**Маршрутами старой Москвы**

Михаил Дмитриевич Иванов

Пуск и эксплуатация опытных линий электрического трамвая в городе показали явные преимущества этого вида пассажирского сообщения, теперь и в печати и в Думе зазвучали требования перевести конку на электрическую тягу. Но Первое и Второе общества конно-железных дорог Москвы находились в руках частных предпринимателей, им не хотелось вкладывать средства в развитие и строительство электрического трамвая, когда конка была одним из самых прибыльных предприятий. Выкуп сети конно-железных дорог по ряду причин затянулся, и только после длительных споров и обсуждений 7 марта 1900 г. сторонники гласного Н.Н.Щепкина смогли убедить своих оппонентов, и Дума приняла решение: "городские железные дороги в Москве должны составлять особое городское предприятие и их устройство и эксплуатация должны производиться с самого начала за счет и мерами городского управления".

Приняв такое решение, Дума переименовала конно-железные дороги в городские железные дороги, чем на долгие годы, вплоть до 1930 года, дала название трамваю. "Московские городские железные дороги - МГЖД" - именно так долгие годы назывался трамвай в Москве.

Начиная с марта 1900 года, Дума и городское управление провели большую работу по инвентаризации и оценке имущества Первого Общества, а также по разделу совместного имущества с Бельгийским (Вторым) Обществом. Это позволило 13 сентября 1901 года передать в ведение Городского Общественного управления предприятия Первого Общества конно-железных дорог, а также Петровскую и Лесную линии электрического трамвая. Как видим, Долгоруковская линия электрического трамвая, электрический вагонный парк и тяговая подстанция оставались в ведении Бельгийского Общества.

Одновременно с решением о муниципализации транспорта в городе Городская Дума и Городское Общественное управление работали над тем, чтобы построить электрический трамвай. Префекты строительства трамвайных линий составлялись под руководством инженера Линева А.Л. в 1898 г, в 1900-01 гг. И только после выкупа городом линий конно-железных дорог Первого Общества городское управление всерьез занялось проблемами электрификации конки. В августе 1902 года городская управа рассмотрела и приняла проект первой очереди городского трамвая.

Основные линии первой очереди городского трамвая были следующими:

1. Сухарева башня - Красные ворота - Сокольничья застава с веткой от Красных ворот до Земляного вала. Позже в этот проект добавился ещё один участок от угла Покровки по Земляному валу до Курского вокзала.

2. Сокольничья застава - ул.Стромынка - Преображенская застава.

3. Новые Триумфальные ворота (Белорусский вокзал) - Страстной монастырь - ул.Б.Дмитровка - Охотный ряд.

4. Марьина Роща - ул.Александровская (Октябрьская) - Александровский проезд (Октябрьский пер.) - Екатерининская пл. (Суворовская) - Старая Божедомка (ул. Дурова) - 3-я Мещанская ул. (ул. Щепкина) - Малая Сухаревская пл.

Половина этих линий - старые коночные. Проект первой очереди городского трамвая был составлен к ноябрю 1902 года. Основные направления предполагалось выполнить двухколейными с шириной колеи 1524 мм. Проект давал конструктивные решения по строительству контактной сети, путевого хозяйства, предусматривал строительство собственной электростанции у Малого Каменного моста (во дворе Винно-соляного склада за теперешним кинотеатром "Ударник") и двух подстанции: Миусской и Краснопрудной. Были намечены реконструкция Миусского и строительство Сокольнического парков.

В июле 1903 года рассмотренный и утверждённый Техническим строительным комитетом МВД проект первой очереди городского трамвая начал осуществляться. Были заказаны вагоны и электрическое оборудование системы электроснабжения, начаты работы по устройству усовершенствованных мостовых и земляные работы вдоль трасс первой очереди.

Торжественная закладка рельсовых путей электрического трамвая первой очереди проведена 3 августа 1903 года. В газете "Русские ведомости" за 4 августа 1903 г. это событие отмечено следующим образом:

"Вчера, 3 августа, происходило торжество закладки рельсовых путей городского электрического трамвая. В 12 часов дня на Алсксандровской площади (ныне пл. Борьбы), в особо сооруженном шатре, декорированном флагами и растениями, было совершено молебствие в присутствии московского городского головы князя В.М.Голицына, строителя городского электрического трамвая инженера А.Л.Линева, члена городской управы и управляющего городскими железными дорогами Н.Ф.Кондрашева, председателя высочайше утвержденной комиссии по устройству в Москве водопровода и канализации И.Ф.Рерберга, московского обер-полицмейстера генерал-майора Д.Ф.Трепова, гласных Думы, приглашенных и рабочих.

После молебствия присутствовавшие лица осматривали проложенный уже на Александровской площади на небольшом протяжении рельсовый путь городского трамвая.

Рельсовые пути устраиваются шириной 5-футовой колеи. Рельс употребляется желобчатый, тяжелый, весом 34,3 фунта на погонный фут. Укладка рельсов производится по новому способу, причем шпалы совершенно устранены. Каждый рельс укладывается в вырытый в земле жолобок, утрамбованный камнем и песком, и боковые вдавленные внутрь стороны его заливаются бетоном.

