

Из истории техники
From the History of Technology

DOI: 10.31857/S020596060005927-1

**ПАМЯТНИКИ ИСТОРИИ ОТЕЧЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА
В ОБЛИКЕ ГОРОДА ТВЕРИ**

СЕМЕНОВ Николай Михайлович – *Институт истории естествознания и техники им. С. И. Вавилова РАН; Россия, 125315, Москва, ул. Балтийская, д.14; E-mail: ATTMG@mail.ru*

© Н. М. Семенов

Город Тверь – один из старейших и наиболее посещаемых туристами городов современной России – сформировался и до сих пор продолжает развиваться в немалой степени как узел разнообразных видов транспорта: водного, сухопутного и воздушного, а в другом измерении – дальнемагистрального, местного и сугубо внутригородского. Соответственно в городе сохранилось немало достойных внимания вещественных памятников развития транспорта и транспортной инфраструктуры, накоплен определенный опыт их показа и современного использования. Задачей данной статьи является анализ этого транспортного наследия и его популяризация для широкой общественности.

Ключевые слова: Россия, история, транспорт, памятник, город Тверь.

Статья поступила в редакцию 4 июля 2018 г.

**THE MONUMENTS OF THE HISTORY OF RUSSIAN
TRANSPORT IN THE APPEARANCE OF THE CITY OF TVER**

SEMENOV Nikolai Mikhailovich – *S. I. Vavilov Institute for the History of Science and Technology, Russian Academy of Sciences; Ul. Baltiyskaya, 14, Moscow, 125315, Russia; E-mail: ATTMG@mail.ru*

© N. M. Semenov

Abstract: Tver, one of the oldest and most visited cities of today's Russia, evolved and continues to develop, in no small part, as a hub for various means of transportation, water, road, and air (in another dimension, long-range, local, and inner-city). Accordingly, many noteworthy material monuments of the history of transport and transportation infrastructure still remain in the city and some experience of exhibiting these objects and their modern use has been accumulated. This paper's objectives are the analysis of this transport heritage and its popularization for wider public.

Keywords: Russia, history, transport, monument, city of Tver.

For citation: Semenov, N. M. (2019) Pamiatniki istorii otechestvennogo transporta v oblike goroda Tveri [The Monuments of the History of Russian Transport in the Appearance of the City of Tver], *Voprosy istorii estestvoznaniia i tekhniki*, vol. 40, no. 3, pp. 482–497, DOI: 10.31857/S020596060005927-1

Тверь (в 1931–1990 гг. – Калинин) – один из старейших городов России, отметивший свое 880-летие в 2015 г. ¹ Его название, согласно наиболее распространенным и убедительным версиям, представляет собой редуцированную форму слов «твердь», «твердыня», напоминая о зарождении города как укрепленного пункта, обеспечивавшего безопасность естественной транспортной артерии – реки Волги ².

С основанием в 1703 г. Петром I Санкт-Петербурга Тверь приобрела немалую дополнительную значимость как один из пунктов не только водного, но и сухопутного сообщения между двумя российскими столицами, где странники, пользовавшиеся единственно доступным тогда гужевым транспортом, могли отдохнуть сами, накормить или заменить уставших лошадей. К сожалению, 12 мая 1763 г. складывавшаяся веками преимущественно деревянная застройка Твери была уничтожена сильнейшим пожаром. Взошедшая незадолго до того на престол Екатерина II особым указом повелела восстанавливать город уже по единому регулярному плану, что было достаточно новым тогда не только для отечественной, но и даже мировой практики. Командированный для этого из Москвы опытный архитектор П. Р. Никитин проложил на месте прежнего хитросплетения узеньких переулков три идеально прямые и достаточно широкие даже по меркам XXI в. магистрали, рассчитанные на интенсивное движение наземного транспорта. От въезда в город со стороны Москвы, от нынешней Советской, а исторически Почтовой площади, одна из этих магистралей, ныне улица Вольного Новгорода, приводит к Волге с мостом в направлении на Санкт-Петербург; вторая, Дворянская, Миллионная, а ныне Советская – пронизывает значительную часть города параллельно правому волжскому берегу, а третья, Новоторжская, – уходит к северо-западу на старинные русские города Торжок и Великий Новгород. В целом получившееся трехлучие стало почти зеркальным, развернутым на север, подобием намеченных Петром I в новой столице Невского и Вознесенского проспектов с Гороховой улицей посередине, что было увековечено народным определением «Тверь-городок – Петербурга уголок». Город, зародившийся и выросший как прежде всего крепость на пути возможных захватчиков, оказался, одним из первых во всей России, перестроенным именно под интенсивное движение наземного транспорта ³.

¹ С юбилеем, родная Тверь! // *Вся Тверь*. 26 июня 2015 г. № 63 (579). С. 1.

² См., например: *Финкельштейн В. Б.* *Летопись Твери*. Тверь: РИФ, 1996.

³ Там же.

Для максимального удобства Екатерины II и ее многочисленной свиты во время частых переездов между двумя российскими столицами упоминавшийся выше архитектор Никитин, которому помогал молодой и малоизвестный еще тогда М. Ф. Казаков, воздвиг на месте древнего Тверского кремля, между правым берегом Волги и вновь проложенной Дворянской улицей, величественный Путевой дворец. Это богато декорированное каменное здание было построено к весне 1767 г., когда именно из него Екатерина II отправилась в «высочайшее» плавание по Волге, закончившееся в Симбирске (ныне Ульяновск). Флагманская галера той императорской флотилии называлась именно «Тверь» и сохранялась затем в Казани вплоть до 1955 г.⁴ А Путевой дворец на тверской земле, который, таким образом, также может рассматриваться как своеобразный памятник не только сухопутного, но и водного транспорта, дошел до нас заметно перестроенным: сначала в начале XIX в. под руководством видного зодчего К. И. Росси, а затем — при восстановлении после сильных разрушений Великой Отечественной войны — по проекту, пожалуй, не менее выдающегося советского архитектора Н. Я. Колли⁵. После завершения в начале 2017 г. комплексной реставрации в здание вернулась занимавшая его еще с 1896 г. Тверская картинная галерея. Была обновлена также мемориальная доска, напоминающая, что именно в том дворце весной 1810 г. Н. М. Карамзин впервые прочел избранные главы написанной им незадолго перед тем «Истории государства Российского» проезжавшим через Тверь великой княгине Екатерине Павловне и великому князю Константину Павловичу.

