

Развитие городского транспорта и политика муниципальных властей в Москве в конце XIX – начале XX вв.

Аннотация: Конец XIX – начало XX вв. является важным этапом в дореволюционной истории Москвы. Увеличение численности населения в контексте общероссийской урбанизации, экономический рост, активная застройка городских окраин, развитие городского самоуправления приводили к возникновению новых проблем городской жизни, одной из которых стала проблема общественного транспорта. В статье рассматривается история возникновения, становления и развития городского общественного транспорта в Москве в конце XIX – начале XX вв. в контексте эволюции позиции городских властей по данному вопросу. Если во второй половине XIX в. городская железная дорога воспринималась муниципальными властями как временный аттракцион, приуроченный к Политехнической выставке, то в начале XX в. городская дума и управа прикладывали все силы к досрочному выкупу сети московского электрического трамвая в собственность города. Оцениваются роль и место городской сети электрического трамвая среди других отраслей муниципального хозяйства. Московский трамвай на электрической тяге стал объектом повышенного внимания со стороны городских властей. Трамвайная сеть поступательно расширялась, а доходы от предприятия уверенно росли, что делало электрический трамвай очень прибыльным для городской казны. Отдельное внимание уделяется функционированию городской трамвайной сети в годы Первой мировой войны.

Ключевые слова: Московская управа, Московская дума, конка, московский трамвай, городской транспорт, городское самоуправление, история Москвы, муниципальное хозяйство, городское благоустройство, урбанистика.

Annotation: The end of the 19th – beginning of the 20th centuries was an important stage in the pre-Revolutionary history of Moscow. The increase in population within the context of Russia's general urbanisation, economic growth, active building of city outskirts, and development of city municipality all contributed to the appearance of new problems in city life, one of which was the problem of public transportation. The article examines the history of the origins, becoming and development of city public transportation in Moscow at the end of the 19th – beginning of the 20th centuries parallel to the evolution of the city officials' position towards the given question. If in the second half of the 19th century the city railroad was considered by the municipal authorities as a temporary attraction confined to the Polytechnic exhibition, then by the beginning of the 20th century the city council and board directed all their efforts to the advance redemption of the Moscow electric tramway network for the city's ownership. The author evaluates the role and position of the city system of electric tramways among the other branches of municipal service. The Moscow tramway on an electric traction became the object of extreme interest for city authorities. The tramway network expanded, while its revenues assuredly rose, which made the electric tramway very profitable for the city treasury. Separate attention is also given to the operation of the tramway system in the years of the First World War.

Key words: history of Moscow, city municipality, city transport, Moscow tramway, horse tramway, Moscow council, Moscow board, municipal services, city development, urbanism.

Конец XIX – начало XX вв. – период бурного роста городов Российской империи. Именно в это время каждый большой город сталкивался с такой насущной проблемой, как необходимость развития городского транспорта. Бурный рост населения (а в Москве эта проблема стояла особенно остро) и его неравномерное расселение, стремительное развитие окраин – все это требовало немедлен-

ного решения проблемы передвижения москвичей по городу. Именно тогда в жизни Москвы произошли два важнейших события. Сначала появилась городская железная дорога на конной тяге – конка, верно служившая москвичам с 1870-х гг. до 1910-х гг. А затем в городе был пущен и электрический трамвай. Скоро вся сеть городских железных дорог была выкуплена городом и полностью перешла в его ведение.

Решением проблемы городского транспорта московские власти стали заниматься с 1870-х гг., хотя изначально с неохотой давали свое согласие на это предприятие. Первая конно-железная дорога была построена в Москве весной 1870 г. Она принадлежала заводу Комиссаровской технической школы и была предназначена для перевозки грузов в ночное время суток. Проходила она от нынешнего сада «Аквариум» через Триумфальную площадь и 2-ю Брестскую улицу до площади Смоленского вокзала. Эта линия функционировала 10 лет – до момента прекращения деятельности завода.

Первые опыты с пассажирскими линиями были проведены в начале 1870-х гг. Этому способствовали подготовка празднования 200-летия со дня рождения Петра Великого в Москве и, главное, проходившая тогда Политехническая выставка. Было принято решение построить временную железную дорогу на конной тяге и пути для паровозов. Линия эта проходила от Иверских ворот по Неглинной, бульварами до Смоленского вокзала. Согласие на это предприятие Московская дума дала только с условием, что после окончания праздничных мероприятий и выставки все будет возвращено в прежнее состояние: рельсы сняты, а улицы замощены.

Занимались устройством этих временных дорог предприниматели Д. Н. Гурьев и М. Д. Новиков. Вагоны были закуплены в Англии – в Старбеке, близ Ливерпуля. Это были 10 двухэтажных вагонов-империалов, то есть с закрытым первым и открытым вторым этажами. В Россию они прибыли морем до Санкт-Петербурга, а затем уже оттуда были отправлены в Москву. Эти вагоны пользовались большой популярностью.

Первое время конно-железные дороги служили больше для развлечения публики, нежели являлись практичным средством передвижения. Расписание отсутствовало, а пересадки с линии на линию плохо состыковывались. Газета «Русские ведомости» тогда писала: «Несколько дней назад в Москве открылось новое увеселение для москвичей – это железно-конная дорога. Каждый раз отправление вагона привлекает многочисленную толпу зрителей, а москвичи по целым часам стоят и глазают на невиданное ими зрелище» [26].

