единый тариф: за поездку в одном направлении независимо от рас-

стояния с пассажира стали взимать 15 коп., а за одно багажное место – 45 коп.

В том же 1943 г. на обслуживание московского трамвайного парка было дополнительно направлено примерно 8 тыс. рабочих. С целью усиления подготовки кадров организовали школу вагонных бригад и ремесленное училище, которые выпускали 1,2 тыс. специалистов в год. Столичные трамвайные депо активно включались в социалистическое соревнование, существенно укреплялась материально-техническая база городского транспортного хозяйства.

Для поддержания личного состава в 1943 г. московскому трамвайному хозяйству выделили подсобный совхоз, и в сентябре того же года было организовано движение трамвайных поездов для перевозки убранного урожая картофеля и других овощей.

10 марта 1944 г. на XIV сессии Моссовета обсуждался вопрос «О мероприятиях по улучшению работы московского трамвая». Основной докладчик, председатель Мосгорисполкома В.П. Пронин, обратил внимание на недостаточный и низкокачественный ремонт вагонов, из-за чего столичный трамвай не справляется с объёмами перевозок. Для исправления ситуации городские власти

¹ Андреевский Г.В. Москва. Сороковые годы. М., 2001. С. 116.

наметили ряд мер, главными из которых были: расширение ремонтной базы подвижного состава; реконструкция завода «СВАРЗ»; постройка двух новых трамвайных депо с ремонтными мастерскими; замена 50 км трамвайного полотна и строительство 13 км новых линий¹.

При электромеханическом и производственно-техническом техникумах существенно увеличили количество мест для обучения профильных специалистов, всерьёз озаботились улучшением бытовых условий работников трамвая. Также В.П. Пронин указал «на необходимость решительно покончить с обезличкой, установить строгую ответственность каждого мастера, каждой бригады, каждого рабочего за осмотр и ремонт вагонов. Необходимо организовать ремонт поточным методом, строго соблюдать сроки планового, капитального и текущего ремонта.

Правила технической эксплуатации московского трамвая должны стать нерушимым законом для каждого работника трамвая»².

За 1943 г. городской трамвай перевёз свыше 970 млн пассажиров, а уже в 1944 г. этот показатель вырос на 300 млн человек. К кон-

цу Великой Отечественной войны в Москве действовало 54 трамвайных маршрута общей протяжённостью 552 км, по которым курсировало 2183 вагона³.

Работа трамвайщиков требовала особой пунктуальности. Первая смена заступала на службу в 4.30 утра. Чтобы к этому времени попасть в парк, необходимо было успеть на трамвай специального маршрута, начинавший движение в четвёртом часу. Работники последней (второй или третьей) смены обязаны были вернуться в парк не позднее 2 ч ночи; в противном случае они опаздывали на трамвай, развозивший вагоновожатых и кондукторов по домам. «Особенно тяжело было работать зимой, в морозы. Большинство трамваев не имело дверей, не было и кабины для вагоновожатого. От пассажиров вожатого отделяла лишь металлическая стойка за его спиной. Когда пассажиров набивалось много, они толкались, наседали на вожатого, мешали ему вести трамвай. К тому же от дыхания десятков людей запотевали, а затем и покрывались коркой льда стёкла. Для того чтобы видеть дорогу, вагоновожатому приходилось время от времени протирать стёкла

¹ XIV сессия Московского городского Совета депутатов трудящихся // Вечерняя Москва. 1944. 13 марта.

² Там же.

³ Иванов М.Д., Кирсанов А.И., Розалиев В.В. История московского трамвая... С. 41.

солью. Проволочка, проведённая под окном, хоть и нагревалась, но защитить его от наледи не могла»¹.

В ходе послевоенного восстановления городского хозяйства транспортные проблемы решались одними из первых. Уже в 1946 г. на Тушинском авиазаводе № 82, взяв за основу дизайн кузова американского автобуса конца 1930-х гг., создали новую модель подвижного состава с универсальным кузовом для автобуса, троллейбуса и трамвая. Впервые партия из восьми новых трамвайных вагонов МТВ-82А демонстрировалась накануне празднования 800-летия Москвы. 5 сентября 1947 г. их выставили для всеобщего обозрения вдоль здания Политехнического музея, а 7 сентября трамвайные составы вышли на маршруты № 25 (Ярославское шоссе – Трубная площадь) и № 52 (Трубная площадь – завод «Борец» на Складочной улице).

Однако общая транспортная ситуация послевоенной Москвы складывалась не в пользу трамвая. Построенные за 1946–1960 гг. 24 тяговые подстанции в большинстве своём предназначались для нужд троллейбусного парка столицы. Старые трамвайные подстанции постепенно выводили из экс-

плуатации и переоборудовали под троллейбусные. С центральных улиц города трамвай планомерно вытеснялся на периферию.

Согласно постановлению Исполкома Моссовета от 1 января 1955 г. Управление московского трамвая и Управление московского троллейбуса были объединены в Трамвайно-троллейбусное управление Мосгорисполкома.

«В 1956–58 гг. в центральной части города было произведено значительное снятие трамвайных путей. Это была четвёртая анти-трамвайная кампания в Москве (после 1935–37 гг., 1945–47 гг., 1949–50 гг.). Основным мотивом снятий было бурное развитие в эти годы автобусного и троллейбусного транспорта. Трамвай стал рассматриваться как умирающий вид транспорта, который должен был уступить своё место “более современным” видам средств сообщений. [...] В соответствии с градостроительными задачами, поставленными в конце 1950-х гг., ему отводилась роль вспомогательного средства сообщений в окраинных районах. Благодаря такой транспортной политике в конце 1950-х и начале 1960-х гг. основные трамвайные магистрали были демонтированы

¹ Андреевский Г.В. Повседневная жизнь Москвы в сталинскую эпоху (1930–1940-е годы). М., 2003. С. 247.

или перенесены на соседние тихие улочки»¹.

В 1958 г. Исполком Моссовета упразднил действовавшее с 1932 г. Управление пассажирского авто-транспорта. Ему на смену пришло Управление пассажирского транспорта Мосгорисполкома, объединившее в себе трамвай, троллейбус и автобус.

Тогда же в виде эксперимента на одном из поездов трамвайного маршрута № 19 ввели бескондукторное обслуживание пассажиров (с кассами-копилками). Остановки по громкой радиосвязи объявлял непосредственно вагоновожатый. Опыт оказался удачным. Уже к концу 1960 г. бескондукторным обслуживанием было охвачено 44% подвижного состава Управления пассажирского транспорта Мосгорисполкома. После денежной реформы 1961 г. пассажиры могли оплачивать проезд мелкими разменными монетами достоинством 1, 2 или 3 коп., опуская их в кассы, или при помощи приобретённых у водителя талончиков специальной «абонементной книжечки».

После визита Н.С. Хрущёва в 1957 г. на Пражский вагоностроительный завод «ЧДК-Сталинград» в Советский Союз начали импортировать чехословацкие четырёхосные моторные вагоны повы-

шенной комфортабельности Т-2 («Татра»). Так, 14 марта 1959 г. газета «Московская правда» информировала читателей о том, что «вчера в Москву из Праги прибыл первый трамвайный вагон, построенный в ЧССР. Колёса вагона имеют резиновую прокладку. Автоматика обеспечивает быстрый плавный разгон и торможение вагона. Вагон берёт 150 пассажиров. Всего из Чехословакии в Москву доставят 50 новых вагонов»².

В 1960–1970-е гг. подвижной состав московского трамвая был полностью оснащён чехословацкими вагонами. В связи с этим пришлось реконструировать пять оставшихся трамвайных депо – им. П.Л. Апакова, Н.Э. Баумана, И.В. Русакова, Краснопресненское и Октябрьское. Шестое – депо им. С.М. Кирова – с 1969 г. готовили к закрытию из-за сокращения объёмов пассажирских перевозок. Но впоследствии приспособили для обслуживания современного подвижного состава, дополнительного маршрута № 28 и увеличившихся пассажиропотоков в районе Тушино. С 1967 г. в Апаковское и Бауманское депо стали поступать сочленённые чехословацкие шестиосные вагоны «Татра» К-2. В это же время прекратилась эксплуатация последних

¹ Тархов С.А. История московского трамвая. С. 298.

² Цит. по: Там же. С. 308.

вагонов МТВ-82А. В первой половине 1970-х гг. все московские трамваи довоенного образца были списаны и заменены на новые чешские модели.

«С начала [19]70-х гг. на трамвае активно проводили мероприятия по улучшению качества обслуживания пассажиров. Массово внедряли современные конструкции подвижного состава и инфраструктуры трамвая. Большинство остановочных пунктов наземного транспорта оснастили специальными павильонами ожидания. Значительно улучшилась информативность остановочных маршрутных указателей»¹.

В январе 1976 г. Мосгорисполком принял постановление «О проекте изменения трамвайной сети по этапам реконструкции города». В нём утверждалось, что почти половина всех линий в центральной части Москвы используется неэффективно. По этой причине надлежало ликвидировать 35 км путей и снизить объём перевозок трамваем на 25% от существовавшего уровня. В том же году закрылось депо им. Кирова, которое переоборудовали в трамвайно-ремонтный завод².

В декабре 1980 г. Управление пассажирского транспорта Мосгорисполкома было преобразовано

в Главное управление городского пассажирского транспорта (Главмосгортранс). В 1986 г. в его структуре возникло производственное управление электротранспорта. А спустя два года Моссовет принял решение реорганизовать с 1 января 1989 г. Главмосгортранс в Московское межотраслевое производственное объединение (ММПО) городского пассажирского транспорта «Мосгортранс».

С 1 сентября 1987 г. трамвай, наряду с другими видами наземного городского пассажирского транспорта, перешёл на талонную систему оплаты проезда. В салонах вагонов установили компостеры, а кассы-полуавтоматы были демонтированы.

Из-за экономических трудностей конца 1980-х гг. московский трамвай практически не развивался. На протяжении десятилетия (1981–1990) в городе эксплуатировались исключительно чехословацкие вагоны «Татра». Однако после прекращения в 1988 г. поставок по импорту в рамках СЭВ встал вопрос о дальнейшем обновлении подвижного состава.

С 1991 г. для Москвы начали закупать трамваи «КТМ» производства Усть-Катавского вагоностроительного завода им. С.М. Кирова (УКВЗ).

¹ Иванов М.Д., Кирсанов А.И., Розалиев В.В. История московского трамвая... С. 174.

² Там же.

Новые трамваи заменили большую часть столичного вагонного парка, в связи с этим была проведена реконструкция четырёх депо.

В 1994 г. Усть-Катавский завод начал сборку новой модели вагона КТМ 71–608КМ, предназначенной специально для Москвы. С июля того же года прекратились поставки предшествующей модели 71–608К, а в столицу стали поступать лишь модифицированные вагоны. В сентябре 1994 г. все московские трамвайные вагоны были перенумерованы. Как отмечалось в газете «За отличный рейс» (6 октября 1994 г.), «первая цифра означает номер парка (1 – Апакова, 2 – Баумана, 3 – Краснопресненское, 4 – Октябрьское, 5 – Русакова), вторая и последняя цифры определяют тип (марку) подвижного состава»¹.

С 1 октября 1991 г. трамвай из подчинения ММПЮ «Мосгортранс» перешёл в ведение Комитета пассажирского транспорта г. Москвы. Последний в апреле 1993 г. был преобразован в муниципальную компанию, а с февраля 1994 г. – в государственную компанию (с 2002 г. – ГУП) «Мосгортранс».

В связи с подготовкой празднования 850-летия Москвы (1997) в трамвайные депо была постав-

лена партия новых вагонов с УКВЗ (100 штук).

К 2000 г. протяжённость сети путей столичного трамвая составляла 450 км, в городе действовали 41 трамвайный маршрут и пять эксплуатационных депо².

В 2000–2006 гг. в Москву поступали трамваи производства Санкт-Петербургского трамвайно-механического завода. Одновременно эксплуатировались вагоны «КТМ» (с 2004 г. – с контактно-транзисторной системой управления, а с 2007 г. – с асинхронными тяговыми двигателями переменного тока).

С 2010 г. транспортная политика городских властей вышла на новый уровень. Началось массовое обновление подвижного состава «Мосгортранса».

После принятия Правительством Москвы постановления от 4 октября 2011 г. № 775-РП «О мероприятиях по восстановлению и модернизации трамвайных путей в 2012–2014 гг.» в городе начались масштабные работы по ремонту и обновлению более чем 150 км трамвайных трасс. Современные технологии позволили использовать в качестве покрытия крупноразмерные железобетонные плиты, шумопоглощающие

¹ Цит. по: Тархов С.А. История московского трамвая. С. 331.

² Хроника московского трамвая // За отличный рейс. 2019. Март. № 3. С. 2.

элементы. Повысилась надёжность и простота эксплуатации¹.

Распоряжением Правительства Москвы от 7 марта 2012 г. № 104-РП были определены мероприятия по возобновлению работы одной из старейших трамвайных линий города – на Лесной улице (маршрут № 9, метро «Белорусская» – МИИТ). Движение на ней было прекращено в 2008 г. с целью увеличения пропускной способности Лесной улицы. Открытие восстановленного участка этой трамвайной линии состоялось 22 сентября 2012 г.²

12 апреля 2014 г. провели Праздник московского трамвая, приуроченный к 115-летию этого вида транспорта³. О важной роли электрических вагонов в истории столицы напомнил ретро-парад, организованный городскими властями. Колонна из 14 трамвайных вагонов разных лет выпуска проследовала от депо им. П.Л. Апакова на Шаболовке к месту выставки – разворотному кольцу у Чистых прудов. У Покровских ворот к колонне присоединилась конка с упряжкой из четырёх лошадей.

Найденные в различных депо и отреставрированные за послед-

ние 20 лет XX в. исторические вагоны двигались в хронологической последовательности: впереди 100-летний «Фонарный» с прицепом, замыкающий – низкопольный трёхсекционный «PESA» польского производства (как возможный прототип будущего столичного трамвая). На выставке также были представлены машины 1950–1960-х гг. Тушинского и Рижского заводов и линейка вагонов «Татра», поставлявшихся в СССР из Чехословакии.

1 июня 2014 г. на линии 6-го маршрута (метро «Сокол» – Братцево) начали курсировать низкопольные трамваи нового поколения UB3-PESA 71–414, спроектированные с участием российских дизайнерских фирм, под непосредственным контролем Правительства Москвы. Вагоны были произведены ОАО НПК «Уралвагонзавод» совместно с польской компанией PESA. Большой вместимости (200 мест), они отличаются удобством для всех пассажиров (включая инвалидов, пожилых людей и родителей с колясками), отсутствием турникетов, наличием валидаторов для оплаты проезда, системами климат-контроля, видеонаблюдения и транспортной

¹ Соколова Н. Московский трамвай: Настоящее и перспективы // За отличный рейс. 2012. Май. № 5. С. 3.

² История трамвая – история Москвы // Там же. 2012. Сентябрь. № 9. С. 2; Мосгортранс-2012: итоги // Там же. Декабрь. № 2. С. 7.

³ Первый трамвайный ретро-парад состоялся в городе пятью годами ранее, 13 июня 2009 г.

навигации ГЛОНАСС. Маршрут протяжённостью 12 км обслуживается Краснопресненским трамвайным депо¹.

В апреле 2019 г. московский трамвай отметил своё 120-летие. К этому событию был приурочен парад 19 старинных вагонов, который посмотрело рекордное количество горожан – свыше 250 тыс. человек. По традиции во главе реконструированных исторических экспонатов следовала легендарная конка образца XIX столетия, запряжённая четвёркой белых лошадей. «Спустя 120 лет московский трамвай переживает “вторую молодость”, – отметил мэр города С.С. Собянин. – Мы ведём огромную работу по модернизации трамвайного движения в столице. Идёт ремонт трамвайных путей, которые обособляются от проезжей части. Но главное – ежегодно город закупает и продолжит закупать по 100 самых современных трамваев “Витязь-Москва”. При таких темпах обновления подвижного состава к 2024 г. на улицах города не останется моделей старого образца»².

Трёхсекционные вагоны нового поколения «Витязь-Москва»

производства ООО ПК «Транспортные системы» (Тверь и Санкт-Петербург) впервые появились на столичных маршрутах в марте 2017 г. Вмещающие до 260 человек, оснащённые системами климат-контроля, спутниковой навигации и камерами видеонаблюдения, они быстро полюбились пассажирам из-за минимального уровня шума и вибраций, а также удобного расположения сидений в салоне. За три года – с весны 2017 по весну 2020 г. – 336 работавших на линии вагонов суммарно перевезли более 166 млн человек³.

В 2021 г. трамвайная сеть города перешла под управление Московского метрополитена. В ходе модернизации инфраструктуры на столичных улицах начали оборудовать безопасные приподнятые платформы, обустраивать бесстыковые пути, обновлять рельсы, шпалы и стрелочные переводы.

Была создана официальная схема всей трамвайной сети, о чём в начале февраля 2024 г. сообщил С.С. Собянин. «Трамвайную схему оформили в едином навигационном стиле московского транспорта с использованием знакомых пассажирам пиктограмм, обозначений

¹ Кукушкина Н. В Москве – новые трамваи! // За отличный рейс. 2014. Май – июнь. № 4. С. 1.

² Она же. Рекордный парад трамваев // Там же. 2019. Апрель. № 4. С. 1–3.

³ Она же. «Витязь-Москва»: три года на улицах столицы // Там же. 2020. Март. № 3. С. 2.

номеров линий и фирменного шрифта. На ней указаны средние интервалы движения, отмечены видовые маршруты, например, трамвайный маршрут А, который проходит по центру столицы через Чистопрудный бульвар, или маршрут № 25, который следует по парку «Сокольники». Кроме того, у трамвайных линий на схеме появились цвета»¹.

На схеме представлены остановки всех 35 трамвайных маршрутов, а также линии метро, Московского центрального кольца и Московских центральных диаметров, вокзалы, причалы электрических судов, кольцевые автомагистрали.

В 2023 г. студенты Российского университета транспорта разработали проект «Беспилотный трамвай 2035» – низкопольную металлическую конструкцию длиной 15,5 м с большими панорамными окнами и расположением пассажирских сидений как в метро – лицом друг к другу. Максимальная вместимость такого вагона – 172 человека, включая места для людей с ограниченными возможностями здоровья. По замыслу проектировщиков, трамвай может выполнять все

функции как на автопилоте, так и на механическом управлении человеком². И хотя претворение этой идеи в жизнь казалось делом далёкого будущего, однако к её практической реализации приступили в том же году сотрудники московского Центра исследования и разработки беспилотного транспорта.

Первый этап воплощения программы стартовал 23 мая 2024 г. В этот день С.С. Собянин открыл на западе столицы, в районе Кунцево, Центр развития электротранспорта и беспилотных технологий. И тогда же прошли испытания беспилотного трамвая – пока без пассажиров, но с водителем и системой дублирования его действий, своевременно исправляющей допускаемые ошибки. Для уточнения информации о положении транспортного средства и его передвижении трамвай оснащён новой системой «лидар» (от английской аббревиатуры LIDAR – Light Detection and Ranging). Прибор представляет собой дальномер, который испускает лучи света и фиксирует, на каком расстоянии и за какое время они отразились обратно. «На следующем этапе система беспилотного вождения

¹ Сергей Собянин опубликовал новую схему трамвайной сети столицы // Официальный сайт мэра Москвы [электрон. ресурс] // [url]: <https://www.mos.ru/mayor/themes/2299/10698050/>

² Темнышова А. Следующая остановка – будущее // Вечерняя Москва. 2023. 7 марта.

возьмёт на себя функции управления и принятия решений, а водитель будет страховать действия машины. Кроме того, начнутся тестовые поездки с пассажирами по маршруту № 10 от улицы Кулакова до станции метро “Щукинская”.

На третьем – финальном – этапе планируется обеспечить полностью беспилотное движение трам-

вая с пассажирами и без водителя за пультом»¹.

С конца 2024 г. беспилотный трамвай начнёт обслуживать пассажиров, а со следующего года поедет без водителя-дублёра. Предполагается, к 2027 г. свыше 80% трамвайного подвижного состава столицы оборудуют автоматизированной системой управления².

¹ Собянин открыл Центр развития электротранспорта и беспилотных технологий // Официальный сайт мэра Москвы [электрон. ресурс] // [url]: <https://www.mos.ru/mayor/themes/2299/11206050/>

² Там же.



Городскому Московскому Городскому
Городскому Голове

Статского Советника
и Наместника Графа Лео-
на Сергеевича Уварова,
Наместника Советника
и Пр

Зачисление

Представляя при сем основ-
ные условия, на которых мо-
жно устроить в Москве
систему железных дорог,
мы имеем честь почтительнее
просить Ваше Святельство
внести сный на рассмотрение
Городской Думы.

Генерал-Лейтенант Л. Уваров

Москва
Февраля 1871 года.

Заявление статского советника
А.С. Уварова и надворного советника
Н.Ф. Крузе московскому городскому
голове И.А. Лямину с просьбой внести
на рассмотрение Городской думы их
проект устройства в Москве железно-
конных дорог. 15 февраля 1871 г.
Главархив Москвы, ЦГА Москвы.
Ф. 179. Оп. 21. Д. 248. Л. 103

МОСКОВСКАЯ ГОРОДСКАЯ ОБЩАЯ ДУМА.

ДОКЛАДЪ

Комиссии объ устройстве железно-конных дорог в Москвѣ.

Въ Москвѣ 1872 года.

Комиссія имѣетъ честь представить Общій Думѣ извѣстный и доказанный, согласно постанов-
леній отъ 25 и 31 января и 13 февраля, проектъ подробнаго плана по устройству железно-конныхъ
дорогъ, со изложеніемъ въ ономъ и предложениемъ Государственной Думѣ отнестись къ исполне-
нію предпринятыхъ работъ въ вѣдѣ городскихъ обязанностей.

Председатель С. Ковалевъ.

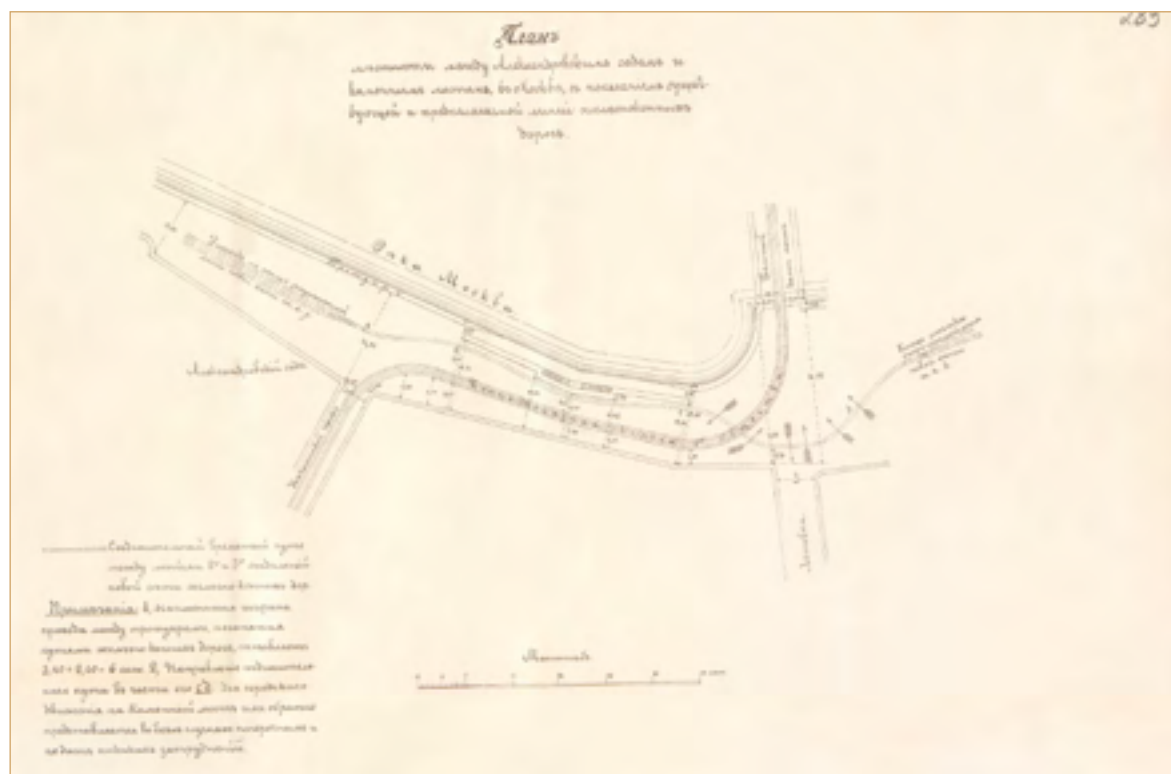
Члены
Комиссія

С. Фоминъ.
Н. Давыдовъ.
А. Фоминъ.
В. Пашковъ.
В. Ковалевъ.
В. Ковалевъ.
Г. Губинъ.

Доклад комиссии Московской
городской общей думы
об устройстве железно-конных
дорог в Москве. 21 марта 1872 г.
Главархив Москвы, ЦГА Москвы.
Ф. 16. Оп. 25. Д. 176. Л. 9

«“Конки” начали ходить по Москве только вскоре после Политехнической выставки, в 1873–1874 гг. Многие москвичи помнят эти двухэтажные вагоны с нижними и верхними сиденьями, запряжённые парой лошадей, но когда при подъёмах в гору силы этих лошадей не хватало, тогда на помощь им припрягались ещё одна или две пары управляемых верховыми фореяторами. Стоянки фореяторов – обыкновенно мальчиков-подростков – были у подъёмов на горы: на Трубной площади, на Швивой горке, у Дорогомиловского моста и в прочих местах. Вагон, подъехав к подъёму на гору, останавливался, фореяторы припрягали своих лошадей, и со свистом, с выкриками гнали их в гору. На ровном месте вагон останавливался, фореяторы отпрягали своих лошадей и снова отправлялись к своим стоянкам дожидаться следующих вагонов. В ненастье и морозы эти мальчуганы-фореяторы представляли жалкое зрелище: им негде было укрыться от дождя и холода. Плата за проезд одной станции взималась по 5 коп. внизу и 3 коп. наверху, на империале, но наверх допускались только мужчины, хотя одно время было разрешено и женщинам ездить на империале, и в этом москвичи видели шаг вперёд в вопросе о равноправии женщин».

Белоусов И.А. Ушедшая Москва: Записки по личным воспоминаниям: С начала 1870-х годов. М., [1927]. С. 93.



План местности между Александровским садом и Каменным мостом в Москве, с показанием существующей и предполагаемой линии железно-конных дорог. [1875 г.] Главархив Москвы, ЦГА Москвы. Ф. 16. Оп. 25. Д. 176. Л. 289

ИЗ «УСТАВА ПЕРВОГО ОБЩЕСТВА ЖЕЛЕЗНО-КОННЫХ ДОРОГ
В МОСКВЕ», ВЫСОЧАЙШЕ УЧРЕЖДЁННОГО

17 января 1875 г.

[...] Цель учреждения общества, права и обязанности его

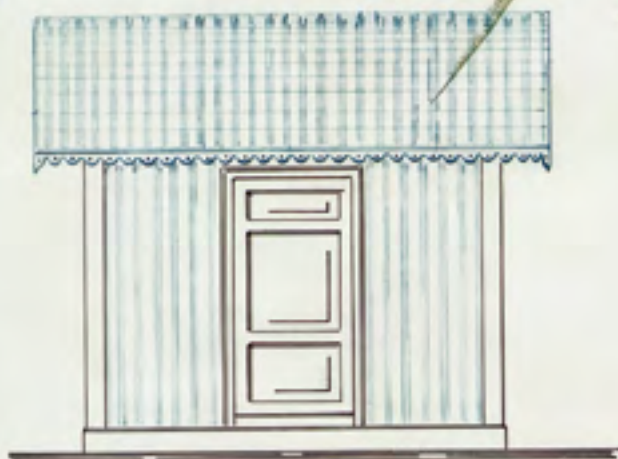
- § 1. Для устройства в Москве сети железно-конных дорог, на основании контракта, заключённого: Двора Его Императорского Величества камергером, действительным статским советником графом Алексеем Сергеевичем Уваровым, действительным статским советником Виктором Карловичем Делла-Вос и надворным советником Николаем Фёдоровичем фон Крузе с Московскою городскою управою 13 сентября 1873 г., и для перевозки по этим путям пассажиров и грузов учреждается акционерное общество под наименованием «Первое общество железно-конных дорог в Москве». [...]
- § 2. Поименованное в предыдущем параграфе предприятие, со всеми принадлежащими к нему имуществами, движимым и недвижимым, правами и обязанностями, изысканиями, материалами, машинами, орудиями и т.п., поступает от первоначальных предпринимателей на законном основании в собственность общества по надлежащим планам, описям и оценке. Окончательное определение цены всему поименованному имуществу зависит от усмотрения первого общего собрания акционеров, законно состоявшегося. [...]
- § 4. Общество эксплуатирует разрешённую Московскою городскою думою сеть железно-конных дорог [...] устраивает новые линии и ветви железно-конных дорог [...] развивает предприятие увеличением построек, подвижного состава, приобретением в собственность или арендой земель и другого необходимого имущества [...].
- § 5. Общество подчиняется относительно платежа всяких пошлин и повинностей, общих и местных сборов всем правилам и постановлениям, как общим, так и относительно предприятия общества ныне в империи действующим, равно тем, какие впредь будут на сей предмет изданы.
- § 6. Публикации общества во всех указанных в законе и в настоящем уставе случаях делаются в Правительственном вестнике, в ведомостях обеих столиц и местных губернских, с соблюдением установленных правил.
- § 7. Общество имеет печать с изображением наименования оногo.

*Главархив Москвы, ЦГА Москвы. Ф. 179. Оп. 21. Д. 395. Л. 154–155.
Типографский экз.*

Имя сего губернского окружного
назначенной городской Думы от 21 апреля
1886 г. за № 1065. —

Scelus Superabund. *Wingz*

Александровичъ Мошанинъ



၂၆ ၁၆ ၁၆ ၁၆



План

U. Zairensis
F. K. K. K.

9. DATE

Рисунок фасада и план павильона для ожидания пассажиров конки, утверждённый определением Московской городской управы от 21 октября 1886 г.

Главвархив Москвы, ЦГА Москвы. Ф. 179. Оп. 3. Д. 480. Л. 367



Конка на Лубянской площади. 1900-е гг. Фото-тинто-гравюра
(опубл.: Москва в ее прошлом и настоящем... Вып. XII)

Конка у Иверских
ворот.
1890-е гг.
Фототипия
на почтовой
карточке





Конка у Каменного моста. Конец XIX – начало XX в.
ГЛАВАРХИВ МОСКВЫ, ЦГА МОСКВЫ. А-0-49833

«О “знаменитых” московских конках Чехов писал в “Будильнике”, что их скорость “равна отрицательной величине, изредка нулю и по большим праздникам двум вершкам в час”. Многострадальные замухрышки-коняги не спеша, покорно тащили по узеньким рельсам вагончики с империалом наверху. Проезд в нём стоил дешевле – не 5, а 3 коп. От Нескучного сада до Сокольников поездка длилась более двух часов. Впрочем, следует отдать должное смешной маленькой конке. По тем временам это был довольно разветвлённый транспорт. В старой Москве было больше двадцати маршрутов конки, а общая протяжённость её жиденьких рельсов составляла около сотни вёрст».

Евгеньев Б. Дерзостные своды // Дни и годы метростроя. М., 1981. С. 13.



Триумфальная арка на площади Тверская застава. Конец XIX – начало XX в.
Фото П. Павлова. Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-4–1096



Конка на Трубной площади во время весеннего торга. 1910-е гг. Фото-тинто-гравюра
(опубл.: Москва в ее прошлом и настоящем... Вып. XII)



Ильинские ворота Китайгородской стены со стороны Новой площади.
Конец XIX – начало XX в. Фото П. Павлова. Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-4–1000



Богородице-Смоленский Новодевичий монастырь. Конец XIX – начало XX в.
Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-6–18



Конка на одной из улиц Москвы. Начало XX в.
Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-0–49845



Долгоруковская улица. Начало XX в. Фототипия на почтовой карточке



Улица Пречистенка. [1890–1910-е гг.] Фототипия на почтовой карточке.
Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-ФА-98П83



Конка на одной из улиц Москвы.
Начало XX в.
Главархив Москвы,
ЦГА Москвы.
А-0-49845



Посадка на конку
у Рязанского
вокзала
(в настоящее
время –
Казанский).
25 марта 1902 г.
Фото Н. Щапова.
Главархив Москвы,
ЦГА Москвы.
А-1-50160

«В 1904 г. длина трамвайных путей равнялась четырнадцати верстам, а всего через четыре года она составляла свыше ста вёрст – трамвай догнал и перегнал конку. Пройдёт ещё десять – пятнадцать лет, и трамваи заполонят город. Сейчас ведь трудно себе представить, что они бойко бегали по улице Горького, улице Кирова, Арбату, по набережным, Садовому кольцу, что на Красной площади была трамвайная остановка. Нескончаемые вереницы красно-жёлтых вагонов трамвая, до отказа набитых людьми, обвешанных гроздьями менее удачливых пассажиров, оглушительно звеня, скрежеща тормозами, рассыпая голубые искры, двигались по московским улицам. На перекрёстках то и дело образовывались пробки. И, право же, иной раз лучше было идти пешком, чем мучиться в трамвае».

Иллюстрация
из «Справочной книжки
городских железных
дорог» (М., 1906)

Евгеньев Б. Дерзостные своды. С. 14.



ОБЩАЯ ПЛАТЬ СЕТИ УЛИЦ И ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ ВЪ г. МОСКВѢ.

ОБЪЯВЛЕНИЕ:
 1-13 — линиями в г. и в. г.
 14 — линиями в г. и в. г.
 15 — линиями в г. и в. г.

Опись железнодорожных линий
 Голубовича, железнодорожных линий:

1. Москва — Восток	7. Архангельск — Восток
2. Тушин — Восток	8. Архангельск — Восток
3. Архангельск — Восток	9. Архангельск — Восток
4. Архангельск — Восток	10. Архангельск — Восток
5. Архангельск — Восток	11. Архангельск — Восток
6. Архангельск — Восток	12. Архангельск — Восток
13. Архангельск — Восток	13. Архангельск — Восток

Краткая таблица и описание железнодорожных линий в г. Москве.

Опись — список из таблицы с описанием линий.

Вагон тащился очень медленно, было пыльно, скучно, и солнце всё ещё довольно сильно жгло, особенно на империал конки. Но когда Каширин перешёл в трамвай и миновал Красный пруд, когда вдалеке зазеленела Сокольничья роща, стало прохладнее, потянуло запахом лесов и полей».

105



Вагон конно-железной дороги в центре города. [1908 г.]
ГЛАВАРХИВ МОСКВЫ, ЦГА МОСКВЫ. А-ФА-95П29

У станции
паровой конки во время
воскресного гулянья
на Воробьёвых
горах. 1910 г.
Главархив Москвы,
ЦГА Москвы.
А-ФА-98П153



Миусский парк
городских железных
дорог. Начало
1910-х гг.
Фото П. Павлова
Главархив Москвы,
ЦГА Москвы. Ф. Л-305.
Оп. 1. Д. 44. Л. 157
(опубл.: Альбом зданий,
принадлежащих
Московскому
городскому
общественному
управлению.
Т. 1. М., [1913])



Городская центральная электрическая станция на Винно-Соляном дворе. Начало 1910-х гг.
Фото П. Павлова. Главархив Москвы, ЦГА Москвы. Ф. Л-305. Оп. 1. Д. 44. Л. 152 (*опубл.: Альбом зданий, принадлежащих Московскому городскому общественному управлению.* Т. 1)



Главные Сокольнические мастерские городских железных дорог на углу улиц Матросская Тишина и 12-й Сокольнической (в настоящее время – 5-я Сокольническая улица). Начало 1910-х гг.
Фото П. Павлова. Главархив Москвы, ЦГА Москвы. Ф. Л-305. Оп. 1. Д. 44. Л. 168 (*опубл.: Альбом зданий, принадлежащих Московскому городскому общественному управлению.* Т. 1)



Вербное воскресенье на Красной площади. Трамвай и извозчик
в ожидании пассажиров. [1909–1917 гг.]
Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-1–8227



Москва зимой. 1910-е гг. Фототипия на почтовой карточке

«Иногда дорогу пересекает великолепный трамвай. Увы, старая конка канула в вечность, – старая, особенная московская конка, высокая, узкая, рыжая, со смешными, визжащими по-пороссячьему колёсами и с невозможными клячами вместо лошадей».

*Гейман В.В. По градам и весям родной земли:
(1000 вёрст на автомобиле).
СПб., [1914]. С. 18.*



Трамвай у Сухаревой башни. Начало 1910-х гг.
(опубл.: Иллюстрированный путеводитель по Москве. М., 1912)



Санитарный вагон городских железных дорог и автомобильная фура
на Савёловском вокзале. 1914–1915 гг.

Фото П. Павлова. Главархив Москвы, ЦГА Москвы

(опубл.: Альбом деятельности Московского городского управления по организации помощи больным и раненым воинам и семьям призванных. 1914–1915. [М., 1916])

«С начала войны по 1 ноября [1915 г.] через московские распределительные пункты проследовало 943 155 больных и раненых воинов и 84 756 военнопленных.

В городских и лечебных госпиталях Москвы находилось по 15 ноября на излечении 321 000 больных и раненых воинов.

Для перевозки раненых и больных воинов городом приспособлено 30 трамвайных поездов, состоящих каждый из моторного вагона и прицепного-санитарного».

Главархив Москвы, ЦГА Москвы. Ф. 179. Оп. 3. Д. 50. Л. 9.

ПОСТАНОВЛЕНИЕ МОСКОВСКОЙ ГОРОДСКОЙ ДУМЫ
«О ПОРЯДКЕ ПОЛЬЗОВАНИЯ КОННО-ЖЕЛЕЗНЫМИ,
ПАРОВЫМИ УЛИЧНЫМИ И С ЭЛЕКТРИЧЕСКОЮ ТЯГОЮ
ПУТЯМИ В МОСКВЕ»

23 января 1904 г.

I. Правила для пассажиров

- § 1. Не допускаются вовсе к проезду: а) лица, находящиеся в нетрезвом виде; б) арестанты в сопровождении конвойных; в) лица, одержимые явно различной болезнью, и г) лица, соседство которых, вследствие нечистоты одежды или отталкивающего запаха, будет стеснять остальных проезжающих.
- Таким лицам не дозволяется оставаться и в станционных помещениях.
- § 2. Дети моложе 7 лет не допускаются к проезду наверху (империал) вагона без старших.
- § 3. Вход в вагоны, движимые паровою и электрическою тягою, и выход из них до полной остановки вагонов воспрещаются.
- § 4. При конной тяге вход в закрытый вагон и выход из него через переднюю площадку во время движения воспрещаются.
- § 5. При остановках вагона на станциях пассажиры, входящие в вагон, направляются через заднюю, а выходящие из вагонов – через переднюю его площадку, при остановках же вне станций вход в вагон допускается не прежде как по выходе пассажиров из вагона.
- § 6. Занятие мест сверх установленного числа их воспрещается.
- § 7. Воспрещается помещаться на перилах, на ступеньках площадок и на лестницах вагона, ведущих наверх (империал).
- § 8. Воспрещается стоять внутри вагона и наверху его (империал).
- § 9. Воспрещается ставить детей на сиденья в вагоне.
- § 10. Пассажирам дозволяется иметь при себе только ручной багаж, своим объёмом не стесняющий ни прохода в вагон, ни возле сидящих пассажиров. Воспрещается иметь при себе животных и вещи, имеющие неопрятный вид, марающие платья и издающие дурной запах.
- § 11. Курение табаку внутри закрытого вагона воспрещается, кроме тех вагонов и отделений их, которые для курящих предназначаются.
- § 12. Воспрещается плевать в вагоне, а равно каким-либо образом засорять, загрязнять и портить его.
- § 13. Шум, пение и музыка при проезде в вагонах воспрещаются.

- § 14. В период времени с 1 октября по 1 апреля все окна вагонов должны быть закрыты. В остальное время года воспрещается без согласия всех находящихся в вагоне пассажиров открывать окна с той стороны, с которой дует ветер.
- § 15. Воспрещается дотрагиваться до звонков, тормозов и других приспособлений, имеющих в вагоне для управления его движением.
- § 16. Полученные на проезд билеты пассажиры обязаны хранить во всё продолжение проезда и предъявлять по требованию кондукторов и контролёров. Ссылка на утрату билета не приемлется.
- § 17. Пассажир, оказавшийся без билета, обязан уплатить стоимость проезда и получить соответствующий билет.
- § 18. Пассажир, отказавшийся от выполнения какого-либо из вышеозначенных правил, обязан оставить вагон по требованию кондуктора или контролёра, которые при неисполнении сего обращаются к полиции.

II. Правила для служащих

- § 19. Начальникам станций и иным служащим при станциях, контролёрам, кондукторам, вагоновожатым и кучерам вменяется в обязанность содержать в чистоте своё платье и иметь всегда на себе присвоенный им значок или номер.
- § 20. Отправление служебных обязанностей в нетрезвом виде воспрещается.
- § 21. Курение табаку при отпращивании служебных обязанностей воспрещается.
- § 22. В сношениях своих с публикою и между собою служащие обязываются сохранить спокойствие и вежливость.
- § 23. Перед остановками на станциях и в пунктах пересадки кондуктор обязан объявлять пассажирам название станций и конечных пунктов линий, на которые производится пересадка.
- § 24. Кондукторы вагонов обязаны оказывать помощь малолетним, женщинам и вообще лицам слабым и неопытным при посадке их в вагоны и выходе из оных.
- § 25. В случае неисполнения пассажирами или другими лицами из публики требований, направленных к соблюдению порядка и настоящих обязательных постановлений, начальники станций, контролёры и кондукторы обязаны обращаться к содействию чинов полиции.

*Известия Московской городской думы. 1904. № 20.
С. 98–100.*



Перевозка раненых в трамвайных вагонах в постоянные лазареты. 1914–1915.
*Фото П. Павлова. Главархив Москвы, ЦГА Москвы (опубл.: Альбом деятельности
Московского городского управления...)*

Тарифы загородных линий.

Зелено-бульварная линия:

Бульварная линия — Бульварная станция — 5 к.
 " — " — " — " — 10 к.
 Бульварная линия — Бульварная станция — 5 к.

Зелено-бульварная линия:

Бульварная линия — Бульварная станция — 5 к.

Зелено-бульварная линия:

Бульварная линия — " — " — 5 к.
 " — " — " — " — 5 к.
 Бульварная линия — " — " — 5 к.

Семёновская линия:

Семёновская линия — Семёновская станция — 5 к.

Трамвайная линия
 Бульварная линия — Бульварная станция — 5 к.
 " — " — " — " — 10 к.
 " — " — " — " — 5 к.

Трамвайная линия
 Бульварная линия — Бульварная станция — 5 к.
 " — " — " — " — 10 к.
 " — " — " — " — 5 к.

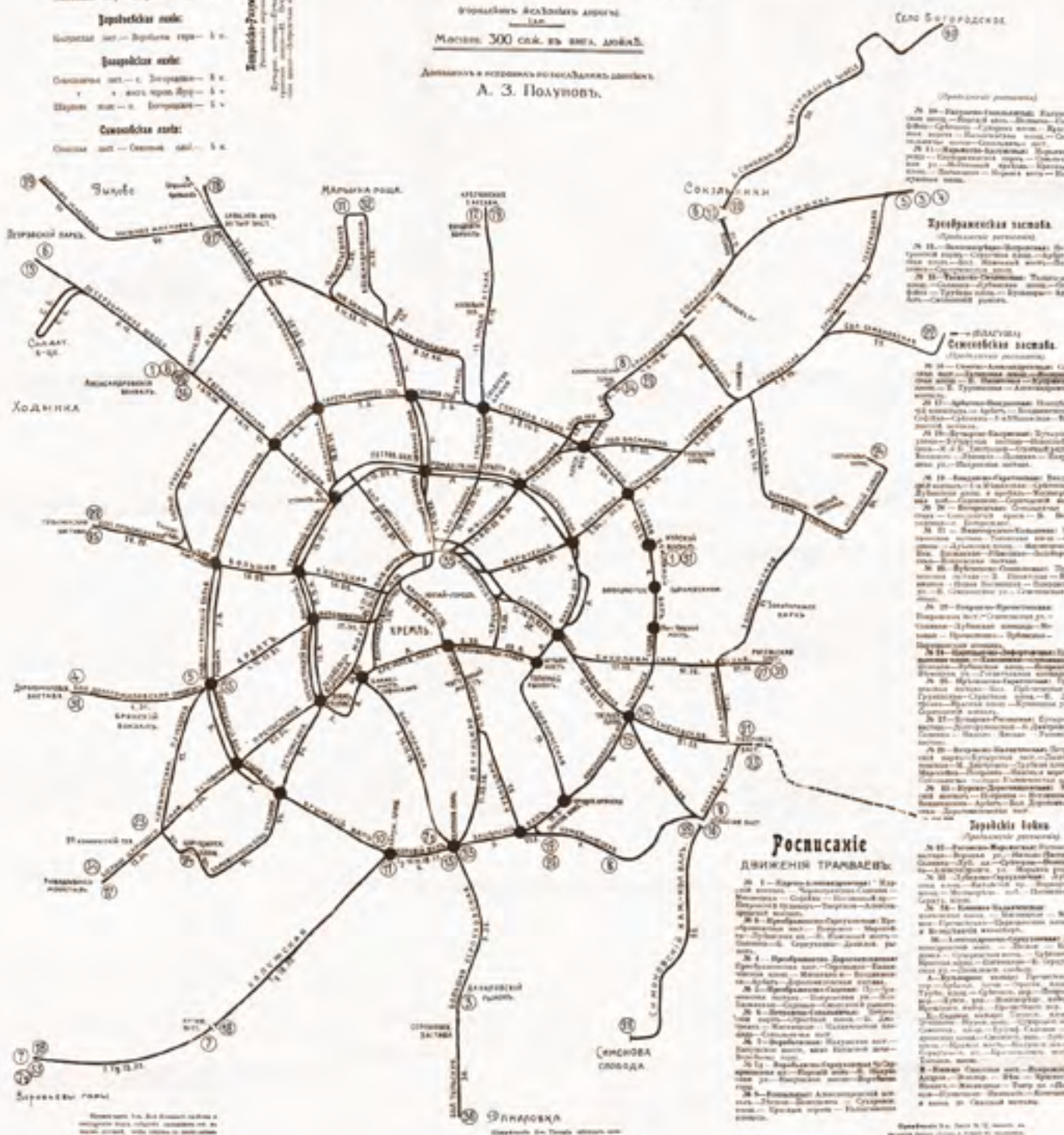
ПЛАНЪ МОСКОВСКОЙ ТРАМВАЙНОЙ СЪТИ

Исключительное право издательства

Масштаб 300 см. в 1 см. в 1 см.

Дополнение к плану Московской трамвайной сети
 А. З. Полуновъ.

Приложение к плану Московской трамвайной сети
 АДРЕСЪ-УКАЗАТЕЛЬ-СПРАВОЧНИКЪ г. МОСКВЫ.
 (Планъ трамвайной сети)



План Московской трамвайной сети (опубл.: Полунов А.З. Первый карманный адрес-указатель (справочник) г. Москвы. М., 1915)

185
901/22

ВЫПИСКА

ИЗЪ ЖУРНАЛА МОСКОВСКОЙ ГОРОДСКОЙ ДУМЫ.

Июня 16-го дня 1915г. № 16 ст. СХХVII—555.

СХХVII—555. Обсуждался докладъ Городской Управы отъ 4 июня, за № 263, по вопросу объ открытїи регулярнаго пассажирскаго трамвайнаго движенія по Симоновской вѣткѣ, съ заключеніемъ Комиссій Финансовой и Желѣзнодорожной.

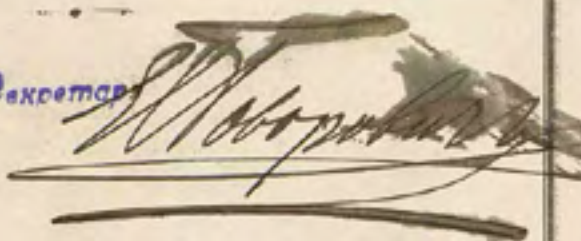
По пункту 1-му большинствомъ противъ 1 голоса, по пункту 2-му единогласно постановлено:

1) Открыть теперь же регулярное пассажирское движеніе по Симоновской трамвайной линіи.

2) Поручить Городской Управѣ разработать совместно съ Комиссіей по урегулированію г. Москвы вопросъ объ урегулированіи проѣздовъ, по которымъ проложена Симоновская трамвайная вѣтка, и представить по нему Городской Думѣ докладъ.

Вѣрно:

Мощникъ Городского Секретаря



Из Журнала Московской городской думы – постановление о пуске трамвая по Симоновской ветке. 16 июня 1915 г.

Главархив Москвы, ЦГА Москвы. Ф. 179. Оп. 21. Д. 1994. Л. 502

ЗАЯВЛЕНИЕ ГЛАСНОГО МОСКОВСКОЙ ГОРОДСКОЙ ДУМЫ
ДЕЙСТВИТЕЛЬНОГО СТАТСКОГО СОВЕТНИКА С.В. ПУЧКОВА
МОСКОВСКОМУ ГОРОДСКОМУ ГОЛОВЕ М.В. ЧЕЛНОВУ
О НАРУШЕНИИ СЛУЖАЩИМИ ГОРОДСКИХ УЧРЕЖДЕНИЙ
ПРАВИЛ ПОЛЬЗОВАНИЯ ТРАМВАЕМ

24 февраля 1916 г.

В дополнение к заявлению моему о не порядках при проезде на передних площадках моторных вагонов трамвая считаю необходимым прибавить следующее: служащие как городских, так и других учреждений очень нередко имеют при себе вещи, весьма увеличивающие тесноту на площадке; мне приходилось видеть при проезде на площадках такого рода багаж: мешки с разного рода предметами, ящики, большого размера картоны, ковриги чёрного хлеба и даже ведро с кислой капустой, причём рассол лился на пол с сиденья для кондуктора, где было поставлено упомянутое ведро. Служащие, по-видимому, привыкли считать переднюю площадку своей собственностью; во время проезда держат себя крайне распушенно, всё время болтают с вагоновожатым, грызут подсолнухи и часто позволяют себе громко произносить нецензурные фразы; я даже был свидетелем того, как вагоновожатый при исполнении своих обязанностей в присутствии меня и двух учеников-сборщиков позволил себе ругаться непечатной бранью на ломового извозчика, загородившего своей подводой трамвайный путь; такой же поступок позволил себе служащий Сокольничьего парка; об этих случаях мною было сообщено г[осподину] управляющему Городскими железными дорогами.

Половина служащих трамвая проезжает без формы, и я ни разу не видал, чтобы кондукторы спрашивали у них номера. Значительное число служащих проезжает на передних площадках после 12 ч ночи. Не знаю, по каким «служебным надобностям» приходится ездить в столь позднее время. Мне кажется, необходимо установить для проезжающих на передних площадках ниже следующие правила:

1. Воспретить иметь при себе вещи, стесняющие публику при стоянии и проходе через площадку.
2. Установить правило, чтобы вагоновожатый следил за порядком на передней площадке и, когда нужно, вызывал звонком кондуктора.
3. Установить точные правила, кто именно из лиц, пользующихся бесплатным и льготным проездом на городском трамвае, имеет право проезда на передних площадках моторных вагонов.

Это заявление прошу направить как материал в Железнодорожную комиссию, а копию – в Управление городских железных дорог.

Гласный Городской думы

С. Пучков

Главархив Москвы, ЦГА Москвы. Ф. 179. Оп. 3. Д. 1386. Л. 18–18 об.

Копия. Машинопись.



Трамвай на Арбатской площади. Октябрь – ноябрь 1917 г. *Фото Е. Павлова.*
Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-3–534



На остановке трамвая у площади Никитские Ворота. [Ноябрь 1917 г.]
Фото Е. Павлова. Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-3–466



Трамвай на Тверском бульваре. [Ноябрь 1917 г.] Фото Е. Павлова.
Главрхив Москвы, ЦГА Москвы. А-3–469

«В московском трамвае уже нет прежних коночных империалов. Но трамвайные вагоны всё же не отличаются комфортом.

Летом 1907 г. репортёр одной из московских газет пишет:

“Положительно ничем не объяснима бесцеремонность трамвайной администрации, оставляющей по вечерам публику прицепных вагонов без освещения.

Мне пришлось ехать в таком вагоне, битком набитом пассажирами и в совершенной темноте.

На одной из стенок вагона было сооружено из тонкой проволоки подобие самодельного подсвечника, где белелся стеариновый огарок, величиной около сантиметра. При желании кондуктора возжечь этот светильник близидущая дама запротестовала, так как жидкий стеарин неминуемо попал бы ей на платье. Кондуктор, конечно, не мог не согласиться с резонностью протеста, и огарок остался у городской управы в экономии”».

Лопатин П.И. Москва: [История города]. М., 1939. С. 214, 215.



Трамвай в районе Бульварного кольца. [Ноябрь 1917 г.] *Фото Е. Павлова.*
Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-3-470



Трамвай [при подъезде к площади Никитские Ворота]. [Ноябрь 1917 г.]
Фото Е. Павлова. Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-3-468

ИЗ ЖУРНАЛА ЗАСЕДАНИЯ № 35 БЮРО СОВЕТА
РАЙОННЫХ ДУМ г. МОСКВЫ –
О ПОВЫШЕНИИ ТРАМВАЙНЫХ ТАРИФОВ В ЧЕРТЕ г. МОСКВЫ
И ДЛЯ ЗАГОРОДНЫХ ТРАМВАЙНЫХ ЛИНИЙ

27/14 февраля 1918 г.

[...] Председательствовал М. Ф. Владимирский.
Секретарь Е. А. Шнеерсон.

Предметы обсуждения:

Доклад трамвайной комиссии о повышении трамвайного тарифа.

Принятые решения:

Доклад принят без возражений.

Трамвайные ставки утверждаются в следующих размерах:

1. На всей сети трамваев, за исключением загородных линий, вводится однообразный тариф в 40 коп. за любой конец проезда в одном вагоне.
2. Отменяются всякие передаточные билеты.
3. Отменяется утренний удешевлённый тариф.
4. Облегчается возможность дальних переездов по линиям Б и А увеличением числа вагонов, доводя их до нормы 6-минутной отправки.
5. Вводится новый тариф для загородных линий независимо от тарифа городской сети, а именно на линиях:
 - а) Бутырская часть – Петровская академия – 30 коп.
 - б) Воробьёвы горы – Калужская застава – 25 коп.
 - в) Сокольничья застава – село Богородское – 20 коп.
 - г) Спасская застава – Симонова слобода – 15 коп.
 - д) Никольские казармы – Тверская застава – 15 коп.
 - е) Петровский парк – Тверская застава – 15 коп.
 - ж) Анненгофская роща – Красные казармы – 15 коп.
 - з) Петровский парк – Тверская застава – 15 коп.

С подлинным верно: секретарь Бюро Совета районных дум *Шнеерсон*

Главархив Москвы, ЦГА Москвы. Ф. Р-1364. Оп. 1. Д. 8. Л. 20–20 об.

Подлинник. Машинопись.

Подпись – автограф.



«Реклама в трамвае – дешёва, рациональна». 1927 г. Художник Д. Буланов

«Старая Москва располагала самыми отсталыми средствами сообщения в мире – новая, со своей расширенной трамвайной сетью, со своими автобусами и троллейбусами и своим великолепным метро, стоит – с 550 поездками в среднем в год на каждого жителя – на первом месте среди городов мира».

Фейхтвангер Л. Москва 1937: Отчёт о поездке для моих друзей. М., 1937. С. 27.



«Русаковский трампарк». 1928 г. Художник С. Адливанкин



Трамвайное движение на Манежной площади. [1934 г.] Фото Н. Грановского.
ГЛАВАРХИВ Москвы, ЦГА Москвы. А-ФА-63П36



Пушкинская площадь во время реконструкции. [1934 г.] Фото Н. Грановского.
ГЛАВАРХИВ Москвы, ЦГА Москвы. А-ФА-69П24

ПРИКАЗ № 40 ПО МОСКОВСКИМ ГОРОДСКИМ ЖЕЛЕЗНЫМ ДОРОГАМ
ОБ ИЗМЕНЕНИИ НАЧАЛА И КОНЦА РАБОТЫ
ГОРОДСКОГО ПАССАЖИРСКОГО ТРАМВАЯ В БУДНИЕ ДНИ

25 ноября 1926 г.

Управление г[ородских] ж[елезных] д[орог] во изменение приказа по г[ородским] ж[елезным] д[орогам] от 15 ноября с[его] г[ода] за № 24 объявляет, что с 26-го сего ноября пассажирское движение вагонов трамвая в будние дни начинается в 5 ч 30 мин утра и заканчивается в 12 ч 30 мин ночи.

Управляющий городскими жел[езными] дорогами
Заведующий Общим п[од]отделом

А. Гербоко
Адаменья

*Главвархив Москвы, ЦГА Москвы. Ф. Р-404. Оп. 1. Д. 1. Л. 21.
Заверенная копия. Машинопись.*

«Вскипает трамвая
Гигантский рост,
Вместо тысячи —
Две тысячи вагонов.
За отчётный год
Трамвай перевёз
Пассажиров
800 миллионов.
Автобусное движение
Растёт всё шире.
Связаться с окраинами
Без них попробуй сам...
66 миллионов
Пассажиров
За год перевезли
Московские автобусы».

*Красный С. Стальная поступь
(поэма-отчёт) // Слово Моссовету:
Сборник МАПП. М., 1930. С. 66.*



Площадь Ногина (в настоящее время – Китай-город). [1930-е гг.]
Фото Н. Грановского. Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-ФА-69П30



Красноворотская площадь (в настоящее время – площадь Красные Ворота).
 [1930-е гг.] *Фото Н. Грановского.* Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-ФА-69П27

ПРИКАЗ № 6 ПО ТРЕСТУ «МОСКОВСКИЕ ГОРОДСКИЕ
ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ» О ПРЕМИРОВАНИИ СТРЕЛОЧНИЦЫ
ТРЕСТА ТРАВКИНОЙ ЗА ПРЕДОТВРАЩЕНИЕ КАТАСТРОФЫ
С ВОЗМОЖНЫМИ ЧЕЛОВЕЧЕСКИМИ ЖЕРТВАМИ

10 января 1931 г.

2 января 1931 г. стрелочницей 3-го участка группы пути т. Травкиной была предотвращена катастрофа на площади Ногина.

Благодаря находчивости, решительности и героизму т. Травкиной вагон 15-й линии, мчавшийся с Ногинской горы с отказавшимися работать тормозами, был ею направлен своевременным переводом стрелки, под угрозой попасть под вагон, вместо линии на Солянку, где стояли другие вагоны, по линии Китайгородского проезда.

За боевой поступок, предотвративший неминуемую катастрофу с человеческими жертвами, управление треста премирует т. Травкину вознаграждением в размере 100 руб.

Рабочие, служащие и инженерно-технический персонал должны запомнить героический поступок т. Травкиной и следовать её примеру в своей работе по ликвидации прорыва в Московском трамвае.

Героически борясь каждый на своём посту за ликвидацию каждого недочёта в состоянии трамвая и в своей работе, следуя примеру т. Травкиной в деле забвения личных интересов ради успешного завершения работы по восстановлению нормальной работы трамвая, мы успешно справимся с задачами, поставленными перед нами партией и правительством в деле ликвидации прорыва и успешного выполнения плана трамвайного хозяйства на третий, решающий год пятилетки.

За управляющего трестом «МГЖД»
Заведующий
адм[инистративно]-хозяйств[енным] сект[ором]

И. Махов

(подпись)

Главархив Москвы, ЦГА Москвы. Ф. Р-404. Оп. 1. Д. 15. Л. 6.
Подлинник. Машинопись.
Подписи – автографы.



Будка трамвайного стрелочника. 1930-е гг.
Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-2-4222

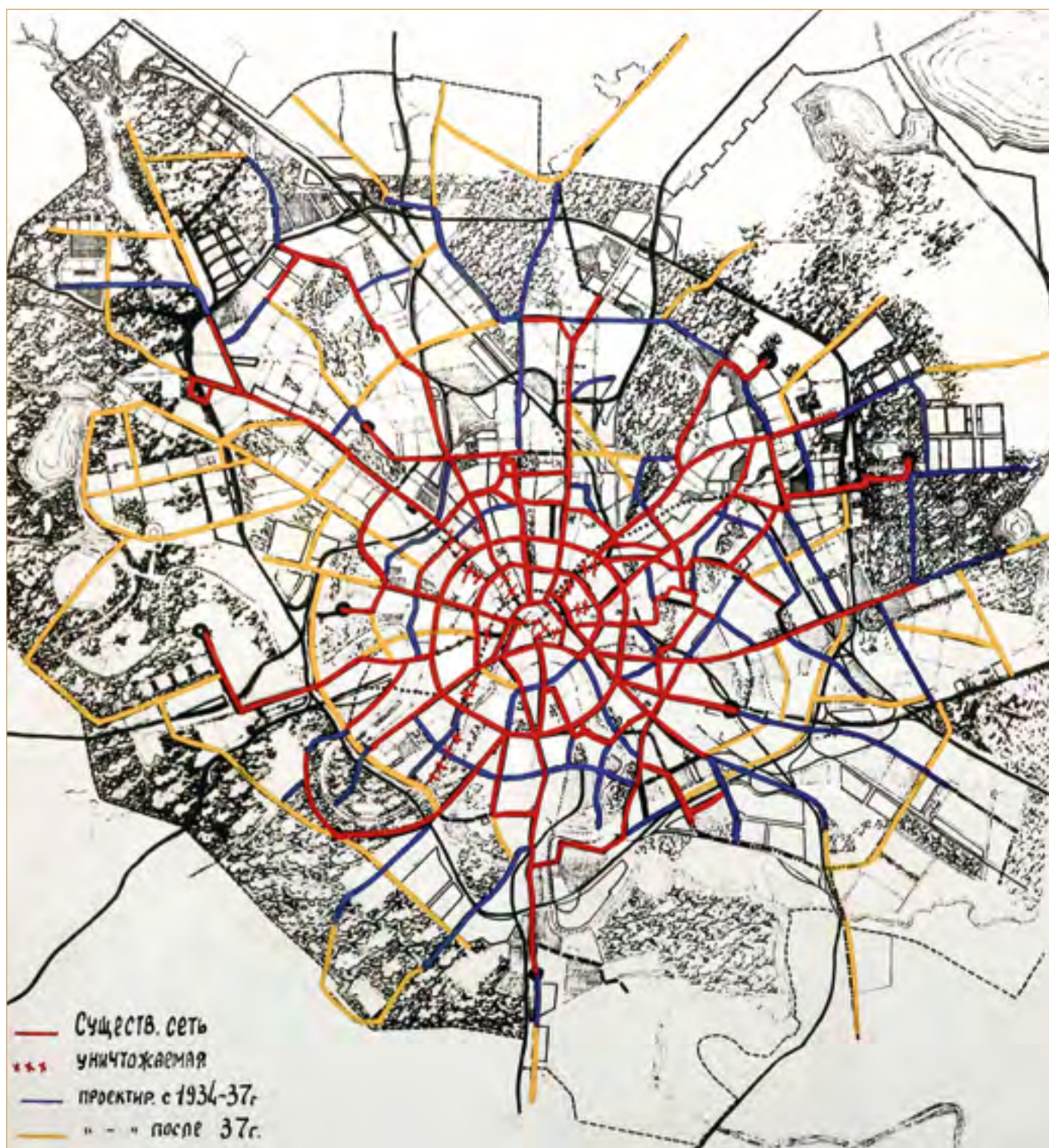


Схема трамвайной сети Москвы. 1930-е гг.
Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-ФА-99П162



Посадка в вагон трамвая на одной из московских улиц. 1930-е гг.
Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-ФА-99П158

«По улицам Москвы всё ещё трусят маленькие, обитые синим сукном пролётки. Как жалки эти исхудалые, измождённые лошадки! [...] В определённые часы гремят ещё трамваи, большие коричневые вагоны, бегущие по рельсам со скоростью железнодорожных поездов. Расстояния в городе велики, обувь дорога, и эти вагоны всегда битком набиты людьми, с бою берущими места на остановках».

*Пакэ А. Скованный город // Глазами иностранцев: [1917–1932].
М., 1932. С. 45.*



Трамвай 6-го маршрута. На переднем плане – кондуктор. 1930-е гг.
Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-ФА-99П159

«В новую столицу стекло вдруг слишком много людей, и дома и улицы кипят через край в бурном волнении. По неровной мостовой гремят извозчики со своими пролётками и шершавыми деревенскими лошадёнками, проносятся с быстротой молнии трамваи с чёрными гроздьями людей, висящих на площадках. [...] Всё это шумит, толкается, спешит с совершенно неожиданными в России проворством и торопливостью».

Цвейг С. Об улицах и музеях // Глазами иностранцев... С. 529.

«Он везёт
одиннадцать свиданий,
Две разлуки,
сумочку в руке,
Семь портфелей,
восемь опозданий
И жука
на чьём-то пиджаке.
Он спешит.
И множит громыханье,
Режет вечер,
молод и жесток.
Он звонит —
И тотчас расстоянье
Без оглядки
мчится на звонок...»

Казарновский Ю. Трамвай //
Казарновский Ю. Стихи. М., 1936. С. 13.



Трамвай 3-го маршрута на остановке. 1930-е гг. Фото А. Мотылёва.
Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-2-3126



Трамвайное движение на площади Ногина. 1930-е гг.
Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-2-5794



На углу Каланчёвской и Садовой-Спасской улиц. 1930-е гг.
Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-2-6539



Трамвай на Садовой-Кудринской улице. 1930-е гг.
Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-2-6564

«И небо просинело, оживая,
И стала опускаться высота,
И под колёса первого трамвая
Легли торцы высокого моста».

Тарковский А.А. Посвящение //
Тарковский А.А. Собр. соч.: В 3 т. Т. 1:
Стихотворения. М., 1991. С. 382.

ИЗ ПРОТОКОЛА № 5 ЗАСЕДАНИЯ ПРЕЗИДИУМА ГОРИСПОЛКОМА
И МОСКОВСКОГО СОВЕТА РК И КД – О РАЗУКРУПНЕНИИ
ТРЕСТА «МОСКОВСКИЕ ГОРОДСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ»
В ТРИ САМОСТОЯТЕЛЬНЫХ ТРЕСТА И СОЗДАНИИ
ТРАНСПОРТНОГО УПРАВЛЕНИЯ
ПО РУКОВОДСТВУ ВСЕМ ТРАНСПОРТНЫМ ХОЗЯЙСТВОМ г. МОСКВЫ

11 февраля 1932 г.

[...] Слушали:

9. О реорганизации городских трестов и создании отраслевых управлений при Московском совете (докл. т. Штернберг).

Постановили:

По реорганизации трестов.

Трест «МГЖД» разукрупнить, создав взамен его 3 самостоятельных треста:

1. Московский трамвайный трест, в состав которого передать все парки, все подсобные производственные предприятия, весь подвижной состав, всю эксплуатацию, ремонт и строительство подвижного состава и текущий ремонт путей.
2. Трест трамвайного строительства, в состав которого включить отдел капитального строительства с функциями капитального ремонта и строительства новых путей и зданий для нужд трамвайного хозяйства.
3. Трест трамвайного электротехнического хозяйства, в состав которого передать сети и подстанции и их эксплуатацию.
4. Управляющими указанных трестов назначить:

Трамвайного треста – т. Рабинсон С.Г.

Треста трамв[айного] строительства – т. Пискарёва и зам[естителем] его – т. Добрынина.

Поручить т. Генде-Роте подыскать кандидатуру на должность управляющего Треста трамвайного электротехнического хозяйства и представить на утверждение Президиума. [...]

Председатель Мосгорисполкома
Секретарь

Н. Булганин
А. Чельная

Главархив Москвы, ЦГА Москвы. Ф. Р-150. Оп. 1. Д. 158. Т. 1. Л. 48, 52–52 об., 59.
Подлинник. Типографский экз.



Площадь Свердлова (в настоящее время – Театральная). 1933 г. *Фото Я. Халипа.*
Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-1–38694



Вид на Добрынинскую площадь (в настоящее время – Серпуховская). 1935 г.
Фото Б. Игнатовича. Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-0–110725



Трамвайный круг на Большой Калужской улице; на дальнем плане справа – здания
1-й Градской больницы. 1934–1935 гг.
Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-2–7110, А-2–7111

«Понемногу Москва, распростившись с опасностями и тревогой военного лагеря, пыталась вернуться к прежней, установленной жизни. Для закрепления этого ощущения позади меня раздалась лёгкая трель звонка трамвая, медленно, точно нащупывавшего дорогу, ползущего в неуверенности к Лубянке. Недолго думая, я, как обычно делал, разогнался и вскочил в полупустой вагон на ходу».

Пастернак А.Л. Воспоминания. М., 2002. С. 428.



