



НАУЧНО-ПРОИЗВОДСТВЕННАЯ ФИРМА
«ТОПОМАТИК»

Город, который есть

Как люблю я домой возвращаться,
Как молитву итать номера ленинградских машин".
Александр Розенбаум

В честь кого назван этот город? Нет, не в честь Петра Первого! А какая питерская улица носит имя главной водной артерии города? И опять неверно, если вы подумали про Невский проспект... Впрочем, разве можно знать об этом Городе все?

На Московском проспекте, неподалеку от Обуховского моста, стоит древний верстовой столб – ему скоро стукнет два века. Есть и надпись: "От Царского села 22/2, от Москвы 673/2". Именно отсюда наши предки с 1820 года отмеряли версты до Москвы: если скакать все время прямо и прямо, через Волхов, да через Волгу, то денька через два увидишь двуглавую птичку на Никольской башне Кремля... Ну, а циферка "2" под косой чертой подразумевала не менее важное расстояние – две версты до Зимнего...

В Ленинграде дорог нет, но проехать можно

Питерские дороги – явление столь же непостижимое, как и сам город. Они есть – и в то же время их нет: попробуйте-ка безмятежно переехать через трамвайные пути где-нибудь в районе Охты...И уж совсем невозможно проехать от начала до конца по Садовой, не угодив в очередную яму, которой еще вчера вроде и не было – ну очень похоже на государевы шутихи в Петергофе. Недаром с незапамятных времен ходит здесь анекдот – на вопрос, будет ли третья мировая война, горожане отвечают: "Не знаем, но Петербург окапывается..." Есть и стихотворные перлы – "В переулок Ильича не ходи без кирпича", "На улицу Наличная не ходи с наличными" и т.д.

О Невском – разговор отдельный: какое бы имя он ни носил, это всегда Проспект с большой буквы – и сейчас, и триста лет назад. Именно здесь пролегла некогда Большая Першпектива – первая бревенчатая дорога города, которая тянулась от Адмиралтейства до Александро-Невского монастыря. И здесь же суждено было появиться одному из знаменитейших питерских мостов – в 1715 году Петр повелевает "На фонтанной реке по першпективе сделать мост". Инженер-полковник Аничков уже пересчитывает выданный под строительство аванс – 50 рублей. А вот Петр Карлович Клодт еще не появился на свет – его четверка коней прискачет сюда только через полтора века. Настоящие же лошадки пока что вязнут здесь по стремена – нет, в белокаменной дорожки куда лучше...

До Москвы отсюда не далеко, и не близко – да и дорожка, скажем так, не ахти... Тем интереснее перевести версты в часы – кстати, это делали всегда, независимо от количества лошадиных сил. Еще у матушки Екатерины II был приближенный ко двору ямщик, который при наличии высочайшего повеления умудрялся проходить трассу в один конец за 36 часов – без мигалок и сирены. Остальные же двигались помедленнее: между ямскими станциями было в среднем по 20-30 верст при чаевых на каждый перегон от полтинника до рубля. "Бомбилы" тех времен смиренно стояли возле каждой станции со своим мирно посапывающим

транспортом – слышав истошное “Лошадей!!!”, тянули жребий: кто вытянет, тому и дальше ехать. А ежели предыдущий коллега “сдаёт вахту” без воплей, то и торопиться нечего: пассажир – жмот, из-за копейки удавится... Зато уж если поднажать, то мало не покажется – даже по сегодняшним меркам...

Расправляют ножи по питерской дорожке

Поехали? Ну-ну... Лошадки мчатся в режиме “газ в пол”, ничего не объезжая – ни хвороста, ни упавших деревьев; при этом пассажиры периодически вываливаются наружу и, проклиная русский сервис, ждут, когда “водила” заметит их отсутствие и вернется назад. Зато с дорожным сервисом – никаких проблем: ежели в экипаже ломается ось или спица, то в ход идет фирменный инструмент под названием топор... Рубится деревце, изготавливается экологически чистая нужная деталь и – прошу садиться!

В шоссейную дорогу первого класса Петербургско-Московской тракт преобразился только в 1833 году. Горбатые участки прежнего “автобана” по возможности выпрямили, а нескончаемые 250 километров болот осушили и засыпали. Проезжую часть, ширина которой составляла поначалу 6.5-8 м, уплотнили тяжелыми чугунными катками. Жители придорожных Яжелбиц и Миронушек настороженно приглядываются – как бы чего не вышло с этой новой дорогой... Но самодвижущиеся экипажи поедут по ней еще не скоро.

Спортивное освоение трассы мотоциклистами и автомобилистами произошло только в 1899 и 1901 гг. Некий г-н Дешан на трицикле мощностью “две кобылы с четвертью” промчался от Москвы до Царского Села за 24 часа 23 минуты. А уже в 1907 году здесь прошли первые в России крупные международные гонки под покровительством самого Сергея Михайловича Романова – внука одного Николая и дяди другого. Трассу поделили на семь этапов с судейскими контрольными пунктами – Клин, Тверь, Волочек, Крестцы, Новгород, Чудово, Царское Село. Знаков “40” тогда еще не было, однако правило “По городам не гнать!” действовало четко – участникам предписывалось определенное время править с пониженной скоростью. Клину подарили 5 минут спокойствия, Твери – 15, Волочку и Новгороду – 10. А победил тогда мсье Артур Дюре на 60-сильном “Лорен-Дитрихе” – именно эту эмблему чуть позже прикрутит к своей “Антилопе” Адам Козлевич. Время победителя вызывает уважения – за 9 часов 22 минуты и сегодня-то трассу одолеет не всякий. Кстати, журнал “Самокат” по этому поводу заметил, что, мол, русские дороги, служащие пугалом для автомобилистов всего мира, вовсе не так плохи...