Впрочем, до самого конца XIX в. Путевой дворец, как и прилегавшая к нему часть берега Волги, оставались доступными лишь строго ограниченному кругу «благородной» публики. Рядовые речные суда, ставшие особенно многочисленными после прокладки по инициативе Петра I через Тверь Вышеволоцкого и Тихвинского водных путей между Санкт-Петербургом и Волгой, швартовались примерно в километре ниже по течению вдоль набережной, обустроенной также по плану екатерининских времен, начиная с 1775 г. Многочисленные коммерческие и жилые здания из огнестойкого кирпича выстроились на высокой, не заливавшейся даже при сильных половодьях, кромке берега элегантной «сплошной фасадой», проектировали которую столь видные зодчие, как Казаков и позже, в начале XIX в., К. И. Росси. Ныне это — единственная столь полно сохранившаяся во всей России городская речная набережная более чем 200-летней давности. Совсем недавно, в середине 2010-х гг., на ней были отреставрированы мощные грубым булыжником пологие съезды для гужевых экипажей и элегантные пешеходные лестницы к нижнему ярусу, вдоль которого

⁴ Корнилов П. Е. Памятник Волжского судоходства галера «Тверь» XVIII в. Казань: Полиграфшкола им. А. В. Луначарского, 1927.

⁵ Михня С. Б. 200 мест Твери, которые нужно увидеть. 3-е изд. М.: Мартин, 2016. С. 38–39.

тянулись прежде незатейливые деревянные причалы. А вот вновь установленные светильники, ныне, разумеется, электрические, были стилизованы уже под те, что применяли во времена первоначальной электрификации Твери на рубеже XIX–XX столетий.

Суда продолжали швартоваться к этой набережной, носящей с первых лет советской власти имя Степана Разина, до середины 1930-х гг. Тогда был проложен крупнейший в Европе судоходный канал Москва – Волга (с 1947 г. – канал имени Москвы), коренным образом изменивший гидрологическую обстановку в районе города, способствовавший внедрению на Волге гораздо более крупных и совершенных судов. Речной вокзал для их обслуживания сочли целесообразным возвести на противоположном, левом берегу Волги при впадении в нее реки Тверцы, для чего снесли действовавший там еще с 1265 г., но упраздненный советской властью Отроч монастырь, сохранив лишь Успенскую церковь 1722 г. постройки. Архитекторы Е. И. Гаврилова и П. П. Райский, инженер И. М. Тигранов спроектировали на самой стрелке у слияния двух рек капитальное трехэтажное вокзальное здание с достаточно протяженными «крыльями» вдоль Тверцы и Волги, прорезанными высокими арками для пешеходных лестниц к причалам. Введенный в строй к навигации 1938 г., речной вокзал был рассчитан на одновременное пребывание только в его внутренних помещениях до 550 пассажиров, однако при взгляде с той же набережной Степана Разина или с палуб подходивших к нему теплоходов производил впечатление чрезвычайной легкости и элегантности⁶. Именно этот незаурядный памятник теперь уже советского водного транспорта был выбран в 1983 г. видным кинорежиссером Р. Быковым для съемок трогательного финального эпизода художественного фильма «Чучело»: главные герои в исполнении Ю. Никулина и 11-летней тогда К. Орбакайте покидают город на речном трамвайчике типа «Москвич», а сам Быков в роли дирижера военного оркестра прощально машет им фуражкой.

К сожалению, уже тогда, в начале 1980-х гг., внутренний водный транспорт европейской части СССР оказывался все менее конкурентоспособным по сравнению с интенсивно развивавшимся автомобильным, и речной вокзал постепенно утрачивал свою изначально высокую востребованность. С переходом же в 1990-е гг. к рыночной экономике в Тверь стали заходить исключительно немногочисленные круизные теплоходы, а туристам, путешествующим на них, вовсе не нужна была какая-либо береговая инфраструктура. Речники, ограничившись содержанием одних лишь причальных стенок, передали уже заметно обветшавшее уникальное здание под торговый комплекс, новое руководство которого оказалось неспособными выполнить даже неотложные ремонтно-реставрационные работы. В 2016 г. знаменитая трехэтажная ротонда бесславно обрушилась. К чести современных

⁶ См.: *Хигер Р. Я.* Архитектура речных вокзалов. М.: Государственное архитектурное издательство Академии архитектуры СССР, 1940.

тверитян, большинство участников вполне демократично проведенных затем опросов на тему возможной судьбы здания высказались за восстановление хотя бы внешнего его облика при допустимости перепрофилирования для неких иных, более востребованных ныне функций.