С сегодняшнего дня начинаются работы по прокладке рельсовых путей для линий городского электрического трамвая первой очереди. Протяжение линий этой очереди исчислено почти в 17 верст. В первую очередь включено устройство следующих линий и ветвей:

1) от Большой Сухаревской площади по Садово-Спасской к Красным воротам, по Каланчевской улице, Южному проезду (под железнодорожным виадуком у Казанского вокзала), Каланчевской площади. Краснопрудной улице и Сокольничьему шоссе (ныне ул.Русаковская) до Сокольничьей заставы - 1270 саж.

2) от Красных ворот от этой линии будет идти ветвь до здания Курского пассажирского вокзала - 695 саж.

3) от Сокольничьего шоссе по Стромынке до Преображенской заставы -1095 саж.

4) по Стромынке до Преображенской заставы проектирован ещё служебный путь - 80 саж.

5) от Тверской заставы по 1-ой Тверской-Ямской, через площадь Старых Триумфальных ворот (ныне Триумфальная пл.) по Тверской ул. к Страстному монастырю и далее по внутреннему проезду Страстного бульвара (по Нарышкинскому проезду и Путинковскому пер. - для движения вагонов в обратном направлении) на Большую Дмитровку, по ней и через площадь Охотного ряда до церкви св.Пятницы Параскевы -1699 саж.

6) от существующего теперь у Сухаревой башни остановочного пункта линия пройдет по Малой Сухаревской площади, по 3-ей Мещанской ул. (ныне ул.Щепкина), Масленниковым переулком, Старой Божедомкой (ныне ул.Дурова), через Екатерининскую площадь (ныне пл.Суворова), Александровским проездом и Александровской улицей (ныне Октябрьской ул.) до Камер-Колежского (ныне Сущевского) вала -1497 саж.

7) от этой последней линии будет устроена ветвь от Екатерининской площади по Новой Божедомке (ныне ул.Достоевского), через Александровскую площадь (ныне пл.Борьбы), Перунову переулку, Палихе, Лесной улице до Тверской заставы - 719 саж.

В текущем строительном сезоне предположено проложить рельсовые пути по всем направлениям в первой очереди местам, за исключением Большой Дмитровки, где прокладке рельсов препятствует устройство водостоков, и Садовой ул. от Красных ворот до Курского вокзала - вследствие возникшего вопроса об уничтожении на Садовой улице палисадов."

За строительный сезон к первому октября 1903 года трамвайные пути были уложены по 1-ой Тверской-Ямской, на Малой Сухаревской площади, частично на Тверской, Лесной, Палихе, в Марьиной Роще и начались на Садово-Спасской. Однако, всего запланированного выполнить не удалось. Работы были задержаны из-за невыполнения отечественными заводами заказов на поставку рельсов. Часть путевых работ была перенесена на весну 1904 года.

В сентябре 1903 года началось сооружение зданий Миусской и Краснопрудной подстанций, строители приступили также к прокладке кабелей.

Несмотря на трудности, возникшие вследствие недопоставок, в 1903 году было уложено 11,6 км трамвайного пути облегчённого типа и 4,5 км - тяжёлого. Было установлено 173 трамвайных столба или, как мы теперь бы сказали, опоры контактной сети; построены здания обеих подстанций, уложено 3757 погонных саженей кабелей высокого напряжения, испытания которых дали положительные результаты.

Учитывая, что постройка во дворе Винно-соляного двора собственной электростанции для трамвая планировалось только в 1904-05 гг., было принято решение о снабжении электрическим током линий трамвая "Обществом электрического освещения", с которым был заключен контракт с Городской Думой. Контракт был заключен на четыре года.

Следует отметить, что основным условием разрешения для Москвы облигационного трамвайного займа в 4,5 млн. рублей было требование размещения заказов на оборудование и подвижной состав, необходимых для сооружения трамвая, только на российских заводах, что вообще и было сделано.

В сооружении Московского трамвая участвовали крупные машиностроительные и металлургические заводы России, Украины, Латвии и Германии. Так, заказы на изготовление рабочего контактного провода, круглого медного провода, бронированных и трёхжильных кабелей были размещены на трех заводах: Кольчугинском (Товарищество латунного и медно-прокатного завода в г.Кольчугино ныне Владимирской области), Акционерного Общества "Фельтен и Гийом" в Санкт-Петербурге и Акционерного Общества русских электротехнических заводов "Сименс и Гальске" в Санкт-Петербурге. Рельсы были заказаны на Юзовском металлургическом заводе (ныне ДМЗ в городе Донецке). Электрооборудование для Центральной электростанции обязались изготовить "Общество электрического освещения в городе Москве и электротехнический завод "Сименс и Гальске" в Санкт-Петербурге (ныне "Электросила"). Вагоны были заказаны на Русско-Балтийском вагоностроительном заводе в Риге (ныне РВЗ), на машиностроительном заводе в городе Аугсбурге (завод МАН), электрооборудование для вагонов - у Русского электрического общества "Унион".

Во второй половине 1903 года началось составление проекта второй очереди трамвая, на что было отпущено управой 80,0 тыс. рублей. На строительные работы в 1904 году управа отпустила 716,0 тыс. рублей.