Трамвай 22-го маршрута перед строящимся зданием гостиницы «Москва». 1934 г.
Фото Б. Игнатовича. Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-0-110778



Трамвай 17-го маршрута на Арбатской площади. 1935 г. Фото Я. Халипа.
Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-1–38696



Трамваи в Октябрьском трамвайном депо. 1935 г. *Фото Б. Вдовенко.*
Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-0-71301



Ремонт вагонов трамвая на Сокольническом вагоноремонтном заводе (СВАРЗ).
Февраль – март 1935 г. *Фото Б. Вдовенко.* Главархив Москвы, ЦГА Москвы.
А-0-87866

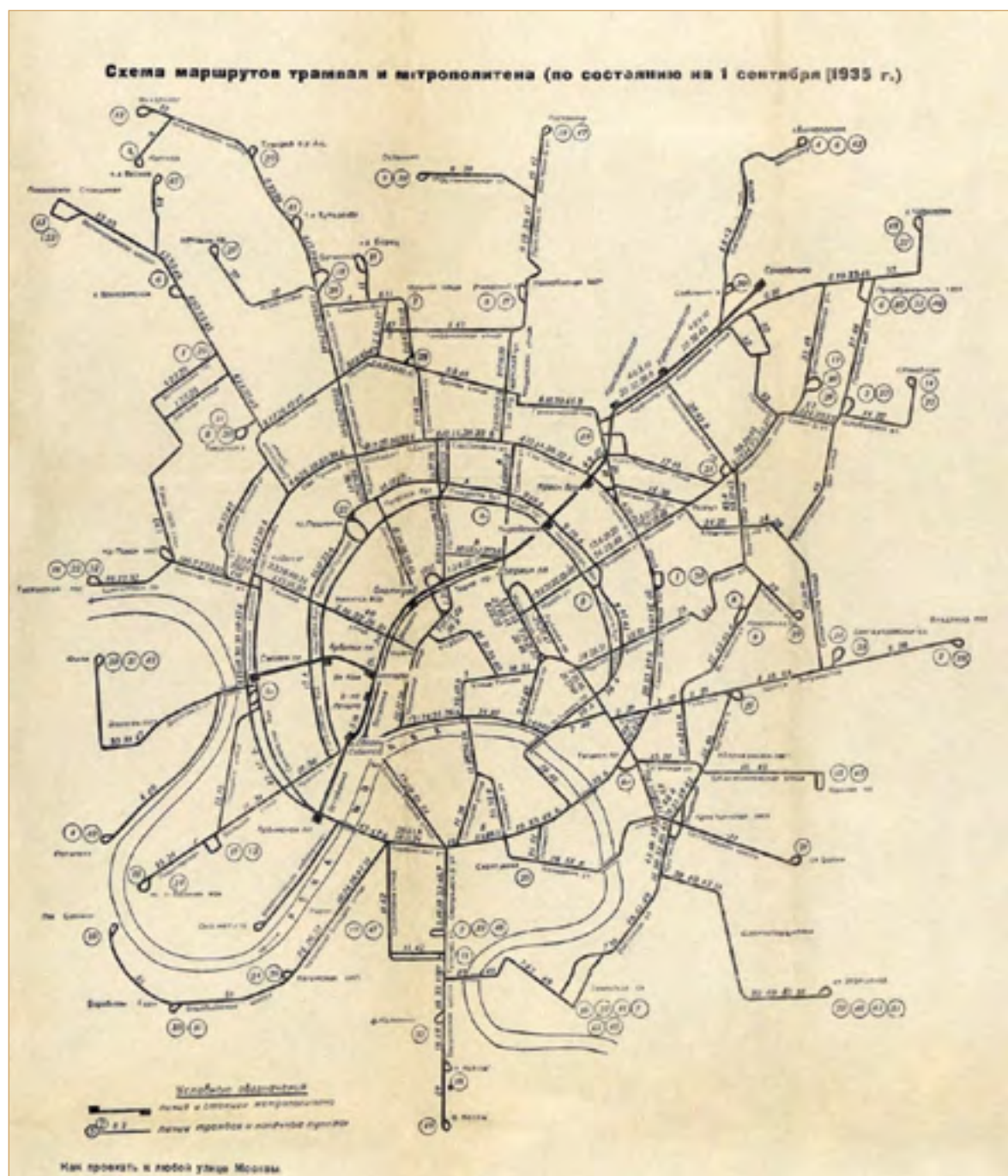


Схема маршрутов трамвая и метрополитена по состоянию на 1 сентября 1935 г.



Моторный вагон опытного двухвагонного трамвайного поезда модели «М-36», выпущенного СВАРЗ. 1935 г. Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-0–87868



Трамвай № 15 у памятника А.С. Пушкину на Тверском бульваре. 28 декабря 1936 г.
Фото Б. Вдовенко. Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-0–78381



Трамвайное движение на площади Охотного Ряда (в настоящее время – улица Охотный Ряд). Слева – строящееся здание Совета Труда и Обороны. Первая половина 1930-х гг. Фото Н. Грановского. Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-ФА-69П49



Трамвайные пути на шоссе Энтузиастов, на дальнем плане – путепровод Курской железной дороги. 1937 г. Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-2-6270



Комсомольская площадь. 19 августа 1938 г. Фото А. Цуккера.
Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-0-28664



Трамвайная станция «ВСХВ». 1939 г. Фото Б. Игнатовича.
Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-0-111834



Вид на Кремль. 1944 г. Фото В. Ковригина. Фотооткрытка

ИЗ ПОСТАНОВЛЕНИЯ № 1330 СНК СССР –
«О СНЯТИИ ТРАМВАЙНОГО ДВИЖЕНИЯ В ЦЕНТРЕ г. МОСКВЫ
И ЗАМЕНЕ ЕГО ТРОЛЛЕЙБУСНЫМ И АВТОБУСНЫМ ДВИЖЕНИЕМ»

Москва, Кремль

7 июня 1945 г.

Совет Народных Комиссаров Союза ССР п о с т а н о в л я е т:

1. Обязать Мосгорисполком (т. Попова):

до 20 июня 1945 г. снять трамвайное движение в центральной части г. Москвы: с площади Свердлова, Охотного Ряда, Моховой улицы, Каменного моста, улицы Герцена (от Никитских Ворот до Манежной площади) и улицы Пушкина.

Взамен снятого трамвая ввести в срок до 20 июня 1945 г. троллейбусные маршруты:

№ 1 – площадь Дзержинского – Театральный проезд – площадь Свердлова – Охотный Ряд – Моховая улица – Каменный мост – Большая Полянка до Добрынинской площади.

№ 5 – площадь Восстания – улица Герцена – Манежная площадь до площади Революции.

№ 8 – площадь Восстания – улица Герцена – Моховая улица – Каменный мост – Большая Полянка до Добрынинской площади.

Открыть движение автобусов до 20 июня 1945 г. по маршрутам:

№ 3 – площадь Свердлова – Охотный Ряд – Моховая улица – Каменный мост – Большая Полянка до Добрынинской площади.

№ 5 – площадь Пушкина – улица Пушкина – Охотный Ряд – Моховая улица – Каменный мост до Кадашёвской набережной.

Для обеспечения подвижным составом вновь открываемых троллейбусных линий разрешить Мосгорисполкому временно снять троллейбусное движение на участках:

а) посёлок Сокол – канал Москва – Волга;

б) Ржевский вокзал – платформа Северянин Ярославской ж[елезной] д[ороги];

в) Сокольники – Комсомольская площадь – Ржевский вокзал;

г) Комсомольская площадь – Измайлово.

Обязать Мосгорисполком с 20 июня 1945 г. взамен снятого троллейбусного движения на указанных выше участках усилить трамвайное движение по маршрутам:

а) посёлок Сокол – Тушино;

б) Ржевский вокзал – Ростокино;

в) Комсомольская площадь – Сокольники;

г) Комсомольская площадь – Измайлово.

2. Обязать Мосгорисполком (т. Попова) произвести работы по снятию рельсов и асфальтированию улиц на участках, где будет прекращено трамвайное движение, в следующие сроки:

до 23 июня на площади Боровицких ворот и Каменном мосту;

до 15 июля на площади Свердлова, Охотном Ряду, на Манежной и Моховой улицах;

до 15 августа на улице Пушкина и до 15 сентября на улице Герцена. [...]

Председатель Совета Народных Комиссаров Союза ССР
Управляющий делами Совета Народных Комиссаров СССР

И. Сталин
Я. Чадаев

Главархив Москвы, ЦГА Москвы. Ф. Р-150. Оп. 24. Д. 36. Л. 302, 303, 308.

Заверенная копия. Машинопись.



На Тверском бульваре во время празднования 800-летия Москвы.
7 сентября 1947 г. Фото А. Гаранина. Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-0-19345



Трамвай на Тверском бульваре. 1947-1948 гг. Фото Л. Раскина.
Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-0-57095

ПИСЬМО ДИРЕКТОРА ГОСУДАРСТВЕННОГО МУЗЕЯ Л.Н. ТОЛСТОГО
АН СССР С.А. ТОЛСТОЙ-ЕСЕНИНОЙ ЗАМЕСТИТЕЛЮ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ
МОСГОРИСПОЛКОМА М.В. САРЫЧЕВОЙ С ПРОСЬБОЙ СНЯТЬ
ТРАМВАЙНУЮ ЛИНИЮ, ПРОЛОЖЕННУЮ ПО УЛИЦЕ ЛЬВА ТОЛСТОГО.

№ 186

12 апреля 1948 г.

Гос[ударственный] музей Л.Н. Толстого Академии наук СССР обращается к Вам с убедительной просьбой снять трамвайную линию, проложенную по улице Льва Толстого.

На этой улице, под номером 21, находится Музей-усадьба Л.Н. Толстого. Музей этот является одним из ценнейших исторических памятников Москвы. В этом доме жил и работал Л.Н. Толстой в течение 20 лет.

В 1920 г. усадьбу посетил В.И. Ленин. В апреле 1920 г. декретом Совнаркома, за подписью В.И. Ленина, дом и усадьба Л.Н. Толстого национализированы и сохраняются в том виде, в каком они были при жизни Л.Н. Толстого.

Музей значительно пострадал от фашистских налётов. В настоящее время он реставрирован и открыт для посетителей. Десятки тысяч экскурсантов – москвичей и приезжие из разных областей Советского Союза, а также иностранных гостей, посещают московский дом великого русского писателя.

В музее ведётся непрерывная охранная, реставрационная, научная и экскурсионная работа. По заключению специалистов, постоянное сотрясение ветхого деревянного здания, которое происходит от прохождения трамвая по улице Льва Толстого, вызывает трещины в доме и неизбежно ведёт к медленному, но неизбежному разрушению памятника, имеющего мировое значение.

Кроме того, шум трамвая мешает экскурсионной работе, а также затрудняет въезд машин посетителей музея – советских и иностранных.

В годы войны музей не считал возможным ходатайствовать перед Вами о переносе трамвайной линии. В настоящее время, в связи с началом работ по починке линии, мы решаемся обратиться к Вам с этой просьбой. Трамвайная линия вполне может быть перенесена в соседние переулки по маршруту: пересекая Б[ольшую] Пироговскую, по Олсуфьевскому – Оболенскому пер[еулку] и дальше по ул[ице] Льва Толстого.

Гос[ударственный] музей Л.Н. Толстого надеется, что Мосгорисполком окажет должное внимание этому важному вопросу и примет меры к наилучшему сохранению дома, в котором жил и работал один из величайших людей русского народа – Лев Николаевич Толстой.

Директор Гос[ударственного] музея Л.Н. Толстого
Академии наук СССР

С.А. Толстая-Есенина

Приписка на полях 1-го листа документа: «Выездом на место (Николаев, Хориков и Новиков) установлено: изношенность рельс, трамвайные пути требуют ремонта (смену рельс и подкладку деревянных брусков). Дано задание т. Хорикову произвести ремонт трам[вайных] путей в течение мая – июня месяцев. Директор музея Толстая-Есенина поставлена об этом в известность. Г. Николаев. 28/IV [19]48 г.».

*Главархив Москвы, ЦГА Москвы. Ф. Р-150. Оп. 9. Д. 485. Л. 1–1 об.
Подлинник. Машинопись. Подпись – автограф.*



Трамвай «МТВ-82»
на участке
Белорусский
вокзал –
Ростокино. 1948 г.
Фото А. Гаранина.
Главархив Москвы,
ЦГА Москвы.
А-0-18169



Виды
общественного
транспорта.
Трамвай.
1940–1950-е гг.
Главархив Москвы,
ЦГА Москвы.
Ф. Л-105. Оп. 1.
Д. 399. Л. 12, 13



Трамвайные билеты.
1949–1950 гг.
Главархив Москвы,
ЦГА Москвы. Ф. Р-404.
Оп. 1. Д. 161а. Л. 2, 18



Трамвайное движение вдоль набережной реки Яузы. 1950-е гг.
Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-0-119722



Вид на трамвайную станцию у Всесоюзной сельскохозяйственной выставки.
1950-е гг. Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-1-64732



Трамваи, готовые к выходу в рейс, в трамвайном депо им. Н.Э. Баумана.
Июль 1953 г. Фото Я. Берлинера. Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-0-18541



Трамвай новой бесшумной конструкции, изготовленный Рижским
вагоностроительным заводом, в трамвайном депо им. П.Л. Апакова.
24 января 1953 г. Фото В. Хухлаева. Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-0-20894



Вид на Бородинский мост. 1955 г. Фото Б. Тренетова.
Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-1-59532



Трамвай «МТВ-82» на Красноказарменной улице. 12 июля 1955 г. *Фото Н. Рахманова.*
Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-1–3186



Интерьер моторного вагона
трамвайного поезда «РВ355»,
изготовленного Рижским
вагоностроительным
заводом. 31 июня 1956 г.
Фото А. Сергеева.
Главархив Москвы,
ЦГА Москвы. А-1–21637



Трамвай «МТВ-82» на Чистопрудном бульваре. 2 октября 1956 г.
Фото С. Иванова-Аллилуева. Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-1 – 366



На остановке трамвая маршрута «А». Конец 1950-х гг. Фото В.Абрамова.
ГЛАВАРХИВ Москвы, ЦГА Москвы. А-0-151902



Проспект Мира. 10 сентября 1957 г.
 Фото А. Сергеева-Васильева.
 Главархив Москвы, ЦГА Москвы.
 А-1–3949



Ночной ремонт трамвайных путей.
 Сентябрь 1959 г. Фото Н. Рахманова,
 Е. Кассина.
 Главархив Москвы, ЦГА Москвы.
 А-1–8653



Улица Свободы в г. Тушино, вошедшем в границы Москвы. 18 августа 1960 г.
Фото Б. Тренетова. Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-1-7105



На одной из улиц города в день торжественной встречи в Москве лётчиков-космонавтов В.Ф. Быковского и В.В. Терешковой, совершивших одиночные полёты на космических кораблях «Восток-5» и «Восток-6». 22 июня 1963 г.
Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-1–33939



На Шаболовке.
5 августа 1963 г.
Фото Н. Грановского.
Главархив Москвы,
ЦГА Москвы. А-1–7115



Вагоны производства ЧССР на трамвайной станции «Университет». Июль 1964 г.
Фото В. Генде-Роте. Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-0-612



Трамвайный
 путеизмерительный
 вагон, изготовленный
 на Ленинградском
 вагоноремонтном
 заводе № 1, – один
 из экспонатов
 тематической
 выставки «Новая
 техника и передовой
 опыт в жилищно-
 коммунальном
 хозяйстве
 СССР» на ВДНХ.
 17 ноября 1966 г.
Фото Н. Кулешова.
 Главархив Москвы,
 ЦГА Москвы.
 А-0-1492



Сквер перед главным входом
Выставки достижений
народного хозяйства СССР.
1969 г. *Фото М. Чернова.*
Главархив Москвы,
ЦГА Москвы. А-1–2275 цв.



Ленинградский проспект
в районе станции
метро «Сокол». 1969 г.
Фото М. Чернова.
Главархив Москвы,
ЦГА Москвы. А-1–2278 цв.



Водитель трамвая Е. Потапова заправляет автоматическую билетную кассу перед выходом на линию. 24 ноября 1969 г. Фото И. Озёрского.
Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-0-14021



Трамвай «Т2» производства ЧССР на одной из улиц Москвы. 1973 г.
Фото Б. Ярославцева. Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-0–105858



Трамвайный вагон «МТВ-82» на маршруте в Измайловском лесопарке. 1975 г.
Фото М. Сорокина. Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-0–59318



Конечная трамвайная станция у южного входа ВДНХ. 1975 г. Фото М. Сорокина.
Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-О-58272



Трамвайное движение на Чертановской улице. 19 июля 1975 г. Фото И. Бурова.
Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-О-67798



Вид на Комсомольскую
площадь. 1970-е гг.
Фото В. Егорова.
Главархив Москвы,
ЦГА Москвы. А-1-3262 цв.



Трамвайный вагон Рижского
вагоностроительного
завода «РВЗ7» – экспонат
выставки «Интербытмаш76»
на территории парка
культуры и отдыха
«Сокольники». 1976 г.
Фото М. Сорокина.
Главархив Москвы,
ЦГА Москвы. А-0-58288



Трамвайный вагон «ЛМ68М» – экспонат выставки «Интербытмаш76» на территории ПКиО «Сокольники». 1976 г. *Фото М. Сорокина.*
Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-0–59324



Трамвайный вагон «Урал» на выставке «Интербытмаш76» в «Сокольниках». 1976 г. *Фото М. Сорокина.* Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-0–59326



Трамвайный вагон
«МТВ-82». 1978 г.
Фото М. Сорокина.
Главархив Москвы,
ЦГА Москвы.
А-0-58179

Сочленённый
трамвайный вагон
производства
ЧССР. 1978 г.
Фото М. Сорокина.
Главархив Москвы,
ЦГА Москвы.
А-0-58178



Вагон-
желобоочиститель
на территории
трамвайного депо
им. И.В. Русакова.
1979 г.
Фото М. Сорокина.
Главархив Москвы,
ЦГА Москвы.
А-О-58172



Вагон-снегоочиститель
в трамвайном депо
им. И.В. Русакова. 1979 г.
Фото М. Сорокина.
Главархив Москвы,
ЦГА Москвы.
А-О-58173





Специальный вагон по обслуживанию контактной сети на территории трамвайного депо им. И.В. Русакова. 1979 г. *Фото М. Сорокина.*
Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-0–58174



Один из ремонтных участков трамвайного депо им. П.Л. Апакова. 17 ноября 1979 г.
Фото Р. Фёдорова. Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-0–35568



Трамвай у Покровского бульвара. Снимок из серии «Зимняя Москва». [1980-е гг.]
 Фото Ю. Королёва. Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-0–5171 цв.

Трамвайная
 остановка у станции
 метро «Сокол». 1984 г.
 Фото И. Бутова.
 Главархив Москвы,
 ЦГА Москвы.
 А-1–2522 цв.





Новый трамвай Усть-Катавского вагоностроительного завода им. С.М. Кирова, прибывший в столицу на испытания, в трамвайном депо им. И.В. Русакова. 6 октября 1990 г. *Фото В. Ахломова*. Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-0-71357



Трамвай-кафе «Анна» совершает экскурсионную поездку по литературным местам Москвы. 1991 г. *Фото В. Ахломова*. Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-0-119168



На Тихвинской улице. Апрель 1998 г. Фото С. Поминова.
Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-О-7126 цв.



Переезд Краснопресненского трамвайного депо в Строгино. Праздничное оформление вагонов. 25 мая 2002 г. Фото В. Мариньо.
Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-О-14956 цв.



Трамвайный
остановочный павильон
в Красностуденческом
проезде
(арх. Е. Шервинский;
1-я треть XX в.).
В настоящее время –
памятник культурного
наследия г. Москвы.
13 апреля 2003 г.
Фото В. Мариньо.
Главархив Москвы,
ЦГА Москвы.
А-0–15547 цв.



Трамвайная развилка
на перекрёстке улиц
Палиха, Сущёвская,
Тихвинская
и Перунова переулка.
8 июля 2004 г.
Фото В. Мариньо.
Главархив Москвы,
ЦГА Москвы.
А-1–4634 цв.



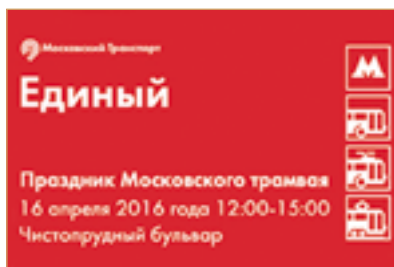
Трамвайная линия у развилки Ленинградского и Волоколамского шоссе.
9 декабря 2006 г. Фото В. Мариньо. Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-0-19698 цв.



Чистопрудный бульвар. Трамвай № 3 на конечной остановке. 1 января 2012 г.
Фото В. Мариньо. Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-0–151419



Трамвай № 39 в новогоднем оформлении. 2015 г. Фото с сайта mosgortrans.ru



Билеты «Единый» специальной серии, посвящённой дню рождения московского трамвая. 11 апреля 2016 г. С сайта mos.ru



Вагон конно-железной дороги («конка») на Чистопрудном бульваре во время Праздника московского трамвая. 16 апреля 2016 г. Фото с сайта mosgortrans.ru



Праздник московского трамвая на Чистопрудном бульваре. Трамвай № 1278, модель «МТВ-82» (построен в 1948 г.). 16 апреля 2016 г.
Фото с сайта mosgortrans.ru



Праздник московского трамвая на Чистопрудном бульваре. Трамвайный вагон № 3490, модель «СВАРЗ РТЗ» (построен в 1984 г.). 16 апреля 2016 г. Фото с сайта mosgortrans.ru



Ночная репетиция Парада трамваев. Трамвай № 164, модель «Ф» (фонарный). 13 апреля 2017 г. Фото с сайта mos.ru



Трамвай маршрута «А» на Большом Устьинском мосту. 2017 г. *Фото С. Губачёва.*
Главархив Москвы, ЦГА Москвы



Трамвай новой модели «Витязь-М». 2017 г. Фото с сайта transport.mos.ru



Пассажирский салон трамвая «Витязь-М». 2017 г. Фото Е. Самарина. mos.ru



Новые «Витязи» готовы к выходу на линию. 2017 г. Фото Е. Самарина. mos.ru



Трёхсекционный низкопольный трамвай «Витязь-Москва». С сайта mos.ru



Трамвай «Витязь-М». 2023 г. Фото с сайта mos.ru

Эволюция транспорта. Как менялись вагоны трамваев

Москва Санкт-Петербург Коломенская железная дорога



Конка

1870-1917 гг.



Моторный трамвайный вагон «Фонарный»

1870-1917 гг.



Прицепной трамвайный вагон «Горьковский»

1917-1918 гг.



Моторный трамвайный вагон «Бесфонарный»

1918-1919 гг.



Трамвайный вагон «Коломенский моторный»

1919-1920 гг.



Трамвайный вагон «Коломенский прицепной»

1920-1921 гг.



МТВ-42 (Московский трамвайный вагон)

1921-1922 гг.



PR3-G

1922-1923 гг.



Татра Т2

1923-1924 гг.



Татра Т3 (2 двери)

1924-1925 гг.



Татра Т3 (3 двери)

1925-1926 гг.



Татра Т6 Б5

1926-1927 гг.



Татра Т7 Б5

1927-1928 гг.



КТМ 71-608KM

1928-1929 гг.



КТМ 71-619

1929-1930 гг.



КТМ 71-623

1930-1931 гг.



Витязь М

1931-1932 гг.

Эволюция московского трамвая. С сайта mos.ru



«ЗЕЛЁНЫЙ ОГОНЁК» ТАКСИ

Такси не дороже извозчика,
но быстрее и удобнее во много раз.

*Плакат треста Московского
коммунального хозяйства. 1920-е гг.*

День рождения такси – 26 июня 1896 г. В этот день впервые в мире в Штутгарте (Германия) вышла на линию первая такая машина – заднемоторный Daimler Riemenwagen. В России первый наёмный автомобиль со счётчиком-таксометром был зарегистрирован в 1906 г. в Санкт-Петербурге. Сама идея наёмного транспорта была не нова: достаточно вспомнить извозчиков. К тому времени жители обеих столиц успели привыкнуть к снующим по улицам каретам с урчащими моторами.

11 июля 1907 г. газета «Русские ведомости» писала, что «долго обсуждавшийся в городском

общественном управлении вопрос об автомобильном уличном движении в Москве разрешился. Управа предоставила право всем желающим возить публику в автомобилях за плату, без всяких договоров и условий. С автомобильных предпринимателей будет взиматься лишь определённый сбор»¹.

Однако принято считать, что московское такси родилось осенью 1907 г. Связано это с тем, что 22 сентября на четвёртой полосе газеты «Голос Москвы» было помещено известие следующего содержания: «Вчера в Москве появился первый извозчик на автомобиле. Какой-то шофёр привесил

¹ Цит. по: XX век: Хроника московской жизни. 1901–1910 гг. / Сост.: С.Г. Муранов, О.А. Пруцкова, А.С. Рощина, А.Н. Старицын, Р.Н. Тепцова. М., 2001. С. 195.

к своему небольшому “ольдсмобилю”¹ плакат: “Извозчик, такса по соглашению”. Он разъезжал по улицам, останавливаясь на углах, и, по-видимому, не мог пожаловаться на отсутствие седоков».

10 ноября того же года организатор первых московских пассажирских рейсов, некто Г. Поццак, представил в Управу проект рассчитанной им таксы на езду в автомобиле. Планировалось открыть движение для 10 рейсовых машин.

В мае 1908 г. газеты сообщили о том, что Московская городская управа разрешила предпринимателю Б.А. Зенгеру «устроить автомобильное сообщение между следующими пунктами: Страстным монастырём и Петровским парком, Театральной площадью и Смоленским рынком, Сокольниками и Богородским. Плата за проезд 30 коп. Отдельные станции – по 10–15 коп. Предприниматель просил также о разрешении поддерживать сообщение между Лубянской площадью и вокзалами, но в этом ему отказано ввиду того, что по такому направлению ходят трамваи и здесь слишком узки улицы»².

В 1909 г. в Москве, на Старой Басманной улице, 8, появилось таксомоторное предприятие «То-

варищество автомобильного передвижения» (ТАП) с конторой, складом и гаражом на 30 авто. Изначально в качестве ТАПовских таксомоторов использовались легковые 4-цилиндровые машины французской фирмы «Даррак» мощностью 15 л.с., имевшие кузова с четырьмя сиденьями и шасси, специально усиленные для российских дорожных условий. Внутри автомобили были обиты тёмно-синим сукном и оборудованы устройством для подогрева.

5 мая 1909 г. открылось регулярное движение по городу автомобилей-фиакров с таксометрами. На тот момент в Москве для них не было постоянных мест стоянки, поэтому экипаж заказывали по телефону. Выручка за первые дни работы такси превзошла ожидания предпринимателей, и владельцы таксомоторов укрепились в мысли о необходимости развития городского наёмного автотранспорта³. Изначально в распоряжении товарищества было четыре машины «даррак». Пользование автомобилями оплачивалось по двум таксам. Первая действовала в дневное время и составляла 40 коп. за версту для 1–3 пассажиров; вторая,

¹ Подразумевается «Олдсмобил» (англ. Oldsmobile) – марка американских автомобилей, выпускавшихся с 1897 г.

² Голос Москвы. 1908. 6 мая.

³ Там же. 1909. 6 мая.

соответственно, применялась ночью: 60 коп. за версту при 4–5 пассажирах. При длительном ожидании взималось по 10 коп. за каждые 5 минут простоя. Как писал московский иллюстрированный журнал «Автомобилист» (издавался в 1908–1918 гг.), «для последних случаев внутри таксометра имеются часы, которые приводят в действие аппарат, а во время движения автомобиля таксометр работает от вращения колёс, с которыми он соединяется гибким валом»¹.

Чтобы решить проблему нехватки шофёрских кадров, товарищество заключило договор с одной из московских биржевых артелей, взявшейся подбирать ответственных и грамотных водителей. Причём квартиры шофёров располагались непосредственно при конторе – в отдельном флигеле на Старой Басманной, 8.

В том же номере журнала «Автомобилист» отмечалось, что «появившиеся недавно таксометры “ТАП” пользуются большим успехом и спросом у публики. Благодаря удачно построенным машинам и элегантному виду можно смело сказать, что московские таксометры значительно лучше как берлинских, так и парижских»².

Спустя месяц после начала движения ТАПовских машин пресса, отдавая должное их превосходной работе, сетовала на отдалённое от центра города расположение гаражей конторы: «Правильнее было бы держать автомобили на определённых стоянках, чтобы публика знала, что в таком-то месте можно найти автомобиль. Вечернее и ночное движение также необходимо»³.

Уже через год автопарк ТАП насчитывал 10 машин европейских марок: семь автомобилей «даррак» французского производства, два – итальянской компании «ФИАТ» и один – немецкой «НАГ». Все автофиакры (слово «такси» вошло в обиход позднее) ТАП были окрашены в тёмно-коричневый (впоследствии – красный) цвет с чёрными филёнками.

К октябрю 1909 г. Московская городская управа определилась с местами для стоянок извозчиков-автомобилистов. Согласно разметке, они находились на Страстной и Биржевой площадях, на Никольской улице (у здания гостиницы и ресторана «Славянский базар»), на Арбатской площади (у ресторана «Прага»), на Трубной площади (у ресторана «Эрмитаж»),

¹ Автомобилист. 1909. № 18. С. 3.

² Там же.

³ Там же. № 19. С. 3.

на Воскресенской площади (у Большой Московской гостиницы)¹.

В феврале 1910 г. москвичи узнали об учреждении другого городского товарищества таксометров – «М.А.Т.» (Московские автомобильные таксометры) – под вывеской торгового дома «Бернес и Гарфельд»². Серьёзность намерений конкурентов ТАПа подтверждал заказ 15 автомобилей на немецком заводе «Бенц». Всего же планировалось пустить по городу 50 автокарет. Сообщалось, что «автомобили будут отдаваться по 30 коп. с версты (весь автомобиль) независимо от числа пассажиров»³.

Следом стало известно об организации ещё нескольких компаний такого рода. «Автомобилист» формировал: «Вскоре после Пасхи начнут функционировать в Москве новые автомобили-таксометры в количестве для начала 10 штук фирмы “Адлер”. Автомобили ландолэ-лимузин окрашены в цвет сѣте и оливковый и имеют по бокам надписи: “ТАКСА”. [...] Во главе этого нового предприятия стоит г. Ф. Мадер.

Кроме автомобилей “Адлер” и “Бенц”, о которых мы уже сообщали, будут также выпущены

таксометры “люкс” фирмы “НАГ”, вначале в небольшом количестве. Таким образом, с весны вместе с работающими около года автомобилями ТАП в Москве будет функционировать четыре предприятия автомобилей-таксометров, не считая многих фирм, отпускающих автомобили напрокат по часам без счётчика»⁴.

В сентябре 1910 г. в Москве стало действовать 4-е автомобильное таксомоторное товарищество (10 экипажей «бенц» повышенного комфорта) во главе с предпринимателями Баклановым и Шаровым.

Следовательно, к концу 1910 г. по улицам города курсировало 38 таксомоторов. За три последующих года их количество возросло до 225.

В первое десятилетие XX в. определились три вида коммерческих пассажирских автомобилей:

- такси – наёмный автомобиль, проезд в котором оплачивается по показаниям счётчика-таксометра;

- прокатный автомобиль – наёмное средство передвижения, проезд в котором оплачивается по договорённости пассажира с водителем;

¹ См.: *Тархов С.А.* История транспорта Москвы // Москва. Наука и культура в зеркале веков. Все тайны столицы / Сост. О.А. Зиновьева. М., 2014. С. 214.

² Впоследствии – торговый дом Н.П. Полякова.

³ Автомобили для публики // Коммерсант. 1910. 5 февраля.

⁴ Автомобилист. 1910. № 5. С. 19.

– моторный омнибус – многоместный автомобиль, прообраз автобуса и маршрутного такси.

В путеводителе по Москве 1912 г. читаем: «В последнее время на московских улицах появились автомобили-извозчики, возящие публику по таксе. Существует несколько предприятий, эксплуатирующих автомобиль как средство передвижения публики. Такса у всех этих предприятий сходится. Нормально берут днём с троих пассажиров за каждую первую версту 40 коп. и за каждую последующую – 30 коп.; при проезде большего числа пассажиров такса пропорционально увеличивается. Ночью надбавка к таксе приблизительно в размере около 20%»¹.

В августе 1913 г. Московская городская управа стала разрабатывать специальные Обязательные требования для таксомоторов. Этот вопрос был поднят Управой по предложению московского градоначальника «о введении в Обязательные постановления о движении автомобилей по городу нового требования, чтобы на прокатных автомобилях таксометры помещались бы перед глазами пассажиров, что до некоторой степени сократит те злоупотребления, которые практикуются теперь шофёрами таксомоторов»².

Поводом к этому послужили многочисленные жалобы горожан. В основном пеняли на то, что плата за проезд часто не соответствовала пройденному экипажем расстоянию. Счётчики были вне поля зрения пассажиров, а потому шофёр во время движения автомобиля имел возможность переводить таксометр с первой на вторую, более высокую таксу³.

В Москве того времени проблема недобросовестности водителей такси стояла остро. Так, журнал «Автомобилист» в сентябрьском номере за 1913 г. сравнивал стоимость услуг наёмных экипажей в России и Германии. В пересчёте на русские деньги получалось, что 5-верстовый проезд на автомобиле такси в Берлине обходился в 1 руб., а в Москве – 3 руб. «Московские автомобильные счётчики умышленно устанавливаются на машинах так, что пассажир не может видеть их. Одни счётчики расположены где-то между колёсами машины, и когда вы кончаете поездку, то шофёр лезет под автомобиль, зажигает спичку, куда-то долго всматривается и наконец безапелляционно заявляет, сколько следует платить. Другие счётчики стоят в ногах у шофёра, третьи – около его руля. Но все они неизменно

¹ Иллюстрированный путеводитель по Москве: 1912 год. М., 1912. С. 118.

² Автомобилист. 1913. № 16. С. 64, 65.

³ Постановление для таксомоторов // Московский листок. 1913. 21 августа.

своим циферблатом обращены в противоположную от пассажира сторону»¹.

30 декабря 1913 г. Московская городская управа признала, «что все и каждый могут пользоваться городскими улицами и площадями под стоянки для извозчичьих автомобилей безвозмездно на общих основаниях»². При этом сотрудникам 3-го отделения Управы поручалось выяснить, возможно ли учредить в городе бесплатные биржи для такого вида транспорта. Особо оговаривалось, что биржи не следует организовывать в тех местах, где «они могут конкурировать с платными биржами для автомобилей и извозчиков-лихачей. Для пользования бесплатными биржами решено установить следующие условия: 1) предоставление автомобилей публике за плату по 25 коп. с версты и 2) снабжение автомобилей автоматическими таксометрами. [...] От французской фирмы “Паккард” получено предложение снабдить все извозчичьи автомобили в Москве своими таксометрами, которые уже введены в Париже, Вене, Берлине, Лондоне и Буэнос-Айресе»³.

В 1914 г., к началу Первой мировой войны, по городу курсиро-

вало 225 автомобилей такси. Затем их количество сократилось. Это было связано с мобилизацией как профессиональных водителей, так и автомобилей, пригодных к использованию на военной службе.

После Октябрьской революции 1917 г. частные автомобили были национализированы, а профильные предприятия закрыты.

В первой половине 1920-х гг., в эпоху нэпа, частный прокат автомобилей возродился. В Москве предприниматели получили возможность свободно налаживать прибыльное дело. Как вспоминал один из старейших столичных таксистов Е.В. Рыжиков, в те годы у Ярославского вокзала можно было увидеть «автомашины самых различных марок – “мерседес”, “фиат”, “тальбот”, “австро-даймлер”, принадлежащие автовладельцам. На передней дверке каждой машины нарисован жёлтый круг, а в середине надпись: “Прокат”»⁴.

Чтобы составить конкуренцию частникам, Моссовет в декабре 1924 г. принял решение о покупке 200 автомобилей-такси – 100 штук французской марки «рено» и такого же количества итальянских машин «фиат». Гараж для них

¹ Автомобилист. 1913. № 17. С. 60.

² Об извозчичьих автомобилях в Москве // Московский листок. 1913. 31 декабря.

³ Там же.

⁴ Рыжиков Е.В. Из кабины такси. 2-е изд., доп. М., 1972. С. 9.

изначально был организован в здании бывшей Морозовской биржи в Орликовом переулке.

3 июня 1925 г. «Известия» сообщали, что «в Москву прибыли первые 15 таксомоторов французской фирмы “Рено”, которые размещены в новом гараже во 2-м Дьяковском переулке»¹. 21 июня того же года они начали курсировать на вокзальных линиях. Эти автомобили находились в ведении отдела коммунального хозяйства Моссовета (МКХ). Отмечалось, что «большинство такси находились на площади Свердлова, у Курского вокзала и на Страстной площади. Каждый такси за день совершило² по 10–15 поездок, получив от 50 до 75 руб. [...] На каждой машине имеется счётчик, показывающий количество пройденных вёрст и плату за проезд.

По окончании поездки шофёры, по требованию пассажиров, обязаны выдавать квитанции»³.

Также в городе действовали такси фирмы «Штейр» открытого типа («торпедо»), принадлежавшие Автотранспортному торговпромышленному акционерному обществу (Автопромторгу) СССР.

В конце июня 1925 г. в психотехнической лаборатории Государ-

ственного центрального института физической культуры организовали «систематическое испытание шофёров для развивающегося в Москве автобусного и таксомоторного движения»⁴.

Такси можно было вызвать по телефону Центрального диспетчерского бюро или через любое бюро поручений МКХ. Стоянки автомобилей располагались у всех столичных вокзалов, на больших, оживлённых площадях и при всех справочных бюро МКХ. Плата за проезд распределялась так:

«1-й тариф (при постоянном пользовании по договору с транспортным отделом МКХ) – 30 коп. за 1 км.

2-й тариф (для всех граждан с 7 ч утра до 12 ч ночи, если число пассажиров не больше трёх) – 40 коп. за 1 км.

3-й тариф (для всех граждан с 12 ч ночи до 7 ч утра или днём с 4 или 5 пассажирами) – 50 коп. за 1 км.

Плата за ожидание (по всем тарифам) – 10 коп. за каждые 3 минуты или 2 руб. за час.

Дети до 10 лет при вычислении тарифа приравниваются вдвое к одному взрослому пассажиру.

¹ Цит. по: XX век: Хроника московской жизни. 1921–1930 гг. / Сост.: А.С. Балакирев, С.С. Войтиков, С.Г. Муранов, О.А. Пруцкова, Р.Н. Тепцова. М., 2011. С. 532.

² Так в тексте.

³ Такси в Москве // Вечерняя Москва. 1925. 22 июня.

⁴ XX век: Хроника московской жизни. 1921–1930 гг. С. 537.

Багаж негромоздкий, весом до 8 кг, провозится бесплатно. Провоз багажа (не свыше 75 кг) вне кузова – 50 коп.

Загородные поездки не могут совершаться дальше 30 км от ближайшей заставы. Если таксомотор используется только в один конец, то оплачивается и обратный путь таксомотора до ближайшей заставы (при поездках до бегов, до Петровского парка и до Сокольнического круга обратный путь не оплачивается)»¹.

Тарифы для таксомоторов Автопромторга совпадали с проездной платой на автомобилях МКХ.

В ноябре 1926 г. МКХ выпустило распоряжение, в соответствии с которым водители такси обязаны были предоставлять пассажирам машины по их выбору, вне зависимости от того, какая из моделей числилась в очереди².

К концу 1929 г. по столице курсировало 258 такси. О том, как горожане относились к этому виду транспорта, повествует фельетон «Конфликт с лошадью», опубликованный в журнале «За рулём»: «Мы привыкли смотреть на такси как на какую-то триумфальную колесницу шулеров и растратчиков. Гражданин, открывающий дверь

такси, кажется нам прожигателем казённых состояний, кутилой и пьяницей во всяком случае. [...] Мы туго вводим такси в обиход нашей повседневной и деловой жизни. Мы ездим в такси лишь на вокзалы да в больницы. Мы превратили скромного труженика в какого-то свадебного генерала, в величественного спутника наших торжеств и наших несчастий. Статистика показывает, что 50% деловых возможностей такси остаётся неиспользованными»³.

Автор фельетона рассказывает также о нелёгких условиях работы шофёра такси: изнурительные 16-часовые смены, тяжёлая зимняя спецодежда, пренебрежение пешеходами правилами уличного движения, плохое состояние мостовых и др.

Тем не менее таксомоторное хозяйство столицы оценивалось специалистами Москомтранса как вполне рентабельное (в отличие от автобусов). В сентябре 1929 г. городской парк такси был обновлён, на смену отжившим своё автомобилям вышли 43 машины фирмы «Штейр»⁴.

Согласно первому пятилетнему плану, на 1929/30 г. была запланирована покупка 150 американских

¹ Вся Москва. Адресная и справочная книга на 1927 год. М., 1927. С. 177.

² Маленькая хроника // Вечерняя Москва. 1926. 19 ноября.

³ За рулём. 1928. № 4. С. 30.

⁴ Автобусы и такси // Вечерняя Москва. 1929. 18 сентября.

такси «форд». «В сентябре 1931 г. в Москву из США поступило 70 новых таксомоторов “Форд-А” из первой партии в 100 штук, в разобранном виде; их сборка осуществлялась на Московском автосборочном заводе “КИМ” на Остаповском шоссе (ныне Волгоградский проспект). Вторая сотня этих машин прибыла в конце сентября – октябре 1931 г., третья – в декабре 1931 г. Всего во второй половине 1931 г. в Москву из США поступило 300 новых такси шоколадного цвета. Это позволило списать старые изношенные “фиаты” и “ситроены”. В конце 1931 г. таксомоторы работали с 8 ч утра до 2 ч ночи; число стоянок такси было увеличено до 126. С 27 декабря 1931 г. 20 таксомоторов стали курсировать по городским улицам и ночью. Ночной тариф (с 23.00 до 8.00) составлял 70 коп. за 1 км»¹.

В июле 1931 г. газета «Рабочая Москва», оценивая состояние общественного транспорта столицы, писала: «Существующие в Москве около 10 тыс. извозчиков сильно загружают улицу и являются наиболее отсталым, не удовлетворяющим население видом пассажирского транспорта. Так как один таксомотор по провозоспособно-

сти может заменить 56 извозчиков, то расширение таксомоторного парка на несколько сот единиц уже позволило бы значительно освободить Москву от извозчиков и явилось бы значительной помощью для городского движения. Московский комитет партии и Моссовет признали необходимым в 1931 г. закупить 500 новых таксомоторов типа “форд” и пустить в эксплуатацию все имеющиеся таксомоторы, запретив учреждениям держать их в порядке учрежденческого пользования»².

В 1934 г. Моссовет принял решение о строительстве таксомоторного парка для хранения, эксплуатации и ремонта автомобилей-такси отечественного производства – по сути, первого специализированного предприятия такого рода. До этого таксопарки размещались в непригодных помещениях и эксплуатировали иномарки. Рассчитанный на 300 машин, 1-й таксомоторный парк находился по адресу: Крымская набережная, 14 (его ремонтная база располагалась в Телеграфном переулке).

2-й таксомоторный парк – на Горюховской улице, 7 (ремонтные мастерские – в Орликовом переулке), появился раньше – в 1925–1927 гг.

¹ Тархов С.А. История транспорта Москвы // Москва. Наука и культура в зеркале веков... С. 215.

² Цит. по: Москва 1931. Итоги. Городской транспорт // Московская правда. 2017. 24 июля [электрон. ресурс] // [url]: <http://mospravda.ru/2017/07/24/44448/>

Он был рассчитан на 130 машин. 1-й и 2-й таксомоторные парки подчинялись организованному в 1931 г. тресту пассажирских перевозок «Мосавтотранс». В ведении этой структуры также числился гараж на 250 машин, расположенный на пересечении улиц Тверская и Охотный Ряд.

В 1934 г. при 1-м таксомоторном парке был создан пункт приёма заказов. Диспетчерская служба состояла из трёх человек, которые принимали и распределяли заявки. Вызов такси в любой конец Москвы стоил 2 руб. По окончании работы эта сумма вместе с квитанцией о выполнении заказа и выручкой по показаниям таксометра сдавалась в кассу парка¹.

Годом позже 2-й таксомоторный парк полностью обновил подвижной состав, вследствие чего с городских улиц исчезли автомобили «рено», являвшиеся символом столичного извоза. К этому моменту автопарк московского такси пополнился «фордами», собранными из американских комплектов на Московском заводе «КИМ», а также машинами ГАЗ-А производства Горьковского автозавода им. В.М. Молотова, конструктивно близкими моделям

предприятия Форда. Однако ГАЗ-А так и не успел стать по-настоящему массовой разновидностью таксомотора, уступив в 1936 г. место новой модели Горьковского автомобильного завода – ГАЗ-М1 (в обиходе – «эмка»).

Проработавший несколько дней водителем такси, журналист Михаил Кольцов в 1934 г. писал: «По тарифу такси сейчас в три-четыре раза дешевле извозчика. Даже в театр, если поехать вчетвером, выйдет не дороже, чем в автобусе. Но по громадной трёхмиллионной столице бегают меньше пятисот такси. Минус сотня, закреплённая за учреждениями. Минус ремонтируемые. С такой горстью, пожалуй, возмечтаешь об извозчиках! Москве нужны на следующий год, худо-бедно, полторы тысячи таксомоторов»².

В 1936 г. для всех городов СССР был утверждён единый тариф на поездку в такси: стоимость проезда днём составляла 80 коп. за один километр в городе и 1 руб. 20 коп. – за городом. В ночное время километр пути обходился пассажиру таксомотора в 1 руб. 20 коп. независимо от маршрута³.

Популярный журнал «За рулём» в 1937 г. сообщал, что «таксомоторный парк Москвы с каждым днём

¹ Автомобиль на службе. Вып. 20. М., 2012. С. 5.

² Кольцов М.Е. Три дня в такси // Кольцов М.Е. Избранные произведения: В 3 т. Т. 1: Фельетоны и очерки. М., 1957. С. 515.

³ Автомобиль на службе. Вып. 20. С. 14.

пополняется новыми машинами. Уже сейчас в таксомоторных гаражах Мосавтотранса 466 такси М-1. К концу этого года, если своевременно будут подготовлены гаражи, Мосавтотранс получит ещё такое же количество такси М-1. Кроме М-1 таксомоторные гаражи столицы должны получить новые советские комфортабельные легковые автомобили ЗИС. Первые 15 семиместных лимузинов ЗИС со счётчиками такси появятся на улицах столицы уже в этом году»¹.

Однако порядки, установленные трестом «Мосавтотранс», зачастую вызывали критику. Так, 7 июля 1937 г. в газете «Правда» появилась заметка «О такси». В ней в самых резких тонах говорилось о неудовлетворительной работе 1-го таксомоторного парка, но из контекста было понятно, что истинный объект нападок – сама система городского автомобильного извоза: «По законам, установленным руководителями автотранспорта, машина может находиться ежедневно в эксплуатации не более 12 часов. Остальные же 12 часов должны якобы уходить на профилактику и пр[очее]. Неправильное, нелепое использование машин!

Правительство уделяет огромное внимание увеличению количества такси в Москве. Однако безрукие руководители “Мосавтотранса” довели

таксомоторное хозяйство Москвы до безобразного состояния.

Подавляющее большинство машин 1-го таксомоторного парка стоит под открытым небом. Техническая вооружённость таксомоторных парков, и в первую очередь парка № 1, исключительно плохая. Нет механической мойки, подъёмных кранов, пылесосов, полировочных кругов и пр[очего].

Правительство выдало тресту “Мосавтотранс” наряд на получение 500 лимузинов М-1 для использования их в качестве такси. Однако машины некуда ставить – нет гаражей. Президиум Моссовета плохо заботится об обслуживании населения автотранспортом»².

Разумеется, критическая заметка в главном печатном органе ЦК и МК ВКП(б) не могла остаться без внимания руководства столицы. 11 июля 1937 г. на заседании Президиума Моссовета руководителю «Мосавтотранса» Я.Д. Ефремову было поручено немедленно устранить отмеченные автором статьи недостатки в работе такси, принять меры к нормальному выпуску машин на линию и установке трёхсменного режима их движения, а также к увеличению количества стоянок такси и пересмотру тарифов³.

В ноябре 1937 г. «Мосавтотранс» ввёл новый порядок проката

¹ За рулём. 1937. № 17. С. 28.

² Васильев А. О такси // Правда. 1937. 7 июля.

³ Главархив Москвы, ЦГА Москвы. Ф. Р-150. Оп. 1. Д. 408. Л. 1.

таксомоторов. Теперь автомобили предоставлялись не только отдельным лицам, но также учреждениям и организациям. Наряду с по километровой оплатой устанавливался почасовой тариф (15 руб. в час). Для этих целей выделили новые машины М-1 без счётчиков. Их заказ осуществлялся по телефону через Центральный диспетчерский пункт¹.

В 1938 г. на смену старым французским и американским счётчикам пришли отечественные таксометры, изготовленные на заводе во Владимире. Ими и стали оборудовать московские такси.

8 апреля 1938 г. трест пассажирских перевозок «Мосавтотранс» разделили на тресты «Мосавтобус» и «Мостаксомотор», перед которым экономический совет Совнаркома СССР поставил непростую задачу – к 1 января 1939 г. увеличить автопарк такси с имевшихся 1710 машин до 5500 и к тому же сроку подготовить 10 тыс. шофёров такси. При этом наиболее острым был вопрос нехватки водительских кадров. «7 июня [1938 г.] Транспортное управление Моссовета совместно с трестом [“Мостаксомотор”] провело совещание директоров автошкол, на котором

школы взяли на себя обязательство по подготовке шофёров такси. В частности, автошколы Трансэнерго кадров Наркомтяжпрома должны в этом году подготовить 2,5 тыс. шофёров, автошкола Центрального автомотоклуба – 2 тыс. шофёров. 1 тыс. шофёров такси обязался подготовить военно-учебный пункт Свердловского райсовета Осоавиахима Москвы. Вербовка учащихся в автошколы будет проводиться как самими школами, так и трестом, при содействии комсомольских, профсоюзных и общественных организаций столицы. Трест поставил перед собой задачу в числе 10 тыс. шофёров такси подготовить не менее 3 тыс. шофёров из числа женщин»².

По решению Моссовета тресту «Мостаксомотор» в середине 1938 г. было передано одно из школьных зданий для оборудования учебного комбината по подготовке шофёров. Одновременно в нём могло стажироваться до 1,3 тыс. человек.

Материально-техническая база всех московских таксопарков к концу 1938 г. насчитывала 3890 легковых автомашин³.

В 1938 г. для улучшения обслуживания москвичей и транзитных

¹ Такси – 15 рублей в час // Вечерняя Москва. 1937. 21 ноября.

² Вольф Д. Две основные задачи в работе треста «Мостаксомотор» // За рулём. 1938. № 12. С. 26.

³ Москва в цифрах: Материал для агитаторов / Под ред. И.А. Гракина и Т.А. Селиванова. М., 1939. С. 30.

пассажиров открылись маршруты легковых такси ЗИС-101 (на 6 мест), связавшие московские вокзалы, центральный аэропорт; они проходили по магистралям с наибольшими пассажиропотоками. Первые 15 таких машин стали курсировать 23 марта 1938 г.¹

Однако поездка на ЗИС-101 – лимузине представительского класса – обходилась недёшево: 1 руб. 40 коп. за километр пути, тогда как за аналогичное расстояние пассажир «эмки» платил 1 руб.

Массовое поступление «эмок» в таксопарки советских городов объяснялось их неприхотливостью и надёжностью. В 1939 г. среди московских таксистов даже развернулось своеобразное соревнование «За 100 тысяч километров пробега без капитального ремонта на автомашинах М-1».

На заседании Мосгорисполкома 26 мая 1941 г. для улучшения обслуживания населения столицы таксомоторами было решено увеличить количество стоянок автомобилей такси со 160 до 240. Водителям разрешили брать пассажиров в любом месте города, по первому требованию, а также позволили парковаться на короткое время у ресторанов, кафе, театров, кино, парков и стадионов. При этом заказы

на такси принимались во всех киосках «Мосгорсправки». Стоимость одного вызова составляла 50 коп.²

С началом Великой Отечественной войны бóльшую часть машин ГАЗ-М1 мобилизовали для нужд армии; таксомоторное сообщение в столице почти прекратилось. В течение нескольких месяцев в Москве закрылись практически все таксопарки. Автомобили ЗИС-101, непригодные для использования в условиях фронта (в связи с плохой проходимостью), поставили на консервацию. К весне 1942 г. в городе функционировал лишь 3-й таксопарк в Графском переулке, 5, три десятка автомобилей которого обслуживали госучреждения по нарядам. После его закрытия такси сперва перевели в автобусный парк на Дружинниковской улице, а зимой 1943 г. – в гараж на Авиамоторной улице. Существовавшее с 1939 г. Управление таксомоторного транспорта Мосгорисполкома упразднили летом 1942 г., и его функции перешли к вновь созданному Управлению таксомоторного автотранспорта.

Несмотря на то что после окончания войны часть мобилизованных автомобилей вернулась в гражданский сектор, в Москве ощущалась сильная нехватка

¹ Тархов С.А. История транспорта Москвы // Москва. Наука и культура в зеркале веков... С. 216.

² 240 стоянок такси // Вечерняя Москва. 1941. 27 мая.

таксомоторов. На улицах города появились так называемые «леваки» – шофёры персональных автомобилей или владельцы трофейных немецких машин, вызывавшие обоснованное раздражение у таксистов. Однако ситуация постепенно менялась. В 1945 г. с консервации были сняты машины ЗИС-101, причём на линию они вышли как маршрутные такси. Тогда действовали три маршрута: по Бульварному и Садовому кольцу, а также от Рижского вокзала до площади Свердлова. Тогда же появились пригородные маршруты (к примеру, от площади Свердлова до аэропорта Внуково) и междугородные (Москва – Владимир, Москва – Рязань, Москва – Симферополь и др.).

Новые модели легковых автомобилей – ЗИС-110 (1946) и Москвич-400 (1947), освоенные нашей промышленностью в первые послевоенные годы, для работы в качестве такси были непригодны. «Если представительские ЗИСы удалось “пристроить” на маршрутные линии, то тесным “Москвичам” заниматься извозом не позволяла “антропометрия”»¹.

К июлю 1947 г. в столице действовало уже четыре таксопарка, в октябре того же года в помеще-

нии под эстакадой Краснохолмского моста был открыт новый парк таксомоторов.

В 1948 г. основным автомобилем-такси стал ГАЗ-М20 «Победа», изготовленный на Горьковском автомобильном заводе. Как писал 23 марта 1948 г. «Московский большевик», «в Москву из Горького, с автозавода им. Молотова, прибыли первые образцы легковых машин М-20 “Победа”, предназначенных для такси. Нижняя часть автомобиля покрашена в тёмно-серый, а верхняя – в светло-серый цвет. По центру опоясывает клетчатая лента-шашечки»².

Чёрно-белые шашечки красовались на бортах машин и до войны: в 1935 г. по предложению московского водителя Н.В. Фокина их стали рисовать на бортах некоторых автомобилей ГАЗ-А. Но тогда широкого применения они не получили. И лишь с внедрением ГАЗ-М20 «Победа» ряды шашечек наносили на боковые двери и задние крылья непосредственно на заводском конвейере.

По московским улицам таксомоторы «Победа» начали курсировать 24 апреля 1948 г. Салон такого автомобиля существенно отличался от интерьера обычного легкового авто. В переднюю панель вместо

¹ Автомобиль на службе. Вып. 30. М., 2012. С. 4.

² Цит. по: Тархов С.А. История транспорта Москвы // Москва. Наука и культура в зеркале веков... С. 217.

радиоприёмника встраивался счётчик-таксометр, который в зависимости от пройденного километража или времени ожидания определял плату за проезд, а также подсчитывал общий пройденный автомобилем километраж и километры, которые оплачивались. Чем меньше холостой пробег – тем лучше работал водитель. За регулярное превышение норм холостого пробега водителя могли лишить премии, а за выполнение и перевыполнение плана по сдаче выручки, наоборот, поощрить¹.

Всего в 1948 г. с Горьковского автозавода им. В.М. Молотова в Москву прибыло 444 машины «Победа» и 30 ЗИС-110².

Наряду с шашечками для такси в 1948 г. было введено и другое внешнее отличие от прочих легковых автомобилей – световой сигнал «зелёный огонёк», означающий, что такси свободно. По воспоминаниям московского таксиста Е.В. Рыжикова, фонарь изобрёл и впервые применил пожилой водитель из 1-го таксопарка. Изначально «зелёный огонёк» был раза

в три больше стандартного. Установленный в нижнем правом углу ветрового стекла, он включался автоматически. Уже позднее фонарики стали помещать в верхнем правом углу стекла, зажигались они при выключенном счётчике³.

В 1949 г. завершилась замена старых автомобилей М-1 и ЗИС-101 на таксомоторы М-20 «Победа» и ЗИС-110. Через год в московских автопарках появились машины ЗИМ (или ГАЗ-12), начавшие постепенно вытеснять ЗИСы с городских и междугородных маршрутов. Их использовали также в качестве обычных такси. Так, в 1952 г. в 1-й столичный таксопарк поступило 300 автомобилей ГАЗ-12⁴.

В 1956 г. парк московского такси пополнился автомобилями «Москвич-402», а весной 1957 г. на улицы столицы вышли легендарные машины ГАЗ-М21 «Волга». «На раннем этапе это были машины ГАЗ-М21Б, созданные на базе переходной модели ГАЗ-М21Г с нижнеклапанным форсированным (мощность 65 л.с.) двигателем от «Победы» (ГАЗ-М20). Машины

¹ Автомобиль на службе. Вып. 5. М., 2011. С. 12, 13.

² Тархов С.А. История транспорта Москвы // Москва. Наука и культура в зеркале веков... С. 217.

³ Ионес С. Штрихи к портрету московского такси. Ч. 2: Послевоенный период // Грузовик-пресс [электрон. ресурс] // [url]: <http://www.gruzovikpress.ru/article/3160-shtrihi-k-portretu-moskovskogotaksi-poslevoenniy-period/>

⁴ Брайловская С. От таксомотора до такси: Вековая история и интересные факты о такси в СССР // Российская газета. 2014. 9 июля [электрон. ресурс] // [url]: <https://rg.ru/2014/07/09/taxomotor-site.html>

ГАЗ-М21Б, поступившие в 1-й московский таксомоторный парк, были чёрного цвета, позднее их стали окрашивать в различные цвета – единого стандарта окраски для автомобилей такси в то время просто не существовало»¹.

«Волги» с «зелёным огоньком» постепенно завоёвывали Москву, и уже к 1962 г. они полностью вытеснили с городских улиц отмеченные шашечками «Победы».

В 1958 г. был создан логотип московского такси. На дверцах машин теперь помещалась буква «Т», заключённая в круг, и с блоками шашечек по бокам. Другой приметой столичных таксомоторов стала специальная серия номерного знака. Если в 1940–1950-е гг. для обозначения такси использовались литеры ЭЖ, то после 1959 г., с введением номеров нового образца, столичным таксомоторам достались серии ММТ и ММЛ. «Аббревиатура “ММТ” обозначала принадлежность к таксопарку с 1-го по 9-й, “ММЛ” – с 10-го по 20-й. При этом первая цифра соответствовала номеру парка с поправкой на десятки. К примеру, если номер начинался с “девятки”, а за ним следовали буквы ММТ, то машина принадлежала 9-му парку, а если за цифрой “9” шли буквы ММЛ, то это была машина 19-го парка.

В 70-е годы к упомянутым выше сериям добавилась серия “МММ”. Эти три серии остались и в “белых” номерах 80-х»².

По размерам салонов ЗИС и ЗИМ имели преимущество перед «Волгой». Через задние двери в них можно было поместить радиолу, телевизор, детскую коляску и даже малогабаритную мебель. Правда, и на ГАЗ-21 пытались внедрить зарубежную систему размещения багажа рядом с водителем. Так, в 1958 г. в 1-м таксопарке испытывали самостоятельно оборудованную «Волгу» с отдельным креслом водителя, перегородкой и складным сиденьем-страпонтемом от ЗИМа справа; но серийно похожую компоновку на ГАЗе ввели позднее.

В 1962 г. на смену маршрутным такси ЗИМ пришли микроавтобусы семейства РАФ-977Д, серийно выпускавшиеся Рижской автобусной фабрикой. При скромных внешних габаритах (на дороге и стоянке РАФ занимал место, немногим больше «Волги») салон такой маршрутки вмещал 11 пассажиров. Плюсом служила и максимальная унификация узлов РАФа с ГАЗ-21, благодаря чему микроавтобусы можно было без лишних затрат эксплуатировать и ремонтировать в одних гаражах с «Волгами». В 1960–1980-е гг.

¹ Автомобиль на службе. Вып. 20. М., 2012. С. 11.

² Там же. С. 14.

плата за проезд в маршрутке составляла 15 коп.

В 1963 г. на автомобилях-такси установили отдельные передние сиденья с тем расчётом, что пассажирское сиденье можно сложить и при необходимости перевезти дополнительный багаж, не поместившийся в багажник. В связи с тем, что такси целенаправленно вызывали для поездок на вокзалы, в аэропорты и для перевозки вещей, ёмкости штатного багажника было недостаточно¹.

В 1966 г. по Москве курсировало свыше 10 тыс. машин-такси. Стоимость проезда составляла 10 коп. при посадке – за включение счётчика и 10 коп. за каждый километр. Часовое ожидание оценивалось в 1 руб.

В 1968 г. Исполком Моссовета постановил сделать все такси единого цвета. Крыши автомобилей покрасили в красно-оранжевый цвет, кузова при этом остались белыми. В сентябре того же года было создано Управление таксомоторного транспорта и легковых автомобилей Мосгорисполкома (Мосавтолегтранс), объединившее все таксопарки и пять автокомбинатов легкового транспорта. Поймать такси стало возможно в лю-

бое время суток, поскольку во всех районах Москвы действовали десятки стоянок таксомоторов, где парковались свободные машины, работала диспетчерская служба заказа такси по телефону.

С 1970 г. с Горьковского завода в Москву стали поступать таксомоторы ГАЗ-24 и ГАЗ-24-02 салатового цвета – седаны с оранжевыми «гребешками». Первые машины новой модели ГАЗ-24 поступили в 1-й таксопарк в июле 1970 г. В 1971–1973 гг. более старая модель «Волги» – ГАЗ-21 была полностью заменена моделями ГАЗ-24-01 и ГАЗ-24-04².

Труд горьковских автомобилестроителей был по достоинству оценён в конце 1978 г. Государственной комиссией во главе с начальником Управления легкового автомобильного транспорта Мосгорисполкома Л.А. Яковлевым: автомобилю ГАЗ-24-01 «Волга» (такси) присвоили высшую категорию качества³.

В 1979 г., в преддверии московской Олимпиады-80, автомобили такси ГАЗ-24-01 «Волга» согласно международным стандартам становятся жёлто-лимонного цвета, а на крышах машин появляются оранжевые плафоны (ФП147)

¹ Автомобиль на службе. Вып. 20. М., 2012. С. 14.

² Тархов С.А. История транспорта Москвы // Москва. Наука и культура в зеркале веков... С. 219.

³ За рулём. 1979. № 2. С. 13.

с шашечками и подсветкой для работы в тёмное время суток. При этом в таксопарки страны поступали машины, окрашенные и в другие цвета. Особую популярность имели машины чёрного и белого цвета, без опознавательных знаков. Например, в Москве при заказе такси по телефону можно было оговорить цвет подаваемой машины и отсутствие на ней шашечек. Такие автомобили использовались при поездках в ЗАГС, выписке из роддома и в других торжественных случаях¹.

В 1979 г. в 21 московском таксопарке насчитывалось 16,7 тыс. такси «Волга» (ГАЗ-24-01, ГАЗ-24-04 «Универсал»). Ежедневно они перевозили до 500 тыс. пассажиров².

В 1984 г. базовую модель автомобиля ГАЗ-24-04 существенно модифицировали, при этом обновились и её таксомоторные версии – ГАЗ-24-11 (седан), ГАЗ-24-14 (универсал) и ГАЗ-24-17 (газобаллонная). Для столицы и других крупных городов также выпускалась специальная газобаллонная модификация такси ГАЗ-24-07 «Волга», работающая на сжиженном газе.

В 1986 г. в столичные таксопарки поступила первая партия машин «Москвич-2140-121» на замену

старых «Волг». Однако в качестве таксомоторов такие автомобили не прижились. Низкая надёжность, малый ресурс двигателя, плохо приспособленная ремонтная база таксопарков под машины именно этой марки вызвали множество проблем с эксплуатацией «Москвичей» такси.

Стоимость проезда на такси в эти годы складывалась из 20 коп. за посадку, 20 коп. – за каждый километр пробега, 2 руб. – за 1 час ожидания³.

Экономический кризис начала 1990-х гг. не обошёл стороной и такси. 27 января 1992 г. вице-мэр Москвы подписал распоряжение № 33-РВМ «О приватизации предприятий таксомоторного транспорта г. Москвы». Таким образом, количество государственных такси резко сократилось (с 5626 машин в конце 1992 г. до 47 в 1995 г.). Официальных перевозчиков заменили частники. Тогда же произошло возрождение маршрутного такси, но уже на принципиально ином уровне. «Частные предприниматели, взявшиеся за возрождение идеи маршрутных такси, успешно конкурировали с муниципальными многоместными автобусами, троллейбусами и трамваями. Первые

¹ Автомобиль на службе. Вып. 30. М., 2012. С. 12.

² Тархов С.А. История транспорта Москвы // Москва. Наука и культура в зеркале веков... С. 219.

³ Там же.

частные маршрутки курсировали либо по наиболее оживлённым участкам уже существующих маршрутов городского транспорта, либо по маршрутам, охватывавшим “горячие точки” пассажирского трафика. Они воспринимались пассажирами как более дорогая, но и более комфортная альтернатива общественному транспорту»¹.

Для того чтобы заняться маршрутным извозом, в те годы достаточно было зарегистрироваться в качестве индивидуального предпринимателя, приобрести несколько микроавтобусов и подать заявку в мэрию. Маршрут при этом предприниматель составлял самостоятельно, а муниципалитет присваивал ему номер.

С 1996 г. таксомоторными перевозками занялись коммерческие фирмы, причём некоторые из них были своеобразными преемницами старых таксопарков. Однако новые компании-перевозчики в первую очередь были ориентированы на извлечение прибыли любой ценой. Без должного контроля это зачастую приводило к снижению качества оказываемых услуг.

Символом маршрутных коммерческих перевозок нового времени стал микроавтобус ГАЗ-32213 «ГАЗель», производство которого началось в 1996 г. «Большим ми-

нусом “ГАЗелей” была внутренняя высота крыши. Она была выше, чем в “РАФиках”, но всё равно доставляла массу неудобств пассажирам. [...] Не устраивала перевозчиков и сдвижная дверь в салон, арматура к которой считалась “расходным материалом” – настолько часто приходилось менять замки, ручки и поддерживающие ролики. [...] В начале 2000-х к “ГАЗелям” стали предъявляться серьёзные претензии в плане безопасности. Беспристрастная статистика свидетельствовала: количество ДТП с участием маршруток неуклонно растёт. [...] Следует отметить, что сегодня в большинстве регионов России “ГАЗели” как маршрутные такси морально себя изживают. Появились зарубежные автобусы малой и средней вместимости»².

11 июня 2008 г. Правительство Москвы приняло закон № 22 «О такси в городе Москве». Документ регулировал методы взаимодействия столичных властей с юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями, осуществлявшими таксомоторные перевозки в городе. В частности, предусматривалось создание единого реестра, куда включалась полная информация о перевозчиках и службах заказа такси. Официально допущенные

¹ Автомобиль на службе. Вып. 51. М., 2013. С. 4.

² Там же.

к водительской деятельности лица, помимо прочего, обязаны были использовать специальный знак «Московское городское такси», размещать в салоне автомобиля информацию о шофёре и все необходимые номера контактных телефонов. Также оговаривался порядок создания мест для стоянки таксомоторов.

21 апреля 2011 г. был принят Федеральный закон № 69-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», положивший начало регулированию таксомоторной деятельности. Один из основных его пунктов касался лицензирования работы легкового такси. Таксисту, действовавшему без официального разрешения, грозил штраф 50 тыс. руб., а если при этом он являлся индивидуальным предпринимателем, то обязан был заплатить 100 тыс. руб. Для юридических лиц размер штрафа за данное нарушение составлял 400 тыс. руб.

В апреле 2012 г. новый закон о такси вступил в силу. Отныне все таксисты должны были иметь лицензию, а автомобили-такси – фонарь на крыше и шашечки.

В июне 2012 г. в Москве насчитывалось 9 тыс. легальных автомобилей-такси. Автопарк состоял преимущественно из иномарок. Наибольшей популярностью пользовались «рено логан», «форд фокус», «ситроен берлинго», «школа

октавия» и др. Причём наряду с машинами малого и среднего класса фигурировали автомобили бизнес-класса («ниссан теана», «форд мондео», «тойота камри») и премиум-класса («мерседес-бенц»).

В последующем городские власти создали бесплатные парковки для такси на вокзалах и в аэропортах, обеспечили помощь в приобретении в долгосрочную аренду и в кредит новых машин, сделали бесплатной и максимально простой регистрацию таксистов.

1 июля 2013 г. вступили в силу поправки к закону «О такси в городе Москве», согласно которым стать легальным перевозчиком мог только владелец машины с окрасом кузова в жёлтой цветовой гамме.

Сегодня в Москве в целях поддержки легального такси выплачивают субсидии на возмещение затрат по оплате лизинга легковых автомобилей, которые используют для таксомоторных перевозок.

В 2015 г. с подачи городских властей в столице запустили проект «Московский каршеринг». Этим необычным словом обозначается краткосрочная аренда автомобиля. Перед реализацией проекта в Москве сотрудники компании «Делимобиль», ставшей первым оператором каршеринга в столице, тщательно изучили опыт городов Европы – Милана, Берлина, Лондона. Данные проведённых в столице

социологических исследований показали востребованность такой услуги.

