**Московский транспорт в дометрополитеновскую эру и строительство первой очереди**

Б.Евгеньев

...И как удержаться от соблазна поворошить прошлое, вспомнить о постепенном - чем далее, тем все более стремительном - нарастании темпов передвижения по городу? Как не вспомнить ставших уже легендой извозчиков, смешные вагончики конки, первые трамваи, первые автобусы, троллейбусы?

Помнится, это ведь было целое путешествие, когда мы с матерью отправлялись на извозчике в субботний вечер к бабушке- с Арбата в Таганку. Начиналось долгое, медленное скольжение по сумеречным улицам с желтыми пятнами неярких фонарей, по улицам, которые сейчас показались бы до удивления тихими, провинциальными. Скрип полозьев, мерный перестук копыт. Трех-трех, трех-трех... "Н-но, милая! Н-но, кормилица!" И встревоженный голос матери: "Не гони, не на пожар едем!.." Извозчиков нет давным-давно. А было их в те давние времена в Москве больше двадцати тысяч легковых и немногим меньше ломовых. Путеводитель-справочник по Москве 1903 года меланхолически сообщал, что "пути сообщения по Москве, как и во всех вообще русских городах, не отличаются большим удобством вследствие плохих мостовых и дурных экипажей..."

О "знаменитых" московских конках Чехов писал в "Будильнике", что их скорость "равна отрицательной величине, изредка нулю и по большим праздникам двум вершкам в час". Многострадальные замухрышки-коняги не спеша, покорно тащили по узеньким рельсам вагончики с империалом наверху. Проезд в нем стоил дешевле - не пять, а три копейки. От Нескучного сада до Сокольников поездка длилась более двух часов. Впрочем, следует отдать должное смешной маленькой конке. По тем временам это был довольно разветвленный транспорт. В старой Москве было больше двадцати маршрутов конки, а общая протяженность ее жиденьких рельсов составляла около сотни верст.

 Потом наступает царствование трамвая. Долгое, шумное, беспокойное царствование, ставшее на последних этапах своего развития истинным мучительством. Трамвайные линии стальной паутиной оплели московские улицы. Из года в год паутина эта становилась все более густой. В 1904 году длина трамвайных путей равнялась четырнадцати верстам, а всего через четыре года она составляла свыше ста верст - трамвай догнал и перегнал конку. Пройдет еще десять - пятнадцать лет, и трамваи заполонят город. Сейчас ведь трудно себе представить, что они бойко бегали по улице Горького, улице Кирова, Арбату, по набережным, Садовому кольцу, что на Красной площади была трамвайная остановка. Нескончаемые вереницы красно-желтых вагонов трамвая, до отказа набитых людьми, обвешанных гроздьями менее удачливых пассажиров, оглушительно звеня, скрежеща тормозами, рассыпая голубые искры, двигались по московским улицам. На перекрестках то и дело образовывались пробки. И, право же, иной раз лучше было идти пешком, чем мучиться в трамвае.

Городской транспорт нужно было лечить. И его лечили. На улицах Москвы появились первые автобусы - неуклюжие, тесные "лейланды". Их было мало - в 1931 году всего сто семьдесят восемь. В 1933 году по той самой трассе, по которой пробежал первый трамвай, пошли троллейбусы с деревянным кузовом, вмещавшие с полсотни пассажиров. Это был подарок Московскому Совету от рабочих ЗИЛа и "Динамо" к годовщине Октября. Расширялся и таксомоторный парк.

В общем же, в начале 30-х годов ни трамваи, ни автобусы, ни троллейбусы, ни такси не могли решить транспортной проблемы. Город был перенасыщен транспортом, он задыхался. Необходимо было спешно искать принципиально новое решение проблемы разгрузки городских улиц. Решение это напрашивалось само собой: убрать часть транспорта с улиц. Куда? Под землю! Идея эта - "под землю!" - не нова. Достаточно сказать, что, московский метрополитен по счету двадцать четвертый в мире. В Лондоне, к примеру, строить метрополитен начали в 1860 году. Да, мы позже других стран построили метро. Но, во-первых, мы построили его несравненно лучше всех других. А во-вторых, великое благо, что мы построили его сами, а не получили в наследство от дореволюционного прошлого. Не может быть сомнений, что наследство это было бы меньше всего плодом заботы о человеке. Оно было бы труднопоправимым результатом своекорыстных стремлений промышленных тузов погреть руки на строительстве, как это и имело место в других странах.