Осенью 1873 г. Московская дума стала настаивать на выполнении предпринимателями условий договора – убрать конку с московских улиц. Но все-таки через определенное время городские власти решили оставить данный вид

транспорта. 10 использовавшихся тогда вагонов ездили до 1874 г., когда граф А. С. Уваров, перекупивший право на строительство и эксплуатацию железных дорог, решил заменить их новыми двухэтажными вагонами французского производства.

Частный капитал уже увидел в новом предприятии большую выгоду. В городскую думу стало поступать множество предложений по устройству в Москве развитой сети конно-железных дорог. Выбран был проект графа Уварова, который обещал выполнение проекта за наименьший срок – 40 лет. По условиям концессии компания Уварова и Крузе должна была переустроить линии Политехнической выставки и построить новые.

В 1875 г. компания Уварова и Крузе была преобразована в Первое общество конно-железных дорог. К этому моменту рельсовое покрытие было уже достаточно значительным и равномерно распределялось как в самом центре города – внутри Садового кольца, – так и за его пределами. Длина путей на тот момент доходила до 27 верст [6, 395] и продолжала активно увеличиваться.

Как писал М. Д. Иванов, «конный трамвай, или, как к тому времени стали его называть, “конка”, стала естественной частью городской жизни, она превратилась из экзотического вида транспорта, перевозящего праздный люд на Политехнической выставке, в необходимую потребность, ею пользовалось подавляющее число так называемых менее достаточных жителей Москвы» [6, 13].

Поначалу, когда активно велась строительная деятельность и новый вид транспорта требовал покупки подвижного состава, конно-железные дороги не приносили большого дохода. Напротив, в первый год эксплуатации Первое общество несло значительные убытки, доходившие до 100 000 рублей и более в год. Но постепенно положение вещей стало изменяться, и уже через 10 лет, когда Первое общество было вполне удовлетворено имевшейся у него сетью и уменьшило темпы строительства новых путей, его чистая прибыль стала составлять сотни тысяч в год.

Такое положение дел не могло не привлечь большого количества новых предпринимателей, которые на разных условиях предлагали московским властям устройство новых линий железных дорог по улицам, не вошедшим в концессионную сеть.

В 1883 г. инженер А. Н. Горчаков получил 45-летнюю концессию на устройство второй сети конно-железных дорог, и уже через два года ему удалось организовать компанию совместно с бельгийским банкиром Р. Куманом для постройки и эксплуатации новой железнодорожной сети. С тех пор данное общество стало носить название Второго или Бельгийского общества конно-железных дорог. К началу 1890-х гг. оно имело достаточно обширную сеть, состоявшую из радиальной Долгоруковской линии, двух неполных кольцевых – Бульварной и Садовой, – а также линий в Петровский парк, на Воробьевы горы и в Петровско-Разумовское. Таким образом, Первое акционерное общество перестало быть монополистом в сфере городского транспорта Москвы. С одной стороны, конкуренция между двумя обществами заставляла конку развиваться – закупались новые вагоны, совершенствовалось отопление. Но с другой стороны, эта конкуренция создавала москвичам больше проблем, чем приносила выгоды. Первое время при пересадке с линии одного общества на линию другого было необходимо покупать новый билет, что было очень невыгодно, и только затем обществам удалось прийти к согласию и выпустить специальные передаточные билеты, дающие возможность свободной пересадки с линий одного предприятия на линии другого.

К началу – середине 1890-х гг. московским властям стало ясно, что конка уже не удовлетворяет нужд города. Темп жизни все ускорялся, с каждым годом численность населения Москвы становилась все больше, а так как новоприбывшие селились преимущественно на окраинах города, а основные предприятия находились в его центре, необходимость должного сообщения между разными частями города увеличивалась с каждым месяцем. Конка же была крайне медлительна – средняя скорость движения составляла 7 км/час, что было незначительно выше скорости пешехода. М. Д. Иванов даже писал о ходившей тогда в Москве шутке – «конка, догони цыпленка». Передвижение создавало многие неприятности – А. А. Кизеветтер, заставший московскую конку студентом, писал в своих воспоминаниях, что тяжелые вагоны часто сходили с рельсов, и тогда все движение останавливалось, пассажирам приходилось покидать вагон и терпеливо ждать, пока его водружат обратно на рельсы [7, 32]. Непригодна конка была и на подъемах, которые так часты в холмистой Москве. В тех местах, где пара лошадей уже не мог-

ла вытянуть вагон, требовалось пристегивать дополнительную пару, а иногда и тройку, обычно специально дежурившую перед такими подъемами. Так, например, особенно труден был подъем на Швивую горку в Заяузье. Помимо этих неудобств многочисленные лошади требовали ухода и лечения в специально организованных конных парках, к тому же необходима была очистка улиц от конского навоза.

Помимо этого, за 20 лет эксплуатации конно-железные дороги сильно изнашивались, и состояние их было весьма неутешительным. По словам известного деятеля Московской городской управы Н. Н. Щепкина, «вагоны конки представляли собой старые, выслужившие все благоразумные сроки рыдваны, двигавшиеся со скоростью от 6 до 7 верст в час с бесконечными остановками, зависящими от полного расстройств старых рельсовых путей» [26, 23]. Положение дел, по мнению городской управы, было близко к критическому и требовало немедленных изменений. Также о полной негодности к эксплуатации конно-железных дорог писал инженер Линева – автор одного из первых принятых думой и управой проектов по введению в эксплуатацию электрического трамвая [7, л. 78].

