



ИСТОРИЯ ДОРОГ И ДОРОЖНЫХ СЛУЖБ МОСКВЫ

*Собрал и обобщил
исторический материал:*

А.Я. Лагунов

В 1912 году общая площадь всех мостовых в Москве составляла 8,9 миллионов квадратных метров, в том числе 8,43 миллиона квадратных метров были замощены булыжником, а площадь не замощённых существующих в городе проездов составляла 1,364 миллионов квадратных метров.

В 1940 году площадь усовершенствованных покрытий, залитых асфальтом была уже более 8 миллионов квадратных метров, за годы войны их количество увеличилось только на полмиллиона.

В 1960 году общая площадь обустроенных дорог в столице достигла почти 29 с половиной миллионов квадратных метров. А ещё через десять лет эта цифра удвоилась.

Ежегодно в городе Москве прибавляется десятки новых улиц и магистралей, реконструируются старые дороги и капитально ремонтируются сотни тысяч квадратных метров асфальтовых покрытий.

Улицы в современном городе это - сложное инженерное сооружение. По замыслу архитектора спланированная в мастерской зодчего, она предусматривает не только направление, ширину и протяжённость, но и световое оформление, озеленение, а также подземные коммуникации. И за всем этим хозяйством необходимо следить, обслуживать, своевременно ремонтировать и обеспечивать его жизнедеятельность.

В настоящее время площадь дорог города Москвы с асфальтобетонным покрытием составляет 82,8 миллионов квадратных метров.

Если в древние века улицы и проезды столицы были узкими и кривыми, замощенными - где булыжником, где бревнами, то современная московская дорога, это широкая, прямая или с плавными, безопасными для движения изгибами магистраль, обсаженная деревьями, украшенная цветниками и газонами. Как, например, Ленинский проспект, который проходит по городу на 14 километров, Московская кольцевая автомобильная дорога, протяженностью 109 километров, самая современная магистраль -

третье транспортное кольцо, длиною 37 километров. Это настоящие современные инженерные сооружения.

Наши предки, как показали раскопки в Зарядье, были весьма искусными строителями мостовых. Использовались самые разные доступные строительные материалы. Весьма показательна конструкция деревянной мостовой. Сначала вдоль улицы укладывали брёвна - лаги, на них поперечные плахи - плоско затёсанные сверху пластины, а поверх плах, на концах, набивали тонкие брёвна или жерди. В XVI - XVII веках на поперечный накат из круглых брёвен стали набивать доски, и экипажи катились по гладкому настилу как по асфальту.

Обустройство и содержание улиц в Москве в те времена входило в обязанности владельцев ближайших домов. А это была довольно затратная повинность. К примеру, на содержание таких московских мостовых в 1643 году было израсходовано 5 тысяч рублей, а чтобы замостить одну сажень (более 2 метров) такой улицы необходимо было израсходовать 2,5 рубля - сумма по тем временам не малая. На эти деньги можно было купить 15 пудов зерна ржи. Основные московские улицы в XVII веке были довольно широкими, Ильинка, например, достигала 10 сажений в ширину.

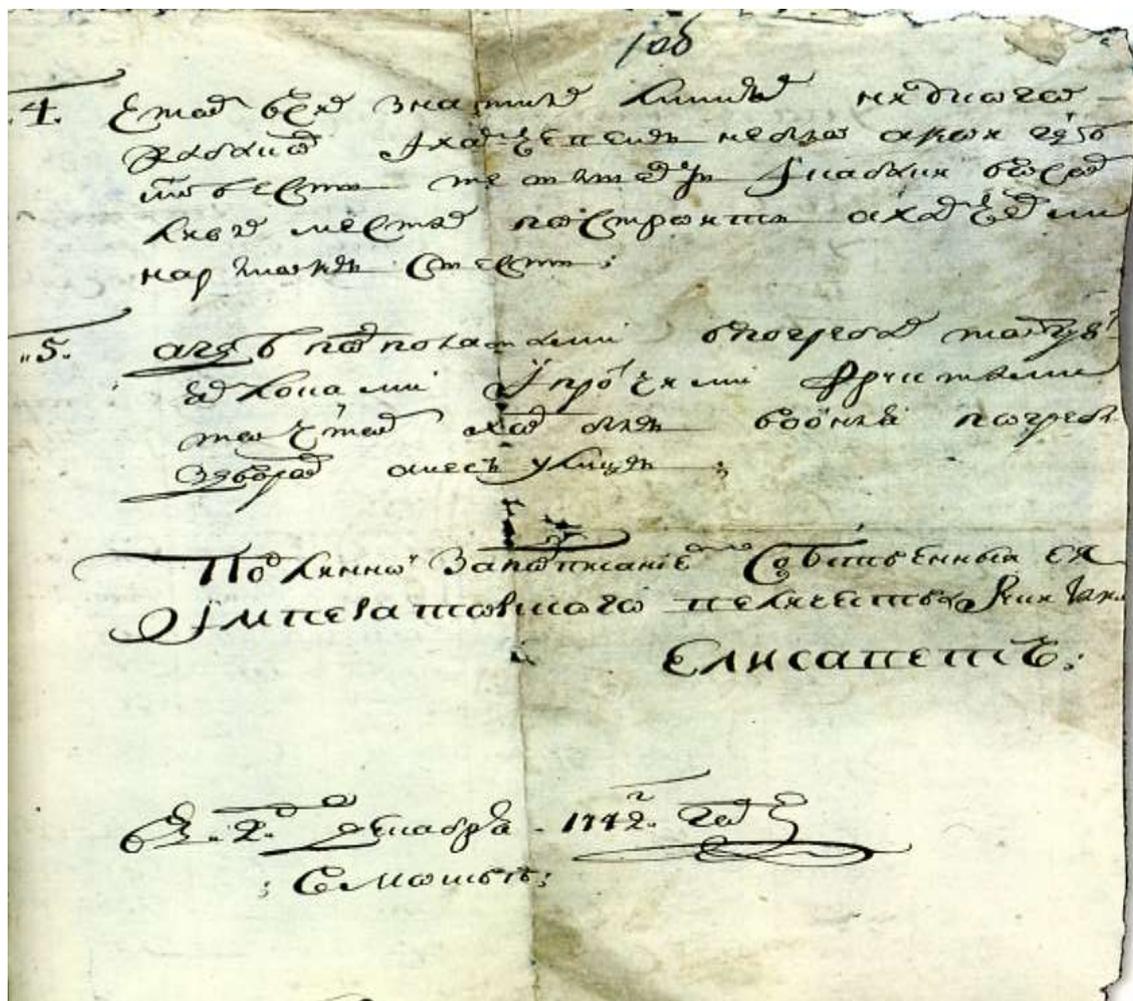
История профессиональных дорожников и коммунальщиков, которые в силу своих обязанностей работали по обустройству и обслуживанию дорожного и коммунального хозяйства, начинается с 1649 года. Тогда царём Алексеем Михайловичем был утверждён свод законов Русского государства, регламентирующий различные стороны государственной и общественной жизни. В этот свод был включён и «Наказ о градском благочинии», в котором излагалось требование - заботиться о чистоте городских улиц. Появляются первые централизованные организации по оказанию жизненно необходимых в городе услуг. С этого момента по царскому указу в Москве впервые стали подметать городские улицы.