В 1902 году американские дельцы предложили Московской городской думе выдать им концессию на постройку в Москве метрополитена. Американцам отказали. В том же году некий инженер Балинский представил в Московскую думу доклад, в котором обосновывал свое предложение построить в Москве метрополитен тем, что в центральной части города находятся древние святыни, дворцы, правительственные и судебные учреждения, дума, биржа, банки, банкирские конторы, торговые ряды, лучшие магазины, гостиницы, рестораны, театры, университет, знаменитые бани - словом, "все учреждения, удовлетворяющие общественные, экономические и культурные, нужды части населения...". Для начала Балинский предлагал соединить тоннелем Замоскворечье с Тверской заставой. Денег он испрашивал много - полтораста миллионов рублей. И какой же вой поднялся вокруг его предложения! "Мы не кроты, чтобы лезть под землю!" - вопил при обсуждении проекта один из гласных думы. "Отцы города" пришли к выводу: "В силу ряда бытовых и экономических особенностей Москвы устройство в ней внеуличных дорог является преждевременным как не вызываемое потребностями населения". Решение городской думы: "Господину Балинскому в его домогательствах отказать..."

Понадобились величайшие преобразования в жизни страны, чтобы вопрос о метрополитене был блистательно решен. Лето 1930 года. XVI съезд партии. Он вошел в историю как съезд, провозгласивший развернутое наступление социализма по всему фронту. Провести реконструкцию всех отраслей народного хозяйства на базе новой, современной техники. Ликвидировать вековую отсталость страны. Таковы были установки партии. В истории размах промышленного строительства, его вдохновляющие достижения, энтузиазм масс, пафос созидания, охвативший всю страну,- вот та обстановка, в которой рождалось московское метро. Оно - плоть от плоти великих строек тех незабываемых лет. В июне 1931 года Пленум ЦК ВКП(б) обсуждал вопрос "О московском городском хозяйстве и о развитии городского хозяйства СССР". Московскому комитету партии и Моссовету было поручено разработать научно обоснованный план реконструкции Москвы. О метро в постановлении июньского Пленума было сказано так: "Немедленно приступить к подготовительной работе по сооружению метрополитена в Москве, как главного средства, разрешающего проблему быстрых и дешевых людских перевозок с тем, чтобы в 1932 г. уже начать строительство..."

Еще в 1929 году трест московских городских железных дорог подготовил проект подземных путей под Москвой,- доклад о нем и был заслушан на Пленуме. Проект предусматривал постройку в первую очередь трех линий метрополитена. Одна шла из Сокольников к Охотному ряду через Комсомольскую площадь, Красные ворота, Мясницкую и площадь Свердлова. Вторая - от Охотного ряда к Крымской площади под Моховой, Волхонкой, Остоженкой. И, наконец, третья - от Манежа к Смоленскому рынку. Предусматривалось строительство и последующих линий: Горьковской, Таганской, Замоскворецкой, Краснопресненской, а также кольцевой линии. В общем, смотрели далеко вперед - в наши дни!

