



Евгений Васильевич Рыжиков

Таксомоторы занимали небольшой гараж на Каланчевской улице, дом 37/39, где ныне находится Первая автобаза легковых автомобилей.

В 1925 году Советское правительство закупило во Франции сто автомашин марки «Рено» и тридцать машин в Италии марки «Фиат».

Старожилы-москвичи, конечно, помнят, что все центральные улицы и площади Москвы были покрыты булыжником. Поэтому недолго проходили у нас «Фиаты»; выбоины и ухабы на мостовых не пришлись по вкусу «итальянским гостям», машины очень быстро выходили из строя.

«Рено» оказались повыносливее. Последний «утюг» — так шоферы прозвали автомобили марки «Рено» за скошенную форму капота — промелькнул на улицах Москвы весной 1935 года.

Таксомотор «Рено», по мнению наших шоферов, был удобен и в эксплуатации, но у него имелся один существенный недостаток. Для лучшего охлаждения двигателя был установлен вентилятор, который гнал холодный воздух и в кабину водителя. Это было хорошо летом, а зимой, в лютую стужу даже одетых в шубу и обутых в валенки шоферов мороз пробирал до костей. Кроме того, машины «Рено» были типа кабриолета, с откидывающимся тентом. Счетчик на этой машине крепился слева от водителя, и циферблат его был обращен в сторону лобового стекла, так что пассажиры не видели его показаний. Шоферы в шутку прозвали эти счетчики «боже, царя храни».

В период зарождения государственного таксомоторного парка в Москве еще было много легковых извозчиков и частных автовладельцев. Среди последних были и солидные прокатчики, такие, как иностранцы Люк и Лорен; большой частный гараж на Первой Брестской улице держали Костемиров и Смирнов.

Вот примерно та обстановка, в которой я начал работать водителем такси.

Километры жизни

1929 год

ПЕРВЫЕ ШАГИ

На всю жизнь мне запомнится число 12 мая 1929 года. В этот день я стал шофером такси.

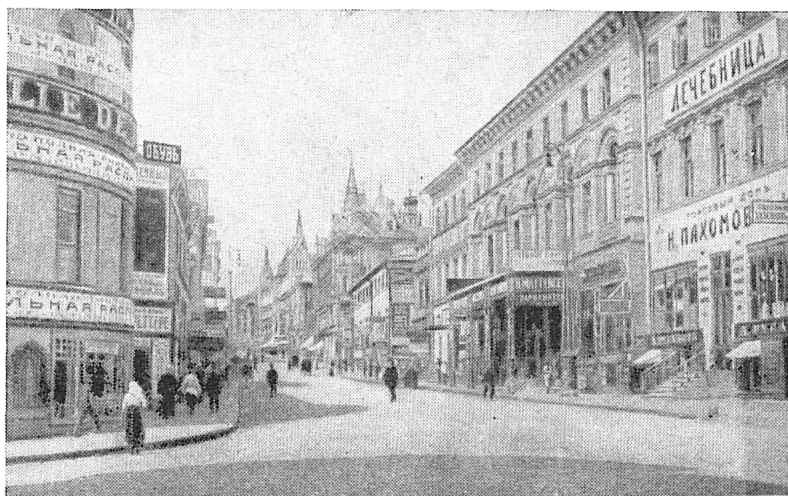
Ранним утром я выехал из гаража, который находился на Гороховской улице (ныне Казакова). Можно легко представить мое состояние. Ведь я впервые в жизни вел по улицам Москвы свой «Рено». Машина медленно тронулась с места и, набирая скорость, покатилась по булыжной мостовой Садового кольца.

На перекрестках улиц и переулков стояли извозчики. Это были мои конкуренты, серьезные, тонко знающие свое дело «соперники». И хотя их с каждым днем становилось все меньше и меньше, но они не собирались уступать свое место.

Таксистов было очень мало, считанные единицы. Вот я въезжаю на Каланчевскую (ныне Комсомольская) площадь. Напротив Казанского вокзала, у Южного моста, самая большая извозчицья стоянка. А чуть подальше, у Ярославского вокзала, выстроились, как на выставке, автомашины самых различных марок — «Мерседес», «Фиат», «Тальбот», «Австрой-даймлер», принадлежавшие автовладельцам. На передней дверке каждой машины нарисован желтый круг, а в середине надпись: «Прокат».

