**Первые проекты строительства метро**

Михаил Пафнутьев

За шесть десятилетий до пуска в 1935 году московского метрополитена инженером путей сообщения В.А. Титовым был завершен проект "подземной железной дороги", ставший первым в России предложением подобного рода. На дворе стоял 1875 год, и предстояло выбрать новое, более удобное и близкое к центру Москвы место для Курского вокзала, что находился до тех пор за Рогожской заставой, на территории современной товарной станции. Сами железнодорожники предложили Каланчевскую площадь, ибо при этом обеспечивалась удобная пересадка на поезда уже выросших там оживленнейших Николаевского, Северного и Рязанского вокзалов (Ленинградский, Ярославский и Казанский соответственно), да и свободного места вокруг оставалось еще достаточно. Однако единственная магистраль, связывавшая этот многолюдный комплекс с центром - Орликов переулок и Мясницкая - и без того настолько захлебывалась легковым и ломовым движением, что в 1872 г. на свет появился замысел пробивки новой дороги ближе к Сухаревке (т.е. Новокировский проспект, нынешний проспект Сахарова, был впервые предложен надворным советником И.Н Поздняковым).

Резонно опасаясь дальнейшего роста транспортной нагрузки на район Мясницкой, городская дума потребовала строить вокзал на его нынешнем месте у Садового кольца, откуда, увы, не было, да и до сих пор нет сколь-нибудь широкой, прямой и ровной магистрали в сторону центра. И тогда инженер Титов предложил, используя холмистый рельеф местности, протяженный тоннель под Кучковым Полем - Хитровым рынком - Подколокольным переулком - Солянкой - Старой и Новой площадями с подземной же конечной станцией у Лубянки, вблизи многочисленных торговых домов и лабазов Китай-Города. Портал, вбирающий в себя наземные пути со стороны как собственно Курского направления, так и соединительной ветки в сторону Каланчевской, предполагалось устроить в районе нынешнего Первого Сыромятнического переулка. В качестве тяговой силы предусматривались обычные паровозы: тоннель должен был служить почти исключительно для грузового движения. Речь, таким образом, шла еще не о самостоятельном транспортном предприятии - метрополитене, но о глубоком тоннельном вводе простой железной дороги в плотно застроенное ядро Москвы. В дальнейшей перспективе тоннель намечалось продлить под Рождественкой до выхода к проектировавшимся тогда подъездным путям Трубного рынка, что должны были протянуться через Марьину Рощу и Цветной бульвар от соединительной ветки Каланчевская - Брестский (Белорусский) вокзал, создав таким образом сквозную рельсовую магистраль через самый центр. Явившись на свет всего через 12 лет после первого на планете аналогичного сооружения в куда как более развитой и густонаселенной британской столице, проект В.А. Титова был хорошо встречен богатейшим московским купечеством. Торговые люди, из поколения в поколение стремившиеся развивать свое дело поближе к державному Кремлю, несли в тот период большие убытки, так как начавшийся переход с гужевого сообщения на железнодорожное потребовал длительных и трудоемких перегрузок доставленного в город товара из поездов в ломовые подводы, какие и могли только проехать по центру. Уже нашлись инвесторы и начиналась детальная разработка проекта, но тут началась русско-турецкая война, обернувшаяся экономическим спадом, ну а там - бомбы народовольцев оборвали жизненный путь горячо поддерживавшего все новое императора Александра II... Обществу на какое-то время стало не до "строек века", и лишь специалисты упорно продолжали отмечать: "Москва же, по своему холмистому расположению, именно представляет такой город, где подземные железные дороги могли бы быть применены с пользою".

Горячий сторонник "подземки" и будущий основатель Второго общества конно-железных дорог в Москве, инженер А.Н. Горчаков справедливо писал в 1880 году, что скоростной внеуличный транспорт "дает основание для постепенного развития и заселения окраин и окрестностей города и даже для устройства в них дешевых и удобных кварталов для рабочих". Широкую же общественность к проекту должен был привлечь следующий оригинальный аргумент: "Когда городские дороги затруднительны или недостаточны, мужчины выходят из дому одни и проводят время большею частью в питейных заведениях низшего разряда; в противном же случае все семейство отправляется за города, и всеобщая нравственность, приличие, благосостояние и здоровье в выигрыше". Начавший свою предысторию с "товарной ветви Титова", московский метрополитен за пять лет трансформировался в преимущественно пассажирское предприятие, требовавшее более гигиеничную тягу, оптимальный вид которой тогда еще не был известен.

