**Варшавское шоссе**

Возникновение Варшавского шоссе уходит далекими корнями в прошлое. По маршруту великокняжеской колонны Дмитрия Донского пролегли улицы Большая Ордынка, Большая Серпуховская, Большая Тульская и Варшавское шоссе.

До 1764 земли с дорогой ведущей на юг до села Подольск (г.Подольск) принадлежали московскому Данилову монастырю, а затем были переданы ведомству Государственной коллегии экономии. Прокладка Брест-Литовского (Варшавского) шоссе в 1844-1847 годах и Симферопольского в 1857 году дали большой толчок развитию Подольска. Днем и ночью по грунтовой дороге, а с 40-х годов 19 века по шоссе через Подольск двигались непрерывным потоком вереницы подвод с солью, керосином, маслом и мануфактурой. А с юга до мосвы шли обозы с хлебом, скотом и другими товарами. Объем перевозок связывал богатую Малороссию и благодатный Крым с Москвой и Санкт-Петербургом.

Земство брало, согласно закону, зимние и летние пошлины. Зимние - 3 коп. с лошади и 4 коп. с экипажа на расстояние до 10 верст. С одного проезжего пошлина не взималась. Летний проезд оценивался дороже - 5-6 коп., т.к. снежно ледяной наст сглаживал дорогу. Летом же по ямам и ухабам так трясло, что голова и тело болели точно после перепоя. Недаром говорили в России: "Не хвались отъездом, а хвались приездом". Любопытный факт: слово "такса" и "такси" произошли по имени немца Регера фон Таксиса, который еще в 15 веке начал взимать за услуги своей почтовой службы соответствующую плату -таксу.

Став городской улицей дорога не перестает быть дорогой. Кстати сказать, на одном из старо-славянских наречий (ниже-лужицком) дорога и улица называются одним словом "дрога".

Дороги в России всегда оставались вопросом номер один, для их мощения было необходимо много камня. Несколько каменоломен находилось в Московской губернии Подольского уезда. Не случайно в гербе г.Подольска того времени изображены два пересекающихся каменотесных молотка. Тульское шоссе строили русские инженеры - строители, которые и определили толщину твердого слоя шоссе: 0,3м посередине и 0,2м по бокам. Большая часть твердогопокрытия шоссе состояла из 2-х слоев щебня разной крупности, положенное на песчаное основание и укатанное тяжелыми чугунными катками. Несмотря на все старания, дороги были плохи из-за глинистой почвы. Твердое покрытие на дорогах требовало и соответствующего устройства подвижного состава: подкованныхлошадей и колес с металлом. Для крестьян это было дорого. Даже в 80-х годах 19 века, как явствует из материалов земского обследования крестьянских хозяйств, телеги двигались параллельно шоссе по наезженной пашне, чтобы не повредить ноги лошадей и колеса.

Россия была одной из самых "лошадизированных" стран мира. Зимой грузы и пассажиры доставлялись быстрее и надежнее, чем в теплое время года. Почтовые перегоны составляли от 10 до 20 км. Например, от Москвы до Бирюлева, от Бирюлева до Подольска, от Подольска до Лукошкино и.т.д. до самого "синего Черного моря". Это был самый длинный способ передвижения на двух самых проезжих трактах: Смоленском и Тульском.

В 1849 , вернувшись из-за границы, Николай Васильевич Гоголь"приезжал к Вяземскому в Остафьево по Серпуховской знакомой дороге. Это шоссе, проведено прямо, стоит дорого, но ездить нельзя... Копыта и колеса испортились. Все ездят и мучаются проселками, а за шоссе все-таки платят". А.С.Пушкин в стихотворении "Дорожные напасти" описалреестр всех трудностей, которые поджидают путника на ухабистых верстах Варшавки и Серпуховки.

Старая дорога обязательно что-нибудь да сохранит на память о былом: то храм, то развалины, то воспоминания любознательного путешественника. На Варшавском шоссе, Меду Бутово и Битцей находится обширная плантация лекарственных трав. Раньше она принадлежала магистрам фармации отцу и сыну Феррейнам. В 1902 году ими было создано товарищество "В.К.Феррейн", ставшее одним из крупнейших фармацевтических предприятий в Россиии и Европе. С 1931 года здесь расположен ВИЛАР (научно-исследовательский институт лекарственных трав).Дальше Битцы располагается Бутово, расположенное на реке Гвоздянке. В переводе со славянского "гвазда" - топь, грязь, что указывает на глинистые почвы. Здесь дома строились на фундаменте: камне-буте, чтобы не гнили.

Путешественник, анправляющийся по Тульскому тракту на юг не проедет мимо усадьбы А.М.Москвиной, которая возвышалась в 19 веке над всей округой. Деревянный резной дом в 2 этажа, фонтан, великолепные пруды с купальнями и баней, фруктовый сад, искусно разбитые аллеи. Купечество было особым социальным слоем По своему преимущественному и правовому положению купечество состояло из 3-гильдий. Вероятно, А.М.Москвина принадлежала к высшей - 1-ой гильдии, так как только купцам этой гильдии разрешалось иметь поместье, загородные дачи, ездить в карете, запряженой четверкой лошадей.

В Подольском уезде, как и в городе было много постоялых дворов, кабаков. Проезжающие овстанавливались в деревне Никольское, оставляя в трактире владельцев Рычаговых немалые деньги.

Нелегко было служить в извозчичьих трактирах, зачастую сюда хаживали и воры, и отчаянные люди.

Двор с колодцами для поения лошадей снаружи, а внутри - "каток" со снедью. На катке все: щековина и сомовина, свинина. Извозчик в тактире и питается, и согревается. Изредка позволяли себе стакан водки, но пьянство - никогда. Все удовольстве стоило 16 копеек: 5 коп. за чай, на гривенник снеди до отвала, а копейку дворнику за то, что лошадей напоит, да за вещами последит. Разбойников в лесах хватало пожииться на чужое добро. Извозчик любил что пожирнее: каленые яйца, ситнички подовые на отрубях, обязательно гороховый кисель. Здание трактира сохранилось и ныне перестроено под магазин.