Для того чтобы воспользоваться сервисом, необходимо скачать мобильное приложение и зарегистрироваться в системе каршеринга, заключив договор с компанией-оператором. С помощью приложения можно забронировать, найти и открыть автомобиль.

Систему каршеринга в Москве развивают частные инвесторы без привлечения бюджетных средств. Взять машину в краткосрочную аренду можно семь дней неделю, 24 часа в сутки. При этом каршеринг в среднем на 30% дешевле поездки на такси по стандартному тарифу.

И хотя услуги предоставляют частные компании-операторы, столичные власти видят в развитии каршеринга один из способов борьбы с дорожными пробками, а потому стараются поддерживать инициативу. В августе 2017 г. мэр города С.С. Собянин на своей странице в социальной сети «ВКонтакте»

сообщил: «Уже несколько лет таксомоторные компании получают субсидии на покупку и лизинг машин. Теперь будем помогать и операторам каршеринга. Главные требования: машины, произведённые или собранные в России, не старше трёх лет, экологический класс – не ниже четвёртого»¹.

С 2018 г. сервисы каршеринга получают от Правительства Москвы субсидии на развитие. За пять лет было выдано 950 млн руб. и куплено 39 тыс. новых машин.

Благодаря поддержке городских властей московское такси остаётся одним из самых доступных в мире. Сегодня в городе насчитывается свыше 62 тыс. автомобилей такси. Среднее время подачи машины – четыре минуты².

Наступила эпоха, когда такси действительно перестало быть роскошью и стало доступным средством передвижения. Не за горами и время беспилотных аппаратов автомобильного извоза. Ничего удивительного – на дворе XXI век.

¹ [2017. 8 августа.] Москва занимает первое место в мире по динамике роста автопарка каршеринга // Официальный сайт мэра Москвы [электрон. ресурс] // [url]: <https://www.mos.ru/mayor/themes/2299/4189050/>

² Москва окажет поддержку сервисам каршеринга и такси // Официальный сайт мэра Москвы [электрон. ресурс] // [url]: <https://www.mos.ru/news/item/120801073/>



АВТОМОБИЛЬНЫЙ ГАРАЖЪ
О. Г. ФОЛЬМАНЪ.
Тверская, д. Гиршманъ. Тел. 143-22.



ПРОДАЖА АВТОМОБИЛЕЙ.
Представительство лучшихъ французскихъ шинъ „МИШЛЕНЪ“.
СОБСТВ. РЕМОНТНАЯ МАСТЕРСКАЯ.
Складъ автомобильныхъ частей и принадлежностей.
Прокать автомобилей.

«Автомобильный гараж О.Г. Фольман». Рекламное объявление (опубл.:
Иллюстрированный торгово-промышленный адресный альбом г. Москвы. М., 1909)



Рекламное объявление «Экипажная фабрика А.И. Евсеева». 1910 г.



Рекламное объявление АО «Laurin & Klement» (опубл.: Автомобилист. Еженедельный иллюстрированный журнал. 1909. № 10)



Рекламный плакат Товарищества автомобильного передвижения (ТАП). 1910 г.

«Пежо». Рекламное
объявление (опубл.:
Иллюстрированный
торгово-промышленный
адресный альбом г. Москвы.
М., 1911)



«...И зафыркали всюду авто; пробежали трамваи; пропала исконная конка, таскаясь ещё по окраинам. [...] И квадратные колёсоногие туловища с колесом впереди и с клетчатой кепкой шофёра явились перед ресторанами; чёрт знает что: не Москва!»

Белый А.Н. Начало века. М., 1990. С. 259.

«А вчерась, разлюбезная моя Анастасьюшка, добирался я в номера с приятелем моим из “Яра” на моторной карете за-место извозчика. Жутко было ехать, не видя перед собой привычного лошадиного хвоста, тряска, однако, и приятственно, ибо восторженными взглядами обывателей да собачьим лаем были мы препровождаемы от самой ресторации. Против обычного заплатил я за проезд 1,5 руб. серебром. Извозчик, шельма, дерёт меньше. Однако предсказываю я большое будущее этой механике, потому как, говорят, в Париже теперь сплошь механика, таксомоторами называемая».

*Из письма 1910 г. купца I гильдии Мамликова жене в Воронеж;
ГАЗ-3110 «Волга» (такси) // Автомобиль на службе. Вып. 9. М.,
2011. С. 14.*



Автоэкипажи с пассажирами и техническим персоналом на автомобильной станции (опубл.: Domaines de Mariina Rostcha & d'Ostankino. Moscou / Société Foncière Chérémétieff [Марына Роща и Останкино. Альбом.] М., 1913)

ИЗ ПРОЕКТА ОБЯЗАТЕЛЬНЫХ ПОСТАНОВЛЕНИЙ
О ЛЕГКОВОМ АВТОМОБИЛЬНО-ИЗВОЗНОМ ПРОМЫСЛЕ В г. МОСКВЕ,
ОПУБЛИКОВАННОГО В ЖУРНАЛЕ
«АВТОМОБИЛИСТ»

11 апреля 1915 г.

[...]

- § 1. Заниматься в г. Москве, в районе полицейской границы города, извозным промыслом на автомобилях допускается только при соблюдении нижеследующих правил, а также «Обязательных постановлений о порядке движения по г. Москве автоматических экипажей».
- § 2. Все автомобили легкового извозного промысла разделяются на: 1) автомобили-таксомоторы, работающие только по установленной Московским городским управлением таксе; 2) автомобили прокатные, работающие с платой за проезд по взаимному соглашению пассажира с шофёром; 3) автомобили-омнибусы.
- § 4. Таксомоторы и прокатные автомобили должны иметь не более 6 мест, включая в это число и место шофёра; омнибусы должны иметь не более 24 мест, включая в это число и место шофёра.
- § 5. Автомобили могут быть открытые и закрытые. В закрытых автомобилях все места, не исключая и шофёрского, должны быть под прикрытием. Открытые автомобили должны быть снабжены складным верхом, защищающим всех пассажиров и шофёра от непогоды. Как открытые, так и закрытые автомобили должны быть снабжены передним, защитным от ветра стеклом. [...]
- § 7. Каждый закрытый автомобиль должен быть снабжён спереди форточкой для возможности переговоров пассажиров с шофёром и сзади, размером 150 × 200 мм, – для наблюдения за нагоняющими экипажами.
- § 8. Качество отделки автомобиля предоставляется усмотрению его владельца, однако при неперемennom условии, чтобы внешний вид экипажа был опрятен, а внутренняя обивка была чиста, в исправности и не пачкала одежды пассажиров. Разрешается употребление чистых, хорошо моющихся чехлов, но употребление последних не исключает вышеизложенных требований. Окраска автомобилей должна быть ровная, не слишком яркая, любого цвета, за исключением жёлтого. У таксомоторов с «нормальной» таксой через всю верхнюю часть кузова, от дверцы до дверцы, должна проходить одна горизонтальная полоса жёлтого цвета, шириной в 3 см, у таксомоторов с «пониженной» таксой – две такие полосы с расстоянием между ними в 5 см. [...]
- § 14. Внутри кузова, на видном месте, должна быть прибита утверждённого образца таблица с обозначением городского номера автомобиля, имени, фамилии и точного адреса владельца автомобиля, допускаемого к перевозке максимального числа пассажиров в таксомоторах; кроме того, на этой таблице должна быть указана утверждённая такса, а также надпись: «Подробные правила расчёта у шофёра. В случае недоразумения при расчёте требуйте от шофёра квитанцию об уплате».

- § 15. Автомобили первой группы – таксомоторы – обязательно должны быть снабжены таксометрами; что же касается автомобилей двух других групп – прокатных и омнибусов, – то таковым пользование таксометрами не разрешается.
- § 16. Таксометр у таксомотора должен быть так установлен, чтобы циферблат прибора был виден пассажиру и чтобы последний мог следить за показанием таксометра во время хода автомобиля, не вставая со своего места. С наступлением сумерек или тумана циферблат таксометра обязательно должен освещаться самостоятельным фонарём с белым светом настолько ярко, чтобы показания счётчика были легко читаемы. [...]
- § 38. При отправлении промысла шофёры должны быть трезвыми, вежливыми в обращении с публикой, не должны предлагать своих услуг, оставлять экипаж, должны быть опрятно одетыми. Шофёры таксомоторов при отправлении промысла обязаны, кроме того, носить фуражку установленного Городской управой образца, на левой стороне груди они обязаны иметь нумерной металлический знак, выдаваемый из Управы при выдаче шофёрской книжки с взысканием его заготовительной стоимости. [...]
- § 47. Таксомоторы имеют право бесплатных стоянок везде на улицах и площадях г. Москвы, где таковые вообще полицией и Городской управой не воспрещаются. Прокатные автомобили могут отпускаться нанимателями исключительно из гаражей и платных стоянок в назначенных для того местах. [...]
- § 49. Автомобили могут быть выпущены на промысел в г. Москве только по особому на это разрешению Московской городской управы, выдаваемому на каждый отдельный автомобиль.

Такса платы за проезд на таксомоторах
в пределах полицейской границы г. Москвы

Нормальная такса

Пониженная такса

Днём		Ночью		Днём		Ночью	
1-2 пассажира	3 и более пассажиров	1-2 пассажира	3 и более пассажиров	1-2 пассажира	3 и более пассажиров	1-2 пассажира	3 и более пассажиров
№ 1	№ 2	№ 3	№ 3	№ 1	№ 2	№ 3	№ 3
Первая верста 30 коп.	Первые $\frac{3}{4}$ версты 30 коп.	Первые $\frac{3}{5}$ версты 30 коп.	Первые $\frac{3}{5}$ версты 30 коп.	Первая верста 20 коп.	Первая $\frac{1}{3}$ версты 20 коп.	Первая $\frac{1}{2}$ версты 20 коп.	Первая $\frac{1}{2}$ версты 20 коп.
Каждая следующая $\frac{1}{3}$ версты 10 коп.	Каждая следующая $\frac{1}{4}$ версты 10 коп.	Каждая следующая $\frac{1}{5}$ версты 10 коп.	Каждая следующая $\frac{1}{5}$ версты 10 коп.	Каждая следующая $\frac{1}{2}$ версты 10 коп.	Каждая следующая $\frac{1}{3}$ версты 10 коп.	Каждая следующая $\frac{1}{4}$ версты 10 коп.	Каждая следующая $\frac{1}{4}$ версты 10 коп.

1. За первую посадку нанимателя определяется добавочная плата в 10 коп.
2. Ночное время считается с 10 ч вечера до 8 ч утра.
3. Одно дитя не старше 8 лет не принимается в расчёт. Двое детей не старше 8 лет считаются за одного взрослого человека.
4. Для поездки за черту полицейской границы г. Москвы плата определяется по добровольному соглашению пассажиров с шофёром или таксовладельцем.
5. Багаж не более 1 пуда перевозится бесплатно.
6. За перевозку багажа свыше одного пуда [плата] взимается по пассажирской таксе, считая каждые 5 пудов (за вычетом перевозимого бесплатно одного пуда) или дробь их за одного пассажира.
7. За каждые 5 минут ожидания взимается 10 коп.

Автомобилист. 1915. № 8. С. 9–12.



Таксомотор «рено» на улицах Москвы. [1924–1926 гг.] *Фото Н. Грановского.*
Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-ФА-69П22

Фот. С. Тулеса.

A vintage, sepia-toned photograph of a 1920s open-top automobile. The car is dark-colored with a light-colored roof. The license plate on the front reads "TAKCH 317". Several people are visible around the car: a man in a dark suit stands to the right, and others are partially visible on the left. The background shows trees and a building with a clock tower. The image is grainy and has a historical feel.

1. ЖАРШРУТНЫЕ ТАКОИ

Some individuals, if told, think about
improving success.

П Р А В И Л А
ПОЛЬЗОВАНИЯ МАРШРУТНЫМИ И ИНДИВИДУАЛЬНЫМИ ЛЕГКОВЫМИ ТАКСИ
в г.р. МОСКВЕ

И. ИНДИВИДУАЛЬНЫЕ ПЕГУКОВЫЕ ТАКСИ

В.А.Александров, В.А.Александров, В.А.Александров
и В.А.Александров, В.А.Александров, В.А.Александров

sample, this relationship corresponds to the underlying causal model that generated the data. This relationship is also the one that the modeler is trying to learn.

Государственный
университет
имени Ломоносова



213

«...А такси [1920-е гг.] были марки “рено”. Мы, мальчишки, ещё шутили: “Вот машина «рено»!.. Тпру!.. Но!..” Когда в Москве были сильные туманы и шофёры ничего впереди не видели, мы становились на подножку и подсказывали им: “правее”, “левее”, “остановись и не двигайся”. И так провожали машину до Каланчёвской площади, до стоянки. А сами – бегом обратно, к Красным воротам...»

Из аудиовоспоминаний Олега Робустова; «Я расскажу вам, как было...»: Москвичи вспоминают: Аудиокнига рассказов о столице. Вып. 1. М., 2013.



Автомобиль-такси. 1930-е гг. Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-0-49735

ИЗ ПРАВИЛ ДВИЖЕНИЯ ПО г. МОСКВЕ, УТВЕРЖДЁННЫХ
ПРЕЗИДИУМОМ МОСКОВСКОГО СОВЕТА
РАБОЧИХ, КРЕСТЬЯНСКИХ И КРАСНОАРМЕЙСКИХ
ДЕПУТАТОВ, – О ПРАВИЛАХ ДЛЯ ТАКСОМОТОРОВ (ТАКСИ)
И ПРОКАТНЫХ МАШИН

Март 1927 г.

[...] Таксомоторы (такси) и прокатные машины

68. К управлению таксомоторами и прокатными машинами допускаются лица не моложе 20 лет.
69. Таксомоторы должны ставиться таким образом, чтобы циферблат прибора был обращён сторону пассажира, дабы последний мог следить за показанием таксометра во время хода машины.
С наступлением сумерек циферблат должен быть освещён.
70. Для автомобилей, снабжённых таксометрами, устанавливается такса за километр, утверждённая Президиумом Московского совета РК и КД.
71. Владельцы легковых машин, сдающихся напрокат, обязаны иметь на машинах следующие отличительные знаки:
- а) над левым большим фонарём – особый передний фонарь с бледно-зелёным стеклом диаметром в просвете не менее 8 см (3 дм) с надписью чёрными буквами: «Прокат»;
 - б) задний фонарь с белым матовым стеклом, размером городского номерного знака и с надписью: «Прокат»;
 - в) на дверках кузова с обеих сторон нарисованные кольца наружным диаметром – 32 см, шириной в 20 мм, в середине с надписью: «Прокат». Кольцо и надпись – жёлтой окраски;
 - г) кругом кузова на верхнем краю – жёлтую кайму шириной 8 см (3 дм);
 - в закрытом автомобиле кайма должна проходить под рамами стёкол.
72. Всем прокатным машинам, кроме таксомоторов (такси), разрешается стоять только на специально отведённых для них местах, согласно выдаваемым Московским коммунальным хозяйством ордеров.

Примечание. Список мест стоянки прокатных машин устанавливается МКХ по соглашению с административным отделом МГИК.

*Правила движения по городу Москве:
Руководство для шофёров, мотоциклистов, велосипедистов,
легковых и ломовых извозчиков //*
Известия Мосгубисполкома. 1927. С. 18, 19.

«Да, чуть не вылетело из памяти. Ведь в Москве совсем ещё недавно, году ещё в двадцать восьмом, была очень странная на теперешний взгляд отрасль местного транспорта, так называемый “частный прокат”.

Это были машины старинных марок – “бенцы”, “минервы”, “пежо”, древние “мерседесы”, а также механические экипажи, давно потерявшие свой первоначальный облик, смонтированные чёрт знает из чего, с высокими сиденьями и байковыми занавесками. Преимущественно это были закрытые машины, ибо цели, для которых они предназначались, требовали некоторой тайны. Вдоль борта они несли на себе широкую жёлтую полосу, и по этому отличительному признаку население называло их “желтополосыми”.

Они старались обходиться без счётчиков. Цена устанавливалась смотря по пассажиру и по обстоятельствам. [...] Иногда, впрочем, “желтополосый” приколачивал гвоздями к своей машине большой ободраный таксометр, выисканный где-то на Сухаревке. Этот прибор употреблялся “желтополосыми”, как видно, исключительно из эстетических соображений, потому что его работа в корне меняла представление об основах арифметики. [...]

“Желтополосые” стояли на Страстной площади. На каждую машину приходилось два-три хозяина. Они не доверяли друг другу и ездили все вместе, тесно усевшись возле руля».

Ильф И., Петров Е. Метрополитеновы предки // Дни и годы метростроя. М., 1981. С. 25, 26.

ТАКСОМОТОРЫ

МОСКОВСКОГО КОММУНАЛЬНОГО ХОЗЯЙСТВА

Вызов такси по т. 2-51-56, 3-13-13 или через любое справ. бюро МОКХ (адреса бюро см. стр. 100).

Места стоянок — у всех вокзалов, на крупнейших площадях и у справочных бюро МОКХ.

ТАРИФ.

Для машин Штейр.

Для машин Рено и Форд.

С 7 час. утра до 8 час. вечера.

1-й тариф (1 пассаж.)—40 коп. за 1 км.	1-й тариф (1 пассаж.)—20 коп. за 1 км.
2-й тариф (2—3 пассаж.)—50 коп. за 1 км.	2-й тариф (2—3 пассаж.)—40 коп. за 1 км.
3-й тариф (4—5 пассаж.)—60 коп. за 1 км.	3-й тариф (4—5 пассаж.)—50 коп. за 1 км.

После 8 час. вечера.

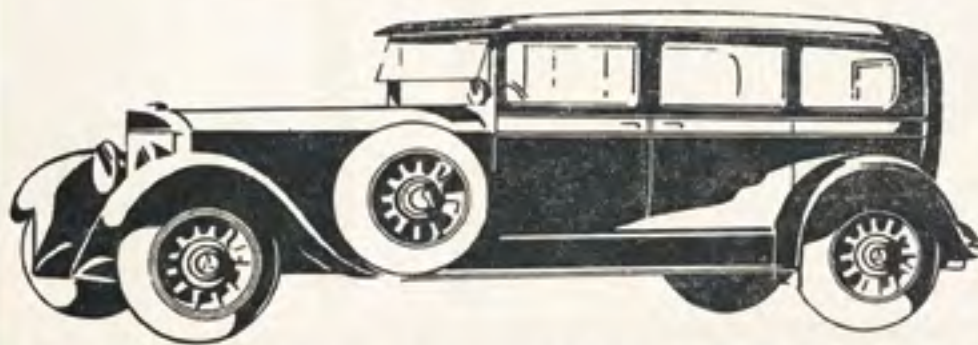
3-й тариф (1—5 пассаж.)—60 коп. за 1 км.	3-й тариф (1—5 пассаж.)—50 коп. за 1 км.
--	--

НАЧАЛЬНАЯ ПЛАТА (по всем тарифам)—40 коп., из которых 20 коп. идут и счет едм.

ЗА ПРОЕЗД ОДНОГО РЕБЕНКА (не выше 1 метра ростом) и сопровождении взрослых платы не взимается; двое детей такого роста считаются за одного пассажира.

ЗА ПРОЕЗД С РУЧНЫМ БАГАЖОМ, занимающим место пассажира, плата взимается по соответствующему тарифу, считан таковой багаж за пассажира.

ЗАГОРОДНЫЕ ПОЕЗДКИ (за линию застав) могут совершаться на расстоянии не более 30 км. от заставы (более дальние поездки по особому соглашению с гаражом); при поездках в 1 конец взимается плата за обратный пробег машины до заставы.



ВЫЗОВ ТАКСИ ПО ТЕЛЕФОНУ
для поездок по городу и загородных производится через
Справочные Бюро МОКХ

АДРЕСА И № ТЕЛЕФОНОВ см. стр. 100.

Вызывать можно и путем личного обращения в Бюро.

«Таксомоторы московского коммунального хозяйства». Рекламное объявление.
1930 г.

ИЗ ПРОТОКОЛА № 19 ЗАСЕДАНИЯ ПРЕЗИДИУМА
МОСКОВСКОГО СОВЕТА РАБОЧИХ, КРЕСТЬЯНСКИХ
И КРАСНОАРМЕЙСКИХ ДЕПУТАТОВ – ОБ УСТАНОВЛЕНИИ
ТАРИФОВ НА ТАКСИ

21 мая 1934 г.

[...] *Слушали:*

10. О тарифе на такси.

Постановили:

1. Установить следующий тариф за пользование таксомоторами Мосавтотранса независимо от числа пассажиров:
 - а) за поездки в черте города (кроме ночных) – 80 коп. за 1 км платного пробега,
 - б) за загородные поездки, а также за поездки в ночное время – 1 руб. 20 коп. за 1 км платного пробега.

Примечание 1. Ночными поездками считаются поездки, начатые после 12 ч ночи.

Примечание 2. При поездках из Москвы за черту города либо в обратном направлении оплачивается всё расстояние по загородному тарифу.

2. Настоящее решение внести на утверждение СНК РСФСР.

[...]

Зам[еститель] пред[седателя]
Московского совета РК и КД
Секретарь Московского совета РК и КД

Т. Хвесин
Д. Карпов

*Главархив Москвы, ЦГА Москвы. Ф. Р-150. Оп. 1. Д. 366. Л. 212, 214 об., 219.
Подлинник. Типографский экз.*



ТАКСОМОТОРЫ ТРЕСТА МОСАВТОТРАНС

ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЙ ПРИЕМ ЗАКАЗОВ

ПРОИЗВОДИТСЯ НА ПУНТАХ ДИСПЕТЧЕРОВ:

БЕЛОРУССКИЙ ВОКЗАЛ (напротив автобусной станции)
КОМСОМОЛЬСКАЯ ПЛОЩАДЬ
КУРСКИЙ ВОКЗАЛ
КОНЕВОДСКИЙ ВОКЗАЛ
ПЛОЩАДЬ ОВЕРДРОФА (в направлении авто-
бусной станции)
и ПУШКИНСКАЯ ПЛОЩАДЬ
ЦРК и О. км. Горького (в направлении
для быстрого обслуживания)

И ПО ТЕЛЕФОНАМ:

80-71-72, 81-82-81, 81-33-87
81-33-39, 103-88-61, 21-43-58
и 9-01 88, и 0-88-14

ТАРИФ:

Начальная плата 40 коп. в черте Окруж-
ной меж. деп., исключая из начальной
платежной за 1 км. с 4 час. до 24 час. —
10 коп.; с 4 час. до 4 час. — 1 р. 20 коп.
при выезде из центра от центра Окру-
жной меж. деп. исключая 1 р. 20 ко-
п. за 1 км. при выезде из центра от центра
до 24 час. стоимость проезда от центра по-
лучается до места посадки пассажиров на
10 коп. за 1 км. с 4 час. до 4 час. —
плате за 1 р. 20 коп. за 1 км. проезда.
За срочный вызов взимается 2 руб.

**ПРИ НЕДОРАЗУМЕНИИ, ЖАЛОБАХ
И СПРАВКАХ ЗВОНИТЬ ПО ТЕЛЕФОНАМ:**

НЗ-22-48, ВЗ-71-72 и ВЗ-62-81

**СТОЯНКИ
ТАКСОМОТОРОВ
НА ВСЕХ ВОКЗАЛАХ и
ГЛАВНЕЙШИХ ПЛОЩАДЯХ**

«Таксомоторы треста
«Мосавтотранс».
Рекламное объявление.
1935 г.

УПРАВЛЕНИЕ ТАКСОМОТОРНОГО ТРАНСПОРТА МОСГОРИСПОЛКОМА

Заказы на легковые и грузовые таксомоторы принимают
лично и по телефону

ПАРКИ ПАССАЖИРСКИХ ТАКСОМОТОРОВ:

1-й парк—Крымская наб., 14, тел. В 1-71-72, В 1-92 61
3-й парк—Гравский пер., 9 - И 1-32-01, И 1-75-63
4-й парк—Вольная ул., 30 - Е 1-65-73
10-й парк—Столярный пер., 18 - Д 2-34-21, Д 2-34-25
13-й парк—Панская ул., 28 - Д 1-85-76
17-й парк—Н.-Рязанская ул., 27 - Е 1-86 95

ПАРКИ ГРУЗОВЫХ ТАКСОМОТОРОВ

5-й парк—Остаповское шоссе, 86-а, тел. Ж 2-19-56
11-й парк—Хорошевское шоссе, 5-а - Д 2-11-39
12-й парк—Ольховская ул., 51 - Е 1-30-56
Центральная диспетчерская - К 0-07-90

ДИСПЕТЧЕРСКИЕ ПУНКТЫ ПО ВЫЗОВУ ПАССАЖИР- СКИХ И ГРУЗОВЫХ ТАКСОМОТОРОВ:

1. Комсомольская пл., тел. К 5-47-42 ♦ 2. Курский вокзал,
тел. К 7-78-75 ♦ 3. Белорусский вокзал, тел. Д 1-65-35 ♦
4. Киевский вокзал, тел. Г 1-93-87 ♦ 5. Ржевский вокзал,
тел. К 3-43-82 ♦ 6. Таганская пл., тел. К 7-51-71 ♦ 7. Трубиня
пл., тел. К 5-31-19 ♦ 8. Пушкинская пл., тел. К 1-30-35 ♦
9. Самотечная пл., тел. К 3-43-82 ♦ 10. Смоленская пл.,
тел. Г 1-35-80 ♦ 11. Добрынинская пл., тел. В 1-35-84 ♦
12. ВСКХ, тел. И 5-14-84

ТАРИФЫ НА ПЕРЕВОЗКИ

Условия поездки	Пассажирские такси		Грузовые такси
	„ЗИС-101“ за 1 км	„М-1“ за 1 км	Со счет- чиком за 1 км
В городе	1 р. 40 к.	1 руб.	1 р. 20 к.
За город и обе стороны	1 р. 40 к.	1 руб.	1 р. 20 к.
За город и одну сторону:			
а) до границы города	1 р. 40 к.	1 руб.	1 р. 20 к.
б) от границы города, если пассажир обратно до черты города не едет, он обязан за это рассто- яние оплатить с момента освобождения такси в двойном размере . . .	2 р. 80 к.	2 руб.	1 р. 80 к.

Справочная информация
Управления таксомоторного
транспорта Мосгорисполкома
(опубл.: Длугач В.,
Португалов П. Осмотр Москвы:
Путеводитель.
Изд. 3-е. М., 1940)

«В годы войны женщинам пришлось заменить ушедших на фронт мужчин и за рулём московского такси. Многие из них, как, например, Мария Ишутина, шофёр 1-го таксомоторного парка, продолжили работать таксистами и в послевоенное время. А в 15-м таксомоторном парке бывшие фронтовички создали женскую бригаду. Лихой шофёр Варвара Цаплина, разведчица Мария Соболевская, профессиональные водители Евдокия Соловьёва и Мария Пономарёва – всего их было 20 человек, а руководила ими Людмила Александрова».

*Московский транспорт: Справочно-информационный гид.
2018. № 4. 25 февраля. С. 8.*



Добрынинская площадь в 1941 г. Фото Я. Халипа.
Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-1 – 38676

«[...] Быстрый рост автомобильной промышленности страны обеспечил пополнение таксомоторного хозяйства новым подвижным составом.

Темпы увеличения подвижного состава такси в послевоенные годы видны из следующих данных (в % к 1946 г.):

Легковые такси	Грузовые такси
На 1 января 1947 г.	170,8 100,6
На 1 января 1948 г.	183,3 110,0
На 1 января 1949 г.	406,7 112,1
На 1 января 1950 г.	963,5 112,1

Особенно значительное увеличение количества такси произошло в 1949 г. Правительство не только выделило Москве новые автомобили для пополнения таксомоторного парка, но отпустило большие средства на строительство гаражей и разрешило ввести форму для работников такси. В 1949 г. была полностью закончена замена автомобилей старых марок новыми комфортабельными автомобилями ЗИС-110 и М-20 “Победа”. [...]

В 1948 г. была введена стандартная окраска легковых такси с шахматной полосой по бортам кузова. Эта окраска резко отличает легковые такси от обычных автомобилей, что помогает пассажирам пользоваться такси и повышает дисциплину среди водительского состава.

В 1949 г. для удобства пассажиров все легковые такси оборудованы наружными световыми сигналами “свободен” зелёного цвета. Этот сигнал, соединённый с таксометром, работает при выключенном счётчике и соответственно выключается, когда такси занято.

В 1950 г. такие же сигналы вводятся на грузовых такси. [...]»

Будрин Б.Н. Двадцать пять лет таксомоторного транспорта Москвы // Городское хозяйство Москвы. 1950. № 6. С. 21–23.



Стоянка такси на Комсомольской площади. Ноябрь 1952 г. Фото Б. Рябина.
Главрхив Москвы, ЦГА Москвы. А-0-18896



Таксист М. Демидов
за работой на линии.
Февраль 1953 г.
Фото Б. Рябина.
Главархив Москвы,
ЦГА Москвы.
А-0-19418



Стоянка такси
у аэропорта
Внуково.
Август 1954 г.
Фото Б. Рябина.
Главархив Москвы,
ЦГА Москвы.
А-1-21776

Стоянка маршрутных
такси на площади
Свердлова.
Август 1955 г.
Фото А. Чепрунова.
Главархив Москвы,
ЦГА Москвы.
А-1-17867



Стоянка такси
на площади
Белорусского вокзала.
Август 1955 г.
Фото А. Чепрунова.
Главархив Москвы,
ЦГА Москвы.
А-1-18573

**ВОДИТЕЛИ!
БУДЬТЕ
ВНИМАТЕЛЬНЫ
В МЕСТАХ
СКОПЛЕНИЯ
ПЕШЕХОДОВ**



«Водители! Будьте внимательны...». Плакат. 1955 г. Художник Я. Чистяков



Москвичи осматривают такси марки «Волга» на улице 25-го Октября
(в настоящее время – Никольская). Апрель 1957 г. *Фото М. Минеева.*
Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-1–11272



Красная площадь вечером. 9 декабря 1957 г. *Фото В. Соболева.*
Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-1–1277



Такси на площади Белорусского вокзала. [1950-е гг.] *Фото М. Трахмана.*
Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-0-115765



Московское такси. 1960 г. *Фото Л. Бергольцева.*
Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-0-105431

РАСПОРЯЖЕНИЕ № 252р СОВЕТА МИНИСТРОВ СССР
О ДОПОЛНИТЕЛЬНОМ ВЫДЕЛЕНИИ ИСПОЛКОМУ МОССОВЕТА
ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ «ВОЛГА»
ДЛЯ ПОПОЛНЕНИЯ ТАКСОМОТОРНОГО ПАРКА

6 февраля 1962 г.

Москва, Кремль

Выделить дополнительно в 1962 г. Мосгорисполкому на пополнение таксомоторного парка 2500 легковых автомобилей «Волга»-такси (с поставкой в 1-м полугодии) за счёт уменьшения рыночного фонда по РСФСР, в том числе 1000 автомобилей, предназначенных для продажи в г. Москве.

Госплану СССР и Министерству финансов СССР внести соответственно в показатели плана развития народного хозяйства СССР и во взаимные расчёты союзного бюджета с бюджетом РСФСР на 1962 г. изменения, вытекающие из настоящего распоряжения.

Зам[еститель] председателя
Совета Министров Союза ССР

А. Косыгин

*Главархив Москвы, ЦГА Москвы. Ф. Р-150. Оп. 24. Д. 377. Л. 16.
Заверенная копия. Типографский экз.*



На улице Горького (в настоящее время – Тверская). 26 июня 1962 г.
Фото Н. Грановского. Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-1–6712



Дружинник ГАИ делает отметку о нарушении правил дорожного движения. 1963 г.
Фото Н. Грановского. Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-0-10734



Стоянка такси у Казанского вокзала. Сентябрь 1964 г. *Фото А. Макарова.*
Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-0-5936



Пушкинская площадь. 9 сентября 1964 г. Главрхив Москвы, ЦГА Москвы. А-0-56908



Стоянка такси на Комсомольской площади. 1965 г. Фото Г. Корабельникова.
Главрхив Москвы, ЦГА Москвы. А-0-73097



Комсомольский проспект. 21 сентября 1965 г. *Фото Н. Грановского.*
Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-1-7929



На автостоянке
5-го таксомоторного
парка у Краснохолмского
моста перед началом
рабочего дня. Июнь
1966 г. *Фото В. Ахломова.*
Главархив Москвы,
ЦГА Москвы. А-1-67457



Проспект Вернадского. Слева – Дом радиоэлектроники. 1969 г. Фото Ю. Артамонова.
Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-1–29204



Водитель 1-го таксомоторного парка В.П. Лакомкин приглашает пассажира в машину
«Волга» модели ГАЗ-24. 7 мая 1969 г. Фото В. Созинова.
Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-1–13668



На улице Чкалова (в настоящее время – улица Земляной Вал). [1971 г.]
Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-1–39752



За рулём – шофёр 8-го таксомоторного парка, кавалер ордена Октябрьской революции А.С. Кабанов. 27 мая 1973 г. *Фото В. Мастюкова.*
Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-1–21958



Старый конный транспорт на Новой площади. 1979 г. *Фото Г. Корабельникова.*
Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-0–73098



Автомобильное движение на проспекте Маркса
(в настоящее время – улица Охотный Ряд). Конец 1970-х гг. Фото И. Гневашева.
Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-1–5207 цв.



Площадь Маяковского (в настоящее время – Триумфальная) накануне Олимпийских игр. 1980 г. Фото В. Егорова. Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-0–120911

«Диспетчер вставил уголок путевого листа в прорезь штамп-часов и нажал кнопку.

Теперь всё! Считается, что машина покинула парк.

С этого момента время работает на план.

Впереди двенадцать часов работы плюс полтора часа на обед.

Впереди асфальт, колдобины, люки большого города.

Пешеходы!

Посадки! Высадки!

Вокзалы, рестораны.

Улицы, улицы, улицы.

Переулки, площади, тупики.

Пассажиры, пассажиры. У каждого свой характер, своё настроение.

У каждого своя история – радостная или печальная.

Запахи, запахи...

Под тихий перестук таксометра.

План, план, план.

И так двенадцать часов плюс полтора на обед».

Штемлер И.П. Таксопарк. М., 1987. С. 17.



Очередь у стоянки такси на площади Белорусского вокзала. 1989 г. *Фото А. Вакалова.*
Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-0-77375



Улица Горького. Август 1990 г. *Фото Л. Глаголева.* Главархив Москвы, ЦГА Москвы.
А-0-71363



Перед зданием гостиницы «Метрополь». 1 ноября 1991 г. Фото В. Мариньо.
ГЛАВАРХИВ Москвы, ЦГА Москвы. А-1-57225



Стоянка такси на Комсомольской площади. 9 ноября 2005 г. Фото В. Мариньо.
Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-О–18732 цв.



Московское такси. 2013 г. Фото с сайта mos.ru



Выдача 45-тысячного разрешения на осуществление таксомоторных перевозок.
2014 г. Фото с сайта mos.ru

«...Реформа такси полностью увязана с транспортной стратегией Москвы, и таксомоторные перевозки – одна из составляющих городского транспортного звена. В сфере таксомоторных перевозок мы движемся по пути создания современных, цивилизованных условий для граждан. Основной целью здесь является создание благоприятных, безопасных и комфортных условий для передвижения пассажиров на автомобилях такси».

Рожественский Д. Этюд в жёлтых тонах // Тверская, 13. 2013. 2 июля.



Автомобиль каршеринговой компании «Делимобиль» на улицах Москвы. 2016 г.
Фото с сайта mos.ru



Такси на Живописном
мосту. 2017 г.
Фото С. Губачёва.
Главархив Москвы,
ЦГА Москвы



На Космодамианской
набережной. 2017 г.
Фото С. Губачёва.
Главархив Москвы,
ЦГА Москвы



ОТ ОМНИБУСА К АВТОБУСУ

...Приятно было хотя бы от случая к случаю прокатиться
на первом московском автобусе.
Но сесть в него было не так-то просто,
уж очень много москвичей стремились проехать в нём.
Б.М. Кедров

Официальной датой начала автобусного сообщения в Москве принято считать 1924 г. Правда, по свидетельству академика Б.М. Кедрова, первый автобус в советской столице появился двумя годами раньше официальной даты. Ходил он от гостиницы «Националь» по Моховой улице, Волхонке, Кропоткинской улице, Девичьему Полю и Царицынской улице (в настоящее время – Большая Пироговская) к Новодевичьему монастырю. «Автобус не имел номера. У него не было и расписания, какое имеют современные автобусы, троллейбусы и маршрутные такси. Но зато на нём стояло никому не понят-

ное слово “ВТОПАС”¹. [...] Это была не марка, а особая организация, созданная по инициативе Николая Ильича Подвойского. [...] Но, спрашивается, при чём тут первый автобус? А вот при чём. ВТОПАС – это была хозяйственная организация, располагавшая определённой сметой. Вот Подвойскому и пришлось в голову достать где-нибудь автобус для ВТОПАСа, нанять платного водителя и пустить автобус в эксплуатацию как новый вид городского транспорта. Вырученные от продажи проездных билетов деньги вносились в кассу ВТОПАСа»².

Вопрос об открытии автобусного сообщения неоднократно

¹ Всероссийское товарищество образовательно-производственных ассоциаций допризывников.

² Кедров Б.М. Первый московский автобус // Куранты: Альманах. Вып. 3. М., 1989. С. 101, 102.

поднимался и в предшествующие десятилетия. В конце 1884 г. американский предприниматель Т.С. Смит обратился в Московскую городскую думу с предложением ввести на улицах города движение 25 омнибусов по 10 линиям, но проект не был реализован. В 1897–1899 гг. движение омнибусов – как на конной, так и на механической тяге – пытались организовать нижегородский купец Г.К. Перлин, инженер Ж.В. Фаллиз, петербургский предприниматель П.П. Кузьминский. Однако их инициатива также не получила одобрения московских властей.

Первые омнибусы с бензиновым двигателем – автобусы – появились на улицах города в середине июля 1907 г., о чём написала газета «Московские ведомости»: «Сегодня открывается первое автомобильное движение между Москвой и Останкино. Устраивает это движение граф А.Д. Шереметев, и он, таким образом, является пионером в организации такого дела в Москве. Предназначенные для общественного пользования автомобили имеют вид 8- и 12-местных линеек с непромокаемым брезентовым верхом. Каждый автомобиль-линейка имеет от 8 до 12 л.с. За проезд от Мо-

сквы до Останкино или обратно установлен тариф по 15 коп. с человека. Машины будут останавливаться у Камер-Коллежского вала, близ остановок городского трамвая [в Марьиной Роще]»¹.

Линия эта действовала лишь на протяжении лета 1907 г., обслуживая дачников, а затем её закрыли.

К 1908 г. за рубежом оформилось Большое Московское общество омнибусов, члены которого намеревались организовать в городе движение моторных омнибусов по девяти линиям. Соответствующее заявление было передано на рассмотрение в техническую комиссию Московской городской управы². 18 мая того же года газета «Голос Москвы» сообщила о том, что «вчера городской голова, члены Управы и трамвайные инженеры производили испытание автомобиля-омнибуса, предположенного к покупке городом. Представители города проехали на омнибусе в течение часа около 30 вёрст, направившись от здания Городской думы к Крестовской заставе, затем в Сокольники, Богородское, и вернулись обратно через Преображенскую заставу. Впечатление от поездки получилось удовлетворительное; на будущей неделе предстоит

¹ Московские ведомости. 1907. 17 июля.

² См.: Автомобилист. 1908. № 3. С. 13.

испытание автобусов нескольких других фирм»¹.

Спустя почти два месяца, 11 июля 1908 г., газеты сообщили, что Московская городская управа при посредничестве инженера Г.О. Ростовского приобрела третий по счёту омнибус производства немецкого концерна «Бюссинг». Он был предназначен для перевозки пассажиров «по тем линиям городских железных дорог, где производится перестройка их на электрическую тягу. В первую очередь автобус будет пущен по Якиманке между Каменным мостом и Серпуховскими воротами»². При затратах на эксплуатацию в 20 руб. ежедневная выручка на рейсе составляла от 75 до 130 руб.

В воскресенье, 13 июля, в 2 ч дня открылось движение небольших автобусов в пригородном направлении. Как отмечала редакция журнала «Автомобилист», это положило начало первого (от Москвы до Покровского-Глебова) автомобильного сообщения «на двух десятиместных автобусах австрийского акцион[ерного] общества “Лаурин и Клемент” (имеющего свой главный склад на Театральном проезде, в доме Хлудова). Предприни-

мателем этого автомобильного сообщения является предприимчивый А.И. Бузников³, который себе поставил целью проводить таковые же сообщения между Москвой и др[угими] сильно населёнными окрестными местами. К открытию прибыли губернатор флигель-адъютант В.Ф. Джунковский, австрийский вице-консул, председатель московского отделения Российского автомобильного общества и духовенство. [...]

Губернатор, вице-консул и др[угие], усевшись в автобусе и др[угих] автомобилях, проехали в Покровское-Глебово и обратно. После чего был сервирован обед в Петровском саду⁴. В 6 ч веч[ера] автобус начал обслуживать публику, которая с нетерпением ждала отправления. Мест не хватает. Стоимость в один конец по будням – 30 коп., по праздн[икам] – 40 коп. Шофёром приглашён известный гонщик, участвовавший в гонке автомобилей Петербург – Москва, [Н.Б.] Бучин»⁵.

Всеобщий интерес горожан к омнибусу-автобусу был очевиден и вдохновил предпринимателей на участие в разработке новой транспортной стратегии.

¹ Московская жизнь // Голос Москвы. 1908. 18 мая.

² Там же. 11 июля.

³ Так в тексте. Правильно: Д.И. Бузников.

⁴ Имеется в виду Петровский парк.

⁵ Автомобилист. 1908. № 12. С. 5.

Так, в июле 1908 г. в Московскую городскую управу обратился Г. Поццак с просьбой разрешить ему наладить в Москве пассажирское и грузовое сообщение на паровых омнибусах французской фирмы «Пюррей»¹.

15 августа 1908 г. Московская городская управа открыла движение автобусов от Театральной до Болотной площади. Маршрут проходил через Красную площадь, Москворецкий и Чугунный мосты, вдоль «Канавы» (Водоотводного канала). Желающих прокатиться на новом транспортном средстве было хоть отбавляй: выручка от проезда за первый же день превысила 100 руб.²

За 20 дней омнибус перевёз 22,6 тыс. пассажиров. Но вскоре его движение прекратилось, поскольку, как поясняла газета «Московские ведомости» 22 августа 1908 г., «омнибусы по своей громоздкости едва ли применимы для сообщения по центральным улицам»³.

В конце августа того же года с очередной инициативой выступил коммерсант Д.И. Бузников. После успешного запуска автобусного движения на линии Петровский парк – Покровское-Глебово деятельный Дмитрий Ионович ре-

шил открыть транспортное сообщение между Семёновской заставой и Измайловским зверинцем. Для парка своих омнибусов он специально выписал водителей-чехов, работавших в акционерном обществе «Лаурин и Клемент».

В сентябре 1908 г. в Московскую губернскую земскую управу обратились коммерсанты Крестовниковы и Арманд с просьбой о разрешении организовать маршрутные линии автобусов по Петербургскому шоссе (в настоящее время – Ленинградское) до села Никольское, Рогачёвскому шоссе до бумагопрядильной фабрики Крестовниковых в посёлке Поляна и от Спасской (современной Крестьянской) заставы до Симоновской заставы.

Одновременно Московская городская управа выдала разрешение Щепетильникову на устройство автобусно-омнибусного сообщения между Сухаревой башней и Смоленским рынком. Отмечалось, что «движение будет поддерживаться по Садовой, где ходят вагоны конно-железной дор[оги] 2-го общества»⁴.

В январе 1909 г. «некий неназванный предприниматель добивался от городских властей дозволения

¹ Автомобилист. 1908. № 12. С. 10.

² Московская жизнь // Голос Москвы. 1908. 17 августа.

³ Цит. по: Тархов С.А. История транспорта Москвы // Москва. Наука и культура в зеркале веков... С. 199.

⁴ Омнибус по Садовой // Голос Москвы. 1908. 17 сентября.

открыть автобусное движение по 1-й Мещанской улице (от Сухаревой башни)»¹. Впрочем, все эти проекты остались на бумаге, и к 1909 г. в Москве курсировали три маршрутных автобуса.

В мае 1911 г. небольшие автобусы стали ходить от Пресненской заставы до Серебряного Бора. В утренние часы плата за проезд в одну сторону составляла 30 коп., а после обеда обратный путь на автобусе обходился в 50 коп. В праздничные дни плата повышалась на 20–30 коп. В это время по всем пригородным маршрутам Москвы курсировало семь автобусов².

Недорогим средством загородного сообщения были линейки-омнибусы, работавшие летом в Москве и её окрестностях. Отправлялись они от Трубной площади через Марьину Рощу в Останкино и от Крестовской заставы мимо села Алексеевское до Останкина³.

На протяжении 1913–1916 гг. предложения об организации внутригородского автобусного сообщения выдвигались не раз. Так, в конце 1913 г. гласный К.М. Жёмочкин обращался в Московскую городскую думу с инициативой

пустить по городу 50 автобусов для перевозки пассажиров. Предложение отклонили из-за нежелания членов Городской управы создавать конкуренцию московскому трамваю. В 1916 г. похожее ходатайство подавал на рассмотрение Думы гласный Н.В. Щенков. Его проект предусматривал закупку автобусов в Швеции, но в условиях Первой мировой войны инициативу сочли несвоевременной⁴.

К вопросу о пуске автобусов вернулись лишь в 1923 г., после окончания Гражданской войны. К тому моменту «увеличение трамвайной сети было доведено до предела, однако не дало результатов, так как образовывавшиеся в центрах города “пробки” не позволяли увеличить количество находящихся в движении вагонов трамвая. Выход был найден в организации автобусного движения»⁵.

10 июня 1923 г. газета «Рабочая Москва» сообщила о том, что Президиум Моссовета разрешил Московскому отделу коммунального хозяйства (МКХ) закупить за границей через Наркомат внешней торговли СССР три пассажирских автобуса. При благополучном

¹ Автомобилист. 1909. № 3. С. 3.

² Тархов С.А. Первые московские автобусы // Омнибус. 2003. № 10. С. 5.

³ Иллюстрированный путеводитель по Москве. С. 118.

⁴ Тархов С.А. Первые московские автобусы. С. 5.

⁵ Ругг В. Автобус // Большая советская энциклопедия / Гл. ред. О.Ю. Шмидт. Т. 1: А – Аколла. М., 1926. С. 310.

разрешении ситуации дело предполагалось развить¹.

В середине июля того же года Московский отдел внешней торговли (Мосвнешторг) вступил в переговоры с крупными иностранными автомобильными фирмами о поставке пассажирских автобусов в столицу СССР. На выделенный кредит Моссовет приобрёл опытную партию из трёх машин марки «форд», на 12 мест каждая. 24 мая 1924 г. они стали курсировать по дачной линии Пресненская застава – Серебряный Бор, правда только в выходные дни. 31 мая на эту линию вышли уже шесть, а 5 июня – восемь автобусов. Позже к ним присоединились 16-местный «фиат», 23-местный «бюссинг» и несколько открытых грузовиков, переделанных в автобусы. Движение по линии осуществлялось с 7.30 утра до полуночи с интервалом 10 минут в утренние и вечерние часы².

В том же году МКХ решил открыть автобусное движение по внутригородской линии. С этой целью в Англии были заказаны восемь одноэтажных 28-местных машин «лейланд» (каждая мощностью 25 л.с.). Эти тёмно-красные

автобусы прибыли морем в Ленинград и затем по железной дороге были доставлены в Москву 22 июля 1924 г. Их разместили во временном гараже на углу Большой Дмитровки и Георгиевского переулка (во дворе нынешнего здания Государственной думы). Обслуживали автобусы 45 человек – шофёры, кондукторы, ремонтные рабочие. Движение по первому городскому автобусному маршруту открылось 8 августа. Он соединял три вокзала и Каланчёвку с Белорусско-Балтийским вокзалом³ и проходил по улицам Мясницкой, Лубянке, Кузнецкому Мосту, Петровке, Моховой, Тверской⁴.

Вот как писала об этом газета «Рабочая Москва» 9 августа 1924 г.: «Вчера в 12 ч в Москве открылось регулярное автобусное сообщение от Каланчёвской площади до Тверской заставы. Весь маршрут в 8 вёрст разбит на четыре станции и 13 остановок, в пути – 25–27 минут. По линии курсируют восемь автобусов с интервалом 6–8 минут. Плата за одну станцию 10 коп. В ближайшее время МЖКХ получает из-за границы ещё восемь автобусов, которыми будет обслуживаться

¹ Цит. по: XX век: Хроника московской жизни. 1921–1930 гг. С. 288.

² Тархов С.А. Первые московские автобусы... С. 5.

³ Белорусско-Балтийский вокзал – название Белорусского вокзала в 1922–1936 гг.

⁴ Тархов С.А. Первые московские автобусы... С. 5.

вторая линия. Автобус облегчит работу трамвая»¹.

В январе 1925 г. из Англии прибыла очередная партия «лейландов» в количестве 16 машин, и были открыты новые линии. 1 февраля началось регулярное движение автобусов по маршрутам № 2 (от Курского вокзала через центр до Брянского (Киевского) вокзала и Дорогомиловского кладбища) и № 3 (от Белорусско-Балтийского вокзала до Первой ситценабивной фабрики на Дербенёвской набережной). Летом открылись автобусные маршруты № 4 (площадь Свердлова – Серебряный Бор), № 5 (Савёловский вокзал – Новодевичье кладбище), № 6 (Сокольники – Петровский парк), а осенью того же года – № 7 (Конная площадь – Тестовский посёлок), № 9 (Кропоткинская площадь – Курский вокзал), № 11 (Таганская площадь – Карачарово), № 15 (площадь Свердлова – Ленинградское шоссе)².

Как отмечал в марте 1925 г. сотрудник журнала «Строительство Москвы» Ф. Лавров, «в настоящее время в среднем на каждом автобусе в день перевозится более тысячи че-

ловек, летом эта цифра должна будет возрасти на 30–40%. Такая нагрузка для автобуса чрезвычайно тяжела. [...] Потребность московского населения в средствах передвижения растёт из месяца в месяц, а потому намеченная программа довести число автобусов до 300 штук в ближайшие два года является совершенно необходимой и вполне целесообразной с точки зрения их экономного использования»³.

К началу осени 1925 г. в столице насчитывалось 73 автобуса фирмы «Лейланд», четыре – немецкой фирмы «Манн» и два – американского концерна «Форд»⁴.

В мае 1925 г. все автобусы из Георгиевского переулка перевели в новый, частично готовый гараж на 110 мест по Большой Ордынке, 40 (до Октябрьской революции здесь были склады Зуевской мануфактуры фабриканта И.Н. Зимина). Однако уже к концу года территория Ордынского автопарка стала для них ощутимо мала. В июле 1926 г. в Марьиной Роще, на Бахметьевской улице, началось сооружение нового автобусного гаража. Проект парка, рассчитанного на 150 автобусов «лейланд»,

¹ Цит. по: Кукушкина Н. День рождения автобуса // За отличный рейс. 2017. Август. № 8. С. 2.

² Тархов С.А. История московского трамвая. С. 223, 224.

³ Лавров Ф. К развитию автобусного движения в Москве // Строительство Москвы. 1925. № 3. С. 10.

⁴ Вечерняя Москва. 1967. 14 июня.

разработали инженер В.Г. Шухов и архитектор К.С. Мельников¹.

Бахметьевский гараж начал функционировать 1 ноября 1927 г. Ещё до полного окончания строительства (оно завершилось в апреле 1928 г.) туда перевели 60 «лейландов» из Ордынского парка. В течение следующего года все 177 автобусов были перемещены из гаража на Большой Ордынке. После реорганизации последнего в Центральные автобусные мастерские Бахметьевский парк в 1930 г. получил название 1-го автобусного, которое носил до 1945 г. (затем переименован в 3-й автобусный парк)².

В 1920-е гг. на 1-м Государственном автомобильном заводе (бывший АМО) шла работа по созданию первого отечественного автобуса с закрытым кузовом. Машину, собранную на шасси грузового автомобиля АМО Ф-15 (лицензионный «фиат»), представили 24 сентября 1925 г. на открытии первой советской автомобильной выставки, проходившей на территории будущего ЦПКиО им. М. Горького. Со следующего

года началось его мелкосерийное производство, причём как в варианте с одной входной дверью, так и с двумя³.

В феврале 1927 г. директор завода И.А. Лихачёв рассказал корреспонденту «Вечерней Москвы», что специалисты предприятия внимательно изучили и учли недостатки заграничных машин, благодаря чему удалось не повторить их на собственном производстве⁴.

Тем не менее до 1930 г. Москва продолжала эксплуатировать иностранные автобусы – «лейланд», «бюссинг», «манн», «фиат» и «ланчия».

Осенью 1927 г. журнал «Строительство Москвы» сообщал: «Чрезвычайно усилившаяся потребность населения Москвы во внутреннем транспорте заставила Московское коммунальное хозяйство подойти к развитию автобусного сообщения. Начав в 1924/25 г. с перевозки 9,2 млн пассажиров, автобусы, число которых доведено уже до 164, перевозят теперь свыше 30 млн пассажиров в год. В автобусное дело вложены крупные суммы, как на приобретение автобусов, так

¹ Вечерняя Москва. 1927. 27 августа.

² Егоров М., Кукушкина Н. Бахметьевский гараж // За отличный рейс. 2017. Ноябрь. № 11. С. 6.

³ Канунников С., Шелепенков М. Отечественные автобусы и троллейбусы. 1900–2000. М., 2014. С. 45.

⁴ Советские автобусы. Расширение завода «АМО» (беседа с директором завода «АМО» тов. Лихачёвым) // Вечерняя Москва. 1927. 5 февраля.

и на сооружение для них необходимых гаражей»¹.

В 1929 г. Моссовет по политическим и экономическим соображениям был вынужден отказаться от импорта автобусов. В город начали поступать не самые лучшие советские машины Ярославского завода (сперва марки Я-3, позже – Я-6 на 36 мест, созданные на базе грузовика Я-5) и 26-местные АМО-4 1-го Государственного автозавода (с 1931 г. – ЗИС). Первые ярославские автобусы стали курсировать в октябре 1930 г. по маршруту Москва – Кунцево. АМО-4 в основном использовали в качестве экспрессов².

19 сентября 1931 г. на базе гаража Наркомата связи в Сыромятниках открылся автобусный парк. Одновременно для него было выстроено здание гаража (250 мест) на Дружинниковской улице (с 1945 г. – 1-й автобусный парк). В отличие от Бахметьевского парка Дружинниковский комплектовался автобусами отечественного производства; все поступавшие в Москву автобусы Я-6, а также АМО-4 направлялись только сюда³.

И всё же к началу 1930-х гг. самым массовым московским транспортом оставался трамвай. Новые автобусные маршруты в основном пролегали там, где было нецелесообразно прокладывать трамвайные пути. Как правило, это были пригородные районы и линии с низким пассажиропотоком. Согласно статистике, в 1928–1929 гг. услугами общественного транспорта воспользовались 762 млн пассажиров, из которых на долю трамвая пришлось 708,6 млн (около 93%), а на автобусы – 53,8 млн (7%)⁴.

К тому моменту автобусное движение действовало по двум загородным линиям: Москва – Красная Пахра и Москва – Рогачёво. Из внутригородских маршрутов на первом месте по числу перевезённых пассажиров стояла линия № 6 (Сокольническая застава – Петровский парк) с пассажирооборотом 7,2 млн, или 13,4%, на втором – № 8 (Каланчёвская площадь – Ермаковская улица) – с 7 млн, или 12,8%, на третьем – № 1 (Белорусский вокзал – Каланчёвская площадь) – 5–6 млн, или 10,4%, и на последнем – № 12 (Таганка – завод «Клейтук») – 1 млн.

¹ Лавров Ф. Десять лет работы Московского коммунального хозяйства // Строительство Москвы. 1927. № 10. Октябрь. С. 21, 22.

² Тархов С.А. История транспорта Москвы // Москва. Наука и культура в зеркале веков... С. 200.

³ Кукушкина Н. 85 лет 1-му автобусному парку // За отличный рейс. 2016. Сентябрь. № 9. С. 2.

⁴ Горный С.М. Социалистическая реконструкция Москвы. М., 1931. С. 54.

Самое интенсивное движение было по Театральному проезду (четыре маршрута с 29 автобусами в час) и по Каланчёвской улице (три маршрута с 28 машинами в час)¹.

К осени 1931 г. москвичей обслуживало 233 автобуса. Они перевозили 230–240 тыс. пассажиров в день. В сентябре 1931 г. «Вечерняя Москва» информировала: «За семь месяцев, с 1 января по 31 июля 1931 г., было перевезено 66 732 410 пассажиров, 18 городских линий связывают самые отдалённые окраины с центром города. Длина их достигает 356 км. Каждый автобус в среднем делает до 233 км в день. Если же взять длину пути, делаемого всеми автобусами в течение дня, то она будет равняться длине экватора.

Но это – пройденный этап развития автобусного хозяйства Москвы. Через несколько дней начнут поступать новые автобусы, и тогда длина автобусных линий будет увеличена в три раза»².

В 1932 г. в столице по 24 маршрутам (17 внутригородских, остальные – пригородные) общей протяжённостью 332 км курсировало 364 автобуса. Всего за год ими вос-

пользовалось 86,9 млн пассажиров. С января 1933 г. для разгрузки трамвая по Садовому кольцу была пущена автобусная линия «Б»³.

В марте 1934 г. Дружинниковский парк пополнился тремя автобусами ЗИС-8, оснащёнными кузовами. В варианте для городского сообщения они были рассчитаны на 22 пассажирских места, для междугородного – на 27 мест⁴.

Спустя месяц на автомобильном заводе им. И.В. Сталина был собран в единственном экземпляре первый трёхосный междугородный автобус «ЗИС-люкс» на удлинённом шасси ЗИС-6 (конструкция инженера А.А. Евсеева). Через год на шасси ЗИС-8 создали 24-местный «люкс» с обтекаемым кузовом. Впервые в отечественной автомобильной практике в салоне установили кресла с откидывающимися спинками⁵.

К концу 1936 г. автобусное хозяйство Москвы столкнулось с кадровым голодом: из-за отсутствия шофёров в автопарках простаивали 70 новых машин. Чтобы исправить ситуацию, Мосгорисполком принял решение задействовать 250 лучших водителей такси и перевести 120–150 шофёров из других столичных

¹ Горный С.М. Социалистическая реконструкция Москвы. С. 55.

² Вечерняя Москва. 1931. 28 сентября.

³ Тархов С.А. История московского трамвая. С. 224.

⁴ Карягин А.В., Долматовский Ю.А. Автомобили советского производства. М., 1935. С. 57.

⁵ Канунников С., Шелепенков М. Отечественные автобусы и троллейбусы. С. 49.

гаражей. 27 октября 1936 г. в Белом зале Моссовета состоялось собрание, на котором присутствовало около 500 специалистов из различных автопарков города. «Вечерняя Москва» рассказывала: «Выступивший на собрании шофёров председатель Моссовета т. Н.А. Булганин также резко критиковал работу Мосавтотранса. Здесь же на заседании разрешён ряд практических вопросов по улучшению автобусного хозяйства. В частности, решено ввести для всех работников автобусов специальную форму, выдать спецодежду, пересмотреть систему зарплаты (она будет построена по принципу поощрения лучших шофёров, выполняющих расписание и соблюдающих правила езды)»¹.

С 1 на 2 января 1938 г. в Москве впервые открылось ночное движение наземного транспорта с целью облегчить пассажирам пересадку на поезда дальнего следования с различных вокзалов столицы. Вначале по ночам ходили только трамваи, позднее к ним присоединился автобус маршрута «Б», курсировавший по Садовому кольцу. Ночные маршруты просуществовали до июня 1941 г.²

К началу Великой Отечественной войны московское автобусное хозяйство располагало четырьмя парками (1-й – на Бахметьевской улице, 19а; 2-й – на Дружинниковской улице, 1; 3-й – в Хомутовском тупике, 7; 4-й – в Перовском проезде, 3а), учебным комбинатом на улице Заморёнова, 24, и другими профильными предприятиями. Всего в столице было 1287 автобусов, из них ежедневно на линии выходило 750–800 машин³.

Автобусный парк города состоял в основном из ЗИС-8, но были и ЗИС-16 – машины обтекаемой формы, рассчитанные на 36 мест (автобусы Я-6 списали в 1936 г., последние «лейланды» – в 1938 г.). За 1940 г. автобусами воспользовались 220,5 млн пассажиров (8,5% от общего объёма перевозок всеми видами городского пассажирского транспорта). Совокупный пробег всех автобусов за 1940 г. составил 52 884,3 тыс. км; количество обслуживающего персонала – 6110 человек. Кроме регулярных пассажирских перевозок, автобусы возили участников съездов, конференций и т.п. Автобусная сеть состояла из 64 маршрутов общей протяжённостью 985 км⁴.

¹ Столице образцовый автотранспорт: На собрании шофёров в Моссовете // Вечерняя Москва. 1936. 28 октября.

² Кукушкина Н., Розалиев В. Новые маршруты // За отличный рейс. 2015. Июль. № 7. С. 4.

³ Главархив Москвы, ЦГА Москвы. Ф. Р-150. Оп. 9. Д. 244. Л. 1.

⁴ Там же.

Автобусное хозяйство Москвы обслуживали 1-й Авторемонтный завод (капитальный ремонт агрегатов), Московский авторемонтный завод № 2 в Филях (капремонт шасси) и Московский авторемонтный завод по ремонту кузовов автомобилей (АРЕМКУЗ).

В годы войны около 800 автобусов были переданы в действующую армию, а оставшиеся в городе использовались для нужд госпиталей и МПВО. Бахметьевский парк переоборудовали под мастерские по ремонту импортных грузовых автомобилей для Красной Армии и изготовления боеприпасов.

20 января 1942 г. колонна из 40 автобусов 4-го парка отправилась по ладожской Дороге жизни к осаждённому Ленинграду. 23 января 1942 г. московские водители приступили к эвакуации жителей блокадного города. Совершая по несколько рейсов в сутки, они вывезли около 169 тыс. человек, а обратно доставили более 360 тыс. тонн продовольствия, топлива и боеприпасов. По воспоминаниям одного из водителей, «работали круглосуточно, да так, что не приходилось даже глушить моторы. В первом же рейсе мы ознакомились с ледовой семидесятикилометровой трассой. Автобусы наши

были загружены продуктами. Мой автобус ЗИС-8 был нагружен посылками для заводских рабочих. [...] Работать было исключительно трудно, морозы доходили до 40 градусов. По приказу нашего командования сиденья из автобусов были выброшены и посередине поставлены печки-чугунки. Они и спасали от холода детей, женщин и стариков Ленинграда. Ледяную дорогу фашисты непрерывно обстреливали из пушек, бомбили с самолётов. Наша московская автоколонна № 1517 приняла на себя обязательство делать вместо двух три рейса в сутки. А были у нас и такие машины, которые успевали делать даже по четыре рейса»¹.

Из-за нехватки бензина осенью 1942 г. многие автобусы стали работать от газогенераторных установок, действовавших на примитивном топливе (торфе и деревянных чурках). Несколько машин работали на сжиженном газе из специальных баллонов, которые устанавливались под кузовом или на крыше автобусов ЗИС-8 и ЗИС-16. В конце 1943 г. в Москве действовало 48 газогенераторных автобусов².

В 1944 г. сеть автобусных маршрутов в столице сократилась до 12 линий. Главным образом они обслуживали районы, не имевшие

¹ Цит. по: Кукушкина Н., Климов К., Розалиев В. Московский транспорт в годы Великой Отечественной войны. С. 4.

² Там же. С. 4, 5.

другого вида транспорта. При этом объём перевозок уменьшился до 5,2 млн пассажиров в год¹.

Работы по восстановлению автобусного хозяйства Москвы и переводу транспорта на бензин начались в феврале 1945 г. К тому времени общее количество машин достигло 474 единиц, из которых 400 нуждались в капитальном ремонте².

Разбитые на войне машины поступали на завод АРЕМКУЗ, где из остатков повреждённых ЗИС-8 собирали новые модели: АКЗ-1 и АКЗ-2. Это была вынужденная мера, так как «автобусы капотной компоновки во всём мире стали уже вчерашним днём пассажирского транспорта»³.

За короткий период численность автобусного парка была доведена до 600 единиц техники, количество маршрутов увеличилось до 32, с общей протяжённостью 322 км, а пассажирские перевозки за 1945–1948 гг. составили 123,2 млн человек (5,6% от общего объёма перевозок людей город-

ским общественным транспортом)⁴.

С 25 апреля 1945 г. в столице работал первый «центральный» маршрут от площади Свердлова до Белорусского вокзала⁵. Вскоре «восстановленные с большим трудом более 400 автобусов вышли на 15 маршрутов протяжённостью 155 км. Свыше 200 тыс. пассажиров в сутки перевозили они. К тому времени действовало только три парка»⁶.

Задача замены изношенного подвижного состава была успешно решена во второй половине 1947 г., когда автозавод им. И.В. Сталина освоил и выпустил 66 комфортабельных дизельных автобусов ЗИС-154 – принципиально новую машину с цельнометаллическим корпусом и вагонной компоновкой салона. Пополнение столичного автобусного парка этими моделями позволило в том же году открыть семь новых маршрутов протяжённостью 65 км и увеличить перевозки до 160,3 млн человек⁷.

¹ Будрин Б.Н. О некоторых вопросах развития автобусного транспорта Москвы // Городское хозяйство Москвы. 1948. № 8. С. 32.

² Главархив Москвы, ЦГА Москвы. Ф. Р-150. Оп. 9. Д. 244. Л. 5.

³ Кукушкина Н. История московского автобуса // За отличный рейс. 2014. Август. № 6. С. 5.

⁴ Будрин Б.Н. О некоторых вопросах развития автобусного транспорта Москвы. С. 33.

⁵ Кукушкина Н. Московский транспорт в годы Великой Отечественной войны. С. 6.

⁶ Идёт по улице автобус... // Вечерняя Москва. 1967. 14 июня.

⁷ Будрин Б.Н. О некоторых вопросах развития автобусного транспорта Москвы. С. 33.

В конце 1948 г. в Москве насчитывалось 208 автобусов ЗИС-154. Специально для них открыли 4-й автобусный парк. Однако в ЗИС-154 обнаружился серьёзный технический недочёт – чрезвычайно дымный, шумный и недостаточно надёжный для городских маршрутов дизель. «Новые автобусы беспомощно ставились “под забор” считанные дни спустя после получения с завода. [...] Уже в 1948 г. Управлением грузового транспорта Моссовета под руководством инженера А. Чудинова создаётся автобус “Москва”, построенный на базе основного грузовика тех лет – ЗИС-150, но с сохранением основных особенностей кузова ЗИС-154. [...] Через год такие автобусы, получившие марку ЗИС-155, вытесняют с конвейера ЗИСа своих неудавшихся предшественников и выпускаются затем до 1957 г., эксплуатируясь не только на городских и пригородных маршрутах, но и на сверхдальней трассе Москва – Ялта, протяжённостью 1400 км»¹.

В 1947–1951 гг. в московские автобусные парки поступило 368 автобусов ЗИС-154, в 1949–1957 гг. – более 3,5 тыс. ЗИС-155. Наладилось

строение новых автобусных парков. В 1951 г. открылся 5-й автобусный парк в 3-м Силикатном проезде. В Марьиной Роще для посетителей ВСХВ в 1954 г. начал действовать 6-й автобусный парк. На базе недостроенного автопарка в Лихоборах в 1957 г. открыли 7-й автобусный парк. Протяжённость маршрутных линий автобуса с 1945 по 1955 г. возросла в десять раз, количество автобусов – в четыре раза. В 1955 г. на долю автобуса приходилось 17% всех пассажиров, а спустя пять лет – 27% от общего объёма городских пассажирских перевозок².

В июне 1956 г. Московский автомобильный завод им. И.А. Лихачёва (ЗИЛ, бывший ЗИС) выпустил первый образец нового автобуса ЗИЛ-158. Испытывали его на московских маршрутах, а серийное производство автобуса началось в 1957 г., в преддверии открытия VI Всемирного фестиваля молодёжи и студентов. Тогда же была изготовлена специальная «фестивальная» серия таких машин – с улучшенной отделкой, дополнительными посадочными местами и застеклёнными скамьями крыши. (Впоследствии их

¹ Семёнов Н. Синий троллейбус и его родственники // Железнодорожное дело. 1993. № 2. С. 14.

² Мосгортранс – 50 лет: К 50-летию юбилею создания единого оператора наземного городского пассажирского транспорта в Москве: Альбом / Авт.-сост. М.Д. Иванов, К.А. Климов, В.В. Розалиев. М., 2008. С. 78.

выпускали небольшими партиями по заказу.) В феврале 1958 г. по городу курсировало 200 автобусов ЗИЛ-158. С 1959 г. их стал производить Ликинский автомобильный завод (ЛиАЗ)¹.

31 июля 1958 г. решением Мосгорисполкома было образовано Управление пассажирского транспорта Москвы. В этот производственно-технологический комплекс вошли восемь трамвайных депо, четыре троллейбусных парка, семь автобусных парков, Служба движения, Служба пути, Служба подстанций, Троллейбусно-ремонтный завод, Сокольнический вагоноремонтно-строительный завод (СВАРЗ), строительный и проектировочный тресты, Учебно-производственный комбинат, Электромеханический инструментальный завод (ЭМИЗ) и термитно-стрелочный завод².