Строительные работы по первой очереди трамвая возобновились 20 апреля 1904 года: на Тверской улице, Божедомке, 3-ей Мещанской до Сухаревской площади. Началось переустройство линий конно-железной дороги на электрифицированную от Красных ворот до Сокольнической заставы. Для этого необходимо было провести работы по замене рельсов на более тяжёлые, установить металлические мачты, проложить контактную и кабельную сети.

Летом 1904 года был закончен монтаж Миусской подстанции, проложена кабельная сеть и подготовлена к пуску в эксплуатацию Марьинская линия (Сухаревская площадь - Марьина Роща). В Миусском парке было организовано обучение и принято на работу 70 вагоновожатых и 70 кондукторов. К концу августа в Миусском парке также был сооружен новый вагонный сарай на 40 вагономест, в котором расположились 40 вагонов: 20 двойных четырехосных и 20 двухосных, одинарных, полученных из Аугсбурга и Риги. Вагоны были украшены гербом Москвы и имели вместимость четырехосные - 52 места, двухосные - 21 место. Стоимость большого вагона была 13,5 тыс. руб; малого - 8,5 тыс. рублей.

В августе 1904 года газета "Русские ведомости" писала: "Новые вагоны значительно отличаются от находящихся в движении на загородных Петровской и Бутырской линиях, - они легки, изящнее прежних, с более удобно размещёнными сидениями и, самое существенное, очень поместительны. Новый тип вагона представляет соединение двух лёгких вагонов, ход которых устроен по типу пульмановских железнодорожных вагонов на четырехколёсных тележках; своими площадками они соединяются посредством тугих буферов и составляют как бы одно целое; особая крыша закрывает образующееся пустое пространство между концами крыш вагонов в месте их соединения, а обе стороны между входными площадками, где прежде надевались неуклюжие сетки, закрыты изящными сплошными стенками, окрашенными в цвет вагонов."

В августе 1904 года трамвайная линия в Марьину Рощу практически была готова, однако приёмка линии в эксплуатацию тянулась ещё целый месяц. И в этом не был наш русский "авось". Трамвай строился серьезно и надолго. Комиссия, которая принимала первую, уже не опытную, а настоящую эксплуатационную трамвайную линию, хотя и отметила высокое качество произведенных работ, осмотренные сооружения электрического трамвая "прочными, произведенными из доброкачественных материалов", тем не менее выявила 9 серьёзных замечаний, некоторые и сегодня выглядят серьёзными техническими недостатками: "назначить ответственного специалиста, следящего за обучением вагоновожатых, выработать меры предосторожности для служащих на электрической подстанции, усилить уличное освещение, снабдить городские пожарные команды, принадлежностями, обеспечивающими безопасность работы во время тушения пожаров, возникших на трамвае".

Со второго сентября 1904 года на линии началось пробное движение трамвайных поездов: здесь стали обучаться новые вагоновожатые.

Официальное пробное движение трамвая на Марьинской линии открылось четвертого сентября. Газета "Московские ведомости" в двух номерах от 5 и 6 сентября 1904 года подробно описывает это событие следующим образом:

"...Для обслуживания Марьинской линии предназначено 7 одноклассных вагонов; отправление с конечных пунктов линии будет происходить через каждые 7 минут; плата за проезд установлена в 5 копеек за станцию.

В одиннадцатом часу утра вагоны поданы на Малую Сухаревскую площадь. Представителям печати было предложено занять места в двухклассном большом вагоне, который собственно не предназначен для Марьинской линии, а будет находиться в движении на Вокзальной линии (от Брестского вокзала к Сухаревой башне и далее по Садовой-Спасской, Каланчёвской до Каланчевской площади). В этом же вагоне поместились член городской управы Ф.Н.Кондрашев, инженеры-строители А.Л.Линев и Е.Я.Шульгин и другия техники.

Вагон оказался заграничного производства. Таких вагонов ещё не было в движении на существующих линиях электрического трамвая. Он состоит из двух одинаковых половин, рассчитанных каждая на 16 человек и разделенных между собой площадкой, на которой могут стоять 20 пассажиров. Внешний вид вагона очень изящен, сиденья удобны...Зеркальные стекла и богатая отделка делают вагоны трамвая очень привлекательными.

Кроме заграничных вагонов, такого же типа исполнены вагоны для городского трамвая и на русских заводах: они по внешнему виду мало отличаются от первых. И те, и другие по сторонам украшены гербами города Москвы.

...При устройстве путей электрического трамвая в Москве принято исключительно каменное основание, состоящее из трех слоёв: первый слой из крупного специально выработанного для этой цели камня, который образует нижнее полотно; второй - из обыкновенного щебня и третий - из мелкого щебня, на котором уже укладываются рельсы.

Вся эта масса засыпается отборным песком и плотно утрамбовывается. Тип рельса принят желобчатый; все рельсы изготовлены на русских заводах. Они соединены между собой электрически посредством медных соединений, покрытых слоем гудрона и цементного раствора. Эти меры приняты с целью уменьшить вредное влияние тока при обратном движении его по рельсам на подземные металлические сооружения.