На призыв Московского комитета партии откликнулись тысячи добровольцев. "Метро строит вся страна!" - таков был лозунг тех дней. Приезжали на стройку горняки из Донбасса и с Урала, тоннельщики из Закавказья. Приезжали колхозники из ближних и дальних сел и деревень. Участием в строительстве московского метрополитена комсомол вписал яркую страницу в историю своей трудовой славы. В мае 1933 года с московских фабрик, заводов, из учреждений пришла первая тысяча комсомольцев-добровольцев. В июле того же года пришло еще две тысячи. В октябре - десять тысяч. Они работали на самых трудных, самых опасных и ответственных участках. Недаром стройку первой очереди метро называли Комсомолстроем. Так начиналось великое это строительство, потребовавшее напряжения сил всей страны. Больше пятисот предприятий выподняли заказы для московского метрополитена. Из Архангельска, Чувашии, с Урала шел лес. Из Карелии, с Кавказа, Украины - драгоценный мрамор. Волга и Северный Кавказ давали цемент. Кривой Рог - металл. Индустриальные центры страны - в их числе Ленинград, Харьков - выполняли заказы на электрооборудование, сложные машины. Кузбасс прокатывал рельсы. Под Москвой, в Мытищах, строились первые вагоны. Своего производства эскалаторов у нас не было. Одна лондонская фирма предложила установить их на четырех станциях, потребовав за это три миллиона золотом и не гарантируя, что пустит эскалаторы в срок. Нас это не могло устроить. За дело взялись конструкторы ленинградского завода "Красный металлист", не имевшие опыта создания движущихся лестниц. И вот уже в первых числах января 1935 года Ленинград отгрузил в Москву больше двухсот вагонов с частями этих сложных машин. Советские конструкторы создали самые длинные в мире движущиеся лестницы. Весной 1934 года в московских газетах появилось сообщение о конкурсе на лучшие проекты архитектурного оформления станций метро. В нем приняли участие видные зодчие Москвы, Ленинграда, Киева. Мы можем с полным правом сказать, что работы архитекторов А. В. Щусева, Б. М. Фофана, А. Н. Душкина, Н. Д. Колли, И. А. Фомина, Д. Н. Чечулина и других пионеров советского метростроения получили прекрасное воплощение в сооружениях московского метро, полных оптимизма, торжества и радости жизни. В тесном содружестве с архитекторами работали выдающиеся художники и скульпторы. Эскизы проектов выставлялись в праздничные дни в витринах магазинов по улице Горького, и возле них всегда толпились люди. Макет голубого вагона метро был выставлен на площади Свердлова. Лучший в мире метрополитен был построен в самый короткий в мировой практике срок - по сути дела, в два года. Поражал и объем работ. Из газет было известно, что земли, вынутой на строительстве первой очереди, хватило бы, чтобы засыпать Москву-реку до уровня набережных от Каменного моста до Устьинского, что для станций первой очереди потребовалось столько мрамора, сколько его не было израсходовано на все дворцы русских царей... И, наконец, 15 мая 1935 года, в семь часов утра московский метрополитен был открыт для всеобщего пользования, принял и спои сверкающие огнями недра первых пассажиров. "Как не похоже это великолепное и изящное" сооружение на сумрачные подземелья парижского метро, на казарменное бесстрастие берлинского унтергрундена, на хмурую серость лондонского андерграунда, на неприветливые коридоры нью-йоркского собвея",- писал в те дни Л. Кассиль в очерке о метро.

В первый день своей работы московское метро перевезло 350 тысяч человек. Невольно вспоминаешь и свою радостную ошеломленность, какое-то даже наивное удивление, когда впервые и не без робости вступил я на убегающую из-под ног лестницу, хватаясь за тоже бегущий резиновый поручень, а потом оказался под землей в сказочном мире... Героический труд метростроевцев высоко оценен партией, правительством, народом. В мае 1935 года орденами и медалями была награждена большая группа строителей. Тогда же и Московская организация комсомола получила орден Ленина. Что же, строители метро какие-нибудь особенные люди? Богатыри? Герои? Да - и герои, и богатыри. Но в то же время самые, как говорится, "простые", рядовые советские люди. Они воспитаны всем строем нашей жизни. Горячим сердцем своим они восприняли великие идеи, оплодотворяющие нашу жизнь. В самом существе этих людей - созидателей, строителей - заложено духовное начало, которое можно сравнить с такими высокими нравственными категориями, как долг, подвиг. В дни празднования 800-летия Москвы за образцовую работу по перевозкам и успешное освоение техники метрополитен был награжден орденом Ленина. В 1956 году Указом Президиума Верховного Совета СССР московскому метрополитену присвоено имя В. И. Ленина. Ленин... Разве само строительство метро в нашей социалистической стране не свидетельствует о торжестве его идей?.. Мы любим свое метро. Гордимся им. Не только потому, что оно облегчает нам жизнь как самый передовой вид внутригородского транспорта. Любим и гордимся еще и потому, что оно создано нашим трудом, что в нем, как и в других великих стройках страны, нашли свое выражение величие и высочайший гуманизм наших устремлений в будущее.