Первая усовершенствованная мостовая в городе Москве из белого отёсанного камня появилась в середине XVII века, но уже в конце XVII века стали применять более дешёвый и долговечный материал - булыжник.

Пётр I своим указами «О взыскании с жителей Немецкой слободы мостовых денег» и «О содержании в исправности мостовой в Москве и наблюдении полиции за чистотой улиц и за соблюдением благочиния» возложил на городские власти контроль за состоянием дорог. В 1692 году он издаёт указ о том, что «всяк приезжавший в Москву должен сдать у городских ворот по 3 камня ручных, но чтобы меньше гусяного яйца не было».

В середине XVIII века в Москве уже были принадлежащие городским властям мостовые. В 1757 году 56 тысяч квадратных метров этих мостовых передали в подряд на десять лет купцу Шапошникову. Спустя 12 лет Екатерина II распорядилась передать их в ведомство главной полиции. С 1783 года ими стала ведать Московская управа благочиния - административное учреждение, обеспечивающее правопорядок в городе.

Накануне большого московского пожара, в 1811 году, в городе было уже почти 176 тысяч квадратных метров мостовых. В том числе 32 с половиной тысячи квадратных метров казённых мостовых (устроенных за счёт государственной казны), более 138 тысяч городских (устроенных за счёт города) и почти 5 тысяч так называемых обывательских дорог (выложенных за личные средства зажиточных горожан).



Именной указ Елизаветы Петровны о содержании в порядке больших улиц от 2 декабря 1742 года

В середине XVIII века в Москве уже были принадлежащие городским властям мостовые. В 1757 году 56 тысяч квадратных метров этих мостовых передали в подряд на десять лет купцу Шапошникову. Спустя 12 лет Екатерина II распорядилась передать их в ведомство главной полиции. С 1783 года ими стала ведать Московская управа благочиния - административное учреждение, обеспечивающее правопорядок в городе.

Накануне большого московского пожара, в 1811 году, в городе было уже почти 176 тысяч квадратных метров мостовых. В том числе 32 с половиной тысячи квадратных метров казённых мостовых (устроенных за счёт государственной казны), более 138 тысяч городских (устроенных за счёт

города) и почти 5 тысяч так называемых обывательских дорог (выложенных за личные средства зажиточных горожан).

Такого результата удалось добиться благодаря значительным по тем временам усилиям, направленным на преодоление существенного отставания Москвы от западноевропейских городов по уровню благоустройства.

В 1811 году Дума приняла решение восстановить порядок, установленный ещё Петром I и от всех приезжающих в Москву на возах и судах вновь стали требовать камни.

Конечно, булыжная мостовая хотя и была долговечной, но из-за сезонных просадок была неровной, езду по которой комфортной не назовёшь, поэтому гужевой транспорт того времени москвичи образно прозвали - «дрожки». У А. С. Пушкина в «Евгении Онегине» есть такие строки:

«..Уже столпы заставы
Белеют; вот уж по Тверской
Возок несётся чрез ухабы...»

Одним из первых указов, который регламентировал правила передвижения всадников и конных экипажей, и обеспечивал безопасность в населённых пунктах России, был указ Петра Алексеевича от 3 января 1683 года, запрещающий быструю езду по улицам Москвы во избежание увечья. Из-за суеты и большого скопления различных карет, телег, повозок и всадников, в 1694 году был введён более строгий порядок въезда в Московский Кремль и поездок по городу. Надзор за движением по улицам и площадям в числе прочих функций осуществлял Стрелецкий приказ - предшественник ГИБДД. В 1718 году в Санкт-Петербурге и в Москве было создано генерал - полицмейстерское управление, в функции которого входило обеспечение безопасности дорожного движения. В 1804 году это управление разработало Наставление извозчичьим старостам и извозчикам, которое стало прообразом правил дорожного движения. В наставлении был закреплён принцип правостороннего движения, регламентировался скоростной режим и т.д.

В 1863 году после введения в Москве «Положения об общественном управлении» была предпринята попытка сложить с домовладельцев «мостовую повинность», и был сделан первый шаг к тому, чтобы возложить обязанности замощения улиц на городское самоуправление, которое отпустило крупную по тем временам сумму – 253 902 рубля - для этих целей. На эти средства в 1863 - 68 годах было построено 299 тысяч квадратных метров мостовых. С этого времени строительство новых мостовых выполнялось городскими властями, а на домовладельцев были возложены обязанности по их очистке и ремонту.

В 1868 году мостовые составляли 65 процентов от площади проездов.

С 1 января 1875 года мостовые окончательно перешли в ведение города. Но для существующего в то время городского транспорта даже 5,23 миллиона квадратных метров было не достаточно. Да и находилась она в полном запустении.

По данным на 1883 год интенсивность движения на московских улицах составляла на Тверской, Балчуге и Солянке 14-16 тысяч экипажей в сутки, а на других улицах центра 8-12 тысяч. На Мясницкой, Покровке и Никитской проезжало ежедневно до 9 тысяч экипажей, а на второстепенных улицах города около 5 тысяч экипажей в сутки.



Первый русский автомобиль с двигателем внутреннего сгорания, изготовленный в 1896 году предприятиями Е.А.Яковлева и П.А.Фрезе.

Для сравнения: интенсивность движения в это же время на больших улицах Парижа составляла 15-19 тысяч экипажей в сутки.



1880 год. Конка на Серпуховской площади

Активное дорожное строительство продолжалось, и за период с 1875 по 1895 годы Московские дорожники оборудовали более 1 миллиона квадратных метров новых булыжных мостовых.

Появление в конце XIX – начале XX века на дорогах автомобиля не могло не сказаться на состоянии дорожного дела. В августе 1899 года, спустя четыре года после появления первого автомобиля в столице, состоялась пробная перевозка пассажиров. Затем автомобили стали использоваться для доставки грузов. Первое грузовое автотранспортное предприятие в России было создано в 1901 году.

Первые небольшие участки дорог, покрытые материалом типа асфальт, стали появляться в городе в 1875 году, уже тогда их было 4,5 тысячи квадратных метров.

Открытие инженером А.А. Иорданом вблизи Сызрани залежей битумных известняков определило постройку в 1874 году первого битумного завода. И с 1876 года асфальт стали внедрять в Москве более активно. В 1882 году при переамоощении Никольской улицы было уложено почти 3 тысячи квадратных метров битумного асфальта.

Асфальтовые мостовые, площадь которых к началу 1896 года достигла 25 тысяч квадратных метров, устраивались в те времена почти исключительно на частные средства, располагались небольшими участками и находились перед домами зажиточных горожан.

Число жителей Москвы за 100 лет (с 1812 по 1912 годы) увеличилось в шесть раз и перевалило за полтора миллиона. С ростом числа москвичей увеличивалась и интенсивность дорожного строительства.