При проведении трамвайных линий было обращено особое внимание на предохранение телеграфных и телефонных проводов от случайных соприкосновений с трамвайным проводом. Во многих местах, как например, на Сухаревской, Красноворотской и Каланчёвской площадях, приходится относить телефонные и телеграфные линии в сторону, заменять существующие столбы более высокими и, вообще, прибегать к коренным переустройствам. Во всех местах пересечений голые телеграфные и телефонные проводы заменены изолированными или свинцовыми кабелями, подвешенными на стальных тросах, кроме того, во многих местах поставлены предохранительные заземленные сетки.

Вдоль всей линии от Тверской заставы до Малой Сухаревской плошади существующее керосиновое освещение усилено электрическими лампочками накаливания, помещёнными на всех местах остановок, на оживлённых перекрестках и более крутых поворотах.

Электрическая энергия для обслуживания первых открываемых линий электрического трамвая в Москве будет получаться от Миусской подстанции, расположенной на площади. Подстанция эта будет перерабатывать трехфазный ток. получаемый с центральной станции "Общества электрического освещения" на Раушской набережной, в ток постоянный, поступающий в рабочий провод. Так как трехфазный ток на центральной станции Общества имеет напряжение только 2000 В, то для уменьшения потерь в кабелях и уменьшения их сечения в помещении центральной станции Общества установлены трансформаторы, повышающие напряжение до 6500 В. В настоящее время установлены три трансформатора, каждый с мощностью 500 кВт, и коммутационная доска для управления ими.

На подстанции установлены: 2 машины по 400 кВт для преобразования трехфазного тока в 6500 В в постоянный ток с напряжением 600 В; одна машина для заряжения аккумуляторной батареи; аккумуляторная батарея из 292 элементов, рассчитанная на 800 ампер-часов, и распределительная доска с аппаратами и приборами для управления и наблюдения за работой машины.

Трансформаторная станция, находящаяся во владении Общества электрического освещения, соединяется с каждой подстанцией - Миусской и Краснопрудной - двумя бронированными кабелями высокого напряжения. Общая длина кабелей, уложенных в землю, составляет 20 верст. Для питания рабочего трамвайного провода постоянным током служат подземные бронированные кабели низкого напряжения. Кабели присоединяются к рабочему проводу через каждые 500 м.

В местах присоединения поставлены линейные выключатели, дающие возможность, в случае надобности, быстро выключить данный участок, причем рабочий провод потеряет напряжение и сделается совершенно безопасным.

Длина одиночного пути, оборудованного рабочим проводом, готового к эксплуатации и питаемого током с Миусской подстанции, равна 15 верстам.

...Не успело открыться ещё движение на Марьинской линии, как ценность владений в этом районе уже значительно повысилась. Цена на землю с 20 руб. поднялась до 30 руб. и более. На пустырях, занятых ранее огородами, воздвигаются грандиозные дома."

После проведения мер и устранения отмеченных недостатков, а самое главное, подготовки водительских и кондукторских кадров, последовало разрешение открыть регулярное движение трамвайных вагонов по Марьинской линии.

Двадцать второго (девятого) сентября 1904 года в 10 час.45 мин. в Миусском, теперь уже по-настоящему трамвайном, парке состоялось открытие первой городской трамвайной линии.

На торжественном молебствии по случаю открытия регулярного трамвайного движения присутствовали городской голова князь В.М. Голицын, члены городской управы Ф.Н. Кондрашев и Д.Д. Дувакин, инженеры строители первой очереди гороского трамвая А.Л. Линев и Е.Я. Шульгин, рабочие, вагоновожатые и кондуктора, технический персонал и служащие городского трамвая.

Количество потребных поездов на Марьинской линии установили опытным путем проведя фактически первое обследование действительного пассажиропотока. Первые несколько дней выпускаемое количество вагонов менялось от 6 до 11, пока, наконец, не стало ясно, что вагонов достаточно. Обследование также показало, что необходимо продлить движение пассажирских поездов трамвая до 21 часа.

В вагоне трамвая по Марьинской линии шестнадцатого сентября проехало высшее московское начальство: московский губернатор Г. И. Кристи, управляющий канцелярией генерал-губернатора А. А. Воронин, исполняющий должность московского обер-полицмейстера генерал-майор И. Н. Руднев, губернский инженер М.Н. Грудистов, городской голова князь В.М. Голицын.

Хорошие результаты эксплуатации и удобства, которые москвичи испытывали при пользовании трамваем, заставляли строителей и городские власти работать над строительством и пуском новых линий, или как мы теперь говорим, маршрутов более активно.

В сентябре 1904 года было пущено движение трамвая на участке от Тверской заставы по улицам Лесной и Божедомке до Сухаревской площади, т.е. по части Вокзальной линии, а в ноябре закончилось переоборудование линии конки от Красных ворот до Сокольнической заставы. Однако движение полностью по Вокзальной линии от Тверской заставы до Сокольнической и далее до Боевской богадельни пустить удалось только в феврале 1905 года, так как окончательно Краснопрудная подстанция для снабжения электрическим током всей линии была принята в эксплуатацию в конце января 1905 года.

Первая очередь трамвая в Москве включала в себя также часть Петровской линии конки: от Страстного монастыря по Большой Дмитровке до Охотного ряда. Строительство этого участка было закончено также в феврале 1905 года, и, несмотря на то, что часть работ по обустройству усовершенствованных мостовых не была выполнена, движение электрического трамвая по Петровской линии от Петровского дворца до Охотного ряда все рано было открыто в феврале (по Петербургскому шоссе, 1-ой Тверской-Ямской ул., Тверской ул., до Страстной пл., далее по внутреннему отрезку бульварного кольца до Страстного монастыря, по Большой Дмитровке до Охотного ряда).

