



КОЛЫМАГА

ТРАНСПОРТ ДЛЯ ЗНАТНЫХ ГОСПОД

В наши дни колымагой пренебрежительно называют старые и неисправные автомобили. А раньше позволить себе колымагу и лошадей могли только знатные и богатые люди. Внешне колымага напоминала карету. Но в отличие от кареты в колымаге не было некоторых нужных и важных деталей, поскольку в то время их ещё не придумали.



В КОЛЫМАГАХ ОТСУТСТВОВАЛИ:

- Поворотный механизм. Чтобы повернуть направо или налево, колымага делала очень большую и плавную дугу. Либо её разворачивал извозчик: он поднимал повозку вручную (часто с пассажирами) и перемещал задние колёса.
- Рессоры. Это деталь, которая смягчает тряску во время поездки по неровной дороге. Рессора пружинит, мягко приподнимая и опуская сиденье пассажира во время поездки по камням и кочкам. При отсутствии рессор, чтобы пассажиров не трясло, ехать приходилось очень медленно.
- Место для кучера, или кóзлы. Человек, который управлял колымагой, ехал верхом на одной из лошадей или шёл пешком рядом с лошадью.



Представляете, насколько неудобной была поездка на колыхаге? Но, несмотря на очевидные недостатки, колыхагами активно пользовались: в них можно было укрыться от дожда и палящего солнца, спрятаться от посторонних глаз и даже поспать. Чаще всего колыхагами пользовались барышни, дети, старики и немощные. Мужчины же предпочитали передвигаться верхом на лошади.



КОЛЫМАГА ЗАМОРСКАЯ

В нашей стране колыхаги появились в XVI веке, в то время их завозили из Европы. Увидеть одну из повозок можно в Оружейной палате Московского Кремля. Предположительно, её изготовили в Англии, а позже в качестве подарка Борису Годунову от короля Якова Первого она прибыла в Россию. Этой колыхагой пользовались при дворе русских царей.



КОЛЫМАГА ОТЕЧЕСТВЕННАЯ

Со временем и русские мастера научились делать подобный транспорт. Как выглядела первая колымага русских мастеров, увы, неизвестно. До наших дней сохранилась единственная большая четырёхместная повозка, которую создали русские мастера 400 лет назад — в первой половине XVII века. Известно, что ей владел боярин Никита Романов, родственник царя Михаила Фёдоровича (первого из династии Романовых). У Никиты не было детей, поэтому его колымага перешла в царскую казну и использовалась представителями царской семьи.

Колымага Никиты Романова очень красивая! Убедиться в этом можно в Оружейной палате Московского Кремля. Внутри и снаружи она обита малиновым бархатом, на обивке и оконцах — золочёный узор. Но при всей своей красоте она была неудобной и медленной. Её кузов висит на ремнях — такая конструкция, конечно, лучше, чем крепление к жёстким деталям, соединяющим задние и передние колёса. Но всё равно это довольно некомфортно для пассажиров при поездке по неровным дорогам.

Кареты, у которых был поворотный механизм, рессоры и козлы для кучера, появились в нашей стране уже во второй половине XVII века. Но колымаги продолжали использовать: в них перевозили людей и багаж: тюки, сундуки, корзины.

СРЕДНЕВЕКОВЫЙ ГАРАЖ

На карте Москвы до сих пор существует Колымажный переулок. Он получил название благодаря расположенному поблизости Колымажному двору. Здесь начиная с XVII века хранили и ремонтировали колымаги.



С УЛИЦЫ НА КАРТИНУ

Колымага Никиты Романова изображена на картине Василия Сурикова «Утро стрелецкой казни». В правой части картины, около Петра Первого, мы видим только верхнюю часть колымаги, женское лицо в окне и двух арапчат, которые помогают управлять транспортным средством.



ПЕРВАЯ ТРАНСПОРТНАЯ КОМПАНИЯ

ДИЛИЖАНС

Как попасть из одного города в другой, если водного пути нет, электричество ещё не открыли, а двигатель внутреннего сгорания не изобрели? Конечно, при помощи животных! Первым «индивидуальным транспортом» человека были лошади: люди ездили на лошадях верхом, запрягали их в телеги или кареты. Но владели лошадьми только обеспеченные люди, они могли заплатить за лошадь, построить для неё денник (так называется стойло в конюшне) и обеспечить животное едой: сеном, морковкой, яблоками.

«Безлошадные» жители деревень и городов пользовались услугами почтовых станций, расположенных вдоль дорог. Здесь можно было присоединиться к экипажу, который доставлял почту. А также отправить письмо, узнать последние новости, остановиться на ночлег, запастись провизией и даже постричься. Владельцы экипажей на почтовых станциях могли накормить лошадей, поменять своему «транспорту» подковы, починить повозку.