На 1 января 1915 года в Москве имелось всего 104,0 тыс. кв.м. асфальтовых покрытий, что составляло 1,1% от общей площади амоощения в городе.

Установленная тогда в Москве предельная скорость движения экипажей составляла 21 км/час при нагрузке 5,7 тонн и 12,8 км/час при большей нагрузке, что определялось прочностью мостовых.



Почтовые автомобили петербургского завода «Леснер» во дворе столичного почтамта

В 1917 году очистка улиц так и оставалась в обязанности домовладельцев, а городское управление заботилось лишь о площадях и участках улиц перед городскими владениями. В это время широко стала применяться поливка улиц, которой обрабатывалась третья часть мостовых - преимущественно в центре города. Для этого первоначально использовались бочки, а затем начали применять цистерны, смонтированные на автомобилях, появились первые поливомоечные машины.



В связи с тем, что в 1917 году к Москве были присоединены пригороды (Останкино, Ростокино, Богородское, Коптево, Воробьёвы Горы и др.) площадь города увеличилась в 2,5 раза и поэтому общий показатель замощённости городских улиц снизился до 44 процентов.

До революции московское коммунальное хозяйство занималось, в основном, внешним благоустройством и санитарией во всей области (губернии) вместе с городом и в него входили такие отделы, как городского благоустройства, водопроводный, канализационный, трамвая, наружного освещения и др. Управлялись они членами Московской Городской Управы, помощники или заместители которых являлись заведующими этих отделов. Координационные вопросы их деятельности рассматривались на заседаниях Городской Управы или Городской Думы. Губернатор осуществлял, в соответствии с их постановлениями, функции контроля не вмешиваясь в направления работы этих городских учреждений.

Февральская революция с её принципами децентрализации власти на местах и ослаблении государственного надзора за местными управлениями, способствовала развитию ещё большей их самостоятельности и самодеятельности. После Октябрьской революции Постановлением пленума Московского Совета от 14 ноября 1917 года Московский Совет был признан представителем центральной власти в г. Москве со всеми находившимися в городе учреждениями.

Первым органом по управлению городским хозяйством в Москве сразу после революции был «Совет районных дум». Моссовет возложил на него управление городским хозяйством, но так как учреждения центральной власти и Московского городского управления были, в то время, слишком

отличны друг от друга по своей организации и формам управления, то последние были объединены в Городском Отделе. В дальнейшем в самом Отделе происходили различные реорганизации, многие его подразделения были слиты с аналогичными прежними правительственными и частными учреждениями и в результате вместо одного Городского отдела возникли ряд независимых друг от друга отделов Московского Совета. Основные учреждения, занимавшиеся тогда вопросами коммунальное хозяйство, были объединены в Отдел Советских предприятий, переименованных в апреле 1920 года в Отдел Московского Коммунального Хозяйства – МКХ - сегодняшней ДЖКХиБ. В июне 1920 года в связи со слиянием Московского городского и Губернского Совета Рабочих и Крестьянских депутатов, к Московскому Коммунальному Хозяйству были присоединены, прежде при Исполкоме самостоятельно существовавшие – Жилищно-Земельный и Погребально-Санитарный Отделы, а компетенция МКХ была распространена на всю губернию.

Положение о Московском Коммунальном Хозяйстве.

Общие положения.

1. Московское Коммунальное Хозяйство является Отделом Исполкома Московского Совета Раб. Кр. и Кр. Депутатов. М. К. Х. организует и объединяет деятельность учреждений и предприятий коммунального характера и руководит их работою. Компетенция М. К. Х. распространяется на гор. Москву, города и населенные пункты Московской губ.

2. В пределах общих постановлений и планов Исполкома и Президиума Московского Совета Раб. Кр. и Кр. Деп. на М. К. Х., в частности, возлагается:

а) заведывание муниципализированными недвижимыми имуществами и попечение об удовлетворении жилищных нужд населения и учреждений;

б) содержание в исправности и устройство улиц, площадей, мостовых, проездных дорог, шоссе, набережных, троттуаров, садов, бульваров, водопроводов, канализация, сточных труб, каналов, прудов, канав, мостов, гатей переправ, трамваев и прочих средств передвижения общего пользования, а также освещения городов и населенных пунктов;

в) устройство и эксплуатация общественных служб: бань, парикмахерских, прачечных и проч.;

г) организация и надзор за санитарными и погребальными мероприятиями;

д) попечение о лучшем устройстве, в интересах трудящегося населения, городов и населенных пунктов и охрана их от пожарных и других стихийных бедствий;

е) утверждение сборов за пользование услугами предоставленными коммунальными предприятиями и во всех прочих случаях, когда органами М. К. Х. производится взимание сборов;

ж) дела, предоставленные ведению М. К. Х. на основании особых постановлений Исполкома и Президиума Московского Совета Раб., Кр. и Кр. Деп.

В июле 1921 года в составе М.К.Х. находились следующие отделы и управления:

- управление делами,
- финансово-счётный отдел,

- отдел снабжения (хозяйственно- материальный),
- отдел топлива,
- организационно-инструкторский отдел,
- жилищный отдел,
- отдел благоустройства с подотделами:**
 - а) очистки города,**
 - б наружного освещения,
 - в) земельным,
 - г) садового хозяйства,
 - д) пожарным,
 - е) транспортным.

УПРАВЛЕНИЯ:

- Трамваем.
- Водопроводом.
- Канализацией.
- Газовым заводом.
- Общественной гигиены.
- Похоронный отдел.
- Коммунальный Музей.
- Редакция журнала «Коммунальное Хозяйство».

Заведующие отделов или управлений состояли членами коллегии М.К.Х. Наиболее важные вопросы рассматривались и утверждались Президиумом Московского Совета.

Дело очистки к началу 1920 года в городе дошло до катастрофического положения, так как с 1917 года постепенно сокращалось количество хозяйственного (городского) и частновладельческого обоза (гужевого транспорта), вызванного отсутствием фуража.

Созданная для организации срочной очистки города, в соответствии с Постановлением Совнаркома от 19 февраля 1920 года, Московская Чрезвычайная Санитарная Комиссия (МЧСК), осуществила не только мобилизацию крестьян Московской губернии и московских ломовых извозчиков, которым за работу при очистке выдавался фураж, а также осуществила для работ по перевозке мусора дополнительную поставку в Москву 720 лошадей, что позволило удалить мусор не только текущего накопления, но и весь скопившийся за предыдущие годы. Всего было вывезено 919 491 возов мусора и нечистот в количестве 304 808 бочек. Для обезвреживания мусора в распоряжении подотдела имелось тогда 17 свалок, из которых на одну из них Сукином болоте мусор отвозился по городским железным дорогам.

Постановлением Президиума Московского Совета от 31 октября 1921 года для обеспечения необходимого санитарного состояния в г. Москве на Подотдел Очистки были возложены следующие задачи:

- очистка мест общего пользования: площадей, мостов, набережных, бульваров, скверов, общественных уборных и т.п.,

-надзор за очисткой города от мусора, нечистот и снега с привлечением аппарата Мосздравотдела и отдела Управления Московского Совета.