Новая волна интереса к метро поднялась лишь в самые последние годы XIX столетия, когда в мире повсеместно утверждалась электрическая тяга, а число москвичей перевалило за миллионную отметку и продолжало стремительно возрастать. Одним из первых в 1897 году проявил инициативу управляющий богатейшей по тому времени Московско-Казанской железной дороги А.И.Антонович. Строительство мыслилось начать с надземного (по насыпям и эстакадам) диаметра Петровский парк - Тверская - Страстной бульвар - Петровка - Александровский сад - Якиманка - Мытная - Серпуховская застава и лишь затем, поднакопив опыт и развив строительную индустрию, проложить поперечный тоннельный диаметр Девичье Поле - Плющиха - Арбат - Александровский сад - Ильинка - Маросейка - Покровка - Каланчевская площадь - Сокольники - Преображенская застава. Ближе к окраинам оба диаметра должны были превратиться в наземные и примкнуть к наземной же рельсовой колее, проектировавшейся по трассе Камер-Коллежского вала, а центральная пересадочная станция "Александровский сад" представлялась автору архитектурным двойником возведенных незадолго перед тем Верхних торговых рядов, только на верхний этаж входили бы эстакады, под землей следовало выстроить платформы тоннельного диаметра, а пространство между ними отводилось распределительным вестибюлям для пассажиров, всевозможным службам сервиса и кабинетам метрополитеновской администрации. Предусматривавшееся проектом А.И. Антоновича путевое развитие давало возможность организовывать как изолированное движение по каждому из диаметров и кольцевой линии, так и сложные восьмеркообразные маршруты с беспересадочным сообщением сразу между многими районами города (нечто подобное реализовано в наши дни в китайской столице), а также - экспрессные рейсы между вокзалами и "Александровским садом", согласуемые с расписанием поездов дальнего следования. Предпринимателей же должно было несомненно привлечь "устройство в различных местах города системы подземных товарных станций, на которые можно было бы доставлять с вокзалов железных дорог груженые товарные вагоны в ночное время". Свой вполне реалистичный, тщательно проработанный и во многом даже опережавший зарубежные аналоги проект А.И.Антонович собирался осуществить почти исключительно силами подразделений вверенной ему Московско-Казанской магистрали, для которых на период строительства испрашивал немалые льготы со стороны как московских властей, так и центрального правительства России. Это обстоятельство не могло не смутить бдительную городскую думу, и та воздержалась от какого-либо определенного ответа, благо на горизонте уже вырисовывались все новые и новые "метростроевцы".

Так, 5 июня 1901 году Дума рассмотрела вопрос "О предоставлении потомственному дворянину Константину Васильевичу Трубникову и инженеру Константину Ивановичу Гуцкевичу производства технических изысканий в видах разработки предложений о сооружении электрической городской дороги большой скорости" - кроме эстакады через все низменное Замоскворечье, магистраль должна была пройти по трассе нынешней Кольцевой линии, связав московские вокзалы между собой, причем предусматривалось смешанное движение как собственно метрополитеновских, так и самых обычных пригородных поездов, паровозы которых заменялись при входе в тоннель электровозами. Внеуличное же соединение Садового кольца и вокзалов с центром откладывалось на далекую перспективу, и это явно не способствовало сколь-нибудь широкой поддержке проекта в целом.

Еще через год - 26 мая 1902 года московские власти не без удивления узнали о намерении инженеров П.И.Балинского и Е.К.Кнорре "осчастливить" город строительством грандиозного электротранспортного хозяйства с правом его последующей эксплуатации на протяжении 81 года. Авторы усиленно пропагандировали свою затею в высочайших кабинетах и престижных изданиях столичного тогда Петербурга, отвечая на все запросы о подробностях проекта, что "таковые составляют научную собственность и поэтому не желательны к предварительному опубликованию". Перед москвичами же, которым собственно и адресовался замысел, П.И. Балинский соизволил выступить лишь 16 сентября 1902 года, после чего немедленно взял для сверки стенограмму собственного доклада и... на следующий день "потерял" значительную ее часть! "Во всех случаях, когда общественное дело стараются прикрыть тайной, всегда можно предполагать наличность недостатков, не позволяющих представить дело на суд общества", - куда как резонно насторожилась городская дума. Еще бы! Даже из возвращенных разрозненных листков стенограммы явственно возникали двухсотметровой ширины(!!!) проспекты, пробиваемые в секторах центра между Тверской - Никитскими и Большой Лубянкой - Мясницкой, упрятанная на всем своем протяжении в трубу река Яуза, а главное - повсеместные металлические эстакады надземных линий, включая настолько низкие, что под ними нельзя было даже пройти в полный рост. Мало того: "предприниматели возвращаются к вопросу о сносе церквей и предлагают сносить их не стесняясь на основании того, что в недавнем прошлом признавалось возможным так поступить с памятниками старины и забывая, что ныне такое обращение уже недопустимо".

