

Современную Коломну невозможно представить без общественного транспорта — автобусного и трамвайного, обеспечивающего быстрое перемещение жителей из одного района города в другой. Разветвлённая сеть улиц удобна и радует проезжающих и прохожих гладью дорог, уютными тротуарами, ярким освещением и раскидистыми липами. Коломна, как один из крупных городов Московской области, имеет регулярное сообщение (автобусное и железнодорожное) со столичным центром — Москвой. Однако примерно полтора века назад картина была иной.

Напомним, что торгово-промышленная Коломна во второй половине XIX — начале XX века представляла собой третий по величине город Московской губернии площадью 416,4 дес. (или 455,1355 га). Город отличался наибольшим числом улиц: здесь пролегалo 45 улиц (в Дмитрове — 43, в Клину — 40, в Серпухове — 32) общей протяжённостью 19,1 версты. Центральные улицы — Астраханская, Владимирская, Спасская — выделялись большими жилыми зданиями и торговыми помещениями; в противоположность им Троицкая и Коломенская улицы, Репинский овраг и Митяевская слобода были почти сплошь застроены небольшими домами. Город являлся многонаселённым: в начале XX века здесь проживало 27 тысяч человек.

Поскольку Коломна была важным транспортным узлом губернии, то доля

её жителей, занятых в транспортной сфере, была значительной — 2,3%. Наибольшее развитие получил извозный промысел, в котором к концу XIX века числилось около 200 человек. Это объясняется в первую очередь необходимостью регулярного сообщения со столицей, соседними городами и сёлами. Особенно это касалось села Боброва (располагалось в 1,5 верстах от Коломны), где находился Коломенский машиностроительный завод. К услугам извозчиков постоянно прибегали заводская администрация, инженеры и служащие. Кроме того, извозчики доставляли горожан на мортирный завод в деревню Бочманово (4 версты от Коломны), а также подвозили пассажиров на железнодорожную станцию «Коломна» в двух верстах от города (ныне — станция Голутвин) и «Ново-Коломна» (ныне — платформа Коломна). Историк П. Г. Рындзюнский утверждал, что «легковые извозчики в городах вообще составляли больше половины всех горожан, занятых гужевым промыслом».

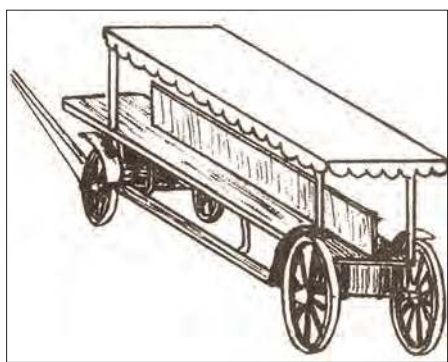
Давнюю традицию в Коломне имел ямской промысел, обеспечивающий сообщение с Москвой и другими городами. Ямщики, приписанные к мещанам, проживали в Ямской слободе, вошедшей в черту города в середине XIX века. Подробное описание ямского извоза приведено в воспоминаниях Н. П. Гилярова-Платонова «Из пережитого», которые погружают нас в коломенские реалии 30-х–40-х годов XIX века. Свои юношеские впечатления от путешествия из Коломны в Москву мемуарист передаёт следующим образом. «Сообщение с Москвой производилось на вольных ямских тройках, независимо от почтовой гоньбы... ежедневно ездило по нескольку троек. Из Коломны выезжали они большей частью вечером и вечером на другой день прибывали к месту. Водилось так обыкновенно: пассажиры набирались, по числу их назначалось число троек для выезда, кидался ямщиками жребий, кому ехать, прочие получали «отход»». Автор далее отмечал, что во время движения он находился в «кибитке», т.е. внутри экипажа, а менее состоятельные пассажиры расположились «на передке» (рядом с ямщиком) и даже на «облучке»¹. Рассуждая об удобстве передвижения путешественников на дальние расстояния, Н. П. Гиляров-Платонов с сожалением указывал на отсутствие тарантасов² в Коломне. Он писал: «Отчего же такой удобный транспорт для грунтовых дорог экипажей, такой воистину российский, столь приуроченный к стране ухабов и просёлочных дорог, явился лишь одновременно с шоссе, накануне железных дорог, и притом где же — в Коломне, бойком торговом месте, с обширной Ямскою слободой, с ямщиками бывальыми, с трактами на Тамбов — Астрахань, Воронеж — Таганрог, не говоря уже о Владимире и Кашире?» И действительно, столь удобное средство передвижения получило популярность только во второй половине XIX века. Вот как описывает этот вид транспорта В. А. Сологуб в повести «Тарантас»: «Вообразите два длинных шеста, две параллельные дубины, неизмеримые и бесконечные; посреди них как будто брошена нечаянно огромная корзина, округлённая по бокам... На концах дубин приделаны колёса, и всё это странное создание кажется издали каким-то диким порождением фантастического мира».