Впрочем, роль водного транспорта в тверской жизни начала снижаться еще с 1851 г., когда через город, а точнее, тогда на некотором расстоянии к юго-западу от него, прошла первая в России железнодорожная магистраль — с самого начала полностью двухпутная, почти идеально прямая линия между Санкт-Петербургом и Москвой. Станцию Тверь уже на этапе проектирования отнесли к первому классу: выше ранжировались только головные вокзалы двух российских столиц. Вокзал, возведенный тогда под руководством архитектора Р. А. Желязевича, неплохо сохранил свой внешний облик вплоть до наших дней, тогда как его планировка, интерьеры и технологическое оснащение претерпели и продолжают претерпевать многочисленные изменения сообразно общему развитию отечественных железных дорог. Это — один из очень немногих по всей России крупных вокзалов так называемого островного типа: размещенный в центре одной из пассажирских платформ между рельсовыми путями встречных направлений. При этом в проекте уже изначально была реализована лишь рекомендуемая ныне по всему миру для новых транспортно-пересадочных узлов (ТПУ) концепция *dry head — dry feet* (англ. «не замочив ни головы, ни ног»). Длина вокзального здания несколько превосходила максимальную длину курсировавших тогда составов, так что пассажиры, из какого вагона бы они ни выходили, шли по платформе к дверям во внутренние помещения под надежно прикрывавшим от непогоды капитальным навесом на изящных чугунных колоннах. Изначально эти колонны были увенчаны литыми изображениями одного из древних символов Твери, козлиных голов, поскольку регион издавна славился разведением этой домашней живности⁷. Однако местных жителей отнюдь не радовали прочно закрепившиеся за ними в иных регионах прозвища типа «козлов тверских», так что рогатые головы из вокзального убранства довольно быстро исчезли. Лишь недавно, в ходе очередной реконструкции станционного хозяйства, удалось случайно откопать из земли одно такое украшение, ставшее экспонатом действующего ныне в историческом вокзальном здании небольшого Музея железнодорожников, который был организован 1 ноября 2012 г., объединив действовавшие еще с середины XX в. музеи калининских железнодорожников и возведенного одновременно с вокзалом локомотивного депо. Массивные корпуса последнего хорошо видны пассажирам, пользующимся в хорошую погоду дополнительным «зеленым залом ожидания» — комплексно благоустроенным сквером со стороны вокзального здания, обращенного к Санкт-Петербургу. При этом до 1981 г. с расположенного там же тупикового пути регулярно

⁷ Альбом сооружений Санкт-Петербург — Московской железной дороги. СПб., 1851. Лист XVII.

курсировал пригородный поезд с паровозом во главе до станции Васильевский Мох, эффектно контрастировавший со все более скоростными экспрессами главного хода между Москвой и тогдашним Ленинградом. Ну а последние 30 лет из сквера хорошо виден установленный на «вечную стоянку» перед депо отечественный магистральный грузовой паровоз Эм 725-39 выпуска 1930-х гг., на котором, как указывает мемориальная доска, в трудные годы Великой Отечественной войны самоотверженно трудились, обеспечивая перевозки для фронта, бригады местных машинистов «тт. Громова и Алексеева».

Своеобразным памятником истории транспорта может с полным правом считаться и величественный привокзальный храм Александра Невского. Его первоначальное здание было возведено в 1893 г. в честь спасения императора Александра III и его семьи в серьезной железнодорожной катастрофе близ станции Борки на территории нынешней Украины 17 октября 1888 г. При советской власти храм закрыли, частично разобрали, а оставшиеся помещения приспособили для нужд железнодорожников. Спустя более полувека, в 1982 г., прогнозируя развитие отечественных железных дорог по экстенсивному типу, когда все более многочисленным пассажирам подолгу приходилось ожидать на вокзалах достаточно редкие поезда, снесли и оставшееся, возведя взамен дополнительный корпус вокзала, связанный с историческим зданием подземным переходом под путями⁸. Однако развитие транспортной сферы позволило вскоре организовать между Москвой, Тверью и Санкт-Петербургом частое движение скорых, а затем и скоростных поездов; при этом рост числа автомобилей и такси позволил пассажирам прибывать непосредственно ко времени отправления (в последнее время — еще и с уже оформленными через Интернет билетами), столь же легко разъезжаясь по прибытии. Уже к началу XXI в. новый вокзальный корпус, возведенный к тому же с невысокими требованиями к качеству, без учета даже известных на момент его проектирования в 1970-е гг. энергосберегающих, природоохранных и др. технологий, оказался настолько невостребованным и дорогостоящим в эксплуатации, что его даже предполагалось снести. Однако пока здание сохранено в надежде на коренную модернизацию, тогда как приблизительное подобие прежнего храма воссоздано к 2017 г. под руководством архитектора В. Микрюкова перед его главным подъездом, эффектно замыкая своим величественным пятиглавым силуэтом перспективу подходящего к вокзалу из самого центра Твери проспекта Чайковского.

Вступление Российской империи к середине XIX в. на капиталистический путь развития способствовало превращению Твери из крупного узла сухопутных и водных коммуникаций также в центр транспортного машиностроения. Так, уже в 1853 г. В. фон Глазенап учредил паровозное общество «Самолет», заложив в следующем 1854 г. на правом

⁸ Козлова Е. Н., Рязанцев М. М. Санкт-Петербург — Москва. Путешествие по железной дороге во времени и пространстве. СПб.: ЛИК, 2001. С. 110–112.

тверском берегу у впадения в Волгу реки Тьмаки первые пассажирские паромы всего волжского бассейна – «Тверь», «Рыбинск» и «Ярославль», – многие годы успешно курсировавшие затем между Тверью и Ярославлем ⁹.