Складирование, вывозимого гужевым транспортом, снега на рабочих окраинах

Очистка же как канализованных, так и не канализованных владений от мусора и нечистот, а также улиц и тротуаров перед домовладениями от снега и льда должна была производиться как средствами, так и за счёт домовладений по принадлежности.

В связи с необходимостью наилучшей постановки производственно-технической деятельности Москомхоза и наиболее рационального и целесообразного решения стоящих перед коммунальным хозяйством города вопросов на заседании Коллегии МКХ от 29 декабря 1921 года было утверждено Положение о Техническом Совете Московского Коммунального хозяйства (прилагается). На заседании Технического Совета от 14 сентября 1922 года в Отделе Благоустройства МКХ создаётся инженерно- дорожный отдел, на который в соответствии с утверждённым на Техническом Совете положении возложено содержание в исправном состоянии путей сообщения города и области - мостовых всех видов, магистральных, транзитных, шоссеиных дорог и всех искусственных сооружений на них.

В 1922 году Подотдел Очистки произвёл работы по городу Москве в следующих объёмах:

-уборка в течение 6 месяцев (апрель – сентябрь) подметанием площадей, мостов и набережных на площади 194 000 кв.саж. с количеством смёта – 7 370 возов. Произведена перевозка мусора (с территорий домовладений и за их счёт) на свалку на трамваях, расположенную на Сукином болоте в объёме 75 000 возов мусора,

-вывоз смёта с бульваров, скверов и садов общего пользования, а также осадков после прочистки водосточных и канализационных уличных колодцев всего в количестве около 7 000 возов,



Улица Горького(Тверская) - площадь Пушкина

-очистка в течение 3-х холодных месяцев (январь, февраль, март) от снега и скола льда площадей, набережных и прочих проездов на площади 194000 кв. саж., с вывозом снега и льда на снеговые свалки и снеготаялки в количестве около 120 000 возов,

- вывоз нечистот из общественных уборных в количестве около 7 500 бочек по 50 вёдер каждая.

Работы по уборке площадей и проездов выполнялась вручную рабочими-метельщиками, находящимися в распоряжении районных Подотделов Очистки. Вывоз указанного количества мусора, снега и нечистот производилась гужевым санитарным обозом Транспортного Подотдела МКХ, а также обозами частных владений. Помимо указанных работ по уборке и вывозу мусора, снега и нечистот Подотделом Очистки была выполнена принудительная очистка наиболее загрязнённых домовладений от нечистот за счёт отпущенного Совнаркомом кредита в 150 000 тысяч рублей (золотом), с последующим взысканием с домовладений затраченных денег.



Кремлёвская набережная – начало XX века

Для улучшения санитарного состояния дворовых территорий Постановлением Президиума Московского Совета от 19 ноября 1922 года «О дворниках» (прилагается) каждое домовладение обязано было иметь не менее одного дворника в обязанности которого входило, в числе прочих задач, очищать тротуары и мостовые при домовладении от мусора, пыли, льда и накопившегося снега, а также следить за их санитарным состоянием.

Из-за острого недостатка денежных средств на ремонт дорог с 1 июля 1922 года Постановлением Московского Совета, вновь как раньше в прошлые века, были введены шоссейные сборы на постоянный ремонт шоссейных дорог, который был отменён Постановлением Президиума Моссовета от 21 мая 1923 года «Об отмене шоссейных сборов».

В 1923 году по московским улицам не только нельзя было ездить, но во многих местах даже и ходить. За военные годы после революции мостовые не имели никакого ухода и ремонта и уже требовали сплошного обновления. Моссовет не имел возможности отпустить средства даже на их восстановление, а представленную смету Дорожным и Инженерным Отделами МКХ, Моссовет вынужден был, за не имением средств, сократить почти на 85%.



Подвозка щебня и каменной мелочи от камнедробилки на строительстве нового Ленинградского шоссе

В Москве тогда обслуживалось 7,925 тыс.кв.м. мостовых, в том числе 7,45 тыс.кв.м. было вымощено булыжным камнем и только 476 тысяч кв.м. разных видов усовершенствованных покрытий, но уже и тогда ставился на обсуждение вопрос – «мостить хоть и немного, но способом усовершенствованным». Конечно, в то время так говорить было довольно рискованно, когда рабочие окраины совсем не были благоустроены и не замощены, но и выбирать тип мощения, который наименее практичен,

наименее выгоден и обходится дорожке тоже было не дальновидно, ибо булыжная мостовая требовала постоянного ухода и ремонта, она и не удобна, так как по ней не легко передвигаться экипажам, а также и дорога, так как если сопоставить срок службы усовершенствованной мостовой, то содержание булыжной гораздо дороже, чем строительство усовершенствованной мостовой. Срок службы брусчатой мостовой определялся тогда - 20 лет, а булыжной 5 лет. По истечении пятилетнего срока булыжную мостовую необходимо было перемостить с добавлением 20% нового камня, а также производить постоянный ямочный ремонт. По имеющемуся тогда отечественному и зарубежному опыту брусчатая мостовая на бетонном основании без капитального ремонта могла прослужить и значительно больше – до 50 лет и к тому же старую брусчатую мостовую на песчаном основании можно использовать как основание для асфальтовой одежды. Основные же, в то время, недостатки брусчатой мостовой – это дороговизна её первоначального устройства, шум при движении конных экипажей, недостаточная экология при заполнении швов песком, а также невозможность механизации работ. Тогда ещё не было полной уверенности, что надо делать брусчатую или асфальтовую мостовую, ибо асфальт, как и гудрон в России имелся в любом необходимом количестве, а брусчатку в те годы покупали за золото за границей в Швеции и Финляндии или завозили из южных карьеров.

В 1924 году Московское Коммунальное Хозяйство постановило о возобновлении работ по устройству усовершенствованных мостовых из **гранитной брусчатки**, но при условии её собственного производства на построенных МКХ на западном берегу Онежского озера карьерах по её добыче и доставке в Москву по цене, конкурентной с зарубежной.

Онежский диабаз легко поддавался обработке и сделанная из него брусчатка не должна была уступать по своим качествам брусчатке из шведских гранитов и бельгийских диоритов из г. Кенаста, применяемых в европейских городах.

К 1925 году восстановление разрушенного за период гражданской войны городского хозяйства Москвы было завершено.

На отчётном докладе отдела Благоустройства на Пленуме Секции МКХ в декабре 1926 г. было доложено, что за год было уложено новых булыжных мостовых 111,985 тыс.кв.м., выполнено сплошного перемощения – 193,7 тыс.кв.м., а брусчатых мостовых при плане 38,42 тыс.кв.м. было уложено 21,85 тыс.кв.м. из-за ещё недостаточного освоения Онежских разработок диабаза. С развитием автомобильного движения за счёт уменьшения конного транспорта недостаток брусчатки – большой шум при езде отодвигается на второй план, а надлежащая заливка швов вяжущими растворами делает брусчатку более экологичной, но остаётся основной недостаток при больших масштабах её применения - это невозможность механизации работ.