¹ Облучок — передок повозки, на котором сидит кучер, возница.

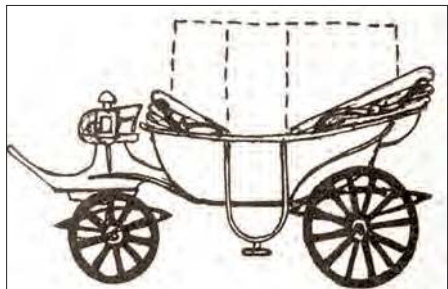
² Тарантас — дорожная повозка на длинных зыбучих дорогах.

В 50-х годах XIX века в русский быт стали входить железные дороги (проходящая через Коломну магистраль Москва–Рязань начала действовать в 1864 году). Проезд по «чугунке», хотя и был более быстрым, но являлся дорогим удовольствием. Тем не менее «новшеством цивилизации» пользовались все слои населения: чиновники, учителя, врачи, купцы, предприимчивые крестьяне. От Москвы до Коломны, преодолев расстояние в 109 вёрст, можно было добраться на курьерском (ныне — скором) поезде за 3 часа, пассажирском — за 4 часа, и товарно-пассажирском — за 5 часов. Стоимость билета зависела от категории поезда и класса вагона. За проезд в первом классе курьерского состава нужно было заплатить 3,88 рубля, во втором классе — 2,93 рубля; цена билета в первом классе пассажирского поезда составляла 3,37 рубля, во втором классе — 2,55 рубля, в третьем классе — 1,46 рубля. Примечательно, что курьерский поезд останавливался только на станциях Раменское, Бронницы, Фаустово, Воскресенск, Ново-Коломна и Коломна (пассажирский и товарно-пассажирский имели дополнительные остановки в Перово, Люберцах, Быково, Конобеево, Пески).

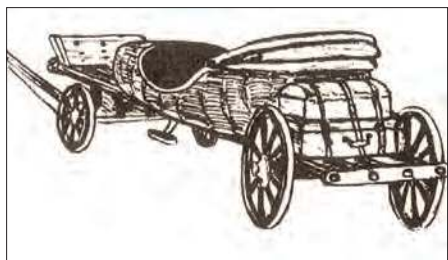
Эволюция промышленности и торговли, рост населения способствовали развитию внутригородского транспорта — и легкового (пассажирского), и ломового (грузового). В распоряжении владельцев транспорта общего пользования имелись следующие виды экипажей: кареты, ландо на резиновом ходу, шарабаны на резиновом и железном ходу, пролётки и экипажи на железном ходу, линейки, тарантасы, тележки, дрожки-бегунки. (Поясним читателю: карета — это повозка с крытым кузовом на пружинах; ландо — четырёхместная раскидная коляска, образующая при подъёме верх карету; шарабан — открытая повозка с поперечными скамьями; экипаж — упряжная повозка на летнем и зимнем ходу, всякого устройства карета, коляска, телега, сани, иногда с лошадьми и сбруей; дрожки — лёгкий двухместный экипаж с рессорами и поднимающимся верхом; линейка — простые длинные дрожки с доской для сидения боком, верхом или спиной



Линейка



Ландо



Тарантас



КОЛОМНА. МУЖСКАЯ ГИМНАЗИЯ

Коломна. Мужская гимназия. Фото начала XX века

друг к другу. В зимнее время использовались сани дышловые парные и сани одиночки).

