

Транспорт в старом Петербурге как следствие петербургского мышления

С. Н. Полторак



Извозчик с пассажирами зимой. 1900-е гг. Фото К. Буллы. ЦГАКФФД СПб.

Нет, в начале было не слово. В начале была все-таки мысль, отразившая сложный букет человеческих переживаний по поводу окружавшего его мира.

В XVIII веке появились первые петербуржцы — люди очень разные по своим корням, верованиям, социальному положению, бытовым привычкам, нравственным приоритетам. Начался процесс их превращения в единую духовную общность — в самых европейских по духу россиян. Этот процесс имеет исходную точку, но не имеет конца. Точнее, он завершится лишь тогда, когда не станет Петербурга. А пока петербуржцы вот уже 300 лет «варятся» в общем котле, добровольно и поневоле принимая в свою жизнь все условия, которые диктует им сама история Петербурга.

На духовное развитие Петербурга и петербуржцев можно смотреть, как с колоколен, с разных позиций. Каждая из них по-своему правильная; каждая — не единственная.

Взойдем мысленно лишь на одну из таких духовно-исторических «колоколен»: посмотрим на процесс развития города и его жителей сквозь призму развития транспортных коммуникаций и самого транспорта.

Качественно новым отличием Петербурга начала XVIII века от дру-

гих городов было то, что он замышлялся не как город средневековый, а как центр, впитывавший в себя все самые современные по тем временам технологии быстро развивавшегося капитализма. Размах, масштабность мышления и дел петровского Петербурга были отличительными чертами развития города-крепости, а с 1712 года — уже и столицы России.

«Капитализация» мышления создателей Петербурга означала понимание неотвратимости развития этого города и как мощного транспортного центра. Транспорту надлежало выполнять две функции: внешнюю (торговля с другими государствами, оборона северо-западных рубежей России) и внутреннюю (всестороннее обеспечение саморазвития города).

Предшественник Петербурга — шведский город Ниен, стоявший у впадения Охты* в Неву, практически не нуждался в транспорте как в средстве передвижения по городу: его можно было обойти по периметру прогулочным шагом минут за двадцать. Ширина центральных улиц Ниена была около 10 метров, а остальных — и того меньше. Стало быть, эти улицы были рассчитаны на пешеходов, реже — на всадников и одиночные повозки. В 1640 году в Ниене проживало 294 человека. Правда, через

два года население города резко возросло — 471 человек. Археолог П. Е. Сорокин считает, что к концу своего существования в Ниене проживало до 2500 человек¹. По тем временам это был довольно крупный город. Но что касается собственного транспорта, то он был развит плохо, поскольку особой необходимости в нем не было. Поездки в Выборг, Або, Нарву, Ямбург, Копорье, Ивангород были несчастными. Сено, дрова, бревна для строительства находились неподалеку, в нескольких сотнях метров от городского дома. Почти все жители имели лодки, с которых можно было рыбачить или использовать их для переправы на правый берег Невы к селу Спасскому, считавшемуся предместьем Ниена. Теперь на месте того села находится Александроневская лавра. Возле Спасского жители Ниена косили траву, грузили ее в свои лодки и переправляли через Неву, обеспечивая тем самым кормами домашний скот. Кроме того, из Ниена в село Спасское действовала паромная переправа, находившаяся «на балансе» городской администрации.

Жители Ниена — шведы, немцы, финны и несколько русских семей в душе были приморскими жителями: многовековой опыт предков обязывал. Первые петербуржцы были в большинстве людьми сухопутными, которым обстоятельства жизни — география города и воля государя — навязывали свои транспортные приоритеты. Конечно, долгое время вокруг Петербурга жили своей жизнью старые (шведские, финские, русские) пути сообщения. Но менялись устремления Петербурга — порастали травой, кустарниками, деревьями некогда востребованные дороги, дорожки, тропинки...

Петербург развивался быстро, и поэтому вскоре появилась нужда использовать лошадей и разные плаву-

* До XVIII века Охта носила название Сварте бек — Черная речка. Торфянистая почва, придававшая воде темный оттенок, породила в окрестностях несколько рек с таким названием.