Гораздо более успешным и долговечным, однако, с учетом упоминавшегося выше неуклонного роста роли рельсового транспорта, оказался «Верхневолжский завод железнодорожных материалов». Он был основан весной 1897 г. франко-бельгийским акционерным обществом «Диль и Бакалан» на левом берегу Волги в непосредственной близости к рельсовой магистрали Москва – Санкт-Петербург, выпустив первые вагоны уже к концу следующего 1898 г. В 1915 г., в условиях Первой мировой войны, «французский завод», как прозвали его тверитяне, был национализирован и, приняв немалую часть оборудования, эвакуированного из российской тогда Риги, стал «Тверским русско-балтийским заводом», а с установлением к 1918 г. советской власти – просто «Тверским (Калининским – на протяжении 1931–1990 гг.) вагоностроительным заводом (ТВЗ/КВЗ)». С тех пор и до настоящего времени предприятие удерживает лидирующие позиции в отрасли, добившись особенных успехов в создании непрерывно совершенствуемых пассажирских вагонов локомотивной тяги ¹⁰. Кстати, именно развитию КВЗ во время первых пятилеток посвятил в 1939 г. свою первую книгу – «Горячий цех» – выросший в Твери Борис Полевой (Кампов), советский писатель, особенную известность которому принесла «Повесть о настоящем человеке» (1946).

К сожалению, экономические потрясения 1990-х гг. помешали сколь-нибудь достойно отметить вековой юбилей ТВЗ. Десятилетие спустя, буквально накануне теперь уже глобального экономического кризиса, к 110-летию предприятия удалось хотя бы обозначить поворот к его проходным с Санкт-Петербургского шоссе монументальной стелой, в которую встроили головную часть уникального «реактивного» вагона. Он был создан еще в 1970 г., когда руководство советских железных дорог серьезно заинтересовалось опытом Японии, а затем и Франции по существенному увеличению скоростей пассажирских поездов. Чтобы оценить применимость этого опыта к отечественным условиям, специалисты КВЗ оснастили головной вагон серийно выпускавшегося тогда отечественного электропоезда ЭР22 двумя реактивными двигателями также широко распространенного на рубеже 1960–1970-х гг. самолета Як-40. Состоявшиеся затем испытания дали богатый материал для научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ (НИОКР), продолжающихся отчасти вплоть до

⁹ Михня. 200 мест Твери... С. 13.

¹⁰ См., например: Козлов Д. М. Калининский вагоностроительный завод. Краткий историко-экономический очерк. Калинин: Книжное изд-во, 1959; На большие скорости. Трудовая и революционная летопись Калининского ордена Ленина вагоностроительного завода. М.: Московский рабочий, 1967.

настоящего времени ¹¹. Ну а вагон, вскоре выведенный из строя чрезмерными для него нагрузками, был разукомплектован, но сохранен заводчанами в одном из тупиков предприятия. К сожалению, теперь от него осталась лишь кабина машиниста с установленными над ней кожухами реактивных двигателей, но даже в таком виде памятник производит сильное впечатление на пешеходов и автомобилистов.

Вернемся, однако, в последние годы XIX в. Интенсивное развитие «французского» завода на левом берегу Волги вскоре же крайне обострило проблему сообщения между ним и основной тогда правобережной частью города. Наводившийся еще со времен Петра I каждое лето через Волгу наплавной мост из состыкованных бортами барж перестал справляться с быстро возрастающими потоками пешеходов и экипажей, тем более что его периодически приходилось разводить для пропуска судов, а с осени до окончания ледохода весной убирать вовсе. Взамен уже 8 сентября 1900 г. был торжественно открыт капитальный мост, сооруженный под руководством инженеров В. Точинского и Л. Машека как уменьшенное, сообразно ширине Волги, подобие Цепного моста через Дунай в Будапеште (Венгрия). При общей длине того сооружения 215,5 м, проезжую часть достаточной для начала XX в. ширины 5,7 м обрамляли два просторных пешеходных тротуара шириной по 2,5 м; в дальнейшем это соотношение изменили в пользу нарастающих транспортных потоков. Первое время, вплоть до 1902 г., за пользование мостом взималась плата, отмененная после многочисленных протестов горожан. Поздней осенью 1941 г. мост взорвали кратковременно оккупировавшие Калинин гитлеровцы, но уже 28 марта 1942 г. он был восстановлен силами инженерных частей Красной армии ¹².

Кроме того, когда возводился новый речной вокзал, открытый в 1938 г., рядом с ним было запланировано сооружение еще одного, гораздо более капитального и широкого моста. Однако нарастающая военная угроза не позволила выделить необходимые средства, и тогда Калинин, имя которого носил город, предложил использовать чугунные пролетные строения середины XIX в., демонтированные незадолго перед тем, ввиду сильного износа, с гораздо более загруженного транспортом моста лейтенанта Шмидта в Ленинграде (до революции и ныне — Благовещенский мост Санкт-Петербурга). Этот замысел удалось осуществить уже после Великой Отечественной войны и кончины в 1946 г. «всесоюзного старосты». Под руководством специалистов института «Лентрансмостпроект» пять пролетов смонтировали на вновь сооруженные каменные опоры, открыв в 1956 г. мост протяженностью 485 м и шириной 19,6 м. Предполагая назвать его Калининским, среди литых чугунных узоров на перилах разместили заглавные буквы «К». Однако сами жители сразу и до сих пор именуют эту переправу

¹¹ Раков В. А. Локомотивы отечественных железных дорог. 1956–1975. М.: Транспорт, 1999. С. 239–240, 313–314.

¹² Михня. 200 мест Твери... С. 171–172.

исключительно Новым мостом, тогда как прежний, 1900 г., — Староволжским¹³. Успешный ввод нового моста в эксплуатацию позволил затем на протяжении 1970—1972 гг. полностью закрыть движение по старому для полной замены того еще более новым: уже не подвесным металлическим, а железобетонным с ездой по верху пролетных строений. Прежние массивные цепи были при этом благоразумно сохранены и реставрированы как теперь уже не воспринимающие нагрузку сугубо декоративные элементы.

