

А.А. Каздым

ТРАНСПОРТ ПАРИЖА НА МЕТРО И АВТОБУСЕ ПО ПАРИЖУ

Устали??? Вечер?? Пора в отель??? Что ж, транспорт Парижа к вашим услугам!

Парижский метрополитен – один из старейших в мире (в Западной Европе старше его только лондонское метро). Первая линия метрополитена была открыта в Париже в 1900 году. Общее количество станций в черте городе – около 380, среднее расстояние между станциями – 534 метра, самое длинное расстояние между двумя станциями – 1.7 километра.



Метро в Париже - если и не самый удобный, то наверняка самый надежный вид городского транспорта, поскольку уличные пробки его не касаются. Густая сеть станций метро покрывает всю территорию Парижа, а некоторые линии протянулись до отдаленных пригородов.

Спуски в метро отмечены на улицы круглыми панно с буквой «М». Билеты в метро годятся также для проезда в городском автобусе и на фуникулере, доставляющем туристов на вершину холма Монмартр.

Если вы собираетесь неоднократно пользоваться метрополитеном, то лучше всего купить книжечку из десяти билетов **Carnet (Карне)**. Билеты можно купить в кассе или в одном из автоматов, установленных рядом с ней (автоматы принимают монеты любого достоинства, кроме самых мелких монет, и выдают сдачу, или может расплатиться кредиткой). Кроме того, вы можете купить единый билет на три дня или неделю (ранее он назывался «**Carte Orange**», теперь – «**Navigo**») и месячный проездной билет. Для карт **Navigo** необходима ваша фотография и карту делают прямо при вас. ... Причем стоящие за вами будут терпеливо ждать... Информация о разных билетах и карточках для туристов размещена на стекле кассы.



Билеты в метро – с коричневой продольной полосой (магнитный код).

Чтобы пройти в метро, нужно вставить билет в щель на передней части стойки, забрать билет, который выскакивает из другой щели на верху стойки, а затем пройти через турникет и дверцу. Если по какой-либо причине турникет «не пропускает» вас, подойдите с билетом к кассе: на этот случай у кассира есть под столом специальная кнопка. **Билет необходимо сохранять до конца поездки. И учтите - билетик после первого прохода действителен ещё полтора часа!!!! В том числе и на автобус и трамвай!**

Каждая линия имеет свой номер и кодирующий цвет на схеме метро, а ее название состоит из названий двух конечных станций. Например: **линия № 2 Насьон – Порт Дофин**. Чтобы легко ориентироваться в парижском метро, следует запомнить четыре французских слова: **LIGNE (линия)**, **DIRECTION (направление)**, **CORRESPONDANCE (пересадка)** и **SORTIE (выход)**.

Прежде чем отправиться в путь, изучите схему парижского метро и запомните, либо запишите, на каких станциях вам придется делать пересадку.

Ни в коем случае не выбрасывайте билет до выхода из метро: он может понадобиться для прохода через залы скоростного метро RER, к тому же в вагонах и даже в коридорах метрополитена время от времени появляются контролеры.

Метро в Париже открывается в 5.30 утра и закрывается примерно в 0.30 ночи. По субботам и воскресеньям количество поездов, выезжающих на линию, резко сокращается, и интервалы между поездами увеличиваются в 3-4 раза.

В кассе метро вы можете получить бесплатно схему парижского метрополитена, а на крупных станциях – воспользоваться световым справочным табло: вы нажимаете на кнопку с нужной вам станцией, и на табло загорается маршрут, а левом нижнем углу – номер линии и названия станций пересадки.

Чтобы узнать, сколько примерно времени уйдет у вас на поездку в метро, умножьте количество станций, которые вам предстоит проехать, на два. Плюс время, чтобы дойти от гостиницы до метро, и время на пересадку (на станции Châtelet переход с одной линии на другую может занять 15 минут!).

На многих станциях не один, а несколько выходов. Как правило, в вестибюле такой станции висит панно с планом квартала (**Plan du quartier**). Чтобы разобраться в нем, вам пригодится французская фраза: **«Vous êtes ici» (Вы находитесь здесь)**. На плане квартала эта фраза нанесена в форме кружка.