Эксперименты по модернизации железных дорог проводили оба московских общества. Первое общество пробовало ввести на Таганской линии канатную тягу, Бельгийское общество пыталось проводить опыты с паровой тягой при помощи паровозов Руана, что было удобно, так как колея у московского трамвая была железнодорожная – 5 футов (1524 мм). Но коптящие паровозы не прижились на московских улицах.

Начиная с середины 1890-х гг. городские власти занимались двумя основными вопросами в сфере городского транспорта – выкупом частных предприятий в собственность города и инициативами по переходу с конной тяги на электрическую. По мнению М. Д. Иванова, именно возможность скорой покупки предприятия и подтолкнула Первое общество к экспериментам с электрическим трамваем. Москва не стала бы покупать предприятие, когда оно только-только начинало развивать новую сеть, что требовало значительных капиталовложений. Таким образом, устройство новых дорог откладывало его покупку городом.

Москва не была новатором в вопросе устройства городского электрического трамвая – к моменту его появления в Москве он успешно применялся в Киеве и Нижнем Новгороде, горо-

дах таких же холмистых, как и Москва. Управа писала, что сомнений в переходе на новый трамвай уже нет. Для того чтобы он соответствовал потребностям москвичей, его необходимо было заменить «более быстрым и более удобным для публики сообщением» – электрическим. Тем более что все достоинства электрического трамвая уже доказаны «не только на Западе, но и в таких гористых русских городах, как Киев и Нижний Новгород» [17, л. 1], а эксперименты необходимы только для того, чтобы определить, какой именно тип трамвая более пригоден к московским условиям. Переустройство трамвайной линии было сопряжено с множеством сложностей – требовалась не только замена рельсов, надо было устраивать столбы, несущие воздушные провода для подведения электроэнергии. Это значительно меняло облик города, а также делало необходимым изменение всей уже сложившейся в Москве системы воздушных проводов – в основном телефонных и телеграфных. При обсуждении первых предложений общества в Московской управе и специальной комиссии было отдельно оговорено особое условие Главного управления почты и телеграфа, что оно «оставляет за собой право в зависимости от результатов опытов потребовать переустройства по его указаниям принятой для опытов системы канализации электрического тока для подвода его к вагонам трамвая на тех улицах, по которым проходят телеграфные и телефонные линии» [17, л. 22]. В противном случае общество должно было переносить телефонно-телеграфные линии за свой счет так, чтобы те не мешали проводам трамвая.

Одновременно с обычной электрической тягой Первое общество намеревалось проводить эксперименты с электрической аккумуляторной тягой. Общество просило разрешения провести своей эксперимент «на той части Петровской линии, которая идет от Страстного монастыря до Тверской Заставы». Проект выглядел следующим образом: «<...> общество заменяет ныне существующие пути на Тверской улице новыми, более прочными желобчатыми рельсами и ставит как вдоль этой улицы, так и на соединительном пути в Миусский парк по улице Лесной столбы с воздушными проводами по проекту, который будет одобрен городской управой. На всем этом пути общество испрашивает себе право производить испытания с вагонами-аккумуляторами разных систем, то есть с такой электрической тягой, которая не нуждается в

постановке на улицах новых столбов и в связанной с ними новой воздушной системе проводов» [17, л. 1]. Именно идея с аккумуляторной тягой больше всего понравилась Московской управе.

Данный план был безоговорочно принят городской думой на заседании 17 декабря 1896 г., но с несколькими условиями. Поскольку задержки и перебои в работе дорог на таком оживленном участке были недопустимы, общество обязали провести и обычные провода, чтобы обеспечить бесперебойное движение в любом случае. Дума также сделала этот план обязательным для выполнения и подчинила контролю управы.

Объясняя выбор именно этого участка дороги, общество писало, что его «правление руководствовало следующими соображениями: по характеру пассажиров более чистых и интеллигентных эта линия прежде всего настойчивее всякой другой требуют более усовершенствованного сообщения; более чем где-либо частые массовые скопления пассажиров в дни скачек, бегов, гуляний в парке требуют здесь временно значительного увеличения числа вагонов и их быстрого точного оборота». Помимо этого, правление «полагало украсить лучшую из улиц столицы – Тверскую» [17, л. 1].

В это время городские власти уже понимали всю значимость данного предприятия. Вопрос о покупке железных дорог в собственность города был настолько важен, что при каждом постановлении управы условия, на которых новое имущество должно было переходить в собственность города в случае покупки им общества, оговаривались отдельным пунктом.