Можно сказать, что первая очередь трамвая, включающая в себя Петровскую, Марьинскую и Вокзальную линии, в Москве была сооружена и введена в эксплуатацию в течение полутора лет (с августа 1903 года по февраль 1905 года), хотя оставался ещё недостроенными участок от Красных ворот до Курского вокзала и вторая колея на Старой Божедомке и Масленниковом переулке.

В январе 1905 года все трамвайные вагоны, а их было 77 (20 четырехосных моторных, 37 двухосных моторных, 20 прицепных) размещались и обслуживались в Миусском трамвайном парке. В Миусском парке на электрическом трамвае работало к тому времени 90 вагоновожатых и 71 кондуктор.

Как всякое новое дело, и начало эксплуатации трамвая происходило не без трудностей, которые возникли вследствие поставки некачественных преобразовательных (двигатель-генераторных) установок на Миусской и Краснопрудной подстанциях. Уже в январе 1905 года из-за поломки этих машин трамвай мог быть остановлен, но фирма "Сименс и Гальске", поставившая эти машины, в порядке устранения рекламации сумела их отремонтировать к середине февраля, и московский трамвай смог начать действовать.

Одна из газет того времени писала по этому поводу: "Управе чрезвычайно трудно разобраться в этом темном для неё деле, и, как видно, городские инженеры, строители трамвая мало просвещают её, будучи сами малоопытными людьми. К сожалению, в городском управлении мало людей дела, но зато много говорунов, думающих обо всём, кроме интересов городского населения." Так и хочется сказать: "Как мало изменилось с тех пор и в журналистике и в городском управлении!"

Однако, несмотря на всякие трудности, начиная с момента регулярного движения трамвая первой очереди с сентября месяца 1904 года по первое января 1905 года, московский трамвай перевез 2257693 пассажира. Хотим мы того или не хотим, но это внушительная цифра!

С первого января 1905 года был введен пост московского градоначальника, а с февраля этого же года технический надзор за сооружениями трамвая был поручен инженеру-электротехнику градоначальства Анохину П.В.

Москва росла, развивалась промышленность, строились фабрики и заводы, город вставал перед необходимостью более активного развития общественного транспорта. Успешная эксплуатация первой очереди трамвая показала, что будущее городского пассажирского транспорта Москвы за "электрическим" трамваем. Именно с этого времени эпитет "электрический" к трамваю перестал в Москве применяться: трамвай стал просто трамваем.

В 1904 г. Городская Дума и Управа подготовили проектную документацию на строительство второй очереди городского трамвая, предусматривающую почти полную электрификацию сети конно-железных дорог бывшего Первого общества.

Однако строительство трамвайных линий было несколько приостановлено и замедлилось из-за разразившегося экономического кризиса и ухудшения политической обстановки в стране в 1905-07 гг., вызванных, в основном, неудачами в Русско-Японской войне.

Московский трамвай развивался и жил вместе с городом, история города - это его история. Одной из заметных страниц этой истории стали трамвайные забастовки 1905-07 гг. в Москве. Безусловно, они возникли вследствие резкого ухудшения жизненного уровня москвичей и рабочих городских железных дорог.

"Всё познается сравнением, - писал А.М. Горький. - Для того, чтобы правильно оценить настоящее, необходимо знать прошлое." И сегодня, рассказывая о трамвае, об его истории нельзя рассказывать, вычеркнув эти странички...

В первую очередь неудовольствие выразили кондуктора, которые являлись самой низко оплачиваемой категорией рабочих. Недовольство росло, оно быстро охватило всех работающих, включая ремонтных рабочих, вагоновожатых и кучеров линий конно-железной дороги.

За этот двухгодичный период работники городских железных дорог, или, как мы сейчас сказали бы, трамвайщики, останавливали движение поездов в городе 11 раз. Основные требования забастовщиков были: установление постоянного заработка и повышение его; установление ежегодного отпуска с сохранением содержания: полуторная оплата сверхурочных работ; выдача форменной одежды от городского Управления; уплата полного содержания за время болезни; предоставление удешевлённых квартир; учреждение ссудосберегательной кассы. Как видим, прошло сто лет, а требования эти так или иначе возникают в нашей повседневной жизни!

Городская управа так или иначе находила пути разрешения социальных требований трамвайщиков, создавались примирительные комиссии, решались вопросы повышения заработной платы, установления нормированного рабочего дня и др., но вместе с тем предпринимаемые меры часто были недостаточны. Возникали и чисто административные конфликты, носившие индивидуальный характер. Особенно затянулось прекращение движение трамвая в период с 22 февраля по 9 марта 1907 г. Эта забастовка была начата после того, как требовательный и исполнительный заведующий мастерских в Миусском парке Ф.Ф.Кребс уволил нескольких слесарей.