И наконец, информация для любознательных пассажиров. Обратите внимание на линию № 14 (от вокзала Сен-Лазар до Национальной библиотеки имени Франсуа Миттерана) – она полностью автоматизирована. Поезда управляются с центрального пульта, и в головном вагоне нет... кабины водителя. Поезд едет «сам по себе»! Пока такое суперсовременное метро есть только в Париже и в Тулузе.

Парижское метро - самый удобный способ путешествия по столице Франции и её пригородам. Станции расположены через каждые 710 метров

и, как правило, в очень удобных местах. На каждой платформе указываются не только следующие остановки, но и конечные станции линии (они обозначены в конце каждой платформы).

Сами платформы разнесены по сторонам (как в Москве на большинстве станций Филёвской линии). Проходные турникеты отличаются разнообразием: есть с дверями почти в человеческий рост, есть турникеты с обычной трёхрожковой вертушкой, а есть с маленькими дверками.

Кроме того, в парижском метро огромное разнообразие вагонов. К примеру, экскурсии в прошлое, на закрытые станции 30-х годов, можно совершить на старинных поездах, стилизованных под первые передвижные составы. Путешествие проходит под звуки шарманки, или популярные композиции в исполнении Эдит Пиаф и Шарля Азнавура. Туристов привозят на станции, которые используются для проведения вечеринок, показов мод и познавательных экскурсионных туров.

Есть вагоны и «поновее». Они отличаются тем, что двери нужно открывать специальной ручкой, только после чего подаётся сжатый воздух, и они распахиваются полностью. А в самих вагонах сиденья расположены поперёк движения

На самых современных маршрутах между вагонами вместо дверей установлены стеклянные перегородки, так что весь поезд представляет собой одну сквозную трубу, между платформой и прибывающим поездом есть стеклянная раздвижная стена с автоматическими дверями для прохода в поезд. Эти поезда передвигаются без машиниста, на резиновых колесах, которые при движении издают негромкий свист. Двери в вагонах на этой линии открываются специальной кнопкой.

В метро Парижа все станции очень разные. Например, есть платформы, очень напоминающие филиал ботанического сада, а есть обычные станции, выложенные кафельной плиткой.

Парижское метро работает в сочетании с пригородной электричкой RER, четыре линии которой носят буквенные обозначения от А до D, с 05:30 до 00:30.

Одноразовые билеты следует сохранять до конца поездки, так как на выходе также установлены турникеты.

Проездные билеты действительны как для поездок в метро, так и в автобусах.

В 1851-1867 годах в Париже был проложен первый путь – «маленький пояс» железных дорог для транспортировки пассажиров и товаров - эта линия опоясывала новые территории, присоединенные к Парижу в 1860 году.

Но Всемирная выставка 1867 года продемонстрировала нехватку транспорта в городе, Париж отставал от своего северного соседа Лондона, где городская железнодорожная сеть была проложена уже в 1863 году.

В 1890-91 годах Эйфель предложил свой проект парижского метро, но тот был отвергнут городом.

Новый проект метрополитена был предложен в 1896 году Эдмондом Юетом и Фюльжансом Бьянвеню. Согласно этому проекту сеть должна была состоять из трех линий - кольцевой, с севера на юг и с востока на запад, к ним была

добавлена четвертая линия от Восточного вокзала к Аустерлицкому мосту. В этом же году проект (к которому добавили еще две линии: линия между Булонским и Винсенским лесами и линия Насьон - Плас Д'Итали) был одобрен городским советом. Закон о метрополитене - сети из шести линий, общей протяженностью 65 км - был принят 30 марта 1898 года.

Несмотря на невероятные темпы работ, первая линия метро не была готова к началу Всемирной выставки, которая состоялось 14 апреля 1900 года. Линия была сдана лишь тремя месяцами позже - 19 июля, а в 1910 году все шесть линий были открыты для пользования. Но с 1901 года город разрабатывал проект дополнительных линий для создания сети, где любая точка города находилась бы не далее чем 400 метров от одной из станций метро и добраться из одного пункта в другой можно было бы лишь с одной пересадкой.

К началу первой мировой войны сеть метро составляла в целом 91 км. Движение метро было приостановлено на несколько месяцев во время войны, но было вскоре возобновлено.

К 1920-м годам численность населения в Париже стабилизировалась, и начался рост пригородов Парижа. Стало необходимым продолжить линии метро за границы города, о чем было решено в 1928 году.

