**Реферат**

**по**

**москвоведению**

**на тему:**

**«Московский транспорт**

**раньше и теперь»**

**ученика 9 класса «в»**

**средней школы № 856**

**Варнавского Евгения**

**1*997***

**План:**

1. **Вступление**
2. **Извозчики**
3. **Трамваи**
4. **История Московского метро**
5. **Перспективы**
6. **Послесловие**

**Вступление**

История московского транспорта не менее интересна чем, например, история Кремля. Ни один город не может обойтись без общественного транспорта. Даже сейчас, когда у многих есть свои собственные средства передвижения, мы не можем представить свою жизнь без метро или автобуса. Тысячи и тысячи людей ежедневно пользуются московским транспортом. Общественный городской транспорт играет очень важную роль в жизни населения.

До XX века основным видом московского транспорта были извозчичьи упряжки. Они представляли из себя сани или дрожки с запряженной в них лошаденкой. Извозчики побогаче имели вместо дрожек колиберы, прозванные «гитарами». Описание «гитары» имеется в книге В.А. Гиляровского «Москва и москвичи»:

 *Из переулка поворачивал на такой же, как и наша, косматой лошаденке странный экипаж. Действительно, какая-то гитара на колесах. А впереди - сиденье для кучера. На этой «гитаре» ехали купчиха в салопе с куньим воротником, лицом и ногами в левую сторону, и чиновник в фуражке с кокардой, с портфелем, повернутый весь в правую сторону, к нам лицом.*

 *Так я в первый раз увидел колибер, уже уступивший место дрожкам, высокому экипажу с дрожащим при езде кузовом, задняя часть которого лежала на высоких, полукругом, рессорах. Впоследствии дрожки были положены на плоские рессоры и стали называться, да и теперь зовутся, пролетками.*

 Извозчиками работали в основном крестьяне, на зиму приезжавшими со своими санями и лошадьми в город в надежде подработать, поэтому зимой извозчиков в Москве было намного больше, чем летом.

 Извозчики делились на *ломовых*, выполнявших грузовые перевозки, *лихачей* - владельцев лучших лошадей и экипажей, и *ванек* - самых дешевых.

Извозчики обычно поджидали своих клиентов на улице, в местах скопления народа: вокзалах, площадях. Когда извозчиков было несколько, они набрасывались на прохожих с предложением услуг, и величали каждого, судя по одежде, кого «ваше степенство», кого «ваше благородие», а кого и «вась-сиясь». Кричали, ругались. Наконец по общему соглашению назначалась цена, хотя нанимали одного извозчика и в один конец. Но для нанимателя дело еще не было кончено, и он не мог взять извозчика, который брал подходящую цену. Все ломовые собирались в круг, и в чью-нибудь шапку каждый бросал медную копейку, как-нибудь меченую. Наниматель вынимал на чье-то «счастье» монету, и с обладателем ее уезжал.

 Извозчичьим «парком» несомненно являлась Лубянская плошадь. Лубянка - один из центров города. Против дома Молосова (на углу Большой Лубянки) была биржа наемных экипажей допотопного вида, в которых провожали покойников. Там же стояло несколько более приличных карет - дельцы, не имеющие собственных выездов, нанимали их для визитов. Вдоль всего тротуара - стояли сплошь, мордами на площадь, а экипажами к тротуарам - запряжки легковых извозчиков. На морды лошадей были надеты торбы, или висели на оглобле веревочные мешки, из которых торчало сено. Лошади кормились, пока их хозяева пили чай. Тысячи воробьев и голубей, шныряя безбоязненно под ногами, подбирали овес.

 Из трактира выбегали извозчики - в расстегнутых синих халатах, с ведром в руке - к фонтану, платили копейку сторожу, черпали грязными ведрами воду, и поили лошадей.

Шум, гам, ругань сливались в общий гул, покрываясь раскатами грома от проезжающих по булыжной мостовой площади экипажей, телег и водовозных бочек.