Вот как писали об этом в своем заявлении инженеры московского трамвая в адрес городской управы 27 февраля 1907г.:

"...Инженеры призываются теперь начать несоответствующую их взглядам и неблагодарную работу организации служб с новым персоналом, работу, в успехе которой ни у кого нет уверенности и не вызываемую действительным положением дела. В большинстве служб замена старого персонала новым представит громадную трудность и при спешном наборе невозможно будет достаточно тщательно подобрать новый персонал, который несомненно будет ниже качеством старого... Инженеры трамвая глубоко уверены, что им не пришлось бы терять своих служащих, если бы городская управа в начале забастовки слесарей Миусского парка не стала бы на путь крайних репрессий, что и вызвало последующие забастовки всех других групп служащих, бастующих из товарищеской солидарности с первыми. Инженеры трамвая имеют также солидное основание утверждать, что конфликт между рабочими и инженерами Кребсом и Пудаловым не представляет простой вспышки неудовольствия против требовательности последних, и убеждены в том, что причины его лежат гораздо глубже и нуждаются в беспристрастном расследовании.

В силу выше изложенного, мы, инженеры городского трамвая, заявляем городской управе в нижеследующем наше мнение: во-первых, причины забастовки слесарей Миусского депо должны быть расследованы независимой и авторитетной комиссией с участием представителей от рабочих; во-вторых, забастовка других групп служащих должна рассматриваться как вызванная крайними репрессивными мерами по отношению к забастовавшим слесарям, почему никто из этих служащих ни в какой мере и ни в каком случае не должен пострадать; в третьих, крайние репрессивные меры, как массовое увольнение и при том без права обратного поступления забастовавших, а также предупреждение всех низших служащих, не участвовавших в забастовке, что они будут уволены, если движение в течение двух недель не восстановится, должны быть отменены на том основании, что, не приводя ни к каким положительным результатам, эти меры вносят только озлобление, втягивают в забастовку все новые и новые группы служащих и приводят к дезорганизации дела.

В заключение мы высказываем твердую уверенность в том, что при спокойном и твердом отношении городской управы к забастовке, временное отстранение инженеров Кребса и Пудалова от должности до расследовании причин конфликта в комиссии и отмена постановления об увольнении забастовавших приведут к полной ликвидации забастовки и к немедленному восстановлению движения трамваев, прекращение которого тяжело отзывается на населении Москвы." (Русские ведомости, 28 февраля 1907 г.)

Специальное заседание городской думы шестого марта рассмотрело вопрос о трамвайной забастовке. На заседании были выслушаны обе стороны и было принято решение о расследовании деятельности Ф.Ф. Кребса. Десятого марта движение на всех линиях трамвая было полностью восстановлено, были восстановлены также на работе все ранее уволенные бастовавшие работники. Трамвайщики и городская Управа получили взаимный опыт решения трудовых конфликтов. Требования работников трамвая о повышении заработной платы было удовлетворено, а город вновь получил надежный и удобный по тем временам транспорт.

Однако справедливые требования работников трамвая об улучшении своего социального положения были использованы экстремистской частью бастовавших. 22 мая 1907г. инженер Ф.Ф. Кребс был застрелен одним из рабочих Миусского парка столяром Сергеем Зуевым. Скрывшийся с места происшествия, он был задержан и доставлен в Москву. Вместе со своими сообщниками слесарями Николаем Власовым, Петром Букаловым и Василием Пастуховым он был осужден и приговорен к смертной казни. Остальные участники террористического акта судом были признаны невиновными.

Ф.Ф. Кребс был немецким подданным, он был назначен заведующим Миусского парка в июле 1906 г. в самый разгар выступлений трудящихся и пытался привить жесткую немецкую дисциплину труда, он "с первого же дня начал вводить полицейские порядки, чем сразу же восстановил против себя трамвайщиков".

История расставила все по своим местам. Общество помощи германским поданным в Москве через некоторое время после описанных событий учредило стипендии имени инженера Кребса для студентов германских подданных при Московском Высшем техническом училище, живущих в Москве, а также для детей рабочих Миусского парка, окончивших начальную школу и пожелавших продолжить дальнейшее образование. Именем же Сергея Зуева был назван один из крупнейших домов культуры города, построенный в 1930 г. на Лесной ул. Трамвайщики были активными участниками и декабрьского вооруженного восстания в Москве в 1905 г. Одним из ярких примеров этому является создание боевой дружины в Миусском парке под руководством Петра Щепетильникова. За участие в боевых действиях в декабре месяце Щепетильников в апреле 1907 г. был сослан в Сибирь, откуда он бежал за границу. Его имя в 1925 г. было присвоено Миусскому трамвайному, а теперь 4-ому троллейбусному парку.

Забастовочное движение трамвайщиков прекратилось в марте 1907 г., почти на два года замедлив строительство второй очереди трамвая.

Вторая очередь была запроектирована, в основном, как реконструкция линий конки, она включила в себя:

1) Покровскую линию от Семёновской и Преображенской застав по Покровской, Елоховской улицам до Разгуляя далее по Новобасманной улице до Красных ворот. Кроме того, сюда же следует добавить пути по 5-ой Сокольнической улице и в Сокольническом вагонном парке.

2) Мясницкую линию от площади Красных ворот до Лубянской площади.