Таким образом, в самом центре города, тесно соседствуя с упоминавшимся выше Путевым дворцом, набережной Степана Разина и речным вокзалом, был сформирован, по существу, еще и уникальный музей мостостроения под открытым небом. 5 ноября 1981 г. на некотором удалении вниз по течению Волги открылся еще и Восточный мост, строившийся с 1976 г. под руководством ленинградского архитектора В. М. Алексеенко. При его возведении было апробировано соединение внушительных пролетных строений не традиционными заклепками, болтами или электросваркой, а высокопрочным клеем, разработанным к тому времени советскими специалистами. В результате судовой ход Волги перекрыли одним пролетом длиной 437 м при ширине 28 м, а общая протяженность моста с подходными насыпями составила 2 км. К сожалению, расчеты не оправдались: Восточный мост потребовал дорогостоящих ремонта и реконструкции быстрее всех прочих в Твери, всего после 15 лет службы¹⁴.

Ознакомиться с большинством перечисленных выше памятников истории транспорта тверитянам и приезжим вот уже второе столетие помогает также во многом уникальная система уличного рельсового транспорта — трамвая. Его первую линию открыли 28 августа (по «новому» летоисчислению) 1901 г. на центральной — тогда Миллионной, а ныне Советской — улице, дополнив вскоре также линией поперечного направления к достаточно удаленному, как сообщалось выше, железнодорожному вокзалу. Бывшему тогда городским головой А. Ф. Карпову удалось заключить довольно выгодный контракт с одним из бельгийских акционерных обществ. В результате при сравнительно небольших издержках Тверь получила трамвай на новой для того времени электрической тяге заодно с первой в городе стационарной общедоступной электростанцией. Благодаря тщательно продуманной трассировке первых линий трамвайные вагоны за первый же год эксплуатации, до осени 1902 г., успели перевезти более миллиона пассажиров¹⁵.

В феврале 1918 г. новая, советская, власть трамвай национализировала, сумев, однако, наладить его эксплуатацию лишь по окончании Гражданской войны и разрухи, с 1922 г. В 1930 г., дабы успешнее обслуживать ширившееся тогда «развернутое наступление социализма по

¹³ Там же. С. 171.

¹⁴ Там же. С. 169.

¹⁵ Тверскому трамваю 100 лет. Тверь, 2001. С. 2.

всему фронту», вся рельсовая сеть была одной из первых в СССР оперативно перестроена с изначально узкой колеи шириной всего в 1 м на стандартные для отечественных железных дорог 1524 мм (с 1980 г. — 1520 мм). Еще через год новая линия протянулась по нынешнему Староволжскому мосту к ТВЗ, а от того — на Константиновку, где разворачивалась добыча основного тогда топлива для стационарных котельных — торфа. В конце октября 1941 г. движение прервала недолгая, но поистине разрушительная оккупация города войсками гитлеровской Германии, однако уже с 1 февраля следующего 1942 г. вагоны вновь двинулись по освобожденным улицам. А в 1976 г. в тогдашнем Калининe как типичном крупном промышленном городе СССР был создан Всесоюзный испытательный полигон трамвайной техники, тогда как число обычных маршрутов на постепенно развивавшейся уличной сети достигло 14.

С началом в 1986 г. перестройки по Советскому Союзу распространились новые обычаи, включая ежегодное празднование дней города. Учтывая многолетнее интенсивное развитие в тогда еще Калининe трамвайной сети, автор этих строк предложил включить в программу таких праздников общедоступные экскурсии в одном из уже списанных с эксплуатации вагонов прошлых лет¹⁶. Местная администрация восприняла идею с энтузиазмом, организовав не просто восстановление старейшего сохранившегося на тот момент вагона середины 1930-х гг., но и не бесспорное придание ему внешнего сходства с гораздо меньшими по размерам самыми первыми тверскими трамваями узкой колеи 1901 г., утраченными еще задолго до Великой Отечественной войны. Первые экскурсии в возрожденном вагоне были проведены для школьников и студентов уже 31 августа 1987 г., к очередному Дню знаний.

На протяжении трех последовавших затем дней города Калинина — 1988, 1989 и 1990 гг. — проводилось по несколько трамвайных экскурсий, неизменно пользовавшихся большой популярностью. В 1988 г. конфигурация рельсовой сети еще позволяла совершать полноценные кольцевые туры, включая проезд по немалой части самой первой линии 1901 г. мимо Путевого дворца конца XVIII в. и Староволжского моста 1900 г., а также — места на берегу реки Тьмаки, где на протяжении 1901–1933 гг. располагались первые в городе электростанция и трамвайное депо. Затем, к сожалению, начался постепенный демонтаж путей и экскурсия получила подковообразную конфигурацию с проездом в оба направления по Новому мосту мимо упоминавшихся выше набережной Степана Разина, речного вокзала и разворотом перед КВЗ.

Наряду с трамвайными экскурсиями, программа тех первых дней города Калинина включала, что примечательно, еще и авиационные, напоминавшие о посадках в Твери первых аэропланов в самом

¹⁶ Семенов Н. М. А если на экскурсию трамваем? // Калининская правда. 27 января 1987 г.

начале 1910-х гг., тогда чаще всего в ходе пробных перелетов между Санкт-Петербургом и Москвой. Спустя более семи десятилетий желавшие совершить полет над городом собирались к указанному на афишах времени у Нового моста, откуда современный автобус доставлял их на действовавший тогда к северу от города небольшой грунтовый аэродром. Экскурсии проводились на широко известном самолете-биplane Ан-2 («кукурузнике»), который выглядел архаично даже на момент своего создания в 1947 г., оказавшись, однако, беспрецедентно надежным, долговечным, незаменимым при организации целого ряда воздушных перевозок вплоть даже до вот уже второго десятилетия XXI в. Борт, использовавшийся в Калининe, не был специально оборудован для туристов: им, как и обычным пассажирам, приходилось сидеть спиной к борту, сильно выворачивая голову к ближайшему иллюминатору; слабая звукоизоляция позволяла гиду давать сколь-нибудь пространные пояснения только перед взлетом и после посадки. Впрочем, тем сильнее оказывались впечатления от этих форменных путешествий в былое, многие участники которых проникались восхищением и уважением к мужеству и умению первых авиаторов.