На 1 октября 1926 года в распоряжении Подотдела Очистки был производственный инвентарь и имущество на сумму 2 057 525 руб., а в 1928



Ремонт мостовой

году уже на 3 000 000 рублей. В 1928 году начал работать дорожный отдел Московского коммунального хозяйства, и была создана первая дорожная лаборатория.

В 1927 году Отдел благоустройства МКХ передал вывоз мусора и нечистот транспортному отделу МКХ, оставив за собой только очистку мест общего пользования. В очистке города появилась организационная неразбериха, которой воспользовались частники и, как обычно в таких случаях бывает, пользуясь безвыходным положением населения, стали спекулировать путём взвинчивания цен на перевозку мусора и нечистот.

Однако с увеличением требований к санитарному состоянию в городе такое перераспределение обязанностей было не достаточно продуманным. На площадях и дорогах стало накапливаться много пыли, не своевременно убирался и вывозился снег с тротуаров и мостовых, что явилось прямым следствием распыления дела очистки по рукам многих хозяев, число которых особенно возросло после ликвидации в 1927 году подотдела очистки МОКХ.

В 1928 году начал работать дорожный отдел Московского коммунального хозяйства, и была создана первая дорожная лаборатория.

В конце 1929 года московское коммунальное хозяйство решительно перешло на замену булыжных мостовых усовершенствованными типами одежды. В качестве основного был принят асфальтобетон, как наиболее удовлетворяющий условиям автомобильного движения, позволяющий быстрое проведение работ с полной их механизацией и, в тоже время, требующий меньших первоначальных затрат, чем другие типы одежд.

11 марта 1930 года для улучшения санитарно- гигиенического состояния Москвы президиум Моссовета постановил централизовать

дело очистки Москвы в одни руки, для чего был создан единый хозяйственный орган – трест коммунальной очистки МОКХ. 15 августа после долгих организационных мук трест «Коммунальная очистка» (Утильочистка) был организован, которому в соответствии с постановлением пленума трест «Москомтранс» и другие организации (завод «Красный факел») должны были передать необходимые для работы транспорт, а также средства механизации – пневматические насосы вместо ранее применявшихся черпаков и т. д. Вместо необходимых ему 1 500 лошадей имелось только 450 и ещё 100 привлечённых зарегистрированных частных. В результате мусор вывозился только наполовину от намеченного количества, что приводило к его постоянному накоплению.



Стационарная снеготаялка инженера Д.В.Домашнева при банях на Библиотечной улице – люки для загрузки снега.

Снеготаялок в распоряжении треста было недостаточно, при этом половина из них простаивала, так как они были приспособлены для топки антрацитом, который тоже был в дефиците. Не хватало поливомоечных и других средств механизации.

Такая картина работы треста была заслушана на заседании бюро секции Моссовета по благоустройству 17 декабря 1930 года.

15 января в президиуме Моссовета был заслушан доклад тов. Краснова об улучшении коммунального обслуживания трудящихся Москвы и области. При этом, в целях надлежащего обслуживания коммунальных нужд трудящихся президиум Мособлисполкома и Моссовета постановил:

- МКХ ликвидировать,
- передать в ведение райсоветов Москвы очистку и благоустройство,
- возложить на Московский областной коммунальный отдел руководство всеми коммунальными работами районных советов Москвы, так и всех коммунальных органов в пределах области.

В 1929 году для проведения дорожных работ была приглашена германская фирма «Ленц», а в 1930 году работы проводились под руководством американской инженерной корпорации «Сибрук». Работы иностранных специалистов как немецких, так и американских оказались неудачными. До 1929 года асфальтобетон применялся на загородных дорогах. Основной особенностью его состава было применение добавки естественного шугуровского битума и асфальтового порошка в качестве заполнителя. Бывшее МОКХ полагало, что и немецкие специалисты будут работать с этими же составами. Однако немецкие специалисты, не зная наших материалов, критически отнеслись к применению естественного битума и асфальтового порошка и без должной проверки порекомендовали применять только один нефтяной битум и мраморный порошок в качестве заполнителя, в результате из-за пластичности такого асфальтобетонного покрытия он вскоре начал интенсивно разрушаться. Нагреваясь под лучами солнца и под воздействием нагрузок от движущегося транспорта - образовывались волны. Асфальт смещался, обнажая бетонное основание, которое быстро стало разрушаться. Фирмой «Ленц» были заасфальтированы улицы: 1-я Мещанская, Садовая, Земляной вал, Черногрязская и др. Американские специалисты применяли типы одежд также на бетонном основании, но несколько иные по конструкции, чем применявшимися немцами. Это – песчаный асфальт, мелкозернистый и крупнозернистый асфальтовый бетон. Применялись разнообразные составы, в который не входили ни естественный шугуровский битум, ни асфальтовый порошок. Такой асфальт был положен на Ильинке, на Б.Сухаревской, Б Полянке, Моховой и т.д. Покрытия из песчаного асфальта стали тоже интенсивно разрушаться уже в 1930 году. После дождя появлялись трещины и слоистость, вода пропитывала верхний слой асфальта на некоторую глубину, отчего он становился рыхлым и легко выкалывался при движении конного транспорта.

Все разрушения асфальтобетона, уложенного с участием иностранных специалистов, шли так быстро, что обычные заплаты, делавшиеся из литого асфальта, оставались торчавшими среди разрушенной одежды, а в сырую погоду такое покрытие превращалось в чёрную грязь.

С ростом грузооборота в Москве быстро растёт количество автотранспорта, вытесняющего гужевой; растёт и территория самого города, осуществляющего большую программу нового промышленного и гражданского строительства. Перед московским дорожным хозяйством остро встаёт вопрос о реконструкции московских городских проездов и окончательном выборе основных типов дорожных покрытий.

В 1931 году замену булыжной мостовой каменной брусчаткой было намечено выполнить на площади 60,0 тыс. кв.м. и клейнпфлястером (кубиковой мостовой) - 15,0 тыс.кв.м.



Укладка брусчатой мостовой на Красной площади

В связи со снятием покрытий из асфальтобетона с программы строительства новых мостовых в 1931 году, в виду неудачных результатов этих работ в 1930г. замощение Таганской магистрали к Пролетарскому району по Радищевской ул. и Интернациональной ул. намечено закончить клейнпфлястером. По директивам Правительства намечено устройство усовершенствованных мостовых также на подъездах к Кремлю и Красной площади – на магистралях уличного движения рабочих демонстраций и шествий из районов к центру. Каменная брусчатка будет уложена на песчаном основании, а клейнпфлястер на бетонном основании. Швы предполагалось заливать битумными вяжущими растворами. На эти работы было выделено 1,923 млн. рублей, а на заливку швов 94 тыс. рублей.