С ростом городской территории и активным строительством новых жилых массивов на окраинах Москвы в 1950–1960-х гг. значительно увеличилась сеть автобусных маршрутов: в 1950 г. она составляла 1414 км, в 1965 г. – уже 2538 км. Росло и количество автобусов – от 1198 в 1950 г. до 4081

в 1965 г. Открывались новые автобусные парки: в 1957 г. – № 7 в Дегунино, в 1961 г. – № 8 в Филях (в настоящее время – Филёвский автобусно-троллейбусный парк), в 1962 г. – № 9 на Варшавском шоссе. В 1968 г. завершилось строительство нового парка в Воронцово, куда перевели все автобусы 1-го парка с Дружнинниковской улицы³.

В начале 1960-х гг. в Москве были введены ночные маршруты специальных автобусов-такси. В 1964 г. насчитывалось уже десять таких маршрутов (№ 501–510), они соединяли центр города с его окраинами. Впрочем, просуществовала система недолго, до конца 1960-х гг.⁴

Для жителей новых московских районов автобус был первым, а зачастую и единственным видом общественного транспорта. Поскольку столица на рубеже 1960–1970-х гг. развивалась очень интенсивно, транспортная инфраструктура не всегда поспевала за массовым жилищным строительством. Маломестительные отечественные автобусы ЛиАЗ-158 не справлялись с пассажиропотоком перегруженных маршрутов, и с 1968 г.

¹ Канунников С., Шелепенков М. Отечественные автобусы и троллейбусы. С. 57.

² Кукушкина Н., Климов К., Розалиев В. Мосгортрансу – 58! // За отличный рейс. 2016. Август. № 8. С. 1.

³ Тархов С.А. История транспорта Москвы // Москва. Наука и культура в зеркале веков... С. 204.

⁴ Кукушкина Н., Розалиев В. Новые маршруты. С. 4.

в Москве стали эксплуатировать сочленённые венгерские автобусы «Икарус-180» большой вместимости. Они обслуживали микрорайоны Бескудниково, Дегунино, Медведково, Химки-Ховрино, Беляево и др.¹

24 августа 1970 г. решением Мосгорисполкома на востоке столицы, в Калошино-Черницыно (сейчас – территория района Гольяново, ВАО), был создан 10-й автобусный парк. Его построили специально для эксплуатации самой новой на тот момент модели Ликинского автобусного завода – ЛиАЗ-677. Рассчитанный на 400 машин, парк в первый год работы стал обслуживать 15 городских и три пригородных маршрута. Сегодня предприятие является одним из крупнейших в Москве по перевозкам и количеству обслуживаемых маршрутов².

К 1970 г. в столице действовало 226 городских и 30 пригородных маршрутов общей протяжённостью 2753 км³. В последующее десятилетие автобусное сообщение охватило новые жилые районы города: Отрадное, Южное Измайлово, Ивановское, Выхино, Печатники, Царицыно, Чертаново,

Матвеевское, Коньково, Тёплый Стан, Братцево⁴.

В середине 1970-х гг. в Москве насчитывалось 6775 автобусов (основные модели – ЛиАЗ-158, ЛиАЗ-677, «Икарус-180», ЛАЗ-697М). С 1976 г. в столицу стали поступать венгерские 16-метровые сочленённые автобусы «Икарус-280» (с 1980 г. их ежегодно прибывало по 300–400). Эта машина отличалась высокой надёжностью и большим комфортом для водителя. Можно сказать, что на протяжении 1970-х гг. автобус был основным видом городского общественного транспорта (например, в 1973 г. он, как и метрополитен, перевёз 35% всех пассажиров в столице).

В период подготовки к XXII летним Олимпийским играм 1980 г. специалисты Всесоюзного конструкторско-экспериментального института автобусостроения разработали опытный образец высококлассного транспортного средства для обслуживания участников и гостей олимпиады. Этот 28-местный автобус имел уютный радиофицированный салон с откидными мягкими креслами, баром, холодильником, телевизором,

¹ Тархов С.А. История транспорта Москвы // Москва. Наука и культура в зеркале веков... С. 204.

² Соколова А. 45 лет в строю // За отличный рейс. 2015. Август. № 8. С. 6.

³ Мосгортранс – 50 лет... С. 90.

⁴ Тархов С.А. История транспорта Москвы // Москва. Наука и культура в зеркале веков... С. 204.

гардеробом и туалетом. Руль машины был снабжён гидроусилителем, повышавшим безопасность движения и облегчавшим работу водителя, а пневматические подвески обеспечивали плавность хода¹.

В 1970–1980-е гг. в связи с интенсивным развитием метрополитена изменилась структура автобусной сети города: вместо межрайонных протяжённых маршрутов стали преобладать так называемые подвозочные маршруты малой протяжённости, соединявшие жилые кварталы с ближайшими станциями метро. Открытие новых линий и станций метро в Медведково (1978), Перово и Новогиреево (1979), Чертаново (1983), Орехово-Борисово и Царицыно (1984–1985), Коньково и Ясенево (1987–1990) привело к кардинальным изменениям в работе автобусной сети².

В соответствии с распоряжением Совета Министров СССР от 23 июня 1980 г. Управление пассажирского транспорта Москвы с 1 декабря 1980 г. преобразовали в Главное управление городского пассажирского транспорта Москвы (Главмосгортранс). В его структуре

сформировали несколько отраслевых управлений, в том числе и автобусного транспорта³.

В конце 1985 г. в Москве насчитывалось уже 7470 автобусов. Максимальное их количество в 1980-е гг. пришлось на 1988 г.: тогда в столице зарегистрировали 7962 автобуса⁴.

Напряжённый трафик столичных наземных линий второй половины 1980-х гг. требовал более вместительных автобусов. Поэтому в 1988 г. по заказу Главмосгортранса фирма «Икарус» разработала специальную модификацию 280-й модели – «Икарус-283» – с увеличенной пассажироместимостью (до 200 пассажиров). Первый опытный автобус 283-й модели в июне 1988 г. поступил в 5-й автобусный парк Москвы и стал работать на маршруте № 89, проходившем через центр и считавшемся одним из самых загруженных в столице. Испытания прошли успешно, и с осени 1990 г. начались массовые поставки «Икаруса-283» в московские автобусные парки⁵.

В 1990–1991 гг. 376 таких автобусов поступило в ведение Мосгортранса. Четыре из них позднее

¹ Олимпийские автобусы // Вечерняя Москва. 1977. 29 июля.

² Мосгортранс – 50 лет... С. 104.

³ Там же. С. 108.

⁴ Тархов С.А. История транспорта Москвы // Москва. Наука и культура в зеркале веков... С. 205.

⁵ Нарыков Г. Новинки экспозиции // За отличный рейс. 2017. Сентябрь. № 9. С. 2.

были переоборудованы на Московском троллейбусном ремонтном заводе в троллейбусы модели «СВАРЗ-Икарус»¹.

Экономические трудности начала 1990-х гг. первым делом ударили именно по автобусному транспорту, поскольку преобладавшие в столице «икарусы» и запчасти к ним закупали за валюту. В результате сократилось количество автобусов, а число городских маршрутов уменьшилось с 496 в 1990 г. до 415 в конце 1992 г.²

После принятия Правительством Москвы постановления от 28 апреля 1994 г. № 362 «Об улучшении транспортного обслуживания населения г. Москвы наземным городским пассажирским транспортом в 1994 г.» ситуация улучшилась. В столицу стали поступать большие партии автобусов (преимущественно импортных – собранных в Турции «Мерседес-Бенц-0325» и венгерских «Икарус-435»). Сокольнический вагоноремонтный завод освоил выпуск на базе кузовов ЛиАЗ-5626 сочленённых автобусов АС-1 (СВАРЗ-6240), а Тушинский машиностроительный завод занялся капитальным ремонтом «Икару-

сов-280» и сборкой новых сочленённых автобусов «Икарус-435»³.

В 1994–1996 гг. были организованы новые маршруты в застраивавшийся жилой район Марьинский Парк, а также до расположенных за МКАД местностей: Митино, Жулебино, Северное и Южное Бутово. В 1996 г. действовало 442 городских маршрута общей протяжённостью 4296 км и 34 пригородных (Мосгортранса) в 549 км. Работали 18 автобусных парков. В 1995 г. автобус перевёз 26% всех пассажиров городского транспорта и, таким образом, по-прежнему остался вторым по значению видом городского транспорта после метрополитена⁴.

Закупки автобусов «Икарус-280» и «Икарус-435» продолжались до 2001 г. После полного прекращения их производства Москва постепенно начала переходить на отечественные машины – ЛиАЗ-5256 и сочленённые ЛиАЗ-6212 (расчитанные на 180 пассажиров). В 2004 г. Тушинский машиностроительный завод приступил к серийному выпуску сочленённого автобуса «Московит-6222», представлявшего собой аналог венгерского «Икаруса-435»⁵.

¹ Нарыков Г. Новинки экспозиции. С. 2.

² Мосгортранс – 50 лет... С. 120.

³ Тархов С.А. История транспорта Москвы // Москва. Наука и культура в зеркале веков... С. 206.

⁴ Там же.

⁵ Там же.

К 2005 г. власти города приняли решение о прекращении закупок высокопольного подвижного состава, не приспособленного для инвалидов и маломобильных граждан. А 20 декабря 2005 г. вышло распоряжение Правительства Москвы № 2598-РП «О закупке в 2005 г. автобусов, приспособленных для перевозки инвалидов». Также было принято предложение столичных Департамента транспорта и связи и Департамента социальной защиты населения о приобретении для ГУП «Мосгортранс» 11 новых автобусов, оборудованных для перевозки инвалидов (семь микроавтобусов «Форд Транзит-350 LW», два микроавтобуса «Фольксваген-Т5 Кастен LR» и два микроавтобуса «Фольксваген LT 35»)¹.

Общее число автобусов в Москве возросло с 5914 в 2003 г. до 7346 в 2010 г. Подвижной состав был представлен отечественными автобусами ЛиАЗ-5292, ЛиАЗ-5293, ЛиАЗ-5256, «Волжанин Сити-Ритм-12» (поступают с 2009 г.), ПА-3237, а также венгерскими машинами «Икарус-415» и белорусскими МАЗ-103 (с 1998 г.). Кроме того, курсируют сочленённые автобусы особо большой вместимо-

сти «Икарус-280» и «Икарус-435», ЛиАЗ-6212 и ЛиАЗ-6213 и трёхосные «Волжанин-6270» длиной 15 м (с 2003 г.), «Волжанин Сити-Ритм-15» (с 2007 г.), МАЗ-107 (с 2004 г.)².

Проблема дорожных пробок для столичного транспорта остаётся, пожалуй, самой острой. Руководство города приняло решение о развитии системы выделенных полос для автобусов и троллейбусов. Экспериментальное движение по первой такой полосе было организовано в 2010 г. на Волоколамском шоссе. В итоге за семь последующих лет в Москве внедрили 43 таких участка общей протяжённостью свыше 287 км. По словам руководителя Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы М.С. Ликсутова, «выделенные полосы – один из самых эффективных инструментов, который позволяет сократить задержки движения и обеспечить соблюдение расписания. Сегодня среднесуточная перевозка пассажиров городского наземного транспорта по “выделенкам” составляет более 2,5 млн человек в сутки, по ним также передвигаются автомобили

¹ Распоряжение Правительства Москвы от 20 декабря 2005 г. № 2598-РП «О закупке в 2005 г. автобусов, приспособленных для перевозки инвалидов» // Официальный сайт мэра Москвы [электрон. ресурс] // [url]: <https://www.mos.ru/authority/documents/doc/31792220/>

² Тархов С.А. История транспорта Москвы // Москва. Наука и культура в зеркале веков... С. 207.

такси. Кроме того, выделенные полосы создают беспрепятственный коридор для проезда машин “скорой помощи” и других экстренных служб»¹. Москвичи наконец получили возможность без существенных задержек добираться на работу и домой.

В 2011 г. началось массовое обновление подвижного состава Мосгортранса. Было закуплено 2017 низкопольных комфортабельных сочленённых автобусов ЛиАЗ-6212 большой вместимости (153 человека).

Ситуацию с автобусным транспортом в городе прокомментировал 7 июня 2011 г. мэр столицы С.С. Собянин: «Если раньше у нас были автобусы “Евро-0”, “Евро-1” (по сути дела, это, конечно, архаичные автобусы, закупки десятилетней давности), то сегодня это современные комфортабельные автобусы не ниже “Евро-4”, а часть даже “Евро-5”. Несколько автобусов – это экоавтобусы, совмещённые, это гибриды – газ и электричество. Но таких мало, около 15 штук, [они] будут закупаться в экспериментальном порядке,

но в целом парк на треть обновляется. Это много. И плюс к тому – не только обновляем парк, но и дополнительно ещё на линии выйдет около 600 автобусов. Это означает, что интервал будет уменьшаться между движениями автобусов. И, конечно, в первую очередь такими автобусами будут обеспечиваться маршруты, где есть выделенные полосы, где увеличится скорость движения. Но в целом это приличный объём, таких объёмов закупок в Мосгортрансе, наверное, не было за всю историю»².

После включения в состав Москвы Троицкого и Новомосковского округов (1 июля 2012 г.) компании «Мосгортранс» были переданы восемь пригородных автобусных маршрутов, а также организован новый, по загородным тарифам. 8 октября того же года в ТиНАО запустили пять автобусных маршрутов общей протяжённостью 250 км. С 1 августа 2013 г. по распоряжению мэра на всей территории столицы, включая присоединённые округа, действует единая тарифная сетка на проезд в наземном транспорте. При этом цена определяется

¹ [2018. 23 января.] Ещё 42 км выделенных полос запустят в ближайшие два года // Официальный сайт мэра Москвы [электрон. ресурс] // [url]: <https://www.mos.ru/news/item/35505073/>

² Комментарий С. Собянина по итогам заседания Правительства Москвы. 2011. 7 июня // Официальный сайт мэра Москвы [электрон. ресурс] // [url]: <https://www.mos.ru/mayor/interviews/47214/>

зонами маршрутов, отделяющими «старую» Москву от «новой»¹.

В 2013 г. в столице после полувекового перерыва возобновилось ночное транспортное движение, причём для такого рода перевозок впервые в истории было решено использовать потенциал сразу трёх видов наземного общественного транспорта – трамвая, троллейбуса и автобуса. Автобусные маршруты «Н1», «Н2» и «Н3» связали центр Москвы с окраинами. Самый длинный из них, «Н1» – от юго-запада к Лубянской площади и аэропорту Шереметьево – имеет рекордную протяжённость в 58 км. В 2015 г. маршруты «Н2» и «Н3», прежде действовавшие только по выходным и праздничным дням, стали ежедневными. К ним прибавились и другие. Новые линии запущены от Лубянской площади в разных направлениях: «Н4» – до Новокосино, «Н5» – до Каширского шоссе, 148, «Н6» – до Осташковской улицы. Направления маршрутов определили сами жители города – в ходе опроса на портале «Активный гражданин»². Сегодня в столице функционируют 16 ночных маршрутов наземного транспорта.

Всего в 2013 г. в городской черте (включая Зеленоград) действовало 742 автобусных маршрута; их обслуживали 18 городских автобусных парков, а также основанный в 1961 г. автокомбинат в Зеленограде³.

Для снижения отрицательного воздействия московского транспорта на окружающую среду 27 августа 2013 г. было подписано соглашение о сотрудничестве между Правительством Москвы и ОАО «Газпром». Основопологающий пункт документа – расширение использования природного газа в качестве моторного топлива.

Особое внимание столичных властей уделяется реконструкции так называемых вылетных магистралей – то есть шоссе (проспектов/улиц), ведущих из центра города за его пределы – «на вылет» – и затем переходящих в скоростные трассы. Работа в этом сегменте идёт на пользу и общественному транспорту: попутно устраиваются дополнительные полосы в каждом направлении и выделенные полосы для автобусов/троллейбусов, а также формируются транспортные связи между прилегающими к шоссе

¹ Балашов А. Новая Москва едет // За отличный рейс. 2013. Июль – август. № 5. С. 6.

² Кукушкина Н., Розалиев В. Новые маршруты. С. 4.

³ Тархов С.А. История транспорта Москвы // Москва. Наука и культура в зеркале веков... С. 207.

кварталами. По оценкам экспертов, подобные мероприятия способствуют увеличению пропускной способности каждой трассы в среднем на 20–30%.

Общая протяжённость 19 полос, выделенных для общественного транспорта, составила 219 км. Их наращивание вместе с оптимизацией маршрутной сети позволили увеличить скорость движения наземных городских средств передвижения в среднем на 12%¹.

Помимо введения новых маршрутов постепенно утвердилась практика внедрения на выделенных полосах скоростных автобусов-экспрессов, позволяющих пассажирам добраться до места назначения без потери времени.

Принятые меры привели к росту числа пользователей наземным городским общественным транспортом: в 2013–2014 гг. пассажиропоток увеличился на 100 млн человек.

В конце 2013 г. автобусный парк ГУП «Мосгортранс» пополнился новыми машинами марки «ГолАЗ» (модели 525110 и 525111) производства Голицынского автобусного завода. Они были заказаны специально для перевозок по маршрутам присоединённых к столице

территорий. Обладая повышенной вместимостью (47–53 мест) и адаптированные для продолжительных поездок, «ГолАЗы» также отвечают строгим нормам экологической безопасности (работа на топливе стандарта «Евро-4»). С начала 2014 г. 120 таких машин стали обслуживать 19 маршрутов Новой Москвы и Зеленограда².

9 августа 2014 г. в столице прошёл парад ретроавтобусов, приуроченный к 90-летию открытия регулярного автобусного движения в Москве. Колонна техники, представленная раритетными образцами отечественного и зарубежного автопрома, стартовала в 10.30 утра от остановки «2-й Часовой завод» и проследовала через центр города на проспект Академика Сахарова, где её встретили пришедшие на праздник москвичи. Каждый посетитель мероприятия имел возможность рассмотреть все экспонаты снаружи и внутри, посидеть за рулём отреставрированных на базе музея ГУП «Мосгортранс» автобусов ЗИС-8, ЗИС-154, ЗиЛ-158, ЛиАЗ-677, «Икарус-55», «Икарус-180» и других легендарных моделей наземного транспорта. Для маленьких гостей праздника были организованы конкурсы, викторины и мастер-классы

¹ «Москва – город, удобный для жизни»: [Программа развития Москвы]. М., 2014. С. 18.

² Копылова Е. Пополнение в семье: Новые автобусы «ГолАЗ» // За отличный рейс. 2014. Март. № 1. С. 4.

по рисунку и моделированию. На юбилее автобусного транспорта присутствовали заместитель мэра Москвы по вопросам транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы М.С. Ликсутов и представители компаний-производителей автобусов – концерна «MAN» и предприятия «ЛиАЗ». В разговоре с журналистами М. Ликсутов отметил, что «парады наземного транспорта превращаются в настоящий городской праздник и большое событие для горожан»¹. С этого времени Праздник московского автобуса стал одним из ежегодных столичных фестивальных мероприятий.

13 ноября 2015 г. у главного входа ВДНХ при участии мэра города С.С. Собянина состоялась торжественная передача ГУП «Мосгортранс» новой партии автобусов ЛиАЗ-529222. Эти низкопольные машины полностью соответствуют современным требованиям безопасности и экологичности. По словам градоначальника, «около 5 тыс. новых автобусов пришло на линии пассажирского наземного сообщения за последние пять лет, в целом само движение стало более комфортным и регулярным, и скорость движения на общественном транспорте выросла. Ко-

нечно, пассажиры отреагировали на это, у нас стало на 20% больше платных пассажиров на наземном транспорте. Это хороший тренд»².

В 2016 г. автобусный парк столицы составил 6303 единицы (включая 1058 новых автобусов). В городе действовал 621 автобусный маршрут, из которых наиболее востребованным у москвичей (согласно опросам) являлся № 605 (Юрловский проезд – платформа Лось).

8 октября 2016 г. в Москве стартовал проект «Магистраль» – сеть наземных маршрутов, объединённых принципом интервального движения. К её разработке Департамент транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры привлёк ведущих российских и международных экспертов. При этом учитывались плотность населения, концентрация рабочих мест, пассажиропотоки станций метро и существовавших прежде маршрутов. Новую сеть поэтапно внедряли в ЦАО: организовали выделенные полосы, построили комфортные пересадочные узлы, обновили инфраструктуру. Для удобства пассажиров маршруты разделили на три категории: 1) магистральные – наиболее частые, соединяющие центр с другими

¹ Кукушкина Н. Московскому автобусу – 90 // За отличный рейс. 2014. Август. № 6. С. 4.

² Соколова А. Новые автобусы для Москвы // Там же. 2015. Ноябрь. № 11. С. 1.

районами Москвы; 2) районные – предназначенные для передвижения внутри районов города или между ними (средние интервалы до 15 минут); 3) социальные – привязанные к социально значимым объектам – школам, поликлиникам, МФЦ (интервал движения – до 30 минут)¹.

Чтобы сделать новую маршрутную сеть удобной для жителей столицы, организаторы проекта руководствовались следующими принципами: 1) обслуживание плотно населённых зон застройки (чем больше людей пользуются маршрутом, тем чаще он должен ходить); 2) пешеходная доступность остановок наземного транспорта (в идеале они должны располагаться равномерно и охватывать застройку так, чтобы до них без проблем могло добраться как можно большее количество потенциальных пассажиров); 3) принцип линейности (все основные маршруты, ведущие к станциям метро или в другой район, должны быть максимально прямыми; исключения составляют социальные маршруты); 4) обслуживание «сгруппированных объектов притяжения» (приоритетными являются маршруты, связывающие

важные для москвичей точки: станции метро, жилые кварталы, торговые центры, парки и другие популярные места). При этом основная задача проекта – быстрота и удобство передвижения на общественном транспорте как можно большего количества людей².

1 октября 2017 г., в Международный день пожилого человека, Департамент транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы при содействии Департамента социальной защиты населения и Департамента культуры запустил проект «Добрый автобус». Его основная цель – поддержка пожилых москвичей, а также повышение их мобильности и социальной активности. «Добрый автобус» работает по предварительной записи, в день им может воспользоваться до 50 человек из разных округов города, они могут совершать поездки на «Добром автобусе» по Москве, с остановками у музеев, парков, храмов, памятников истории и архитектуры, рекреационных зон, а также у других достопримечательностей столицы. Для проекта выделен первоклассный транспорт – комфортный современный экскурсионный автобус

¹ Что такое «Магистраль» // Московский транспорт [электрон. ресурс] // [url]: <https://t.mos.ru/transport/marshruty/magistral/what/>

² Зачем это нужно // Там же // [url]: <https://t.mos.ru/transport/marshruty/magistral/why/>

“Setra”, который только в этом году поступил на баланс ГУП “Мосгортранс”»¹.

Сегодня «Добрый автобус» курсирует и за пределы столицы – к Свято-Троицкой Сергиевой лавре (г. Сергиев Посад), Воскресенскому Новоиерусалимскому монастырю (г. Истра), Саввино-Сторожевскому монастырю (г. Звенигород), Николо-Угрешскому монастырю (г. Дзержинский) и другим святым обителям Подмосковья. К настоящему времени акцией воспользовались свыше 100 тыс. ветеранов и пенсионеров.

1 сентября 2018 г. на северо-востоке города впервые появился инновационный для Москвы вид транспорта – электробус. Это автобус на электрической тяге, экологичный, манёвренный, безопасный, не привязанный к контактной сети (зарядка батареи осуществляется на конечных остановках и в парках). Низкопольная машина пассажироместимостью 85 человек имеет 30 мест для сидения, снабжена системами видеонаблюдения и климат-контроля, спутниковой навигацией, информационными медиапанелями, USB-разъёмами для зарядки мо-

бильных устройств и терминалами бесконтактной оплаты. За год работы 200 электробусов на 14 маршрутных линиях в САО, СВАО, ВАО, ЗАО и ЦАО Москвы перевезли свыше 11 млн пассажиров².

За сравнительно короткий промежуток времени электробусы превратились в едва ли не основной вид наземного транспорта столицы. Как отметил М. Ликсутов, «2023 г. стал для нас рекордным по расширению сети городского электротранспорта. Самые современные российские электробусы вышли на маршруты в 10 округах. Повысилось качество обслуживания пассажиров, уменьшилось влияние на окружающую среду. Количество ежедневных поездок на электробусах в будни достигает отметки в 500 тыс. Это примерно на 75 тыс. больше, чем год назад»³.

Три электробусных парка города представлены двумя основными моделями – КАМАЗ-6282 и ЛиАЗ-6274. Сегодня в Москве свыше 1400 таких машин, для них установлено больше 340 ультрабыстрых зарядных станций. А до конца 2024 г. планируется ввести в эксплуатацию ещё порядка 200.

¹ Соколова А. Московский транспорт для всех // За отличный рейс. 2017. № 10. Октябрь. С. 3.

² Электробусам год – будущее уже сегодня! // Там же. 2019. № 9. Сентябрь. С. 1.

³ [2024. 10 февраля.] Развитие сети электробусных маршрутов в 2023 году // Официальный сайт Мосгортранс [электрон. ресурс] // [url]: <https://mosgortrans.ru/press/news/razvitie-seti-elektrobusnykh-marshrutov-v-2023-godu/>

Одновременно происходит замена устаревших остановочных павильонов на новые, которые изготавливает завод СВАРЗ. Эти остановки обладают высокой прочностью, поскольку выполнены из нержавеющей стали и алюми-

ния. Всего в городе насчитывается около 8,6 тыс. модернизированных павильонов, оформленных в едином стиле Мосгортранса¹.

¹ [2024. 2 февраля.] Продолжаем устанавливать в Москве современные остановочные павильоны // Официальный сайт Мосгортранс [электрон. ресурс] // [url]: <https://mosgortrans.ru/press/news/prodolzhaem-ustanavlivat-v-moskve-sovremennye-ostanovochnye-pavilony/>



«Шёл апрель 1922 г., когда в Москве появился первый автобус. [...] Запомнился мне он – небольшой, красноватого цвета. Его маршрут пролегал от центра Москвы до одной из тогдашних городских окраин и обратно. На всей линии курсировала всего одна машина, и делала она за день несколько рейсов».

Кедров Б. Первый московский автобус // Куранты: Альманах. Вып. 3. М., 1989. С. 98.



Трёхосный автобус МКХ. 1928 г.



Автомобиль-омнибус Büssing Typ III, состоящий в ведении Московской городской управы, на Театральной площади

«К числу наиболее дешёвых способов сообщения принадлежат ещё омнибусы-линейки, курсирующие между Москвой и её окрестностями (летом). Курсы линеек следующие:

Трубная площадь – Марьина Роща – Останкино.

От Крестовской заставы, мимо сел[а] Алексеевского, до Останкина.

От Ильинских ворот в Сокольники и Богородское и др.».

Москович Г. Иллюстрированный практический путеводитель по Москве. Одесса, 1908. С. 17.

«На “лейландах” руль, как у всех английских автомобилей, стоял справа, но кузова были сделаны с учётом правостороннего движения, и двери находились справа. Число мест для сидения – 28; двигатель: число цилиндров – четыре, рабочий объём – 6589 куб. см, мощность – 61 л.с. при 1800 об/мин; число передач – четыре; масса в снаряжённом состоянии – 5500 кг; скорость – 30 км/ч; длина – 7830 мм; ширина – 2230 мм; высота – 3350 мм».

За рулём. 1977. № 4. С. 42.



Автобус «лейланд». 1924 г. (опубл.: За рулём. 1977. № 4)



Автобусы «лейланд» в Бахметьевском автобусном парке. 1924 г.
(опубл.: *Beaudouin L.* Konstantin Stepanovitch Melnikov. 1890–1974. Les garages.
Paris, 2016)



Автобус «лейланд» у Белорусско-Балтийского вокзала. 1927 г.

«Наши первые автобусы были английские, фирмы “Лейланд”. Как мне объяснял кузен Костя Арнольди, их сделали англичане для перевозки солдат в Первую мировую войну и потом, за ненадобностью, продали нам. Эти машины были очень высокими, с выносными радиаторами спереди, и с боков слегка расширялись кверху. Окрашивались они внизу в тёмно-коричневый цвет (почти чёрный), а вверху, на уровне окон, – жёлтым. Входили в них и сходили с них по трём висящим спереди и сзади металлическим ступенькам, держась за блестящие медные поручни (“золотые”). [...] Отделка лейландовского автобуса внутри поражала меня красотой. Потолок (довольно низкий) во всю длину был набран из длинных лакированных деревянных планок – сантиметра четыре каждая: жёлтая, коричневая, жёлтая, коричневая. На специальных маленьких металлических скобках к потолку был подвешен длинный ремешок, дёргая за который в разных местах автобуса, кондуктор давал отправление – звонок. Пол был из деревянных узких реек с промежутком между ними. Окна в автобусе, как тогда и в трамвае, опускались за ремни вниз (это ещё шло от окон карет). Двери были складные, выше ступенек их открывали и закрывали по мере надобности кондуктор или пассажиры. Салон автобуса, очень светлый из-за больших окон, был перегороден пополам небольшими полупростенками со вставленными в них непрозрачными жёлтыми пупырчатыми стёклами (эти полупростенки придавали, видимо, конструкции большую жёсткость). У обеих стен стояли кожаные сиденья на двоих, и проход между ними был, соответственно, мал».

Алексеев Л.В. Москва моего детства. С. 280, 281.

«На Свердловской площади установлена первая автобусная станция, расположенная в особо оборудованном вагоне. Станция предназначена для регулирования движения автобусов, пересекающих Свердловскую площадь».

Известия. 1926. 19 августа.

Автобусная
остановка.
[Московская
обл., колхоз
им. И.В. Сталина.]
1929 г.
Главархив Москвы,
ЦГА Москвы.
А-4-490



Автобус ЗИС-8.
[1930-е гг.]
Главархив Москвы,
ЦГА Москвы.
А-ФА-1П13





Автобус ЗИС-16.
[1930-е гг.]
Главархив Москвы,
ЦГА Москвы.
А-ФА-1П11



Посадка в автобус.
1930-е гг.
Главархив Москвы,
ЦГА Москвы.
А-О-49748

«...Автобусное движение
Растёт всё шире.
Связаться с окраинами
Без них попробуй сам...
66 миллионов
Пассажиров
За год перевезли
Московские автобусы».

Красный С. Стальная поступь (поэма-отчёт) //
Слово Моссовету: Сборник МАПП. М., 1930. С. 66.

«В Москве работает первая в СССР женщина за рулём автобуса-экспресса. Ей доверена жизнь десятков пассажиров; она безукоризненно ведёт 2,5-тонную машину по самым многолюдным улицам столицы, не имея ни наездов, ни столкновений. Её зовут Елизавета Суворова.

Работая кондуктором во 2-м автобусном парке и присматриваясь к работе шофёров, Суворова пришла к убеждению, что женщина и здесь справится с трудной ролью водителя. Затем шесть месяцев напряжённой учёбы на шофёрских курсах при Бахметьевском парке, 20 часов практической езды – и права получены.

В Международный женский день 8 Марта Суворова садится за руль экспресса 21-й загородной линии, чтобы ехать в свой первый самостоятельный рейс. [...]

Сейчас Суворова управляет экспрессом № 525 (1-я линия), отлично справляясь со своими обязанностями, несмотря на целый ряд трудностей».

Крузе И. Первая женщина за рулём автобуса // За рулём. 1932. Май. № 9–10. С. 22.



Площадь Крестыанская застава. 1930-е гг. Главархив Москвы, ЦГА Москвы.
А-ФА-99П75



Линия сборки автобусов ЗИС-16 после реконструкции завода. 1934–1937 гг.
Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-ФА-1П70

«Кузовным и экспериментальным цехами автозавода им. Сталина изготовлен новый автобус-люкс.

Шасси этого автобуса имеет базу, удлинённую на 270 мм против стандартного автобусного шасси ЗИС-8. Кузов – обтекаемой формы конструкции инж[енера] Германа, вместимостью на 24 чел[овека]. Кресла в автобусе специальной конструкции, с откидывающимися спинками, что позволяет пассажирам полулежать в них. Над сиденьями, вдоль стен, имеются багажники новейшего типа.

Внутри автобус освещается 13 плафонами, расположенными над сиденьями и по потолку. Имеются три вентилятора, оригинально установленные в плафонах освещения. Две двери расположены с правой стороны кузова. Передняя дверь управляется водителем, вторая – аварийная. Подножка передней двери для удобства выхода освещается. Спереди и сзади кузова имеются указатели поворотов, управляемые шофёром из кабины, прожектор и сигнальные фонари.

Автобус предназначен для дальних междугородных сообщений. Он комфортабельно отделан и по удобствам и красоте не уступает заграничным. В дни автомобильного праздника автобус был выставлен в Центральном парке культуры и отдыха и привлёк большое внимание публики».

За рулём. 1935. Ноябрь. № 21. С. 6.



На улице Земляной Вал. Март – апрель 1935 г. Фото Б. Вдовенко.
Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-0-78372



Улица Горького до реконструкции. 1936 г.
Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-ФА-80П46



Пушкинская площадь. 1 мая 1945 г. Фото М. Трахмана.
Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-О-107370



Автобусы ЗИС-127 и ЗИС-155 производства автозавода им. И.А. Лихачёва.
1948–1957 гг. Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-ФА-25П16

«Старая техника уступала место новой. В июле 1947 г. в городе появились новые автобусы ЗИС-154А. Они ходили от площади Свердлова до Белорусского вокзала и походили своим внешним видом на троллейбусы. В них помещалось почти в два раза больше пассажиров, чем в старом автобусе ЗИС-16 (60 вместо 35)».

Андреевский Г.В. Москва. Сороковые годы. С. 181, 182.



Автобус ЗИС-155. 1949 г. Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-ФА-26П13



Салон автобуса ЗИС-155. 1949 г. Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-ФА-26П14



Гоголевский бульвар. Новая магистраль. 17 сентября 1949 г. Фото В. Евграфова.
Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-0-100415



Проездной билет. 1949-1950 гг.
Главархив Москвы, ЦГА Москвы.
Ф. Р-404. Оп. 1. Д. 161. Л. 2

ИЗ ПОСТАНОВЛЕНИЯ № 116 СОВЕТА МИНИСТРОВ СССР –
«ОБ ОРГАНИЗАЦИИ ПРОИЗВОДСТВА
МЕЖДУГОРОДНЫХ АВТОБУСОВ ЗИС-127»

Москва, Кремль

19 января 1955 г.

Совет Министров Союза ССР п о с т а н о в л я е т:

1. Принять предложение Министерства автомобильного, тракторного и сельскохозяйственного машиностроения о производстве на Московском автомобильном заводе им. Сталина междугородного автобуса ЗИС-127.
2. Установить основные параметры технической характеристики междугородного автобуса ЗИС-127 согласно Приложению.
3. Обязать Министерство автомобильного, тракторного и сельскохозяйственного машиностроения представить к 1 февраля 1955 г. опытные образцы междугородного автобуса для проведения испытаний. [...]

Председатель Совета Министров Союза ССР
Управляющий делами Совета Министров Союза ССР

Г. Маленков
А. Коробов

Приложение

Основные параметры технической характеристики
междугородного автобуса ЗИС-127

1. Число мест (не включая водителя) – 32
2. База – 5600 мм
3. Габарит автобуса:
длина – 10 200 мм
ширина – 2650 мм
высота (без нагрузки) – 3015 мм
4. Наибольшая скорость – 85 км/ч
5. Расход топлива (контрольный,
при скорости движения 70 км/ч) – 40 л/100 км
6. Мощность двигателя – 180 л.с.
7. Рабочий объём цилиндров двигателя – 6,97 л
8. Вес снаряжённого и заправленного автобуса без пассажиров – 9500 кг
9. Размер шин – 320–20”

Управляющий делами Совета Министров СССР

А. Коробов

*Главархив Москвы, ЦГА Москвы. Ф. Р-150. Оп. 24. Д. 242. Л. 75–77.
Заверенная копия. Машинопись.*



Автобус ЗИС-127. 1955 г. Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-0–17425



Автобус на мойке в 1-м автобусном парке. Декабрь 1955 г.
Фото Д. Шоломовича.
Главархив Москвы,
ЦГА Москвы. А-1–18187



Автобус ЗИЛ-158 производства автозавода
им. И.А. Лихачёва. 24 июля 1956 г. *Фото В. Зунина.*
Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-1–17033



Автобус, следующий по маршруту площадь Революции – Внуково. 1950-е гг.
Фото Б. Вдовенко. Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-0-82351

«Со 2-й Брестской улицы, что у Белорусского вокзала в Москве, отправляется автобус. [...] Вот он прошёл по шумной Садовой, миновал площадь Восстания, свернул на Дорогомиловку и, набирая скорость, вырвался за город. [...] Мягко покачиваясь, автобус продолжал идти по глади Минского шоссе. Управлял им шофёр 1-го автобусного парка Михаил Владимирович Бузин. Почти четверть века работает он в этом парке, – был слесарем, ремонтировал машины, а потом и сам сел за руль.

В 1950 г., когда в парк поступила первая партия новых автобусов ЗИС-155, их закрепили за лучшими водителями. Михаилу Бузину досталась машина 1211. [...] Михаил Владимирович хорошо помнит этот день. 23 апреля 1954 г., возвращаясь из рейса в парк, он увидел, что поперёк ворот протянута узкая ленточка. С хода разорвав её, Бузин въехал на территорию парка. Едва он успел выйти из кабины, как его, поздравляя, окружили шофёры: в этот день Бузин первым в нашей стране завершил пятисоттысячекилометровый пробег. На автобусе 1211 появилась пятая красная звезда. [...]

Пробег машины без капитального ремонта превысил уже 750 тыс. км. Если представить себе путь, пройденный за это время автобусом, в виде одной непрерывной ленты, то она могла бы почти 19 раз обвиться вокруг земного шара».

Кафанов А. 19-й раз вокруг земного шара // За рулём. 1956. Май. № 5. С. 11.



Стоянка перед входом на Центральный стадион им. В.И. Ленина
(в настоящее время – «Лужники»). Август 1956 г. *Фото М. Озёрского.*
Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-0–17449



Автобус «Львов» маршрута № 55 на остановке «Площадь Свердлова».
18 декабря 1956 г. *Фото Б. Тренетова.*
Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-1–21108



Автобус маршрута № 3 на Манежной площади. 1957 г. Фото Г. Корабельникова.
Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-0-74986



Городской транспорт на Моховой улице. 1957 г. Фото М. Чернова.
Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-1-38288



Делегация из Японии, прибывшая на VI Всемирный фестиваль молодёжи и студентов, уезжает с Внуковского аэродрома в Москву. 22 июля 1957 г.
Фото В. Кунова. Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-1–21042

«Хороший подарок решили сделать к фестивалю рабочие Московского автозавода им. Лихачёва. Они изготовят специальные автобусы с большими стёклами и раздвижным застеклённым верхом. Эти автобусы очень удобны для экскурсий по Москве. Часть машин будет снабжена громкоговорящими установками».

В дни фестиваля // За рулём. 1957. Июнь. № 6. С. 2.

ИЗ ПОЯСНИТЕЛЬНОЙ ЗАПИСКИ ИНСТИТУТА ГЕНПЛАНА МОСКВЫ
К ОСНОВНЫМ ПОЛОЖЕНИЯМ РАЗВИТИЯ
ГОРОДСКОГО ТРАНСПОРТА –
СРАВНИТЕЛЬНАЯ ТАБЛИЦА ПЕРЕВОЗОК ПАССАЖИРОВ
РАЗНЫМИ ВИДАМИ ТРАНСПОРТА В 1935–1957 гг.

1958 г.

[...] Общий рост размеров перевозок пассажиров на 67% против 1935 г. и на 76% против 1945 г. сопровождался следующим изменением количества перевезённых пассажиров отдельными видами транспорта.

Виды транспорта	Число перевезённых пассажиров, в млн человек						
	1935	1940	1945	1950	1954	1956	1957
Метрополитен	40,9	377,1	616,5	628,9	879,9	929,8	949,0
Трамвай	1 877,6	1 841,6	1 105,0	1 077,3	1 038,8	994,1	975,0
Троллейбус	18,1	200,6	182,5	416,3	616,6	699,4	774,9
Автобус	101,1	220,5	45,8	275,0	476,4	617,3	707,4
Итого:	2 037,7	2 639,8	1 949,8	2 397,5	3 011,7	3 240,6	3 406,7
% к 1935 г.	100	130	95	118	148	160	167

Перераспределение перевозок пассажиров между разными видами транспорта характеризуется следующим процентным соотношением:

Виды транспорта	1935	1940	1945	1950	1954	1956	1957
Метрополитен	2,0	14,2	31,6	26,2	29,2	28,7	27,9
Трамвай	92,0	69,8	56,7	44,9	34,5	30,7	28,6
Троллейбус	1,0	7,6	9,4	17,4	20,5	21,6	22,7
Автобус	5,0	8,4	2,3	11,5	15,8	19,0	20,8
Итого:	100	100	100	100	100	100	100

*Главархив Москвы, ЦГА Москвы. Ф. Т-41. Оп. 1. Д. 1591. Л. 9.
Копия. Машинопись.*



Кондуктор автобуса А. Жукова направляется в диспетчерскую после окончания рейса. Январь 1958 г. Фото Н. Пашина.
Главрхив Москвы, ЦГА Москвы. А-1-46412



В автобусном цехе автозавода им. И.А. Лихачёва. 23 октября 1958 г.
Фото В. Хухлаева. Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-1–256



Автобусы, готовые к отправке в автопарки, в одном из цехов автозавода
 им. И.А. Лихачёва. 1959 г. *Фото В. Егорова.*
 Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-1–64281

Двухэтажный
автобус
производства
ГДР на Большом
Каменном мосту.
Февраль 1959 г.
Фото Л. Портера.
Главархив Москвы,
ЦГА Москвы.
А-1-141



1-я улица Строителей
на юго-западе Москвы.
19 мая 1959 г.
Фото
А. Сергеева-Васильева.
Главархив Москвы,
ЦГА Москвы.
А-1-1229



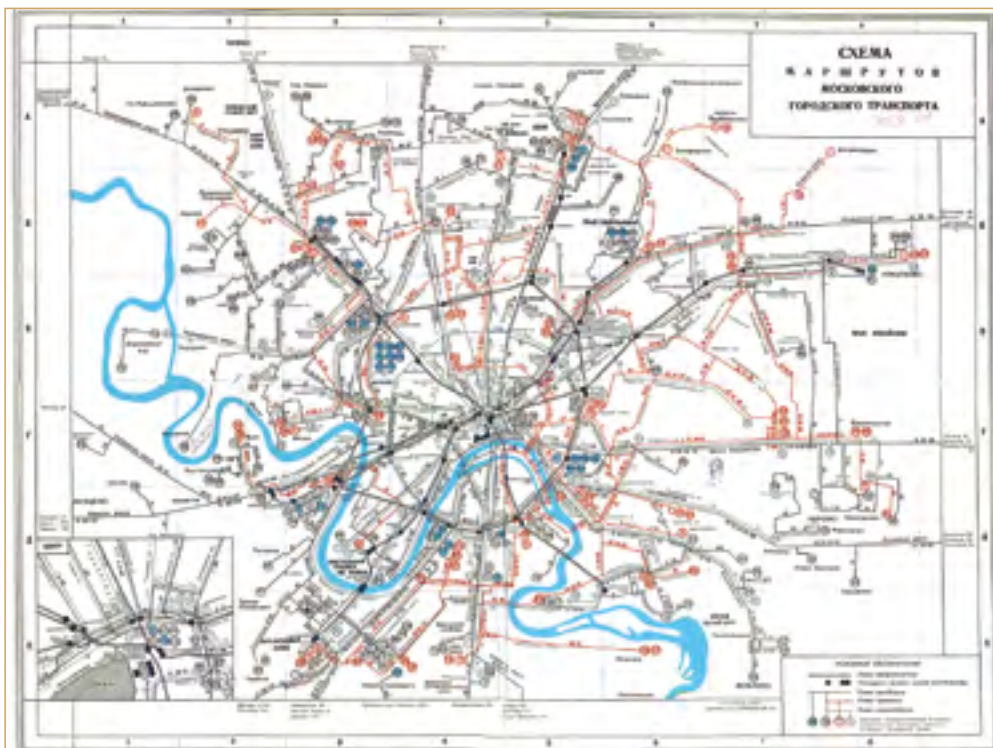


Схема маршрутов городского транспорта Москвы. 1959 г.



Автобус ЗИЛ-127 с газотурбинным двигателем «Турбо-НАМИ053 А1» на Ленинградском проспекте. Февраль 1960 г. Фото А. Сергеева-Васильева. Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-1 – 422



Движение на Бородинском мосту. 21 апреля 1960 г.
Фото Н. Грановского.
 Главархив Москвы,
 ЦГА Москвы. А-1–2261



Механическая мойка автобуса
 в автобусном парке № 1.
 Щётки моечных барабанов
 сделаны из капроновой
 нити. Февраль 1960 г.
Фото Я. Берлинера.
 Главархив Москвы,
 ЦГА Москвы. А-1–5332

ИЗ РЕШЕНИЯ ИСПОЛКОМА МОССОВЕТА № 17/19
«ОБ ИЗМЕНЕНИИ ЧАСОВ ОКОНЧАНИЯ РАБОТЫ
ГОРОДСКОГО ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА г. МОСКВЫ»

28 марта 1961 г.

В связи с переходом предприятий и учреждений города и лесопаркового защитного пояса Москвы на 7-часовой рабочий день и более ранним окончанием работы зрелищных предприятий Исполком Московского совета п о с т а н о в л я е т:

1. Разрешить с 20 апреля 1961 г. Управлению метрополитена и Управлению пассажирского транспорта:
 - а) движение поездов Московского метрополитена начинать в 6 ч и заканчивать в 0 ч 30 мин;
 - б) движение на маршрутах трамвая начинать в 5 ч 30 мин, троллейбуса и автобуса в 6 ч с конечных станций и заканчивать в 0 ч 30 мин (отправлением в депо/парк);
 - в) на городских маршрутах, работающих от станций метрополитена в направлении к кольцевой автомобильной дороге, движение трамвая начинать в 5 ч 30 мин, движение троллейбуса и автобуса в 6 ч и заканчивать после прибытия на конечную станцию метрополитена последнего поезда;
 - г) движение на маршрутах автобуса, обслуживающих лесопарковый защитный пояс Москвы, начинать в 6 ч и заканчивать по специальному графику.
2. Обязать Управление метрополитена (т. Новохацкого) и Управление пассажирского транспорта (т. Трофимова):
 - а) обеспечить максимальный выпуск на линии подвижного состава до 7 ч утра;
 - б) улучшить перевозки пассажиров в дневные часы;
 - в) проинформировать население об изменении времени окончания движения транспорта. [...]

За председателя Исполкома
Московского совета
Секретарь Исполкома
Московского совета

С. Бутусов

А. Пегов

*Главархив Москвы, ЦГА Москвы. Ф. Р-150. Оп. 1. Д. 2676. Л. 186–187.
Подлинник. Машинопись.
Подписи – автографы.*



Оплата проезда в автобусе, работающем без кондуктора. Июль 1961 г.
 Фото В. Мастюкова, В. Ун Да-сина. Главрхив Москвы, ЦГА Москвы. А-0-809



Городской транспорт у Государственной библиотеки СССР им. В.И. Ленина.
 1963 г. Фото Г. Корабельникова. Главрхив Москвы, ЦГА Москвы. А-0-75002

«В первой половине 1960-х гг. наступила эра ЛиАЗ-677. К 1980-м гг. парк этих машин вырос в Москве почти до 7 тыс. единиц. По тем временам это был комфортабельный городской автобус с пневматической подвеской и широкими дверями. Автобусы этой марки поставлялись не только в города и республики Советского Союза, но и за рубеж».

За отличный рейс. 2014. Август. № 6. С. 5.



Автобус-экспресс на маршруте Шереметьево – Внуково. 1966 г.
Фото А. Воротынского. Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-1 – 20574



Дед Мороз
и Снегурочка
перед поездкой
по городу на новом
автобусе ЛиАЗ-677.
На втором плане –
здание Моссовета.
17 декабря 1968 г.
Фото Е. Кассина,
М. Редькина.
Главархив Москвы,
ЦГА Москвы.
А-1–12095

«В 1975 г. с конвейера сошло 10 188 автобусов ЛиАЗ-677, на заводе в тот момент работало 7837 человек. Всего было выпущено около 200 тыс. экземпляров этого автобуса. Модель была технической новинкой своего времени – впервые пассажирский автобус был оснащён автоматической коробкой передач. [...] Модель стала приметой своего времени, несколько поколений москвичей связывают свои детские воспоминания о поездках в общественном транспорте именно с ЛиАЗами-677, в народе эти автобусы называли “луноходами”. Существует несколько версий происхождения этого названия, по одной из них – в таких автобусах доставляли космонавтов к ракетам, так как ЛиАЗ-677 обладал широким дверным проёмом, и человек в скафандре мог свободно войти в него и выйти наружу. Другая версия куда более прозаична, но и реальна – “луноходом” машину назвали за медленную скорость разгона, неповоротливость, крен при наполнении салона и сильный скрип раздвижных дверей».

За отличный рейс. 2014. Сентябрь. № 7. С. 4.



На улице Горького. Конец 1960-х гг. *Фото М. Чернова.*
Главрхив Москвы, ЦГА Москвы. А-1-938 цв.



Посадка в автобус (снимок из серии «Люди на улицах города»). 1970-е гг.
Фото Ю. Королёва. Главрхив Москвы, ЦГА Москвы. А-0-4575 цв.



У автоматической билетной кассы в одном из московских автобусов. 1970-е гг.
Фото М. Трахмана. Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-0-115479



Водитель В. Исаев и начальник 7-й автоколонны Н. Буланов перед выходом на маршрут № 296 новой линии Бирюлёво-Западное – Калужская. 28 февраля 1978 г.
Фото Ю. Тольева. Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-0-41010



Сочленённый автобус «мерседес» производства ФРГ на конечной остановке у станции метро «Речной вокзал». 1979 г. *Фото М. Сорокина.*
Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-0–58287



На Бутырской улице. 1980 г. *Фото Н. Грановского.* Главархив Москвы,
ЦГА Москвы. А-0–49679



Улица Чехова (в настоящее время – Малая Дмитровка). 1980 г.
Фото Г. Корабельникова. Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-0–75027



На проспекте Калинина (в настоящее время – улица Воздвиженка). Апрель 1981 г.
Фото Р. Фёдорова. Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-0–37998

«Датой рождения 15-го автобусного парка принято считать 1982 г., когда 29 декабря из ворот только что отстроенного предприятия вышел на линию первый ЛиАЗ. [...]

Решение об открытии нового транспортного предприятия было принято чуть раньше – в 1967 г. вышло распоряжение Исполнительного комитета Московского городского Совета депутатов трудящихся, в соответствии с которым Управлению пассажирского транспорта города Москвы отводился земельный участок площадью 7 га под строительство автобусного парка. На территории бывшего колхоза “Заветы Ильича” выросло современное предприятие – 15-й автобусный парк, а его открытие было приурочено к 60-летию образования СССР. Новый парк рос и развивался рекордными темпами, всё начиналось с 14 автобусов и 29 работников, уже через год предприятие было укомплектовано новыми машинами, обслуживавшими 12 маршрутов. [...] Ещё через год парк был признан лидером среди организаций района, а порученная ему работа по обслуживанию XII Всемирного фестиваля молодёжи и студентов в 1985 г. стала знаком высшего доверия всему коллективу предприятия».

За отличный рейс. 2012. Декабрь. № 12. С. 8.



Новый автобус ЛИАЗ-5256 проходит ходовые испытания на улицах города. 1983 г.
Фото М. Сорокина. Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-0–59322



Ремонтный гараж
1-го автобусного
парка. 1983 г.
Фото М. Невматулина.
Главархив Москвы,
ЦГА Москвы.
А-1-53963



На Бутырской улице.
1984 г. *Фото В. Егорова.*
Главархив Москвы,
ЦГА Москвы.
А-1-63249



Вид на проспект
Маркса (в настоящее
время – Театральный
проезд), Театральную
площадь и улицу
Петровка. 1987 г.
Фото В. Соболева.
Главархив Москвы,
ЦГА Москвы.
А-1–2505 цв.



У Большого театра.
1987 г. *Фото В. Соболева.*
Главархив Москвы,
ЦГА Москвы.
А-1–2508 цв.



«Приветствие» (авторское название). 1980-е гг. *Фото А. Князева.*
Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-0-135274



Во время демонстрации новых пассажирских автобусов фирмы «Мерседес-Бенц».
1 августа 1994 г. *Фото С. Калачёва.* Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-0-90187



«Икарус-280» на остановке общественного транспорта у станции метро «Сокол». 28 августа 1997 г. Фото С. Поминова. Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-0–2526 цв.



Реклама на автобусе. 25 марта 1998 г. Фото С. Поминова. Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-0–7113 цв.

«В 2000 г. московский автобус перевёз 2,312 млн пассажиров, т.е. 34% всех пассажиров. Действовали 18 автобусных парков с 6247 автобусами. “Мосгортранс” эксплуатировал 527 городских автобусных маршрутов в Москве и 22 городских маршрута в Зеленограде. В 2003–2004 гг. городу было поставлено 159 ЛиАЗ-5256, 56 сочленённых ЛиАЗ-6212 (на 180 человек). В 2004 г. на Тушинском машиностроительном заводе (ТМЗ) начался серийный выпуск сочленённого автобуса “Московит-6222” (аналог “Икаруса-435”)».

Тархов С.А. История транспорта Москвы // Москва. Наука и культура в зеркале веков... С. 206.



Новые низкопольные микроавтобусы. 2015 г. Фото с сайта mos.ru



Современные низкопольные автобусы у главного входа ВДНХ. 2015 г.
Фото с сайта mos.ru

«В настоящее время московский автобус переживает своё второе рождение. Благодаря массовому обновлению основу парка ГУП «Мосгортранс» сегодня составляет низкопольный подвижной состав экологического класса ЕВРО-5, оборудованный климатической техникой. В 2000-е гг. стали открываться новые маршруты, на столичных магистралях появились приоритетные полосы для общественного транспорта».

За отличный рейс. 2016. Август. № 8. С. 2.



«СИНИЙ ТРОЛЛЕЙБУС»

«Троллейбус не пережигает бензина, не заражает воздух...
Он требует только усовершенствованной мостовой...»
Н.А. Булганин

Осенью 1933 г. на загородном участке Ленинградского шоссе, от Тверской заставы до моста Окружной железной дороги в Коптево, была смонтирована первая в Москве и Советском Союзе троллейбусная линия длиной 7,5 км. Регулярное движение по ней началось 15 ноября 1933 г. (с января 1934 г. линию продлили по улице Горького до площади Свердлова).

В создании нового для страны вида общественного транспорта принимали участие в основном три завода: Ярославский автомобильный, изготовивший шасси, Московский автомобильный им. И.В. Сталина, выпустивший кузов и монтировавший троллей-

бусы, и «Динамо» (электрооборудование и моторы). Проектировочные работы осуществлял Научный автотракторный институт (НАТИ)¹. А будущих водителей нового транспортного средства обучали на курсах при Мострамвайтресте².

Интересный факт: рождение советского троллейбуса могло оказаться под угрозой срыва, если бы не предусмотрительность руководства завода «Динамо». Дело в том, что для сборки первых машин был заключён договор с одним из немецких концернов о покупке двух токоприёмников, однако, как писала 20 октября 1933 г. заводская многотиражка «Мотор», «в последние минуты мы получили известие

¹ Б.М. Первый советский троллейбус вышел на линию // За рулём. 1933. № 23. С. 8.

² Москва на стройке глазами фотокора // Вечерняя Москва. 1933. 4 ноября.

от германской фирмы о том, что они отказываются нам продать два токоприёмника для троллейбусов. Очевидно, господа-капиталисты думали, что мы испугаемся этой скрытой угрозы, откажемся от выпуска первенцев советского троллейбусостроения к XVI годовщине Октября и пойдём к ним на поклон – закупим у них готовые троллейбусы.

Напрасно! Они снова просчитались! Мы предвидели возможность такой каверзы и поэтому своими силами на всякий случай сконструировали токоприёмник...»¹.

Таким образом, план по выпуску первых советских троллейбусов удалось выполнить в срок. Журнал «За рулём» сообщал, что «движение по линии открыли два троллейбуса серии “Лазарь Каганович”»². Но в действительности 15 ноября по маршруту отправилась только одна машина. И вот почему: «4 ноября 1933 г., перед запуском первой линии, две машины были отбуксированы с завода “Динамо” в гараж в селе Всехсвятском. Вечером этого же дня полгаража проломился, и одна из машин провалилась в яму, так что к открытию движения был готов

только один троллейбус. [...] Регулярное движение единственного троллейбуса началось в 11 ч утра 15 ноября 1933 г., он работал с 7 ч утра до 12 ночи»³.

Первый в СССР двухосный троллейбус ЛК-1, выпущенный в подарок Моссовету в честь 16-й годовщины Великой Октябрьской социалистической революции, имел деревянный каркас с металлической обшивкой, кузов длиной 9 м и шириной 2,3 м, вес – 8,5 т. Стенки внутри салона были облицованы лакированной фанерой, потолок и пространство над окнами обклеивались дерматином. На полу располагалась деревянная обрешётка, не позволявшая в сырую погоду скапливаться влаге от обуви пассажиров. Помимо мест для сидения, предусматривались сетки для багажа, никелированные ручки и зеркало в простенке между задними окнами. Двери открывались вручную: передние – водителем, задние – кондуктором. Модель была выкрашена в тёмно-синий цвет, с кремово-жёлтой полосой сверху и ярко-жёлтой обводкой в нижней части⁴.

За полмесяца работы московский троллейбус совершил 235 полных

¹ Мы сами сделаем токоприёмники // Мотор. 1933. 20 октября.

² Серия «ЛК».

³ Макаров А. 82 года московскому троллейбусу // За отличный рейс. 2015. Ноябрь. № 11. С. 7.

⁴ ЛК-1. Первый советский троллейбус // Наши автобусы. Вып. 24. Кострома, 2021. С. 5.

рейсов, покрыл 3663 км (без единой вынужденной остановки, задержки и аварии) и перевёз свыше 20 тыс. пассажиров. 1 декабря 1933 г. «Вечерняя Москва» писала: «На днях в первом троллейбусе были установлены специально сконструированные заводом “Динамо” электропечи. Теперь в троллейбусе тепло»¹.

ЛК-1 имел ряд преимуществ перед другими видами наземного общественного транспорта: скорость была значительно выше, чем у трамвая; по сравнению с автобусом троллейбус обладал большей надёжностью и вместимостью, быстрее останавливался благодаря наличию трёх тормозов и не загрязнял атмосферу вредными выбросами.

Следующая партия троллейбусов собиралась московскими предприятиями – 1-м авторемонтным заводом и Сокольническим вагоноремонтно-строительным заводом (СВАРЗ). С января 1934 г. их производство было целиком передано СВАРЗу. Одновременно ЗИС и завод «Динамо» изготовили в подарок XVII съезду ВКП(б) трёхосный троллейбус ЛК-2, также спроектированный

в НАТИ. По сравнению с первой моделью он обладал большей грузоподъёмностью (75 пассажиров вместо 55, 49 посадочных мест) и усовершенствованными функциональными возможностями².

В сентябре 1934 г., оценивая итоги работы московского троллейбуса за 11 месяцев, газета «Вечерняя Москва» характеризовала его как самый быстрый пассажирский городской транспорт: «Он курсирует со скоростью 17,3 км/ч, трамвай – 14 км и автобус – 16 км»³. Кроме того, горожан, без преувеличения, поразила комфортабельность «тёплого» салона: мягкие сиденья с подогревом (37 мест) стали настоящим новшеством для общественного транспорта столицы⁴.

Ежедневно ЛК-1 и ЛК-2 перевозили в среднем 23 тыс. москвичей. Так, за три первых квартала 1934 г. троллейбусом воспользовались 3619 862 пассажира⁵. При этом проблема стоянки для 27 машин и их технического обслуживания оставалась нерешённой: «Нельзя называть парком то место во Всехсвятском, где на ночь останавливаются наши троллейбусы и где их моют дожди. Никакого намёка

¹ Троллейбус обгоняет трамвай: 22 000 пассажиров за 2 недели // Вечерняя Москва. 1933. 1 декабря.

² Подробнее см.: Зилов А. Первый советский трёхосный троллейбус в подарок XVII съезду // За рулём. 1934. № 2. С. 12, 13.

³ Первый юбилей троллейбуса // Вечерняя Москва. 1934. 22 сентября.

⁴ Соломонов М. Год работы троллейбусов в Москве // За рулём. 1934. № 23. С. 3.

⁵ Там же.

на гараж, на навес. Ремонтная мастерская едва вмещает одну машину. [...] В течение зимы новые машины будут находиться ночью под открытым небом на перекрёстке трёх улиц. Профилактический ремонт их ничем не обеспечен»¹.

В декабре 1934 г. вместо снятого и переведённого на периферию трамвая по Арбату была смонтирована вторая троллейбусная линия, которая связала центр с площадью Дорогомиловская Застава. В 1935 г. на Ленинградском шоссе, в районе будущей станции метро «Сокол», наконец достроили 1-й троллейбусный парк. В ноябре того же года по Петровке, через улицу Каретный Ряд и Сухаревку, по 1-й Мещанской улице (впоследствии – в составе проспекта Мира) до Ржевского (в настоящее время – Рижский) вокзала проложили третью линию. Таким образом, к концу 1935 г. по Москве курсировало 57 троллейбусов серии ЛК².

Генеральным планом реконструкции Москвы 1935 г. предусматривалась полная замена трамвайных линий в центре города троллейбусными. Для соз-

дания обширной троллейбусной сети в конце 1935 г. на Ярославском автозаводе было организовано крупносерийное производство машин нового типа – ЯТБ-1. Тяговое электрооборудование для них изготавливал завод «Динамо» им. С.М. Кирова. На троллейбусах, впервые в стране на безрельсовом транспорте, применили пневматические тормоза и дверные механизмы. С этого времени Москва ежегодно получала сотни новых машин³.

В 1936–1937 гг. в столицу поступили 258 троллейбусов ЯТБ-1. Для них в июне 1937 г. на базе закрытого трамвайного депо им. Н.Э. Баумана (которое тогда же переехало в Ростокинское грузовое депо) на Новорязанской улице стал действовать 2-й троллейбусный парк⁴.

С октября 1936 г. началось движение троллейбусов по Садовому кольцу (линия «Б») – от площади Восстания (в настоящее время – Кудринская) до Курского вокзала. Через год, в октябре – ноябре 1937 г., троллейбусы начали курсировать от Угольной площади (с 1977 г. – в составе Садовой-Каретной

¹ Соломонов М. Год работы троллейбусов в Москве // За рулём. 1934. № 23. С. 4.

² Тархов С.А. История транспорта Москвы // Москва. Наука и культура в зеркале веков... С. 188.

³ Трофимов А.Н. Пятнадцать лет троллейбусного транспорта в Москве // Городское хозяйство Москвы. 1948. № 8. С. 26.

⁴ Тархов С.А. История транспорта Москвы // Москва. Наука и культура в зеркале веков... С. 188.

улицы) по Каляевской (впоследствии – Долгоруковская) и Новослободской улицам; Кузнецкому Мосту, улице Дзержинского (в настоящее время – Большая Лубянка) и Сретенке; от площади Восстания по Садовому кольцу до Крымской площади; от площади Дорогомиловская Застава до улицы Кутузовская слобода (с 1963 г. – в составе Кутузовского проспекта)¹.

В 1938 г. в столице насчитывалось десять троллейбусных маршрутов. Для их обслуживания с Ярославского автозавода прибыло около 200 новых машин модели ЯТБ-2².

26 июня 1938 г., в день выборов в Верховный Совет РСФСР, по городскому маршруту № 1 (площадь Свердлова – Коптево) начал курсировать первый советский двухъярусный троллейбус ЯТБ-3. Он был изготовлен в Ярославле по английскому образцу, выпущенному компанией English Electric. Машина поражала своими размерами: длина – 9 м 47 см, высота – 4 м 80 см, ширина – 2 м 43 см. Журнал «За рулём» сообщал: «В двухъярусном троллейбусе предусмотрен максимум

удобств для пассажиров. В первый этаж ведёт двустворчатая дверь, открывающаяся и закрывающаяся пневматически. Здесь по бокам разместилось 32 удобных мягких сиденья. Стены отделаны дерматином, оконные рамы выкрашены под цвет красного дерева.

Во второй этаж ведёт полукруглая лестница, начинающаяся от места кондуктора. Отделка здесь так же хороша, как и в первом этаже. Мест для сиденья – 40. Всего в троллейбусе может поместиться 84 пассажира. Отопление троллейбуса зимой производится электроплитками»³.

К сожалению, конструкция ЯТБ-3 оставляла желать лучшего. Из-за высокого центра тяжести пассажирам второго яруса категорически запрещалось стоять во время движения. Для посадки и высадки использовалась только одна дверь – задняя. Да и высота потолков на обоих ярусах (1,78 и 1,76 м соответственно) создавала трудности даже для людей среднего роста⁴.

К тому же ЯТБ-3 не годился для московской зимы: на лестнице троллейбуса налипало много снега,

¹ Тархов С.А. История транспорта Москвы // Москва. Наука и культура в зеркале веков... С. 188.

² Там же.

³ Михайлов Н. Первый советский двухъярусный троллейбус // За рулём. 1938. № 13. С. 13.

⁴ Егоров М. Что погубило двухэтажный троллейбус? // За отличный рейс. 2012. Март. № 3. С. 8.

подниматься на 2-й этаж становилось не только неудобно, но и опасно, а управлять такой тяжёлой машиной в гололёд или метель было крайне непростым делом – при движении по снегу троллейбус начинал опасно раскачиваться, а при небольшом крене в стороны сходил с проводов.

14 июля 1938 г. на линии Курский вокзал – Ржевский вокзал – Киевский вокзал начал ходить «первый троллейбус для перевозки пассажиров с багажом. Машина оборудована специальной скамейкой для сидений, между которыми отведены места для багажа. [...] В дальнейшем, если этот опыт себя оправдает, такие троллейбусы будут курсировать и на других линиях, связывающих вокзалы»¹.

После открытия в сентябре 1939 г. Всесоюзной сельскохозяйственной выставки двухъярусные ЯТБ-3 стали курсировать на линии, связывавшей выставку с площадью Свердлова. Специально для таких троллейбусов на маршрутах их следования провода были подняты до 5,8 м от поверхности земли, то есть на метр выше, чем у одноэтажных машин. Собственно, это и послужило главной причиной прекращения производства ЯТБ-3 в конце 1939 г.

С февраля 1939 г. в столицу поступают троллейбусы новой модели – ЯТБ-4, а с июня того же года – ЯТБ-4А с полуметаллическим кузовом (все предыдущие модели имели деревянный кузов). Эта экспериментальная машина курсировала на линии № 2 – между Ржевским вокзалом и Кутузовской слободой. Веса она 7,5 т (против 9-тонных ранних моделей). О явных её преимуществах писала газета «Вечерняя Москва»: «Благодаря удачному размещению электрооборудования в новом троллейбусе нет в полу выступов, создававших неудобства для пассажиров. Громоздкие и неудобные кресла заменены более изящными, что сделало проходы шире. Количество мест для сидения увеличено до 36. Изменена конструкция окон. Каждый пассажир легко может открыть окно, подняв стёкла вверх. Улучшена и внутренняя отделка пассажирской кабины»².

Единственный экземпляр с цельнометаллическим кузовом (ЯТБ-5) появился в столице в сентябре 1941 г. Для новых машин ЯТБ-4 в Кутузовской слободе на рубеже 1939–1940 гг. был построен 3-й троллейбусный парк (с 1960 г. – Филёвский автобусно-троллейбусный парк).

¹ Троллейбусы для перевозки пассажиров с багажом // Московский транспортник. 1938. 15 июля.

² Троллейбус ЯТБ-4А: На улицах Москвы // Вечерняя Москва. 1939. 17 июня.

К июню 1941 г. в городе действовало 17 троллейбусных маршрутов, а общая протяжённость линий составляла почти 200 км¹. На тот момент Москва по численности троллейбусов (599, включая 49 грузовых и 11 двухъярусных) занимала 2-е место в мире после Лондона (1820 машин).²

В первые годы Великой Отечественной войны развитие троллейбусного транспорта Москвы и строительство новых троллейбусов было приостановлено. В условиях острого недостатка автотранспортных средств часть подвижного состава переоборудовали в грузовые троллейбусы, а другую часть машин оснастили, кроме обычного тягового электродвигателя, двигателем внутреннего сгорания, позволявшим удаляться от маршрутных линий в районы, не оборудованные контактной сетью (троллейкары). Грузовые троллейбусы и троллейкары перевозили дрова, уголь, зерно, муку, хлеб и прочие грузы, обеспечивая важнейшие потребности населения и нужды городского хозяйства³.

Несмотря на тяготы войны власти столицы не забыли о важной дате – десятилетии москов-

ского троллейбуса. Главные юбилейные итоги подвели 31 октября 1943 г. на заседании Мосгорисполкома: «За 10 лет протяжённость путей троллейбуса увеличилась до 200 км, количество троллейбусов увеличилось до 500 штук; в настоящее время московский троллейбус перевозит 450–460 тыс. человек в день.

В условиях трудностей военного времени коллектив работников московского троллейбуса обеспечил в годы Великой Отечественной войны бесперебойную работу троллейбуса, помогая тем самым рабочим и служащим Москвы крепить оборону нашей родины»⁴.

В результате было принято решение объявить благодарность коллективу работников московского троллейбуса за самоотверженный труд, наградить их значком «Отличник городского хозяйства» и выдать денежные премии в размере оклада⁵.