Наступившие вскоре сложные 1990-е гг. вынудили, к сожалению, прекратить проведение трамвайных и воздушных экскурсий. Неизменным пунктом в программе дней города до наших дней остались лишь выставки исторической авто- и мототехники, сохраняемой и реставрируемой отдельными местными энтузиастами. Самая первая такая выставка прошла уже в День города 1988 г. на Советской площади под стенами памятника гораздо более давней эпохи — Почтового дома, где в 1770-х гг. размещалось первое в городе учреждение связи со «станцией ямской гоньбы» между двумя российскими столицами. На той выставке абсолютно преобладали отечественные легковые автомобили еще не стершихся тогда из народной памяти марок «Москвич-400», «Волга ГАЗ-21», ГАЗ-69, «Жигули ВАЗ-2101» и др. В дальнейшем, когда тверитяне получили возможность выезжать за пределы России и пополнять свои гаражи хотя бы подержанными автомобилями зарубежного производства, на таких смотрах стали также появляться, к примеру, *Honda Prelude*, по утверждению хозяина, одна из всего 500 машин данной марки, собранных в 1983 г., и *Volkswagen Sirocco GT* 1987 г. выпуска. Наиболее же ценным из когда-либо демонстрировавшихся там транспортных раритетов до сих пор продолжает оставаться мотоцикл широко известной марки «Харлей — Дэвидсон» с коляской, поставленный в 1943 г. в СССР из США в рамках программы ленд-лиза. Еще большей редкостью, впрочем, оказывается сохраненный одним из его послевоенных владельцев советский номерной знак образца 1960-х гг., с белыми рельефными буквами и цифрами на черном фоне 89—66 КАТ (нынешняя Тверская область была тогда Калининской).

К масштабному празднованию «Миллениума», наступления третьего тысячелетия, один из местных предпринимателей выкупил у Тверского

трамвайно-троллейбусного управления (ТТТУ) упоминавшийся выше стилизованный экскурсионный вагон, установив его в качестве неподвижного торгового павильона на пешеходной Трехсвятской улице, по которой на протяжении 1901–1976 гг. действительно проходила одна из двух старейших в городе трамвайных линий, перенесенная затем на вновь проложенный параллельно широкий Тверской проспект¹⁷. Хотя вагон тот, как уже сообщалось, был заметно крупнее своего исторического прототипа, он вполне органично смотрелся в окружении сохранившейся застройки времен зарождения тверского городского электротранспорта, зримо напоминая о его истории. Остается лишь пожалеть, что спустя полтора десятилетия уже новые владельцы трамвая-магазинчика не смогли найти взаимопонимание с также полностью обновившейся к тому времени городской администрацией. В ночь на 7 февраля 2015 г. вагон был вывезен в неизвестном направлении после того, как его хозяин отверг рекомендацию властей перебазировать реликвию из центра города в район ТВЗ на противоположном, левом, берегу Волги.

Тем временем ТТТУ, лишившись своего наиболее крупного раритета, вполне достойно отметило собственный вековой юбилей несколько позднее точной даты в ставший печально известным день 11 сентября 2001 г. Кульминацией праздника, доступной не только приглашенным коллегам-электротранспортникам со всего СНГ, но и рядовым горожанам, стал одновременный выезд под звуки оркестра из трех ворот действовавшего тогда с 1934 г. трамвайного депо № 1 празднично украшенных вагонов всех эксплуатирувавшихся тогда типов: чехословацких уже явно старомодного «Татра Т-3», более совершенного «Татра Т-3М» и отечественного 71-605М.

На ту же осень 2001 г. пришлось 150-летие прохождения через Тверь железнодорожной магистрали Санкт-Петербург – Москва. Еще существовавшее тогда Министерство путей сообщения РФ отметило эту дату проведением на протяжении нескольких месяцев в не слишком оживленном, как сообщалось выше, новом вокзальном корпусе небольшой выставки архивных фотографий и миниатюрных моделей подвижного состава разных лет. Спустя десятилетие экспозицию повторило, несколько видоизмененной, уже созданное в октябре 2003 г. ОАО «Российские железные дороги» (РЖД).

Обе указанные выставки характеризовались ведомственной ограниченностью, вовсе не упоминая, в частности, такой эффектный и внушительный памятник истории рельсового транспорта, как своеобразная триумфальная арка, перекрывающая оба главных пути при въезде в Тверь со стороны Москвы. Речь идет о сохранившемся путепроводе высокоразвитой в середине XX в. сети местных, не подчинявшихся МПС СССР железных дорог узкой (750 мм) колеи, по которым с

¹⁷ Улица Трехсвятская (в советские годы – Урицкого) стала пешеходно-заповедной одной из первых в нашей стране: почти на десятилетие ранее получившего несравненно большую известность в данном качестве московского Арбата.

пригородных болот в котельные доставлялось широко распространенное тогда торфяное топливо. От узловой станции, располагавшейся недалеко от современного жилого массива «Южный» и увековеченной в до сих пор популярной советской кинокомедии 1950-х гг. «Девчата», к наиболее крупным поселкам торфоразработчиков даже курсировали регулярные пассажирские поезда, маршруты которых предполагалось продлить через указанный путепровод к самому центру города, выстроив там капитальный вокзал «Калинин-узкой колеи». Однако с началом в СССР углеводородного бума 1960-х гг. трудоемкая добыча торфа быстро сошла на нет, линии были полностью разобраны, а их насыпи, примыкавшие к путепроводу с обеих сторон, — снесены. Вот уже около полувека «триумфальная арка» сохраняется как всего лишь сугубо утилитарная опора нескольких технологических трубопроводов.