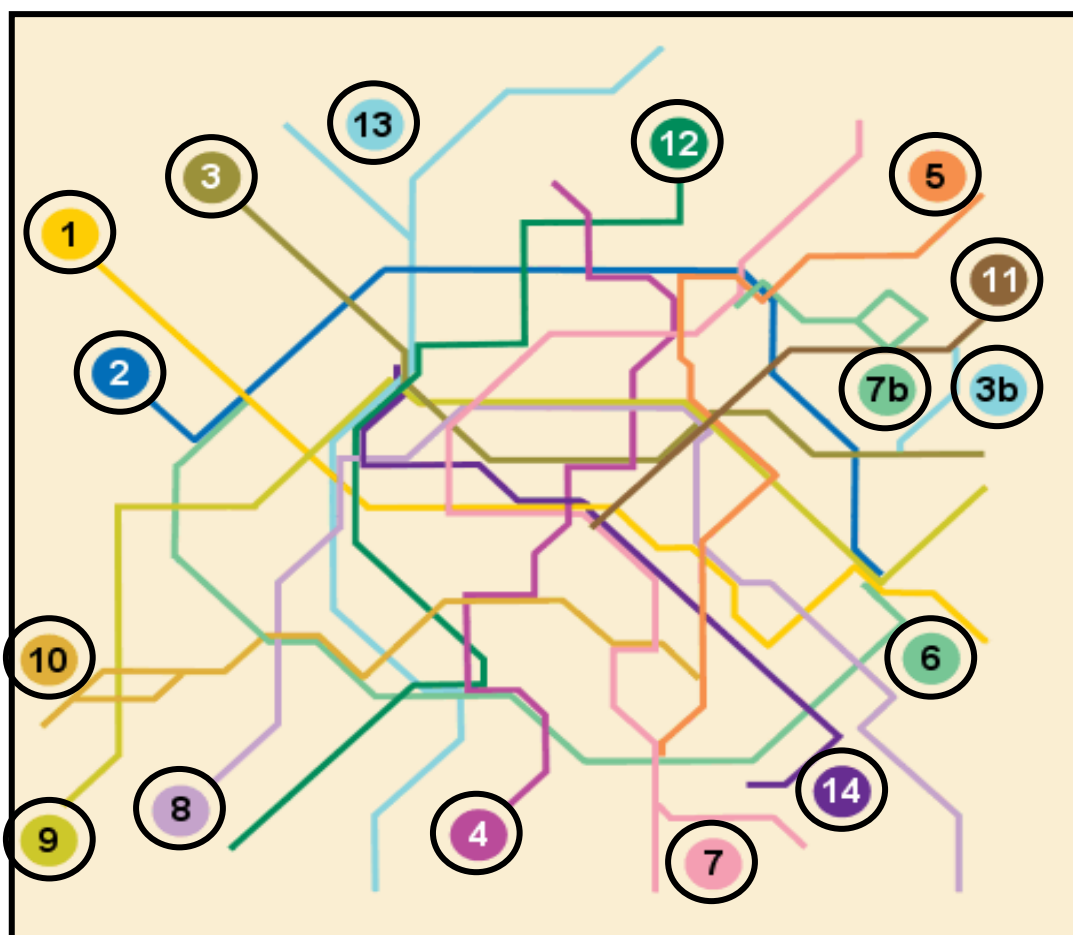
Вторая мировая война повлекла за собой, как и первая, финансовые трудности. Из-за полной мобилизации не хватало персонала, многие станции были закрыты. С оккупацией немецкой армией Парижа метро не прекратило движение, но пользование этим транспортом было на самом низком уровне.

Из-за трудностей с наземным транспортом и исчезновением трамваев, число пассажиров метро снова возросло и достигло в 1941 году одного миллиарда. В последние годы войны метро не раз бомбили, ощущалась нехватка персонала и электричества.

В начале 1950-х годов экономическое состояние Франции было кризисным и приоритетами стали возобновление промышленности и транспорта – и метро не было одной из приоритетных задач государства. Полуразрушенные станции и старые поезда становились все менее и менее привлекательными для пассажиров.

Модернизация метро началась лишь в 1956 году и центром внимания были не только поезда, но и станции, кстати первые рекламные плакаты появились в метро именно в этот период.