Неподалеку от частных стояли государственные таксомоторы «Рено». Их всего два десятка. Подъезжаю, становлюсь рядом со своими.

Надо заметить, что в то время в Москве пассажиры то ли по привычке, то ли из-за ложного представления, что автомобиль — «буржуазный предрассудок», избега-



Вот как выглядела старая Тверская улица

ли садиться в автомашины и предпочитали извозчиков. Вот и стоишь, мерзнешь, вертишь головой, как гусь, выискивая прохожих, ждешь, кто к тебе сейчас подойдет. Но никто не подходил. Никто не нанимал.

На Ярославский вокзал пришел поезд. Прокатчики выслали вперед своих бойких молодчиков-зазывал. Они, громко оглашая воздух, кричали: «Подвезу на такси», подхватывали чемоданы тех, кто соглашался принять их услуги, и тащили к машинам. Пассажиров много, но их быстро забрали извозчики. Уехали все прокатчики и кое-кто из наших «утюгов». А я стою, жду.

Еще и еще раз повторяю все наставления, которые дал мне заведующий гаражом перед выездом.

— Помни, — говорил он, — что у нас оплата за услуги потарифная. Если сел один пассажир — оплата по первому тарифу; более одного — включай второй; с багажом — третий.

Заведующий гаражом сунул мне в руку табличку с тарифами. Ее я несколько раз перечитал, ведь надо запомнить, ошибаться нельзя, на линии были четыре строгих контролера.

8 Наставления заведующего гаражом не ограничились



Колхозная площадь после сноса Сухаревской башни.

только этим. Он разъяснял мне, в каких границах города могли действовать таксисты, они пролегали в основном по линии Камер-Коллежских валов. Чуть заехал дальше, уже начинал действовать загородный тариф — двойная оплата.

Стою. Обдумываю. Перебираю в памяти все, что мне говорили старшие, уже приобретшие опыт водители такси.

А пассажиров все нет...

Вдруг вижу, ко мне приближается женщина. У нее в руках тяжелые свертки.

— Что мне делать? Что делать? — заговорила она, поставив свертки на землю. — Ни одного извозчика, а надо срочно доставить эти книги.

— Так садитесь, подвезу, — предложил я.

Женщина обрадовалась, но потом вдруг робко спросила:

— А вы ведь с меня много возьмете?

— Не беспокойтесь, дороже извозчика не станет. У нас плата по государственной таксе.

Женщина села. Это был мой первый пассажир, и я провез ее через всю Москву и высадил на Ленинградском шоссе, у здания Воздушной академии. Женщина 9

расплатилась и ушла, а я скоро посадил профессора и повез его в центр.

Словом, в этот день я проделал несколько рейсов. Это мои первые километры. Надо заметить, что все пассажиры без исключения были малоразговорчивы. Да это и понятно, ведь для большинства поездка в автомобиле была диковинкой. Поэтому они с таким интересом рассматривали проплывающий перед ними город.

А Москва тех лет не была похожа на нынешнюю. Уже в первый день работы я почувствовал тесноту московских улиц. Кроме того, поперек Садового кольца в нескольких местах стояли дома, они мешали движению, сужали улицы.

Наши таксомоторы, конечно, не имели хороших амортизаторов, так что уже в первый день я так натрясся на булыжных мостовых, что разболелась голова.

СОСТЯЗАНИЕ Уже несколько месяцев я работаю водителем такси. Исколесил город вдоль и поперек. Пассажирами были самые разные люди: нэпманы, «бывшие», попы, подгулявшие шабашники. Простой народ по-прежнему обходился такси, считал их роскошью, пользовался при надобности услугами извозчиков.

Как-то утром я подъехал к Казанскому вокзалу. Занял место на стоянке, она была ближе к тротуару, а напротив, у Южного моста, стояли извозчики. Сытые рысак, пролетки с дутыми шинами. Стояли и ждали пассажиров. Наконец прибыл курьерский поезд, и на площадь вылился огромный людской поток.

Как и раньше, извозчиков брали нарасхват, а мы стояли без дела, хотя теперь тоже зазывали людей, предлагали прокатить с ветерком.