Об острой необходимости перехода на новый вид трамвая говорит один достаточно примечательный факт, характеризующий темпы роста потребности в общественном транспорте и увеличение численности горожан. Примерно через год после введения электрической тяги общество запросило у городских властей разрешение на продолжение перехода на электрическую тягу. В письме городскому голове кн. В. М. Голицыну глава общества писал, что, изначально переводя часть линии на электрическую тягу, общество намеревалось перебросить освободившиеся вагоны на обычной тяге (1/12 всего состава) на прочие линии. Но «предложение правления не оправдалось ко времени открытия электрической тяги, движение на других линиях настолько увеличилось, что освободившимся подвижным составом было далеко не вполне удовлетворено. А для удовлетворения этих

нужд необходимо еще 200–250 лошадей, что требует организации нового конного парка». И на основании этого, а также того, что Техническо-строительный комитет внутренних дел предоставил правлению право «производить опыты движения аккумуляторными вагонами не только по линии Долгоруковской и загородной Петровской, но и на линиях, к ним прилегающих», общество просило разрешения перевести на электрическую тягу линию «от Тверской Заставы до Ильинских ворот». При этом оговаривалось: «<...> если подъем Театрального проезда окажется слишком тяжелым для аккумуляторного движения, то от Тверской Заставы до Воскресенской площади и по линии Бульварной II, от Страстного монастыря до Арбатской площади» [17, л. 4]. Проект этот городской думой одобрен не был как «преждевременный».

Постепенно мнение, что железные дороги должны являться собственностью города, становилось все более популярным среди московских деятелей. Этому способствовали как социально-экономическое значение трамвая в жизни города, так и его чрезвычайная доходность. В марте 1900 г. Московская дума единогласно постановила, что «городские железные дороги должны составлять особое городское предприятие, а устройство их и эксплуатация должны производиться за счет и мерами городского общественного самоуправления» [29, 396]. Управе было поручено ведение переговоров с концессионерами об окончательном выкупе их предприятий. А в случае невозможности выкупа предстояла разработка новой городской сети трамвайных линий.

Переговоры с Первым обществом достаточно быстро увенчались успехом. В сентябре 1901 г. все предприятия общества перешли в собственность города – при условии ежегодных платежей в сумме 485 тысяч рублей до окончания срока концессии, то есть до 1918 г. [29, 396].

С этого момента можно вести историю московского трамвая как одной из отраслей городского хозяйства. И данный вид транспорта во многом даже превзошел ожидания московских властей. Он приносил значительную выгоду. К тому же электрические железные дороги оказались еще и гораздо более безопасным видом транспорта по сравнению с конной.

В первые годы после перехода трамвая в собственность города особое внимание уделялось учету всех происшествий, которые проходили в результате его работы. Отдел постройки электрического трамвая писал: «С введением

электрической тяги выделилась более рельефно та тесная связь, которая существует между эксплуатацией и отделом постройки, и настоятельная необходимость следить самым тщательным образом за всеми случайностями эксплуатации, для того чтобы принимать их во внимание при проектировании дальнейшего расширения сети и для удаления замеченных недостатков в осуществленном уже сооружении». При этом «наиболее важным вопросом» называлась «безопасность движения». Здесь имелась в виду «безопасность пассажиров, пользующихся трамваем, публики и экипажей, пересекающих трамвайные пути, и, наконец, большая или меньшая безопасность служащих трамвая». При этом особо подчеркивалось: «<...> не говоря уже и об общественном значении правильной и безопасной эксплуатации для города с миллионным населением, такая эксплуатация влияет и на финансовую сторону дел, уменьшая до минимума размер ремонта подвижного состава» [15, 1].

Достаточно примечательным оказался тот факт, что, по данным отдела постройки, за первый год эксплуатации городского трамвая резко понизились травматизм и статистика несчастных случаев: «Электрическая тяга помимо большей быстроты и удобств для публики гораздо безопаснее, чем конная, так как движение по электрическим путям сопровождается значительно меньшим числом несчастий с пассажирами, служащими, проходящими по улицам и проезжающими в экипажах. <...> Если общее число лиц, пострадавших от движения по электрическим трамваям и конно-железным дорогам, переложить на одну и ту же единицу, например на 100 тысяч вагоно-верст, то окажется, что в каждый из 12 истекших месяцев первого года эксплуатации электрических трамвая на последних пострадали вдвое, втрое и вчетверо меньше лиц, чем при конной тяге» [5, 16]. Например, если в декабре 1904 г. на трамваях было зафиксировано 9 происшествий, в результате которых пострадали люди, то на конно-железных дорогах таких случаев было зафиксировано 35.

Данная статистика велась по четырем принадлежавшим на тот момент городу линиям московского трамвая – Вокзальной, Петровской, Сокольнической и Марьинской. За первый год эксплуатации городского трамвая было зафиксировано «всего разных несчастных случаев – 326 с учетом ничтожных по значимости. Всего именно пострадавших 280, смертных случаев 2, где потребовалась медицинская помощь – 58»

[15, 2]. Причем по причинам, их вызвавшим, несчастные случаи делились на три основные группы: «<...> 1) случаи от входа и выхода пассажиров во время движения моторных вагонов, до полной их остановки; 2) случаи с пассажирами: столкновение моторов с экипажами, задетые и сбитые вагонами лица, стоящие на полотне и перебегающие через рельсы и т. д. и 3) несчастные случаи технического характера, зависящие от устройства моторов, вагонов, особых условий местности, где проложен путь, и т. п.» [15, 6].

Наибольшее число (45 процентов) несчастных случаев было вызвано тем, что горожане, не привыкшие к новому, более скоростному виду транспорта, не в полной мере понимали его отличие от конки. «Более всего происходило несчастий, оттого что пассажиры, надеясь на свою ловкость, соскакивают с вагона или вскакивают в вагон во время движения». Единственный способ уменьшить эту статистику виделся в «постепенном внедрении в сознание публики, что вход и выход во время хода моторного вагона очень опасен благодаря значительно большей скорости электрических вагонов по сравнению с конными» [15, 6].