Сеть парижского метрополитена состоит из 16 линий: с первой по четырнадцатую и две короткие линии: 3 бис и 7 бис. Общая протяженность линий 211.3 км, из которых 16.6 км над землей и 43.7 км за пределами города. Метро пересекает Сену десять раз, из них 4 раза над поверхностью реки.





Станция «Сталинград»

Линия 1: La Défense-Grande Arche - Château de Vincennes

Это самая старая линия метро, на строительство которой (под руководством Фюльжанса Бьянвеню) ушло 20 месяцев.

Линия 1 входила в число тех шести линий, составлявших сеть длиной 65 км, о создании которых было постановлено в законе от 30 марта 1898 года. Предварительные работы и работы по строительству линии были финансированы городом. Первые 8 станций были открыты 19 июля 1900 года. К декабрю линия перевозила 130 000 человек ежедневно. Поезда состояли из трех вагонов по 9 метров каждый с двумя дверьми с каждого бока. Сиденья первого класса были из кожи, второго класса - деревянные. С 1934 года линия выходит за пределы города в пригороды Парижа.

Во время и после второй мировой войны количество пассажиров постоянно увеличивалось. В часы пик поезда были переполнены. Чтобы увеличить пропускную способность линии, поезда и станции были удлинены.

В 1967 году линия была оборудована автопилотом, но у водителя остается выбор - пользоваться ли им или вести поезд самостоятельно. В 1992 году линия достигла района Дефанс.

Современные поезда без перегородок были введены в эксплуатацию в 1997 году.

Общая длина линии – 16.6 км (из них 600 м над землей)

Число станций - 25 (из них 1 надземная)

Линия 2: Porte Dauphine – Nation

Линия в форме дуги на севере Парижа проходит через бывшие внешние бульвары. Её длина 12.3 км, из которых 2.2 км над землёй (4 станции из 25, которые были сооружены из-за сложного грунта). Эта линия стоит на восьмом месте по количеству пассажиров (более 80 миллионов в год).

Строительство линии 2 началось одновременно со строительством линии 1. Первый участок линии был открыт 13 декабря 1900 года - через месяц после окончания всемирной выставки. Остальные участки были открыты поэтапно до апреля 1903 года.

Между станциями **Anvers** и **Colonel Fabien** был построен виадук длиной около 2 км, хотя это и не было самым оптимальным решением, так как строительство 1 метра виадука обходилось в два раза дороже строительства 1 метра подземного туннеля. Многим не нравился эстетический аспект виадука, шум и вибрации.

А катастрофа, случившаяся на станции **Couronnes**, заставила инженеров впредь уделять большее внимание безопасности станций и поездов.



Станция Varenne со скульптурами Огюста Родена

Линия 3: Pont de Levallois-Bécon – Gallieni

Работы над этой линией начались в 1903 году. Линия была спроектирована так, чтобы связывать между собой оживленные кварталы центра города.

Четыре станции - **Saint-Lazare**, **Havre-Caumartin**, **Opéra** и **Père Lachaise** - были построены с металлическим покрытием, так как они находятся очень близко к поверхности земли.

Пересечение линией канала Сен-Мартен было первым проходом метро под водой. Для строительных нужд канал в этом месте был осушен. После катастрофы на линии в 1903 году были введены в использование новые меры безопасности - постоянное освещение, порционное электрообеспечение линии, телефоны и т.д.

Из 11.7 км 1.3 находятся за пределами города. Эта линия - седьмая по количеству пассажиров (более 80 миллионов в год).

Число станций - 25.

Линия 3 бис: Gambetta - Porte des Lilas

Самая короткая линия сети (протяженностью всего 1.3 км с всего четырьмя станциями). Ее сделали автономной в 1971 году, чтобы избежать ещё одной линии с двумя разветвлениями. Из-за этого исчезла станция **Морто-Надо**. Движение в обоих направлениях осуществляет один и тот же поезд. Ежегодно перевозя 2 миллиона пассажиров, эта линия занимает последнюю позицию по загруженности.

Линия 4: Porte de Clignancourt - Porte d'Orléans

Эта линия первой пересекла Сену при помощи металлического туннеля, строительство которого потребовало годы усилий. При строительстве станции Сен-Мишель было необходимо заморозить почву на протяжении 15 метров чтобы прорыть туннель. Это единственная линия, которая имеет пересечения со всеми остальными линиями метро и пригородных поездов сети РЕР.