Сразу отметим, что кареты и ландо как средство передвижения могли себе позволить только состоятельные горожане. Поэтому наибольшей популярностью пользовалась линейка как самое дешёвое пригородное и городское многоместное средство передвижения. Писатель-романист И. И. Лажечников в произведении «Беленькие, чёрненькие и серенькие» называл линейку ласково «линеечкой»: «Линеечка тронулась, провожаемая одобрительными возгласами лавочников...».

В начале XX века нередко на улицах Коломны можно было увидеть беговые дрожки, или по-простонародному «бегунки». Упоминание о бегунках встречаем в описании нашего города 1910-х годов в рассказе И. С. Соколова-Микитова «Ава»: «...промчался навстречу гимназисткам тёмно-серый рысак, легко неся высокие бегунки с держащим ярко-синие вожжи краснолицым человеком в бобровой шапке и маленькой женщиной, закрывшей лицо меховой муфтой». Городские дрожки также назывались «пролётками». Такие пролётки бегали по улицам городов СССР ещё в 30-х годах XX века.

Местные органы самоуправления стремились регламентировать извозный промысел как для удобства населения, так и для получения новых поступлений в городской бюджет. Поэтому Коломенская городская Дума в 1904 году, разделив лошадей и экипажи на разряды, установила следующие размеры годовых сборов: с лошадей — 1–5 рублей; с карет и ландо на резиновом ходу — не выше 10 рублей, с экипажей на железном ходу — 5 рублей; с шарабана на резиновом ходу — 3 рубля, на железном — 2 рубля; с тарантаса, тележки и дрожек — по 1 рублю; с саней дышловых парных с полостью — 5 рублей, с саней одиночки, загород-



Коломна. Астраханская улица. Фото начала XX века

ных — по 2 рубля, без полости и беговых — по 1 рублю. Ежегодный сбор с велосипедов, с включением платы за снабжение их номерными знаками, не должен был превышать 1 рубля 50 копеек.

Расширение местного транспорта повлекло изменения в ремесленных специальностях, связанных с его обслуживанием. Тележные мастерские на Астраханской улице принадлежали И. И. Кулагину, на Кузнецкой улице — В. П. Калетанову и И. Н. Куликову. Среди колёсных мастерских наибольшей была мастерская А. И. Гусева на Астраханской улице, где, кроме владельца, трудились семь работников. Получило распространение и каретное дело (изготовление и ремонт экипажей), в котором промышляли семнадцать специалистов.

На рубеже XIX и XX веков модным становится новый вид индивидуального транспорта — велосипед. Как следствие, в Коломне появилась торговая точка, специализировавшаяся на продаже велосипедов «Люкс», — магазин И. Н. Бугарёва на Астраханской улице. Здесь не только производилась их продажа, но и действовала ремонтная мастерская. Владелец магазина широко рекламировал свой товар, зазывая покупателей следующим образом: «Не забудьте зайти в мой магазин, личное посещение наглядно ознакомит вас с большим запасом и выбором моих велосипедов «Люкс», за которые мною получены высшие награды в России, Франции и Италии».

Показательно, что насыщенность города транспортными средствами оказалась такой плотной, что Городская Дума пошла на ограничение их передвижения на время сезона с 1 апреля по 1 октября по Брусенской улице и на «блюдечке», которые «местной публикой избраны любимым местом для гулянья» и где с шести до одиннадцати часов вечера было особенно многолюдно. Здесь не допускалось в указанное время передвижение экипажей даже шагом и езда велосипедов.