Хотя, конечно, были и случаи, не подпадавшие ни под одну из основных категорий. Например, «разбил шутя буферное стекло». Или, «обходя вокруг стоявшего мотора, запачкал пальто и потребовал 110 рублей – неизвестно за что».

Разумеется, трамваи привлекали внимание и городских хулиганов. Статистика фиксировала достаточно большое количество случаев, когда новые вагоны подвергались хулиганским выходкам горожан – били стекла, кидали в идущий на полном ходу трамвай стеклянные бутылки и камни и т. д.

Помимо этого, московские власти жаловались на «некультурность публики», отчего часто можно было видеть картины, подобные этой: «<...> не дождавшись полной остановки мотора, публика постоянно спешит толпой попасть в идущий вагон, и все толкают друг друга, не разбирая ни пола, ни возраста; достается при этом иногда и кондукторам, бывали случаи столкновения входившей публикой кондуктора с задней площадки на мостовую, его падения и ушибы». Особенно в этом отношении отличалась Сухаревская площадь, где постоянно были толпы народа: «<...> здесь беспрестанно падают, прыгивая на мостовую, дети и женщины, так как лезущая в вагон толпа мешает выходящим видеть ясно неровную поверхность мостовой» [15, 7].

Город старательно развивал и совершенствовал принадлежавшую ему железнодорожную сеть. Так, «к 1904 г. было закончено и поступило в эксплуатацию около 14 верст одиночного пути трамвая, в 1905 г. – около 33 верст, в 1907 г. – 68 верст, в 1908 г. – 108 верст» [15, 7]. Таким образом, городская сеть была сформирована. И для большего ее совершенствования городу недоставало именно того, что находилось в собственности Бельгийского общества, – сообщения между центром и основными заставами – Крестовской, Бутырской, Калужской и Серпуховской; линий, соединяющих все вокзалы: Второму обществу принадлежали пути к трем из них, в руках частной компании находилась и окружная дорога по кольцу Садовых. Да и в целом разница между тарифами, расписаниями и подвижными составами создавала массу неудобств для горожан. Линии Бельгийского общества как бы «вклинивались в городскую сеть, и целые сегменты городской территории исключались из этой сети» [29, 397]. С этого момента начался долгий, часто доходивший до открытых конфликтов процесс переговоров между городом и Бельгийским обществом. Этот долгий спор разрешился только в 1911 г. путем принудительного отчуждения сети Бельгийского общества с выплатой ему оговоренного в концессионном договоре вознаграждения.

Отдельно стоит сказать о проводимой городом политике ценообразования. Исключительная доходность московского трамвая была обусловлена эффективностью его работы. При переходе с конной тяги на электрическую, несмотря на сопротивление московских властей, тарифная сетка была сохранена. Причем сохранялась она и далее – при переходе Первого общества железных дорог в собственность Москвы. Инженер А. Линева – главный разработчик проекта введения электрической тяги Первым обществом – очень разумно объяснял данную политику: «<...> судя по отчетам общества за 1897–1898 гг., на линиях, где допущен только 1-й класс, средняя плата с пассажира на одной линии (Долгоруковской) достигает 5,5 копейки. Это означает, что из 100 пассажиров только 1 процент проезжает больше одной станции. Если же взять все линии с 1-м классом, то этот процент пассажиров, едущих более одной станции, составляет всего 0,4 процента. Таким образом, громадное большинство публики не требует проезда на большее расстояние, чем одна остановка, то есть при существовании конной тяги

довольствуется в среднем 2,5 километра. Конечно, иметь право проехать за одну плату в 10 раз большее расстояние очень приятно, но им могут воспользоваться только менее сотой доли всех пассажиров; вся же остальная публика должна будет переплачивать за свой проезд вдвое больше, чем при конной тяге, а это, конечно, не следует популярности новой тяги, а тем более к успеху ее в финансовом отношении. Если бы трамвай вводился в Москве вновь, то установление 10-[ти] и 5-копеечного тарифа имело бы меньшую важность. Но раз публика воспиталась на известном тарифе, в высшей степени неблагоприятно поднимать его. Никакие удобства, предоставляемые новой тягой, не будут оценены публикой, если ей придется платить более высокую цену за проезд» [17, л. 78–78об.].

Половину 1910-х годов – с момента окончательного приобретения трамвая в собственность города и до начала Первой мировой войны – можно считать расцветом трамвайного дела. Московская сеть стояла на одном уровне развития с крупнейшими городами Европы и Америки. Более того, как замечают некоторые исследователи, именно в это время московские власти в вопросах развития трамвайной сети стали руководствоваться не только вопросами выгоды, но и непосредственными нуждами горожан. В первую очередь отразилось это на политике ценообразования. Если до этого при строительстве новых линий руководствовались исключительно потенциальной выгодой того или иного направления, то именно в предвоенные годы стали прокладывать маршруты и в районы с не самым плотным и достаточно бедным населением [33, 147]. Кроме того, отвечая духу времени и появившейся в 1890-х гг. в Европе политике ценообразования, Московская управа вводила особую систему оплаты. В ранние утренние часы и в конце рабочего дня цены для пассажиров второго класса были значительно снижены – специально для представителей беднейших слоев, которые в это время или направлялись на работу, или возвращались с работы домой.