чие средства в качестве городского транспорта: городские «концы» были не близкими. Это – качественно новое явление. Еще 20–30 лет тому назад, в отличие от петербуржцев, нинчане перебирались через Охту или ручей Чернавку через наведенные мосты. Жители Петербурга были лишены такой возможности. Во-первых, Нева, Фонтанка и даже Мойка – это не восьмиметровый в ширину ручей Чернавка, и строить через них мосты было проблематично. Тем более что Петр I, соединяя реки городской черты каналами, вообще считал необходимым приучать горожан к индивидуальному и общественному водному транспорту. У дома каждого владельца здания были не только экипажи, но и лодки-верейки. Их, кстати, строили на верфи, находившейся на Фонтанке напротив Летнего сада.

Любопытное сравнение. Средневековый Ниен в 1640–1645 годах посещало до 112 кораблей в год². А в 1895 году в Петербурге разгрузилось 15 600 судов. Речного порта в городе не было, поэтому разгрузка проводилась у причалов рек и каналов.

На рубеже XIX–XX веков очень ходовым товаром в Петербурге были дрова. Это нетрудно заметить, например, по фотографии Карла Буллы, сделанной на Фонтанке в начале XX века.

Кроме дров в Петербург привозили уголь, песок, кирпич, продовольствие и многое другое. Приходившие в город баржи обратно не отправлялись, поскольку это было экономически невыгодно. Их разбирали до последней щепки и продавали на дрова. Правда, из Петербурга кое-что вывозилось: мусор, нечистоты, железо, колониальные товары – пестрый, но далеко не полный перечень того,



Вид на Неву под Петербургом

чем делилась столица с жителями сопредельных территорий.

В 1848 году в Петербурге организовалось «Легкое невское пароходство», занимавшееся перевозкой жителей. По рекам города начали курсировать небольшие пароходики,

бравшие на борт до 100 пассажиров. Самое интенсивное движение было по Неве и Фонтанке. Трудно поверить, но и интервал между приходом пароходов к причалам был всего 5 минут! Почти как в современном петербургском метро. В 1882 году открылось



Трамвайчик у пристани на Екатерининском канале. 1890-е гг. ЦГАКФФД СПб.



Разгрузка товаров на Николаевской набережной Невы. 1900 г. Фото К. Буллы. ЦГАКФФД СПб.



Пристань на Фонтанке. 1900-е гг. Фото К. Буллы. ЦГАКФФД СПб.



Санкт-Петербург в конце 40-х гг. XIX в. Худ. О. Т. Авдеев



В центре Павловского парка. Худ. О. Т. Авдеев

движение и по Екатерининскому каналу, но эта линия ожидавшихся доходов не приносила, и через 10 лет, по истечении контракта, ее закрыли.

Еще в 40-е годы XIX века основным транспортом в Петербурге и его пригородах были лошади. Всадники и всевозможные экипажи, различные крестьянские повозки были единственным сухопутным транспортом, несмотря на то что первый паровоз уже отошел от столичного перрона в 1837 году.

Но тогда железнодорожный транспорт не имел того утилитарного значения, которое пришло чуть позже. На паровоз и поезд в целом поначалу смотрели с легким трепетом и страхом, потом — как на большую романтическую игрушку для материально обеспеченных взрослых. Не случайно железнодорожное полотно первой в России железной дороги, соединившей Петербург с Павловском, проходило напрямик через знаменитый Павловский парк. Об экологии тогда не думали. Паровоз в парке — это было изящно.

Пригородные вокзалы не были тогда убогими сооружениями, мимо которых проскальзывает взор современного дачника. Это были центры культуры, привлекавшие атмосферой новизны, вносимой в размеренную жизнь обывателей. Иоганн Штраус, например, был приглашен правлением Царскосельской железной дороги для дирижирования оркестром в Павловском вокзале лишь на летний сезон 1856 года, но эта «командировка» затянулась на 10 лет: очень уж велик был интерес петербуржцев к маэстро, железной дороге, атмосфере, царившей как в здании вокзала, так и у его стен.