3) Лубянскую линию от Сухаревой башни по улицам Сретенка и Большая Лубянская до Лубянской площади и далее по Театральному проезду до Охотного ряда и от Театральной площади через Воскресенскую до Красной площади и торговых рядов. На линии предусматривалось два разворотных кольца на Лубянской и Театральной площадях.

4) Грузинскую от Георгиевской площади до 1-ой Тверской-Ямской улицы.

5) Бульварную от Страстного монастыря по Тверскому и Никитскому бульварам до Арбатских ворот и далее по Воздвиженке, Моховой до Охотного ряда.

6) Линию от Лубянской площади до Варварской площади.

Ко второй очереди следует отнести и второй путь на Старой Божедомке (ныне ул. Дурова).

Реконструкция коночных линий началась в мае 1905 г, а сам проект строительства второй очереди был принят Министерством внутренних дел в июле 1905 г. Общая протяженность реконструируемых и вновь строящихся трамвайных путей составляла 39,2 км по оси улиц. Предполагалось приобрести 105 новых моторных и 98 прицепных вагонов, построить Лубянскую подстанцию и реконструировать Миусскую и Краснопрудную подстанции, построить Сокольнический трамвайный парк с мастерскими.

При строительстве жизнь вносила свои поправки в этот проект, и когда возникли длительные задержки у Брестского (ныне Белорусского) вокзала, было построено разворотное кольцо. По этим же причинам было намечено устроить оборотный тупик у Ярославского вокзала. Строительство второй очереди трамвая, начавшись в 1905 г., хотя медленно, но все же осуществлялось. Уже в апреле 1906 г. было открыто движение трамвая по двум линиям: Преображенской (Сухарева башня, Красные ворота. Разгуляй, Покровская ул., Лаврентьевская ул., Генеральная ул., Преображенская застава) и Семёновской (Разгуляй, Покровский (ныне Электрозаводский) мост, Семёновская застава). В это же время было открыто движение и по второй колее трамвая на Старой Божедомке. В июне 1906 г. для удобства пассажиров с дачных поездов, прибывающих на площадь трёх вокзалов, была открыта Ярославская линия трамвая (Ярославский вокзал, Красные ворота, Сухарева башня). Завершилось строительство путей и сооружение контактной сети на Большой Грузинской улице, что позволило в августе 1906 г. открыть движение трамвая на участке от 1-ой Тверской-Ямской по Б. Грузинской улице до Георгиевской (ныне Грузинской) площади. Этот участок позволил открыть движение трамвая от Охотного ряда по Большой Дмитровке, Тверской улице до Грузинской. Линия стала называться Грузинской.

Строительство электрических трамвайных линий в городе возглавлял инженер А.Л.Линев, поклонник и инициатор введения в Москве электрического трамвая. Благодаря его усилиям осенью 1906 г. удалось практически завершить прокладку трамвая по улицам: Мясницкой, Большой Лубянской, Сретенке, Воздвиженке, Моховой, Стромынке; по бульварам: Никитскому, Тверскому. Однако пустить трамвай по этим линиям не удалось, так как ещё не была построена центральная трамвайная электростанция. Несмотря на это, пробный рейс трамвая от Охотного ряда через Лубянскую площадь, Сретенку и Мясницкую был осуществлен 14 ноября 1906 г. в присутствии городского головы Н.И. Гучкова, активного сторонника развития московского трамвая.

В конце 1906 года на электрической тяге городским общественным управлением эксплуатировались следующие линии городских железных дорог:

Петровская (Петровский парк, Тверская застава, Страстной монастырь, Охотный ряд);

Сокольническая (Сухарева башня, Красные ворота, Каланчевская площадь, Сокольническая застава);

Марьинская (Марьина Роща, Божедомка, Сухарева башня);

Вокзальная (Тверская застава. Лесная ул., Божедомка, Сухарева башня, Красные ворота, Каланчёвская площадь);

Преображенская (Преображенская застава, Покровский мост, Разгуляй, Красные ворота, Сухарева башня);

Семеновская (Разгуляй, Покровский мост, Семёновская застава);

Грузинская (Охотный ряд, Страстной монастырь, Тверская ул., Большая Грузинская улица, Георгиевская площадь).

Кроме того, в Москве продолжали осуществлять перевозку пассажиров Долгоруковская линия электрического трамвая, принадлежащая Второму (Бельгийскому) Обществу, продолжали работать 13 линий железных дорог на конной тяге, принадлежащих городу, и 10 линий на конной тяге Второго Общества.

Для второй очереди электрического трамвая было заказано 105 моторных и 28 прицепных вагонов. К концу 1906 года в Москве эксплуатировалось 22 четырехосных и 150 двухосных моторных трамвайных вагонов и 66 прицепных. Имелись также 2 поливомоечные цистерны и 2 снегоочистителя.

В 1906 году в Москву поступили двухосные моторные вагоны с фонарной крышей и тележкой Беккера, на много лет определившие типаж подвижного состава трамвая, эксплуатируемого в Москве.

Для второй очереди трамвая были построены Сокольнический трамвайный парк в 1905 г, Центральная электрическая станция и Лубянская подстанция в 1906 году.