Линия 4 является второй по загруженности, перевозя ежегодно 136 миллионов пассажиров. Протяженность линии - 10.6 км, число станций - 26

Линия 5: Place d'Italie - Bobigny-Pablo Picasso

Линия на востоке Париже протяженностью 14.6 км, из которых 2.5 км над землёй (2 станции из 22). У этой линии трудная судьба: в 1907 году она была объединена с линией 2, в 1942 году участок линии «Etoile-Place d'Italie» был отдан линии 6. Теперь это десятая по количеству пассажиров линия (75 миллионов в год).

Линия 6: Charles de Gaulle-Étoile – Nation

Дугообразная линия на юге Парижа проходит по бывшим внешним бульварам. Половина пути этой линии находятся над землёй (13 станций из 28, 6.1 км из 13.6). Линия 6 - шестая по количеству пассажиров.



Линия 7: Villejuif - Louis Aragon-Mairie d'Ivry - La Courneuve – 8 Mai 1945

Это одна из трех самых длинных линий метрополитена (вместе с линиями 8 и 13). В зависимости от выбранного южного направления линия проходит через 33 или 34 станции. Её протяженность 22.4 км, и ежегодно 110 миллионов человек пользуются этой линией, что делает её третьей по загруженности.

Линия 7 бис: Louis Blanc - Pré Saint-Gervais

Вторая самая короткая линия длиной 3,1 км. Из 8 станций 4 образуют кольцо. Линия стала автономной в конце 1967 года.

Линия 8: Balard - Créteil-Préfecture

Это одна из самых длинных линий сети (37 станций и 22.1 км из которых 2.8 км и 3 станции над землёй). Ежегодно 80 миллионов человек пользуются этой линией, и она стоит на 9 месте по загруженности.

Линия 9: Pont de Sèvres - Mairie de Montreuil

Линия 9 немного короче линии 8 (19.6 км), но имеет такое же количество станций - 37. В 1934 году она стала первой линией, выходящей за пределы Парижа. Сейчас она на третьем месте по перевозу пассажиров (108 миллионов человек).

Линия 10: Boulogne Pont de Saint-Cloud - Gare d'Austerlitz

Линия длиной 11.7 км с 23 станциями. На западе Парижа она пересекает Сену под мостом Мирабо и образует кольцо. Она на десятом месте по перевозу пассажиров (40 миллионов в год).

Линия 11: Châtelet - Mairie des Lilas

Третья самая короткая линия метрополитена с 13 станциями и длиной 6.3 км, из которых 495 метров вне Парижа. Она была закрыта во время оккупации до 5 марта 1945 года. Перевозит 35 миллионов пассажиров в год, и стоит на тринадцатом месте по загруженности.

Линия 12: Mairie d'Issy - Porte de la Chapelle

Эта линия связывает юг Парижа с севером. Она практически параллельна линии 4. Она занимает одиннадцатую позицию по количеству пассажиров (68 миллионов в год). В общей сложности её строительство заняло 24 года. Это объясняется техническими трудностями при пересечении Сены и при проходе под Монмартром. Протяженность линии – 12.9 км. Число станций – 28

Линия 13: Châtillon-Montrouge - Gabriel Péri Asnières-Gennevilliers / Saint-Denis-Université

Она, также как и линия 7, имеет две конечные остановки на севере Парижа. Её длина 22.5 км, из которых 2.4 над землёй. Занимая пятую позицию по загруженности, она перевозит ежегодно 90 миллионов человек. Число станций - 30 (из них 2 наземные станции)

Линия 14: Saint-Lazare - Bibliothèque François Mitterrand

Это самая новая линия парижского метрополитена, была открыта в 1998 году. Её протяженность 7.1 км, и она состоит из 9 станций, из которых 7 имеют сообщения с другими линиями, строительство началось в 1992 году. Целью линии **Météor (Métro Est-Ouest-Rapide)** было снять часть нагрузки с улиц центра Парижа, с линии 1 и линии RER C.

Предыдущая линия 14 была присоединена к линии 13. Особенность этой линии состоит в её **полном автоматизме – машиниста в кабине нет!**



Скоростная линия RER

RER – это гибрид метро и электрички: в черте города поезда едут по подземным туннелям, а затем выезжают на поверхность и превращаются в обычные пригородные поезда (протяженность самой длинной линии RER – 184 километра). Вот почему вагоны поездов RER более просторные и вместительные, а билеты стоят дороже (в пределах Парижа можно ехать в поездах RER с обычным билетом, но практически это не дает никаких преимуществ).