В Питере всех не обойдешь...

Конечно, требования петербуржцев и ленинградцев к транспорту и дорогам всегда опережали реальные возможности города. Впрочем, еще при Петре указом от 1720 года предписывалось стражникам и будочникам преграждать путь в город “лихим людям” и контролировать повозки. А при Анне Иоановне появились первые ПДД – “Ездить смирно и на конях не скакать!”. Вскоре возникло первое ограничение скорости – 12 верст в час (радаров, как мы знаем, еще не было...). Позднее давались иные разъяснения – так, чиновникам надлежало ездить по Питеру “со всяким опасением и осторожностью, смирно”. А городские девятнадцатого столетия обязаны были соответствовать четким критериям, как-то: иметь благообразную внешность, беспорочное поведение, чистую речь, крепкое телосложение и острое зрение. Словом, почти как сейчас...

Понятно, что из всех видов питерского транспорта дольше всех продержались лошадки. Извозчики подразделялись на легковых и ломовых – это примерно как “Волга” и “Газель”. Последних к началу XX века насчитывалось примерно 25 тысяч. А еще было 10 тысяч личных коней – в общем, изрядно попахивало. Были и “иномарки” из...Финляндии! Особая категория извозчиков – “вейки” (по-фински – товарищ, друг) приезжали из своих Турку и Хельсинки в богатый Питер на извозный промысел. Яркие раскрашенные сани плюс празднично одетые “вейки” - в общем, уже тогда преимущество подобных “иномарок” было очевидным и катались на них с удовольствием. Кстати, финны держали демпинговые цены: “Хоть Шпалерная, хоть Галерная – все равно тридцать копеек”

Что касается прадедушек современных ленинградских трамваев (как-то уж принято называть их именно ленинградскими), то первая общественная карета – омнибус прошла от Невского до Полюстрово примерно в 40-х годах XIX века. Острые языки петербуржцев тут же переименовали битком набитый транспорт в “Обнимусь”. А рельсовый транспорт существует здесь с 1860 года – со времен крепостного права. Конно-железная дорога: конка с двухэтажным кузовом и мощностью в две живые лошадиные силы развивала крейсерскую скорость примерно 8 км/ч. За фабричными заставами все было попроще – мощности в одну дохлую клячу хватало только на одноэтажный кузов с принудительным ограничением скорости 5 км/ч... Фольклор отреагировал быстро: “Конка – догони цыпленка...”.

В конце XIX века лошадей из конки попытались убрать, заменив их “дымопырккой” - небольшим локомотивчиком, тащившим по рельсам два-три вагончика. Что касается пресловутых трамваев, то они загрохотали от Адмиралтейства на Васильевский довольно поздно – только в 1907 году. Причина банальна – акционерное общество конно-железных дорог вовремя подсуетилось и заблаговременно получило все договорные права на перевозку питерских пассажиров! Доходило до того, что в попытке хоть как-то внедрить современную технику, не нарушая закона, рельсы трамваев прокладывали... по льду замерзшей Невы! Зато к 80-м годам XX века Ленинград стал самым “трамвайным” городом России – протяженность торчащих из асфальта рельсов составила более 1000 км.

Троллейбусы пошли гораздо позже маршрут от площади Александра Невского до Площади руда был открыт в 1936 году. Зато автобус пустили еще в 1906 году – кстати, скорость его движения не должна была превышать 12 верст в час на оживленных улицах и 18 – на прочих...

Что до первого петербургского автомобиля, то он появился в городе 9 (21) августа 1895 года. По всей видимости, архитекторы тогда зарабатывали прилично – во всяком случае, г-н Жиргалев А.К. легко выложил за экзотическую игрушку целое состояние в 3000 руб. (лошадь стоила 50...)! Насчет марки машины мнения расходятся – похоже, это была “Даймлер-Виктория”. Скорость “игрушки” составляла около 27 км/ч, топлива хватало примерно на 6 часов езды. Но именно с того момента процесс автомобилизации Питера стал необратимым...

Петербург периодически брался за самостоятельный выпуск автомобилей. Завод "Г.А. Лесснер" выпускал даже машины для перевозки преступников. Еще был "Русский автомобильный завод И.П. Пузырева" - кстати, Иван Петрович замахнулся тогда на создание машины только из отечественных деталей и даже съездил на собственном творении в Париж и обратно... Завод "Красный путиловец", он же с 1934 года – Кировский, взялся за выпуск представительских автомобилей "Ленинград-1" (Л-1), позаимствовав по простоте душевной конструкцию американского "Бюика". И уж совсем непонятное явление наблюдается сегодня – мы вновь записываемся в очередь на машины, желая купить местный "Форд-Фокус"...

Кстати, так в чью же честь назван этот город? Конечно же, Святого Петра – великий самодержец тут не при чем. Имя Невы носит Заневский проспект – Невский же просто напоминает о том, что ведет к одноименному храму.

А город, в котором есть дорога к храму будет жить вечно.

"За рулем" 5/2003