Все это позволило интенсифицировать работы по строительству и вводу в эксплуатацию линий второй очереди:

3 февраля 1907 г. открылось движение по Мясницкой улице и но трем трамвайным линиям: Преображенской (Преображенская застава - Разгуляй - Красные ворота - Лубянская пл.), Семеновской (Семеновская застава - Разгуляй - Красные ворота - Лубянская пл.), Сокольнической (Сокольническая застава - Каланчевская пл. - Красные ворота - Лубянская пл.). Так окраины города были соединены с центром, а Мясницкая улица стала одной из самых привлекательных в городе. Интервал движения по улице был всего 2 минуты и, несмотря на это, вагоны по ней шли переполненными.

На Лубянской площади потребовалось соорудить большое разворотное кольцо вокруг известного всей Москве фонтана.

12 февраля открылось движение трамвая по улицам Сретенка и Большая Лубянка (от Сухаревой башни до Лубянской пл.).

Через три дня, 15 февраля 1907 г., был введён в строй участок электрического трамвая от Охотного ряда по Театральной площади и Театральному проезду до Лубянской площади. Это изменило почти всю маршрутную систему трамвая, ибо позволило вместо четырёх радиальных линий создать два диаметральных направления:

Петровско-Сокольническая линия (Петровский парк, Тверская застава, Страстной монастырь, Охотный ряд, Лубянская пл., Мясницкая, Красные ворота, Каланчевская пл., Сокольническая застава)

Грузинско-Семёновская линия (Семеновская застава, Покровский мост, Разгуляй, Красные ворота, Мясницкая, Лубянская пл., Охотный ряд, Страстной монастырь, Тверская ул., Большая Грузинская улица, Георгиевская площадь).

В этот же день было открыто движение электрического трамвая по Кольцевой линии (Тверская застава, Лесная ул., Новая и Старая Божедомки, 3-я Мещанская ул., Сухаревская пл., Сретенка, Большая Лубянка, Лубянская пл., Театральный проезд, Большая Дмитровка, Страстная пл., Тверская ул., Тверская застава - правое кольцо). Движение на левом кольце осуществлялось в обратном направлении.

С пуском 27 марта 1907 г. электрического трамвая на участке от Страстного монастыря по Тверскому и Никитскому бульварам до Арбатских ворот появилась новая Арбатско-Сокольническая линия (Сокольническая застава, Каланчевская пл., Красные ворота, Сухарева башня, Сретенка, Большая Лубянка, Лубянская пл., Театральный проезд, Большая Дмитровка, Страстной монастырь, Тверской и Никитский бульвары, Арбатские ворота).

Движение трамвая от Охотного ряда по улицам Моховая и Воздвиженка до Арбатских ворот началось 3 апреля 1907 г. Так были открыты Арбатско-Марьинская (Арбатские ворота, Воздвиженка, Моховая, Охотный ряд, Лубянская пл., Сретенка. Сухарева башня, Божедомка, Марьина Роща) и Стромынско-Арбатская (Арбатские ворота, Воздвиженка, Моховая, Охотный ряд, Лубянская пл., Мясницкая, Красные ворота, Каланчёвская пл., Стромынка, Боевская больница) линии.

Сооружение второй очереди московского трамвая заканчивалось. Летом 1907 г. была закончена электрификация линии от Красных ворот по Садовому кольцу до Курского вокзала и открылось движение на Курско-Брестской линии (Курский вокзал, Красные ворота, Мясницкая, Лубянская пл., Театральный проезд, Б.Дмитровка, Тверская, Брестский вокзал). В сентябре открылось движение на участке от Боевской больницы до Преображенской заставы, и вагоны трамвая пошли от Арбатских ворот до Преображенской заставы. Последним сооружением второй очереди московского трамвая следует считать переустройство разворотной петли трамвая у Брестского (ныне Белорусского) вокзала в связи с окончанием строительства путепровода над путями железной дороги у Тверской заставы.

Год окончания строительства второй очереди является переломным годом для электрического трамвая: он был последним убыточным годом. С пуском второй очереди объем пассажирских перевозок в городе электрическим трамваем почти в три раза превысил перевозки, осуществляемые конкой. В 1907 г. электрический трамвай в среднем выпускал ежедневно 181 вагон. Именно в 1907 г. для Москвы отечественные вагоностроительные заводы, Мытищинский и Коломенский, поставили по 10 моторных вагонов, которые успешно прошли испытания.

Вагоны были изготовлены по типу вагонов Беккера, полученных из Германии в 1906 г. Внутренняя отделка этих вагонов была выполнена из красного полированного дерева. Они имели зеркальные стекла, жалюзи из красного дерева, поперечные скамейки из деревянных реек, яркие лампы для освещения. Плавность хода обеспечивалась двумя тележками Беккера, надолго потом ставшей основной конструкцией на вагонах трамвая в Москве. Всего в 1907 году оба завода поставили в Москву 40 таких вагонов. С учетом этих вагонов на первое января 1908 г. городские железные дороги имели на инвентаре 20 четырехосных, 192 двухосных моторных и 66 прицепных вагонов трамвая.

К концу 1907 г. Миусский трамвайный парк стал целиком электрическим. В 1907 г. в связи с открытием трамвайного движения резко сократились перевозки конной тягой. На линиях московской конки на первое января 1908 г. работало 258 кондукторов, 284 кучера, 187 форейторов; на линиях электрического трамвая трудилось 247 вагоновожатых и 506 кондукторов.