Не случайно газета «Северная пчела» в ту пору писала: «Паровозы беспрестанно катаются (заметьте, *катаются*, а не следуют и не ездят. — С. П.) из Петербурга в Павловск и обратно в назначенные часы, и в некоторые поездки утром, и особенно вечером, нет ни одного пустого места. В некоторые поездки в каретах (то есть вагонах. — С. П.) были заняты все

24 места»³. Та же газета отмечала, что иллюминация, создававшаяся у Павловского вокзала, была «истинно изящна, разноцветные фонари обвивали арки галерей и всего здания, которое изнутри ликовало светом. Музыка довершала очарование»⁴.

Балы в Павловском вокзале восхищали и привлекали петербуржцев новизной ощущений, масштабностью празднеств, доступностью и вкусом. Не последнюю роль играл и уровень обслуживания, организации как самих увеселений, так и доставки пассажиров к месту отдыха и обратно. Недаром «Санкт-Петербургские ведомости» в январе 1839 года сообщали: «Надобно отдать полную справедливость правлению Царскосельской железной дороги, пекущейся об удовольствиях петербургской публики, как скоро это наслаждение влечет за собой умножение числа проезжающих по железной дороге»⁵.

Паровой двигатель в XIX веке стал явлением революционным. Он изменил во многом и образ жизни людей, и образ мыслей. Именно он сделал петербуржцев еще большими европейцами, чем прежде. Но революционность взглядов и поступков петербуржцев всегда удивительным образом уживалась с консерватизмом, самодостаточностью и стремлением жить по собственным правилам. Сказывалось это



Во время концерта в Павловском вокзале. Худ. Шпак

и на качественном составе петербургского «флота». Так, в 1899 году в городе эксплуатировались 232 парохода (91 пассажирский и 141 буксирный), 299 палубных и беспалубных судов, 28 лодок для перевозки мусора и нечистот, 283 перевозных ялика. Картину приморского города дополняли 284 шлюпки: горожане сохраняли почти 200-летнюю традицию катания по рекам и каналам. В столице было тогда 130 пристаней и 37 перевозов на яликах. До сих пор на гранитных берегах петербургских рек и каналов сохранились вбитые в них кольца для

причаливания водного транспорта. Было привычным пассажирское движение из Петербурга в Кронштадт, Шлиссельбург, Петрозаводск, Ригу и обратно. Но заканчивалась навигация, лед и снег покрывали городские водоемы. Тогда основным транспортом петербуржцев становились сани. Фонарей на них не ставили, ездили, так сказать, без обозначения габаритных сигналов. Но «мощность» саней могла увеличиваться за счет увеличения числа самих живых «лошадиных сил»: запрягали не только одну, но две и три лошади. Ноги у пассажиров укрывались так называемой полостью — специальным фартуком из медвежьей шкуры. Лошадей на время бега накрывали сетчатой попоной, а во время стоянки — суконной. Особенно нарядными были выезды состоятельных господ и представителей царского дома. Каждый из Дома Романовых традиционно имел свой цвет: нечто вроде современного товарного знака. У великого князя Владимира Александровича «домашним» был малиновый цвет, у великого князя Константина Константиновича — желтый, у великой княгини Ксении Александровны — розовый и так далее. В такие же цвета были выкрашены сетки их выездных лошадей. Роскошные лошади, разноцветные сетки на фоне искристого снега — красиво!

Для людей попроще и средства зимнего передвижения были поскромнее. По улицам жители чаще ходили пешком. А преодолевать большие расстояния через Неву помогали так называемые катали. Как только лед на Неве становился прочным, его расчищали от снега и заливали водой. На подготовленном таким нехитрым образом маршруте постоянно трудились 15–20 каталей. Это были крепкие мужчины, стоявшие на коньках,

прикрепленных к валенкам. Каждый из них толкал перед собой деревянные санки, похожие на всем известные финские сани. Впереди сидели один-два седока. Днем катали работали на хозяев, ночью — на себя. Трудный был хлебушек, но очень популярный и, стало быть, доходный. Главные перевозки действовали от Сенатской площади (площадь Декабристов) до Васильевского острова и от Гагаринской набережной (Кутузовская набережная) на Выборгскую сторону.