3 марта 1944 г. на базе старого таксопарка в Бутырках (неподалёку от Савёловского вокзала) для восстановления изношенного подвижного состава был создан Московский троллейбусный

¹ Тархов С.А. История транспорта Москвы // Москва. Наука и культура в зеркале веков... С. 189.

² Кукушкина Н., Климов К., Егоров М., Розалиев В. Московский транспорт в годы Великой Отечественной войны // За отличный рейс. 2015. Май (спецвыпуск). С. 1.

³ Трофимов А.Н. Пятнадцать лет троллейбусного транспорта в Москве... С. 26.

⁴ Главархив Москвы, ЦГА Москвы. Ф. Р-150. Оп. 1. Д. 793. Л. 444.

⁵ Там же.

ремонтный завод (МТРЗ). С 1945 г. он приступил к изготовлению запчастей, а в 1946 г. – к капремонту троллейбусов. Помимо этого завод занимался их модернизацией: менял электрооборудование, ходовую часть и видоизменял дизайн¹.

Наряду с МТРЗ капитальный ремонт троллейбусов ЯТБ-4 в 1945–1946 гг. осуществлял Тушинский авиазавод № 82. В начале 1946 г. здесь приступили к производству автобусных кузовов ЗИС-154 для Московского автозавода им. И.В. Сталина. На основе этого кузова, после доработки, сделали пять пробных троллейбусов модели МТБ-82А с металлическим кузовом, повторяющим по дизайну ЯТБ-4А.

Модель почти сразу потребовала существенных усовершенствований, и вскоре из США был доставлен автобус марки «Дженерал Моторс», который взяли за основу для дальнейших модификаций МТБ-82. Так появилась наиболее массовая модификация МТБ-82Д, без серьёзных конструктивных изменений до самого снятия этой модели с производства в 1961 г. Новый троллейбус выпустили к первой

годовщине Победы – в мае 1946 г. Его отличала более лёгкая рама, существенно изменённая геометрия кузова и кабины водителя, а число пассажирских мест было увеличено до 39².

В том же 1946 г. появилась промежуточная модель – МТБ-82М, рассчитанная на 65 мест. Кузов изготовили по авиационной технологии, с клёпаными дюралевыми внешними панелями, и унифицировали с теми, что использовались для трамваев МТБ-82 и автобусов ЗИС-154. Комплектовалась эта машина агрегатами (в частности, ведущим мостом) ходовой части от троллейбусов ЯТБ³. Всего в 1946–1947 гг. для Москвы было выпущено 147 таких троллейбусов. С 1947 г. Тушинский авиазавод вернулся к выпуску МТБ-82Д и до 1950 г. изготовил для столицы 363 троллейбуса данной модификации. В 1951 г. их производство передали заводу им. М.С. Урицкого в г. Энгельс Саратовской области⁴.

В историю отечественного автопрома МТБ-82 вошёл как «синий троллейбус» – за характерный цвет кузова.

¹ Кукушкина Н., Климов К., Егоров М., Розалиев В. Московский транспорт в годы Великой Отечественной войны. С. 5.

² Кукушкина Н., Климов К. 70 лет троллейбусу МТБ-82 // За отличный рейс. 2016. Февраль. № 2. С. 6.

³ Канунников С., Шелепенков М. Отечественные автобусы и троллейбусы. 1900–2000. С. 351.

⁴ Тархов С.А. История транспорта Москвы // Москва. Наука и культура в зеркале веков... С. 191.

Довоенные троллейбусы ЯТБ-1, 2, 4 постепенно исчезали с городских улиц. На 1 января 1952 г. в Москве насчитывалось 786 троллейбусов, в основном модели МТБ и её модификаций¹.

В связи с закрытием трамвайных линий внутри Садового кольца и за его пределами значительно увеличилась троллейбусная сеть: если в 1945 г. она составляла 218 км, то в 1960 г. – 540 км².

В 1940–1962 гг. новых троллейбусных парков не строили. 4-й и 5-й троллейбусные парки в 1955–1958 гг. переоборудовали из бывших дореволюционных парков конно-железных дорог: Миусского и Уваровского, мало приспособленных к современным требованиям. Из-за недостатка территории троллейбусы этих парков стояли на прилегающих улицах³.

При этом неуклонно увеличивался объём перевозок: в 1946 г. московским троллейбусом воспользовались 216 млн человек, а в 1950 г. – 416 млн. Удельный вес троллейбуса в перевозке пассажиров повысился с 9,8% в 1946 г. до 17,4% в 1950 г.⁴

С началом массового жилищного строительства на окраинах столицы в середине – конце 1950-х гг. стали прокладывать новые троллейбусные линии: от Ленинградского проспекта до Серебряного Бора (1953), по Волоколамскому шоссе до больницы Министерства путей сообщения и в Измайлово (1954), по 2-й Брестской улице до Песчаной площади, от 1-й Мещанской улицы до Кашёнкина Луга (1955) и т.д.⁵

В начале 1950-х гг. на ВСХВ была построена троллейбусная линия для экскурсантов, по которой сначала ходили машины МТБ-ВСХВ – МТБ-82Д с увеличенными окнами салона, дополнительными фонариками и символами выставки. Но ни по комфорту, ни по дизайну они явно не соответствовали лозунгу тех лет: «Советское – значит лучшее». Заводу СВАРЗ – главному ремонтному предприятию Мосгортранса – поручили изготовить троллейбусы для этой линии, превосходящие зарубежные образцы. СВАРЗ с задачей справился. Троллейбус СВАРЗ-ТБЭС-ВСХВ – машина с новым кузовом –

¹ Тархов С.А. История транспорта Москвы // Москва. Наука и культура в зеркале веков... С. 191.

² Там же.

³ Мосгортранс – 50 лет... С. 78.

⁴ Тихомиров С.С. Городской транспорт Москвы за 40 лет Советской власти // Городское хозяйство Москвы. 1959. № 10. С. 20.

⁵ Тархов С.А. История транспорта Москвы // Москва. Наука и культура в зеркале веков... С. 191, 192.

отличался огромной площадью остекления, был снабжён шторочными подъёмными окнами салона, «чтобы экскурсанты могли лучше разглядеть сельскохозяйственные достижения социализма», пружинными велюровыми сиденьями, зеркалом в салоне. Правда, основу ходовой и электрической части составило оборудование всё того же МТБ-82Д, но лучшего промышленность к тому времени ещё не делала¹.

Через несколько лет троллейбусная линия на ВСХВ закрылась, однако сами машины понравились столичным властям и горожанам. С 1958 г. на СВАРЗе наладили выпуск модернизированной версии ТБЭС для городских маршрутов – троллейбуса МТБЭС, без шторочных окон, отличавшегося усиленным кузовом и упрощённым салоном, изменённой ходовой частью. В отличие от экскурсионных, у них были обычные окна и более удобные для больших пассажиропотоков входные двери (у МТБЭС первая створка передней двери – прямоугольная, а у ТБЭС – скошенная). В салоне установили поручни (на троллейбусе ТБЭС поручни отсутствовали, так как места

в нём предназначались только для сидения)².

В 1955 г. на заводе им. Урицкого завершили работы по созданию опытного образца троллейбуса ТБУ-1. Тогда же обкатка такой машины началась во 2-м троллейбусном парке столицы. В течение 1957–1958 гг. в Москву поступили восемь экспериментальных троллейбусов ТБУ-1. Но из-за конструктивных недостатков (перегруженный задний свес, недостаточная жёсткость кузова) они были списаны уже в 1962 г.³

С 1959 г. завод им. М.С. Урицкого стал выпускать троллейбус ЗИУ-5. Уже через три года эта машина полностью вытеснила с улиц устаревшую модель МТБ-82Д и оставалась самым массовым советским троллейбусом на протяжении последующих 20 лет.

Ликвидация трамвайных линий в Москве в 1950-е гг. повлекла за собой катастрофическую перегрузку троллейбусного транспорта. В качестве возможного выхода из ситуации Московский энергетический институт предложил городским властям идею создания троллейбусного подвижного состава особо большой вместимости с шарнирно-сочленёнными кузовами. Замысел

¹ Карганов В. О старом троллейбусе замолвите слово // За рулём. 1996. № 9. С. 74, 75.

² Канунников С., Шелепенков М. Отечественные автобусы и троллейбусы. 1900–2000. С. 315.

³ Тархов С.А. История транспорта Москвы // Москва. Наука и культура в зеркале веков... С. 192.

получил одобрение столичного руководства, и СВАРЗу поручили изготовление так называемых троллейбусов-«змеек» на основе модели МТБЭС¹.

Весной 1959 г. СВАРЗ изготовил первый сочленённый троллейбус длиной 17,6 м и вместимостью 160 человек. Эта машина модели ТС-1 вышла на улицу Горького (в настоящее время – Тверская) 25 апреля 1959 г. В 1960 г. завод выпустил 10 таких троллейбусов, а всего в 1959–1963 гг. – 45. Они курсировали по наиболее загруженным маршрутам 1-го троллейбусного парка. В 1964–1968 гг. СВАРЗ изготовил 90 сочленённых троллейбусов второго поколения – ТС-2. Они обслуживали Юго-Западный жилой район и улицу Горького. Последние машины ТС-1 были списаны в 1975 г., ТС-2 – в 1980 г.²

В 1960-е гг. троллейбусная сеть Москвы увеличилась почти на 300 км и составила 843 км линий. Подвижной состав троллейбусного парка столицы насчитывал 2101 единицу. При этом количество пассажирских поездок выросло незначительно – на 12 тыс. в год. Таким образом, доля перевозок троллейбусом в системе го-

родского общественного транспорта упала с 21 до 17%. «В эти годы в основном велось сооружение так называемых вылетных линий от центра вдоль крупных радиальных магистралей до окраинных районов. После окончания реконструкции центральных площадей и строительства автомобильных туннелей кольцевой троллейбусный маршрут “Б” замкнули по Садовому кольцу»³.

Для размещения новых машин в 1962 г. был открыт 6-й троллейбусный парк в Заморинском переулке (с 1965 г. – улица Бочкова), а в 1964 г. – 7-й парк (Нагатинский).

В связи со строительством отдалённых жилых массивов в 1970–1980-е гг. возникла необходимость в новых троллейбусных линиях. Они были проложены в районах Новогиреево, Ивановское, Орехово-Борисово, Чертаново, Аннино, Тушино, Братцево, Бибирево, Отрадное, Медведково, Ясенево, Марьино, Выхино и др. К середине 1980-х гг. протяжённость сети троллейбусных линий составила 1190 км⁴.

В 1972 г. в Москве начали осваивать троллейбусы новой конструкции – ЗИУ-682. Несмотря

¹ Тархов С.А. История транспорта Москвы // Москва. Наука и культура в зеркале веков... С. 192.

² Там же. С. 193.

³ Мосгортранс – 50 лет... С. 90.

⁴ Тархов С.А. История транспорта Москвы // Москва. Наука и культура в зеркале веков... С. 194, 195.

на выявленные при эксплуатации недостатки, эти машины отличались повышенным уровнем комфорта для пассажиров благодаря применению пневматической подвески. В 1986 г. появились сочленённые троллейбусы повышенной вместимости – ЗИУ-683. К концу 1980-х гг. все парки полностью оснастили троллейбусами этих моделей. В связи с нехваткой подвижного состава с 1988 г. на МТРЗ стали производить сочленённые троллейбусы «СВАРЗ-Икарус»¹.

В 1987 г. были списаны последние 66 троллейбусов ЗИУ-5 – их заменили ЗИУ-9, они же ЗИУ-682. Всего к 1990 г. столичный троллейбусный парк насчитывал 1689 машин, а протяжённость сети линий составляла 1253 км².

В период экономического кризиса 1990-х гг. положение столичного троллейбуса оказалось более стабильным по сравнению с другими видами наземного общественного транспорта (благодаря независимости от зарубежных поставок), но уровень пассажирских перевозок снизился, а количество машин уменьшилось. При этом строительство новых троллейбусных

линий не прекращалось. Например, в 1992 г. был открыт протяжённый маршрут по Севастопольскому проспекту в Ясенево³.

Наряду с троллейбусами, традиционно поступавшими с Энгельсского завода, на московских улицах стали курсировать белорусские, украинские, вологодские, башкирские, волгоградские троллейбусы. На заводе МТРЗ помимо капитального ремонта приступили к модернизации и выпуску новых троллейбусов⁴.

К концу 1990-х гг. в городе действовало 85 троллейбусных маршрутов с общей протяжённостью линий 917 км. На 1 января 2000 г. количество московских троллейбусов составляло 1612 единиц. В основном это были модели ЗИУ-682, ЗИУ-683, ЗИУ-6205, «СВАРЗ-Икарус» и др.⁵

Прорывом в отечественном троллейбусостроении стала машина Тролза-5275, которую с 1999 по 2003 г. выпускало АО «Троллейбусный завод» в г. Энгельс (бывший завод им. Урицкого). От моделей других российских предприятий рубежа 1990–2000-х гг. она отличалась дизайном кузова, планировкой салона и компоновкой электрооборудования. Высота уровня пола

¹ Мосгортранс – 50 лет... С. 106.

² Тархов С.А. История транспорта Москвы // Москва. Наука и культура в зеркале веков... С. 195.

³ Мосгортранс – 50 лет... С. 120.

⁴ Там же.

⁵ Тархов С.А. История транспорта Москвы // Москва. Наука и культура в зеркале веков... С. 197.

составляла 580 мм против стандартных 830 мм.

Первый такой троллейбус проходил испытания в Москве в течение 2000 г., затем Мосгортранс заказал 48 машин, доработанных с учётом ходовых испытаний. Они были распределены по всем восьми троллейбусным паркам (по шесть троллейбусов), однако дольше всего Тролза-5275 проработали во 2-м и 4-м парках. Из-за отсутствия оригинальных деталей, необходимых для их надёжной работы, многие машины были модернизированы на Московском троллейбусном заводе, а оставшиеся постепенно выводились из эксплуатации¹.

В 2013 г. в столице после полувекowego перерыва открылось ночное движение наземного общественного транспорта. В троллейбусном сегменте его ввели по четырём маршрутам: «Бк» (внешняя сторона Садового кольца), «Бч» (внутренняя сторона Садового кольца), № 15 (ВВЦ южная (в настоящее время – ВДНХ) – Лужнецкий проезд) и № 63 (метро «Таганская» – 138-й квартал Выхина).

16 ноября 2013 г. Москва отметила 80-летие столичного троллейбусного движения. В этот день

в городе прошёл торжественный парад раритетных моделей. В 10 ч от 1-го троллейбусного парка на Ленинградском шоссе по направлению к Театральной площади двинулась колонна ретромашин. Представляли её экспонаты музея ГУП «Мосгортранс». «На торжественный рейс вышли девять машин. МТБ-82Д (1954 г. выпуска), МТБЭС (1963 г. выпуска), ЗИУ-5 (1961 г. выпуска), ЗИУ-9 (1980 г. выпуска) и др. Отреставрированный транспорт находится в отличном техническом состоянии, однако доверить управление столь ценными экспонатами могли лишь самым опытным водителям: раритетная техника всё же требует особенных навыков»². Собравшиеся на Театральной площади москвичи имели возможность осмотреть каждую из моделей как снаружи, так и внутри.

К началу 2018 г. в столице действовало 54 троллейбусных маршрута. Подвижной состав Мосгортранса в основном был представлен машинами Тролза-5265 «Мегаполис», ЗИУ-682Г, а также новыми БКМ-321 и СВАРЗ-МАЗ-6275 совместного российско-белорусского производства³.

¹ Климов К. Тролза-5275 // За отличный рейс. 2015. Ноябрь. № 11. С. 7.

² Копылова Е. Рейс особого значения: 80 лет московскому троллейбусу // Там же. 2013. Декабрь. № 6. С. 4.

³ [2017. 28 марта.] Яблоков П. На улицы Москвы вышли новые троллейбусы // Транспорт в России [электрон. ресурс] // [url]: <https://tr.ru/news/2245-na-ulicy-moskvy-vyshli-novyetroleybusy>

Однако в неравной схватке с набирающим популярность электробусом старичок-троллейбус был вынужден пропустить вперёд напористого конкурента. В 2020 г. генеральный директор ГУП «Мосгортранс» Л.П. Антонов сообщил о том, что все троллейбусные маршруты в Москве ликвидированы и заменены на электробусные: «25 августа в столице началась новая эпоха электротранспорта – по троллейбусным маршрутам поехали электробусы. Решение

постепенно отказываться от троллейбусного сообщения далось нам непросто, но мы понимаем – это шаг вперёд. Будущее за инновационным электрическим транспортом. Когда-то точно так же популярную конку в столице сменил новый на тот момент вид транспорта – трамвай. Постепенно электробусных маршрутов будет всё больше»¹.

Так внезапно завершилась удивительная история московского троллейбуса.

¹ [2020. 25 августа.] В Москве убрали троллейбусы: причины транспортной революции // Московский комсомолец [электрон. ресурс] // [url]: <https://www.mk.ru/moscow/2020/08/25/v-moskve-ubrali-trolleybusy-prichiny-transportnoy-revolyucii.html>





Первый троллейбус серии «ЛК», изготовленный на Московском автомобильном заводе им. И.В. Сталина к 16-й годовщине Октября. 1933 г.
Главрхив Москвы, ЦГА Москвы. А-ФА-1П73



Троллейбус серии «ЛК» на площади Свердлова. 14 декабря 1934 г.
Фото Б. Вдовенко. Главрхив Москвы, ЦГА Москвы. А-0-71300

«Тов. Каганович просит рассказать о преимуществе троллейбусов. [...]

Вы видели, что это такое: трамвай на резиновом ходу, без стальных рельсов, сердце этой машины – мотор трамвайного типа, несколько облегченный, работающий от электротока, как трамвай.

Преимущество его большое. Если перекрыть проектируемые 750 троллейбусов автобусами, то город бы задохнулся от бензиновой гари.

Троллейбус не пережигает бензина, не заражает воздух, троллейбус значительно дешевле в эксплуатации, он не требует рельсов, не требует металла. Он требует только усовершенствованной мостовой, а так как во второй пятилетке центр города и основные магистрали будут заасфальтированы, то троллейбус может свободно гулять по Москве. (Каганович: “Одним словом, не автобус, не трамвай, а настоящий троллейбус”.) [...] Нам наглядно видны преимущества этого нового вида транспорта, и поэтому мы обязаны развивать его во второй пятилетке».

Булганин Н.А. О плане городского хозяйства Москвы на второе пятилетие. М., 1934. С. 13.



Троллейбус № 11 в районе Белорусского вокзала. 1930-е гг. Фото Б. Вдовенко.
Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-ФА-98П92

«Осторожно, нащупывая каждую пядь узкой дороги, катится на московских улицах один из красавцев – троллейбус № 11. Его ведёт первая в мире водительница троллейбусов т. Сандракова.

Почти год работает Варвара Дмитриевна на троллейбусе, и за это время она не имеет ни одной аварии, ни одного серьёзного нарушения. Сандракова прекрасно освоила троллейбус и управляет им с полной уверенностью. В противовес своим собратьям по профессии она отличается особой осторожностью, и её система езды получила широкую популярность в парке. [...]

Чтобы получить право на управление троллейбусом, она должна была пройти медицинский осмотр и психотехническое испытание.

Врачи и психотехники были в нерешительности:

– Пустить Сандракову на троллейбус или нет? [...]

Сандракова выдержала испытание блестяще, оснований к отказу не было.

Всё же было боязно: “А вдруг?!”

Потребовали характеристику с прежнего места службы. Оказалось, до этого Сандракова работала на автобусе и имеет самые лучшие отзывы.

Решили – пустить и взять под постоянное наблюдение, чтобы иметь возможность проследить, как отражается столь ответственная работа на психофизиологии водительницы.

Год работы на машинах, не получивших ещё окончательной конструктивной отшлифовки, со всей очевидностью доказал, что женщина и здесь может занять почётное место “за рулём”».

Туманян А. Женщина за рулём //
За рулём. 1935. № 5. С. 7.

Схема автобусных и троллейбусных маршрутов (по состоянию на 1 сентября 1935 г.)

АВТОБУСНЫЕ МАРШРУТЫ

- Б. Курский вокзал (Б-3) — Октябрьская пл. (Г-2)
- Н. Таганская пл. (В-3) — Негинск (В-4)
- П. Краснопресненская застава (Б-1) — Красная Пахра (Г-1)
- Р. Краснопресненская застава (Б-1) — Роговцево (А-1)
- РЕ. Пя. Саводная (В-7) — Рублево (В-1)

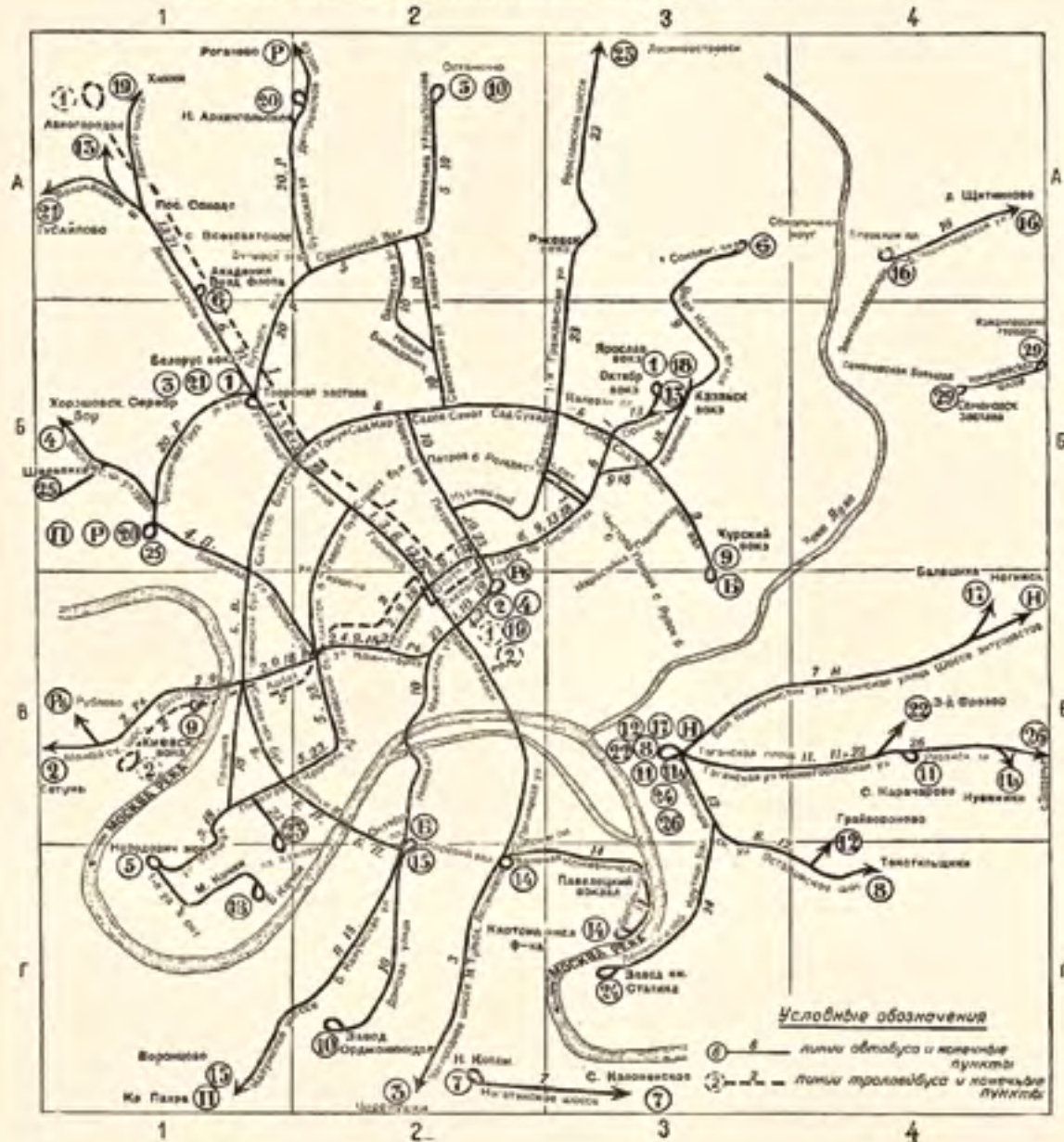
1. Белорусский вокзал (Б-1) — Комсомольская пл. (В-3)
2. Пя. Саводная (В-2) — Сетунь (В-1)
3. Белорусский вокзал (Б-1) — Черемушки (Г-2)
4. Пя. Саводная (В-2) — Хорошевский Северный форт (В-1)
5. Октябрьская (А-2) — Новодевичьи монастырь (Г-1)

6. Академич. въездного флота (А-1) — Сокольники (А-3)
7. Мысовая Набережная (Г-2) — с. Коломенское (Г-3)
8. Таганская пл. (В-3) — Текстильщики (Г-4)
9. Курский вокзал (Б-3) — Киевский вокзал (В-1)
10. Октябрьская (А-2) — завод им. Орджоникидзе (Г-2)
11. Таганская пл. (В-3) — Кузьминки (В-4)
12. Таганская площадь (В-3) — Гайдарово (Г-4)
13. Академгородок (А-1) — Комсомольская пл. (В-3)
14. Добрынинская пл. (Г-2) — Карповская Ф-на (Г-3)
15. Октябрьская пл. (Г-2) — Воронцово (Г-1)

16. Приобромненская застава (А-4) — Дро-Щитинское (А-4)
17. Таганская пл. (В-3) — Балашиха (В-4)
18. Комсомольская пл. (В-3) — Б-Земляево (Г-1)
19. Пя. Саводная (В-2) — Химки (А-1)
20. Краснопресненская застава (Б-1) — Н. Адмиралтейское (А-2)
21. Белорусский вокзал (Б-1) — Губайлово (А-1)
22. Таганская пл. (В-3) — завод «Фрезор» (В-4)
23. Халовитовский завод (Г-1) — Ленинский район (А-3)
24. Таганская пл. (В-3) — завод им. Сталина (Г-3)
25. Краснопресненская застава (Б-1) — Шелехово (В-1)
26. Таганская пл. (В-3) — Заводы (В-4)
27. Комсомольская застава (В-4) — Нижней лоский городок (В-4)

ТРОЛЛЕЙБУСНЫЕ МАРШРУТЫ

1. Пя. Саводная (В-2) — Окружная ж. д. (А-1); 2. Пя. Саводная (В-2) — Дорогомиловская застава (В-1)



Можно проехать к любой улице Москвы.

Схема автобусных и троллейбусных маршрутов по состоянию на 1 сентября 1935 г.



На Манежной площади. 1938 г. Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-0–17765 цв.

«Говорят, пошёл троллейбус. Прежде всего, непонятно, что это за название: некогда был, правда, не у нас, “омнибус”, что по латыни означает “всем”, “для всех”. Уже “автобус” (“само-бус”) было нечто странное – ведь окончание “бус” по латыни свидетельствует о дательном падеже, и здесь оно бессмысленно! Взрослые посмеиваются, латынь они знают из гимназического курса. Но вот теперь уже и новое словообразование – “троллей-бус”! [...]

Впервые я вижу троллейбус на площади Революции. У здания бывшей Городской думы (вскоре там откроют Музей В.И. Ленина) он начинает делать круг и от гостиницы “Гранд-отель” (до революции – Большая Московская гостиница) начинает путь по Тверской (кажется, до Белорусского вокзала). Это, действительно, оказывается вагон с двумя штангами вверху. Он не красный, как трамвай, а тёмно-зелёный, бесшумный жук, который медленно рулём выворачивает по площади, колёсики на проводах часто движутся быстрее, чем он сам. На Тверской по прямой он наддаёт ход. Занятно!»

Алексеев Л.В. Москва моего детства. С. 283.



На 1-й Мещанской улице (в настоящее время – проспект Мира). Конец 1930-х гг.
Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-2–5297

«Двухэтажный троллейбус пользуется у москвичей большим успехом. Любителей проехаться “повыше” чересчур много. Второй этаж всегда бывает переполнен взрослыми и детьми. Какой-то гражданин, видимо отчаявшись занять место на втором этаже, полез по лестнице на крышу троллейбуса.

– Куда вы лезете, гражданин? – крикнул я. – Сходите! Для вас ещё не сделали трёхэтажного троллейбуса.

Гражданин посмотрел на меня умоляющими глазами и в отчаянии произнёс:

– Что же мне делать? Второй этаж переполнен, а крыша свободная. Я не могу уехать из Москвы, не совершив высотной поездки на троллейбuse.

Пришлось взяться за свисток».

*Московский транспортник. 1939. 7 ноября
(цит. по: За отличный рейс. 2013. Июнь. № 4. С. 2).*



Женщины-водители троллейбусов заменили мужей, ушедших на фронт. [1944 г.]
Фото Э. Евзерикина. Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-0-19691



Троллейбус на площади Киевского вокзала. 5 июля 1940 г. *Фото В. Малышева.*
Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-0-68690



На Тверском бульваре. 1947–1948 гг. *Фото Л. Раскина.*
Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-0-57093



Двухэтажный троллейбус ЯТБ-3 на Ленинградском шоссе.
Вторая половина 1940-х гг. Фото Л. Доренского.
ГЛАВАРХИВ Москвы, ЦГА Москвы. А-0–103992

«Самым существенным недостатком двухэтажного троллейбуса оказалось то, что из-за своей высоты он требовал поднять контактную сеть на целый метр. На участке между Охотным рядом и Северным речным вокзалом сеть подняли – но водители обычных троллейбусов, которые так же продолжали ходить по тому маршруту, постоянно жаловались: лишний метр высоты контактной сети лишал их машины манёвренности и нередко выводил из строя».

*Шеховцова А. 75 лет назад в Москве был запущен
первый двухэтажный троллейбус // За отличный рейс.
2013. Июнь. № 4. С. 2.*



Движение транспорта по Театральному проезду. 1950-е гг. Фото Б. Игнатовича.
Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-2-3967



Зимой на одной из улиц Москвы. 1950-е гг. Фото Л. Доренского.
Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-0-104007



Первомайская улица. 1955 г. *Фото Н. Грановского.* Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-1-15831



Ремонт контактной сети. Август 1955 г. *Фото А. Чепрунова.* Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-1-21187

Троллейбус
СВАРЗ-ТБЭС-ВСХВ
на улице Горького.
23 апреля 1956 г.
Фото Б. Третькова.
Главархив Москвы,
ЦГА Москвы.
А-1 – 286



«Две остановки от дома он проехал в троллейбусе – в новом, просторном, жёлто-синем троллейбусе, – до войны таких не было в Москве. Удобные кресла были обиты мягкой кожей шоколадного цвета и узорчатым плюшем. Троллейбус шёл плавно, как по воде. А он не ездил в троллейбусах пять лет. Он не видел московского кондуктора пять лет.

Пять лет не спрашивал он деловитой московской скороговоркой: «На следующей не сходите?» И когда он теперь спросил об этом, голос его прозвучал так громко и с таким неуместным ликованием, что стоявшие впереди него пассажиры – их было немного в этот будничный полдень – удивлённо оглянулись и молча уступили ему дорогу.

Гармошка пневматической двери услужливо раздвинулась перед ним, и он спрыгнул на тротуар».

Трифонов Ю.В. Студенты. М., 1956. С. 5.

«В конце 1958 г. МТРЗ переоборудовал один из серийных МТБ-ЭС в “электробус”. Установленные под кузовом аккумуляторные батареи общей массой 500 кг давали постоянный ток напряжением 300 В, а их ёмкости хватало на 50 км пробега. Однако “зимнее” отопление салона оказалось чересчур энергоёмким, и для него пришлось оборудовать бензиновый калорифер. “Электробус” вполне успешно перевозил пассажиров между аэровокзалом и самолётами на поле Внуковского аэропорта, но слабость отечественной аккумуляторной индустрии привела к быстрому и бесславному прекращению этого интересного опыта».

Семёнов Н. Синий троллейбус и его родственники // Железнодорожное дело. 1993. № 2. С. 14.



В Московском троллейбусном парке № 2. 1960 г.
Фото Я. Берлинера.
Главархив Москвы,
ЦГА Москвы.
А-1-5330



Троллейбус маршрута № 15 на Бульварном кольце. 1960 г. *Фото М. Трахмана.*
ГЛАВАРХИВ Москвы, ЦГА Москвы. А-0–108490

«Троллейбус № 15 – сам по себе историческая реликвия. По Пироговке, Пречистенке и Бульварному кольцу он бесперебойно ходит уже 65 лет – ещё с тех пор, когда в Хамовниках существовал трамвай, а памятник Пушкину стоял на своём первоначальном месте. Экскурсия на “пятнадцатом” сочетает исторический романтизм и мистику. Посадка в этот троллейбус устроена в одном из красивейших мест центра Москвы – на площади у Новодевичьего монастыря».

Мирошкин А. Ночь, улица, трамвай: Путешествия по Москве в тёмное время суток // Московская перспектива. 2013. 15–21 октября.

ИЗ ИНФОРМАЦИИ ЛЕНИНГРАДСКОГО РК КПСС г. МОСКВЫ
«О СВЯЗЯХ ЛЕНИНГРАДСКОГО РАЙОНА
СО СТРАНАМИ НАРОДНОЙ ДЕМОКРАТИИ»,
НАПРАВЛЕННОЙ В СЕКТОР ИНФОРМАЦИИ ОТДЕЛА
ПАРТОРГАНОВ МГК КПСС

3 января 1960 г.

Многие предприятия, учебные заведения, НИИ и отдельные граждане Ленинградского района имеют дружеский контакт с рядом стран народной демократии. [...]

1-й троллейбусный парк осуществляет письменную связь с Софийским троллейбусным парком (Болгария). Работники того и другого парков обмениваются альбомами, письмами, предложениями.

Представители 1-го троллейбусного парка в апреле 1959 г. совершили туристическую поездку в Чехословакию (в г. Прагу). [...]

Тесная связь с друзьями из стран народной демократии взаимно помогает улучшать положительный производственный опыт, культурно-массовую и воспитательную работу с населением. Лучше узнать жизнь и быт друзей, своевременно оказывать помощь.

Для дальнейшего развития и укрепления производственных и культурных связей трудящихся Ленинградского района со странами народной демократии считаем целесообразным расширить личные контакты путём посылки большего количества делегаций предприятий и трудящихся района в страны народной демократии.

Секретарь Ленинградского
РК КПСС г. Москвы
Инструктор РК КПСС

В. Рыков
В. Тарасов

*Главархив Москвы, ЦГА Москвы. Ф. П-74. Оп. 1. Д. 1331. Л. 1 а – 3.
Копия. Машинопись. Подпись В. Тарасова – автограф.*



Улица Горького. 1 июня 1961 г. Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-1-463



Перед кинотеатром «Россия». 1960-е гг. Фото Исакова.
Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-1-26676



Троллейбусная остановка
на Ленинском проспекте.
8 января 1962 г. Фото Евграшина.
Главархив Москвы, ЦГА Москвы.
А-1-25318



С. Голощакова, одна
из лучших водителей
2-го троллейбусного
парка. 1 апреля 1964 г.
*Фото Е. Кассина,
Б. Тренетова.*
Главархив Москвы,
ЦГА Москвы.
А-1-1188



На Большом Москворецком мосту. Июль 1967 г. Фото Евграшина.
Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-1–34302

«1960-е гг. стали пиком развития троллейбусного сообщения в Москве. Общая длина троллейбусной сети к 1970 г. достигла 1253 км и являлась самой протяжённой в мире. Количество троллейбусов на столичных маршрутах составило больше 2000 единиц. В это же время кольцевой троллейбусный маршрут “Б” замкнули по Садовому кольцу».

Кукушкина Н. Праздник московского троллейбуса // За отличный рейс. 2015. Октябрь. № 10. С. 2.



Новый троллейбус ЗиУ-9 во время испытаний на проспекте Мира. Июль 1970 г.
Фото В. Созинова. Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-0-47582

В кабине нового троллейбуса ЗиУ-9 – водитель первого класса В.Г. Беляков из 2-го троллейбусного парка. Троллейбус, рассчитанный на 120 пассажиров, способен развивать скорость 60 км в час. Октябрь 1971 г.
Фото А. Пушкарёва. Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-0-14471





Проспект Калинина (в настоящее время – улица Новый Арбат) вечером. 1973 г.
Фото Жиякова. Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-1 – 36020



В троллейбусном парке им. П.М. Щепетильникова. 1975 г. *Фото И. Бузова.*
Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-1 – 54106



На улице Заморёнова. 1975 г. Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-0–49703



Посадка в троллейбус. 1970-е гг. Фото Ю. Королёва.
Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-0–4574 цв.

«В 1970–1980-е гг. были проложены новые линии во вновь строящиеся отдалённые жилые массивы – Новогиреево, Ивановское, Чертаново, Аннино, Тушино, Братцево, Бибирево, Крылатское, Выхино, Гольяново и др. На заводе СВАРЗ начали выпуск сочленённых троллейбусов особо большой вместимости на базе кузова Икарус-280».

Макаров А. 82 года московскому троллейбусу // За отличный рейс. 2015. Ноябрь. № 11. С. 7.



Движение автотранспорта на проспекте Калинина. 1980 г.
Фото Л. Томбака. Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-1 – 44627



Троллейбус в районе
Комсомольской
площади. 1980 г.
Фото Е. Самойлова.
Главархив Москвы,
ЦГА Москвы.
А-0-43798



Улица Петровка зимой. [1980-е гг.] Фото Ю. Королёва.
Главрхив Москвы, ЦГА Москвы. А-0–5195 цв.



Улица Герцена (в настоящее время – Большая Никитская). Апрель 1988 г.
Главрхив Москвы, ЦГА Москвы. А-ФА-56П36 цв.



Во время парада троллейбусов, приуроченного к 60-летию российского троллейбуса. 15 октября 1993 г. Фото М. Кана.
Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-О-90820



Троллейбус «Тролза» (совместная разработка немецкой фирмы «Сименс» и отечественного завода «Динамо»). Январь 1997 г. Фото С. Калачёва.
Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-О-1451 цв.



Вид на улицу Космонавта Волкова. 16 июня 2003 г. Фото В. Мариньо.
Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-О-15693 цв.



Троллейбус № 20 на Ленинградском проспекте. Август 2004 г. Фото С. Поминова.
Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-О-15848 цв.



На Большой Филёвской улице. Август 2004 г. Фото С. Поминова.
Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-0-16427 цв.

«Первая новая троллейбусная линия в постсоветский период была открыта 15 сентября 2013 г. Она связала станцию метро “Юго-Западная” с конечной станцией на Озёрной улице, пройдя по улицам Покрышкина и Никулинской. А сегодня в Москве 83 троллейбусных маршрута».

Кукушкина Н. Праздник московского троллейбуса // За отличный рейс. 2015. Октябрь. № 10. С. 2.

«15 ноября [2014 г.] в столице состоялся очередной парад ретро-техники, посвящённый 81-й годовщине со дня запуска первой троллейбусной линии. [...]

Колонна ретро-техники стартовала в 12.00 от Белорусского вокзала, везде по трассе следования её приветствовали горожане и любители ретротранспорта, чтобы сделать снимки и затем принять участие в конкурсе на лучшее фото с парада троллейбусов. [...]

Пробег прошёл по Тверской улице, через Театральную площадь, по Кремлёвской набережной, улице Новый Арбат, Кутузовскому проспекту и завершился в Филёвском автобусно-троллейбусном парке на улице Дениса Давыдова».

Кукушкина Н. Парад ретро-троллейбусов прошёл в Москве // За отличный рейс. 2014. Октябрь – ноябрь. № 8. С. 1.



Колонна троллейбусов следует по Фрунзенской набережной на выставку, посвящённую 82-й годовщине начала троллейбусного движения в Москве.
24 октября 2015 г. Фото с сайта mosgortrans.ru



Праздник московского троллейбуса. Троллейбус № 1777, модель МТБ82Д (построен в 1954 г.), на Фрунзенской набережной. 1 октября 2016 г. Фото с сайта mos.ru



Троллейбус № 20 на линии. 2017 г. Фото С. Губачёва. Главархив Москвы, ЦГА Москвы



«ОТ СОКОЛЬНИКОВ ДО ПАРКА НА МЕТРО...»

...И этот маленький билетик
С большой прекрасной буквой «М»,
Не говоря уже о детях,
Был нужен абсолютно всем.
Он так завладевал сердцами,
Как будто здесь, у старых стен,
Мерцал подземными дворцами
Московский метрополитен.
В. Берестов

В 1875 г. инженер В.А. Титов предложил властям Москвы решить транспортную проблему быстро растущего города путём прокладки подземного тоннеля, пересекающего исторический центр: Кучково поле – Хитров рынок – Солянка – Старая площадь с конечной остановкой на Лубянке, рядом с многочисленными торговыми домами, складами, банками Китай-города. Он предназначался исключительно для грузового движения, чтобы освободить улицы центра от сотен ломовых телег с поклажей¹. И хотя финансовая ситуация для реализации такого проекта в целом была благоприятной, обстоятельства сложились не в его пользу.

Первое предложение о строительстве в Москве электрической железной дороги, в котором фигурировало слово «метрополитен», было высказано в конце 1901 г. петербуржцами – журналистом и промышленным деятелем К.В. Трубниковым и инженером К.И. Гуцевичем. Их проект предусматривал сооружение кольцевой линии, связывавшей все московские вокзалы, а также соединительной ветки с железной дорогой. При этом кольцевая линия проходила бы непосредственно под Садовым кольцом, изгибаясь по направлению к вокзалам и промышленному району Лефортово. Дорога предназначалась для пассажирских и грузовых перевозок,

¹ Толстов Ю.Г. Подземные меридианы столицы // Московская правда. 2001. 20–26 сентября.

стоимость работ оценивалась в 50 млн руб.¹ (Любопытно, что описанная Трубниковым и Гуцевичем кольцевая дорога в общих чертах совпадает с построенной уже в 1950-е гг. Кольцевой линией Московского метро.) Впрочем, их проект Московской городской душой был отклонён.

Достаточно интересными оказались предложения инженера путей сообщения А.И. Антоновича. Впервые свои соображения он представил в Московскую городскую думу в 1897 г. в виде записки. А в 1902 г. проект Московской городской железной дороги (Метрополитена), переработанный с участием инженеров Н.И. Голиневича и Н.П. Дмитриева, был выпущен отдельной брошюрой². Согласно их плану, будущая Московская городская железная дорога включала круговую рельсовую линию по Камер-Коллежскому валу и систему «радиальных рельсовых линий, сходящихся в центре и пересекающих промышленные и важные районы столицы»³.

В 1902 г. американский предприниматель Гоф обратился в Городскую думу с ходатайством

о передаче ему концессии на постройку метро. С разрешения властей он приступил к исследованию пригодности городской почвы для прокладки подземных коммуникаций. Однако эта деятельность вызвала недовольство москвичей, представителей духовенства, а также московских властей, опасавшихся возможной конкуренции метрополитена с наземными видами транспорта, приносящими доход в городскую казну. Вынесенное думой постановление гласило: «Признать проект о проведении метрополитена не удовлетворяющим современным нуждам города, нецелесообразным по своей трассировке и не соответствующим поставленным задачам, нарушающим городское благоустройство, и благобразие, и санитарное положение города»⁴.

Пожалуй, наиболее резонансным стал проект «электрических внеуличных городских железных дорог большой скорости», разработанный весной 1902 г. инженером П.И. Балинским при участии инженера-строителя Е.К. Кнорре и художника Н.Н. Каразина. По замыслу изобретателя, новый вид

¹ Нойтатц Д. Московское метро: От первых планов до великой стройки сталинизма (1897–1935). М., 2013. С. 44, 45.

² См.: Московская городская железная дорога (Метрополитэн): проект составили инженеры путей сообщения: А.И. Антонович, Н.И. Голиневич, Н.П. Дмитриев: с приложением чертежей. М., 1902.

³ Там же. С. 8.

⁴ Пять лет Московского метро: [Сб. статей.] М., 1940. С. 21–23.

транспорта представлял собой «возвышенного типа железную дорогу на высоте от уровня улицы от пяти до десяти метров, на всём протяжении в два пути»¹.

Проектом предусматривалась прокладка трёх линий таких дорог (Диаметральная: Петровский дворец – Серпуховская застава; Круговая: Театральная площадь – Замоскворечье – Садовые улицы – бульвары – Театральная площадь; Яузская: проектировавшийся Центральный вокзал – село Черкизово), а также Окружная железная дорога². Этот проект довольно долго обсуждался специальной железнодорожной комиссией, но в итоге также был отклонён Городской думой.

В последующие годы ситуация с движением транспорта в Москве заметно осложнилась. Рост городского населения привёл к постоянной перегруженности улиц и трамвайных поездов. Для решения проблемы Городская дума была вынуждена вернуться к идее внедрения в инфраструктуру Москвы «железных дорог большой скорости». В 1911–1913 гг. появилось сразу несколько вариантов строительства сети линий метрополи-

тена: финансируемой англичанами разработки инженера К.К. Руина (июнь 1911 г.), Е.К. Кнорре (февраль 1912 г.), а также заново переработанный проект Московской городской думы (1912), предусматривавший сооружение трамвайного тоннеля под Лубянским проездом, Ильинкой и Красной площадью – для разгрузки центра города. Предполагалось, что тоннель будет интегрирован в сеть будущего метрополитена, схема линий которого уже была разработана по инициативе и под руководством заведующего Управлением Московских городских железных дорог М.К. Поливанова³.

Все эти предложения объединяла идея пуска новой городской железной дороги по трём диаметральному линиям.

Специально созданная межведомственная комиссия тщательно изучила особенности городской инфраструктуры и 13 марта 1914 г. приняла резолюцию, согласно которой «пассажирское движение на улицах Москвы и по пригородным участкам жел[езных] дорог нуждается в принятии мер к его улучшению, что может быть достигнуто устройством внеуличных

¹ Цит. по: Романов А.А. Московское метро – начало истории // Вестник Университета (Государственный университет управления). 2012. № 4. С. 295.

² Тархов С.А. История транспорта Москвы // Москва. Наука и культура в зеркале веков... С. 221.

³ Нойтатц Д. Московское метро: От первых планов до великой стройки сталинизма (1897–1935). М., 2013. С. 52.

пассажирских сообщений в пределах городской черты и увеличением пропускной способности пригородных участков с жел[езных] дорог [...] электрификацией его.

Наиболее целесообразной должна быть признана беспересадочная схема этого движения. [...]

При осуществлении мероприятий по улучшению пассажирского движения в Московском узле по беспересадочной схеме железные дороги, вступающие в прямое беспересадочное сообщение с метрополитеном, должны быть обеспечены тем, что развитие пригородного движения не встретит каких-либо препятствий в пропуске добавляемых поездов по путям метрополитена...»¹.

10 июня того же года Московская городская дума поручила Управе дальнейшую разработку проектов сообразно итогам работы комиссии и дополнительно выделила 50 тыс. руб. В связи с начавшейся Первой мировой войной работа комиссии замедлилась, а затем и вовсе сошла на нет².

К вопросу строительства метрополитена в Москве снова вернулись в 1922–1923 гг. Так, в 1922 г. в Отделе коммунального хозяйства Моссовета и Мосгубисполкома (МКХ) была разработана схема метро. Она включала 12 радиусов, то есть

шесть диаметральных линий (Дорогомиловско-Преображенскую, Всехсвятско-Богородскую, Даниловско-Марьинскую, Пресненско-Рогожскую, Хамовническую-Петровскую, Калужско-Лефортовскую), две кольцевые линии (Садовое и Бульварное кольцо), а также два полукольца, вытянутых с севера на юг и с востока на запад. Этот проект одобрения не получил.

13 сентября 1923 г. при Техническом отделе Московских городских железных дорог по распоряжению Моссовета создали подотдел для проектирования метро, который так и называли – «Метрополитен». В его задачи входило развитие перспективных разработок 1911–1913 гг.

К началу 1926 г. был подготовлен технический проект сооружения участка метрополитена от Сокольников до Охотного ряда. В то же время в прессе периодически публиковались заметки о перспективах московского метро, для населения организовывались доклады и лекции о проблемах метростроительства.

4 марта 1926 г. МКХ заключил договор с немецкой фирмой «Сименс-Баунион» (Siemens Bauunion GmbH) на составление вариантного проекта Мясницкого радиуса метрополитена в направлении:

¹ Окончательные резолюции о метрополитене // Коммерсант. 1914. 14 марта.

² Нойтатц Д. Московское метро. С. 59.

Гавриков переулок – Каланчёвская площадь – Мясницкая улица – Лубянская площадь – Свердловская площадь¹.

В дальнейшем вопросами финансирования метрополитена и его строительства занималась специальная комиссия Моссовета и Мосгубисполкома, образованная 18 июня 1926 г. под председательством И.В. Цивцивадзе².

23 сентября 1926 г. главный инженер фирмы «Сименс-Баунион» В. Мевис передал в комиссию вариант проекта, который предусматривал строительство метро берлинским (то есть открытым) способом. В отношении протяжённости путей и количества станций он совпадал с первым проектом Метростроя (ноябрь 1931 г.): сеть линий протяжённостью 80,3 км включала 86 станций, в том числе 17 пересадочных. Однако к постройке так и не приступили.

В марте 1927 г. главный инженер городских железных дорог А.В. Гербоко сообщал: «Постройка первой линии метрополитена по Мясницкой улице диктуется жёсткой необходимостью. Должны быть приняты все меры к тому, чтобы постройка этого участка началась с таким расчётом, чтобы

к 1930 г. метрополитен уже начал работать. [...]

При отсутствии метрополитена через три года трамваи и автобусы – вместо ожидаемых 98 млн пассажиров по Мясницкому радиусу – смогут провезти не более 65 млн. Помимо неудобств и затруднений, которые будут испытывать остальные 33 млн пассажиров, Моссовет лишится дохода в 3,5 млн руб. в год. Кроме того, оставшиеся за бортом пассажиры должны будут тратить на ходьбу по городу 2 млн рабочих дней ежегодно»³.

Осуществлению проекта мешало отсутствие необходимых денежных средств. Именно поэтому Московский отдел коммунального хозяйства был вынужден отложить вопрос с постройкой столичного метро на неопределённый срок⁴.

На рубеже 1920–1930-х гг. в связи с продолжающимся ростом городского населения кризис столичного коммунального хозяйства и транспорта предельно обострился. 15 июня 1931 г. пленум ЦК ВКП(б) принял резолюцию «О московском городском хозяйстве и о развитии городского хозяйства СССР». Она предусматривала разработку генерального плана реконструкции Москвы,

¹ См.: XX век: Хроника московской жизни. 1921–1930 гг. С. 602.

² Там же. С. 639.

³ Почему в Москве необходим метрополитен // Вечерняя Москва. 1927. 21 марта.

⁴ Постройка метрополитена временно откладывается // Там же. 20 апреля.

постройку канала Москва – Волга, а также прокладку внеуличных городских железных дорог. Вскоре, 6 сентября 1931 г., было организовано подчинявшееся Президиуму Моссовета Управление ударного государственного строительства Московского метрополитена «Метрострой». Его возглавил известный инженер П.П. Роттерт, до того работавший на строительстве ДнепроГЭС. До ввода метрополитена в эксплуатацию (15 мая 1935 г.) ход работ непосредственно координировали руководители МК и МГК ВКП(б) Л.М. Каганович и Н.С. Хрущёв, а также председатель Исполкома Моссовета Н.А. Булганин. Все вопросы, связанные с созданием московского метро, находились на личном контроле у генерального секретаря ЦК ВКП(б) И.В. Сталина.

25 мая 1932 г. Совнарком СССР постановил: «Считать Метрострой важнейшей государственной стройкой с обеспечением лесоматериалами, металлом, цементом, средствами транспорта и т.п., как первоочередной важности ударную стройку всесоюзного значения»¹.

Строительство, начавшееся в 1932 г., продвигалось медленно – сказывались отсутствие опыта проведения подобных работ,

нехватка профессиональных кадров, сложность московских грунтов (реки Неглинная, Яуза, Ольховка, Чечёра, Рыбинка, Ольховец, пересекавшие подземные трассы, значительно затрудняли технологический процесс).

В то время практика метростроения знала берлинский (открытый), парижский и лондонский (закрытые) способы проходки. По воспоминаниям Е.Т. Абакумова (в 1935–1939 гг. – начальника Метростроя), по сравнению с Европой, геологические условия, с которыми столкнулись создатели Московского метрополитена, были исключительно неблагоприятными. «Ни один из перечисленных заграничных способов не мог быть применён у нас по условиям гидрогеологических трудностей подземной Москвы. Здесь требовалось комбинированное соединение этих способов с учётом особых условий на различных участках будущей трассы»².

Принципы устройства метрополитена оставались предметом острых дискуссий и неоднократно пересматривались даже после начала работ. Дата открытия метро не раз сдвигалась на более поздний срок (в первоначальных планах был заявлен конец 1933 г.). 29 декабря 1933 г. состоялось собрание коллектива и ударников Метростроя

¹ Цит. по: *Лопатин П.И.* Первый советский метрополитен. М., 1934. С. 17, 18.

² *Абакумов Е.Т.* Первый в СССР // Как мы строили метро. М., 1935. С. 190.

с представителями фабрик и заводов Москвы, в котором участвовали Каганович и Хрущёв. На нём датой пуска первой очереди метро было названо 7 ноября 1934 г. Чтобы выполнить поставленную задачу, требовались сверхусилия: так, выступая перед собравшимися, Хрущёв призвал ежедневно вынимать 9 тыс. куб. м грунта (вместо прежних 2,1 тыс. куб. м)¹. Каждому московскому предприятию поручалось шефство над определённым участком линии метрополитена. Рабочие московских заводов и фабрик регулярно участвовали в многотысячных субботниках. Московский комсомол мобилизовал «на метро» 19 тыс. молодых рабочих².

Под лозунгом «Построим самое лучшее в мире метро!» в центральной и городской печати ежедневно освещался весь ход работ. Строительство подземки воспринималось как жизненно важное, поистине всенародное дело.

Работа осложнялась всевозможными препятствиями. Так, ещё в 1931 г. планировалось, что на Московском метрополитене будут работать отечественные эскалаторы. Но полное отсутствие необходимого опыта и трудоёмкость зада-

чи заставили обратиться к американской и немецкой компаниям. Однако те запросили непомерную сумму за предоставление проектной документации. В результате дело поручили ленинградскому заводу «Красный металлист» и московскому «Подъёмнику»: первый занялся разработкой длинных машин, второй – коротких.

Длину ступени эскалатора выбирали исходя из максимальной длины человеческой ступни. Потом вычислили оптимальный угол наклона эскалаторов – 30 градусов для метрополитена и 35 для зданий. Для удобства пользования и максимальной пропускной способности скорость первых эскалаторов установили в 0,75 м/с. У зарубежных она была меньше – 0,5 м/с, поэтому часть первых отечественных эскалаторов тоже сделали медленными. Позднее они были ускорены³. Проектирование машин завершилось 20 апреля 1934 г.

К марту 1934 г. в основном завершилась постройка здания электродепо «Северное» и соединительной железнодорожной ветки к станции «Комсомольская»⁴. 1 августа того же года приступили к укладке рельсов. К январю

¹ Рабочая Москва. 1933. 30 декабря.

² История московских районов: энциклопедия / Под ред. К.А. Аверьянова. М., 2008. С. 527, 528.

³ Первые эскалаторы Московского метрополитена // Моё метро. 2011. Сентябрь. № 8.

⁴ 80 лет старейшему электродепо Московского метрополитена «Северное» // Моё метро. 2014. Сентябрь – октябрь. № 9–10.

1935 г. проложили 11 382 погонных метра тоннелей, возвели 13 подземных станций (на четырёх из них были сооружены 16 эскалаторов) с 17 наземными вестибюлями¹.

Подвижной состав создавался с учётом западных достижений в этой области, однако прямое копирование не допускалось, поскольку каждый метрополитен обладает специфическими особенностями тоннеля. За основу был взят опыт конструирования железнодорожных вагонов и трамваев. Новый советский метropоезд разрабатывался на базе десятка отечественных организаций и предприятий².

27 августа 1934 г. на Мытищинском машиностроительном заводе закончили изготовление первой метросекции, состоящей из моторного и прицепного вагонов. Электродепо «Северное» ещё достраивалось, когда 24 сентября 1934 г. сюда пришли первые два вагона: № 1 – моторный (красного цвета) и № 1001 – прицепной (песочного цвета). Им было присвоено обозначение «А»³.

Будущих машинистов набирали из выпускников Московского института инженеров железнодорож-

ного транспорта им. И.В. Сталина, Московского электромеханического техникума им. Л.Б. Красина Наркомата тяжёлой промышленности СССР и других учебных заведений. Некоторые пришли с электрифицированного участка Ярославской железной дороги⁴.

Опытная эксплуатация метро началась 15 октября 1934 г. «В 8 ч 20 мин утра из подземного парка на Комсомольской площади, пронзительно гудя, выезжает первый поезд московской подземной дороги. Локомотив № 1 и состав № 1001 совершают свою первую учебную поездку под землёй Москвы, на первом участке в два с половиной километра длиной, от Комсомольской площади до Сокольников»⁵.

28 декабря 1934 г., выступая на пленуме МГК ВКП(б), Л.М. Каганович отметил сложность изготовления всех компонентов подвижного состава. «Вагоны делаются по особому способу, не клёпаные, а сварные, обтекаемой формы. Мытищинский вагоностроительный завод с большим трудом освоил это производство. Нужно признать, что наркомтяжпромцы

¹ Тархов С.А. История транспорта Москвы // Москва. Наука и культура в зеркале веков... С. 223.

² Васильев Г.И. Подвижной состав метро // Как мы строили метро. С. 715.

³ 80 лет старейшему электродепо Московского метрополитена «Северное». С. 4.

⁴ Там же.

⁵ Фучик Ю. Краткая история Московского метро // Дни и годы Метростроя. М., 1981. С. 36.

отнеслись к выполнению заказа добросовестно, работали напряжённо. 25 января Мытищинский завод должен сдать последний, 40-й, вагон, и к 10 февраля, после его электромонтажа на заводе “Динамо” им. т. Кирова, в тоннеле будет всего 40 вагонов, то есть десять четырёхвагонных поездов. На первое время это может более или менее удовлетворить, а затем каждый месяц метро будет получать дополнительно по 10 вагонов. Когда будет больше вагонов, поезда пойдут не в четырёхвагонном, а в восьмивагонном составе»¹.

31 января 1935 г. на станции «Красные ворота» состоялся пуск первого эскалатора. Испытания прошли удачно, продемонстрировав хорошее качество монтажа конструкции и безукоризненность хода².

В связи с открытием в начале февраля 1935 г. VII Всесоюзного съезда Советов решением Политбюро было предложено показать делегатам съезда московскую подземку и провезти их в вагонах метро.

К 6 февраля 1935 г. завершилось строительство трассы первой очереди метро протяжённостью

11 382 м (по всему пути построили 16 482 м тоннелей). В её состав вошли: Кировско-Фрунзенский диаметр (от Сокольников до Крымской площади, протяжённостью 8619 м), Арбатский радиус (от Охотного Ряда до Смоленской площади, длиной 2448 м), 315-метровая ветка к вагонному депо.

С 8 февраля 1935 г. по приказу начальника Московского метрополитена А.А. Петриковского было установлено «регулярное движение поездов в опытном режиме», с 17 ч до полуночи³. В метрополитен допускались группы москвичей и гостей столицы по разовым пропускам с зафиксированным временем входа и выхода.

Разовые пропуска выдавались как поощрение за особые заслуги в труде и учёбе. Экскурсии «на метро» приобрели массовый характер. За три месяца до официального открытия подземной дороги её поезда перевезли полтора миллиона пассажиров, то есть больше половины населения Москвы⁴.

В марте 1935 г. началось движение поездов для обучения персонала метрополитена. Одновременно испытывался подвижной состав,

¹ Каганович Л.М. Последний этап строительства первой очереди метро // Строительство Москвы. 1934. № 12. С. 7.

² Первые эскалаторы Московского метрополитена // Моё метро. 2011. Сентябрь. № 8.

³ Главархив Москвы, ЦГА Москвы. Ф. Р-278. Оп. 1. Д. 24. Л. 26.

⁴ Там же.

проверялась работа тяговых подстанций, автоблокировки¹.

15 мая 1935 г. в 7 ч утра на основании приказа наркома путей сообщения Л.М. Кагановича № 118/ц открылось регулярное движение поездов Московского метрополитена². Подземная магистраль, протянувшаяся под центром столицы, связала между собой район Сокольники и Парк Горького. Всего действовало 13 станций – десять на Сокольническом радиусе (от «Сокольников» до «Парка культуры») и три на Арбатском радиусе: «Улица Коминтерна» (до декабря 1946 г.; затем «Калининская», с 1990 г. – «Александровский сад»), «Арбатская», «Смоленская». Переход с Сокольнического радиуса на Арбатский осуществлялся со станции «Библиотека им. Ленина» на станцию «Улица Коминтерна».

Торжества в честь пуска метро, начавшиеся с 13 мая, продолжались почти неделю. В печати они были названы грандиозным народным праздником, «первым производственным праздником такого огромного объёма и такого огромного подъёма»³.

Как писал через пять лет после открытия Московского метро кор-

респондент газеты «Красная Звезда» Ш.Г. Гехман, «лучший в мире метрополитен построен темпами, которых не знала мировая практика тоннелестроения. В Нью-Йорке 20 км строились семь лет. В Лондоне на строительство 10 км ушло четыре года. У нас за два с лишним года построено 16,8 км тоннеля.

Первую очередь Московского метрополитена сооружали около 70 тыс. рабочих и 5 тыс. инженеров. Люди, коллектив решили успех»⁴.

Для ориентирования пассажиров на первых станциях метро было сделано много световых надписей. Попад в вестибюль, человек видел текст, указывающий путь «К кассам!». После приобретения билета (изначально он стоил 50 коп., но к концу 1935 г. подешевел до 30 коп.) он направлялся к трафарету «Проход на платформу». Там его встречали контролёры, проверяли билет, после чего пассажир спускался на перрон – к месту посадки в поезд.

Сами билеты были двух цветов: красные – до станции «Сокольники», жёлтые – обратно. На билетах обязательно стояла пометка о времени выдачи, поскольку он считался действительным лишь в течение 35 минут с момента прохода.

¹ Рыжков К.С. Московский метрополитен. М., 1954. С. 30, 31.

² Главархив Москвы, ЦГА Москвы. Ф. Р-278. Оп. 1. Д. 21. Л. 1.

³ Известия. 1935. 17 мая.

⁴ Цит. по: Пять лет Московского метро. С. 40.

Проверку осуществляли ходившие по вагонам контролёры¹.

Первый метропоезд состоял из двух вагонов красного цвета: моторного № 0001 и прицепного № 1001. Вёл его инженер завода «Динамо» М. Шполянский².

Каждая станция метро имела неповторимый архитектурный облик, что облегчало пассажирам ориентирование в метрополитене. Высокие потолки станций (от 4,5 до 6 м) обеспечивали комфортное пребывание людей под землёй³.

Составы формировались из секций, из двух вагонов каждая, – моторного и прицепного. Кабины машинистов находились в торцах; таким образом, секция представляла собой самостоятельную подвижную единицу. Масса моторного вагона типа «А» (официальное название серии первых вагонов) составляла 51,7 т, прицепного – 36,3 т. Вагон был рассчитан на 52 сидячих и 120 стоячих мест, но при пиковой нагрузке число стоявших пассажиров доходило до 210. Максимальная скорость достигала 65 км/ч⁴. К моменту ввода

в эксплуатацию первой линии Московского метрополитена электродепо «Северное» на Комсомольской площади располагало 40 вагонами типа «А»⁵. Поезда с такими вагонами возили пассажиров до 1975 г.

11 октября 1935 г. вышел приказ наркома путей сообщения Л.М. Кагановича, отменявший движение поездов метро двухвагонными составами и вводивший эксплуатацию четырёхвагонного подвижного состава. Приказом утверждался предоставленный метрополитеном комбинированный график движения поездов⁶.

«Первое время в движении находилось десять четырёхвагонных поездов, следующих по двум маршрутам: Сокольники – Охотный Ряд – Смоленская площадь и Комсомольская площадь – Охотный Ряд – Крымская площадь, с интервалом движения 10 минут. Движение поездов обоих маршрутов сдвигалось по времени таким образом, что на центральном участке от Комсомольской площади до Охотного Ряда поезд следовал через 5 минут,

¹ Толстов Ю.Г. Осторожно, двери закрываются // Московский железнодорожник. 2005. 20 мая.

² Страницы из метростроевской летописи // Дни и годы Метростроя. С. 412.

³ Солдатова О.Н. Особенности проектирования и строительства первой очереди Московского метро // Вопросы истории естествознания и техники. 2010. № 3. С. 105.

⁴ Подвижной состав Московского метрополитена // Моё метро. Техническая страница. 2015. Декабрь. № 4.

⁵ Солдатова О.Н. Особенности проектирования и строительства первой очереди Московского метро. С. 112.

⁶ Исторические даты // Моё метро. 2010. Октябрь. № 11.

а на остальных участках – через 10 минут. Время пробега в один конец по первому маршруту составляло 10 минут, а по второму – 15 минут, при полуминутных стоянках на станциях»¹.

Сама поездная бригада состояла из трёх человек. В передней кабине – машинист и начальник поезда, в хвостовой – проводник с диском и рожком. Стоянка поезда на станции длилась 30 секунд. Затем проводник поднимал диск, давая сигнал о завершении посадки в двух задних вагонах. Находившийся у середины поезда дежурный по станции также поднимал диск. После этого начальник поезда громко провозглашал: «Готов!», и состав трогался².

20 марта 1936 г. закончился процесс перехода с четырёхвагонных на шестивагонные составы.

В 1937–1938 гг. завершилось строительство второй очереди метро. Решение о её сооружении было принято СНК СССР и ЦК ВКП(б) 7 мая 1935 г. Предполагалось построить Горьковский радиус от площади Свердлова до посёлка Сокол (протяжённость – 9,7 км), Покровский

радиус – от Манежа до Курского вокзала (3,5 км) и на 1,5 км продлить Арбатский радиус – от «Смоленской» до Киевского вокзала. Всего в эксплуатацию ввели девять новых станций³. Общая протяжённость линий Московского метрополитена составила 26,5 км, число станций при этом достигло 22⁴.

С 1937 г. на маршруты вышли новые вагоны серии «Б» – модернизированный вариант предыдущей версии. Они были оборудованы улучшенной системой вентиляции, изменённой тормозной системой, сигнализацией (для оповещения о закрытии дверей) и системой аварийного освещения. Всего выпустили 162 вагона такого типа, они эксплуатировались до 1976 г.⁵

11 сентября 1938 г. открылась станция «Площадь Свердлова» (в настоящее время – «Театральная»). Она стала главной пересадочной станцией, связав Горьковский радиус со всеми действовавшими на тот момент линиями – Арбатско-Покровской и Кировско-Фрунзенской. В тот же

¹ Солдатова О.Н. Особенности проектирования и строительства первой очереди Московского метро. С. 112.

² Толстов Ю.Г. Осторожно, двери закрываются. С. 4.

³ Зиновьев А.Н. Сталинское метро: Исторический путеводитель. М., 2011. С. 64.

⁴ Рыжков К.С. Московский метрополитен. С. 42.

⁵ [2017. 14 апреля.] От «А» до «Москвы»: как менялись поезда столичного метрополитена // Москва24 [электрон. ресурс] // [url]: <https://www.m24.ru/articles/metro/14042017/132717>

день было запущено движение от «Площади Свердлова» до «Сокола», где накануне, 10 сентября, ввели в эксплуатацию одноимённое электродепо¹.

Проект третьей очереди Московского метрополитена утвердили в июле 1937 г. К разработке конструкций и архитектурного оформления станций приступили через полгода, а непосредственно к строительству – в 1939 г.²

По своим масштабам третья очередь метрополитена намного превосходила стройки первой и второй очередей. Были вынуты сотни тысяч кубометров грунта, уложены десятки тысяч кубометров бетона, использовано полтора миллиона кубометров гравия, щебня и песка. Чтобы перевезти породу и строительные материалы для отделки тоннелей и станций, автомашины совершили миллион рейсов. Вес металлической оболочки тоннелей, смонтированной метростроевцами, составил 250 тыс. т³.

С началом Великой Отечественной войны строительство было приостановлено. К этому времени уже были готовы тоннели, оставалось достроить станции и эскалаторы. Так как производ-

ство деталей движущихся лестниц осуществлялось на предприятиях Ленинграда, вокруг которого сжималось кольцо блокады, необходимую производственную базу пришлось создавать на крупнейших столичных заводах-гигантах («Стальмост», завод им. С. Орджоникидзе, «Серп и Молот», «Каучук» и др.)⁴.

Уже 22 июня 1941 г. вышел приказ о переоборудовании тоннелей и станций третьей очереди метро под бомбоубежища. Эти работы удалось завершить в очень короткий срок, всего за месяц. Станцию «Кировская» (с 1990 г. – «Чистые пруды») закрыли для пассажиров. Здесь до весны 1945 г. располагался Генеральный штаб Красной Армии⁵.

Обязательным постановлением Исполкома Моссовета от 21 сентября 1941 г. № 36/18 «О правилах использования Московского метрополитена как бомбоубежища» устанавливался особый режим работы станций. Перевозка пассажиров осуществлялась до 18 ч, после этого времени и до 5 ч утра метрополитен функционировал как бомбоубежище⁶. На станциях организовали

¹ Исторические даты // Моё метро. 2010. Сентябрь. № 10.

² Зиновьев А.Н. Сталинское метро: Исторический путеводитель. С. 109.

³ Рыжков К.С. Московский метрополитен. С. 46.

⁴ Там же. С. 48.

⁵ В особом режиме // Моё метро. 2011. Ноябрь. № 10.