СКОРО
КНЯЗЬ КУРАКИН
В ДЕРЕВНЮ
ПОЖАЛУЕТ...
ЖОНИХ!

Помимо лошадей для передвижения используются быки, верблюды, олени, ослы, собаки. Такой транспорт называется гужевым.

ОБЩЕСТВО ДИЛИЖАНСОВ

До 1820 года путешествовать по стране можно было только на собственном гужевом транспорте либо вместе с почтовым экипажем. А в 1820 году в России была создана первая транспортная компания, которая предлагала услуги по перевозке пассажиров в многоместных каретах — дилижансах. Официально компания называлась «Общество первоначального в России заведения дилижансов».

«Так думал молодой повеса,
Летя в пыли на почтовых...»

Читая эти строки из романа Пушкина «Евгений Онегин», можно сделать вывод, что у Онегина не было своих лошадей и он ездил с почтовыми экипажами.

Слово «дилижанс» переводится с французского языка как «проворный экипаж». Участники дилижансного общества планировали регулярно возить пассажиров из Санкт-Петербурга в Москву и обратно. Именно в этих городах была самая активная деловая и культурная жизнь.

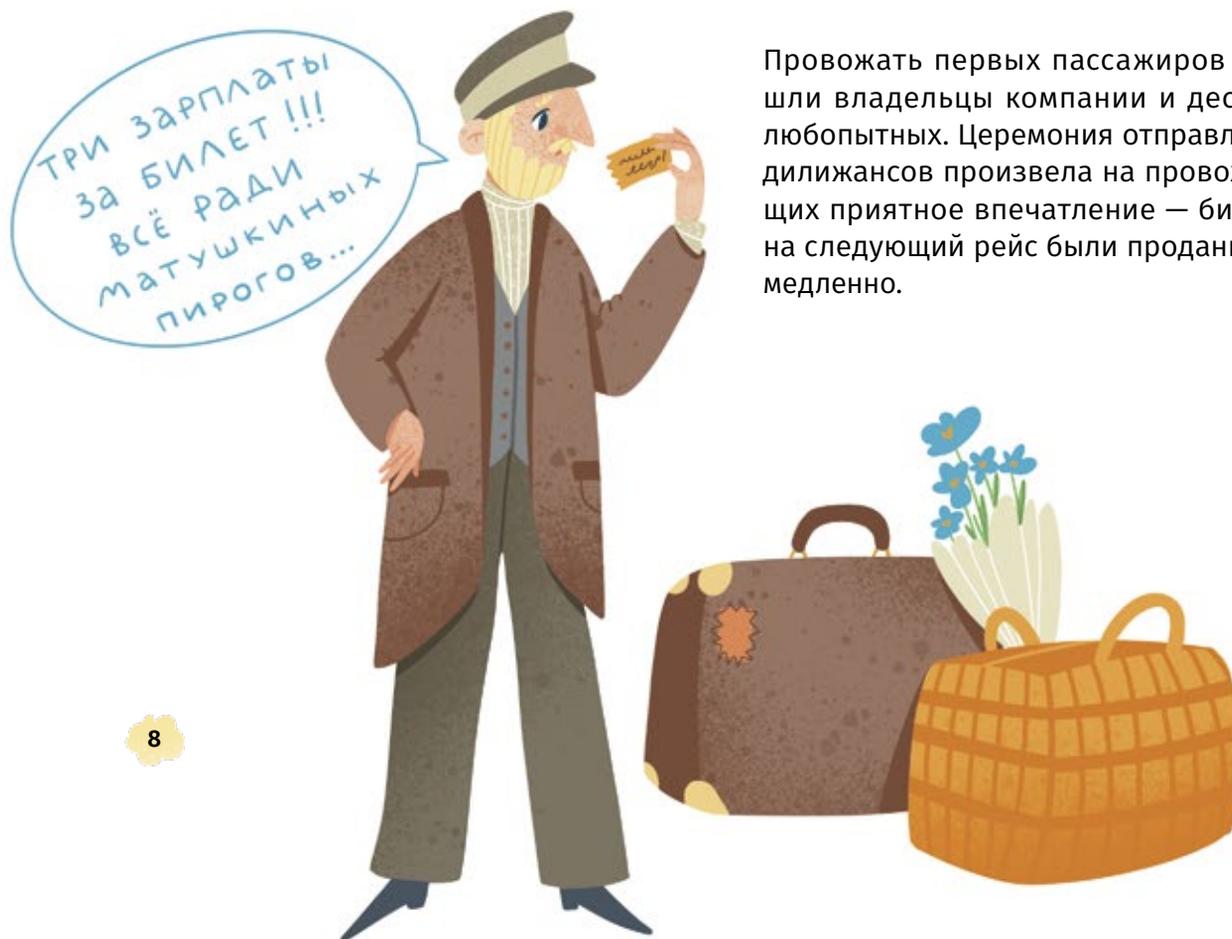


В ПЕРВЫЙ РЕЙС НА ДИЛИЖАНСЕ!