Коломна. Бабий рынок. Фото начала XX века

К сожалению, Коломна в указанное время не располагала сетью благоустроенных улиц. Состояние проезжей части территории Коломны находилась порой в неудовлетворительном состоянии: замощено было только 41,4% улиц. Неблагополучие коломенских дорог хорошо осознавалось «отцами города», и потому наибольшие суммы выделялись Думой именно на содержание и ремонт мостовых, площадей, трактов, набережных (в среднем около 40% расходов по благоустроительной статье). Тем не менее, несмотря на затраты, большая часть улиц в Коломне всё же оставалась незамощённой. Подтверждением тому являются сохранившиеся постановления Городской Думы, жалобы обывателей на плохое состояние улиц, тяжбы между городской и земской властью по вопросам содержания улиц и мостов и т.д. Так, в одном из докладов городской Управы за 1877 год отмечалось, «что многие местности в городе Коломне ещё до сего времени остаются не замощёнными, а между тем для благоустройства города и удобства жителей некоторые из них полезно было бы замостить». К числу таких улиц были отнесены: Старокирбатская, Семёновская, Дворянская, Репинская и другие.

Одной из причин столь плачевного состояния дел являлась несовершенная технология замощения мостовых. Ещё в 1887 году финансовая комиссия отмечала, что «городские мостовые ремонтируются известно весьма незначительными частями, отчего расход бывает большею частью почти непроизводительным, так как при подобном мощении мостовые в скором же времени портятся». Комиссия рекомендовала мостовую, находящуюся в плохом состоянии, ремонтировать площадями, а «не замаскировать только ямки», и камень употреблять на это не известковый, а более крепкий — кремнёвый. Но за 20 лет (к 1907 году) качественных перемен в мощении мостовых не произошло: они мостились по-прежнему исключительно булыжником и в лучшем случае кремнёвым камнем.

Общую неприглядную картину состояния коломенских улиц дополняет интересный документ — ходатайство гласного А. Ф. Мещанинова перед

Управой о желательности сложения с извозопромышленников налога с лошадей и экипажей. Здесь показательны доводы А. Ф. Мещанинова в обоснование своей инициативы: «налог этот является законным только тогда, когда улицы города содержатся в порядке и облегчают передвижение». Мостовые же в городе Коломне таковыми не являются, а Астраханская улица в особенности, так как «представляет из себя сплошное препятствие передвижениям, а извозчики ежедневно ломают экипажи, калечат лошадей и несут от этого немалый материальный ущерб». Отметим, что Дума, опасаясь нежелательной потери части доходов, не пошла на отмену налога, подчеркнув в своём постановлении, что Управа «вовсе не виновна в неисправности мостовых, а содержание улиц лежит на обязанности домовладельцев». Одновременно было отклонено и прошение содержателей ассенизационных обозов о замощении Конной площади и ряда улиц, где в «сырую непогоду образовывается глубокая грязь, которая препятствует передвижению нагруженным экипажам — дрогам» с указанием на обязанность домовладельцев производить посильный ремонт улиц возле своих домов.

И всё же, несмотря на указанные выше сложности, внутригородские перевозки стали на рубеже XIX–XX веков частью повседневной жизни Коломны. Ожидая седоков, извозчики дежурили у железнодорожных станций, вблизи трактиров и ресторанов. К их услугам даже прибегали учащиеся местных гимназий, проживавшие в отдалённых районах. Здесь показательны относящиеся к 1899 году впечатления видного государственного и общественного деятеля графа С. Д. Шереметьева. Во время проезда графа с попутчиками через Коломну (после посещения села Чиркино — бывшего родового гнезда Шереметьевых) случилось происшествие: на одной из улиц отлетело колесо тарантаса. Однако этот случай не повлиял на планы путешественников: они тотчас «пересели на извозчика и проехали прямо на вокзал Старой Коломны...».

На совершенствование междугородного и городского транспорта в Коломне в немалой степени влиял пример столиц, ближайших губернских или крупных индустриальных центров, транслировавших на места образцы благоустройства и комфорта. Значительное расширение территории Коломны в советское время и технический прогресс обусловили появление здесь новых средств сообщения: автобусов в 1920-е и трамваев в конце 1940-х годов.