"Планов громадье" ничуть не ослепило, к счастью, московскую думу 1902 г.: едва схлынул первый шок, гласные, приметив, что концессия-то испрашивается не только на метрополитен, но и на всю сеть городского трамвая, заключили: "Невольно возникает подозрение, что электрические трамваи, верная и обычно быстро возрастающая доходность их, и составляют главную цель домогательства предпринимателей; от сооружения же дороги большой скорости они впоследствии при первом удобном случае или откажутся, или потребуют для этого сооружения добавочных средств со стороны правительства и города".

Тем временем Балинский добился аудиенции в российском Министерстве внутренних дел, где и выступил с докладом о своих замыслах 16 октября 1902 года. Приглашенные на заседание представители Москвы единогласно зафиксировали при этом разительное отличие изложенного от того, что им довелось заслушивать всего-то месяц назад. Автор не вспоминал более о роскошных проспектах "во славу Государя Императора Николая Второго", на представленных схемах явно поубавилось веток и станций, а вот общая сумма предполагаемых затрат в 155 миллионов тогдашних куда как весомых рублей осталась совершенно неизменной. После этого никто уже почти не сомневался, что концессионеры вряд ли уложатся и в такие пределы, тогда как "город рискует при ликвидации предприятия, наступившей вследствие недостатка строительного капитала, получить в свое распоряжение улицы, перерытые рвами и канавами, неоконченные расчеты по отчуждению, груды неоплаченных материалов и залог в 5 миллионов рублей едва достаточный, быть может, для оплаты и десятой доли всего недоделанного и неоплаченного". "В каждом отдельном случае вопрос о сооружении внеуличных дорог должен быть подвергаем исследованию на основании местных данных и при содействии местных жителей, сведущих в деле, а не решаем по шаблону", - резюмировала дума, полностью отвергая "домогательства" Балинского и Ко. "Шаблонное описание потребности в сообщении, сделанное предпринимателями, конечно, соответствует чисто отвлеченному представлению их о городе не как о живом организме, а как о месте, над которым они желали бы произвести опыт с коммерческой целью... Программа для составления проекта должна исходить от городского Общественного Управления и местных правительственных властей, а не от частных предпринимателей, которые могут быть лишь приглашаемы к исполнению программы как простые подрядчики и притом лишь "по соисканию"...

Задумайтесь над этой историей, дорогой читатель: не напоминает ли она кое-что из совсем еще недавнего нашего советского прошлого? И надо ли удивляться, что из всех проектировщиков московского метро дореволюционной поры советской власти запомнился и полюбился один лишь П.И. Балинский, ставший в творениях некоторых историков и публицистов прямо-таки страдальцем за передовые идеи?

Однако вернемся к самому началу XX века. Столь успешно выдержавшим натиск явного авантюриста москвичам пришлось, увы, надолго забыть о постройке метро: грянула русско-японская война, немедленно повлекшая за собой революционную смуту 1905-1907 годов, которая в свою очередь вызвала глубокий и длительный экономический спад по всей России. Лишь где-то к 1912 году жизнь не без труда возвратилась в прежние рамки, и уже на новую администрацию Белокаменной обрушился очередной вал проектов кардинального совершенствования городского транспорта.

Бывший партнер канувшего в Лету П.И.Балинского - питерский инженер Е.К.Кнорре - остался верен идее надземных эстакадных диаметров, предложив на сей раз связать ими пригородные участки сходящихся к городу железных дорог. Первая очередь, начавшись от узла стальных магистралей в районе нынешнего Рижского вокзала, должна была пройти через Лубянку и Красную Площадь к нынешней платформе "ЗИЛ" павелецкого направления за Серпуховской заставой, а вторая - связать Брестский (Белорусский) вокзал и Курскую-товарную по Тверской - Лубянке - Николо-Ямской; предусматривалась также электрификация однофазным переменным током соединяемых пригородных участков в пределах значительного пассажиропотока и проложенной к тому времени Окружной железной дороги. Перспективный же план развития сети включал внутреннее кольцо по Садовым улицам, линии к Каланчевской и Сокольникам, от Брестского вокзала на Савеловское направление, из Покровского-Стрешнева через Всехсвятское и Петровский парк к Тверской и некоторые другие.

Инженеру К.К.Руину московский метрополитен виделся системой уже не двух, а трех диаметров, которым впервые давались лаконичные наименования:

Ростокинский, наземный - от станции Ростокино Окружной магистрали до Брестского вокзала через Останкино и Марьину Рощу с удобными пересадками на пересекаемые по пути обычные железные дороги.