Зимой 1896 года появились первые электрические трамваи. Этому новшеству всячески препятствовали акционеры товарищества Конно-железных дорог. У них был подписан с Городской думой договор, согласно которому только они, акционеры, имели право на строительство рельсовых путей. Но договор этот распространялся лишь на землю и не учитывал водные артерии. Этим-то и воспользовались организаторы трамвайной железной дороги. Трамваи по отношению к каталям были весьма конкурентоспособны: вместительны, быстроходны, не знали усталости, да и, в отличие от каталей, по понятным причинам были непьющими... С их помощью удалось наладить сообщение от Сенатской площади на Васильевский остров и с Суворовской площади на Выборгскую сторону.

Число извозчиков в Петербурге на протяжении долгого времени непрерывно росло. В 1750 году их насчитывалось около 3000, в 1790 году — 4600, а к концу XIX века — значительно больше. В 1895 году в столице было 1150 карет и троечных экипажей,

15 500 ломовых запряжек, 14 000 саней, 12 859 дрожек.

На каждый «товар» был свой покупатель. Большой популярностью, например, пользовались пролетки. Они, как правило, были выкрашены в черный цвет. Внутри обивались кожей. Впереди на козлах сидел кучер. По бокам пролетки крепились два фонаря, в которых зажигались свечи или карбид. Ноги седоков и кучера прикрывал кожаный фартук, оберегавший их от ветра, дождя и грязи.

Извозчики Петербурга — это была особая каста, заслуживающая отдельной статьи и, скорее всего, даже книги. Они имели свою униформу: синяя суконная поддевка до пят со множеством складок сзади. На голове — черный цилиндр (зимой — круглая меховая шапка). Носили они высокие сапоги, а в холодное время — валенки. При себе всегда имели кнут. Бороды и волосы стригли в виде скобы.

В 1784 году петербургским оберполицеймейстером был подписан документ под названием «Извозничий билет» — первые в России правила уличного движения. С тех пор каждому извозчику выдавался специальный жетон из белой жести, где указывались номер экипажа и часть города, к которой он приписывался, а также этот самый билет, содержавший 28 пунктов правил езды.

То, что почти все извозчики были безграмотны, никого не интересовало.

Но в 1901 году состоялся первый выпуск «ученых извозчиков», обучавшихся целых два с половиной года на специальных курсах. В это трудно поверить, но кроме управления лошадью их учили еще новой извозчицкой таксе, астрономии, французскому языку и хорошим манерам. Как не хватает всего этого нашим современным водителям!

Развитие города, увеличение его населения, изменение характера труда стали толчком к развитию регулярного общественного транспорта. В 1847 году в Петербурге появились первые «кареты для всех» — омнибусы. Первый маршрут пролегал от Знаменской площади (пл. Восстания) вдоль Невского проспекта к Английской набережной, а вскоре был продолжен до Тучкова моста.

На некоторых линиях курсировали открытые экипажи с поперечными сиденьями и подножками по обеим сторонам. По этим подножкам перемещался кондуктор. Он не только собирал плату за проезд, но и помогал прилично



Трамвай на Невском проспекте. 1913 г. Фото К. Буллы. ЦГАКФФД СПб.

одетым людям сойти на остановке или, наоборот, сесть в омнибус.

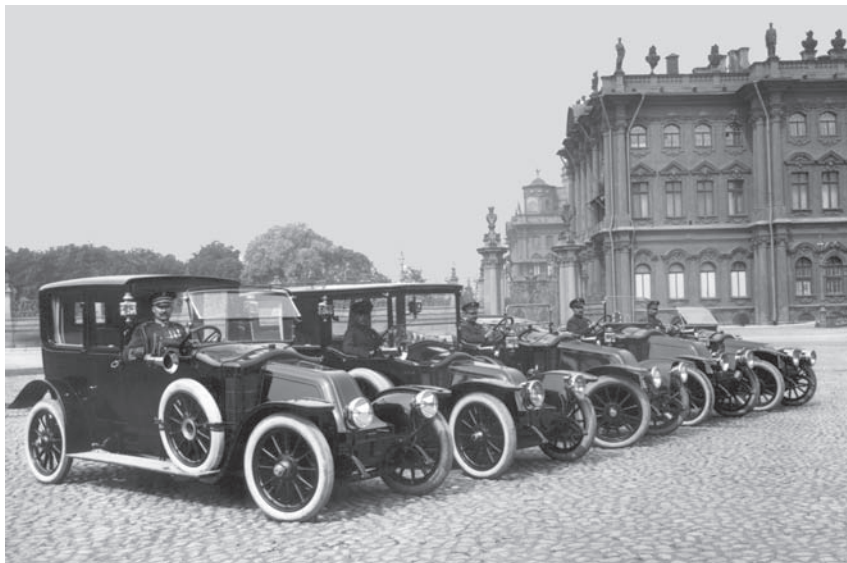
На каждом маршруте омнибусы выкрашивали в определенный цвет. От Бассейной улицы (ул. Некрасова) до Покровской площади ходили синие; от Дегтярной улицы до Николаевского вокзала и далее по Невскому проспекту на Петербургскую сторону — малиновые; по левому берегу Невы, по Шлиссельбургскому тракту шли зеленые; желтые везли пассажиров по Гороховой улице к Царскосельскому вокзалу.