По линиям RER можно доехать до многих пригородов Парижа, в том числе до Диснейленда.

На схеме метрополитена маршруты RER обозначены утолщенными линиями; их полный маршрут не указан из-за недостатка места – обозначены только направления (схему RER можно получить в любой кассе метро).

Каждой из четырех линий RER присвоена кодирующая буква: А, В, С или D. Здесь действуют специальный тариф и билеты. Если, например, вы доехали на обычном метро от станции République до станции Opéra, а потом хотите доехать до станции Saint-Germain-en-Laye, то вам придется купить дополнительный билет. Поэтому лучше купить на станции метро République билет до Saint-Germain-en-Laye – так вы сэкономите время.

Билеты на поезда RER продаются только в один конец. Ни в коем случае не выбрасывайте билет: он нужен не только для входа, но и для выхода со станции RER!

В отличие от поездов городского метро в поездах RER есть вагоны первого класса (расположены в середине состава). **Билет RER действителен на любой линии городского метро.**

Автобус

У автобуса перед метрополитеном есть одно неоспоримое преимущество, весьма важное для туриста: за окном вы видите не черную стену туннеля, реже, а если метро выходит на поверхность – городские пейзажи. А на автобусе – вы увидите Париж глазами пешехода. Так что если вы не спешите, лучше прокатиться именно на автобусе.

Общая протяженность автобусных линий в Париже – 524 километра, количество автобусных остановок – 1754, время ожидания на остановке – от 4 до 20 минут. На автобусных остановках под навесом имеется **цифровое табло, на котором указано, сколько минут осталось ждать до следующего автобуса**.

Напомним, что для проезда в автобусе годны билеты, приобретенные в кассе метро. На остановках вывешены схемы автобусных маршрутов.

Автобусы делают остановку только по требованию пассажиров. Увидев приближающийся автобус, подайте водителю знак рукой. Вход в автобус – через переднюю дверь, выход – в середине или в конце салона. Войдя в автобус, нужно прокомпостировать билет (компостер возле кабины водителя).

Пробки на дорогах доставляют пассажирам автобусов меньше хлопот, поскольку на широких улицах и проспектах для автобусов и такси предусмотрены специальные коридоры (полоса вдоль тротуара), проезд по которым запрещен для других автомобилей.

В середине автобуса под потолком висит табло, на котором название следующей остановки появляется в виде бегущей строки.

Если вам нужно выйти на следующей остановке, нажмите одну из кнопок, расположенных в салоне автобуса возле выходных дверей. Над кабиной водителя загорается красное световое табло **«Arrêt demandé» (Затребована остановка)**.

Учтите, что по воскресным и праздничным дням многие автобусные линии в Париже не работают. Информация о том, в какие часы обслуживается данная линия, приведена на каждой остановке. Движение автобусов происходит с 06:30 по 20:30, в выходные автобусов значительно меньше, однако существуют специальные ночные автобусы – Noctambus, соединяющие под покровом ночи центр и пригород. Билеты на такой маршрут стоят в районе 2.5 евро, курсируют они раз в час. Остановки исключительно по требованию.

«Часы пик» на городском транспорте: с 7.30 до 9.30 и с 16.30 до 19.30.

Преимущество автобуса в качестве транспорта в Вашем путешествии по Парижу заключается в том, что салоне значительно меньше людей, а его маршруты практически всегда проходят мимо достопримечательностей.

А теперь вполне можно порекомендовать некоторые «экскурсионные» маршруты обычных городских автобусов, чтобы не спеша, и почти бесплатно (**купите карту «Navigo»!**) осмотреть красоты Парижа.

Если вы живете районе метро Бланш, или Опера, или Лионского вокзала (где и живет большинство русских туристов) - **автобус 68** от пл. Клиши и через весь Париж! По улице Бланш – до пл. Тринити, мимо церкви Тринити, мимо Гранд-Опера, через Вандомскую площадь, Лувр, Бульвар Сен-Жермен, Бульвар Распай, и выезжаете через Порт-Орлеан в пригород Парижа – Chatillon Mottrouge.