Дорогомиловский, также наземный - от станции Кутузово Окружной к Лихоборам через Беговую - Петровский парк - Всехсвятское - Коптево.

Андроновский - наземное ответвление от Дорогомиловского в Петровском парке - тоннель под Тверской - Театральной - Лубянкой - эстакада от нынешней Славянской площади по набережным Москвы-реки - тоннель через отроги Таганской горы - наземное примыкание к Окружной.

Эта более чем замысловатая сеть, призванная обслужить не только существовавшие к тому времени, но и еще только намечавшиеся под заселение городские районы, допускала организацию следующих маршрутов:

"Южное кольцо": Петровский парк - Андроновский диаметр - южная часть Окружной - Дорогомиловский радиус до Петровского парка;

"Восточное кольцо": Брестский вокзал - Андроновский диаметр - северо-восточный сектор Окружной - Ростокинский диаметр;

"Северное кольцо": Лихоборы - по Окружной до Ростокина - Ростокинский диаметр - Андроновский до Петровского парка - Дорогомиловский до Лихобор;

"Колебательный" (радиальный): строго в пределах Андроновского диаметра;

Mежду пригородными станциями различных железных дорог через городские диаметры, включая Андроновский, выполняемые по стандартному габариту российских стальных магистралей того времени;

"Выходного дня": от головных вокзалов по соответствующим диаметрам и секторам Окружной к популярнейшему тогда Петровскому парку.

Проектом предусматривалась также однопутная электрифицированная ветка для преимущественно грузового движения от Саратовского (Павелецкого) вокзала через набережные Обводного канала.

Самый же лихой и грандиозный замысел представила группа авторов в составе Я.И.Утина, А.И.Вышнеградского, А.И.Гучкова, А.И.Геннерта и Г.Д.Хова. Чем строить какое-то там самостоятельное метро, не проще ли взять да и подтянуть к самому Кремлю существующие железные дороги по тоннелям под Покровкой - Маросейкой - Лубянкой с одной стороны и Арбатом - Воздвиженкой - Манежной с другой? На месте стыковки этих четырехпутных диаметров - там, где ныне находится гостиница "Москва", а в 1913 году шумел своими бесчисленными лавками Охотный Ряд - должен был возникнуть колоссальный наземно-подземно-небоскребный комплекс Центрального вокзала с пассажирским и грузовым терминалами, простыми и рефрижераторными складами, отелями, магазинами, многоярусными гаражами и развязками для безрельсового транспорта и трамваев. Лучезарное повествование о десятках дальних и пригородных поездов, мчащихся через самый центр Первопрестольной, было в разгаре, когда откуда-то из глубин думского зала прозвучал вдруг наивнейший вопросик: "А что будет, господа, с оживленным столичным узлом составов, если хоть один из этого множества составов надолго задержится в перегонном тоннеле по технической неисправности?" Самоуверенные авторы проекта как-то разом притихли, перешли на общие фразы, а затем и вовсе ретировались...

Внимательно прослушав всех новаторов, московские власти составили к 1913 году собственный, вполне реалистичный проект метрополитена в составе трех, сугубо подземных, диаметров, связанных с намечавшимися к электрификации пригородными участками обычных железных дорог:

Брестский вокзал - Тверская - Лубянка - Таганка - Нижегородская улица;

Каланчевская - Лубянка - Арбат - Брянский (Киевский) вокзал;

Виндавский (Рижский) вокзал - Лубянка - Замоскворечье - Серпуховская застава.

Уже велся полным ходом конкурсный отбор отечественных и зарубежных подрядчиков с инвесторами, у Новоконной площади начинали подрастать кирпичные стены первого в России электродепо, когда - словно неведомое проклятие висело над московскими транспортниками и пассажирами - грянула Первая Мировая война. Единственный материализовавшийся объект "подземки" был достроен лишь в 1927 году как обычное трамвайное депо, названное в честь десятилетия большевистской революции Октябрьским и продолжающее функционировать под этим именем вплоть до наших дней.

\* \* \*

Вы, должно быть, обратили внимание, что все дореволюционные проекты рассматривали московский метрополитен не как самостоятельную транспортную систему, но эстакадное или тоннельное продолжение к Центру обычных железных дорог. Решение, как будто, не из разумных: тогда уже довольно значительный железнодорожный габарит с трудом вписывался в прихотливые изгибы холмов и улочек Первопрестольной, заметно удорожая стоимость строительства. Однако предшественники "Метропроекта" вовсе не отличались при этом пресловутой "чиновной тупостью". Напротив - придавая сугубо московской проблеме сооружения метро характер важного для всей России "повышения пропускной способности крупнейшего рельсового узла МПС", они рассчитывали на поддержку самых высочайших инстанций и соответствующие правительственные субсидии.