О том, как москвичи возвращались к такому заметному в жизни города предприятию, как трамвай, можно судить по тем названиям, которые давались разным его маршрутам. К. Г. Паустовский, работавший кондуктором на московском трамвае, писал: «Медной линией» называлась линия «Б», проходившая по Садовому кольцу. Кондуктора не любили эту линию, хотя москвичи и называли ее с умилением «Букашкой». Мы

предпочитали работать на «серебряной» линии «А» – на Бульварном кольце. Эту линию москвичи называли тоже ласково – «Аннушкой» [19, 53].

С началом Первой мировой войны московский трамвай стал клониться к упадку, который продолжался вплоть до революции. Возрождение московского трамвая началось только уже в советской России.

В первую очередь из-за войны московские трамваи потеряли своих сотрудников – они были призваны на фронт. По данным, приводимым М. Д. Ивановым, «уже в первый месяц было мобилизовано из числа работающих трамвайщиков около 2 000 человек. Это привело к концу июля к снижению выпусков вагонов на линию почти на одну треть, ежедневно вместо 900 вагонов на маршрутах города ходило только 600» [6, 75]. Вместо опытных сотрудников приходили новички, и это сильно снижало качество работы трамвая. Именно во время Первой мировой войны на трамваях начинают работать женщины-кондукторы, чему до этого руководство железных дорог категорически противилось.

Уменьшение числа вагонов привело к их переполнению пассажирами, что неминуемо вело к порче подвижного состава и увеличению числа несчастных случаев. Среди людей появились «висельники» – пассажиры, державшиеся за наружные выступавшие части трамвая. Трамвай постепенно стал терять свою доходность. Этому же способствовало право бесплатного проезда в городском транспорте, данное всем военным и работниками госпиталей и лазаретов, которыми Москва была тогда просто переполнена.

Работники трамвая стали устраивать забастовки, требуя повышения жалованья и улучшения условий работы. Самая крупная такая забастовка происходила в сентябре 1915 г. – трамвай тогда не работал четыре дня, и город был практически парализован. Примерно треть всех служащих московского трамвая забастовала в октябре того же года. Газета «Московские ведомости» писала тогда: «Трамвайное предприятие приходит в упадок: пути расшатаны, рельсы требуют перекладки, вагоны начинают трещать по швам, катастрофы учащаются, грубость трамвайной прислуги достигла вершин допустимого, а забастовщики поощрены хорошей прибавкой к жалованью» [14].

Снижение качества обслуживания сразу сказалось на статистике несчастных случаев – только с августа 1914 г. по февраль 1915 г. крупных происшествий было пять. «Московские ве-

домости» писали об одном из них: «14 февраля на исходе 7 утра произошла небывалая катастрофа, повлекшая значительное число несчастных случаев с пассажирами. <...> В момент столкновения вагоны полезли один на другой, раздались треск железа, звон битых стекол, которые отлетали на далекое расстояние; послышались крики пассажиров. Прицепной вагон лежал на боку поперек рельсов, имея колеса опрокинутыми на значительное расстояние по направлению к Страстному монастырю, по Тверской улице. Из вагона послышались крики о помощи пострадавших пассажиров. Другой вагон был отброшен в сторону с разбитым кузовом и разбитой передней площадкой. <...> Двое пассажиров были сильно покалечены и находились в бессознательном состоянии. <...> Не успели еще изгладиться тяжелые впечатления у публики, как вслед за первой катастрофой на том же месте на углу Тверской и Садовой произошло новое столкновение, к счастью, обошедшееся без жертв» [13]. Крупные аварии на трамвайных путях до этого были редкостью, поэтому событие такого масштаба произвело и на горожан, и на московские власти очень сильное впечатление.

Руководство городского трамвая пыталось найти новые источники дохода – не раз в Московскую думу направлялись прошения о повышении тарифа на одну копейку. На том же настаивала и Московская управа, намереваясь использовать новые доходы на нужды всего муниципального хозяйства. Но, опасаясь сильной негативной реакции горожан, городская дума отклоняла эти прошения, называя их «несвоевременными» [5, 10]. Трамвайные пути приспособили для перевозки грузов – преимущественно с железнодорожных вокзалов на дровяные и прочие склады. Тариф был назначен по 2 копейки с каждого перевозимого пуда.

В дальнейшем положение московского трамвая только ухудшалось. В 1916–1917 гг. забастовки среди работников приобрели уже регулярный характер. Московские власти пытались действовать методом кнута и пряника. С одной стороны, к забастовщикам применялись жесточайшие наказания – арестовывались десятки человек. С другой стороны, организовывалось питание для работников трамвая – во всех трамвайных парках появились столовые, что в условиях предреволюционной Москвы, с уже введенной карточной системой и перебоями в поставках продовольствия, было очень важным мероприятием.

Первые десятилетия становления московского трамвая – сначала на конной, затем на электрической тяге – являются собой одну из самых любопытных страниц в истории Москвы конца XIX – начала XX вв. Появление необходимости развития транспорта, его совершенствования – важный критерий развития города. История формирования транспортной сети древней столицы наглядно отражает периоды становления Москвы как европейского мегаполиса. От относительно скромной, не пользовавшейся поддержкой городских властей сети конно-железных дорог в 1870–1880-х гг. транспорт к 1910-м гг. превратился в одно из самых доходных городских предприятий, владеть которым хотели как городские власти, так и представители частного капитала. Из временного способа развлечения праздной публики трамвайная сеть стала одной из самых важных составляющих городской среды. Московские власти видели в трамвае эффективное средство решения сразу нескольких проблем, а москвичи искренне полюбили этот вид транспорта, помогавший им в их повседневной жизни, и воспринимали его как один из символов своего родного города.