Первое десятилетие XXI в. оказалось, к сожалению, крайне неблагоприятным для тверского трамвая. Количество его маршрутов, долгое время достигавшее десяти, сократилось до всего одного, пусть и по действительно востребованному сильнее всех прочих в городе направлению Вокзал — Центр — ТВЗ, соответственно списали большинство вагонов; хорошо сохранившийся внешне с момента постройки в середине 1930-х гг. комплекс трамвайного депо № 1 был выставлен городской администрацией на продажу (причем покупатели так и не нашлись вплоть до момента написания этой статьи в середине 2018 г.), а все ранее самостоятельное электротранспортное хозяйство стало со второго полугодия 2015 г. лишь одним из подразделений Муниципального унитарного предприятия «Пассажирское автотранспортное предприятие № 1 (МУП «ПАТП-1»)»¹⁸.

Тем не менее даже в столь критических условиях местная пресса сообщала о достойных внимания нововведениях:

Праздничный трамвай начал ходить по пятому маршруту с понедельника 21 декабря 2015 года. Это новогодний проект добровольцев из инициативной группы «Транспорт Твери». Снаружи вагон оборудован разноцветной подсветкой, в салоне — елочные шары. Ручки, за которые держатся пассажиры, выполнены из прозрачного пластика и напоминают сосульки. Возле кабины водителя разместили экран, на котором транслируются мультфильмы [...] Билеты в этом трамвае тоже не простые — лотерейные. Розыгрыш призов будет проводиться 30 декабря, информацию разместят на сайте МУП «ПАТП-1». А стоимость проезда как в обычном трамвае — 19 рублей¹⁹.

Последовавшее затем 115-летие городского электротранспорта Твери было отмечено проведением первого за всю историю дня открытых дверей в единственном ныне трамвайном депо — бывшем депо № 2 1976 г. постройки. В ближайшее к исторической дате воскресенье 28 августа 2016 года все, того пожелавшие, смогли зайти на обычно

¹⁸ Быстров А. Тверской трамвай // Локотранс. 2015. № 10. С. 6.

¹⁹ Васильева М. Из окна новогоднего трамвая // Тверская жизнь. 24 декабря 2015 г. С. 1, 13.

строго охраняемую территорию, скрытую от посторонних высоким железобетонным забором. У самого входа была развернута экспозиция подвижного состава. Изготовленный почти полвека назад по еще более давнему отечественному проекту небольшой двухосный вагон-путеуборщик ГС4-408 соседствовал с образцом хорошо знакомой тверитянам еще с конца 1960-х гг. обтекаемой чехословацкой «Татры Т-3». Данный экземпляр с бортовым № 217 был лишь незадолго до юбилея кардинально модернизирован силами городских предприятий и дополнительно оформлен детскими рисунками как «Зеленый трамвай» к празднованию незадолго до того, 5 июня 2016 г., очередного Международного дня охраны окружающей среды. Посетители, интересовавшиеся сугубо техническими аспектами указанной модернизации, могли в сопровождении одного из работников депо пройти в цех и осмотреть аналогичный вагон как раз в ходе его поистине «второго рождения». Большинство же, независимо от возраста, ограничивалось знакомством с также недоступными обычно для посещения водителскими кабинами вагонов, представленных в статической экспозиции под открытым небом. Также можно было осмотреть четырехосный 71-608КМ, выпущенный Усть-Катавским вагоностроительным заводом для Москвы в январе 1998 г. под заводским номером 000434, прошедший в российской столице капитальный ремонт и модернизацию в сентябре 2012 г., подаренный затем тверитянам и получивший у них бортовой номер 103, а также один из новейших на тот момент вагонов типа 71-911 *CityStar*, созданный компанией «Транспортные системы» на производственных мощностях ТВЗ и получивший бортовой номер 003.

Другие образцы указанных типов подвижного состава совершали, по мере скопления желавших, кольцевые туры на обширной территории депо. Гиды из числа местных работников рассказывали пассажирам о мелькавших за окнами вагонов № 402 и 404, перестроенных в свое время из пассажирских четырехосных 71-605М для зимней очистки стрелочных переводов от снега; большегрузном прицепе-автотрейлере для перевозки трамваев из города в город; сохранившихся, уже без государственных номерных знаков, некогда широко распространенных в СССР микроавтобусе РАФ-2203 и автомобилях «Техпомощь» на шасси ЗиЛ-130; одном из всего двух вагонов 71-134АВН, поставленных в город из Санкт-Петербурга в начале 2000-х гг. (бортовой № 171); обращали внимание на красочно оформленные местными силами вагоны «Татра Т-3» «С Днем Победы!» и 71-608К № 157 «880 лет Твери!».

Тех же посетителей, кого интересовала история предприятия, приглашали подняться на второй этаж административного здания в просторный зал, служивший на протяжении 1976–2006 гг. столовой для электротранспортников, а после закрытия той под давлением современных финансовых проблем — принявший экспонаты и стенды небольшого музея, который размещался с момента празднования в 1976 г. 75-летия трамвая в ликвидированном к началу 2010-х гг. упоминавшемся выше депо № 1. Хорошо сохранившиеся еще с советской эпохи

интерьер, раздаточные прилавки и несколько столиков прежней столовой вполне органично, на наш взгляд, дополнили вновь сформированную экспозицию как едва ли не единственные ныне во всем регионе вещественные памятники «производственного общепита», действовавшего почти весь советский период 1920–1980-х гг. практически на всех промышленных и сельскохозяйственных предприятиях, а затем – быстро, бесследно и, наверное, далеко не всегда обоснованно принесенного в жертву рыночной экономике.