⁶ Главархив Москвы, ЦГА Москвы. Ф. Р-150. Оп. 1. Д. 729. Л. 164, 165.

работу передвижных библиотек, демонстрацию кинокартин, проведение концертов, бесед, чтение газет и т.д. Торгующие организации обеспечивали население продуктами питания¹.

Москвичка Е.О. Патент, в 1941 г. – старшеклассница, вспоминала: «В 10 минутах от нас шло строительство метро, станции “Новокузнецкая”. Строительство не прекращалось и в войну. Платформа была уже готова, и работники метро приспособили её для укрытия во время воздушных налётов. На платформе были поставлены скамейки со спинками, сделаны настилы, горели “буржуйки”. Было сравнительно тепло, но это было только для матерей с детьми. Для остальных вдоль туннеля были построены настилы и деревянные нары, где люди могли спать, но там было холодно и сыро. Спускались в метро медленно, т[ак] к[ак] эскалаторов не было, были построены деревянные лестницы, и шли по ним “шаг в шаг”, так же и поднимались»². Приведём также рассказ Н.В. Соболевой (Щенниковой): «Однажды тревога застала нас на Пятницкой, и мы побежали в строящуюся тогда станцию метро “Новокузнецкая”. У входа

стояли два дежурных в повязках и следили за порядком. Люди спешили укрыться, так как уже бацали зенитки, цокали по булыжной мостовой осколки, выбивая искры, лучи прожекторов ловили цель. Было тревожно, но никто не ломился, расталкивая других, пропускали вперёд детей, стариков, и нас в том числе. Эскалаторов, конечно, не было. По грубой деревянной лестнице все спускались в глубину станции, и звуки множества шагов напоминали глухие удары молотков по дереву. Пол в центральном зале был цементным. У столбов – “колонн” – стояли на табуретках баки с водой. В конце зала было отгорожено помещение с тремя дверями. На центральной – красный крест. Глубокие траншеи вдоль стен (шахты для будущих поездов) были закрыты толстыми щитами вровень с полом зала. На них рядами лежали матрасы, на которых люди уже устраивали себе ночлег. Стены были собраны из толстых квадратных металлических фрагментов, которые снизу и до уровня роста человека были приспособлены под полочки, где на газетах стояли чайники, бидоны, кружки, лежали всевозможные сумки и свёртки. Люди в походных

¹ В особом режиме // Моё метро. 2011. Ноябрь. № 10.

² Москва в годы Великой Отечественной войны. Воспоминания очевидцев (серия «Участники Победы»). М., 2023. С. 236 [электрон. ресурс] // [url]: <https://vov.mos.ru/media-library/library/0000000000000004-участники-победы>

условиях при необходимости быстро обживают любые уголки. Все перемещались осторожно, говорили негромко. Поражала непривычная тишина, ведь бомбёжка... Тихая музыка по радио смолкла. В репродукторе зашуршало, и голос диктора объявил: «Угроза воздушного [на]падения миновала. Отбой». Все стали подниматься по той же длинной лестнице вверх к выходу. Было нелегко, несколько раз приходилось останавливаться на передышку»¹.

С началом войны в главных мастерских метрополитена организовали выпуск корпусов мин и снарядов для нужд фронта. С этой целью была сформирована бригада из 55 работников служб и подразделений метро².

С 1 октября 1941 г. на линию вместо шестивагонных стали выходить пятивагонные составы. Это объяснялось резким сокращением пассажиропотока и введением режима предельной экономии электроэнергии³.

В середине октября, когда в Москве распространились слухи о скорой сдаче столицы и нарастала массовая паника, Московское метро планировалось уничтожить, а оставшиеся вагоны и оборудование эвакуировать. Утром 16-го станции были закрыты для входа пассажиров. В этот день журналист Н.К. Вержбицкий отметил в своём дневнике: «Метро не работает с утра. Трамваи двигаются медленно. Путь от Калужской до Преображенской заставы – 3–4 часа»⁴. Однако уже 17 октября метрополитен вновь функционировал в обычном режиме.

В годы войны остро ощущалась нехватка рабочих рук для ремонта подвижного состава. Ушедших на фронт мужчин сумели заменить девушки. 8 марта 1942 г. в электродепо «Северное» был создан женский метropоезд во главе с машинистом-инструктором Е.Д. Мишиной⁵.

Несмотря на трудности военного времени, сооружение метрополитена продолжалось. 1 января

¹ Москва в годы Великой Отечественной войны. Воспоминания очевидцев (серия «Участники Победы»). С. 324, 325 [электрон. ресурс] // [url]: <https://vov.mos.ru/media-library/library/0000000000000004-участники-победы>

² В особом режиме // Моё метро. 2011. Ноябрь. № 10.

³ Конкурс «История Московского метрополитена». Итоги четвёртого тура // Московское метро (старая версия сайта) [электрон. ресурс] // [url]: https://web.archive.org/web/20171222013758/http://old.mosmetro.ru/press/contest/history/itogi_4/

⁴ Цит. по: Москва военная. 1941–1945. Мемуары и архивные документы. М., 1995. С. 475.

⁵ 80 лет старейшему электродепо Московского метрополитена «Северное». С. 4.

1943 г. открылся Замоскворецкий радиус. Тогда вступила в строй лишь станция «Завод имени Сталина» (в настоящее время – «Автозаводская»). Две другие – «Новокузнецкая» и «Павелецкая» – приняли первых пассажиров 20 ноября 1943 г. Длина этого участка третьего радиуса составила 6,5 км¹.

18 января 1944 г. начал эксплуатироваться участок, продолживший Покровский радиус. От «Курской» по направлению к Измайлово были сооружены четыре станции: «Бауманская», «Электrozаводская», «Сталинская» (затем «Семёновская») и «Измайловский парк культуры и отдыха имени Сталина» (с 1948 до 1963 г. – «Измайловская», с 1963 до 2005 г. – «Измайловский парк», с 2005 г. – «Партизанская»). С завершением строительства третьей очереди Московского метрополитена общая протяжённость его линий составила 46 км двойного пути с 29 «подземными дворцами и 35 наземными вестибюлями»².

Несмотря на значительный рост сетей метрополитена за годы войны, парк вагонов оставался прежним. Метро работало с большой перегрузкой. Ситуация усугубилась в связи с массовой реэвакуаци-

ей промышленных предприятий и жителей города. Например, после открытия в 1943 г. Замоскворецкого радиуса общий объём перевозок превысил 1 млн пассажиров в сутки. С вводом в эксплуатацию в 1944 г. нового участка Покровского радиуса ежедневное число пассажиров метро составило 1,5 млн человек в сутки³.

К 1945 г., в связи с отсутствием поставок нового подвижного состава с Мытищинского машиностроительного завода (ММЗ), нехватка вагонов стала ощущаться особенно остро. Так как быстро наладить производство на ММЗ не представлялось возможным, правительство приняло решение вывезти из Берлина вагоны метро широкопрофильного габарита серии «С». По своим техническим характеристикам они удовлетворяли требованиям эксплуатации на Московском метрополитене⁴. Часть вагонов, в течение длительного времени находившихся на затопленных участках Берлинского метро, нуждались в ремонте. Да и в целом, с учётом местной специфики, вся партия подлежала перемонтажу и переделке оборудования. Первые иностранные вагоны, помеченные литерой «В» (военные), вышли

¹ Тархов С.А. История транспорта Москвы // Москва. Наука и культура в зеркале веков... С. 226.

² Рыжков К.С. Московский метрополитен. С. 52.

³ Катцен И.Е. Метро Москвы. М., 1947. С. 53.

⁴ Пузанов П. Вагоны метро типа В // Железнодорожное дело. 1995. № 1. С. 20.

на Кировско-Фрунзенскую линию (в настоящее время – Сокольническая) 23 июня 1947 г. С каждой стороны у них было по три двухстворчатые двери с автоматическим управлением, установленным уже в Москве (прежнее устройство позволяло только закрывать двери, а открывались они вручную пассажирами после разблокирования их машинистом).

В 1947 г. ММЗ наладил выпуск вагонов типа «Г». (Их спроектировали ещё в 1937–1939 гг. и производили в 1939–1940 гг. совместно с заводом «Динамо».) Вагоны новой серии, покрашенные в голубой цвет, были моторными и имели более округлые очертания, чем типы «А» и «Б». Они оснащались двигателями нового образца и системой электрического торможения¹.

1 января 1950 г. в 5 ч 30 мин в эксплуатацию ввели первый участок Кольцевой линии. К проектированию приступили ещё в 1930-е гг., а решение о строительстве приняли в 1943 г. Участок протяжённостью 6,4 км включил в себя станции «Парк культуры», «Калужская» (с 1961 г. – «Октябрьская»), «Серпуховская» (с 1961 г. – «Добрынинская»), «Павелецкая», «Таганская», «Курская». На втором участке, про-

тяжённостью 7 км, – станции «Комсомольская», «Ботанический сад» (с 1966 г. – «Проспект Мира»), «Новослободская», «Белорусская» – движение поездов открылось 30 января 1952 г. Последний отрезок Кольца с двумя станциями, «Краснопресненской» и «Киевской», вступил в строй 14 марта 1954 г., в день выборов в Верховный Совет СССР. Таким образом, Большое кольцо, как называли тогда Кольцевую линию, замкнулось². Кольцевая линия, длиной около 20 км, связывает семь железнодорожных вокзалов (Киевский, Белорусский, Казанский, Ярославский, Ленинградский, Курский, Павелецкий). Она четыре раза проходит под Москвой-рекой и является линией глубокого заложения.

С февраля по октябрь 1953 г. на ней тестировалась система голосового оповещения пассажиров, а с 29 декабря того же года составы, оборудованные такой системой, стали курсировать по Кольцу ежедневно. Передачи велись помощниками машиниста из головной кабины управления³.

Среди станций Кольцевой линии своими размерами, инженерным решением и художественным оформлением особенно

¹ Массовое списание вагонов типа «Г» началось только в 1977 г., а эксплуатация завершилась в 1983 г. (см.: Подвижной состав Московского метрополитена // Моё метро. Техническая страница. 2015. Декабрь. № 4).

² Рыжков К.С. Московский метрополитен. С. 56.

³ [2010. 26 ноября.] Голоса в метро: Официальный блог Московского метрополитена [электрон. ресурс] // [url]: <https://mosmetro.livejournal.com/229066.html/>

выделяется «Комсомольская». Пропускная способность её 190-метрового перронного зала составляет до 100 тыс. пассажиров в час. На выходах в город и переходах на «Комсомольскую»-радиальную установили 15 эскалаторов. Высокий сферический свод зала поддерживают 68 восьмигранных колонн. По продольной оси расположены восемь мозаичных панно работы художника П.Д. Кори́на¹.

Продолжалось также строительство радиальных линий метро. В 1952 г. был завершён Новоарбатский радиус Арбатско-Покровской линии со станциями «Арбатская», «Смоленская» и «Киевская»-радиальная.

В том же году ряд архитекторов и художников – Д.Н. Чечулин («Киевская», «Комсомольская»), А.В. Щусев и П.Д. Корин («Комсомольская»-кольцевая), И.Г. Таранов и Г.И. Опрышко («Белорусская»-кольцевая) были удостоены Сталинской премии за создание проектов станций Московского метрополитена².

22 июля 1954 г. вышло постановление Совета Министров СССР № 1505 «О передаче Московского метрополитена из Министерства путей сообщения СССР в ведение Московского городского совета депутатов трудящихся»³. А 25 ноября 1955 г. указом Президиума Верховного Совета СССР столичному метрополитену было присвоено имя В.И. Ленина⁴.

5 ноября 1954 г. на Покровском радиусе пятой очереди метро открылась станция «Первомайская». Размещалась она на территории электродепо «Измайлово». После продолжения в октябре 1961 г. Арбатско-Покровской линии участком «Измайловская» – «Щёлковская» и с вводом в эксплуатацию современной станции «Первомайская» старая была закрыта⁵.

С лета 1955 г. началась эксплуатация вагонов УМ5, известных под маркой «Д», производства Мытищинского машиностроительного завода. От предыдущей серии они отличались окраской (низ цвета морской волны, жёлтый

¹ Москва: годы обновления и реконструкции. М., 1977. С. 150.

² Страницы из метростроевской летописи. С. 415.

³ См.: «В городе славы, в сердце державы...». Москва. 1945–1955: Архивные документы и материалы (серия «Москва – столица победителей»). М., 2015. С. 226.

⁴ Новохацкий А. Пути прогресса Московского метрополитена // Метрострой. 1965. № 4. С. 11.

⁵ См.: «Здесь Отчизны сердце бьётся...». Москва. 1956–1964: Архивные документы и материалы (серия «Москва – столица победителей»). М., 2016. С. 644.

верх), формой диванов, меньшим весом (36,2 т против 43,7 у вагона «Г»), конструкцией тележек, а также новым электромеханическим оборудованием, позволявшим развивать фактическую скорость хода до 70 км/ч. На них впервые использовали комбинированную автосцепку жёсткого типа системы Шарфенберга. Массовое списание вагонов данного типа пришлось на 1980–1990-е гг. Последний состав из вагонов «Д» прошёл по Арбатско-Покровской линии в июне 1995 г.¹

1 мая 1957 г. состоялось открытие очередного участка метро, приуроченное к VI Всемирному фестивалю молодёжи и студентов. Действующую линию первой очереди продлили на 2,5 км – от «Парка культуры» до Центрального стадиона им. В.И. Ленина («Лужники»). На участке были построены станции «Фрунзенская» и «Спортивная»².

С 7 ноября 1958 г. на станциях Московского метрополитена началось внедрение автоматических контрольных пунктов (АКП) с турникетами³. Опытные образцы механизмов регулировки прохода к поездам были созданы

ещё в 1934 г. В 1952 г. экспериментальные турникеты установили на станции «Красные Ворота». В августе 1957 г. там же появился новый опытный образец, основанный на принципе свободного прохода («нормально открытый»).

15 сентября 1959 г. на станции «Рижская» внедрили ещё один тип турникета – с поворотной крестовиной. А в 1961 г. все станции Московского метрополитена оборудовали АКП, на каждом входе дежурил контролёр⁴.

В 1950–1960-е гг. получили развитие радиальные линии метро, связавшие центр города с новыми жилыми районами. Сокольническая (до ноября 1990 г. – Кировско-Фрунзенская) линия продлилась до Преображенской площади в одну сторону и на юго-запад, к Ленинским (Воробьёвым) горам и Университету, – в другую. Калужско-Рижская линия продолжилась на север, в сторону ВДНХ. Замоскворецкая пришла к Речному вокзалу на северо-западе. В конце 1960-х гг. станции метрополитена появились в районах улицы Каховка, на Каширском и Варшавском шоссе, в Коломенском. Арбатско-Покровская

¹ Подвижной состав Московского метрополитена. С. 2.

² Страницы из метростроевской летописи. С. 416.

³ 10 шагов в будущее // Моё метро. 2015. Май. № 1.

⁴ Конкурс «История Московского метрополитена». Итоги четвёртого тура // Московское метро (старая версия сайта) [электрон. ресурс].

линия дотянулась до Щёлковского шоссе. В 1961–1965 гг. добавилось пять станций на Филёвской линии. В 1962 г. появились новые станции на Калужско-Рижской линии в сторону Черёмушек. В 1966 г. до Выхино продлилась Таганско-Краснопресненская линия. Всего за десятилетие (1961–1970) было проложено 58 км подземки и открыта 31 станция¹.

В июне 1963 г. Мытищинский машиностроительный завод начал выпуск вагонов типа «Е», разработанных в 1956 г. Они развивали скорость 90 км/ч (у вагонов «Д» – 75 км/ч). Впервые в составе элементов кузова применили алюминиевые сплавы: из них изготовили двери, каркасы и др. Новые вагоны имели меньшую массу тары, увеличенную ширину проёмов раздвижных дверей (с 1128 до 1380 мм) и были снабжены вентиляционным устройством с автоматической подачей воздуха. В настоящее время вагоны этого типа выведены из эксплуатации².

Со временем менялись и весовые характеристики вагонов. Если

первые модели серии «А» весили 51,7 т, то голубые экспрессы «Е» – на целых 20 т меньше³. В 1970–1973 гг. Мытищинский завод выпускал их модификацию – вагоны типа «Еж» и «ЕжЗ», оснащённые системой автоматического регулирования скорости. До недавнего времени они обслуживали Таганско-Краснопресненскую линию⁴.

Самыми многочисленными стали выпускавшиеся со второй половины 1970-х гг. и не получившие буквенного обозначения (впервые в истории отечественного метростроения) вагоны серий 81–717/714 и 81–717.5/714.5 (номерные). По сравнению с моделями других серий они отличались большей вместимостью салонов (330 человек вместо обычных 262–264), имели устройства автоматического регулирования скорости и экстренной связи пассажиров с машинистом. До недавних пор эти вагоны составляли больше половины подвижного состава Московского метро⁵.

В 1970–1980-е гг. метрополитен стал главным видом городского

¹ [2017. 8 сентября.] Как строилось метро в Москве, или История подземного города // Официальный сайт мэра Москвы [электрон. ресурс] // [url]: <https://www.mos.ru/news/item/28604073/>

² Подвижной состав Московского метрополитена. С. 2.

³ Наумов Ф. Вклад мытищинских вагоностроителей // Метрострой. 1965. № 4. С. 23.

⁴ Подвижной состав Московского метрополитена. С. 2.

⁵ [2017. 14 апреля.] От «А» до «Москвы»: как менялись поезда столичного метрополитена // Москва24 [электрон. ресурс].

транспорта Москвы: он перевозил около 40% всех пассажиров¹.

С 1972 г. в Московском метрополитене началось внедрение автоинформаторов: в вагонах стали звучать заранее записанные голоса дикторов. Сегодня в поездах автоинформаторы «говорят» мужскими и женскими голосами. Чередование голосов не случайное – мужским голосом объявляются станции при движении к центру города, а женским – в направлении от центра. На Кольцевой линии во время движения по часовой стрелке звучит мужской голос, против часовой – женский.

В декабре 1972 г. вступил в строй Краснопресненский радиус Ждановско-Краснопресненской (ныне – Таганско-Краснопресненская) линии с пятью станциями на участке «Баррикадная» – «Октябрьское поле» (протяжённость – 8,1 км)².

8 ноября 1973 г. ввели в эксплуатацию Серпуховский радиус – первый участок Серпуховско-Тимирязевской линии метро. Её строительство было предусмотрено Генеральным планом развития Москвы 1971 г., а открытие

приурочили к 66-й годовщине Октябрьской революции. Проходка радиуса осуществлялась в крайне сложных гидрогеологических условиях. Долгое время Серпуховско-Тимирязевская линия оставалась самой протяжённой линией столичного метрополитена и второй по этому показателю в мире (44 км). Но сегодня она уступает Арбатско-Покровской линии, протянувшейся более чем на 45 км с востока на северо-запад Москвы³.

В 1974 г. в электродепо «Красная Пресня» поступили новые вагоны типа «И», созданные на Мытищинском машиностроительном заводе. Они не перевозили пассажиров, но эти необычные бочкообразные составы сыграли большую роль в развитии отечественного метровагоностроения. Многие технические решения, применённые тогда впервые, сегодня используются в конструкции серийных и перспективных метropоездов. Благодаря опыту создания и испытаний вагонов типа «И» позже был создан новый подвид отечественного метropоезда «Яуза»⁴.

В конце 1979 г. открылось движение поездов по новой, Калининской, линии, связавшей район

¹ Тархов С.А. История транспорта Москвы // Москва. Наука и культура в зеркале веков... С. 235.

² Страницы из метростроевской летописи. С. 420.

³ Самый длинный в мире подземный путь // Моё метро. 2013. Ноябрь. № 11.

⁴ Властелины Кольца // Моё метро. 2014. Апрель. № 4.

Таганки с Новогиреево. Дальнейшее развитие это направление получило в 1982 г., с вводом в эксплуатацию станции «Третьяковская».

В 1980-е – начале 1990-х гг. линии метрополитена продлевались до новостроек: Орехово-Борисово, Беляево, Тёплый Стан, Ясенево. Значительно выросла Серпуховско-Тимирязевская линия, связавшая Алтуфьевское шоссе с южными районами столицы – Нагатино, Чертаново.

В августе 1990 г. Кировско-Фрунзенскую линию (с ноября того же года переименована в Сокольническую) продлили от станции «Преображенская площадь» до станции «Улица Подбельского» (с июля 2014 г. – «Бульвар Рокоссовского»). Одновременно на линии возникло второе электродепо, «Черкизово», для которого сотрудники депо «Северное» готовили оборудование, подвижной состав и специалистов¹.

С 1993 г. на заводе «Метровагонмаш» стали выпускать вагоны типа 81–720/721 («Яуза»). Их максимальная конструктивная ско-

рость повысилась до 100 км/ч, по сравнению с номерными увеличилась вместимость – на 30–40 человек. Внутренняя отделка салонов была выполнена из негорючих материалов; в торцах промежуточных вагонов и в противоположных кабинам торцах головных вагонов появились электронные табло типа «бегущая строка»².

20 ноября 1995 г. в эксплуатацию ввели оборотный тупик станции «Каширская». Таким образом, прекратилось вилочное движение³ поездов по Замоскворецкой линии. Составы следовали от станции «Речной вокзал» до «Красногвардейской»; участок протяжённостью 3,3 км от станции «Каширская» до «Каховской» стал самостоятельной Каховской линией⁴.

28 декабря 1995 г. начала функционировать Люблинская (с 2007 г. – Люблинско-Дмитровская) линия протяжённостью 12,1 км с шестью станциями («Чкаловская», «Римская», «Крестьянская застава», «Кожуховская», «Печатники», «Волжская»). Обслуживает её депо «Печатники» (открыто 29 декабря 1995 г.), на базе

¹ 80 лет старейшему электродепо Московского метрополитена «Северное». С. 4.

² [2016. 1 марта.] Поезда Московского метро: история и реальность // Официальный сайт мэра Москвы [электрон. ресурс] // [url]: <https://www.mos.ru/news/item/7911073/>

³ Способ организации движения рельсового пассажирского маршрутного транспорта, при котором линия имеет разветвление и часть поездов направляется по одному ответвлению, а часть – по другому.

⁴ История метрополитена // ГУП «Московский метрополитен» (старая версия сайта) [электрон. ресурс] // [url]: <https://web.archive.org/web/20200717000732/gup.mosmetro.ru/o-metropolitene/history>

которого действует единственный в СНГ участок по капитальному ремонту моторно-рельсового транспорта. В 1998 г. именно этому депо доверили провести испытания вагонов типа «Яуза», впоследствии вышедших на Люблинскую линию. Главная особенность депо – гейт, связывающий метро с железнодорожной станцией Южный порт. Сегодня через него в метрополитен попадают новые вагоны¹.

25 декабря 1996 г. Люблинскую линию продлили на 5,4 км, открыв ещё три станции («Люблино», «Братиславская», «Марьино»). К этому времени на 11 действующих линиях радиально-кольцевой структуры (157 станций, в том числе 52 пересадочные) выполнялось свыше 45% всех пассажирских перевозок городским транспортом. За один день поездки в метро совершали 9 млн человек. Длина всех линий составила 55,2 км; интервал между поездами – до 85 секунд.

Финансовые сложности 1990-х гг. не стали непреодолимым препятствием для развития столичного метрополитена, который за свой счёт продолжал строительство новых объектов. За это десятилетие было проложено 32,8 км путей и введено в эксплуатацию 19 станций².

С наступлением нового тысячелетия стратегия городского метроостроя претерпела важные изменения. Было решено продлевать ветки не только на окраины столицы, в так называемые спальные районы, но и за черту Московской кольцевой автомобильной дороги. Первой станцией, построенной за МКАД, стала открытая 26 декабря 2002 г. конечная станция Серпуховско-Тимирязевской линии «Бульвар Дмитрия Донского», находящаяся в жилом районе Северное Бутово (интересно, что это вторая после «Комсомольской»-радиальной станция метро с пешеходными галереями, расположенными над путями).

Изначально строить метро в Бутово не планировали – здесь хотели проложить линии скоростного трамвая. Однако в конце 1990-х гг. возникла идея строительства линий метро облегчённого типа: наземных, с короткими эстакадными станциями унифицированной конструкции. С этого времени в официальный оборот вводится термин «лёгкое метро». Проекты таких линий были разработаны для районов массовой жилой застройки, расположенных за МКАД (Новокосино, Жулебино, Митино, Северное

¹ «Печатникам» – 20 лет! // Моё метро. 2015. Декабрь. № 8.

² [2017. 8 сентября.] Как строилось метро в Москве, или История подземного города // Официальный сайт мэра Москвы [электрон. ресурс].

и Южное Бутово). При этом максимально задействовались технические зоны, предназначенные для строительства новых линий обычного метрополитена¹.

В 2002 г. Мытищинский машиностроительный завод выпустил опытный состав из вагонов модели 81–740/741, которые должны были пополнить парк лёгкого метро. После проведённых испытаний и устранения обнаруженных недочётов его передали для тестирования в депо «Варшавское». Состав периодически курсировал по Серпуховско-Тимирязевской линии, а весной 2003 г. испытывался на Филёвской линии. Вагоны этой модели получили неофициальное название «Скиф», но по итогам объявленного летом 2003 г. конкурса «Дай имя поезду» его сменили на «Русич». «Поезд сразу был оборудован прислонно-раздвижными дверями, информационными табло, отоплением и кондиционером. Ещё одним новшеством стали стеклопакеты, в последних модификациях предусмотрены Wi-Fi-роутеры. В салонах – пониженный уровень шума»². Принципиально изменилась и схема управления – теперь она полно-

стью основывалась на современных технологиях.

Конструкция «Русича» позволила увеличить вместимость состава. В секции между дверными проёмами расположено по три окна, из-за чего диваны получились довольно длинными, рассчитанными на девять мест вместо обычных шести. Таким образом, каждый вагон поезда способен перевезти 370 пассажиров, обеспечив при этом 60 сидячих мест³.

27 декабря 2003 г. была введена в эксплуатацию 12-я линия Московского метрополитена и первая линия лёгкого метро в России – Бутовская. Её пусковой участок, протяжённостью 5,5 км, составили пять станций: «Улица Старокачаловская», «Улица Скобелевская», «Бульвар Адмирала Ушакова», «Улица Горчакова», «Бунинская аллея».

Бутовская линия стала единственной в России линией метро с длиной станционных платформ 92 м (минимальная длина платформ станций региональных метрополитенов – 102 м). Вследствие этого она обозначена как линия лёгкого метро, получила индивидуальные элементы оформления

¹ Бутовская линия // Метрострой [электрон. ресурс] // [url]: <http://www.rosmetrostroy.ru/butovo.htm>

² [2017. 14 апреля.] От «А» до «Москвы»: как менялись поезда столичного метрополитена // Москва24 [электрон. ресурс] .

³ Там же.

(литера «М» над входом отлична от типовой для Московского метро) и отдельный номер в системе навигации – Л1. «Улица Старокачаловская» стала первой в стране станцией метро, имеющей не связанные друг с другом в единый объём платформы¹.

10 ноября 2004 г. на севере столицы началась опытная эксплуатация первой в городе монорельсовой дороги. Эта транспортная система длиной 4,7 км протянулась от станции «Тимирязевская» до «Улицы Сергея Эйзенштейна». Движение открылось 20 ноября 2004 г.²

В декабре 2015 г. монорельсы стали обозначать на картах Московского метрополитена в качестве 13-й линии метро. С 23 января 2017 г. он стал работать в экскурсионном режиме – с 8.00 до 20.00, с интервалом движения 30 минут³.

19 июня 2010 г., при открытии нового участка Люблинско-Дмитровской линии, на станции «Марьяна Роща» презентовали

первый опытный поезд типа «Ока» (модель 87–760/761) с усиленной тележкой, пластиковой передней маской и аварийным выходом. В феврале 2011 г. первый серийный состав поступил в электродепо «Новогиреево», а 12 апреля 2012 г. началась его эксплуатация на Калининской линии⁴.

Одна из достопримечательностей Московского метрополитена – так называемые именные поезда. К 2018 г. насчитывалось свыше 20 тематических составов. Старейший из них, «Народный ополченец», был запущен ещё в 1989 г.

8 мая 2003 г., к 65-летию Победы, на Сокольнической линии появился поезд «Курская дуга». Он стал посвящением бронепоезду «Московский метрополитен», построенному в годы Великой Отечественной войны на пожертвования работников метро и участвовавшему в сражениях на Курской дуге. Состав был оформлен в едином стиле, на каждом из семи вагонов – название

¹ Летопись метростроения в городах России за 2003 г. // Метрострой [электрон. ресурс] // [url]: <http://www.rosmetrostroy.ru/news-2003.htm>

² Тархов С.А. История транспорта Москвы // Москва. Наука и культура в зеркале веков... С. 236, 237.

³ Мелешенко А. Поезда московского монорельса будут ходить раз в полчаса // Российская газета. 2017. 22 января [электрон. ресурс] // [url]: <https://rg.ru/2017/01/22/reg-cfo/poezda-moskovskogo-monorelsa-budut-hodit-raz-v-polchasa.html>

⁴ [2016. 1 марта.] Поезда московского метро: история и реальность // Официальный сайт мэра Москвы [электрон. ресурс].

«Курская дуга», георгиевская лента, красные звёзды и знамёна¹.

Среди других именных поездов Московского метро: музей на колёсах «Красная стрела» (вышел 9 октября 2006 г. на Сокольническую линию), передвижная выставка картин «Акварель» (1 июня 2007 г., Арбатско-Покровская линия), стилизованный под составы 1930-х гг. ретропоезд «Сокольники» (15 мая 2010 г. – день 75-летия Московского метрополитена, Сокольническая линия), «70 лет Великой Победе» (апрель 2015 г., Серпуховско-Тимирязевская линия; с февраля 2016 г. – на Таганско-Краснопресненской линии), «80 лет Московскому метро» (май 2015 г., Сокольническая линия; с февраля 2016 г. – на Таганско-Краснопресненской линии), «Краски метро» (май 2015 г., Арбатско-Покровская линия), «Поэзия в метро» (август 2015 г., Филёвская линия), «Полосатый рейс» (осень 2015 г., Люблинско-Дмитровская линия), «25 лет МЧС» (конец декабря 2015 г., Серпуховско-Тимирязевская линия)².

В мае 2015 г., к 70-летию Победы, обновлённый состав появился на Замоскворецкой линии. В каждом из его вагонов была представлена информация о проживающих

в Москве ветеранах – участниках войны. Кроме того, в оформлении состава раскрывалась тема традиций народного ополчения: от эпохи Смуты до Отечественной войны 1812 г. и Великой Отечественной войны 1941–1945 гг.

14 апреля 2017 г. на Таганско-Краснопресненской линии началась эксплуатация вагонов нового поколения «Москва». Эти поезда 765-й серии спроектированы и произведены на предприятиях АО «Трансмашхолдинг». Наименование «Москва» было дано вагонам по итогам голосования на интернет-портале «Активный гражданин», в котором приняло участие свыше 200 тыс. человек. Новые восьмивагонные составы отличаются тихим и плавным ходом, имеют сквозной проход между вагонами по всему поезду, снабжены современными системами вентиляции и видеонаблюдения, USB-розетками для зарядки гаджетов, интерактивными схемами линий метрополитена, обновлённой системой информирования пассажиров. Их вместимость – 1524 человека. Новшеством серии стали расположенные в торцах вагонов мягкие наклонные выступы для опоры и снижения нагрузки на ноги. В салонах головных вагонов оборудованы специальные

¹ [2016. 1 марта.] Поезда московского метро: история и реальность // Официальный сайт мэра Москвы [электрон. ресурс].

² Там же.

места для маломобильных пассажиров¹.

24 августа 2017 г. на Кольцевую линию вышел тематический поезд, посвящённый 870-летию столицы. Его вагоны были украшены портретами знаменитых учёных, изобретателей, врачей, спортсменов, деятелей культуры и искусства, чьи жизнь и судьба неразрывно связаны с Москвой. Поезд оформили в соответствии с темами праздника: «Москва покоряет», «Москва созидает», «Москва строит», «Москва ставит рекорды», «Москва изобретает», «Москва открывает», «Наши победы». И дополнительная тема в оформлении – «Москва на страницах газет»².

Развитие метрополитена – одно из приоритетных направлений деятельности Правительства Москвы. И, пожалуй, наиболее масштабным проектом в этой области стала Большая кольцевая линия (БКЛ) – второе подземное кольцо столицы протяжённостью 70 км, с 31 станцией (для сравнения: основная Кольцевая линия метро – это 19,5 км и 12 станций).

Строительство БКЛ началось

1 августа 2012 г. прокладкой тоннеля в сторону станции «Деловой центр». 14 апреля 2018 г. в ходе рабочей встречи с президентом России В.В. Путиным мэр столицы С.С. Собянин, говоря о перспективах развития метро, отметил: «Сейчас мы приступили к строительству большого подземного кольца, и первый сегмент этого кольца – от “Сити” до “Динамо” – мы запустили уже в этом году, и дальше будем ежегодно запускать сегменты. Практически по всем участкам этого кольца ведётся работа: либо уже под землёй идут комбайны и создают тоннели для метро, либо строятся станции, либо идёт проектирование. То есть все участки в работе. Таким образом, в течение четырёх, максимум пяти, лет это кольцо замкнётся, и у нас будет два новых больших кольца, которые создадут основу “тяжёлой”, главной магистрали транспортной инфраструктуры города»³.

Полный ввод Большой кольцевой линии в эксплуатацию состоялся 1 марта 2023 г. Удобство передвижения по ней москвичи оценили

¹ [2017. 14 апреля.] Сергей Собянин: На Таганско-Краснопресненской линии метро началась эксплуатация вагонов нового поколения «Москва» // Официальный сайт мэра Москвы [электрон. ресурс] // [url]: <https://www.mos.ru/mayor/themes/2299/3937050/>

² [2017. 24 августа.] В метро запустили поезд в честь 870-летия Москвы // Официальный сайт мэра Москвы [электрон. ресурс] // [url]: <https://www.mos.ru/news/item/28293073/>

³ [2018. 14 апреля.] Рабочая встреча с президентом России Владимиром Путиным // Официальный сайт мэра Москвы [электрон. ресурс] // [url]: <https://www.mos.ru/mayor/transcripts/1923056/>

достаточно быстро. Благодаря новым маршрутам пассажиры получили возможность заметно сократить время своих поездок, поскольку добираться до центра для пересадки на другую ветку теперь не нужно.

«Благодаря вводу БКЛ для миллионов горожан стали ближе более 770 общественных мест: парки, музеи, театры, спортивные комплексы, образовательные и медицинские учреждения, промышленные предприятия.

На многих маршрутах пассажиры ежедневно могут сэкономить до 35–45 минут. Например, в 5,5 раза (с 17 до 3 минут) сократилось время в пути от станции “Рижская” до “Сокольников”. Доехать от “Варшавской” до аэропорта Внуково можно в два раза быстрее – за 40 минут. Вдвое сократилось время в пути от “Авиамоторной” до “ЦСКА” (22 минуты вместо 48), от “Каширской” до “Университета” теперь можно добраться в 1,5 раза быстрее (за 26 минут вместо 45)»¹.

В настоящее время на БКЛ курсируют около 100 современных со-

ставов отечественного производства. Они отличаются широкими дверями, улучшенной шумоизоляцией, адаптивным освещением, меняющим цветовую температуру в зависимости от времени суток. Вагоны оборудованы мощными климатическими системами с функцией обеззараживания воздуха, USB-разъёмами для зарядки гаджетов и информационными экранами. Проход между вагонами сквозной².

Парк поездов БКЛ распределён между тремя электродепо: «Замоскворецким» (обслуживает 33 состава), «Нижегородским» (33 состава) и «Аминьевским» (26 составов)³.

По-своему знаковым для Московского метрополитена стал сентябрь 2023 г., когда с разницей в один день пассажиров приняли сразу пять новых станций. На Солнцевской линии открылись «Пыхтино» и «Аэропорт Внуково», а на Люблинско-Дмитровской – «Яхромская», «Лианозово» и «Физтех». В общей сложности в 2023 г. были введены в эксплуатацию 14 новых станций метро⁴.

¹ Петрова И. Метро становится ещё доступнее // Вечерняя Москва. 2023. 17 марта.

² Большая кольцевая линия // Официальный сайт мэра Москвы [электрон. ресурс] // <https://www.mos.ru/city/projects/bkl/>

³ [2024. 9 января.] Сергей Собянин открыл электродепо «Аминьевское» // Официальный сайт мэра Москвы [электрон. ресурс] // <https://www.mos.ru/mayor/themes/2299/10601050/>

⁴ [2024. 2 января.] Они войдут в историю. Какие станции метро, диаметры и медицинские центры появились в столице в 2023 году // Официальный сайт мэра Москвы [электрон. ресурс] // <https://www.mos.ru/news/item/133505073/>

Сегодня поезда столичного метрополитена обслуживают 22 электродепо. Эксплуатируемый парк подвижного состава насчитывает около 6,5 тыс. вагонов различных моделей, причём подавляющее большинство – современного поколения. Свыше 60% поездов, а именно составы типов «Ока», «Москва» и «Москва-2020», подлежат техобслуживанию по контракту жизнен-

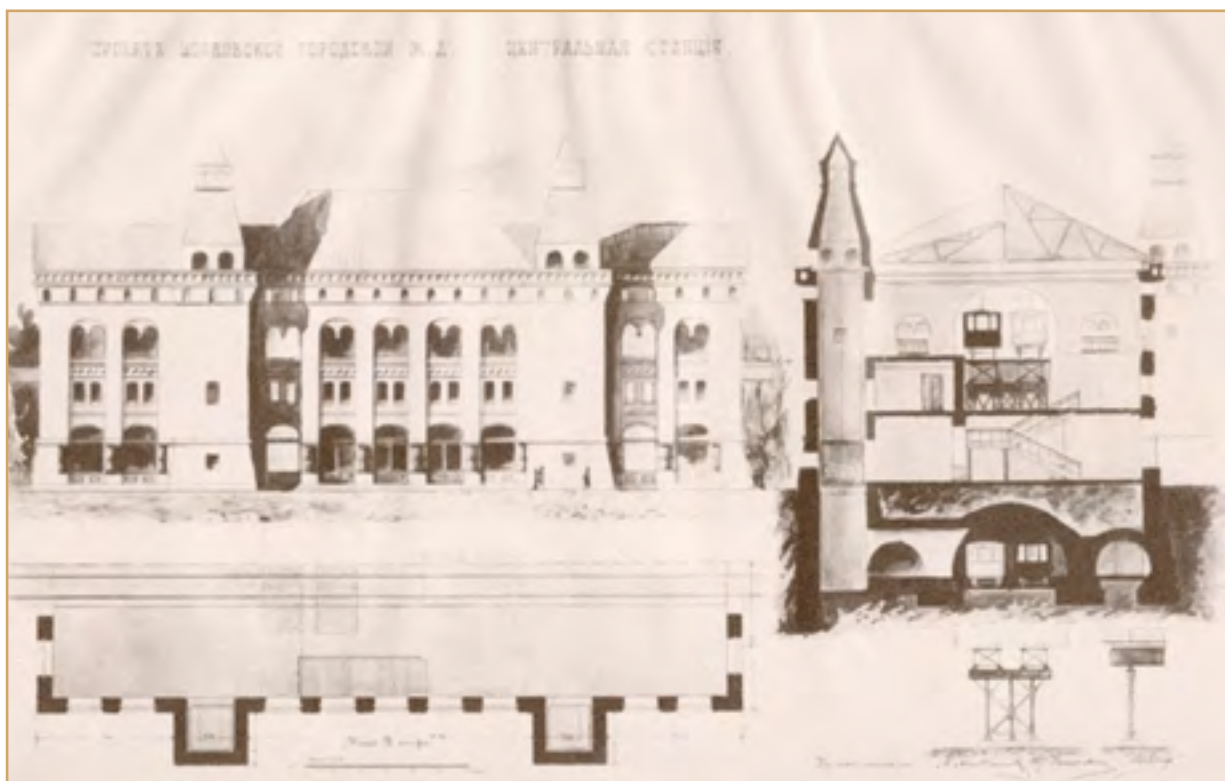
ного цикла. Иначе говоря, за диагностику, своевременный ремонт, мойку, ежедневную уборку и готовность составов к выходу на линию отвечает сервисная компания от производителя¹.

В планах у городских властей до 2030 г. открыть три новые линии (Троицкую, Рублёво-Архангельскую и Бирюлёвскую) и 39 станций метрополитена².

¹ [2024. 9 января.] Сергей Собянин открыл электродепо «Аминьевское» // Официальный сайт мэра Москвы [электрон. ресурс].

² [2024. 19 февраля.] Собянин озвучил главные задачи развития транспортной системы Москвы до 2030 года // Официальный сайт мэра Москвы [электрон. ресурс] // <https://www.mos.ru/mayor/themes/2299/10755050/>





Проект Московской городской железной дороги. Центральная станция
(авт. А.И. Антонович, Н.И. Голиневич, Н.П. Дмитриев). 1902 г.

Схема линий Московского метрополитена по проекту
А.И. Антоновича,
Н.И. Голиневича,
Н.П. Дмитриева. 1902 г.



Схема линий Московского метрополитена по проекту А. И. Антоновича,
Н. И. Голиневича и Н. П. Дмитриева.



Схема линий Московского метрополитена по проекту П.И. Балинского и Е.К. Кнорре. 1902 г.



Эстакада и Центральный вокзал метрополитена. Москворецкий мост. Рисунок по проекту инженеров П.И. Балинского и Е.К. Кнорре. 1902 г.
Художник Н. Каразин

Городские инженеры закончили разработку проекта Московской внеуличной дороги (метрополитена) и проекта оборудования электрической тягой пригородных железнодорожных участков Московского узла. Эти два предприятия представляются неразрывно связанными между собой. Всё пригородное движение должно, согласно проектам, производиться электрической тягой, и, сев в поезд метрополитена на одной из его подземных станций в Москве, пассажир может доехать без пересадки до любой из подмосковных железнодорожных станций.

Электрической тягой оборудуются 156 $\frac{1}{2}$ вёрст пригородных железнодорожных участков. Николаевская дорога получает электрическую тягу до ст[анции] Крюково, Курская – до Подольска, Александровская – до Голицына, Нижегородская – до Обираловки и Ярославская – до Пушкина. Что касается Казанской дороги, то она за свой счёт устраивает электрическую тягу до ст[анции] Удельная.

С пригородных участков, оборудованных электрической тягой, пригородные поезда передаются на городскую подземную дорогу, имеющую три диаметра. Первый подземный диаметр соединяет Александровский вокзал с Покровской заставой; он будет принимать поезда с Александровской, Курской и Нижегородской дорог. Линия идёт подземным тоннелем вдоль Тверской, по Театральному проезду, под Лубянской площадью, Солянкой и т.д.

Второй подземный диаметр будет соединять Виндавский вокзал у Крестовской заставы с Серпуховской площадью; он называется Замоскворецким. Эта линия будет принимать поезда Николаевской, Виндавской и Р[язанско]-Уральской (Павелецкой) железных дорог.

Наконец, третий подземный диаметр, Мясницкий, должен соединять Смоленский рынок с Каланчёвской площадью, которая служит пунктом скрещения всех трёх подземных линий и местом пересадки пассажиров. Эта линия будет служить для пропуска поездов Казанской, Ярославской и Брянской железных дорог.

Общее протяжение трёх диаметральных линий метрополитена первой очереди составляет 24 версты. Общая стоимость сооружения метрополитена и оборудования электрической тягой пригородных участков исчисляется городскими инженерами в 92 млн руб. Из этой суммы собственно 60 млн отчисляются на городской метрополитен, а 32 млн будут израсходованы на пригородные участки железных дорог Московского узла.

При составлении проекта городские инженеры имели в виду исключительно пассажирское движение, и всё расположение станций метрополитена приспособлено к нуждам именно пассажирского движения. Работы по сооружению могут быть окончены не ранее 1920 г.; с этого года должна начаться эксплуатация метрополитена и пригородных железных дорог. По расчёту инженеров, на первый год чистая прибыль от предприятия исчисляется в 1,19 млн руб., причём главная сумма прибыли ожидается от движения на пригородных участках, а именно – 1,05 млн руб., чистая же прибыль собственно от метрополитена в первый год эксплуатации исчисляется лишь в 140 тыс. руб., причём допускается возможность даже и небольшого убытка от предприятия.

14 февраля Городская управа приступила к обсуждению проекта городских инженеров совместно с некоторыми сведущими лицами».

Московские ведомости. 1913. 15 февраля.



«Вся Москва строит метро!». Плакат. 1934 г. Художник Г. Клуцис

«Москва 1931 г. имела густую сеть трамвайных путей и 178 автобусов для массового пользования. О троллейбусах тогда только говорили как о заграничной новинке. Вагоны трамвая перегружались сверх всякой меры. Резко увеличить количество вагонов и автомашин – значило ещё больше загрузить тесные улицы, особенно в центре города. Оставалось единственное радикальное средство – строить подземную дорогу. Такая дорога не будет зависима от улиц, она протянется со временем до самых далёких окраин и явится самым дешёвым и удобным видом массового городского транспорта».

Новиков И.С. Пять лет // Пять лет Московского метро: [Сб. статей]. М., 1940. С. 12.



Строители Московского метро. [1933–1934 гг.] Главархив Москвы, ЦГА Москвы. Ф. Р-665. Оп. 1. Д. 291. Л. 11 об.



Руководители МК и МГК ВКП(б) и Моссовета Л.М. Каганович (в первом ряду, в центре), Н.С. Хрущёв (второй слева) и Н.А. Булганин (третий слева) со строителями станции метро «Охотный Ряд». 1933–1934 гг. Главархив Москвы, ЦГА Москвы. Ф. Р-665. Оп. 1. Д. 291. Л. 4 об.



Писатели на встрече со строителями станции метро «Охотный Ряд». 1933–1934 гг. Главархив Москвы, ЦГА Москвы. Ф. Р-665. Оп. 1. Д. 291. Л. 13 об.

П Р И К А З
НАРОДНОГО КОМИССАРА ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ

мая 1935 года.

№ 118/Ц

**Об открытии нормального движения по всем линиям
1-ой очереди Московского Метрополитена**

На основании постановления центрального комитета ВКП/б/ и Совнаркома СССР об открытии нормального движения по линиям 1-ой очереди Московского Метрополитена 15 мая 1935 года, приказываю Управлению Метрополитена:

1. Открыть Московский Метрополитен для всеобщего пользования с 7 часов утра 15 мая 1935 года.

2. Движение производить бесперерывно с 7 часов утра до 1 часа ночи.

3. Обеспечить бесперебойную работу всех служб Московского Метрополитена, начиная с работы касс и кончая уборкой станций и вестиблей.

4. Строго следить за выполнением всех правил движения поездов и пользования пассажирами метрополитеном, в первую очередь не допускать заторов и толкотни на платформах, приближения пассажиров к краям платформ, входы и выходы из вагонов до полной остановки поезда, самовольного открывания пассажирами дверей вагонов или препятствия их автоматическому закрытию, не допускать в поезда лиц в нетрезвом состоянии или с багажом громоздким, портящим или загрязняющим вагоны и платье пассажиров.

Выражаю уверенность, что граждане г.Москвы будут соблюдать установленные правила и сумеют охранить от порчи и загрязнения Московский Метрополитен.

НАРОДНЫЙ КОМИССАР
ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ:

- Л.КАГАНОВИЧ

ВЕРНО

НАЧАЛЬНИК ДОРОЖНОГО АРХИВА
МЕТРОПОЛИТЕНА:

/КУДРЯВЦЕВ/

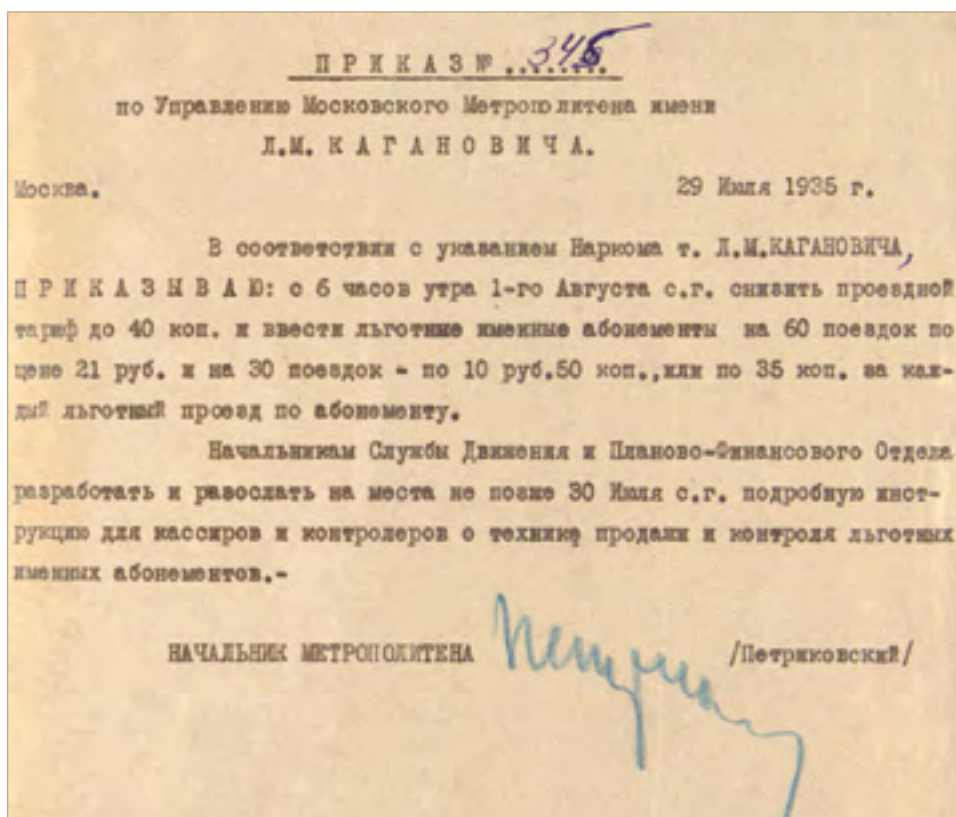
Приказ № 118/Ц наркома путей сообщения СССР Л.М. Кагановича
«Об открытии нормального движения по всем линиям 1-й очереди
Московского метрополитена». 13 мая 1935 г.

Главархив Москвы, ЦГА Москвы. Ф. Р-278. Оп. 1. Д. 21. Л. 1

«Москвичам моего поколения памятно 15 мая 1935 г. – день, когда открылось Московское метро. [...] Порядок в метро был идеальный, несмотря на толпы катающихся. На станциях у каждого въезда в туннель стояло по вооружённому пистолетом милиционеру в каске и в брюках (прочие милиционеры Москвы всегда были в сапогах и галифе). При остановке поезда на станции из первого вагона выходил рослый детина в форме и зычно кричал: “Готов!”, а потом машинисту: “Вперёд!” Вагоны, как и теперь, были с четырьмя дверьми и окрашены были очень красиво: низ – цвет светлого хаки, верх – светлый беж. Лампы в вагонах были совершенно особые – не круглые, как теперь, неприятные для глаз (в то время их почему-то называли “полуатные”), а удлинённые, с зигзаговой нитью накаливания, дававшей приятный, мягкий, чуть желтоватый свет. [...]

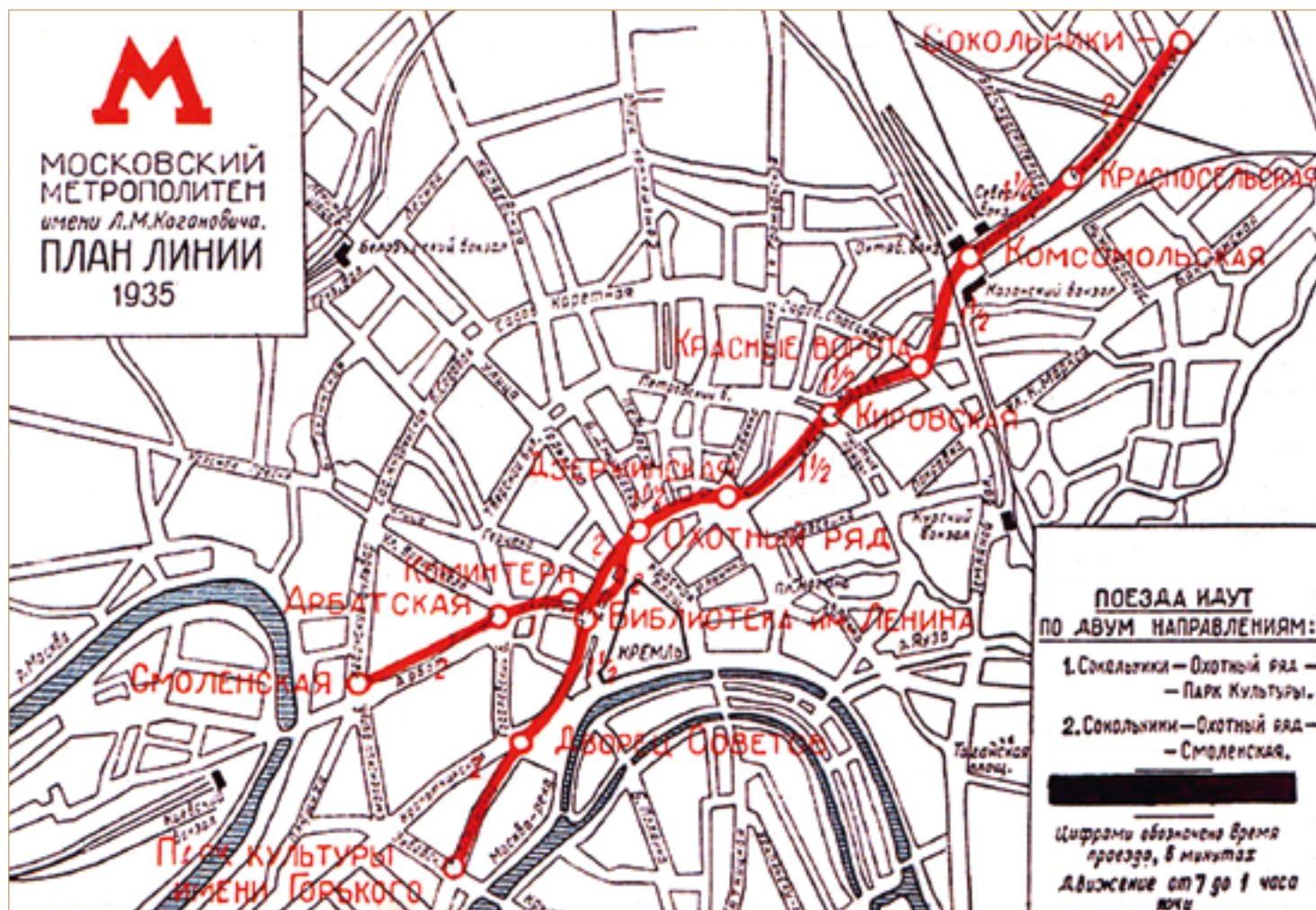
Наверху у эскалаторов стояли контролёры в форме с урнами рядом, куда бросали надорванные билеты».

Алексеев Л.В. Москва моего детства. С. 283, 284.



Приказ № 345 по Управлению Московского метрополитена им. Л.М. Кагановича о снижении проездного тарифа и введении именных льготных абонементов. 29 июля 1935 г.

Главархив Москвы, ЦГА Москвы. Ф. Р-278. Оп. 1. Д. 25. Л. 43



План линий Московского метрополитена. 1935 г.



Демонстрация трудящихся Москвы, посвящённая пуску первой очереди метро, проходит по Советской площади (в настоящее время – Тверская). [15] мая 1935 г.

Фото Б. Вдовенко.

Главрхив Москвы, ЦГА Москвы. А-0–71302

«Наш Московский метрополитен замечателен именно тем, что там не просто мрамор, – нет, там не просто гранит, – нет, там не просто металл, – нет, там не только бетон, – нет. Там, в каждом куске мрамора, в каждом куске металла и бетона, в каждой ступени эскалатора сквозит новая душа человека, наш социалистический труд, там наша кровь, наша любовь, наша борьба за нового человека, за социалистическое общество».

*«Победа метрополитена – победа социализма».
Речь т. Л.М. Кагановича на торжественном заседании,
посвящённом пуску метрополитена 14 мая 1935 г. //
Как мы строили метро. М., 1935.
С. 31, 32.*

«Я ездил на линейках, дилижансах, конке, трамвае, а теперь дожил до метро. И вот вчера, 15 мая [1935 г.], на первой станции Московского метрополитена “Сокольники” я был первым пассажиром, купил у кассирши Васильевой билет № 1 серии “А” и с огромным удовольствием совершил путешествие до Смоленской площади [...] Один иностранец рассказал мне, будто в Америке живёт человек, только другого сословия: капиталист, который собирает первые билеты метро. “Вот пошли ему свой билет, – приставал ко мне иностранец, – заработаешь”. Нет, не пошлю я в Америку мой драгоценный билет № 1! Я его, как святыню, как документ итога моей большой жизни, буду хранить».

*Латышев П.Н. Я был первым пассажиром // Метрострой. 1975.
№ 3–4. С. 29.*



Северный наземный вестибюль станции метро «Парк культуры им. Горького».
Конец 1930-х гг.

Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-2–6829



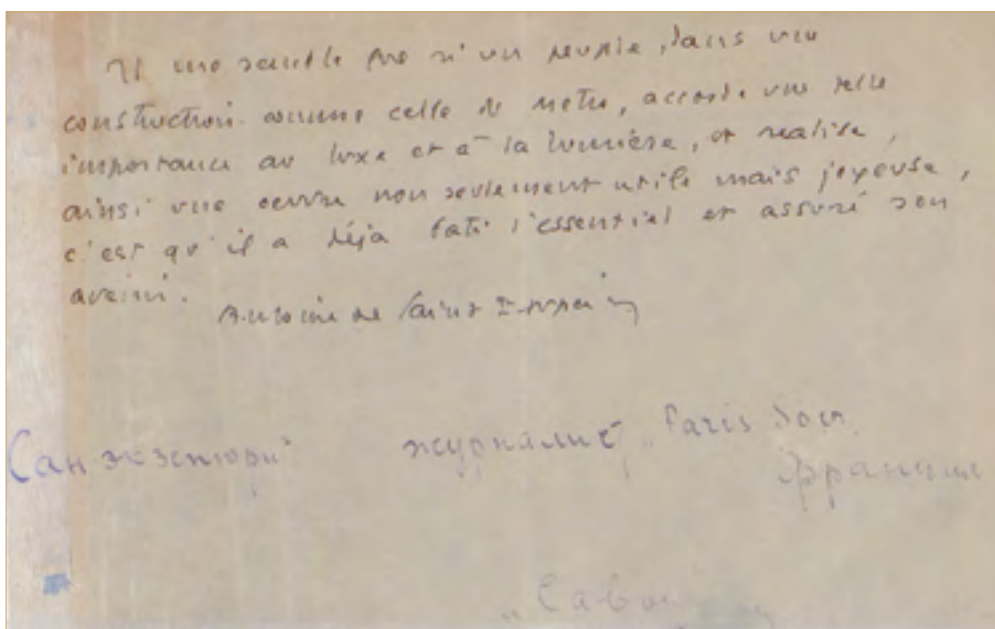
Строители станции метро «Охотный Ряд». 1935 г.
Главархив Москвы, ЦГА Москвы. Ф. Р-665. Оп. 1. Д. 291. Л. 9



Станция метро «Охотный Ряд». 1935 г.
Главархив Москвы, ЦГА Москвы. Ф. Р-665. Оп. 1. Д. 291. Л. 10 об.

«Эту подземную дорогу строила вся Москва, и то, что увидели мы в памятный день 6 февраля 1935 г., не могло не потрясти нас: под землёй вдруг выросли невиданные мраморные дворцы. В наше время строителей тех лет иной раз критикуют за так называемые “излишества”: зачем столько мрамора и гранита, зачем было обшивать сиденья вагонов импортной кожей, зачем прибегали к сложной архитектуре? Но, право же, что касается Московского метро, подлинные излишества были сотворены позднее, особенно в первые годы после войны. Первая же очередь, светлая и яркая, блиставшая дорогим, это верно, но стойким мрамором, залитая светом, наполненная всегда свежим воздухом, поразила всех нас как зримое, вещное, весомое воплощение того, о чём мечталось в то трудное время».

Жуков Ю. Первый поезд // Дни и годы метростроя.
М., 1981. С. 97.



А. де Сент-Экзюпери, находившийся в Москве в качестве корреспондента газеты «Пари-суар», в книге отзывов оставил следующую запись о посещении метро: «Мне кажется, что народ, который в таком строительстве, как метро, придаёт такое большое значение роскоши и свету и, таким образом, создаёт сооружение не только полезное, но и приятное, уже построил главное и уверен в своём будущем». 1935 г.

Главархив Москвы, ЦГА Москвы. Ф. Р-278. Оп. 1. Д. 23. Л. 61



Машинисты Московского метрополитена. 1936 г.
Главархив Москвы, ЦГА Москвы. Ф. Р-278. Оп. 1. Д. 57. Л. 7



Поезд метрополитена
серии «А»
перед выходом
из электродепо
«Северное». 1936 г.
Главархив Москвы,
ЦГА Москвы. Ф. Р-278.
Оп. 1. Д. 57. Л. 10



Интерьер вагона серии «А» поезда Московского метрополитена. 1936 г. Главархив Москвы, ЦГА Москвы. Ф. Р-278. Оп. 1. Д. 57. Л. 18

Проект подземного вестибюля станции метро «Площадь Революции». 1930-е гг. Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-ФА-95П42



«Красивейшим сооружением, которым по праву гордится не только Москва, но и весь Советский Союз, является Московский метрополитен им. Л.М. Кагановича. Московское метро не имеет себе равного в мире ни по техническому устройству, ни по отделке. Каждый зал, каждая платформа, каждая станция является подлинным произведением искусства, достойным памятником великой сталинской эпохи».

Фрейдин И.Л. Страна Советов. М., 1937. С. 338, 339.



Станция метро
«Красные Ворота».
1940 г.
Главархив Москвы,
ЦГА Москвы.
Ф. Р-278. Оп. 1. Д. 171.
Л. 9



Станция метро
«Сокольники». 1940 г.
Главархив Москвы,
ЦГА Москвы.
Ф. Р-278. Оп. 1. Д. 171.
Л. 7



Станция метро
«Красносельская».
1940 г. Главархив
Москвы,
ЦГА Москвы.
Ф. Р-278. Оп. 1. Д. 171.
Л. 8



Перспективная схема линий Московского метрополитена. 1940 г.



Схема линий Московского метрополитена. 1940 г.



Шахта метрополитена в районе Каланчёвской улицы. 1940-е гг.
ГЛАВАРХИВ МОСКВЫ, ЦГА МОСКВЫ. А-ФА-152П8



На станции метро «Маяковская» во время воздушной тревоги. 1941 г.
Фото А. Шайхета. Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-П3786

«В тоннелях и на станциях третьей очереди были сделаны тысячи квадратных метров деревянных настилов и свыше 160 тыс. квадратных метров одноярусных и двухъярусных нар, на что затрачено было примерно 14 тыс. куб. м пиломатериалов, что составляет около 900–1000 железнодорожных платформ, или 20 товарных составов. Большая работа, потребовавшая значительных затрат рабочей силы и материалов, была проведена по оборудованию подземных медпунктов, изоляторов для больных, комнат для детей, помещений для матерей с детьми и командных пунктов».

*Из воспоминаний работника
Метростроя А.Г. Танкиевича (23 февраля 1943 г.) //*
Москва военная. 1941–1945. Мемуары и архивные
документы. М., 1995. С. 456.



Станция метро «Электrozаводская». [1944 г.] Фото Н. Грановского.
Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-ФА-69П59



На станции метро «Измайловский парк культуры и отдыха им. Сталина» (в настоящее время – «Партизанская»). 13 ноября 1945 г. Фото Л. Великжанина, В. Савостьянова. Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-2–239



Станция метро «Площадь Революции». 15 мая 1947 г. Фото Л. Великжанина, В. Савостьянова. Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-2–46

ИЗ ПУБЛИКАЦИИ ГАЗЕТЫ «МОСКОВСКИЙ БОЛЬШЕВИК»,
ПОСВЯЩЁННОЙ XXIII СЕССИИ МОССОВЕТА, –
О СТРОИТЕЛЬСТВЕ
ЧЕТВЁРТОЙ ОЧЕРЕДИ МЕТРОПОЛИТЕНА

22 ноября 1947 г.

20 ноября состоялась XXIII сессия Московского городского совета депутатов трудящихся. [...]

О строительстве четвёртой очереди метрополитена доклад сделал начальник Метростроя т. М.А. Самодуров.

– В настоящее время, – заявил докладчик, – общая протяжённость линий Московского метрополитена составляет 40 км. На этой трассе сооружено 29 станций – великолепных подземных дворцов. За последние три года для расширения центральных пересадочных узлов построены новые подземные переходы между станциями «Охотный Ряд» – «Площадь Свердлова», «Площадь Революции» – «Площадь Свердлова», расширены ходы на станции «Калининская» – «Библиотека им. Ленина», закончено строительство второго наклонного хода на станции «Площадь Революции».

Ярким проявлением сталинской заботы о Москве, о трудящихся столицы является принятое в дни войны постановление правительства о сооружении четвёртой очереди метрополитена, так называемого Большого кольца.

Эта кольцевая линия пройдёт по территории 17 районов столицы, соединит главнейшие железнодорожные вокзалы, свяжет действующие ныне радиальные линии метрополитена. Протяжённость новой линии – 20 км. На этой трассе будут сооружены 12 станций, ряд тяговых и понизительных подстанций, баз и депо.

Строительство четвёртой очереди разбито на три участка. По плану они должны быть введены в эксплуатацию в следующие сроки: первый участок (Курский вокзал – Центральный парк культуры и отдыха) – в 1948 г.; второй участок (Курский вокзал – Комсомольская площадь) – в 1950 г.; третий участок (Комсомольская площадь – Парк культуры и отдыха) – в 1952 г.

В настоящее время основные работы сосредоточены на участке от Курского вокзала до Центрального парка культуры и отдыха.

[...]

Московский большевик. 1947. 22 ноября.



Техническое обслуживание и ремонт электропоездов в депо на станции метро «Сокол». 1948 г. Фото Г.Корабельникова.
Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-0-74384



Проект станции метро «Калужская» (в настоящее время – «Октябрьская»)
(авт. проекта – Л.М. Поляков).
Главархив Москвы, ЦГА Москвы. Ф. Л-105. Оп. 1. Д. 401. Л. 14



У станции метро «Сталинская» (в настоящее время – «Семёновская»)
17 декабря 1949 г. Фото Н. Грановского.
Главрхив Москвы, ЦГА Москвы. А-2-609



Неосуществлённый проект наземного вестибюля станции метро «Новослободская» (арх. А.В. Смирнов, А.Н. Душкин). Общий вид с окружающей застройкой. 1950 г. Главархив Москвы, ЦГА Москвы. Ф. Т-3. Оп. 1. Д. 214. Л. 31, 34

ТЕКСТ ПОЗДРАВИТЕЛЬНОЙ ТЕЛЕГРАММЫ
МК ВКП(б) В АДРЕС КОЛЛЕКТИВА МОСКОВСКОГО
МЕТРОПОЛИТЕНА
им. Л.М. КАГАНОВИЧА В СВЯЗИ
С 15-летием СО ДНЯ ПУСКА МЕТРОПОЛИТЕНА

15 мая 1950 г.

Начальнику метрополитена – т. Ежову А.И.
Секретарю партбюро – т. Соловьёву А.И.
Председателю Дорпрофсожа – т. Быкову П.С.

Московский комитет Всесоюзной Коммунистической партии (большевиков) поздравляет рабочих, работниц, инженеров, техников и служащих Московского метрополитена с пятнадцатилетием со дня пуска метрополитена.

В создании метрополитена трудящиеся Москвы видят проявление неустанной заботы большевистской партии и советского правительства о благоустройстве столицы, об улучшении жизни народа.

Построенный по инициативе т. Сталина метрополитен прочно вошёл в быт москвичей как один из надёжных и высококультурных видов городского транспорта. Коллектив работников метрополитена успешно справляется с важнейшей задачей обслуживания населения Москвы перевозками.

Московский комитет ВКП(б) выражает твёрдую уверенность, что метрополитеновцы и впредь будут высоко держать знамя социалистического соревнования, добиваться ещё более слаженной и ритмичной работы метро, овладевать новой техникой.

Московский комитет ВКП(б) желает вам дальнейших успехов в работе на благо нашей социалистической Родины.

Секретарь МК ВКП(б)

Н. Хрущёв

*Главархив Москвы, ЦГА Москвы. Ф. Р-278. Оп. 1. Д. 576. Л. 24.
Подлинник. Машинопись. Подпись – автограф.*

«Неузнаваема стала теперь Москва. [...] По гладким асфальтовым и брусчатым мостовым несутся автобусы, троллейбусы и автомобили, а ломовые [извозчики] встречаются как очень редкое исключение. Под людными улицами, под громадными зданиями, в недрах Москвы, глубоко под землёй и даже под московским дном мчатся поезда метрополитена, превзошедшего все европейские однородные сооружения красотой и удобствами его подземных дворцов.

– Это великое благополучие, – говорят москвичи о метро. – От центра в любой конец можно доехать за несколько минут».

Телешов Н.Д. Записки писателя. Рассказы о прошлом и воспоминания. М., 1950. С. 293.