К 1930 году свыше 90% площади всех улиц города имели булыжные мостовые, но уже выявились и недостатки диабаза, как материала для брусчатки. Диабазовая брусчатка изнашивалась весьма неоднородно, на поверхности брусчатки наблюдались раковистые изъяны, кроме того, благодаря мелкозернистости камня, брусчатка становилась скользкой. Онежский гранит обладал хрупкостью и кромки выделанной из него брусчатки легко откалывались ещё при укладке её в мостовую. Поставлялась она с различной длиной и шириной камня, что вызывало определённые трудности при её укладке. В Москву в небольших количествах поставлялась

тогда ещё брусчатка из южных карьеров (Гниваньского и Соколовского), которая считалась лучше как по качеству камня, так и по его обработке, которая укладывалась на трамвайных путях. Долговечность мостовых из такой брусчатки была значительно выше.

Крупные дефекты асфальтовых работ снова оживили старые споры между сторонниками брусчатых и асфальтовых мостовых. Вновь настойчиво стала пропагандироваться непригодность в данный момент асфальта в качестве основного покрытия для московских улиц, так как асфальтовая одежда дорог оказалась в некоторых случаях малоустойчивой для авто и гужевого транспорта, образовывалась так называемая, знакомая и сейчас нам, «волнистость» повлёкшая за собою выбивание асфальта, обнажение основания и т.д. Создавались комиссии различного уровня для определения причин такого разрушения, которые в конечном итоге приходили к выводу, что практически на всех участках, где имели место различные дефекты, асфальтовые работы велись с недостаточным опытом в рецептировании и слабым контролем за выполнением работ, которые проводились как потом выяснилось с грубыми нарушениями технологии производства. Укатка производилась недостаточно тяжёлыми катками. В конечном итоге выводы были однозначны:

- брусчатка имела очевидные и доказанные преимущества: она долговечна, выдерживала самое интенсивное движение, менее скользкая, чем асфальт, легко переносила значительную разность температур, легко поддаётся вскрытию, не вызывая больших затрат, что особенно ценно при производстве земляных работах в городе, но:

- сделанный, в те годы, без нарушения технологии производства работ асфальт выдерживал 12-15 лет интенсивной эксплуатации, что при разности более чем на 100% стоимости покрытия 1 квадратного метра делает сроки службы этих двух конкурентов одинаковые;

- в перспективе ближайших лет гужевого транспорт почти полностью должен быть заменён автотранспортом, для которого асфальт лучшее покрытие во всех отношениях;

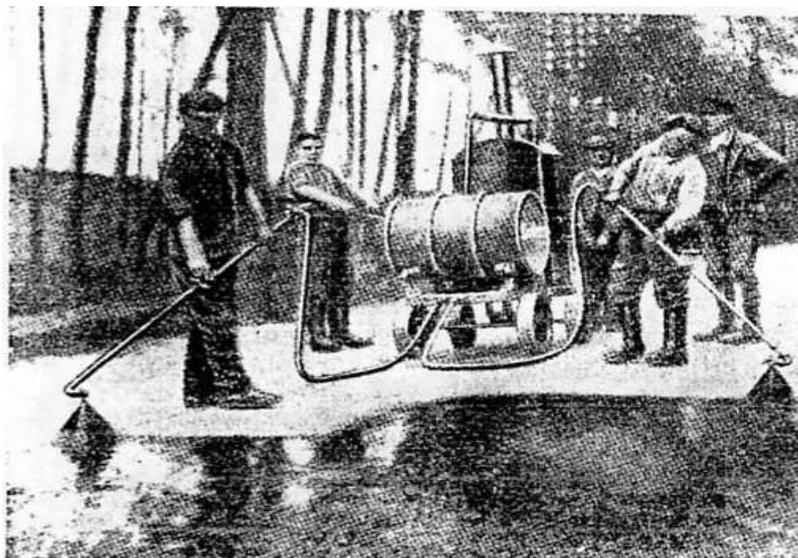
- значительная разность температур на примерах старых известных в городе асфальтовых участков не вызывает деформации покрытия и основания;

- трудности технического освоения асфальта не должны служить аргументом в пользу отказа от этого способа покрытия, тем более что запасы брусчатки ограничены – она экспортируется или привозится из далека, санитарные свойства у брусчатки ниже, чем у асфальта и допускает меньший уровень механизации производства работ.

Общий вывод – будущее за асфальтом, брусчатка существует с асфальтом, дополняя его.

1930 год явился для Москвы годом перелома в сторону широкого развёртывания новых дорожных работ и смелых начинаний по массовому применению новейшей дорожной одежды – асфальтового бетона и одно из

таких удачных решений было покрытие асфальтом булыжных мостовых, в том числе на всём протяжении Ленинградского шоссе.



Ремонт покрытий с использованием литого асфальта



Ремонт мостовой с использованием компрессора на автоходу

В 1931 году было принято директивное постановление об отказе от замощения московских улиц булыжным камнем, стоимость которых приблизительно в три раза превышала стоимость их в Ленинграде. Так как булыжный камень приходилось привозить в Москву из Новгородской области и других отдаленных мест. Асфальтом и бетоном были покрыты главные городские улицы города Москвы. Были определены принципы правильного подбора состава асфальтобетона и методы строительства асфальтобетонных покрытий. Научные разработки в данном направлении возглавили крупные учёные: Г.Д. Дубелир, А.Л. Бируля, А.А. Калерт, В.В. Михайлов и другие. В 1932 году в Москве построили первый в стране завод

по выпуску холодного асфальтобетона, который в конце года выпустил первые 1500 тонн смеси.

24 января 1931 года постановлением президиума Моссовета трест «Утильочистка», в связи с реорганизацией МОКХ был ликвидирован, а все его функции были переданы райсоветам, что потом будет признано — организационной ошибкой. Были созданы 10 районных коммунальных хозяйств - РКХ.

О ликвидации треста «Утильочистка»

Ликвидационная комиссия постановила недвижимое имущество ликвидируемого треста «Утильочистка» передать следующим районам:

Краснопресненскому району: а) мусоросжигательную станцию со всем имуществом и инвентарем (в том числе 2 электрозавода) и конными парками как имеющимся, так и строящимся; б) Пресненскую славную станцию со всем имуществом и инвентарем и в) свалку «Красная горка»; Октябрьскому району — Северный конный парк на 103 лошади со всеми подсобными предприятиями; Дзержинскому району — Суцевский ослиный пункт и Северную свалку мусора и нечистот; Сталинскому району — Семеновскую славную станцию со всем имуществом и инвентарем и Семеновский конный парк со всеми строениями; Пролетарскому району: а) Спасский конный парк со всем имуществом и инвентарем, б) славный пункт со всем имуществом, в) свалку «Сужкино болото».

Ленинскому району: а) Калужский конный парк со всем имуществом и инвентарем, б) Калужскую свалку мусора и нечистот, в) снегогоялку и г) подметальную машину;

Фрунзенскому району: Хамовнический славный пункт со всем имуществом и инвентарем; Москворецкому району — 2 снегогоялки;

Бауманскому району — 2 снегогоялки. Имеющийся в парках конский состав в парках распределить следующим образом: Пресненскому райкомхозу — 62 лошади, Октябрьскому — 62, Дзержинскому — 62, Пролетарскому — 105, Москворецкому — 62, Фрунзенскому — 62 и Сталинскому — 20 лошадей.