 Водовозы вереницами ожидали своей очереди, окружив фонтан, и, взмахивая черпаками - ведрами на длинных шестах над бронзовыми фигурами скульптора Витали, черпали воду, наливая свои бочки.

Москва росла, и извозчики уже не могли перевозить всех желающих. Тогда и было принято решение проложить от Тверской до парка рельсы, и пустить по ним вагон с запряженными в него лошадьми. Через два года конка была пущена и по Садовой.

 Вагоны были двухэтажными, нижний и верхний на крыше первого. Он назывался «империал», а пассажиры его - «трехкопеечными империалистами». Пассажиры внизу платили пятак за станцию. На империал вела узкая винтовая лестница. Женщин туда не пускали. Возбуждался в думской комиссии вопрос о допущении женщин на империал. Один из либералов даже доказывал, что это ограничение прав женщины. Решать постановили голосованием. Один из членов комиссии, отстаивающий запрещения, сказал: «*Та они же без штанцив!*». И вопрос при общем хохоте не баллотировался.

В конку впрягались две лошади, а если конка должна была ехать в гору, раньше кричали: «Вылазь!», а теперь пассажирам не приходилось идти в гору пешком. Конку останавливали, и впрягали к паре лошадей еще двух, одна за другой, с мальчуганами - форейторами на них. Форейторы звались тогда «фалаторами», они скакали в гору, кричали на лошадей, хлестали их концом повода и хлопали с боков ногами в сапожищах, едва влезавших в стремя. Никто их не учил ездить, а прямо из деревни сажали на коня - езжай!

 Однажды русский офицер-артиллерист заинтересовался идеей использовать вместо лошадей электрический ток. Такой опыт уже имелся в других странах, но почти все пространство вагона было занято громоздкими электрическими аккумуляторами. Но раз не удается сделать аккумуляторы или генератор компактнее, так, может вообще выставить их из вагона, и передавать энергию двигателю через рельсы? Так в 1898 году и появился первый трамвай, а к 1913 году в Москве не осталось ни одной конки.

 Трамваи постепенно вытеснили извозчиков, а сеть трамвайных путей так развилась, что образовался настоящий лабиринт из рельс.

 В 1924 г. в Москве была открыта первая автобусная, а в 1933 г. - первая троллейбусная линия.

Первые проекты Московского метрополитена появились еще в 1902 году. Инженеры Антонович и Балинский тогда предоставили наиболее грамотные проекты, но, к сожалению, идея создания метрополитена в Москве в те годы так и осталась без внимания.

А между тем, на стыке двух столетий, когда в России наблюдался рост промышленного производства и культуры, метрополитен мог бы быть построен. Эту мысль подтверждает и сооружение Московской окружной железной дороги в 1902-1907 гг., сыгравшей решающую роль в формировании структуры сети линий метрополитена.

По замыслу основным назначением Окружной дороги были пассажирские перевозки по живописным и историческим местам вокруг Москвы. Первоначально по проекту инженеров намечалось проложить четыре концентрических железнодорожных колеи, но в силу финансовых осложнений была одобрена постройка только двух.

Построенная 50 лет назад Окружная железная дорога и сегодня используется для грузовых перевозок. Сейчас рассматривается несколько проектов ее дальнейшего использования, в том числе в качестве дополнительного пассажирского кольца.

Все здания вокзалов Московской окружной железной дороги являются архитектурно - промышленными памятниками.

 В проектировании, изысканиях, и прокладке Московской Окружной железной дороги, которая впоследствии стала обслуживать только товарные перевозки, непосредственное участие принимал В. Л. Николаи, будущий руководитель реального проекта первых линий Московского метрополитена. Думается, что он наиболее объективно мог сопоставить две грандиозные московские стройки, и подтвердить возможность осуществления внеуличной надземной или подземной железной дороги еще в начале этого века: наземное кольцо Окружной дороги протяженностью около 55 км, построенное за пять лет, всего на пять километров короче линий первых четырех очередей Московского метрополитена.