Уборка полов на станции метро «Комсомольская»-кольцевая. 1952 г.
Фото Г. Корабельникова. Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-0-74396

ИЗ ИНФОРМАЦИИ ПЕРВОГО СЕКРЕТАРЯ
МГК ВКП(б) И.И. РУМЯНЦЕВА «ОБ ОТКЛИКАХ
ТРУДЯЩИХСЯ г. МОСКВЫ В СВЯЗИ С ОТКРЫТИЕМ НОВОЙ
ЛИНИИ МЕТРОПОЛИТЕНА», НАПРАВЛЕННОЙ ПЕРВОМУ
СЕКРЕТАРЮ МК ВКП(б) Н.С. ХРУЩЁВУ

31 января 1952 г.

Вчера и сегодня десятки тысяч москвичей с радостью осматривают новую трассу метро, её станции – роскошные наземные и подземные дворцы. Все восхищаются плодами сталинской заботы о трудящихся Москвы. У всех на устах родное имя великого Сталина.

Группа стахановцев с комбината «Красная Роза», осмотрев станцию «Комсомольская»-кольцевая, решила написать свой отзыв. Товарищи долго обсуждали, что лучше написать, какими словами выразить величие эпохи, в которую мы живём. Наконец, с общего согласия было написано: «Только в нашей стране сказка становится былью. Спасибо великому Сталину».

Один железнодорожник говорит другому:

– Я бы эту станцию назвал не «Комсомольская», а «Победная».

– Что же тебе не нравится, – отвечает товарищ, – ведь её комсомол строил?

– Не в том дело. Создание такой станции – ещё одна победа на пути к коммунизму. [...]

Группа военнослужащих, приехавших в отпуск из Берлина, долго восторгалась станцией «Комсомольская»-кольцевая, её красивыми картинами и просторным залом. Они сравнивали эту станцию с берлинской подземкой.

«Собственно, никакого сравнения быть не может, – сказал один офицер, – ведь там грязная, мрачная труба, построенная в своё время капиталистами для собственной наживы, а эта станция – царство сказок, её выстроил для себя свободный народ».

[...]

*Главархив Москвы, ЦГА Москвы. Ф. П-4. Оп. 81. Д. 22. Л. 199–200.
Подлинник. Машинопись.*



Кассовый зал станции метро «Смоленская». 2 апреля 1953 г.
Фото Н. Грановского, Л. Великжанина.
 Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-2-189



Наземный вестибюль станции метро «Калужская». Открытка. 1953 г.
Фото А. Тартаковского.
 Главархив Москвы, ЦГА Москвы. Ф. Л-59. Оп. 1. Д. 98. Л. 17



Монтаж эскалатора на станции метро «Киевская»-кольцевая.
Октябрь 1953 г. Фото А. Столяренко.
Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-0–27656



Строительство метромоста через Москву-реку в районе Ленинских гор.
1950-е гг. Фото Г. Корабельникова.
Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-0–76231

ПОСТАНОВЛЕНИЕ № 1505 СОВЕТА МИНИСТРОВ СССР «О ПЕРЕДАЧЕ
МОСКОВСКОГО МЕТРОПОЛИТЕНА ИЗ МИНИСТЕРСТВА ПУТЕЙ
СООБЩЕНИЯ СССР В ВЕДЕНИЕ МОСКОВСКОГО ГОРОДСКОГО
СОВЕТА ДЕПУТАТОВ ТРУДЯЩИХСЯ»

Москва, Кремль

22 июля 1954 г.

Совет Министров Союза ССР постановляет:

1. Передать Московский метрополитен из Министерства путей сообщения с предприятиями и организациями в ведение Московского городского совета депутатов трудящихся.
2. Сохранить за всеми работниками Московского метрополитена права и льготы, установленные для работников железнодорожного транспорта.

Председатель Совета
Министров Союза ССР
Управляющий делами
Совета Министров СССР

Г. Маленков

А. Коробов

*Главархив Москвы, ЦГА Москвы. Ф. Р-150. Оп. 24. Д. 224. Л. 1.
Заверенная копия. Типографский экз.*



Открытие станции «Первомайская». Начальник Московского метрополитена
А.И. Ежов перерезает ленточку.

4 ноября 1954 г. Фото В. Акимова, М. Харлампиева.
Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-0-1448



Наземный
вестибюль
станции метро
«Первомайская».
Ноябрь 1954 г.
Фото Б. Рябина.
Главархив Москвы,
ЦГА Москвы.
А-1-17685



Очистка мрамора на станции
«Парк культуры»-кольцевая.
Апрель 1955 г. Фото С. Маслова.
Главархив Москвы, ЦГА Москвы.
А-0-19208



Дежурная по станции метро
«Курская»-кольцевая Л. Сачкова
даёт сигнал «Путь свободен».
Апрель 1955 г. Фото С. Маслова,
А. Столяренко.
Главархив Москвы, ЦГА Москвы.
А-0-18145



Вход в вестибюль станции метро «Киевская».
14 августа 1956 г. Фото С. Иванова-Аллилуева.
Главрхив Москвы, ЦГА Москвы. А-1 – 2218

РЕШЕНИЕ ИСПОЛКОМА МОССОВЕТА № 15/24 «О НАИМЕНОВАНИИ
СТАНЦИЙ МОСКОВСКОГО МЕТРОПОЛИТЕНА им. В.И. ЛЕНИНА
ПО ФРУНЗЕНСКОМУ И ЩЕРБАКОВСКОМУ РАДИУСАМ»

29 марта 1957 г.

Исполком Московского совета п о с т а н о в л я е т:

В связи с окончанием в ближайшее время строительства Фрунзенского и Щербаковского радиусов присвоить станциям метрополитена следующие наименования:

По Фрунзенскому радиусу: станцию, расположенную в районе Фрунзенского плаца, именовать «Фрунзенская»; станцию, расположенную в районе Усачёвских улиц и стадиона им. Ленина, именовать «Спортивная».

По Щербаковскому радиусу: станцию, расположенную у Рижского вокзала, именовать «Рижская»; станцию, расположенную у Н[ово-]Алексеевской ул[ицы], именовать «Щербаковская»; станцию, расположенную у Всесоюзной сельскохозяйственной выставки, именовать станция «ВСХВ».

Председатель Исполкома
Московского совета
Секретарь Исполкома
Московского совета

Н. Бобровников

Б. Родионов

*Главархив Москвы, ЦГА Москвы. Ф. Р-150. Оп. 1. Д. 2138. Л. 217.
Подлинник. Машинопись. Подписи – автографы.*

ПРИКАЗ № 87/Н НАЧАЛЬНИКА МОСКОВСКОГО МЕТРОПОЛИТЕНА
им. В.И. ЛЕНИНА А.И. ЕЖОВА ОБ ОТКРЫТИИ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ
НА 1-м УЧАСТКЕ ФРУНЗЕНСКОГО РАДИУСА И ВВЕДЕНИИ
В ЭКСПЛУАТАЦИЮ СТАНЦИЙ «ФРУНЗЕНСКАЯ» И «СПОРТИВНАЯ»

30 апреля 1957 г.

Во исполнение решения Исполкома Московского совета № 22/44 от 30 апреля 1957 г. п р и к а з ы в а ю:

Открыть с 16 ч 1 мая 1957 г. движение поездов на 1-м участке Фрунзенского радиуса и ввести в нормальную эксплуатацию станции «Фрунзенская» и «Спортивная».

Начальник Московского
метрополитена им. В.И. Ленина

А. Ежов

*Главархив Москвы, ЦГА Москвы. Ф. Р-278. Оп. 1. Д. 1082. Л. 252.
Подлинник. Машинопись. Подпись – автограф.*



Строительство Фрунзенского радиуса Московского метрополитена.
23 марта 1958 г. Фото Э. Евзерикина.
Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-1 – 3066



Пробный поезд на станции метро «Рижская». 26 марта 1958 г.
Фото И. Лисенкина. Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-1 – 3049

ОБЪЕДИНЁННОЕ РАСПОРЯЖЕНИЕ № 1722 ИСПОЛКОМА
МОССОВЕТА И МИНИСТЕРСТВА ТРАНСПОРТНОГО
СТРОИТЕЛЬСТВА СССР О ПРИЁМКЕ В ЭКСПЛУАТАЦИЮ
ПЕРВОЙ ОЧЕРЕДИ РИЖСКОГО РАДИУСА МОСКОВСКОГО
МЕТРОПОЛИТЕНА им. В.И. ЛЕНИНА

Москва

30 апреля 1958 г.

1. Заключение Государственной комиссии по приёмке в постоянную эксплуатацию Рижского радиуса Московского метрополитена им. В.И. Ленина со станциями: «Ботанический сад», «Рижская», «Мир» и «ВСХВ» – утвердить.
2. Начальнику Управления Московского метрополитена им. В.И. Ленина т. Ежову А.И. принять в постоянную эксплуатацию сооружённый Московским метростроем Рижский радиус протяжённостью 5,36 км и открыть движение поездов по трассе от станции «Ботанический сад» до станции «ВСХВ» с 1 мая 1958 г.
3. Управлению Метростроя (т. Полежаеву) и Управлению Московского метрополитена им. В.И. Ленина (т. Ежову) отразить по балансам на 1 мая 1958 г. инвентарную стоимость вводимых в действие сооружений и устройств Рижского радиуса пятой очереди Московского метрополитена им. В.И. Ленина.

Председатель Исполкома Моссовета
Зам[еститель] министра
транспортного строительства СССР

Н. Бобровников
И. Гоциридзе

*Главархив Москвы, ЦГА Москвы. Ф. Р-278. Оп. 1. Д. 1182. Л. 11.
Заверенная копия. Машинопись.*

ПРИКАЗ № 9/Н НАЧАЛЬНИКА МОСКОВСКОГО МЕТРОПОЛИТЕНА
им. В.И. ЛЕНИНА А.И. ЕЖОВА О МЕРАХ ПО УЛУЧШЕНИЮ
КУЛЬТУРЫ ОБСЛУЖИВАНИЯ ПАССАЖИРОВ С ДЕТЬМИ,
ПРЕСТАРЕЛЫХ И ИНВАЛИДОВ

14 января 1959 г.

В целях улучшения культуры обслуживания пассажиров с детьми, инвалидов и престарелых, а также учитывая при этом пожелания самих пассажиров, приказываю:

1. Начальнику службы подвижного состава т. Новохацкому и начальникам депо: «Северное» – т. Семченко, «Сокол» – т. Соловьёву, «Измайлово» – т. Голикову, «Красная Пресня» – т. Курганскому:
 - а) в каждом поездном составе увеличить количество посадочных мест вдвое для пассажиров с детьми, инвалидов и престарелых, разместив места в головных и хвостовых вагонах со стороны кабины машиниста в первом отделении вагона, при этом вывесить трафареты над каждым таким местом и отгородить первые отделения этих вагонов специальной штангой.
Оборудование трафаретами вагонов типа «Г» и «Д» закончить к 1 апреля с.г., по другим типам вагонов закончить к 1 мая с.г.;
 - б) обязать пом[ощников] машинистов при наличии радиовещательной установки производить объявления о наличии в головном и хвостовом вагонах отведённых мест для пассажиров с детьми и инвалидов.
2. Начальнику СПС т. Новохацкому:
Утвердить для каждого типа вагона соответствующие съёмные трафареты с надписью: «Для пассажиров с детьми и инвалидов».
Начальнику службы подвижного состава т. Новохацкому и начальнику службы движения т. Карпухину обязать поездные бригады и дежурных по станции обеспечить должный порядок в организации посадки пассажиров с детьми и инвалидов.

Начальник Московского метрополитена
им. В.И. Ленина

А. Ежов

*Главархив Москвы, ЦГА Москвы. Ф. Р-278. Оп. 1. Д. 1258. Л. 18.
Подлинник. Машинопись. Подпись – автограф.*



Л.С. Сахарова,
старейший работник
Московского
метрополитена,
руководитель смены
блокпоста станции
метро «Сокольники».
3 марта 1959 г.
Фото Л. Великжанина.
Главрхив Москвы,
ЦГА Москвы. А-1-1663



Первый пробный поезд на платформе станции метро «Фили». 2 октября 1959 г.
Фото Л. Великжанина. Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-1-607

**РЕШЕНИЕ № 63/55 ИСПОЛКОМА МОССОВЕТА
 «О ПЕРЕИМЕНОВАНИИ СТАНЦИИ МОСКОВСКОГО
 МЕТРОПОЛИТЕНА “ВСХВ” В СТАНЦИЮ “ВЫСТАВКА
 ДОСТИЖЕНИЙ НАРОДНОГО ХОЗЯЙСТВА СССР” (“ВДНХ”)**

12 ноября 1959 г.

Исполком Московского совета п о с т а н о в л я е т:

Переименовать станцию метрополитена «ВСХВ» в станцию метрополитена «Выставка достижений народного хозяйства СССР» («ВДНХ»).

Председатель Исполкома
 Московского совета
 Секретарь Исполкома Московского совета

*Н. Бобровников
 А. Фёдоров*

*Главархив Москвы, ЦГА Москвы. Ф. Р-150. Оп. 1. Д. 2451. Л. 407.
 Подлинник. Машинопись. Подписи – автографы.*



В вагоне электропоезда метро (слева направо) машинист-испытатель В.А. Царицын, инженеры А.И. Королёв, Н.П. Курганский и В.А. Абарин обсуждают результаты проведения испытаний состава, управляемого специальной электронной машиной. 26 мая 1960 г.
Фото А. Сергеева-Васильева. Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-1–577



Пассажиры Московского метро читают газеты с сообщением о первом в мире полёте человека в космос. 13 апреля 1961 г. *Фото В. Мастюкова, В. Лагранжа.*
 Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-0–11943

РЕШЕНИЕ № 30/37 ИСПОЛКОМА МОССОВЕТА
«О НАИМЕНОВАНИИ СТАНЦИЙ МЕТРОПОЛИТЕНА»

6 июня 1961 г.

Исполком Московского совета п о с т а н о в л я е т:

- I. Присвоить следующие наименования станциям на строящихся радиусах метрополитена:
 1. На Покровском радиусе:
 - а) у 3-й Парковой ул[ицы] – «Измайловский парк»;
 - б) на 9-й Парковой ул[ице], между Первомайской ул[ицей] и Измайловским бульваром – «Первомайская»;
 - в) на Щёлковском шоссе – «Щёлковская».
 2. На Калужском радиусе:
 - а) на Октябрьской площади – «Октябрьская»;
 - б) на площади Калужской заставы – «Ленинский проспект»;
 - в) на пересечении с 1-й Черёмушкинской ул[ицей] – «Академическая»;
 - г) на пересечении с 7-й Черёмушкинской улицей – «Профсоюзная»;
 - д) у селения Воронцово – «Новые Черёмушки».
 3. На Старо-Арбатском радиусе:
 - а) на пересечении с Филёвским шоссе – «Багратионовская»;
 - б) на пересечении с 5-м кольцом – «Филёвский парк КиО»;
 - в) у Школьной ул[ицы] – «Пионерская»;
 - г) у Рублёвского шоссе – «Кунцево».
- II. Переименовать ст[анцию] «Калужскую»-кольцевую в ст[анцию] «Октябрьская» и «Серпуховскую» – в ст[анцию] «Добрынинская».

Зам[еститель] председателя
Исполкома Московского совета
Секретарь Исполкома Московского совета

А. Калашников
А. Пегов

*Главархив Москвы, ЦГА Москвы. Ф. Р-150. Оп. 1. Д. 2690 а. Л. 298–299.
Подлинник. Машинопись. Подписи – автографы.*



Мойка тоннеля Московского метрополитена. 1962 г. *Фото Н. Рахманова.*
Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-1–8147

ПРИКАЗ № 238/Н НАЧАЛЬНИКА МОСКОВСКОГО МЕТРОПОЛИТЕНА
им. В.И. ЛЕНИНА А.Ф. НОВОХАЦКОГО «ОБ ОТКРЫТИИ ДЛЯ
НОРМАЛЬНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ КАЛУЖСКОГО РАДИУСА МОСКОВСКОГО
МЕТРОПОЛИТЕНА»

12 октября 1962 г.

В связи с подписанием акта Государственной комиссией о приёме в эксплуатацию Калужского радиуса метрополитена п р и к а з ы в а ю:

1. С 15 ч 13 октября 1962 г. открыть для нормальной эксплуатации Калужскую линию со станциями: «Октябрьская» (с переходом на ст[анцию] «Октябрьская»-кольцевая), «Ленинский проспект», «Академическая», «Профсоюзная», «Новые Черёмушки», депо «Калужское», соединительные ветви «Октябрьская» – «Новокузнецкая» и «Новые Черёмушки» – депо «Калужское».
2. Максимальную скорость движения поездов на Калужской линии установить не более 70 км/ч.

Приказ объявить всем работникам метрополитена, связанным с движением поездов и обслуживанием пассажиров.

Начальник Московского метрополитена
им. В.И. Ленина

А. Новохацкий

Главархив Москвы, ЦГА Москвы. Ф. Р-278. Оп. 1. Д. 1487. Л. 63.
Подлинник. Машинопись. Подпись – автограф.



Открытие Калужского радиуса. Начальник Московского метрополитена
А.Ф. Новохацкий перерезает ленточку. 13 октября 1962 г.
Фото Л. Великжанина. Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-0–1193



Первый поезд на станции метро «Профсоюзная». 13 октября 1962 г.
Фото Л. Великжанина, В. Соболева. Главрхив Москвы, ЦГА Москвы. А-0–1137

Из книги отзывов пассажиров Московского метрополитена
им. В.И. Ленина на станции «Профсоюзная»

13 октября 1962 г.

Мне выпало счастье вместе с папой присутствовать на митинге, посвящённом открытию Калужского радиуса. Из всех станций мне больше всего понравилась станция «Профсоюзная», поражающая простотой отделки.

Пионер Косодуров, школа № 191

[...]

Нет слов, чтобы выразить благодарность метростроевцам за чудесный подарок жителям Москвы.

Одно маленькое предложение: уточните выходы. Приезжий человек путается – везде «выход на Профсоюзную улицу».

Белоусов

*Главрхив Москвы, ЦГА Москвы. Ф. Р-278. Оп. 1. Д. 1541. Л. 1, 7.
Подлинник.*

В.А. Царицын, машинист
1-го класса, ведёт первый
поезд по Калужскому
радиусу. 13 октября 1962 г.
*Фото Л. Великжанина,
В. Соболева.*
Главархив Москвы,
ЦГА Москвы. А-1–2567



Из книги отзывов пассажиров Московского метрополитена
им. В.И. Ленина на станции «Академическая»

13–14 октября 1962 г.

[...] А Москва в строительном величье
Хорошеет каждый день и час.
Новое везде, во всём, в различном.
Может быть, поэтому для нас
Всё и все родные, знаменитые,
Звёздных открыватели миров,
Светом электрическим залитые
Станции Московского метро.
Сколько их! А всё-таки их мало...
Линии стальные пролегли
В новые далёкие кварталы,
Выйдя на простор из-под земли.

*(Из стихотворения «Москва в дни XXII съезда КПСС»
П. З. Соколов, студент мехмата МГУ)*

*Главархив Москвы, ЦГА Москвы. Ф. Р-278. Оп. 1. Д. 1538. Л. 36.
Подлинник.*



Зоя Семёновна Харченко, машинист 1-го класса, в кабине электропоезда.

5 февраля 1963 г. *Фото А. Стужина.*

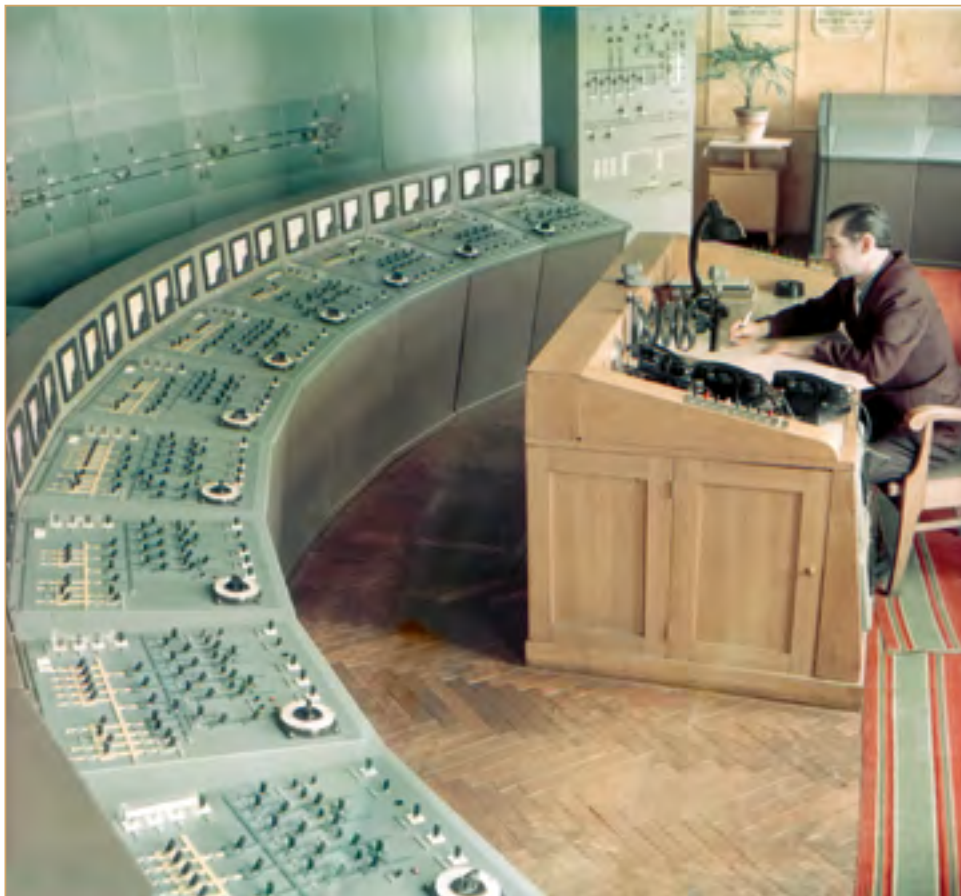
Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-0-8359



Станция метро «Ленинские горы». Март 1963 г. *Фото М. Озёрского.*

Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-0-6350

Электронно-
диспетчерский пункт
телеуправления
тяговыми
подстанциями
Московского
метрополитена.
У пульта диспетчер
Н. Яшков.
1 апреля 1964 г.
*Фото А. Заенцова,
Г. Гладкова, С. Маслова.*
Главархив Москвы,
ЦГА Москвы.
А-1 – 5008 цв.



В вагоне Московского метро. Январь 1965 г. *Фото В. Будана.*
Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-0 – 54112



Автомат для размена 15-копеечных монет на одной из станций Московского метро. Июнь 1968 г. *Фото Л. Великжанина.*
Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-0-10514



Телевизионное
справочное бюро
на станции метро
«Комсомольская»-
кольцевая.
Июнь 1968 г.
Фото Л. Великжанина.
Главархив Москвы,
ЦГА Москвы.
А-0-46577



Интерьер станции метро «Текстильщики». 1969 г. Фото А. Жиликова.
Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-0–27475

«Московское метро со своими великолепными украшениями – своеобразный рог изобилия. Более 3 млн людей перевозит метро ежедневно. [...] Поезда идут почти непрерывно. На остановках успеваешь увидеть лишь часть украшений станции – скульптуру, мозаику, мрамор. Вентиляционные установки четырежды в час обновляют воздух. Температура зимой и летом поддерживается постоянная.

Станции первых линий напоминают греческие храмы. Для москвичей метро – вещь первой необходимости, на которую они не обращают особого внимания, но на иностранцев великолепные подземные дворцы производят неизгладимое впечатление».

Бидstrup Х. Что увидел Херлуф Бидstrup в Советском Союзе. [Альбом]. М., [1969]. С. 67.



Машинист М.Н. Пронин и помощник машиниста Н.Г. Трофимов перед отправкой в путь первого поезда со станции метро «Октябрьское поле» на первом участке Краснопресненского радиуса. 29 декабря 1972 г. Фото В. Созинова. Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-0-15146



На станции метро «Кузнецкий Мост». 1975 г. Фото В. Ахломова.
Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-0–143669



Вагон типа «И» проходит испытание в электродепо «Красная Пресня». 1976 г.
Фото Е. Самойлова. Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-0–26819



М.М. Жуков – машинист 1-го класса электродепо «Сокол», лучший наставник метрополитена, ветеран труда. 1977 г. *Фото Е. Самойлова.* Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-О–32824



Н.И. Лушков – машинист электродепо «Красная Пресня», ударник коммунистического труда. 1977 г. *Фото Е. Самойлова.* Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-О–32831



Приборы и оборудование электродепо «Красная Пресня». 1978 г. *Фото Е. Самойлова.* Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-О–43739



Схема Московского метрополитена. 1979 г.

Прокладка путей
на станции метро «Перово».
Октябрь 1979 г.
Фото Г. Шпунькина.
Главархив Москвы,
ЦГА Москвы.
А-0-35440





В Вычислительном центре Московского метрополитена. 1980 г.
Фото Е. Самойлова. Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-0–43737



Пробный поезд на станции «Марксистская» перед сдачей в эксплуатацию
 Калининского радиуса. 17 декабря [1980 г.] *Фото Г. Шпунькина.*
 Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-0–35469



Вход на станцию метро
«Красногвардейская».
8 октября 1985 г.
Фото Л. Глаголева.
Главархив Москвы,
ЦГА Москвы. А-0-59524



Музыканты в вестибюле станции метро «Киевская»-кольцевая. 1996 г.
Фото В. Ахломова.
Главархив Москвы,
ЦГА Москвы. А-О-141800



Станция метро «Чкаловская». Октябрь 1999 г. *Фото С. Поминова.*
Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-О–12700 цв.



Скульптурная композиция в вестибюле станции метро «Римская».
Октябрь 1999 г. *Фото С. Поминова.*
Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-О–12693 цв.



Самый длинный
нижний эскалатор
Московского
метро – на станции
«Парк Победы».
7 мая 2003 г.
Фото В. Мариньо.
Главархив Москвы,
ЦГА Москвы.
А-0-15578 цв.



Станция метро «Парк Победы». 7 мая 2003 г. *Фото В. Мариньо.*
Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-0–15580 цв.



Турникеты на переходе от станции метро «Деловой центр»
к торгово-пешеходному мосту «Багратион». 10 сентября 2005 г.
Фото В. Мариньо. Главархив Москвы,
ЦГА Москвы. А-0–19726 цв.



Состав на участке Московской монорельсовой транспортной системы в Северо-Восточном округе. 7 ноября 2008 г. *Фото С. Губачёва*. Главархив Москвы, ЦГА Москвы

Лестница, ведущая
к эскалатору станции
метро «Достоевская»
Люблинско-Дмитровской
линии. 20 июня 2010 г.
Фото В. Мариньо.
Главархив Москвы,
ЦГА Москвы.
А-0–21348 цв.



Мозаичное панно,
выполненное по мотивам
романа Ф.М. Достоевского
«Преступление
и наказание», на станции
«Достоевская».
20 июня 2010 г.
Фото В. Мариньо.
Главархив Москвы,
ЦГА Москвы.
А-0–21345 цв.



На платформе станции
«Достоевская».
20 июня 2010 г.
Фото В. Мариньо.
Главархив Москвы,
ЦГА Москвы.
А-0–21341 цв.



«Каждая из 31 станции БКЛ получила собственный индивидуальный облик. К примеру, “Мнёвники” оформили в стиле авангард: арт-объект в центре платформы отсылает к работам Казимира Малевича. Станцию “Терехово” украсили силуэты человеческих фигур, которые нанесли на колонны с помощью технологии цифровой печати по бетону. Потолок “Аминьевской” выполнен в форме мягких волн-барханов, на вершинах которых расположились “облачка” точечных светильников. “Мичуринский проспект” оформили с использованием китайских мотивов, потолок украшают иероглифы, символизирующие дружбу. На платформе станции “ЦСКА” установили бронзовые скульптуры лыжника, баскетболиста, хоккеиста и футболиста, каждая высотой пять метров».

[2023. 1 марта] Владимир Путин и Сергей Собянин открыли Большую кольцевую линию метро // Официальный сайт мэра Москвы [электрон. ресурс] //
<https://www.mos.ru/mayor/themes/395299/9054050/>



Составы нового метropоезда «Москва» в депо. 2018 г. Фото с сайта mos.ru

Большая кольцевая линия метро

Это самая протяженная линия метро, которая строится сейчас в Москве. Третий пересадочный контур объединит существующие радиальные и перспективные хордовые ветки на расстоянии до 10 км и ближе от действующей Кольцевой линии



Проект
Большой
кольцевой
линии метро.
2018 г.

• **2018**

- Ввод участка от станции «Деловой центр» до «Петровского парка»
- Ввод участка от станции «Петровский парк» до «Нижней Масловки»

• **2019**

Поезда поедут от станции «Авиамоторная» до «Рубцовской» и от станции «Хорошевская» до «Мневников»

• **2020**

Поезда поедут от «Рубцовской» до «Нижней Масловки», от «Мневников» до «Нижегородской». Кольцо замкнется полностью

ОТ ЛИНЕЙКИ ДО МЦД: ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ МОСКВЫ - ОТ СОКОЛЬНИКОВ ДО ПАРКА НА МЕТРО



МОСКОВСКОЕ ЦЕНТРАЛЬНОЕ КОЛЬЦО

МЦК сегодня – это 54 километра
и 31 московский городской
вокзал, современные «Ласточки»,
минимальный интервал
которых в часы пик – четыре минуты,
инфраструктура для родителей
с детьми, маломобильных
и пожилых людей, пассажиров
с багажом,
велосипедами и самокатами.
С.С. Собянин

В 2016 г. открылось Московское центральное кольцо (МЦК) – масштабный совместный проект столичных властей и ОАО «Российские железные дороги», ознаменовавший собой создание нового вида общественного транспорта – городской электрички, интегрированной в систему Московского метрополитена.

О строительстве железной дороги вокруг Москвы задумались ещё в 1860-х гг. Как указывал в 1912 г. автор «Путеводителя по Московской Окружной железной дороге» Н.Н. Останкович, её первоначальные проекты «имели главной целью облегчить

движение грузов, шедших гужем по территории города, путём отвлечения их на кольцо Окружной дороги. Таковы были проекты купца Сушкина (1869), инженеров Горчакова и Пороховщикова (1870), по которым линия Окружной дороги направлялась по Камер-Коллежскому валу, то есть по самой границе города»².

Последний вариант проекта предусматривал прокладку паровозного пути длиной 25 вёрст для объединения всех железнодорожных направлений, разгрузки ломотовых извозчиков и товарных станций. Согласно схеме Горчакова – Пороховщикова, от Окружной

¹ [2024. 17 января.] Сергей Собянин: Миллиард поездок совершили пассажиры по МЦК // Официальный сайт мэра Москвы [электрон. ресурс] // [url]: <https://www.mos.ru/mayor/themes/2299/10634050/>

² Останкович Н.Н. Путеводитель по Московской Окружной железной дороге. М., 1912. С. 24.

дороги прокладывались ветки к крупным заводам, фабрикам и складам. На протяжении 1875–1883 гг. проект не раз обсуждался в Московской городской думе, но единогласного одобрения так и не получил¹.

Впоследствии свои предложения по устройству Окружной железной дороги в Думу представляли Общество Московско-Курской железной дороги, Общество Московско-Ярославско-Архангельской железной дороги, Общество Рязанско-Уральской железной дороги, а также инженер А.И. Антонович².

К 1894 г. вопрос о расширении городского железнодорожного узла стал особенно актуальным: все российские пути сообщения в той или иной мере испытывали затруднения с пропускной способностью. Назрела острая необходимость переустройства как городских, так и загородных железнодорожных линий³.

7 ноября 1897 г. Особое совещание во главе с императором Николаем II признало желательным приступить к постройке Московской Окруж-

ной железной дороги (МОЖД) уже в 1898 г. По результатам совещания при Министерстве путей сообщения (МПС) была создана комиссия под председательством тайного советника В.А. Мясоедова-Иванова. «Эта комиссия с учётом возрастающего грузопотока предложила проектировать Окружную на четыре пути, из которых два предназначались для пассажирских поездов. Этот вариант предлагал иметь 14 станций и 16 остановочных пунктов, протяжённость путей равнялась 55 верстам при общей стоимости в 53,5 млн руб. Против столь высокой стоимости выступило Министерство финансов, и МПС вынуждено было готовить иные варианты. Всего Инженерный совет МПС рассмотрел 11 вариантов трассы, длина которой колебалась от 40 до 62 вёрст»⁴.

31 декабря 1899 г. московский генерал-губернатор великий князь Сергей Александрович инициировал созыв Особого совещания с широчайшими полномочиями. По итогам обсуждений 9 февраля 1900 г. им, как председателем этого органа, было принято следующее решение: «Признать

¹ Тархов С.А. История транспорта Москвы // Москва. Наука и культура в зеркале веков... С. 268.

² М.П.С. Управление по сооружению Московской Окружной ж.д. Альбом исполнительных типовых чертежей: 1903–1908. [Т. 1.] М., 1909. С. 3.

³ Останкович Н.Н. Путеводитель по Московской Окружной железной дороге. С. 24, 25.

⁴ Толстов Ю.Г. Малому Московскому кольцу – 90 лет // Железнодорожный транспорт. 1998. № 10. С. 66.

сооружение в Москве Окружной железной дороги в два пути, с полным оборудованием товарными и сортировочными станциями, необходимым с тем, чтобы эта дорога была сооружена вне пределов города, но на расстоянии не свыше восьми – десяти вёрст от него, распоряжением и на средства казны. Дорога должна быть построена по техническим условиям для магистральных линий, и если изыскания покажут необходимость для соблюдения сих условий местами и превзойти установленное, предельное в 10 вёрст, удаление от города, то в исключительных случаях сие допускается»¹.

После утверждения Государственным советом окончательной сметы начальником работ по сооружению дороги назначили инженера П.И. Рашевского (в 1898 г. он проводил изыскания на трассе и хорошо знал её особенности). В 1902 г. Рашевский организовал Управление по сооружению Московской Окружной железной дороги, расположившееся на углу Воздвиженки и Большого Кисловского переулка, в доме графа Игнатьева².

К работам предполагалось приступить в январе 1903 г.; к тому моменту всю трассу поделили

на десять участков. Но из-за сложностей с отчуждением земель под железнодорожное полотно действовать начали только в середине июля того же года на южном участке – от Павелецкой до Московско-Брянской линии.

Торжественное открытие работ по постройке Окружной дороги состоялось 3 августа 1903 г. В полдень в особо устроенном шатре рядом с Андреевской богадельней за Калужской заставой отслужили молебен. Занятым на строительстве железной дороги рабочим подрядчики организовали торжественную трапезу³.

«Особенно значительные объёмы предстояло выполнить на юго-западе кольца, где Теплостанская возвышенность обрывалась к Москве-реке Воробьёвыми горами. Чтобы избежать крутых подъёмов, Окружную пришлось проложить по высокой насыпи через низменные Лужники, вдоль городского вала мимо Новодевичьего монастыря. [...] Крупных мостов на Окружной возвели четыре: Алексеевский, Дорогомиловский и два арочных красавца в Лужниках, в излучине Москвы-реки у Воробьёвых гор. Знаменитые мосты-близнецы проектировал и строил

¹ М.П.С. Управление по сооружению Московской Окружной ж.д. Альбом исполнительных типовых чертежей... С. 5.

² Толстов Ю.Г. Малому Московскому кольцу – 90 лет. С. 66.

³ Московские вести // Русские ведомости. 1903. 4 августа.

(Андреевский – с инженером П.Я. Каменцевым) выдающийся инженер и учёный Л.Д. Проскураков»¹.

3 сентября 1903 г. газета «Новости дня» информировала своих читателей о состоявшемся накануне совещании начальников московских железных дорог по вопросу об эксплуатации Окружной трассы. «Совещание высказалось за установление наряду с грузовым движением пассажирского. Для этого должны быть устроены пересадочные станции с Окружной дороги на каждую из десяти входящих в Москву дорог, и она должна быть включена в общую сеть железных дорог»².

В октябре 1906 г. по западному участку кольца длиной 15 вёрст прошёл пробный поезд от Новодевичьего монастыря по мосту через Москву-реку в сторону Нескучного сада. В сентябре, ноябре и декабре 1907 г. комиссия Министерства путей сообщения обследовала дорогу, а также производила приём в эксплуатацию её линий, путевых построек и жилых помещений. 2 мая 1908 г. по трассе проехали высокие должностные лица. В ночь с 30 июня на 1 июля 1908 г. она перешла в ведение Управления Николаевской железной дороги. А 5 июля «в 9 ч утра [московский]

генерал-губернатор С.К. Гершельман с семейством, прокурор Московской судебной палаты г. Хрулёв и др[угие] лица с экстренным поездом Московской Окружной жел[езной] дор[оги] выезжали для осмотра вновь сооружённой названной жел[езной] дор[оги]. Поезд был подан к Нескучному саду, где в будущем проектируется сооружение станции “Нескучная”.

Проехали всё кольцо дороги и подробно осматривали все сооружения. Объяснения давал начальник дороги г. Рашевский. Во время путешествия в вагоне-салоне состоялся завтрак. К часу дня поезд прибыл в Москву, генерал-губернатор отбыл в Александровский дворец в Нескучном саду»³.

К этому времени устранили все технические недоделки, и 19 июля 1908 г. Московскую Окружную железную дорогу официально открыли для общественного пользования⁴.

Что же представляла собой Окружная к моменту завершения строительства? «Это было замкнутое двухпутное железнодорожное кольцо протяжённостью 55 вёрст, охватывающее территорию Москвы и её пригородов, общей площадью около 85 кв. км. Кольцо оказалось сильно эксцентричным:

¹ Толстов Ю.Г. Малому Московскому кольцу – 90 лет. С. 67.

² Цит. по изд.: XX век: Хроника московской жизни. 1901–1910 гг. С. 78.

³ Осмотр Окружной дороги // Голос Москвы. 1908. 6 июля.

⁴ XX век: Хроника московской жизни. 1901–1910 гг. С. 223.

на севере оно далеко отступало от центра, на юге проходило почти рядом с Камер-Коллежским валом. По Окружной дороге невольно возникла новая городская граница, которая 23 мая 1917 г. официально была признана границей Москвы. Помимо кольца были построены однопутные соединительные ветви со всеми магистральными железными дорогами, сходявшимися к столице. Счёт вёрст по главному пути кольца начинался от точки пересечения с Николаевской дорогой по направлению движения часовой стрелки. [...] На главном кольце “под ключ” со всеми обустройствами было построено 14 станций, два остановочных пункта (Потылиха у Николаевского моста и Военное Поле вблизи Ходынских военных лагерей) и один телеграфный пост (Братцево). Кроме того, против Измайловского зверинца и у Нескучного сада, около летней резиденции московского генерал-губернатора, были запроектированы пассажирские остановочные пункты (постройку их отнесли на вторую очередь, но так и не реализовали)»¹.

Для зданий и сооружений Московской Окружной железной дороги разработали оригинальный единый стиль оформления: модерн

с элементами классицизма, готики и фрагментарными отсылками к русскому стилю. Крыши были покрыты черепицей, поставлявшейся из Варшавы, специально изготавливалась мебель из дуба, станции оснащались особо точными электрическими часами фирмы «Павел Буре» (по ним москвичи сверяли время) и освещались распылённым газом по системе инженера Кржеминского. Пассажирские здания располагались внутри кольца, со стороны центра города; товарные платформы, пакгаузы, станционные пути были построены с внешней стороны. На станциях действовали билетные кассы, залы ожидания. Помещения отапливались голландскими и русскими печами, было проведено электричество².

Согласно принятым для Окружной дороги техническим параметрам, средняя скорость движения на ней составляла 20 вёрст в час для товарных поездов и 22 версты в час – для воинских и пассажирских³.

Первоначально по МОЖД курсировали только пассажирские поезда, которые отправлялись с Николаевского вокзала (в настоящее время – Ленинградский), – две пары в сутки. Путь их лежал через Московско-Брестскую железную

¹ Толстов Ю.Г. Малому Московскому кольцу – 90 лет. С. 68.

² МЦК: За 90 минут вокруг Москвы // Московский транспорт: Справочно-информационный гид. 2017. Август. № 2. С. 7.

³ М.П.С. Управление по сооружению Московской Окружной ж.д. Альбом исполнительных типовых чертежей... С. 16.

дорогу на станцию Пресня Окружной дороги. «До этого места каждый поезд шёл двойной тягой. Здесь его разъединяли. Один паровоз ехал “по часовой стрелке”, другой – в противоположную сторону. Каждый тащил за собой состав из трёх вагончиков. Обогнув кольцо, оба поезда возвращались на Пресню, здесь объединялись в один и возвращались на Московско-Брестскую дорогу»¹.

Из-за высокого тарифа (билет в 1-й класс стоил 3 руб. 40 коп. за полный круг по кольцу) желающих совершить поездку почти не было. По этой причине 6 октября 1908 г. пассажирские составы временно перестали курсировать по МОЖД². 10 октября по Окружной открылось товарное движение. В феврале 1909 г. пассажирское сообщение восстановили, но поезда ходили только три раза в сутки и перевозили в основном работников МОЖД и жителей близлежащих населённых пунктов³.

Для привлечения пассажиров Управление Николаевской железной дороги неоднократно понижало тарифы на поездку. Большой популярностью у приезжих, да и многих москвичей, особенно

студентов, пользовались 30-копечные экскурсионные маршруты (группа состояла из не менее чем 100 человек)⁴.

С началом Первой мировой войны пассажирское движение по МОЖД закрыли (оставшаяся пара поездов развозила железнодорожников на смену). В то же время резко вырос грузовой поток. Для повышения оперативности движения по Окружной дороге министр путей сообщения А.Ф. Трепов счёл целесообразным передать с 1 января 1916 г. эту трассу в систему Московско-Курской железной дороги. В результате пассажирские поезда стали отправляться уже не с Николаевского, а с Курского вокзала (самостоятельным звеном железнодорожной сети под названием «Московско-Окружная железная дорога» она стала с 1 февраля 1934 г.)⁵.

С 1908 г. на Окружной использовали паровозы серии ОВ («овечки»), а с середины 1910-х гг. на смену им пришли более мощные – типа «Э». «Примитивным вначале было и вагонное хозяйство. Лишь на станциях Лихоборы и Канатчиково находились два вагоноремонтных отделения. Ремонтировались вагоны на открытых

¹ Брок В. Забытое кольцо Москвы // Железнодорожное дело. 1997. № 2. С. 22.

² XX век: Хроника московской жизни. 1901–1910 гг. С. 228.

³ Тархов С.А. История транспорта Москвы // Москва. Наука и культура в зеркале веков... С. 269.

⁴ Толстов Ю.Г. Малому Московскому кольцу – 90 лет. С. 70.

⁵ Там же.

путях станций, затем в пунктах “Лихоборы” и “Бойня” создали вагонные участки. Дорога была оборудована устройствами механической централизации стрелок и сигналов. Организация движения поездов осуществлялась путём телеграфного способа общения»¹.

С 1917 по 1920 г. МОЖД находилась в ведении Управления Московско-Курской, Московско-Нижегородской, Муромской и Московско-Окружной железных дорог, затем – Управления Московско-Курской железной дороги. Поскольку в конце 1920-х гг. районы, по которым проходила трасса МОЖД, получили надёжное трамвайное и автобусное сообщение, в 1934 г. Окружная дорога выделялась в самостоятельную железную дорогу. Тогда же пассажирское движение по кольцу прекратилось окончательно.

С первого же дня Великой Отечественной войны МОЖД стала дорогой первостепенной важности: вдоль неё проходил первый из трёх рубежей обороны столицы. Московские железнодорожники обеспечивали бесперебойный подвоз боеприпасов и продуктов питания,

участвовали в эвакуации горожан и переброске воинских формирований. По кольцу ходили бронепоезда, отражавшие вражеские атаки и наносившие мощные артиллерийские удары по противнику. Благодаря запасным путям защитники Москвы могли укрываться от ответного огня гитлеровцев².

В 1942 г. по инициативе старшего машиниста Павлюшина коллектив депо станции Лихоборы МОЖД организовал фронтовую колонну локомотивов им. XXV-летия Великой Октябрьской социалистической революции³.

На средства рабочих, инженеров, техников и служащих МОЖД был построен бронепоезд «Москва», который 3 июня 1943 г. торжественно передали Красной Армии⁴. 25 августа 1943 г. коллективу Московской Окружной железной дороги вручили Красное знамя ГКО СССР⁵. За сбор подарков и тёплых вещей для бойцов РККА он получил благодарность от военного совета и политуправления Западного фронта⁶.

Осенью 1943 г. к 25-летию ВЛКСМ на МОЖД была организована молодёжная колонна паровозов.

¹ История МЦК // Московский метрополитен [электрон. ресурс] // [url]: <https://mosmetro.ru/passengers/development/mcc/history>

² МЦК: За 90 минут вокруг Москвы. С. 10.

³ Вечерняя Москва. 1942. 8 октября.

⁴ Там же. 1943. 4 июня.

⁵ Там же. 26 августа.

⁶ Брок В. Забытое кольцо Москвы // Железнодорожное дело. 1997. № 4. С. 33.

Её возглавила комсомольско-молодёжная фронтовая бригада паровоза Э-736-05 старшего машиниста Михаила Герасимовича Мосалова (депо «Лихоборы»)¹.

После завершения строительства Большого железнодорожного кольца (1939–1944) МОЖД стали называть Малым окружным кольцом. В 1943 г. по ней пытались внедрить пассажирские перевозки, но они оказались убыточными. В результате Малое кольцо использовалось для перевозки грузов с фабрик, заводов и складов².

В июне 1959 г. Управление Московско-Окружной железной дороги было реорганизовано в отделение Московско-Курско-Донбасской железной дороги. Тогда же на его базе возникло Московско-Окружное отделение Московской железной дороги. В отличие от других, оно не осуществляло пассажирских перевозок, а обеспечивало снабжение столичных предприятий топливом, сырьём, строительными материалами, вывоз готовой продукции;

по Кольцу доставлялись в Москву продовольствие и товары народного потребления.

В конце 1950-х гг. Научно-исследовательский и проектный институт Генплана Москвы совместно с Государственным проектно-изыскательским институтом по строительству метрополитена и транспортных сооружений («Метрогипротранс») составили перспективную схему развития Московского метрополитена на 1959–1965 гг. Согласно этому документу планировалось в дополнение «к трём действующим диаметрам и кольцевой линии сооружение четырёх новых диаметров по территории города, использование Окружной железной дороги как Кольцевой линии метрополитена»³.

В январе 1959 г. председатель Исполкома Моссовета Н.И. Бобровников направил в МГК КПСС пояснительную записку, в которой отмечалось, что «кроме строительства линий метрополитена намерено использовать Московско-

¹ Колонна паровозов // Вечерняя Москва. 1943. 9 октября. – По результатам предмайского соцсоревнования 1943 г. бригаде присудили переходящее Красное знамя МГК ВЛКСМ. Только в марте и апреле она сумела сэкономить более 33 тыс. кг угля и перевыполнить заданную техническую скорость, а в апреле провести 48 тяжеловесных поездов. План среднесуточного пробега паровоза комсомольцы выполнили на 148,4% (Лучшие бригады молодых патриотов столицы // Там же. 19 мая).

² Тархов С.А. История транспорта Москвы // Москва. Наука и культура в зеркале веков... С. 269.

³ См.: «Здесь Отчизны сердце бьётся...». Москва. 1956–1964. С. 187.

Окружную железную дорогу протяжённостью 54 км, с 31 остановочными пунктами, для организации по ней пассажирского движения»¹. Тогда к реализации этого замысла так и не приступили.

В ходе эксплуатации длина трассы Малого кольца значительно выросла, и к началу 1980-х гг. протяжённость дороги с примыкающими 18 ветками и подъездными путями составляла около 150 км.

В 1992 г. учреждённое акционерным обществом «Спутник» и управлением Московской железной дороги малое предприятие «Транссервистур» предприняло попытку включить историческую магистраль в городскую туристическую структуру. 2 августа 1992 г. с Павелецкого вокзала по Малому кольцу Московско-Окружной железной дороги отправился необычный туристический состав, ведомый настоящим паровозом – отреставрированным в депо «Рославль» локомотивом Су-251-58. Однако из-за непродуманной экскурсионной стратегии этот опыт не увенчался успехом².

Вообще, об электрификации и возвращении пассажирского дви-

жения на Окружную дорогу в послевоенные десятилетия говорили неоднократно. Однако старые мосты с низкими порталами не позволяли просто и дёшево электрифицировать трассу, а организация пассажирского сообщения требовала сооружения новых пассажирских платформ в местах, удобных для пересадки на другие виды транспорта, в результате чего эти планы в XX в. так и не были воплощены³.

В 1994–1995 гг. НИИПИ Генплана Москвы разработал концепцию использования Малого кольца под пассажирское движение. В 1996 г. была составлена схема электрификации МОЖД и сооружения 32 остановочных пунктов с пересадками на линии метрополитена. Сначала собирались электрифицировать участок Канатчиково (площадь Гагарина) – Пресня (Москва-Сити), за обслуживание которого отвечало бы депо «Домодедово»⁴, но затратный в финансовом отношении проект пришлось отложить до лучших времён.

Подготовка к возрождению Малого кольца Московской железной дороги началась в новом веке. «В 2001 г. был разработан проект

¹ Главархив Москвы, ЦГА Москвы. Ф. П-4. Оп. 106. Д. 2. Л. 171.

² См.: Семёнов Н. Первый тур по Окружной и его уроки // Железнодорожное дело. 1993. № 3. С. 5, 6.

³ [Путеводитель по Москве]: Московское центральное кольцо // Узнай Москву [электрон. ресурс].

⁴ Тархов С.А. История транспорта Москвы // Москва. Наука и культура в зеркале веков... С. 270.

организации пассажирского сообщения электропоездов на Малом кольце МЖД в режиме наземной линии метро, предусматривающий пересадки на станции метрополитена и остановочные пункты пригородных поездов на радиальных железнодорожных направлениях. [...] Для реконструкции кольца и запуска пассажирского движения по нему в 2011 г. РЖД и Правительство Москвы на паритетных условиях учредили совместную компанию ОАО «МКЖД», при этом каждая из сторон продолжала инвестировать в проект и самостоятельно»¹.

Говоря о важности проекта для развития транспортной системы города, мэр Москвы С.С. Собянин подчеркнул, что «по сути, это будет второй пересадочный контур метрополитена, потому что он пересекается с 15 станциями метро»².

С 2012 по 2016 г. шёл интенсивный процесс обновления МКЖД, в ходе которого провели замену путей на бесстыковые (для бесшумного движения поездов), произвели реконструкцию мостов, электрификацию линии, соорудили остановочные пункты для электропоездов, интегрированные с транспортно-пересадочными

узлами, обновили систему сигнализации и автоблокировки на линии, а также начали трудоёмкий процесс благоустройства прилегающих к МКЖД территорий.

Для городской электрички был создан 31 остановочный пункт со специально выстроенными высокими платформами. При этом низкие платформы и занимаемую ими площадь возле вокзалов исторических станций не использовали. К тому времени уже существовала подземная платформа Площадь Гагарина (в 2013–2016 гг. провели её реконструкцию и отделку). В конце 2013 г. началось строительство остановочного пункта Лужники. Работы на большинстве остальных платформ стартовали весной 2015 г. Через полтора года практически все они были завершены³.

С декабря 2015 г. дорога обозначалась на схемах Московского метрополитена в качестве строящейся 14-й линии, хотя скорее она стала гибридом железной дороги и метро, вобравшим лучшее от обоих видов транспорта.

10 сентября 2016 г., к своему 870-летию, столица получила долгожданный подарок –

¹ [Путеводитель по Москве]: Московское центральное кольцо // Узнай Москву [электрон. ресурс].

² Авязова Ж. Метрополитен выходит на поверхность // Московская перспектива. 2013. 10–16 декабря.

³ [Путеводитель по Москве]: Московское центральное кольцо // Узнай Москву [электрон. ресурс].

открылось Московское центральное кольцо. В торжественной церемонии приняли участие президент России В.В. Путин и мэр Москвы С.С. Собянин¹.

«В рекордно короткие сроки – за четыре года – городские и федеральные власти совместно с Российскими железными дорогами превратили заброшенную Окружную в новую ветку наземного метро. [...]»

Открытие движения состоялось на станции Лужники, которая похожа на уменьшенную копию стадиона. Турникеты – как в метро. Владимир Путин и Сергей Собянин вместе с делегацией садятся в вагон поезда с панорамными окнами. Они проедут одну остановку – до станции Площадь Гагарина. Время в пути занимает три минуты. При поездке на метро путь с двумя пересадками составит от 22 до 30 минут. Выгода очевидна»².

По новому кольцу стали курсировать электропоезда ЭС2Г «Ласточка» серии Siemens Desiro, разработанные немецким концерном Siemens и локализованные отечественным предприятием ООО «Уральские локомотивы». Эти

современные скоростные составы из пяти бестамбурных вагонов (сквозной проход, размещение сидений по схеме 2+2) общей вместимостью 1200 человек оборудованы кондиционерами, розетками, биотуалетами и бесплатным Wi-Fi³.

Для обеспечения стабильного движения с 6-минутным интервалом задействовали 33 состава электропоезда «Ласточка». Из них 28 находились на линии (по 14 в каждом направлении), а пять оставались в резерве. Полный круг (при скорости поезда около 43 км/ч) совершался составом за 75 минут. В первое время работы МЦК для пассажиров были доступны 26 платформ из 31. К 8 ноября 2016 г. в эксплуатацию ввели и оставшиеся пять⁴.

Как отметил заместитель мэра Москвы в правительстве Москвы по вопросам транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры М.С. Ликсутов, благодаря МЦК более полумиллиона москвичей получили метро в шаговой доступности: «Кольцо проходит по 26 районам Москвы, в которых проживают около 2 млн человек. В шесть районов Москвы метро пришло впервые»⁵.

¹ Шибанов А. Братство столичного кольца.

² Чернявская В. Он сказал: поехали! // Вечерняя Москва. 2016. 12 сентября.

³ [Путеводитель по Москве]: Московское центральное кольцо // Узнай Москву [электрон. ресурс].

⁴ Там же.

⁵ Цит. по: Шибанов А. Братство столичного кольца.

Горожане оценили не только современные комфортные поезда, но и удобную тарифную систему: проезд можно оплатить по карте «Тройка» с бесплатной пересадкой на метро в течение 90 минут с момента первого прохода через турникет.

Благодаря пуску новой транспортной магистрали сократился пассажиропоток на наиболее загруженных линиях Московского метрополитена – Сокольнической, Кольцевой и Люблинско-Дмитровской, а пассажирам пригородных поездов теперь необязательно доезжать до вокзалов, чтобы затем пересест на метро.

25 мая 2023 г. мэр столицы С.С. Собянин сообщил, что на МЦК поставлен новый рекорд: «С момента запуска – в День города, 10 сентября 2016 г., – пассажиры совершили по нему более 900 млн поездок. Ежедневно по МЦК пассажиры в среднем совершают свыше 540 тыс. поездок»¹.

В целом, МЦК стало не только значительным событием в истории развития транспортной инфраструктуры Москвы, но и важным шагом на пути дальнейшего

благоустройства и обновления города.

* * *

18 декабря 2017 г. на заседании координационного совета по развитию транспортной системы Москвы и Московской области был подписан план-график первого этапа реализации проекта Московских центральных диаметров (МЦД). Об этом С.С. Собянин написал на своей странице в социальной сети ВКонтакте: «Большое событие для развития транспортной системы Московской агломерации. На координационном совете МТУ с руководителями Минтранса, правительства Московской области, РЖД подписали план-график реализации проекта МЦД.

Проект одобрен президентом РФ В.В. Путиным и является самым масштабным и важным для пассажирских перевозок и влияния на транспортную ситуацию в целом в Московском регионе»².

Как пояснил журналистам генеральный директор – председатель правления ОАО «Российские железные дороги» О.В. Белозёров, проект МЦД выведет интеграцию

¹ [2023. 25 мая.] Алиева Л. Собянин: Ежедневно по МЦК в среднем совершают свыше 540 тысяч поездок // Вечерняя Москва [электрон. ресурс] // <https://vm.ru/news/1054783-sobyanin-ezhednevno-po-mck-v-srednem-sovershayut-svyshe-540-tysyach-poezdok/>

² [2017. 18 декабря.] Подписан план-график реализации проекта центральных диаметров // Официальный сайт мэра Москвы [электрон. ресурс] // [url]: <https://www.mos.ru/mayor/themes/2299/4478050/>

железных дорог в городскую среду на новый уровень, поскольку даст возможность не только перевозить пассажиров внутри Москвы, но также наладить межрегиональное сообщение, подключить высокоскоростное движение¹.

МЦД – это новые наземные ветки метро, соединяющие столицу с областью. Для пассажиров планировалось организовать удобную систему пересадок на другие виды транспорта, ввести единую билетную систему, сервисы и навигацию. Средство передвижения на диаметрах – современные шестивагонные поезда «Иволга», полностью спроектированные и собранные в России, на Тверском вагоностроительном заводе. Благодаря технологии пневмоподвешивания составы отличаются плавным ходом, сниженным уровнем шума и вибрации. В вагонах поддерживается постоянный микроклимат, работает система обеззараживания воздуха. Каждый из них снабжён 16 USB-розетками для зарядки гаджетов, оборудован креплениями для велосипедов и колясок маломобильных

пассажиров, видеомониторами, информационными табло и точками доступа Wi-Fi².

Стартовый этап реализации проекта предусматривал два маршрута. МЦД-1 должен был связать Смоленское и Савёловское направления (Одинцово – Лобня), а МЦД-2 – Рижское и Курское (Нахабино – Подольск)³.

Всего же планировалось запустить пять диаметров – 375 км пути и 186 станций. При этом пассажиропоток должен был составить свыше 300 млн человек в год, а нагрузка на существующую транспортную инфраструктуру Москвы снизиться на 10–12%⁴.

В январе 2019 г. на площади Киевского вокзала, на 700 кв. м, открылся демонстрационный павильон Московских центральных диаметров. Его главным экспонатом стал полноразмерный макет вагона поезда «Иволга». На VR-симуляторе управления «Кабина машиниста» каждый желающий при помощи технологий виртуальной реальности мог на время почувствовать себя машинистом поезда.

¹ «Москва станет хорошим авиационным хабом» // Московская перспектива. 2017. 19–25 декабря.

² [2018. 13 октября.] Два поезда «Иволга» для МЦД пройдут испытания в Щербинке // Официальный сайт мэра Москвы [электрон. ресурс] // [url]: <https://www.mos.ru/news/item/46507073/>

³ [2017. 18 декабря.] Подписан план-график реализации проекта центральных диаметров // Там же [электрон. ресурс] // [url]: <https://www.mos.ru/mayor/themes/2299/4478050/>

⁴ [2019. 20 августа.] Сергей Собянин: Подготовка к открытию МЦД вышла на финишную прямую // Там же [электрон. ресурс].

«Ещё одна экспозиция – зона дополненной реальности. С помощью “умной” системы можно не только увидеть Москву с её достопримечательностями и окрестностями, но и “управлять” погодой и временем года, вызывая дождь, снег или солнце. Под ногами – пол с проекцией схемы движения транспорта: так диаметры выглядят с высоты птичьего полёта. Изучить все новые направления и пересадки можно с помощью интерактивных панелей. Составить индивидуальный ежедневный удобный маршрут с использованием МЦД поможет маршрутизатор. Он посчитает, сколько времени сэкономят пассажиры в пути после запуска наземного метро»¹.

В сентябре 2019 г. в павильоне МЦД при поддержке Департамента образования и науки г. Москвы был запущен проект «Транспортные субботы». Он предназначался для студентов и школьников, интересующихся темой городского транспорта, его истории и перспективам. Расчитанный на год, проект состоял из познавательных интерактивных занятий. Задействованные в нём специалисты

при помощи необычного лектора – голографического робота-трансформера по имени Вольт – рассказывали ребятам о правилах дорожного движения, безопасном поведении на дороге и в транспорте, поездах метрополитена, Московском центральном кольце и Московских центральных диаметрах, канатной дороге и электробусах. Здесь школьники получали возможность не только пообщаться с мастерами своего дела, но и пройти профориентацию по транспортным профессиям².

21 ноября 2019 г. открылось движение по МЦД-1 (Белорусско-Савёловское направление) и МЦД-2 (Курско-Рижское направление). К этому времени в рамках реконструкции железнодорожной инфраструктуры было построено 78,5 км главных путей, три железнодорожных моста, 28 платформ, а также отремонтировано 77 платформ. Закуплено 249 вагонов и обновлено ещё 660 вагонов. На станциях установлены навесы и погодные модули, защищающие от осадков. Для интеграции МЦД с городским транспортом был выполнен ремонт 34 пересадочных

¹ *Клинский М.* Пересадка во времени: Интерактивный павильон МЦД заработал на площади Киевского вокзала // *Московская перспектива*. 2019. 29 января – 4 февраля.

² [2019. 12 сентября.] Павильон МЦД присоединился к проекту «Субботы московского школьника» // Официальный сайт мэра Москвы [электрон. ресурс] // [url]: <https://www.mos.ru/news/item/62010073/>

станций метро. По словам О.В. Белозёрова, с 2012 по 2019 г. в пределах столицы специалисты построили и реконструировали почти 550 км железнодорожных линий¹.

17 августа 2023 г. был введён в эксплуатацию МЦД-3 «Ленинградско-Казанский» (Зеленоград – Раменское) общей протяжённостью 85 км. Перевозку пассажиров на данном направлении осуществляют 122 поезда – новые составы «Иволга», «Ласточка» и ЭП2Д². МЦД-3, связавший Зеленоград с подмосковным городом Раменское, представляет собой сквозной маршрут, который проходит через всю столицу. Ранее ничего подобного не было. Для поездки с юго-востока на северо-запад москвичам приходилось делать пересадку с Казанского вокзала на Ленинградский либо на метро³.

9 сентября 2023 г. состоялось торжественное открытие одного из крупнейших транспортных объектов столицы – четвёртого Московского центрального диаметра между городами Апрелевка и Железнодорожный («Калужско-

Нижегородский»). Наиболее протяжённый из всех (длина – 86 км), он связал семь центральных вокзалов города: Курский, Ярославский, Казанский, Ленинградский, Савёловский, Рижский и Белорусский.

С точки зрения реализации, МЦД-4 стал самым сложным. Было построено восемь железнодорожных мостов через реки Незнайку, Сетунь, Москву и Яузу, пять эстакад, проложено 100 км новых главных и реконструировано 54 км существующих железнодорожных путей. В пиковые этапы строительства на площадках трудились одновременно 3,5 тыс. специалистов⁴.

Подвижной состав на четвёртом диаметре представлен последней разработкой российских производителей – электропоездом ЭП2ДМ. Его начали проектировать в 2022 г. на Демидовском машиностроительном заводе в подмосковном Орехово-Зуеве. Уже в январе 2023 г. опытный образец был направлен на испытания, которые успешно прошёл. И с июня того же года началось серийное производство поезда.

¹ [2019. 21 ноября.] Запуск МЦД даст мощный импульс развитию экономики столичного региона // Официальный сайт мэра Москвы [электрон. ресурс] // [url]: <https://www.mos.ru/mayor/themes/2299/6093050/>

² [2023. 17 августа.] Владимир Путин и Сергей Собянин открыли третий диаметр наземного метро Москвы // Там же [электрон. ресурс] // [url]: <https://www.mos.ru/mayor/themes/2299/9901050/>

³ Там же.

⁴ [2023. 9 сентября.] Владимир Путин и Сергей Собянин открыли МЦД-4 // Там же [электрон. ресурс] // [url]: <https://www.mos.ru/mayor/themes/2299/10038050/>

При проектировании ЭП2ДМ учитывали и потребности людей с ограниченными возможностями здоровья. «Для пассажиров на инвалидных колясках оборудовали головные вагоны. В них установили откидные аппарели для комфортного проезда в салон на коляске. Внутри вагона есть места для крепления колясок. Там же находятся туалетные комнаты с откидными поручнями и кнопкой экстренной связи с машинистом.

Все информационные таблички в поезде продублированы шрифтом Брайля. Слабослышащие пассажиры могут ориентироваться на световую индикацию открытия и закрытия дверей. Найти нужный поезд на платформе людям с инвалидностью по слуху помогают маршрутные указатели на боковых окнах моторных вагонов»¹.

Электропоезд не только отличается внутренним комфортом, но к тому же эффектно смотрится внешне за счёт обтекаемой формы

и отсутствия любых выступающих частей; особенно обращает на себя внимание кабина машиниста.

Сегодня курсирующие на МЦД составы ежедневно перевозят свыше 1,2 млн пассажиров – жителей Москвы и Подмосковья. Но главное, что проект ещё не завершён. На очереди – разработка и строительство D5, а также ввод новых станций на действующих диаметрах.

Уже известно, что МЦД-5 станет принципиально иным, отличным от своих предшественников. В связи с тем что его центральный участок от Павелецкого до Ярославского вокзала не может быть проведён над землёй, его сделают подземным. Ориентировочно длина тоннеля составит от 10 до 12 км, в зависимости от трассы прохождения, связанной с подземной геологией².

Реализация этих планов будет способствовать дальнейшему развитию железнодорожной инфраструктуры Московского транспортного узла.

¹ [2023. 11 октября.] Современная городская электричка: как создавали новый поезд для МЦД // Официальный сайт мэра Москвы [электрон. ресурс] // [url]: <https://www.mos.ru/news/item/130775073/>

² Николаева Е. Четыре года с МЦД: Пассажиры совершили более 725 млн поездок на Московских центральных диаметрах // Московская перспектива. 2023. 28 ноября – 4 декабря.



«Строить Московскую Окружную железную дорогу (МОЖД) начали 3 августа 1903 г. Курировал строительство московский генерал-губернатор великий князь Сергей Александрович. К участию привлекли лучших инженеров и архитекторов. Мосты, в том числе Андреевский и Дорогомиловский, проектировали известные инженеры-мостостроители Лавр Проскуряков и Николай Белелюбский. Над обликом сооружений работал выдающийся архитектор Александр Померанцев – автор проекта Верхних торговых рядов на Красной площади (ныне ГУМ).

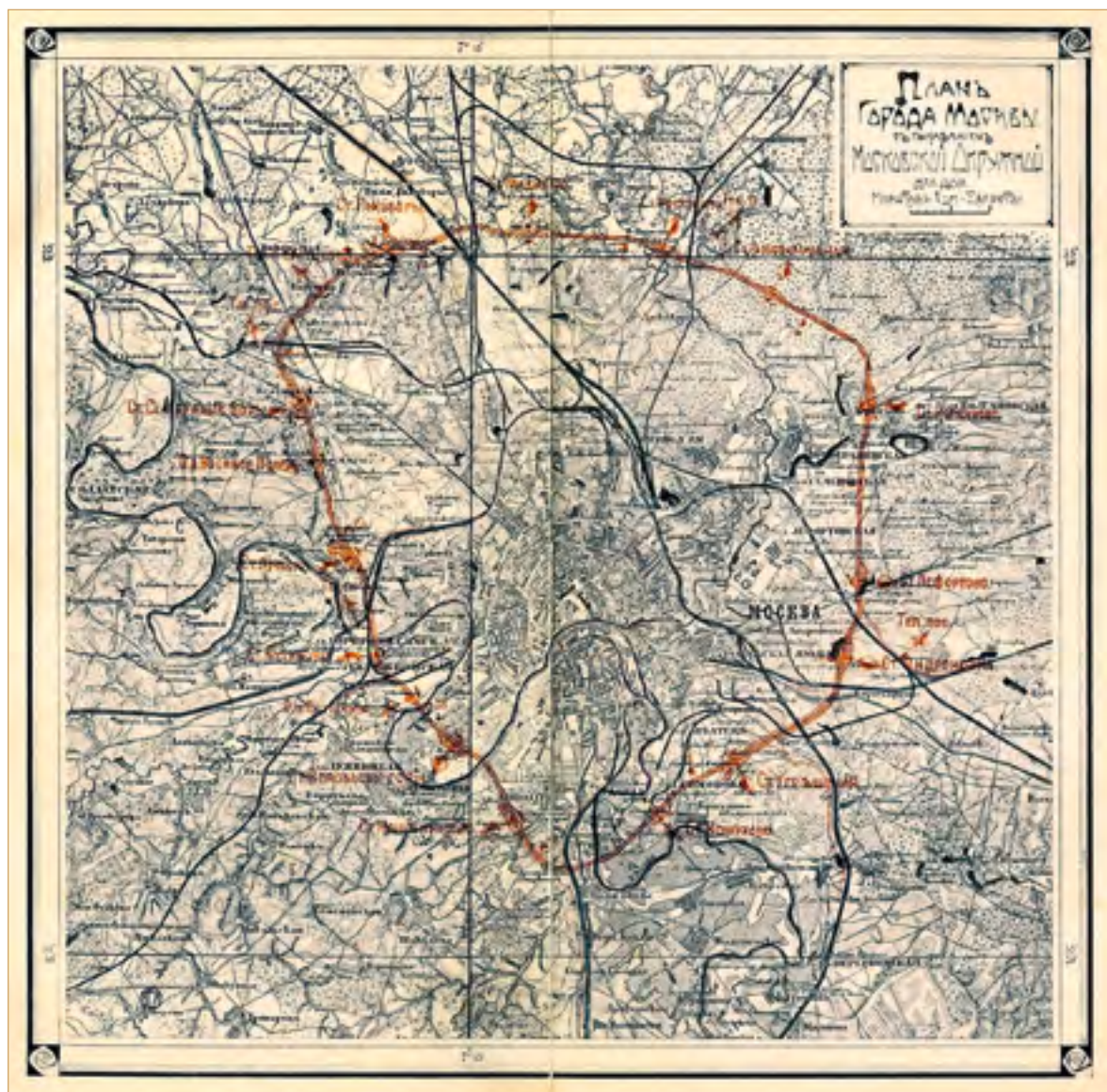
Сооружения нового московского кольца Померанцев оформил в стиле русский модерн. Станционные павильоны из красного кирпича с белой отделкой построили по типовым проектам – за исключением зданий на станциях Братцево, Владыкино, Воробьёвы Горы, Пресня, Серебряный Бор и Лихоборы, а также остановочных пунктов Военное Поле и Потылиха.