Собственно история трамвая и троллейбуса оказалась представленной почти исключительно изобразительными памятниками: большим количеством фотографий и подготовленным специально к юбилею видеофильмом, для которого местным энтузиастам удалось переснять несколько эпизодов второй половины XX в., явно запечатленных электротранспортниками при помощи достаточно распространенных тогда в СССР любительских кинокамер, применявшаяся в которых пленка не предполагала тиражирования, обрабатываясь без получения негативов. Фотографии же, авторы и точные даты съемки которых остались, к сожалению, неизвестными, свидетельствовали о целом ряде событий, уникальных или, во всяком случае, редких для истории отечественного городского электротранспорта. К примеру, можно было увидеть двухосные пассажирские прицепные вагоны, изготовление которых заказали, в условиях обострения нехватки подвижного состава на рубеже 1920–1930-х гг., отечественному Брянскому машиностроительному заводу, обычно трамвайную технику не выпускавшему. А затем, после серьезных разрушений и потерь Великой Отечественной войны, сильно пострадавший от нее Ленинград передал, как оказалось, калининцам несколько также двухосных пассажирских прицепных вагонов, которые успел приобрести незадолго до еще Первой мировой войны новыми с предприятий Ревеля (ныне Таллин). Те и другие прицепные вагоны, заметно отличаясь от большинства выпускавшихся серийно для всего СССР, были достаточно быстро выведены из строя и утрачены, оставшись к настоящему времени лишь на немногочисленных музейных фотографиях. Кстати, энтузиасты-организаторы Дня открытых дверей к 115-летию тверского трамвая предполагали еще и оформить репродукциями наиболее эффектных кадров хотя бы один из современных вагонов, курсировавших тогда по городу, но этому помешала малочисленность заинтересованных волонтеров.

Таким образом, облик древней, но продолжающей развиваться Твери в немалой степени формируют крупные вещественные памятники истории отечественных транспорта и транспортного машиностроения, создающие в совокупности еще и впечатляющую картину поистине «мультимодального», используя новейшую терминологию, узла водных и сухопутных, рельсовых и безрельсовых, даже воздушных коммуникаций как дальнемагистрального, так и сугубо местного значения. К чести тверитян ими осознается уникальность и значимость такого

наследия, уже накоплен известный опыт его использования в просветительских и туристско-рекреационных целях, которое, однако, можно и нужно еще более интенсифицировать, творчески учитывая все вновь возникающие проблемы и вызовы непростой современной эпохи.

References

- Al'bom sooruzhenii Sankt-Peterburg – Moskovskoi zheleznoi dorogi* [The Album of the St. Petersburg to Moscow Railroad Facilities] (1851). Sankt-Peterburg.
- Bystrov, A. (2015) Tverskoi tramvai [The Tver Tram], *Lokotrans*, no. 10, p. 6.
- Finkel'shtein, V. B. (1996) *Letopis' Tveri* [The Chronicles of Tver]. Tver': RIF.
- Khiger, R. Ia. (1940) *Arkhitektura rechnykh vokzalov* [The Architecture of River Passenger Terminals]. M.: Gosudarstvennoe arkhitekturnoe izdatel'stvo Akademii arkitektury SSSR.
- Kornilov, P. E. (1927) *Pamiatnik Volzhskogo sudokhodstva galera "Tver" XVIII v.* [The Monument of the 18th Century Volga Navigation, the Galley Ship "Tver"]. Kazan': Poligrafshkola im. A. V. Lunacharskogo.
- Kozlov, D. M. (1959) *Kalininskii vagonostroitel'nyi zavod. Kratkii istoriko-ekonomicheskii ocherk* [The Kalinin Carriage Building Works. A Brief Historico-Economic Essay]. Kalinin: Knizhnoe izdatel'stvo.
- Kozlova, E. N., and Riazantsev, M. M. (2001) *Sankt-Peterburg – Moskva. Puteshestvie po zheleznoi doroge vo vremeni i prostranstve* [St. Petersburg – Moscow. Travelling by Rail from St. Petersburg to Moscow through Time and Space]. Sankt-Peterburg: LIK, pp. 110–112.
- Mikhnia, S. B. (2016) *200 mest Tveri, kotorye nuzhno uvidet'. 3-e izd.* [200 Must-See Places in Tver. 3rd ed.]. Moskva: Martin.
- Na bol'shie skorosti. Trudovaia i revoliutsionnaia letopis' Kalininskogo ordena Lenina vagonostroitel'nogo zavoda* [Reaching High Speeds. The Chronicle of Work and the Revolutionary Chronicle of the Kalinin Carriage Building Works] (1967). Moskva: Moskovskii rabochii.
- Rakov, V. A. (1999) *Lokomotivy otechestvennykh zheleznykh dorog. 1956–1975* [The Locomotives of the Russian Railroads. 1956–1975]. Moskva: Transport.
- S iubileem, rodnaia Tver'! [Have a Happy Jubilee, Dear Tver!] (2015), *Vsja Tver'*, June 26, no. 63 (579), p. 1.
- Semenov, N. M. (1987) A esli na ekskursiiu tramvaem? [What About a Tram Excursion?], *Kalininskaia pravda*, January 27.
- Tverskomu tramvaiu 100 let* [100th Anniversary of the Tver Tram] (2001). Tver'.
- Vasil'eva, M. (2015) Iz okna novogodnego tramvaia [From the New Year Tram's Window], *Tverskaia zhizn'*, December 24.

Received: July 4, 2018.