 Перед Первой мировой войной транспортный кризис в Москве резко обострился, в результате чего появилось несколько новых предложений метрополитена, инициированных Городской Управой.

Населенность Москвы к 1915 г. достигла двух миллионов и, казалось, что проблема приобретает облик реальности, но помешали революционные события 1917 года. В 1918 году Москва приобрела статус Советской столицы, и об усовершенствовании ее стали думать на государственном уровне. Однако гражданская война еще более увеличила разруху, а число жителей сократилось в два раза.

Для быстрейшего восстановления городского коммунального хозяйства в Москве было создано специальное управление МКХ, поручившее входящему в него Управлению Московских городских дорог трамвайной сети проектирование метрополитена. Эта работа, почти полностью предопределившая характер строительства первой линии возглавлялась опытными инженерами К. С. Мышенковым и С. Н. Розановым и другими ведущими специалистами, перешедшими в организованный в 1931 году «Метрострой». Проходка в этом же году началась с опытного участка, а затем - Метропроекта выпущенного под руководством проф. В. Л. Николаи. Интересно, что постройка первого в мире Лондонского, и первого в России Московского метро осуществлялась по чертежам, разработанным еще до создания строительных организаций.

15 июня было принято решение о сооружении метрополитена в Москве. Сооружение линии первой очереди велось с неподдельным энтузиазмом. И вот результат - 15 мая 1935 года была открыта I очередь Московского метро на участках от станции «Сокольники» до станции «Парк культуры» с ответвлением от станции «Охотный ряд» до станции «Смоленская».

Метрополитен относится к числу сложнейших инженерных сооружений и, кроме того, является уникальным произведением архитектуры, ряд станций которого удостоены международных премий, представляют собой памятники истории и культуры и охраняются государством. В их оформлении широкое применение нашли более 20 видов мрамора (некоторые месторождения уже исчерпаны), гранит, декоративная керамика, художественная лепка, римская и флорентийская мозаика, фрески, скульптура, уникальная осветительная арматура. В работе по проектированию и оформлению станций принимали и принимают участие многие выдающиеся архитекторы, художники, скульпторы страны.

В наше время метро является наиболее используемым видом транспорта в Москве. В период с 1935 по 1993 год было перевезено 83 млрд. пассажиров, а линия Алуфьево, построенная в 1995 году стала 150-й станцией Московского метрополитена.

Сегодня Москва обладает одной из самых сложных систем городского общественного транспорта, основу которой составляют 9 линий метро, дополненные внутригородскими участками железных дорог. Именно на них приходится почти половина всех пассажирских перевозок. Среди наземных видов транспорта первенство удерживает автобус - на него приходится около трети пассажирских перевозок. Троллейбусные линии перевозят около 15% пассажиров. Трамвай по большей части оттеснен из Центра на второстепенные улицы, и все же он по-прежнему является лучшим средством связи с отдельными районами города, куда еще не пришел метрополитен.

Город растет, и транспорт уже с трудом справляется с потоком пассажиров, к тому же иногда бывает легче доехать до центра Москвы, чем, например, от «Бабушкинской» до «Речного вокзала». Хотя расстояние не превышает и десяти километров, путь на метро через центр занимает около часа. Сейчас рассматривается проект о строительстве второго кольца метро, которое соединит концы всех линий. Для связи между соседними районами на периферии города предлагаются линии скоростного трамвая, проложенные в специальных выемках, пересекающих городские улицы в разных уровнях.

**Послесловие**

За много лет Москва выросла, население увеличилось с нескольких тысяч до десяти миллионов человек. Усовершенствовался и транспорт. Извозчики превратились в такси, конки в трамваи. Московский транспорт неразрывно связан с Москвой, но и Москва не может существовать без транспорта. В ближайшем будущем город будет расти, будет улучшаться и транспорт.

**Использованная литература:**

# В. А. Гиляровский - «Москва и москвичи»

**Журнал «Метро» - номер 2-3 за 1995 г.**

# Москвоведение 9 класс