Маршрут 30 - по «малым» бульварам (от Восточного вокзала), метро Рошешенуар, Плас Пигаль, Мулен Руж, площадь Клиши, бульвар Клиши и авеню Вагран до площади Звезды и Триумфальной Арки.

Автобус 87 - от Марсовых полей до площади Бастилии и далее Лионский вокзал и Port Reully.

Автобус 92 - от площади Звезды, по Авеню Марсе до Военной Школы, по Итальянскому бульвару и до Монпарнаса.

Автобус 38 – с севера на юг или наоборот, как хотите - Port de Orleans, авеню Denfert-Rochereau, мимо Люксембургского сада, через остров Сите мимо Нотр Дам де Пари, потом по Бульвару Севастополь и Страсбургскому Бульвару до Восточного Вокзала.

Автобус 65 идет почти через всю восточную часть города по прямой от Лионского вокзала – через площадь Бастилии по Бульвару Бомарше, Тампль, Магета, далее Восточный и Северный вокзалы, потом по улице Маркса Домуа и ул. Шапель в ворота Шапель, а далее по окружному бульвару Нейё через Порт Аубрвиль в пригород Mairie de Aubervillies.

Вообщем выбирайте любой маршрут, но помните - по многим улицам Парижа движение одностороннее и поэтому желательно доезжать до конечной остановки! Хотя заблудиться в Париж, мне кажется, просто нереально... Метро всегда рядом... Да и пешком час, полтора, всё же не так много... До центра во всяком случае... Или любого ориентира – Триумфальной Арки, Площади Бастилии, Лувра, Нотр Дам, Эйфелевой башни, Монпарнаса... Базилики Сакре Кёр... Или района Дефанс...

В Париже есть и фуникулёр – один на весь город, на котором можно подняться на Монмартр, минуя его знаменитые лестницы

Подняться на Монмарт холм можно не только по его знаменитым лестницам, но и на фуникулёре. Если вы стоите у подножия Монмарра лицом к базилике Сакре-Кёр, то фуникулер расположен слева от вас, сразу за сквером.

Монмартрский фуникулёр – ровесник парижского метро.

Фуникулёр был открыт 13 июля 1900 года. До 1931 года противовесом служила вода. Потом он был остановлен и перестраивался до 1935 года, когда было установлено более современное оборудование.

Длина фуникулёра 108 метров и он поднимается под углом в 35.2 градуса.

Для проезда в фуникулёре годится обычный билет в метро. Кроме того, вы можете приобрести билет в кассе возле фуникулёра.

В 1990 году обе кабины фуникулёра были модернизированы. Кабина вмещает 60 человек, скорость подъема и спуска – 3,5 метра в секунду, преодолеваемое расстояние – 108 метров.

**Фуникулёр на Монмартре
(Funiculaire de Montmartre)**



Ну и конечно, **водный транспорт**... Множество корабликов, с ресторанами и без. Маршрут чаще всего один от причала около Эйфелевой башни, по Сене, по мостам, огибая остров Сите и остров Св. Людовига – и обратно.





Жилые баржи на Сене





Есть ещё и «**Батобус**»... Конечная остановка также недалеко от Эйфелевой башни. Садитесь на этот кораблик и **можете выйти на любой из остановок** - походить, погулять, а потом согласно расписанию, вернуться обратно «на борт».

Однако, а что же было раньше, как возник сам транспорт Парижа???

Верховые лошади и мулы, а так же фуры, высокие телеги с двумя продольными скамейками, были главными транспортными средствами в Париже с римских времён и до появления первых карет в середине XVI века.

В 1550 году карет было три на весь город – у королевы Екатерины Медичи, у принцессы Дианы Французской и у некоего сеньора Жана де Лавалья, который был так толст и тяжел, что никакая лошадь не свезла бы его в седле, почему он и получил разрешение «пользоваться каретой, «как у знатнейших дам».

В 1594 году в Париже насчитывалось уже восемь карет, огромные ящики на четырёх колёсах, соединённых с корпусом ремнями и верёвками, с дверцами, с крышей на восьми колонках, с кожаными занавесками. Именно в такой карете вместе с семьёй придворными и находился Генрих IV в тот момент, когда Равальяк, вспрыгнув на подножку, пронзил его кинжалом. Это было, как известно, в 1610 году и таких огромных карет в Париже было уже 325 штук, чуть позже в них появились застеклённые окошки. Но вскоре городской суд ограничил

«количество этих опасных вещей: не более одной на семейную пару». А Королева Марго ввела в моду лёгкий портшез, который несли четверо слуг.