Еще издали я заметил на тротуаре двух прилично одетых мужчин в фетровых шляпах. Они остановились, о чем-то оживленно спорили, потом, ударив по рукам, разошлись в разные стороны. Один, помоложе, направился к извозчикам. Он выбрал, казалось, самого сильного рысак и сел в пролетку. Ко мне подошел человек с бородкой.

— Здравствуйте, — приветствовал он. — Вы свободны?

— Садитесь.

Пассажир сел.

— Вы отвезете меня в Богородское. Только я перед

вами поставлю одно условие. Перегнать этого рысака и доставить меня домой быстрее моего товарища, который поспорил, что он на извозчике скорее доберется до Богородского. Задача ясна?

Я улыбнулся.

— Ясно, конечно.

— Так что вы уж постарайтесь. Я ведь инженер, поклонник техники, не подведите.

— Постараюсь.

С Каланчевской площади на Краснопрудную улицу мы выехали одновременно. Мой «Рено» рвался вперед, а рысак, красиво гарцевавший, скоро оказался позади. Мой пассажир довольно улыбнулся.

Мы уже проскочили Сокольнический круг, вылетели на Богородское шоссе. Извозчик отстал от нас немного. Казалось, цель близка. И надо же было тому случиться. Вдруг что-то попало в мотор моего «Рено». Он закашлял, зачихал, и... машина встала. Инженер вместе со мной выскочил из кабины. Я поднял капот, стал искать причину неполадки и не мог найти.

Мимо нас с гиком пронесся извозчик. В пролетке — хохочущий приятель моего инженера.

Неполадку мы все же устранили, и инженера я доставил домой.

— Ничего, товарищ, — сказал он мне на прощание. — Ничего. Все равно победа будет за техникой. Будут еще у нас свои хорошие автомобили. Будут.

1930 год

Весной в США, у фирмы «Форд» было закуплено две-сти легковых автомобилей, которые предназначались для московского такси.

Легковая машина «Форд» представляла собой четырехместный лимузин. Причем водитель был изолирован от пассажиров застекленной перегородкой, в которой была маленькая форточка; через нее и происходило общение шофера с клиентом.

В салоне было четыре места, три — на заднем сиденье, а четвертое — на откидном стуле, последний был приделан около задней правой входной двери.

Автомобиль «Форд» имел двойную окраску: верх — 11

светлый, под слоновую кость, а низ — темно-голубой или светло-зеленый, за что водители прозвали его «сорокой».

Новые автомобили были оборудованы французскими счетчиками фирмы «Арго», которые имели освещенный циферблат и флажок красного цвета с надписью: «Свободен».

Автомашины «Форд», как и «Рено», отопления не имели, так что в зимнюю стужу приходилось дрожать от холода.

Если сравнивать автомашины марки «Форд» и «Рено» по техническим качествам, то предпочтение надо отдать последним. Они более практичны и выносливы, но стоимость их несколько выше.

Если, работая на «Рено», водители не знали особых хлопот, то с «Фордом» приходилось много нянчиться. Кроме того, что на нем стояли незавидные двигатель и коробка передач, очень много неприятностей доставляли мелкие детали, часто выходившие из строя. Например, часто барахлил трамблер, летели стойки амортизаторов, мучили диски колес с тангентными спицами и очень слабой опорой посередине, которую без конца приходилось заваривать автогеном. А больше всего раздражало то обстоятельство, что при захлопывании двери часто разбивались стекла. Непонятно, почему это происходило. Ведь, кажется, мягкие прокладки были на месте, но стекло нельзя было наготовиться.

Вообще в «Фордах» было много разных неполадок, которые нарушали ритм нормальной работы. Единственным преимуществом этой машины был стартер.

...Машины прибывали, но где их разместить? В гараже на Гороховской становилось тесно.

В Георгиевском переулке, за Домом союзов, был гараж № 1 отдела коммунального хозяйства. В этот небольшой сравнительно гараж вместе с персональными машинами начали ставить и наши такси. Почему я говорю наши, потому что меня вместе со сменщиком Александром Федоровичем Красовским перевели в Георгиевский гараж и посадили за руль «Форда» — «сороки». Затем из этого гаража все персональные машины перевели и здесь остались одни такси. Так возник первый таксомоторный парк.