Первые омнибусы были громоздкими и очень тесными. Их вскоре прозвали «сорок мучеников», хотя вмещали они от 10 до 16 человек. Создатели омнибуса долгое время не знали, как увеличить вместимость своих карет. Увеличение габаритов грозило потерей маневренности. Тогда был найден выход: на крышах омнибусов оборудовали дополнительные площадки для пассажиров. Забираться туда было не очень удобно, зато обзор был великолепным. Да и проезд наверху, то есть на империале, стоил уже не 5 копеек, а всего лишь три.

К 1900 году омнибусы Петербурга ездили по 20 маршрутам. Это был самый массовый вид городского транспорта своего времени.

Сродни омнибусам были дилижансы. Они в силу большего удобства предназначались для пригородного сообщения. Они отправлялись от Гостиного двора по строгому расписанию. Проезд до Новой Деревни стоил 15 копеек, до Лесного — 25, до села Александровского — 30 копеек. Дороговато, но на извозчике было бы еще дороже. Поэтому ездили аж до 1914 года.

В 1862 году в Петербурге было создано «Товарищество конно-железных дорог». Разрешение на прокладку конно-железных линий было дано не сразу, но в 1863 году уже началось строительство трех первых линий: по Невскому проспекту, по Садовой улице и от Дворцовой площади на Васильевский остров. Это были темно-синие вагоны длиной 8 метров, запряженные парой лошадей. Над вагоном помещался империал, обрамленный всевозможными рекламными щитами. Женщины получили право ездить на империале только в 1903 году. Внутри вагона и на империале скамьи располагались вдоль окон и были выкрашены почему-то в красный цвет. Внутри конки, над каждой из двух дверей, висели фонарики, в которых в темное время суток зажигали свечи.



Автомобили на Дворцовой площади. 1913–1914 гг.
Фото К. Буллы. ЦГАКФФД СПб.



У автомобиля. 1910-е гг. Фото К. Буллы. ЦГАКФФД СПб.

Только в 1907 году, когда окончился контракт с владельцами конно-железных дорог, в Петербурге появился первый трамвай.

Но еще и тогда доживал свой век конки, носившей странноватое название «паровые конные железные дороги». Они работали на двух линиях: от Знаменской площади до деревни Мурзинки, что была за Обуховским сталелитейным заводом, и вдоль Сампсониевского

проспекта — паровик тащил вагоны коночного типа.

Менялись времена, даже эпохи. Менялись ценностные ориентиры петербуржцев, петроградцев, ленинградцев и снова петербуржцев. Они отражались и отражаются во вкусах, в привычках, в потребностях и устремлениях. В том числе — в транспортной сфере. Но на чем бы мы ни ездили, мы все равно остаемся петербуржцами и, похоже, долго еще будем ими оставаться.

¹ Сорокин П. Е. Ландскрона, Невское устье, Ниеншанц. 700 лет поселению на Неве. СПб., 2001. С. 58.

² Шаскольский И. П. Русская морская торговля на Балтике в XVII в. СПб., 1994. С. 145.

³ Цит. по: Авдеев О. Т. Первые железные дороги России. Минск, 2002. С. 44.

⁴ Цит. по: Там же. С. 52.

⁵ Цит. по: Там же. С. 51.