Библиография:

1. Астров Н. И. Воспоминания. М.: Государственная публичная историческая библиотека России, 2000. 175 с.
2. Виноградов В. Ю. Становление и развитие городского самоуправления в России. 1870–1914 гг. М.: Экон-Информ, 2005. 388 с.
3. Градостроительство России середины XIX – начала XX века. Кн. 1: Общая характеристика. Теоретические проблемы. М.: Прогресс-Традиция, 2001. 337 с.
4. Градостроительство России середины XIX – начала XX века. Кн. 3: Столицы и провинция. М.: Прогресс-Традиция, 2011. 612 с.
5. Журнал заседаний Московской городской думы за 1915 год. М.: Московская городская дума, 1916. 612 с.
6. Иванов М. Д. Московский трамвай: страницы истории. М.: Мосгортранс, 1999. 249 с.
7. Кизеветтер А. А. На рубеже двух столетий. Воспоминания. М.: Искусство. 1997. 395 с.
8. Київський трамвай: До 100-річчя з дня пуску в експлуатацію, 1892–1992. Київ: Будівельник, 1992. 932 с.
9. Кириченко Е. И. Трамвай и градостроительное развитие Москвы // Московский архив. Историко-краеведческий альманах. М.: Мосгорархив, 1996. С. 204–217.
10. Краткий отчет по постройке московского городского электротехнического трамвая. М.: Московская городская управа, 1915. 435 с.

11. Материалы по вопросу о введении электрической тяги на городских конно-железных дорогах. М.: Московская городская управа, 1899. 28 с.
12. Москва. Краткие очерки городского благоустройства. М.: Типография Е. А. Благушиной, 1897. 123 с.
13. Московские ведомости. 15 февраля 1915 г.
14. Московские ведомости. 4 декабря 1915 г.
15. Несчастные случаи на московских городских железных дорогах при конной и электрической тяге. М.: Московское городское управление, 1905. 47 с.
16. Коссой Ю. М. Нижегородский наш трамвай: к 110-летию российского трамвая. Нижний Новгород: Штрих-Н, 2006. 89 с.
17. О производстве опытов движения транспорта с электрической тягой по московским железным дорогам // Центральный государственный архив города Москвы. Ф. 179. Оп. 21. Д. 1545.
18. Озеров И. Х. Большие города, их значение и средства управления. М.: Товарищество И. Д. Сытина, 1906. 135 с.
19. Паустовский К. Г. Повесть о жизни. М.: Синергия; Московские учебники, 2007. 397 с.
20. Петербургский трамвай: история и современность. СПб.: Лики России, 2007. 301 с.
21. Петров Ю. А. Московская буржуазия в начале XX века: предпринимательство и политика. М.: Мосгорархив, 2002. 436 с.
22. Писарькова Л. Ф. Городские реформы в России и Московская дума. М.: Новый хронограф; АИРО-XXI, 2010. 735 с.
23. По Москве / Под ред. Н. И. Гейнике, Н. С. Елагина, Е. А. Ефимовой, И. И. Шитца. М.: М. и С. Сабашниковы, 1917. 672 с.
24. Пояснительная записка к проекту сооружения московского подземного соединительного пути и центральных вокзалов. СПб.: Типография А. Бенке, 1913. 45 с.
25. Розалиев В. В. Московский трамвай: его прошлое, настоящее и будущее: К 100-летию открытия в Москве первой линии электрического трамвая. М.: Российское психологическое общество, 1999. 327 с.
26. Русские ведомости. 2 июля 1872 г.
27. Сборник сведений о настоящем состоянии городского хозяйства в крупнейших городах России. Самара: Типография И. П. Новикова, 1889. 908 с.
28. Смета доходов и расходов Москвы. М.: Московская городская управа, 1906. 263 с.
29. Современное хозяйство города Москвы / Под ред. И. А. Вернера. М.: Московское городское управление, 1913. 654 с.
30. Тархов С. А. История московского трамвая. М.: Мосгортранс, 1999. 356 с.
31. Штрюмберг М. А. Городские железные дороги в Москве и других больших городах и их социальное значение. М.: Товарищество типографии А. И. Мамонтова, 1913. 366 с.
32. Bradley J. Muzhik and Muscovite. Urbanization in Late Imperial Russia. University of California Press, 1985. 422 p.
33. Thurston R. Liberal city, conservative state: Moscow and Russia's urban crisis, 1906–1914. New York; Oxford: Oxford university press, 1987. 266 p.