**случай
на мясницкой**

...Зима. Стужа невероятная. Мороз градусов тридцать пять. Стою со своим такси у Ярославского вокзала один-одинешенек. Пассажиров нет. От холода зуб на зуб не попадает. Опустил уши шапки, поднял воротник, все равно холодно. Окна автомобиля покрылись толстым слоем инея, ничего не видно.

Сию, жду клиента, может быть, кто-нибудь подвернется. Двигатель работает на малых оборотах, боюсь, как бы не прихватило радиатор. Машины тогда ставились радиатором к проезжей части.

Вдруг дверцу моей машины открыл мужчина в прекрасном кожаном пальто с серым каракулевым воротником, на вид лет около сорока. У его ног — большой чемодан.

— Здравствуйте, — поздоровался он. — Отвезите меня на Большую Якиманку.

— Пожалуйста.

Пассажир всунул в кабину чемодан (багажников тогда в такси не было) и сейчас же захлопнул ее. Я включил счетчик, и машина тронулась.

Чтобы попасть на Большую Якиманку кратчайшим путем, нужно проехать через центр. Я направился на Мясницкую улицу (ныне улица Кирова), по которой в то время ходил трамвай. Узкая улица с трамвайными рельсами посередине представляла настолько опасную для движения магистраль, что по ней действительно приходилось двигаться с максимальной осторожностью, чтобы не попасть колесами в трамвайную колею.

Недалеко от Мясницких ворот меня с огромной скоростью обогнала легковая машина. Я еще подумал: «Какой это лихач так гонит! Машину может разбить, людей покалечить». Продолжая двигаться вперед, я переехал бульварное кольцо. И тут меня остановил милиционер. Направо у тротуара стояла та темно-зеленая легковая машина, которая так бешено обогнала меня. Но дальше произошло что-то невообразимое. Рядом с милиционером стоял пассажир в кожаном пальто, который должен был бы находиться у меня в машине.

Не веря своим глазам, я обернулся назад и через стекло увидел, что задняя кабина была пуста, лишь на полу торчком стоял огромный чемодан моего клиента.

— Это он, товарищ милиционер! — Мужчина с силой рванул дверцу моей кабины. — Вор, бандит несчастный!

Его лицо побагровело от бешенства, если бы не милиционер, он бы, наверное, учинил надо мной расправу. Я пытался что-то сказать в свое оправдание:

— Товарищ милиционер, понимаете, я еще неопытный водитель, а потом кабина изолирована. Стекла, мороз...

— Не оправдывайся. Вор ты, и все! — рывкнул мой пассажир и снова готов был ринуться на меня.

Но милиционер, высокий парень с добродушным лицом, остановил его.

— Спокойнее, гражданин. Поедем в милицию и там разберемся.

Итак, я впервые оказался в милиции и еще с таким невероятным обвинением, как попытка обворовать пассажира. В отделении милиционер объяснил все дежурному и удалился на свой пост.

Мой пассажир попросил дежурного отпустить его для того, чтобы он смог съездить на вокзал и взять там жену и ребенка и затем вернуться. Пассажир уехал, а меня, как настоящего преступника, посадили в кутузку и заперли на ключ.

Прошло минут тридцать, и вдруг я вспомнил, что машину на холоде может разморозить. Я стал стучать в дверь. Щелкнул ключ, и дежурный спросил, что мне угодно. Я объяснил, что необходимо пройти к машине и спустить воду, иначе она замерзнет. Это было мне разрешено сделать под конвоем. На мое счастье, теплая вода полила из крана, значит, за машину можно было не волноваться.

Морально я был подавлен. Время тянулось томительно долго. Наконец щелкнул замок и меня пригласили пройти к следователю, где уже сидел мой пассажир, а в дежурной комнате находились его жена с ребенком.

Следователь учинил обстоятельный допрос. Я пытался объяснить, что произошло недоразумение, но у меня не было веских доказательств. Кто поверит на слово?

Мой же пассажир рассказал, что он в Москве проездом, возвращается из Монголии, где пробыл несколько лет, к себе на родину, в Белоруссию. В столице он собирался пробыть несколько дней у товарища, который жил на Большой Якиманке.