Из вновь получаемых трестом 120 лошадей дополнительно распределить, примерно: Сталинскому району — 50 лошадей, Сокольническому — 30, Пролетарскому — 40 лошадей.

Все лошади остаются в существующих парках до постройки районами своих конюшен.

Парки выполняют работу только по нарядам своих райкомхозов.

Наличное количество снастей и другого инвентаря парков распределяется между райкомхозами пропорционально обслуживаемому населению по количеству от мусора и нечистот. Снасти и отвозка трупов животных распределяются поровну, между всеми районами. Мобилизованный транспорт прикрепляется по месту жительства в райкомхозы.

Инвентарь управления треста распределяется между 4 новыми районами. Штат треста распределяется по районам по их заявкам.

Ввиду ликвидации треста и необходимости изменения направления капиталовложений поручить ЦЭО МОКХ совместно с Облпланом и трестом «Утильочистка», на изменение объема капиталовложений, пересмотреть титулы и распределение их по районам, утти решение представить районным о необходимости доведения в каждом районе конных парков до 150 лошадей.

Из постановления ликвидационной комиссии (прилагается) о передаче недвижимого имущества треста следует, что Ленинскому райсовету была

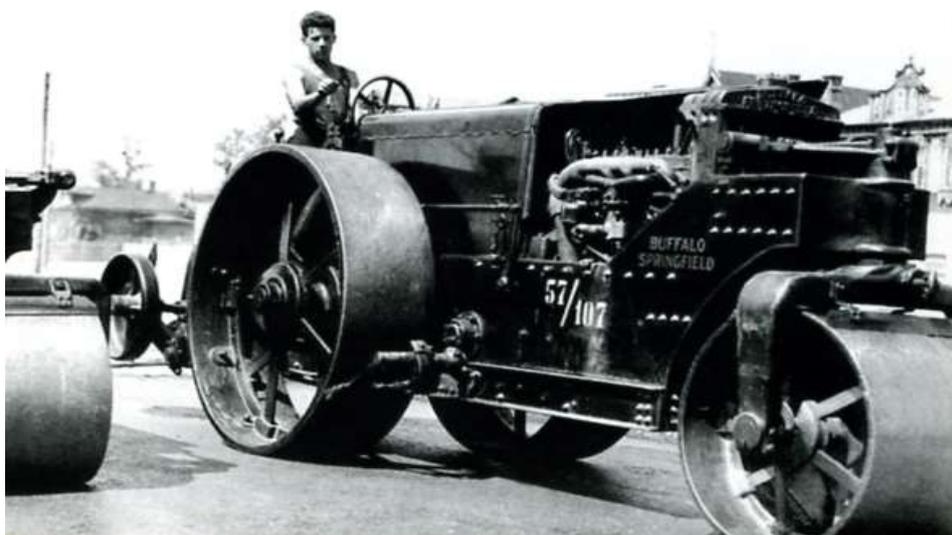
передана одна снеготаялка, Москворецкому и Бауманскому районам по две снеготаялки, т.е. всего было тогда в городе 5 стационарных снеготаялок.

Постановлением объединённого заседания 11 областного съезда советов и пленума Московского совета **город Москва был выделен в самостоятельную административно-хозяйственную единицу в пределах Московской области**, которое, в частности для коммунального и жилищного хозяйства города Москвы имело важное значение.



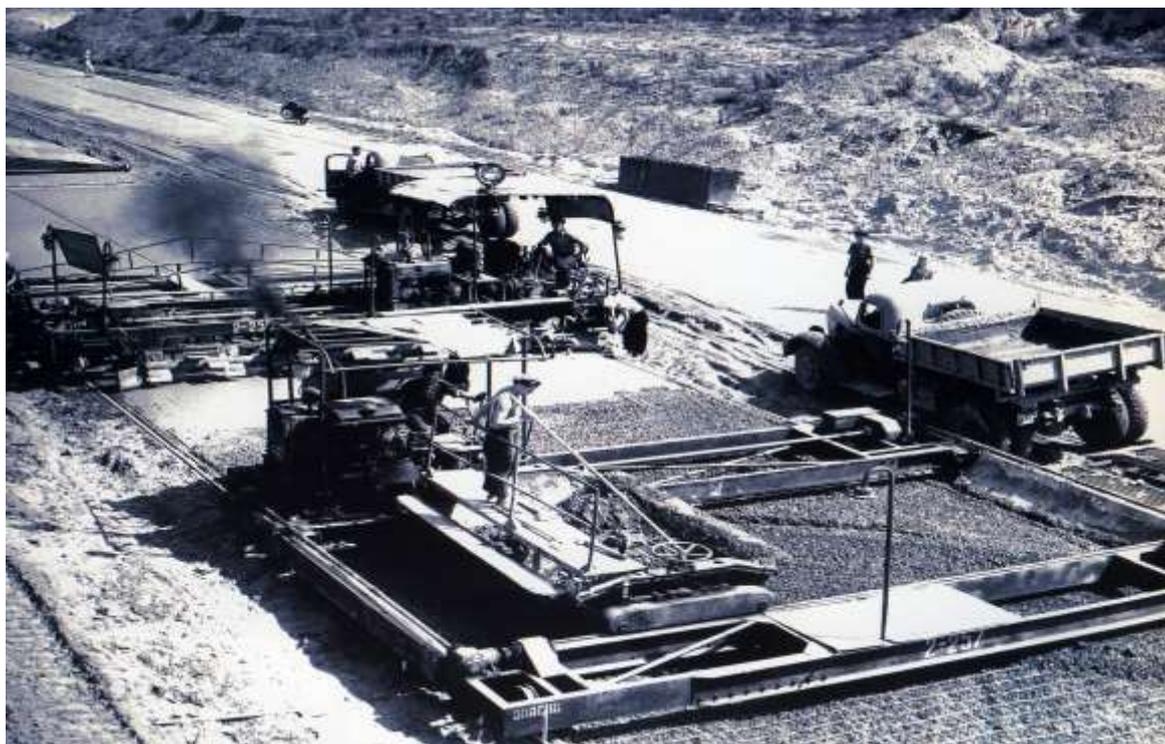
Ручной дорожный каток

14 апреля 1932 года Постановлением Президиума Моссовета **вновь** был организован Городской трест очистки. Совместно с Городским трестом уборкой городских улиц занимались 10 районных трестов. Отсутствие организации, осуществляющей единое руководство уборкой городских улиц, разобщённость в работе городского и районных трестов, привело руководство города к решению о создании «Московского городского треста уличной очистки» Моссовета, который начал свою работу с 1 ноября 1936 года.



1931 год. Прокатка асфальтобетонной массы 10-тонным катком «Буффало» на Ярославском шоссе.

Спустя три года в городе было создано Управление благоустройства, которое просуществовало без малого тридцать пять лет. В 1973 году оно было переименовано в Управление дорожного хозяйства и благоустройства Исполкома Моссовета. К тому времени в подчинении управления находился городской трест эксплуатации дорог и механизации «Гордормеханизация», обеспечивающий содержание и ремонт основных городских магистралей и проездов. В состав треста входили 31 дорожно-эксплуатационный участок (ДЭУ), 4 спецучастка, ремонтно-строительный участок и 6 автодормехбаз.