References (transliterated):

1. Astrov N. I. Vospominaniya. M.: Gosudarstvennaya publichnaya istoricheskaya biblioteka Rossii, 2000. 175 s.
2. Vinogradov V. Yu. Stanovlenie i razvitie gorodskogo samoupravleniya v Rossii. 1870–1914 gg. M.: Ekon-Inform, 2005. 388 s.
3. Gradostroitel'stvo Rossii serediny XIX – nachala KhKh veka. Kn. 1: Obshchaya kharakteristika. Teoreticheskie problemy. M.: Progress-Traditsiya, 2001. 337 s.
4. Gradostroitel'stvo Rossii serediny XIX – nachala KhKh veka. Kn. 3: Stolitsy i provintsii. M.: Progress-Traditsiya, 2011. 612 s.
5. Zhurnal zasedanii Moskovskoi gorodskoi dumy za 1915 god. M.: Moskovskaya gorodskaya дума, 1916. 612 s.
6. Ivanov M. D. Moskovskii tramvai: stranitsy istorii. M.: Mosgortrans, 1999. 249 s.
7. Kizevetter A. A. Na rubezhe dvukh stoletii. Vospominaniya. M.: Iskusstvo. 1997. 395 s.
8. Kiiv'skii tramvai: Do 100-richchya z dnya pusk u ekspluatatsiyu, 1892–1992. Kiiv: Budivel'nik, 1992. 932 s.
9. Kirichenko E. I. Tramvai i gradostroitel'noe razvitie Moskvyy // Moskovskii arkhiv. Istoriko-kraevedcheskii al'manakh. M.: Mosgorarkhiv, 1996. С. 204–217.
10. Kratkii otchet po postroyke moskovskogo gorodskogo elektrotekhnicheskogo tramvaya. M.: Moskovskaya gorodskaya управа, 1915. 435 s.
11. Materialy po voprosu o vvedenii elektricheskoi tyagi na gorodskikh konno-zheleznykh dorogakh. M.: Moskovskaya gorodskaya управа, 1899. 28 s.
12. Moskva. Kratkie ocherki gorodskogo blagoustroistva. M.: Tipografiya E. A. Blagushinoi, 1897. 123 s.
13. Moskovskie vedomosti. 15 fevralya 1915 g.
14. Moskovskie vedomosti. 4 dekabrya 1915 g.
15. Neschastnye sluchai na moskovskikh gorodskikh zheleznykh dorogakh pri konnoi i elektricheskoi tyage. M.: Moskovskoe gorodskoe upravlenie, 1905. 47 s.
16. Kossoi Yu. M. Nizhegorodskii nash tramvai: k 110-letiyu rossiiskogo tramvaya. Nizhnii Novgorod: Shtrikh-N, 2006. 89 s.
17. O proizvodstve opytov dvizheniya transporta s elektricheskoi tyagoy po moskovskim zheleznykh dorogam // Tsentral'nyi gosudarstvennyi arkhiv goroda Moskvyy. F. 179. Op. 21. D. 1545.
18. Ozerov I. Kh. Bol'shie goroda, ikh znachenie i sredstva upravleniya. M.: Tovarishchestvo I. D. Sytina, 1906. 135 s.
19. Paustovskii K. G. Povest' o zhizni. M.: Sinergiya; Moskovskie учебники, 2007. 397 s.
20. Peterburgskii tramvai: istoriya i sovremennost'. SPb.: Liki Rossii, 2007. 301 s.
21. Petrov Yu. A. Moskovskaya burzhuaziya v nachale KhKh veka: predprinimatel'stvo i politika. M.: Mosgorarkhiv, 2002. 436 s.
22. Pisar'kova L. F. Gorodskie reformy v Rossii i Moskovskaya дума. M.: Novyi khronograf; АИРО-XXI, 2010. 735 s.

23. Po Moskve / Pod red. N. I. Geinike, N. S. Elagina, E. A. Efimovoi, I. I. Shittsa. M.: M. i S. Sabashnikovy, 1917. 672 s.
24. Poyasnitel'naya zapiska k proektu sooruzheniya moskovskogo podzemnogo soedinitel'nogo puti i tsentral'nykh vokzalov. SPb.: Tipografiya A. Benke, 1913. 45 s.
25. Rozaliev V. V. Moskovskii tramvai: ego proshloe, nastoyashchee i budushchee: K 100-letiyu otkrytiya v Moskve pervoi linii elektricheskogo tramvaya. M.: Rossiiskoe psikhologicheskoe obshchestvo, 1999. 327 s.
26. Russkie vedomosti. 2 iyulya 1872 g.
27. Sbornik svedenii o nastoyashchem sostoyanii gorodskogo khozyaistva v krupneishikh gorodakh Rossii. Samara: Tipografiya I. P. Novikova, 1889. 908 s.
28. Smeta dokhodov i raskhodov Moskvy. M.: Moskovskaya gorodskaya uprava, 1906. 263 s.
29. Sovremennoe khozyaistvo goroda Moskvy / Pod. red. I. A. Vernera. M.: Moskovskoe gorodskoe upravlenie, 1913. 654 s.
30. Tarkhov S. A. Istoriya moskovskogo tramvaya. M.: Mosgortrans, 1999. 356 s.
31. Shtromberg M. A. Gorodskie zheleznye dorogi v Moskve i drugih bol'shikh gorodakh i ikh sotsial'noe znachenie. M.: Tovarishchestvo tipografii A. I. Mamontova, 1913. 366 s.
32. Bradley J. Muzhik and Muscovite. Urbanization in Late Imperial Russia. University of California Press, 1985. 422 p.
33. Thurston R. Liberal city, conservative state: Moscow and Russia's urban crisis, 1906–1914. New York; Oxford: Oxford university press, 1987. 266 p.