А в 1645 году, в славные времена мушкетёров, Анны Австрийской и кардинала Ришелье появились и фиакры, что-то вроде четырехместного «маршрутного такси», которые придумал некто Николя Соваж, бывший почтальон из Амьена. Первая станция их располагалась у «Большой Гостиницы Св. Фиакра», на улице Сен-Мартен (отсюда и название, закрепившееся тогда же за этими каретами).

В 1662 году крупнейший учёный «Великого века» Блез Паскаль со своим другом, герцогом Роаннезом, получили право завести кареты-омнибусы, предназначавшиеся поначалу для стариков и инвалидов, которые не могли пользоваться обычными каретами. Они открыли пять постоянных маршрутов, но это предприятие просуществовало всего лет пятнадцать.

Вскоре появились и лёгкие кабриолеты, запряжённые одной лошадью, но их быстрота вынудила Людовика XV сказать, что будь он начальником полиции, он «уж постарался бы запретить этот убийственный вид транспорта». *(И это говорит абсолютный монарх, каково???)*

В конце XVIII века фиакров прибавилось, и ко времени революции их было уже более 800, и проезд стоил 1 ливр 16 солей в час, по тем временам невероятно дорого.

Кроме фиакров, по улицам носились кабриолеты молодых дворян, двуколки «третьего сословия», а в Версаль ходили «карабасы» – большие фиакры с восьмёркой лошадей, бравшие до 20 пассажиров. Количество транспорта в столице резко уменьшилось после революции и ещё более – при Наполеоне: война и кавалерия требовала всё больше и больше лошадей.

В 1820 году в Париже была создана монопольная компания почтовых дилижансов Лафитта и Гаяра, разъезжавших по всей стране, а по улицам города ходили и «мальпосты», развозившие не только почту, но и пассажиров, от двух до шести человек. Ходили они по одному в час и стоили значительно дороже дилижансов.

Чуть позже в городе также открылись восемь постоянных линий омнибуса, их было около ста штук. В каждый омнибус запрягалось только три лошади, а брал он 14 пассажиров, отличаясь от дилижансов не только количеством лошадей и меньшей лёгкостью, но и тем, что на нём мог ехать действительно каждый заплативший за проезд, независимо от того, как он был одет и к какому слою общества принадлежит. Это был наиболее дешёвый транспорт того времени.

Во второй половине XIX столетия в Париже было несколько «транспортных» компаний, затем слившихся в одну в 1865 году. Компания обслуживала 31 линию и владела более чем семью тысячами лошадей. В те же годы от площади Согласия до Булонского леса стали ходить «трамваи» на конной тяге, а в 1889 году, во время открытия всемирной выставки, конная тяга была заменена паровой.

Наконец, в 1905 году в Париже появились и первые автомобили-такси, и именно тогда-то и появились на главных перекрёстках столицы полицейские-регулирующие с белыми палками. А 8 декабря 1905 года открылась первая

автобусная линия – от Биржи до Монмартра, а вот последний конный омнибус исчез только в 1913 году.

Максимилиан Волошин, будучи в Париже, был невероятно испуган обилием автомобилей и автобусов, и предположил, что теперь ходить по улицам стало слишком опасно, на них безраздельно царят машины, и уже нет места для людей. А поэтому вся пешеходная жизнь города, а с ней все кафе, магазины, «синема» и т.п. должна будет вскоре переместиться на уровень верхних этажей, где будет устроен пешеходный город. Но, как видим, этот «Париж вверх ногами» так и не осуществился...

С 1929 года по Сене начал ходить регулярный водный пассажирский транспорт.

19 октября 1899 года первый пробный поезд метро прошёл по линии от пригорода Нёйи (Neuilly) до площади Нации (place de la Nation) – это самая старая линия, нынешняя линия № 1. В том же году несколько входов в метро были выполнены по проекту молодого архитектора, одного из создателей стиля «прекрасной эпохи», Гектора Гимара.

© Фотографии автора

Литература

Каздым А.А. По Парижу на метро и автобусе // Интернет-газета «KONTINENT», <http://kontinentusa.com/po-parizhu-na-metro-i-avtobuse/>, 11.04.2015