27 ноября 1820 года, когда дороги занесло снегом и установился санный путь, в Москву от Малой Морской улицы в Петербурге впервые отправились два дилижанса. В каждом было четыре места: два места по ходу движения и два — против. Внутри дилижанс разделяла перегородка, к которой пассажиры сидели спиной.



На первый рейс продали семь билетов. Счастливики, которые решили рискнуть и потратить деньги на новый, ещё неизвестный транспорт, заплатили по 95 рублей за место по ходу движения и по 55 рублей за место против движения. Дорого ли это было? Судите сами — на 1 рубль в 1820 году можно было купить килограмм сливочного масла. А жалованье (то есть зарплата) служащего низшего класса составляло 200 рублей в год. Кучер же мог заработать до 400 рублей в год.



Провожать первых пассажиров пришли владельцы компании и десятки любопытных. Церемония отправления дилижансов произвела на провожающих приятное впечатление — билеты на следующий рейс были проданы немедленно.

ДОЛГО И УТОМИТЕЛЬНО

Сегодня мы вряд ли назвали бы поездку в дилижансе удобной. Путешествие из Петербурга в Москву по дороге с камнями и ямами занимало четверо суток. И всё это время пассажирам приходилось сидеть! Да ещё и рядом с незнакомыми людьми. Неудивительно, что вскоре у пассажиров дилижанса появилось прозвище «дилижанец-нележанец»: прилечь в дороге они не могли. Отдохнуть от утомительного путешествия можно было лишь во время остановок для смены лошадей на почтовых станциях.



И всё-таки спрос на поездки в дилижансах был очень большой! Все состоятельные люди только и говорили, что о новом виде транспорта. После успешного зимнего сезона летом между Петербургом и Москвой уже курсировали шестиместные дилижансы, увеличилось и количество рейсов. Постепенно отремонтировали дорогу: она стала ровнее и короче. С 1820 до 1834 года протяжённость дороги сократилась с 728 до 677 вёрст.

Вскоре дилижансы стали ездить в Ригу, Нижний Новгород, Варшаву, Харьков... И у любителей путешествий появился отличный способ добраться из одного города в другой. А теперь давайте узнаем, каким транспортом пользовались в городах.





ПЕРВЫЙ ГОРОДСКОЙ



ОМНИБУС — ОБНИМУСЬ!

Летом 1830 года на улицах Санкт-Петербурга появились óмнибусы — большие кареты, запряжённые лошадьми. Омнибус вмещал 20 человек и стал первым городским общественным транспортом. Воспользоваться им мог любой желающий, и именно в этом было отличие омнибуса от извозчика. Если сравнить с современным транспортом, то извозчик — это «такси», а омнибус — «автобус».

Бывало, что пассажирам в омнибусе не хватало посадочных мест, а экипаж во время поездки по неровным дорогам трясло и наклоняло в стороны — внутри омнибуса создавалась давка. Поэтому остроумные горожане быстро переименовали омнибус в «обнимусь».

ПОЕЗДКА НА КРЫШЕ

Количество пассажиров постоянно росло, но вместо увеличения количества омнибусов придумали использовать крыши карет: на них появились места для сидения, они назывались «империал». Ехать на империале было дешевле, но от дождя, снега или сильного ветра пассажира ничего не защищало. А ещё на крышу вела очень узкая лестница. Поэтому случаи, когда один ставит ногу на голову другого, не были редкостью.



ЖЕНЩИН НЕ ПУСКАТЬ!

Женщины на империал не допускались потому, что, спускаясь или поднимаясь, они ненароком могли продемонстрировать свои нижние юбки или даже панталоны... Запрет ездить на империале действовал для женщин до 1903 года. Разрешение «прокатиться с ветерком» на крыше конки — ещё одного вида транспорта — дамы получили, только когда в конструкции экипажей появились пологие лестницы, которые не «задирали» юбки.



ПЕРВЫЕ «ЗАЙЦЫ»

С появлением общественного транспорта появились «зайцы», которые норовили проехать без билета. Почему безбилетников стали называть «зайцами»? Может быть, потому что они пытались проскочить мимо контролёра. Или потому, что быстро убегали. А возможно, потому что ехать без билета было страшно, и «зайцы» тряслись от страха, как самые настоящие зайцы.