1960 год. Строительство Кольцевого шоссе вокруг Москвы

Подчинялось Управлению дорожного хозяйства и благоустройства и эксплуатационное линейное управление Московской кольцевой автомобильной дороги (МКАД), обслуживающее кольцевую дорогу и подъезды к ней. В это управление входило 6 хозрасчётных дорожно-эксплуатационных участков с 19 дорожно-ремонтными пунктами (ДРП) и одна автодормехбаза.

Под непосредственным руководством Управления дорожного хозяйства и благоустройства работал и городской трест по эксплуатации инженерных и гидротехнических сооружений (Горгидромост), обслуживающий все имеющиеся в городе мосты, путепроводы, пешеходные переходы, тоннели, водоёмы, водосточную сеть, коллекторы и другие инженерные сооружения. В состав треста входили 5 хозрасчётных дорожно-эксплуатационных участков с 31 ДРП и спецавтомехбаза.

Кроме этого в Управление дорожного хозяйства и благоустройства входили: трест промышленности строительных материалов, трест производственно-эксплуатационных предприятий, специальное

конструкторско-технологическое бюро (СКТБ), экспериментально-механический завод (Мосдормаш).

Проезды и улицы местного значения обслуживались в городе Москве 29 районными управлениями дорожного хозяйства и благоустройства (УДХиБ) и ДЭУ города Зеленограда, имеющими двойное подчинение - районным Советам (Райисполкомам) и Городскому Управлению благоустройства.

Районные управления, наряду с обслуживанием и ремонтом дорожных покрытий, обеспечивали и санитарную очистку домовладений (вывоз бытового мусора, пищевых отходов и нечистот) и содержание зелёных насаждений.

В составе каждого районного управления имелись дорожно-эксплуатационные участки, отвечающие за содержание определённых проездов; ремонтно-строительный участок, выполняющий работы по капитальному ремонту городских дорог и частично новому строительству и автодормехбаза.

Ежегодно решением Исполкома Моссовета утверждался список городских проездов, подлежащих механизированной уборке. Городское Управление благоустройства в свою очередь, составляло списки проездов, закреплённых за каждым хозяйством.

Дорожно-эксплуатационным участкам уборочные машины и дорожные механизмы выделяли автодормехбазы, а грузовые машины и самосвалы - автохозяйства Главмосавтотранса.

В зависимости от интенсивности движения транспорта и значимости обслуживаемых дорог, общая площадь проездов, закреплённых за каждым участком, составляла 400-700 тысяч квадратных метров.



Плужно-щёточная машина с пескорасбрасывающим оборудованием на шасси ГАЗ-53

До 1972 года, во избежание прикатывания снега транспортом, с началом снегопада проезжую часть городских дорог посыпали пескосоляной смесью, а через 3-5 часов производили сгребание и подметание снега. Вслед за уборочными машинами шли пескоразбрасыватели, производя вторичную посыпку. С такой периодичностью процесс уборки повторялся до конца снегопада.

Песок, применяемый для посыпки дорог, должен был быть без камней, примеси глины допускалось не более 2-3 процентов. Норма заготовки песка на полный сезон для городов средней полосы, в том числе и для Москвы, составляла 7 кубометров на 1 тысячу квадратных метров обслуживаемых дорог с высокой интенсивностью движения, и 4 кубометра - с малой интенсивностью движения. В песок добавляли 6-8 процентов в весовом соотношении хлористого натрия, что обеспечивало достаточно высокую эффективность смеси при снегоочистке и борьбе с гололёдом, а также предотвращало замерзание песка при хранении его на открытых площадках при минусовой температуре.

Начиная с 1973 года вместо пескосоляной смеси, стали широко применять чистые, без примесей, хлориды. В частности «не слёживающаяся» смесь хлористого натрия и хлористого кальция в соотношении от 93-88 процентов и 7-12 процентов соответственно. Эти смеси применялись в значительно меньших количествах. Эффективно использовали в те годы и 32-процентный раствор хлористого кальция.

Отказ от применения смесей песка с солью значительно уменьшил затраты на содержание городских дорог из-за снижения в 8-10 раз расхода материалов, сокращения количества необходимых распределителей, а также снижения уровня загрязнения песком дорог, газонов, водосточной сети и других коммуникаций.

Снег тогда сбрасывали в реку Москва, на набережной которой обустраивали специальные ограждения и подъезды.



Сброс снега в Москва-реку со специальной эстакады

В 1972 году парк коммунальной и дорожной техники, обслуживающий организации Городского Управления благоустройства, насчитывал около 9 тысяч разнообразных машин и механизмов, смонтированных в основном на базе сельскохозяйственных тракторов Т-25, Т-30 и Т-40. В Управлении имелись своё Специальное конструкторско-технологическое бюро и Опытно-экспериментальный завод, на которых создавались и ставились на серийное производство современные дорожные и коммунальные машины.

В 1978 году на базе Управления дорожного хозяйства и благоустройства Исполкома Моссовета было образовано Главное управление дорожного хозяйства и благоустройства (Главмосдоруправление) Исполкома Моссовета.

Развитие городского хозяйства, усложнение его функций привело к ликвидации «Главмосдоруправления» и созданию Московского городского производственного объединения дорожно-мостового хозяйства и благоустройства «Автодор», на основе которого в 1991 году было создано Московское городское территориальное управление дорожного хозяйства «Мосдор». На «Мосдор» была возложена задача развития и содержания городской сети дорог.

Правоприемником «Мосдора» с 1994 года является Государственное предприятие по техническому обеспечению дорожного хозяйства и благоустройства ГП «Доринвест», а с 1997 года и по настоящее время оно именуется Государственным унитарным предприятием ГУП «Доринвест». На предприятие было возложено выполнение функций заказчика по капитальному, текущему ремонту и механизированной уборке федеральной дорожной сети столицы, разработка и внедрение новых технологий ремонта и уборки, противогололёдной обработки дорог, разметка проезжей части, закупка и разработка новейшей техники для передачи её городским хозяйствам в аренду и лизинг.

Площадь федеральных дорог и магистралей, убираемых ГУП «Доринвест» составлял 15,5 миллионов квадратных метров, в том числе 7,729 миллиона квадратных метров дорог первой категории и 5,87 миллиона квадратных метров внекатегорийных объектов. К началу 2007 года парк дорожной и коммунальной техники, обслуживающей подрядные организации ГУП «Доринвест», насчитывал 3997 единиц. Среди них только подметально-уборочных машин 155 единиц, 217 поливомоечных, 668 комбинированных дорожных машин на шасси КАМАЗ, МАЗ, ЗИЛ и 187 единиц снегопогрузочной техники на спецшасси.

С 2004 года обслуживание кольцевых трасс было передано из ГУП «Доринвест» во вновь созданную городскую организацию – ГУП «Кольцевые магистрали», которая с 2010 года обслуживает все федеральные дороги города Москвы.