Несмотря на то что первоначально Окружная железная дорога находилась за чертой города, все её объекты создавали как часть единого городского ансамбля. «Дорога должна иметь своеобразный Первопрестольной столице вид», – написал Николай II на титульном листе проекта Рашевского. Над его реализацией работали в соответствии с этим замечанием».

Предшественница МЦК: какой была Московская Окружная железная дорога // Официальный сайт мэра Москвы [электрон. ресурс] // [url]: <https://www.mos.ru/news/item/61869073/>

«8 мая [1906 г.] На сооружаемой Окружной ж[елезной] д[ороге] протяжённостью в 50 с лишком вёрст намечены следующие станции: Владыкино, Ростокино, Белокаменная, Черкизово, Лефортово, Андроновка, Угрешское, Пресня, Серебряный Бор, Братцево и Лихоборы. Остановочных пунктов будет пять: Измайловский, Нескучное, Котлы, Потылиха и Военное Поле. Кроме того, намечено ещё восемь телеграфных постов».

Московский листок. 1906. 9 мая.



План Московской Окружной железной дороги. 1908 г.



Пассажирское здание на станции Воробьёвы Горы
(опубл.: Альбом исполнительных типовых чертежей 1903–1908.
[Т. 1.] М., 1909)



Пассажирское здание на станции Лихоборы
(опубл.: Альбом исполнительных типовых чертежей 1903–1908.
[Т. 1.]

Виды станций
(опубл.: Альбом
Московской
Окружной
железной дороги.
М., 1908)





Железнодорожный павильон станции Белокаменная Окружной железной дороги.
Вид на юго-запад. 1913 г. *Фото Н. Шапова.*
Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-2 – 2434

«Московская Окружная железная дорога, являющаяся одним из грандиозных и красивейших сооружений России, огибает Москву кольцом на протяжении 50 вёрст и проходит по окрестностям Москвы, богатым как историческими памятниками, так и торгово-промышленными сооружениями, причём со многих пунктов дороги открывается прекрасный вид на Москву».

*Останкович Н.Н. Путеводитель по Московской
Окружной железной дороге. М., 1912. С. 3.*

«Один из первых машинистов Окружной дороги, П.А. Рыжков, вспоминал: “В 1908 г. повели мы здесь первые поезда. Странно было мне тогда, прямо скажу. Дорога Окружная – опоясывает большой город, а почти всюду леса! Да ещё какие!.. Ведёшь, бывало, состав, особенно в осеннюю непогоду, так даже жутко делается – такое безлюдье кругом”».

*Брок В. Забытое кольцо Москвы // Железнодорожное дело.
1997. № 2. С. 22.*



Московская Окружная железная дорога в районе её пересечения с Варшавским шоссе. 1938 г. Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-2–6226



Вид на мост Окружной железной дороги через Москву-реку. 1982 г.
Фото Б. Ярославцева. Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-0–112432



Вид с Ленинских гор на Москву-реку и Краснолу́жский мост Окружной железной
 дороги. 1970-е гг. *Фото Н. Драчинского.*
 Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-1–3466 цв.



Представители Московской
Окружной железной дороги
во время парада, посвящённого
Дню железнодорожника,
на стадионе «Локомотив».
1982 г. Фото Л. Везне.
Главархив Москвы,
ЦГА Москвы. А-1–46325

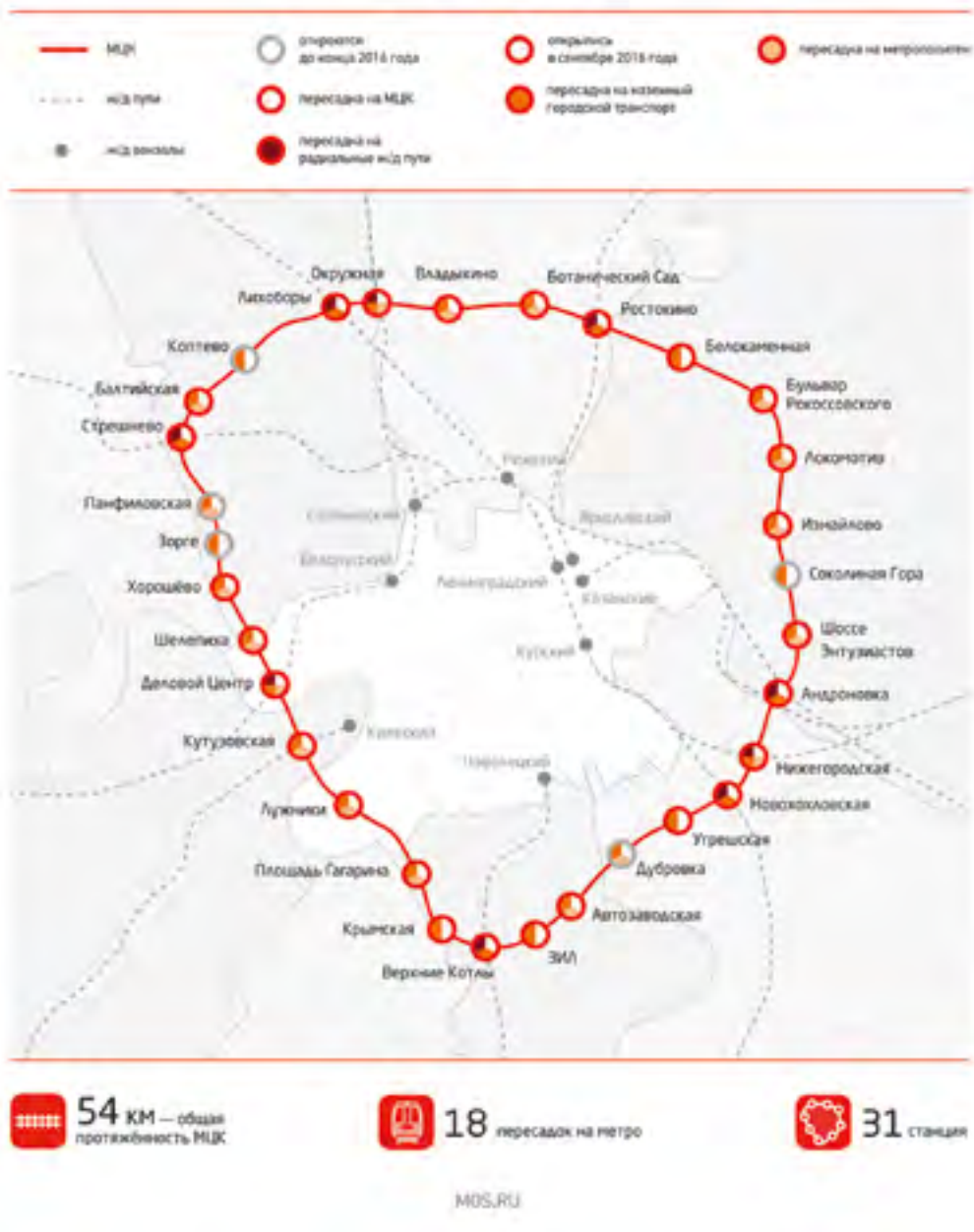
Автомотриса («рельсовый
автобус»), предназначенный
в перспективе для запуска
по Окружной железной дороге.
1 мая 1999 г. Фото С. Калачёва.
Главархив Москвы, ЦГА Москвы.
А-0–7349 цв.





Памятник «100 лет Московской Окружной железной дороге» на станции Лихоборы Малого кольца Московской железной дороги. 12 июня 2011 г.
Фото В. Мариньо. Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-0–21636 цв.

МОСКОВСКОЕ ЦЕНТРАЛЬНОЕ КОЛЬЦО



Информационная схема Московского центрального кольца.
2016 г.



Схема МЦК с пересадками на пригородный транспорт. 2016 г. С сайта mos.ru



«По словам Сергея Собянина, на модернизацию МЦК ушло около четырёх лет. Из них два года на “бумажную работу” и столько же на активную стройку. “Очень сложный проект – около 200 км новых путей, около 4000 км различных инженерных сетей, порядка 28 инженерных сооружений. Когда проект реализуется на землях разных административных единиц, увязать всё воедино не так просто. Разные регламенты у всех, разные подходы. Тем не менее мы все эти стадии прошли...”».

Клинский М. Поезда пошли по кругу: заработало Московское центральное кольцо // Московская перспектива. 2016. 13–19 сентября.



Станция Крымская МЦК. 2017 г. Фото с сайта mos.ru

«Движение по МЦК запустили 10 сентября 2016 г. Линия общей протяжённостью 54 км включает 31 станцию, а также интегрирована с Московским метрополитеном и радиальными железнодорожными линиями. Самыми крупными стали Сити, Ростокино, Нижегородская, Окружная, четыре выделяются дизайном. На Кутузовской, Сити, Шелепихе и Лужниках сделали естественное освещение: на Шелепихе – стеклянная крыша, а на Кутузовской и Сити из стекла боковые своды павильонов».

Гусева А. Гордость императора: История Московского центрального кольца началась 20 июля 1908 г. // Вечерняя Москва. 2017. 21 июля.



Прибытие поезда. На одной из платформ МЦК. Июль 2017 г. Фото Д. Гришкина.
mos.ru



Отражение. «Ласточка» на станции Крымская МЦК. 26 мая 2018 г.
Фото К. Ликумович

«[...] Развитию МЦД мы продолжим уделять особое внимание. Мы видим, как за такой короткий срок диаметры стали неотъемлемой частью жизни москвичей и жителей области. Двумя новыми транспортными артериями, D1 и D2, за два года работы воспользовалось огромное количество пассажиров – более 309 млн человек. И, вопреки мнению скептиков, МЦД всё чаще выбирают как альтернативу метро – число коротких поездок внутри Москвы выросло на 86 процентов. Это отличный показатель, железная дорога никогда не была так популярна у городских жителей. Значит, процесс её интеграции в систему московского транспорта можно считать успешным».

Шевцова М. Пассажиры оценили удобство диаметров [из интервью М.С. Ликсутова] // Вечерняя Москва. 2022. 9 февраля.



Вход на станцию Дубровка МЦК. 26 мая 2018 г. *Фото К. Ликумович*



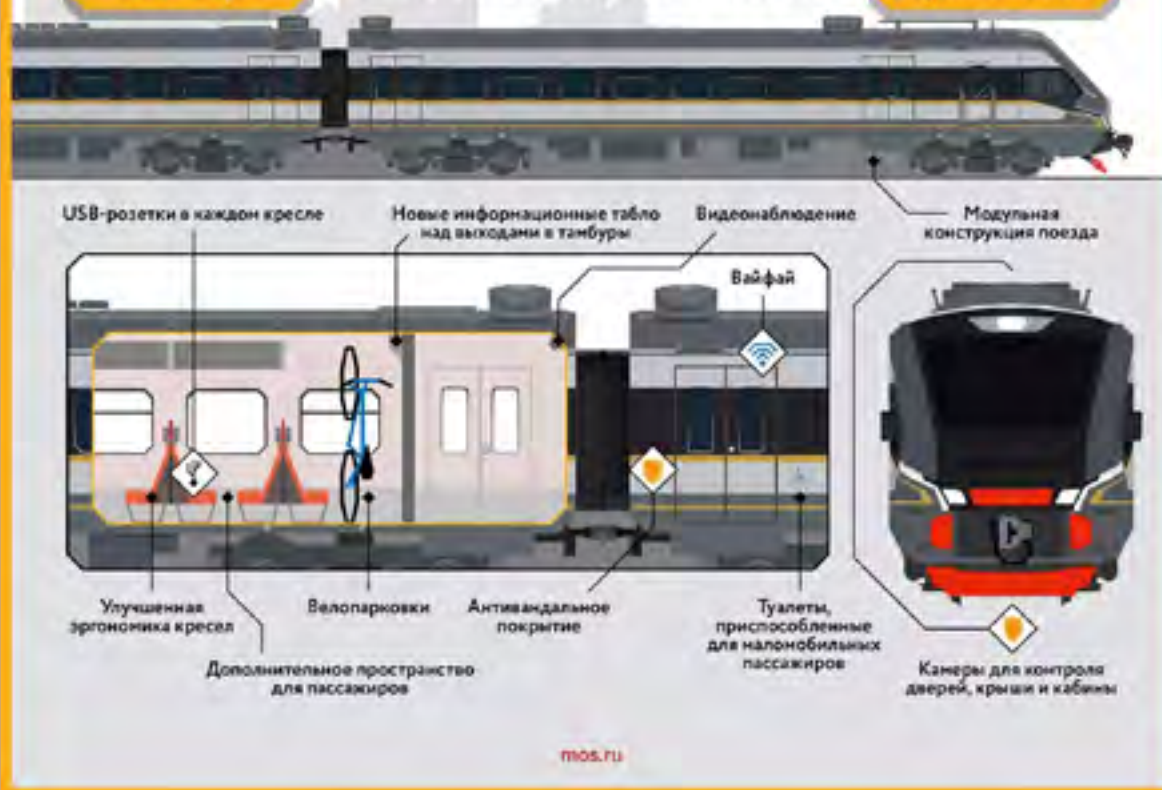
«Станционный смотритель» на фоне «Ласточки». Перрон станции Крымская.
26 мая 2018 г. *Фото К. Ликумович*

Комфортные поезда для МЦД

Конструкционная
скорость
120 км/ч

Обновленный ЭП2ДМ

99 %
комплектующих
выпускается в России



Городской электропоезд ЭП2ДМ. Инфографика.
С сайта mos.ru



Кабина машиниста городского электропоезда ЭП2ДМ. 2023 г. Фото с сайта mos.ru



В кабине машиниста городского электропоезда ЭП2ДМ. 2023 г. Фото с сайта mos.ru



Городской электропоезд ЭП2ДМ в пути. 2023 г. Фото с сайта mos.ru



Городской электропоезд ЭП2ДМ на станции Площадь трёх вокзалов.
9 сентября 2023 г. Фото с сайта mos.ru



Открытие МЦД-4 «Калужско-Нижегородский». 9 сентября 2023 г.
Фото с сайта mos.ru



Прибытие поезда на станцию Лянозово МЦД-1. Март 2024 г.
Фото М. Мишина. mos.ru



Схема метро, МЦК и МЦД. С сайта mos.ru

Развитие МЦД до 2025 года



Схема развития МЦД до 2025 г. С сайта mos.ru

ПРИЛОЖЕНИЕ

ПРАВИЛА ПОЛЬЗОВАНИЯ ТРАМВАЕМ И ТРОЛЛЕЙБУСОМ В г. МОСКВЕ, УТВЕРЖДЁННЫЕ ИСПОЛКОМОМ МОССОВЕТА

№ 9/35

7 марта 1941 г.

Порядок входа и выхода пассажиров

1. Вход в вагон трамвая и в троллейбус разрешается лишь с правой стороны и только через заднюю площадку.
В прицепные вагоны трамвая с тремя дверьми вход разрешается только через средние двери.
2. Право входа через переднюю площадку моторных вагонов трамвая имеют:
 - а) депутаты Верховного Совета Союза ССР и Верховных Советов союзных республик;
 - б) Герои Советского Союза, Герои Социалистического Труда и лица, награждённые орденами Союза ССР и союзных республик;
 - в) депутаты Московского городского и Московского областного советов депутатов трудящихся (по установленным для них проездным билетам);
 - г) дети дошкольного возраста при сопровождающем взрослом;
 - д) школьники до 5 класса включительно (по школьным билетам);

- е) беременные женщины;
- ж) инвалиды.

Вход через переднюю площадку прицепных вагонов трамвая разрешается:

- а) пассажирам с багажом;
- б) работникам милиции в форме.

ПРИМЕЧАНИЕ: лыжникам разрешается вход с одной парой лыж только с передней площадки двухосных прицепных вагонов, не более шести чел[овек] на вагон.

3. Право внеочередного входа в троллейбус через заднюю дверь имеют:

- а) депутаты Верховного Совета Союза ССР и Верховных Советов союзных республик;
- б) Герои Советского Союза и Герои Социалистического Труда;
- в) депутаты Московского городского и Московского областного советов депутатов трудящихся (по установленным для них проездным билетам);
- г) лица, награждённые орденами СССР и союзных республик;
- д) дети дошкольного возраста при сопровождающем взрослом;
- е) беременные женщины;
- ж) школьники до 5 класса включительно (по школьным билетам);
- з) инвалиды.

4. Восемь передних мест в каждом моторном трамвайном вагоне и четыре передних места с левой стороны в каждом троллейбусе предназначены для пассажиров с грудными детьми, дошкольников, беременных женщин, инвалидов и престарелых.

Другие пассажиры, занимающие эти места, обязаны освободить их по первому требованию указанных лиц.

5. Выход из вагонов трамвая:

- а) имеющих две двери – разрешается только через переднюю площадку;
- б) из моторных вагонов, имеющих три двери, – через среднюю и переднюю дверь
- в) и прицепных вагонов, имеющих три двери, – через переднюю и заднюю дверь.

Выход из троллейбуса разрешается только через переднюю дверь.

Во всех случаях выход допускается только на правую сторону.

6. Запрещается вход в трамвай и троллейбус, а также выход из трамвая и троллейбуса до полной их остановки.

Оплата проезда и багажа

7. Пассажир обязан получить проездной билет и оплатить провоз багажа, не ожидая требования кондуктора.
За провоз багажа взимается двойная стоимость проезда пассажира.
Ручной багаж, не стесняющий окружающих и не занимающий отдельного места, провозится бесплатно. Также бесплатно провозятся в трамвае в зимнее время лыжи (одна пара на пассажира).
При оплате проезда пассажир обязан сообщать кондуктору стоимость нужного ему билета или пункт, до которого он едет.
8. Пассажир обязан сохранять полученный проездной билет до выхода из трамвая или троллейбуса и предъявлять его в развёрнутом виде по первому требованию контролёра или кондуктора.
Пассажиры, имеющие постоянные проездные билеты (сезонные, месячные и другие), обязаны предъявлять их при входе в трамвай или троллейбус кондуктору (а при входе с передней площадки – водителю), не ожидая напоминания.
9. Правом бесплатного проезда на трамвае и троллейбусе пользуются:
- а) депутаты Верховного Совета Союза ССР и Верховных Советов союзных республик;
 - б) Герои Советского Союза, Герои Социалистического Труда;
 - в) депутаты Московского городского и Московского областного советов депутатов трудящихся;
 - г) лица, награждённые орденами Союза ССР и союзных республик.
- Правом бесплатного проезда только в трамвае пользуются:
- а) дети дошкольного возраста – по одному при взрослом.
- ПРИМЕЧАНИЕ: при проезде с детьми дошкольного возраста в числе более одного – на каждого двух детей должен быть взят проездной билет;
- б) работники милиции в форме.

Порядок проезда

10. Не допускаются к проезду в вагонах трамвая и троллейбуса пассажиры:
- а) с тяжёлым или громоздким багажом (более 1 м в длину при ширине более 50 см).
- ПРИМЕЧАНИЕ: в троллейбусе разрешается провозить только ручные чемоданы;

- б) с огнестрельным оружием без чехлов;
- в) с огнеопасными, взрывчатыми материалами (бензин, керосин, киноленты и т.д.), а равно с колющими и режущими предметами без чехлов;
- г) с животными и птицами (кроме птиц в клетках);
- д) в грязной, пачкающей одежде или с вещами, пачкающими платье или сиденье;
- е) в нетрезвом состоянии.

11. Пассажирам трамвая и троллейбуса запрещается:

- а) входить в вагон трамвая или троллейбуса и выходить во время движения;
- б) входить в вагон трамвая или в троллейбус после объявления кондуктором или вагоновожатым об отсутствии свободных мест;
- в) находиться во время движения на передней площадке моторного вагона трамвая;
- г) помещаться на подножках, буферах и др[угих] наружных частях вагона трамвая или троллейбуса;
- д) открывать двери вагона во время движения;
- е) курить и загрязнять вагоны трамвая или троллейбус;
- ж) ставить детей на сиденья;
- з) приводить в действие звонки, тормоза и другие приспособления трамвая или троллейбуса (кроме случаев необходимости предотвращения несчастья);
- и) открывать и закрывать окна без разрешения кондуктора;
- к) высовываться из окон трамвая или троллейбуса или с площадок трамвайных вагонов.

ПРИМЕЧАНИЕ: окна открываются кондуктором, как правило, с правой стороны по движению. В жаркую погоду – по требованию пассажиров – допускается открытие окон с обеих сторон.

Обязанности кондукторов трамвая и троллейбуса

12. Кондуктор обязан:

- а) громко объявлять название каждого следующего остановочного пункта;
- б) немедленно по получении от пассажира денег называть полученную им сумму;
- в) объявлять пассажиру пункт, до которого действителен выдаваемый ему проездной билет;

- г) проверять наличие у пассажиров билетов;
- д) не допускать входа и выхода пассажиров во время движения, а также проезда на подножках и буферах трамвая;
- е) давать сигнал к отправлению трамвая или троллейбуса только после окончания входа и выхода пассажиров;
- ж) наблюдать за безопасностью движения;
- з) следить за тем, чтобы во время движения трамвая или троллейбуса двери были закрыты;
- и) наблюдать за сохранностью вагонов трамвая и троллейбуса и их оборудования;
- к) поддерживать в вагонах трамвая и троллейбуса порядок и чистоту;
- л) быть вежливым с пассажирами;
- м) называть по требованию пассажиров свою фамилию и номер своего служебного знака.

Ответственность пассажиров

13. Пассажиры трамвая и троллейбуса, виновные в нарушении настоящих «Правил», подвергаются штрафу на месте, налагаемому контролёром в сумме до 3 руб. либо органами милиции в размере от 10 до 15 руб.
При неуплате штрафа на месте сумма штрафа удерживается в административном порядке из заработной платы нарушителя.
За порчу вагонов или оборудования (порча кузовов, стен, сидений и т.д.) виновные привлекаются к уголовной ответственности.
14. Пассажиры, проезжающие без билета или с билетом, но далее того пункта, до которого был взят билет, обязаны, помимо стоимости проезда, уплатить по требованию контролёра штраф на месте в размере до 3 руб., а при отказе от уплаты штрафа на месте подвергаются штрафу не свыше, чем в трёхкратном размере, налагаемому начальником отделения милиции.
15. Родители, дети которых проезжают на подножках, буферах и других наружных частях трамвая или троллейбуса, подвергаются штрафу в соответствии с законом от 31 мая 1935 г.

*Главархив Москвы, ЦГА Москвы. Ф. Р-150. Оп. 1. Д. 695. Л. 201–208.
Подлинник. Машинопись с правкой.*

ИЗ РЕШЕНИЯ ИСПОЛКОМА МОССОВЕТА О ВНЕДРЕНИИ
ЗАЩИТНЫХ БАШМАКОВ ДЛЯ ПРЕДОТВРАЩЕНИЯ
НЕСЧАСТНЫХ СЛУЧАЕВ НА МОСКОВСКОМ ТРАМВАЕ

№ 10/63

15 марта 1941 г.

1. Одобрить проведённую Мострамвайтрестом работу по усовершенствованию и испытанию защитных башмаков, предложенных инженером М.Ф. Давыдовым.
2. Для окончательного решения вопроса о целесообразности применения защитных башмаков на всех прицепных вагонах трамвая – обязать управляющего Мострамвайтрестом т. Химакова в течение марта – апреля 1941 г. оборудовать несколько центральных маршрутов защитными башмаками.
3. Обязать т. Химакова к 1 июля т.г. представить в Мосгорисполком доклад о результатах работы испытываемого приспособления.

[Подписи]

Подлинник. Машинопись с правкой.

ВЫРЕЗКА ИЗ ГАЗЕТЫ «ВЕЧЕРНЯЯ МОСКВА» С ТЕКСТОМ
ЗАМЕТКИ «ПРЕДОХРАНИТЕЛЬНЫЕ “БАШМАКИ” НА ТРАМВАЕ»

24 января 1941 г.

По Сретенскому бульвару шёл трамвай «А». Вдруг с подножки вагона на ходу соскочил гражданин и, не удержавшись, упал под прицепной вагон. Гибель его была бы неминуема, если бы на этом вагоне не было установлено особое приспособление – «башмаки». Они оттолкнули упавшего с трамвая в сторону. Новое приспособление сконструировал т. Давыдов. Испытания дали хорошие результаты. Сейчас Мострамвайтрест приступил к оборудованию такими приспособлениями всех прицепных вагонов трамваев линий «А» и № 12.

Типографский экз.

Главархив Москвы, ЦГА Москвы. Ф. Р-150. Оп. 1. Д. 697 А. Л. 211, 217а.

РЕШЕНИЕ ИСПОЛКОМА МОССОВЕТА О РАБОТЕ ТРАМВАЯ,
ТРОЛЛЕЙБУСА И МЕТРОПОЛИТЕНА С 1 ДЕКАБРЯ 1942 г.

№ 29/2

30 ноября 1942 г.

1. Разрешить Управлению трамвайно-троллейбусного транспорта и Управлению метрополитена удлинить с 1 декабря 1942 г. время работы трамвая, троллейбуса и метрополитена до 23 ч 30 мин ночи.
2. Обязать т. Тихомирова (Управление трамвайно-троллейбусного транспорта) и т. Новикова (Управление метрополитена):
 - а) обеспечить инструктаж всех линейных работников о порядке движения поездов в вечернее время;
 - б) объявить населению г. Москвы об удлинении работы трамвая, троллейбуса и метрополитена.
3. Предложить начальнику О[тдела] р[егулирования] у[личного] д[вижения] т. Борисову обеспечить с 1 декабря 1942 г. бесперебойную работу регуляторов и светофоров до 1 ч ночи.

Председатель Исполкома
Московского городского совета
депутатов трудящихся
За секретаря Исполкома
Московского городского совета
депутатов трудящихся

В. Пронин

М. Смирнова

Приложение

ОБЪЯВЛЕНИЕ УПРАВЛЕНИЯ МОСТРАМВАЙТРЕСТА
ОБ ИЗМЕНЕНИИ ВРЕМЕНИ РАБОТЫ ТРАМВАЙНЫХ
МАРШРУТОВ С 1 ДЕКАБРЯ 1942 г.

Не ранее 1 декабря 1942 г.

Мострамвайтрест доводит до сведения граждан г. Москвы, что на основании решения Мосгорисполкома от 27 ноября с.г. с 1 декабря время работы трамвая по всем маршрутам удлинится до 24 ч, причём на маршрутах, проходящих через центр, последние поезда будут отправляться:

- в 23 ч 00 мин с конечных станций: Черкизово, Преображенская пл[ощадь], Измайловский посёлок, Измайлово, Новогиреево, Владимирский пос[ёлок], посёлок им. Сталина, Нижние Котлы, ул[ица] 10-летия Октября, Фили, Щукино, Коптево, Михалково, Тимирязевская академия, Истоминский пр[оезд];
- в 23 ч 30 мин с конечных станций: Ростокино, Пушкинское, Дангауэровская слоб[ода], з[аста]ва Ильича, Лефортово, Курский вокз[ал], Конная пл[ощадь], Угрешская, Павелецкий вокз[ал], Ленинская слоб[ода], Даниловский рынок, Калужская з[аста]ва, Клиническая пл[ощадь], Тестовский пос[ёлок], стадион Юных пионеров, Бутырская з[аста]ва, Н[ижняя] Тихвинская ул[ица], Марьино Роща и следовать до центра (Бульварное кольцо).

Все последующие поезда будут следовать по направлению своего маршрута до 24 ч.

Мострамвайтрест

*Главархив Москвы, ЦГА Москвы. Ф. Р-150. Оп. 1. Д. 770. Л. 5, 6.
Подлинник. Машинопись.
Подписи – автографы.*

РЕШЕНИЕ ИСПОЛКОМА МОССОВЕТА ОБ УТВЕРЖДЕНИИ «ПРАВИЛ ПОЛЬЗОВАНИЯ ЛЕГКОВЫМИ ТАКСИ В г. МОСКВЕ»

№ 3255

14 декабря 1976 г.

В целях улучшения работы легкового таксомоторного транспорта по обслуживанию населения Исполком Моссовета решил:

1. Утвердить «Правила пользования легковыми такси в г. Москве» согласно приложению.
2. Управлению легкового автомобильного транспорта обеспечить информацию населения об установленном порядке обслуживания пассажиров легковым таксомоторным транспортом.
3. Считать утратившими силу «Правила пользования легковым такси в г. Москве», утверждённые решением Исполкома Московского совета от 7 февраля 1969 г. № 6/2.
4. Контроль за выполнением настоящих «Правил» возлагается на Управление легкового автомобильного транспорта Мосгорисполкома.

Председатель Исполкома
Московского совета
Секретарь Исполкома
Московского совета

В.Ф. Промыслов

Б.В. Покаржевский

*Приложение к решению
Исполкома Моссовета
от 14 декабря 1976 г. № 3255*

ПРАВИЛА пользования легковыми автомобилями-такси в г. Москве

Обеспечение высокой культуры обслуживания населения и гостей столицы, обеспечение качества и эффективности работы такси являются главными задачами многотысячного коллектива Мосавтолегтранса.

Настоящие «Правила» имеют целью чётко регламентировать отношения между пассажирами и водителями в части пользования легковыми такси г. Москвы.

На основе «Правил» разработана должностная инструкция водителю легкового такси, обязывающая обеспечить точное выполнение установленных правил пользования легковыми такси в г. Москве.

Только строгое соблюдение «Правил» населением, пассажирами и водителями, взаимное уважение и дисциплинированность могут обеспечить качество обслуживания и безопасность перевозок.

1. Общие положения

1.1. Легковые такси г. Москвы предназначены для обслуживания населения и гостей столицы в пределах города и поездок в пригородные пункты, до которых разрешён выезд из Москвы.

Перевозки между пунктами пригородной зоны осуществляются предприятиями общественного транспорта Московской обл.

1.2. Отличительными признаками московских легковых такси являются:

- буквенные индексы государственного знака «ММТ», «ММЛ», «МММ»;
- визитная карточка на передней панели салона с указанием номера таксомоторного парка, номерного знака автомашины, телефона заместителя директора парка, фамилии, имени, отчества водителя и его фотографией;

– карточка с указанием времени окончания рабочей смены водителя в верхней части ветрового стекла.

1.3. Посадка пассажиров в свободные такси для поездки в любом направлении осуществляется до времени, указанного в карточке «окончание работы», кроме случаев выездов за городскую черту, менее чем за час до окончания работы.

Выезд за черту города допускается с 6.00 до 24.00, а в другое время суток – только при получении специального разрешения в центральной диспетчерской (бюро заказов). Выезд в аэропорты разрешён круглосуточно.

1.4. Автомобили-такси не предоставляются для перевозки инфекционных больных и лиц, находящихся в нетрезвом состоянии.

1.5. Посадка в такси и выход из него на стоянках осуществляется с правой стороны автомобиля.

Во всех случаях посадка и выход производятся только при полной остановке автомобиля – в сторону тротуара или обочины дороги.

1.6. Курение в салоне и открывание окон пассажирам или водителю разрешается только при обоюдном согласии.

При наличии в салоне таблички «просьба не курить» пассажирам следует от курения воздержаться.

Запрещается курение пассажирам, находящимся на заднем – дополнительном – сиденье в автомобилях ГАЗ-24-04 «Универсал» и газобаллонных автомобилях.

1.7. Ответственность за погрузку и выгрузку всех принадлежащих пассажирам вещей несут пассажиры.

1.8. Скорость и порядок движения легковых такси определены «Правилами дорожного движения» и дорожными знаками.

Недопустимо требовать от водителя их нарушения.

2. Порядок занятия такси

Легковые такси можно занимать на стоянке, вне стоянки или заказать по телефону.

2.1. На обозначенных стоянках такси занимают в порядке общей очереди. Посадка производится только в первый по ходу движения автомобиль.

Правом внеочередной посадки в такси пользуются Герои Советского Союза, Герои Социалистического Труда, кавалеры орденов Славы трёх степеней, инвалиды [Великой] Отечественной войны.

Вне очереди могут занимать такси также пассажиры с грудными детьми, беременные женщины и инвалиды с явными признаками инвалидности.

Во всех случаях очередность посадки в такси устанавливается очередью ожидающих.

После посадки в такси пассажир предлагает водителю маршрут движения. Если таковой предложен не будет, то водитель обязан доставить пассажира на место кратчайшим путём.

Коллективный наём такси попутно следующими пассажирами разрешается только на стоянках и при обязательном согласии первого в очереди пассажира.

На стоянках такси, оборудованных техническими средствами связи с диспетчерскими пунктами, при вызове диспетчером водитель обязан информировать его о наличии очереди на стоянке и, в случае повторного указания диспетчера, поставить в известность ожидающих пассажиров о получении специального задания.

- 2.2. Свободные такси, находящиеся на улицах, могут быть заняты, если они находятся вне пределов видимости стоянок такси или не ближе 300 м от них.

Движущееся в одном из двух правых рядов свободное такси может быть остановлено жестом, заблаговременно поданным рукой.

Остановка такси, движущегося в потоке транспорта далее второго ряда, не допускается.

Не разрешается останавливать и занимать такси в местах, где «Правилами дорожного движения» запрещена остановка и стоянка транспортных средств:

- ближе 15 м от перекрёстков улиц, указателей остановок автобуса, троллейбуса, трамвая;
- на пешеходных переходах и в местах въездов во дворы или ближе 5 м от них;
- на участках улиц, имеющих ограждение тротуара.

Запрещается посадка в такси, остановившееся на красный сигнал светофора или жест регулировщика.

Запрещена остановка такси, если в нём уже находятся пассажиры.

Свободные такси с трафаретами «заказная» могут быть предоставлены для обслуживания только в сторону бюро заказов, «заказная радио» – при отсутствии у водителей заказов на подачу такси.

- 2.3. В черте города такси предоставляются по заказам, которые принимаются по телефону круглосуточно, в зависимости от наличия свободных такси на линии.

Стоимость подачи такси по заказу оплачивается заказчиком по показанию таксометра.

При наличии у заказчика телефона, ему сообщается номер направляемого такси и ориентировочная стоимость подачи.

Время простоя такси, прибывшего по заказу, в ожидании пассажира не должно превышать 15 минут.

В случае отказа от использования заказанного такси заказчик обязан оплатить стоимость подачи по показаниям таксометра. При отказе от оплаты она взыскивается в порядке, установленном п. 4 и 6 настоящих «Правил».

3. Порядок проезда в такси

3.1. В легковых такси ГАЗ-24-01 «Волга» разрешается перевозка не более четырёх взрослых пассажиров и двух детей дошкольного возраста.

В багажном отделении допускается перевоз груза общим весом не более 60 кг при закрытом багажнике.

В салоне такси разрешается перевозить различные предметы и вещи, которые свободно проходят через дверные проёмы автомобиля (без снятия ограничителей), не портят и не загрязняют обивку салона и его оборудования, не мешают водителю управлять автомобилем и пользоваться зеркалом заднего вида.

3.2. В легковом такси ГАЗ-24-04 «Волга» с кузовом типа «Универсал» разрешена перевозка шести взрослых пассажиров и двух детей дошкольного возраста или четырёх пассажиров и 140 кг багажа, а при одном пассажире допустима перевозка багажа общим весом до 400 кг. В салоне разрешается перевозить не крупную мебель, холодильники, стиральные машины, телевизоры, багаж и другие предметы, свободно проходящие через проём задней двери и не портящие оборудование и обивку салона.

Задняя дверь автомобиля при перевозке должна быть полностью закрытой.

3.3. При всех поездках с детьми до 12 лет нахождение их на переднем сиденье такси запрещается.

3.4. В легковых такси запрещается перевозка строительных материалов, огнеопасных, легковоспламеняющихся, взрывоопасных, отравляющих, едких и зловонных веществ, колющих, режущих предметов, оружия без чехлов или упаковки, животных и птиц.

Допускается провоз кошек, собак карликовых пород, а также собак др[угих] пород в намордниках при наличии поводков и подстилок, мелких животных в корзинах и птиц в клетках с глухим дном.

3.5. Поездки в московских такси за пределы черты города разрешены не далее следующих пунктов:

по Быковскому шоссе	аэропорт Быково;
по Волоколамскому шоссе	пос[ёлок] Нахабино;
по Горьковскому шоссе	г. Балашиха;
по Дмитровскому шоссе	пос[ёлок] Красная Горка;
по Домодедовскому шоссе	аэропорт Домодедово;
по Егорьевскому шоссе	пос[ёлок] Красково;
по Ильинскому шоссе	пос[ёлок] Петрово-Дальнее;
по Каширскому шоссе	г. Домодедово;
по Киевскому шоссе	аэропорт Внуково;
по Ленинградскому шоссе	г. Зеленоград;
по Минскому шоссе	пос[ёлок] Голицыно;
по Можайскому шоссе	пос[ёлок] Голицыно;
по Новорязанскому и Старорязанскому шоссе	пос[ёлок] Октябрьский;
по Носовихинскому шоссе	пос[ёлок] Салтыковка;
по Осташковскому шоссе	Пироговское водохранилище;
по Пятницкому шоссе	сан[аторий] «Энергия»;
по Рогачёвскому шоссе	до поворота на аэр[опорт] Шереметьево;
по Рублёво-Успенскому шоссе	пос[ёлок] Успенское;
по Симферопольскому шоссе	г. Подольск;
по Старокалужскому шоссе	Академгородок;
по Щёлковскому шоссе	г. Щёлково или пос[ёлок] Чкаловский;
по Ярославскому шоссе	г. Пушкино,

а также и [в] другие места в пределах зоны указанных пунктов.

Выезды такси за пределы населённых пунктов, перечисленных выше, допускаются в порядке исключения по разрешению Центральной диспетчерской (Бюро заказов) не далее, чем на 200 км от центра города.

Разрешение оформляется в путевом листе водителя.

При выезде за пределы городской черты пассажир, находящийся на переднем сиденье, должен пользоваться пристяжным ремнём безопасности.

- 3.6. Московские такси, оказавшиеся свободными за пределами городской черты, обязаны кратчайшим путём возвратиться в черту города, при этом могут обслуживать пассажиров, следующих в г. Москву или населённые пункты, расположенные в попутном направлении на Москву.
4. Оплата проезда
 - 4.1. Плата за пользование такси производится согласно действующим тарифам.

Проезд оплачивается после окончания поездки и выгрузки багажа строго по показанию таксометра, независимо от количества перевозимых пассажиров и багажа.

Пассажир рассчитывается с водителем наличными деньгами, а при служебных разъездах – специальными талонами.

Квитанций и справок об оплате за совершённую поездку пассажирам не выдаётся.
 - 4.2. При коллективной поездке пассажиров, следующих в попутном направлении, расчёт за совместно совершённую поездку производится между пассажирами. Каждый выходящий пассажир оплачивает долю суммы от показания таксометра пассажиру, следующему до конечного пункта поездки.

Расчёт с водителем производит только последний пассажир строго по показаниям таксометра при окончании поездки.
 - 4.3. Во всех случаях при расчёте с водителями пассажиры никаких доплат к сумме, показываемой таксометром, не производят.
 - 4.4. Простой в такси в ожидании пассажиров (по их просьбе) разрешается за всю поездку не более 30 минут.

В случае необходимости простоя такси пассажиры за совершённую поездку производят с водителем полный расчёт по таксометру, а за обусловленное время простоя оставляют водителю аванс с учётом повторного включения таксометра.

По истечении обусловленного времени ожидания такси будет считаться незанятым.

Пассажирам запрещается оставлять водителю такси в залог ожидания или в порядке расчёта документы и вещи.
 - 4.5. При невозможности доставить пассажира по указанному им адресу (возникшая в пути техническая неисправность автомобиля, отсутствие подъездных путей и др[угое]) пассажир оплачивает стоимость совершённой поездки по таксометру.
 - 4.6. Лица, отказывающиеся от оплаты за пользование такси, передаются органам милиции, а причитающаяся с них сумма взыскивается администрацией парка в установленном порядке.

Доставка пассажиров в милицию или на контрольно-диспетчерский пункт такси для разрешения конфликтных ситуаций производится при включённом таксометре за счёт виновной стороны.

5. Обязанности водителя

Водитель обязан:

- 5.1. В своей работе строго руководствоваться настоящими «Правилами», требованиями должностной инструкции и «Правилами дорожного движения».
 - 5.2. Во взаимоотношениях с пассажирами и лицами, желающими воспользоваться услугами такси, быть вежливым, предупредительным, выдержанным и корректным.
 - 5.3. Предоставлять пассажирам такси в соответствии с порядком, изложенным в разделе 2, до времени, указанного в карточке «окончания работы», согласно п. 1.3 настоящих «Правил».
 - 5.4. Строго соблюдать порядок расстановки такси на стоянке. При нахождении автомобиля в очереди в числе первых не оставлять салона даже при отсутствии на стоянке лиц, ожидающих посадки.
 - 5.5. При посадке пассажиров включить таксометр, спросить пункт назначения поездки и предлагаемый маршрут следования, при отсутствии предложений о маршруте следовать к пункту назначения кратчайшим путём.
 - 5.6. При коллективном найме такси на стоянке предупредить пассажиров, что расчёт за всю поездку будет производить пассажир, выходящий из такси последним, а все пассажиры, следовавшие попутно, при выходе оплачивают долю суммы от показания таксометра пассажиру, следующему до конечного пункта поездки.
 - 5.7. Оказывать содействие в более удобной укладке багажа в багажнике и обеспечивать сохранность всех погруженных мест багажа в пути.
 - 5.8. При окончании поездки предупредить пассажиров о выгрузке всех вещей и багажа, объявить стоимость совершённой поездки по таксометру и произвести точный расчёт.
 - 5.9. При следовании по улицам города с невключённым таксометром двигаться в одном из правых рядов и быть готовым к остановке для посадки пассажиров по их сигналу, если при этом не нарушаются требования «Правил дорожного движения».
- Разрешается кратковременная, не более 3 минут, остановка такси для посадки и высадки пассажиров в зоне действия знака 2.22 «Остановка запрещена».

- 5.10. Обеспечивать подачу автомобиля-такси по заказу ко времени, указанному в наряде.
- 5.11. При появлении неисправности у автомобиля за чертой города содействовать скорейшей отправке пассажиров к месту назначения или же до ближайшей остановки пассажирского транспорта.
- 5.12. В рабочее время быть одетым по установленной форме и при любом отходе от автомобиля иметь отличительный знак «такси».
- 5.13. Содержать салон и багажник автомобиля в чистоте. Обеспечить нахождение визитной карточки и карточки времени окончания работы на установленных местах.
- 5.14. Безоговорочно выполнять все указания Центральной диспетчерской, диспетчерского аппарата и лиц, имеющих право контроля (при предъявлении ими соответствующих удостоверений).
- 5.15. Иметь при себе настоящие «Правила» и при необходимости разъяснять пассажирам установленный в г. Москве порядок пользования легковыми такси.

6. Права и обязанности пассажиров

- 6.1. Пассажиры при занятии такси, поездках и расчётах обязаны строго руководствоваться настоящими «Правилами пользования легковыми такси в г. Москве».
- 6.2. При проверках работы такси на линии пассажиры должны оказывать содействие лицам, осуществляющим контроль, и сообщать по их просьбам необходимые сведения о совершённой поездке.
- 6.3. Предложения или замечания о работе такси и водителей пассажир может сообщить непосредственно в таксомоторный парк или Управление легкового автомобильного транспорта с указанием своего адреса и фамилии.
- 6.4. Пассажиры, причинившие своими действиями ущерб таксомоторному парку, обязаны возместить его по фактической стоимости.
- 6.5. При возникновении спорных вопросов между пассажирами и водителем в части выполнения настоящих «Правил» последние могут быть разрешены при содействии работников линейно-диспетчерского аппарата, находящихся на крупных стоянках такси, или сотрудниками милиции.
Органы милиции обязаны оказывать всемерное содействие в соблюдении настоящих «Правил».

СПРАВКА К ПРОЕКТАМ «ПРАВИЛ ПОЛЬЗОВАНИЯ ЛЕГКОВЫМИ И МАРШРУТНЫМИ ТАКСИ В г. МОСКВЕ»

Подготовка проектов новых «Правил» проведена в свете решения задач, выдвинутых в постановлении ЦК КПСС «Об улучшении перевозок пассажиров автомобильным транспортом в РСФСР», задач 10-й пятилетки по обеспечению эффективности и качества работы, постановления МГК КПСС и решений Исполкома Моссовета, направленных на дальнейшее улучшение работы легкового таксомоторного транспорта столицы.

Подготовка новых «Правил» продиктована также изменениями, произошедшими в порядке работы такси в 1969 г. и самом названии управления.

В проекты «Правил» вошли как новые положения, так и изменения установленного ранее порядка пользования такси, а также исключены положения, утратившие практическое значение.

Новые «Правила» в целом направлены на сокращение отвлечения московских такси для работы за пределами городской черты и улучшения условий их работы в городе по обслуживанию населения и гостей столицы.

Коротко указанные изменения могут быть сформулированы следующим образом.

Новые положения, вошедшие в проект «Правил»:

1. Конкретизировано назначение московских легковых такси.
2. Даны отличительные признаки московских такси.
3. Указано о введении визитной карточки и порядке занятия такси при окончании времени работы на линии.
4. Установлен порядок внеочередного занятия такси в соответствии с указами Президиума Верховного Совета СССР.
5. Установлен порядок пользования автомобилями-такси ГАЗ-24-04 с кузовом типа «Универсал».
6. Разрешена кратковременная остановка такси для посадки и высадки пассажиров в зоне действия знака 2.22 «Остановка запрещена».
7. Установлен порядок возвратов автомобилей-такси, оказавшихся свободными за пределами черты города.
8. Дано указание о пользовании ремнями безопасности при поездках за черту города.

Введены изменения в установленный порядок:

1. Выезда за пределы города в сторону сокращения разрешённой зоны выезда.
2. В порядок занятия такси вне стоянок.

3. В порядок расчёта при коллективном найме такси.
4. В порядок курения и открытия окон салона автомобиля.

Исключено из действующих правил:

1. Указания о действующих тарифах.
2. Предъявление пассажирам путевого листа, т[ак] к[ак] он является документом строгой отчётности.

По маршрутным такси:

Новое

1. Уточнено назначение московских маршрутных такси и даны их отличительные признаки.
2. Установлен порядок внеочередной посадки в маршрутные такси лиц в соответствии с указами Президиума Верховного Совета СССР.
3. Дана информация о порядке оплаты и ответственности за проезд без билета.

Изменения

1. Наполняемость микроавтобуса увеличена в связи с поступлением машин новой модификации.
2. Порядок бесплатного провоза детей в возрасте до 5 лет.
3. Порядок провоза багажа.

Исключено

1. Обязанности водителей, т[ак] к[ак] они более чётко изложены в должностной инструкции водителю.
2. Предъявление путевого листа пассажирам, т[ак] к[ак] путевой лист является теперь документом строгой отчётности.
3. Указания о действующих тарифах.

Главархив Москвы, ЦГА Москвы. Ф. Р-150. Оп. 1. Д. 4622. Л. 128–139.

Подлинник. Машинопись. Подписи – автографы.

РЕШЕНИЕ ИСПОЛКОМА МОССОВЕТА О «ПРАВИЛАХ ПОЛЬЗОВАНИЯ МАРШРУТНЫМИ ТАКСИ»

№ 2470

2 августа 1983 г.

В целях улучшения работы легковых маршрутных такси по обслуживанию населения Исполком Московского совета решил:

1. Утвердить «Правила пользования маршрутными такси в г. Москве» (приложение).

2. Признать утратившим силу решение Исполкома Моссовета от 14 декабря 1976 г. № 3255 «Об утверждении “Правил пользования маршрутными такси в г. Москве”».
3. Обязать Управление легкового автомобильного транспорта обеспечить информацию населения о «Правилах пользования маршрутными такси в г. Москве» и установить постоянный контроль за их выполнением.

Председатель Исполкома
Московского совета
Секретарь Исполкома
Московского совета

В.Ф. Промыслов

Б.В. Покаржевский

*Приложение к решению
Исполкома Моссовета
от 2 августа 1983 г. № 2470*

ПРАВИЛА ПОЛЬЗОВАНИЯ МАРШРУТНЫМИ ТАКСИ В г. МОСКВЕ

1. Общие положения
Настоящие «Правила» направлены на улучшение обслуживания и обеспечение безопасности перевозок пассажиров при пользовании маршрутными такси.
Долг пассажиров – уважать труд работников автотранспорта, оказывать содействие в выполнении ими своих обязанностей.
- 1.1. Микроавтобусы РАФ, используемые в г. Москве в качестве маршрутных такси, предназначены для обеспечения перевозок пассажиров по утверждённым маршрутам.
- 1.2. Отличительными признаками московских маршрутных такси являются:
 - бортовая надпись: «Маршрутное такси»;
 - указатели номера и основных пунктов маршрута;
 - визитная карточка на передней панели с фамилией, именем и отчеством водителя, его фотографией, а также с указанием номера таксомоторного парка, номера автомобиля и телефона заместителя директора таксомоторного парка.

- 1.3. Перевозка пассажиров в маршрутных такси осуществляется только по тому маршруту, который соответствует указателю. Отклонение от указанного маршрута запрещено.
- 1.4. Информация о начале и окончании работы каждого маршрута, а также о стоимости проезда помещена на указателях, установленных на начальных и конечных пунктах маршрутов, а о стоимости проезда – и в салонах автомобилей.
- 1.5. Проезд в маршрутных такси инфекционных больных, а также лиц в нетрезвом состоянии или в пачкающей одежде не допускается.
- 1.6. Курение в салоне маршрутного такси запрещено.
- 1.7. Начало движения микроавтобусов от конечных и промежуточных пунктов осуществляется только после приобретения у водителя билетов всеми пассажирами. Водители маршрутных такси несут персональную ответственность за провоз пассажиров без билетов.
- 1.8. В маршрутных такси разрешается проезд не более 11 пассажиров, не считая пяти детей в возрасте до 5 лет, не занимающих отдельных посадочных мест.
- 1.9. Ответственность за погрузку, выгрузку и сохранность багажа несут пассажиры.
2. Порядок проезда в маршрутных такси
 - 2.1. Посадка пассажиров в маршрутные такси производится на конечных пунктах маршрута, а в пути следования – только при наличии свободных мест и соблюдении водителем «Правил дорожного движения».
 - 2.2. Высадка пассажиров из маршрутного такси производится на конечных пунктах и по требованию пассажиров в любом месте маршрута при соблюдении водителем «Правил дорожного движения».
 - 2.3. Правом внеочередной посадки на конечных пунктах маршрута пользуются Герои Советского Союза, Герои Социалистического Труда, кавалеры орденов Славы трёх степеней, инвалиды и участники Великой Отечественной войны при предъявлении соответствующих удостоверений. Вне очереди в маршрутные такси производится также посадка пассажиров с грудными детьми, беременных женщин и инвалидов с явными признаками инвалидности.
 - 2.4. Проезд на переднем сиденье детей или родителей с детьми в маршрутных такси запрещён.
 - 2.5. Пассажир имеет право провозить с собой бесплатно одного ребёнка до 5 лет, если он не занимает отдельного места. При следовании с пассажиром нескольких детей в возрасте до 5 лет на каждого ребёнка, кроме одного, приобретается билет по полной стоимости.

- 2.6. Разрешается провозить бесплатно не более одного места ручной клади размером до 75 x 50 x 30 см. Перевозка каждого места багажа, кроме одного, оплачивается дополнительно.
- 2.7. Билет для проезда и провоза багажа в маршрутном такси устанавливается согласно действующим тарифам.
3. Права и обязанности пассажиров
 - 3.1. Пассажиры при посадке, оплате проезда и поездке обязаны строго руководствоваться настоящими «Правилами».
 - 3.2. При посадке в маршрутное такси пассажир обязан, не ожидая требования водителя, оплатить стоимость проезда и провоза багажа, получив билеты на сумму произведённой оплаты.
 - 3.3. При возникновении спорных вопросов между пассажирами и водителем в части выполнения настоящих «Правил» последние могут быть разрешены при содействии работников контрольно-диспетчерского аппарата Мосавтолегтранса или сотрудников милиции. Органы милиции обязаны оказывать всемерное содействие в соблюдении настоящих «Правил».
 - 3.4. Пассажиры обязаны сохранять билеты до конца поездки. Подтверждением факта произведённой оплаты является только наличие у пассажира билета.
 - 3.5. Пассажиры, причинившие своими действиями ущерб таксомоторному парку, обязаны возместить его по фактической стоимости.
 - 3.6. Предложения и замечания о работе маршрутных такси и водителей пассажир может сообщить непосредственно в парк или в Управление легкового автомобильного транспорта Мосгорисполкома с указанием своей фамилии, адреса или телефона.
4. Пассажирам запрещается.
 - 4.1. Провозить багаж размером более 75 x 50 x 30 см, колющие и режущие предметы без упаковки, животных и птиц.
 - 4.2. Провозить взрывчатые, легковоспламеняющиеся, отравляющие, едкие и зловонные вещества и материалы.
 - 4.3. Открывать окна без разрешения водителя и согласия других пассажиров.
 - 4.4. Открывать дверь салона до полной остановки микроавтобуса.
 - 4.5. Разговаривать с водителем во время движения, отвлекать его от управления автомобилем.

В соответствии с постановлением Совета Министров РСФСР от 29 мая 1970 г. № 334 установлен единый размер штрафа: за безбилетный проезд в маршрутном легковом таксомоторе – 1 руб. с пассажира,

за провоз в маршрутном таксомоторе взрывчатых, легковоспламеняющихся, едких и зловонных предметов и материалов (в том случае, если это нарушение не влечёт за собой уголовной ответственности) – 2 руб. 50 коп.

Штраф налагается органами городского пассажирского транспорта и органами милиции.

5. Обязанности водителя

Водитель маршрутного такси обязан:

- 5.1. В своей работе строго руководствоваться настоящими «Правилами», требованиями должностной инструкции и «Правилами дорожного движения».
- 5.2. Предоставлять микроавтобус для посадки и высадки пассажиров в соответствии с положением раздела 2 настоящих «Правил».
- 5.3. При посадке пассажиров на конечных пунктах и в пути следования до начала движения автомобиля получить от пассажиров оплату за проезд и провоз багажа, выдать пассажирам билеты на сумму произведённой оплаты.
- 5.4. Строго соблюдать установленный маршрут движения. Начинать движение от конечных и промежуточных пунктов только после приобретения всеми пассажирами билетов и занятия ими свободных мест в салоне.
- 5.5. В рабочее время быть опрятно одетым и иметь на верхней одежде отличительный знак «Такси».
- 5.6. Безоговорочно выполнять все указания контрольно-диспетчерского аппарата Мосавтолегтранса и лиц, имеющих право контроля, при предъявлении ими соответствующих документов.
- 5.7. Содержать салон и багажник автомобиля в чистоте. Обеспечить нахождение визитной карточки и других предметов экипировки маршрутного такси на установленных местах.
- 5.8. Иметь при себе настоящие «Правила» и при необходимости разъяснять пассажирам установленный в г. Москве порядок пользования маршрутными такси.

*Главархив Москвы, ЦГА Москвы. Ф. Р-150. Оп. 1. Д. 5601. Л. 242–246.
Подлинник. Машинопись.
Подписи – автографы.*

РЕШЕНИЕ ИСПОЛКОМА МОССОВЕТА ОБ УТВЕРЖДЕНИИ
«ПРАВИЛ ПОЛЬЗОВАНИЯ ТРАМВАЯМИ, ТРОЛЛЕЙБУСАМИ
И АВТОБУСАМИ В г. МОСКВЕ»

№ 2751

26 ноября 1987 г.

В связи с переходом на бескассовое обслуживание пассажиров городским наземным транспортом в г. Москве Исполком Московского совета решил:

1. Утвердить «Правила пользования трамваями, троллейбусами и автобусами в г. Москве» согласно приложению.
2. Контроль за выполнением указанных в п. 1 настоящего решения «Правил» возложить на Главное управление городского пассажирского транспорта.
3. Считать утратившим силу решение Исполкома Моссовета от 2 сентября 1985 г. № 2934 «Об утверждении “Правил пользования трамваями, троллейбусами и автобусами в г. Москве”».

Председатель Исполкома Московского совета
Секретарь Исполкома Московского совета

В.Т. Сайкин
Ю.А. Прокофьев

*Приложение к решению
Исполкома Моссовета
от 26 ноября 1987 г. № 2751*

ПРАВИЛА ПОЛЬЗОВАНИЯ ТРАМВАЯМИ, ТРОЛЛЕЙБУСАМИ
И АВТОБУСАМИ В г. МОСКВЕ

Настоящие «Правила» имеют своей целью способствовать улучшению обслуживания пассажиров, обеспечению безопасности движения и увеличению скорости сообщения на городском пассажирском транспорте.

Движение на маршрутах трамваев, троллейбусов и автобусов начинается с 6 ч утра и заканчивается в 1 ч ночи.

Порядок входа и выхода

1. Вход и выход пассажиров разрешается только на остановочных пунктах после полной остановки трамвайного вагона, троллейбуса, автобуса.
2. Пассажиры обязаны соблюдать очерёдность при входе в салоны трамвайных вагонов, троллейбусов, автобусов и выходе из них. Вход разрешается после выхода пассажиров через все двери, кроме передней, а выход – через все двери.

3. Вход через переднюю дверь разрешается: пассажирам с детьми дошкольного возраста, детям в возрасте до 10 лет, лицам престарелого возраста, беременным женщинам, инвалидам с явными признаками инвалидности, персональным пенсионерам (по специальным проездным билетам) и работникам городского пассажирского транспорта при исполнении ими служебных обязанностей.

Вход в трамвайный вагон, троллейбус и автобус с багажом разрешается только через задние двери.

Пассажир может сойти на остановке «по требованию», о чём необходимо предварительно подать сигнал водителю кнопкой звонка.

Порядок оплаты проезда и провоза багажа

1. Оплата проезда в трамвае, троллейбусе и автобусе производится путём компостирования абонементных талонов для проезда на городском пассажирском транспорте или приобретения проездных билетов длительного пользования.

Стоимость одного абонементного талона – 5 коп.

Абонементные талоны приобретаются пассажирами у общественных распространителей и в специализированных киосках Главмосгортранса, в торговой сети, сберегательных кассах, на станциях метрополитена и в других местах денежных расчётов с населением, а также у водителей городского пассажирского транспорта только на остановках.

2. Войдя в салон трамвайного вагона, троллейбуса, автобуса, пассажир обязан:

- до следующей посадки / остановки прокомпостировать один абонементный талон для своего проезда и два абонементных талона за провоз каждого места багажа. Прокомпостированные абонементные талоны действительны только на одну поездку в одном направлении;
- предъявить водителю или пассажирам проездной билет длительного пользования или документ на право бесплатного проезда.

Иногородние проездные билеты длительного пользования и абонементные талоны в г. Москве недействительны.

Пассажиры, проезжающие по проездным билетам длительного пользования или по документам, дающим право бесплатного проезда, стоимость провоза каждого места багажа оплачивают путём компостирования двух абонементных талонов.

3. Пассажир имеет право:

- а) бесплатно провозить с собой детей в возрасте до 7 лет;
- б) бесплатно провозить с собой одно место багажа, в том числе:

- ручную кладь размером не свыше 60 х 40 х 20 см;
 - одну пару лыж (в чехле);
 - детские санки;
 - детскую коляску;
 - клетку для птиц размером не свыше 60 х 40 х 20 см;
- в) проезжать без дополнительной оплаты стоимости проезда и провоза багажа по закомпостированным талонам в следующем за сошедшим с линии по неисправности трамвайном вагоне, троллейбусе, автобусе.

Порядок проезда

1. Передние 8–12 мест в салоне трамвайного вагона, троллейбуса и автобуса, в зависимости от типа подвижного состава, предназначены для пассажиров с детьми, беременных женщин, инвалидов и лиц престарелого возраста.
2. Пассажирам запрещается:
 - а) входить и выходить из салона во время движения;
 - б) проезжать в пачкающей одежде;
 - в) курить в салоне трамвайного вагона, троллейбуса, автобуса;
 - г) приводить в действие механизмы для открытия дверей, а также препятствовать закрытию и открытию дверей, кроме необходимости предотвращения несчастных случаев;
 - д) находиться в салоне трамвая, троллейбуса, автобуса в нетрезвом состоянии;
 - е) ставить детей и помещать багаж на сиденья;
 - ж) находиться в кабине водителя, отвлекать водителя и разговаривать с ним во время движения;
 - з) проезжать по именному проездному документу, выданному другому лицу;
 - и) провозить взрывоопасные, легковоспламеняющиеся, отравляющие, едкие и зловонные вещества, колющие, режущие предметы и огнестрельное оружие без чехлов и надлежащей упаковки, громоздкий багаж более 100 х 50 х 30 см, предметы и вещи, загрязняющие подвижной состав или одежду пассажиров, длинномерные предметы свыше 190 см (кроме лыж), а также животных.

ПРИМЕЧАНИЕ: разрешается бесплатный провоз собак-проводников в намордниках и на поводках со специальными опознавательными знаками, сопровождающих инвалидов-слерых, при наличии у инвалидов документов на право пользования собакой-проводником, а также птиц в клетке.

3. Во время движения трамвайного вагона, троллейбуса, автобуса пассажирам рекомендуется держаться за поручень.
4. По прибытии на конечную остановку маршрута пассажиры обязаны освободить салон трамвайного вагона, троллейбуса, автобуса.
5. При обнаружении в салоне трамвая, троллейбуса, автобуса забытых другими пассажирами вещей, документов, денег и иных ценностей пассажир должен сдать их водителю или диспетчеру на конечной станции маршрута.

Обязанности водителя

Водитель обязан быть внимательным и предупредительным к пассажирам, следить за безопасностью движения, избегать резких поворотов и торможений, правильно и чётко объявлять пассажирам названия каждого остановочного пункта и следующего за ним, места пересадок, а при изменении маршрута объявлять об этом на каждой остановке.

В зависимости от наполнения трамвайного вагона, троллейбуса, автобуса водитель должен ограничивать посадку пассажиров.

Обязанности водителя определяются должностной инструкцией.

Ответственность пассажиров

1. Пассажир подвергается штрафу:
 - за неоплаченный проезд – в размере 3 руб.;
 - за неоплаченный провоз каждого места багажа – в размере 1 руб. (уплата штрафа не освобождает пассажира от оплаты стоимости проезда и провоза багажа);
 - за провоз взрывчатых, легковоспламеняющихся, отравляющих и ядовитых веществ и предметов (если нарушение не влечёт за собой уголовной ответственности) – в размере до 10 руб.

Штрафы налагаются органами городского пассажирского транспорта и органами внутренних дел (милицией).

2. За порчу или повреждение оборудования и инвентаря трамвайного вагона, троллейбуса и автобуса виновные несут ответственность в соответствии с действующим законодательством.

* * *

Проверка соблюдения «Правил пользования трамваями, троллейбусами, автобусами» осуществляется штатными ревизорами и общественными контролёрами.

Требования водителей, ревизоров и общественных контролёров в части выполнения настоящих «Правил» являются обязательными для пассажиров.

ЧТО ДАЛЬШЕ? (Вместо эпилога)

Совершенствование транспортной системы столицы – одна из приоритетных задач московского правительства в рамках базовых отраслевых программ развития города.

«Наша цель – сделать одну из лучших транспортных систем в мире основой для развития лучшего города Земли», – отметил мэр С.С. Собянин в начале 2024 г.¹

Конечно же, в первую очередь, это относится к метро. Так, до конца 2028 г. планируется ввести в эксплуатацию 17 станций

новой, Троицкой, ветки столичного метрополитена – от «Сосенки» до «Троицка». Ветка длиной 42 км должна стать одной из самых протяжённых в Московском метрополитене, с самым длинным участком за МКАД².

Наряду с Троицкой линией до 2030 г. будут введены в эксплуатацию Рублёво-Архангельская и Бирюлёвская ветки, а также 48 станций рельсового каркаса: 39 новых станций метро и девять новых и реконструированных станций МЦД³.

¹ [2024. 19 февраля.] Собянин озвучил главные задачи развития транспортной системы Москвы до 2030 г. // Официальный сайт мэра Москвы [электрон. ресурс] // [url]: <https://www.mos.ru/mayor/themes/2299/10755050/>

² Калинин Е. Метро до Троицка доведёт // Московская перспектива. 2024. 16–22 января.

³ [2024. 19 февраля.] Собянин озвучил главные задачи развития транспортной системы Москвы до 2030 г. // Официальный сайт мэра Москвы [электрон. ресурс].

Неуклонное увеличение населения столицы усилит нагрузку на транспортную систему мегаполиса. А потому развивать её необходимо по всем направлениям. Трансформация затронет сеть московских городских вокзалов, чтобы пассажиры за считанные минуты смогли пересестись с одного вида транспорта на другой. Продолжится обновление подвижного состава: он станет более комфортабельным и технологичным (о перспективах появления беспилотного трамвая мы уже писали). Существенно возрастёт роль применения искусственного интеллекта, особенно для централизованного управления транспортной системой Москвы.

По словам мэра столицы, «будут рассмотрены варианты и принято решение о включении в тарифную систему московского транспорта Ярославского и Павелецкого направлений Московской железной дороги – всего 39 станций. В результате билетная система московского транспорта охватит все пригородные направления. Это

позволит пассажирам принимать решение о своём маршруте, исходя из времени и удобства, а не стоимости поездок»¹.

Ещё один грандиозный проект – первая в России высокоскоростная магистраль (ВСМ-1), абсолютно новый железнодорожный путь от Москвы до Санкт-Петербурга. Его воплощение позволит значительно сократить время в пути между отдельными городами. Так, доехать от российской столицы до Петербурга можно будет всего за 2 часа 15 минут, а из Москвы до Твери – за 39 минут. При этом поезда будут двигаться с интервалом 10–15 минут со скоростью 360 км/ч².

«Результатом реализации этой программы, – пояснил С.С. Собянин, – будет новая транспортная реальность для 31 млн человек – жителей Москвы и всей Центральной России, 8,8 млн человек – жителей Северо-Западного транспортного узла, а также максимально тесная интеграция Москвы и Санкт-Петербурга, двух крупнейших городов нашей страны»³.

¹ [2024. 19 февраля.] Собянин озвучил главные задачи развития транспортной системы Москвы до 2030 г. // Официальный сайт мэра Москвы [электрон. ресурс].

² Дмитриев В. До Питера за два часа // Московская перспектива. 2024. 20–26 февраля.

³ [2024. 19 февраля.] Собянин озвучил главные задачи развития транспортной системы Москвы до 2030 г. // Официальный сайт мэра Москвы [электрон. ресурс].

СОДЕРЖАНИЕ

К ЧИТАТЕЛЮ

2

МОСКОВСКИЙ ИЗВОЗЧИК

4

ОТ КОНКИ ДО ТРАМВАЯ

56

«ЗЕЛЁНЫЙ ОГОНЁК» ТАКСИ

184

ОТ ОМНИБУСА К АВТОБУСУ

243

«СИНИЙ ТРОЛЛЕЙБУС»

312

«ОТ СОКОЛЬНИКОВ ДО ПАРКА НА МЕТРО...»

357

МОСКОВСКОЕ ЦЕНТРАЛЬНОЕ КОЛЬЦО

453

ПРИЛОЖЕНИЕ

491

ЧТО ДАЛЬШЕ? (Вместо эпилога)

517

Под общей редакцией **Я.А. Онопенко**

Над изданием работали:
Е.Д. Алексеева (ответственный редактор),
С.Д. Гарнюк, Р.А. Григорьев,
Е.В. Горшкова (макет, художественное оформление),
Е.И. Логачёва, С.А. Уваров (ответственный составитель)
при участии **О.В. Акимовой, Н.В. Антоновой, А.С. Мараховой и О.А. Олейниковой**

Иллюстрации, использованные в оформлении книги

Обложки:

1-я: Поезд отправляется со станции Крымская МЦК. 26 мая 2018 г. *Фото К. Лиокумович.*

4-я: Красная площадь. Открытка. Не позднее 1913 г.

Титул:

План г. Москвы с проектируемой Московской городской железной дорогой. 1902 г.
Главархив Москвы, ЦГА Москвы. Ф. 18. Оп. 4. Д. 49. Л. 12

Шмуцтитулы:

Извозчик. Открытка. Начало XX в.

Трамвайное движение на Садовом кольце. 1930-е гг. *Фото Н. Грановского.*

Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-ФА-98П87

Улица Воздвиженка. Дом Пашкова. 2017 г. *Фото С. Губачёва.*

Главархив Москвы, ЦГА Москвы.

Участок Моховой улицы у здания МГУ им. М.В. Ломоносова. 1930-е гг.

Фото Б. Игнатовича. Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-0-110861

На Васильевской улице. Сентябрь 1957 г. *Фото А. Сергеева-Васильева.*

Главархив Москвы, ЦГА Москвы. А-1-19510

Поезд метрополитена серии «А» перед выходом из электродепо «Северное». 1936 г.

Главархив Москвы, ЦГА Москвы. Ф. Р-278. Оп. 1. Д. 57. Л. 10

Северный вестибюль станции Кутузовская МЦК. 10 июля 2017 г. *Фото Д. Гришкина. mos.ru*

Главархив Москвы

117393, Москва, Профсоюзная ул., 80.

© Главархив Москвы, 2024

