



Переменка

Усенков Дмитрий Юрьевич

«ФУТУРИЗМ ИЛИ АФЕРА»? (о том, как метро в Москве и Петербурге чуть было не построили в XIX веке)

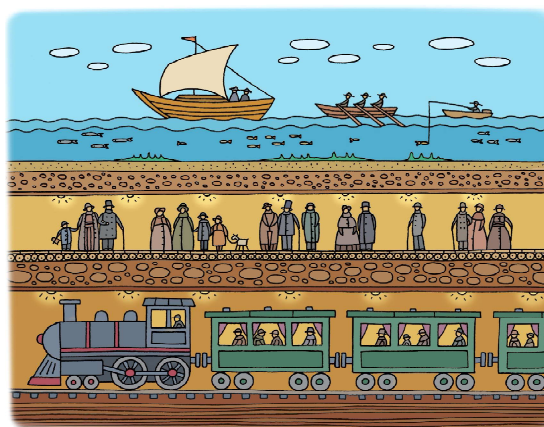
Вряд ли можно назвать наиболее удобным какой-то другой городской транспорт, кроме метро. Отсутствие автомобильных пробок, высокая скорость передвижения, большая протяженность линий, безопасность – все это делает метрополитен (при его наличии) популярным среди населения. Москва и Санкт-Петербург в этом отношении находятся в наиболее выгодных условиях – сеть линий метрополитена в этих российских столицах наиболее разветвленная и протяженная, хотя целый ряд других городов (Казань, Самара, Нижний Новгород, Волгоград, Красноярск, Екатеринбург и другие) тоже обзавелись этим полезным дополнением к автобусам, троллейбусам и трамваям.

Но знаете ли вы, что метро в Москве и Петербурге могло появиться гораздо раньше – еще в XIX веке? Правда, было бы оно совсем другим и даже не подземным.

Самые первые проекты Петербургского метро появились еще в 1820 году. Так, некий городской мещанин Торгованов предложил соорудить тоннель между Васильевским островом и Адмиралтейской стороной и пустить по нему подземную железную дорогу. Впрочем, по тем временам этот проект был слишком уж смелым, даже почти что наглым, а потому император Александр I приказал выдать Торгованову в награду две-

сти рублей и затем взял с него расписку, что данный мещанин больше не будет заниматься подобными «прожектками».

Подобные же проекты предлагали (и тоже безуспешно) в разное время и другие изобретатели: знаменитый российский изобретатель-самоучка И. П. Кулибин, инженер П. П. Базен (предложивший проект подземной дороги под Невой), англичанин Марк Брюнель. В конце XIX века инженер Я. К. Ганнеман предлагал проект подводного тоннеля, соединяющего Марсово поле и Петербургскую сторону, где предусматривалось несколько ярусов для транспортных



*...проект подводного тоннеля...,
где предусматривалось несколько ярусов
для транспортных средств и движущийся
тротуар для пешеходов.*

средств и движущийся тротуар для пешеходов. А в 1889 году правление Балтийской железной дороги предложило создать целую линию метро – надземную, которая бы соединила все городские вокзалы: Варшавский, Балтийский, Царскосельский (сегодня – Витебский), Московский и Финляндский, по эстакадам вдоль Обводного и Лиговского каналов, пересекающую Неву по мосту.

В 1893 году камер-юнкер Р. К. фон Гартман вообще предложил засыпать Екатерининский канал (сегодня это канал Грибоедова) и проложить по его руслу скоростную дорогу с главной станцией на месте Банковского моста, соединяя тем самым Балтийский, Варшавский и Николаевский (нынешний Московский) вокзалы, впрочем, городская дума сразу же отклонила этот проект, требующий «разгрома центральной части города», отдав предпочтение электрическим трамваям.

С приходом нового, XX века в Петербурге начался настоящий бум проектирования метро. Уже в 1901–1902 гг. инженер путей сообщения В. Н. Печковский предложил проект надземной железной дороги, соединяющей планируемый новый вокзал около Казанского собора с остальной железнодорожной сетью по Обводному и Екатерининскому каналам и Забалканскому (сегодня – Московскому) проспекту. В том же году инженер Г. А. Гиршсон предлагал построить подземную дорогу под Невским проспектом от Знаменской площади до Адмиралтейства, чтобы разгрузить Невский проспект – убрать с него трамвайные пути и полностью отдать

улицу экипажному и пешеходному движению. Весь путь от Адмиралтейства до Знаменской площади занимал бы в этом случае 8–9 минут. На конечных станциях планировалось разместить по два выхода на поверхность: в сторону Дворцовой площади и Гороховой улицы – на станции у Александровского сада; в сторону Лиговского проспекта и Северной гостиницы – на станции у Знаменской площади. Всего же планировалось построить девять станций: «Дворцовая площадь», «Адмиралтейский проспект», «Большая Морская», «Казанская площадь», «Гостинный Двор», «Екатерининский сквер», «Литейный проспект», «Николаевская улица», «Знаменская площадь» и «Лиговка».

Убедившись, что власти Петербурга не готовы к реализации такого масштабного проекта, как подземное метро, в 1902 году Г. А. Гиршсон предложил соединить все городские вокзалы по большей части надземной линией, начинавшейся от вокзалов Балтийской и Варшавской железных дорог и проходящей по Измайловскому проспекту и реке Фонтанке. В районе Юсуповского сада должен был начинаться подземный участок по Екатерининскому каналу, мимо храма Воскресения Христова («Спас на Крови») и далее по Лебяжьей канавке с выходом на мост через Неву. Далее по Петербургской (Петроградской) стороне снова предполагалось строить эстакады по Каменноостровскому и Аптекарскому проспекту, по мосту через Большую Невку, по Флюгову переулку (сегодня – Кантемировская улица) до соединения с Финляндской железной дорогой.

Одновременно с Гиршсоном свой проект предложил и инженер П. И. Рашевский (рис. 1), правда, не по своей инициативе, а по заданию Министерства Путей Сообщения. В 1901 году он предложил провести скоростные линии через Семеновский Плац (сегодня – Пионерская площадь), разместив там станцию «Общий Вокзал», по Бородинской улице, через Апраксин рынок, по Думской, Михайловской,



...по Петербургской стороне... предполагалось строить эстакады...

В Петербурге проект Рашевского был отклонен. Зато в Москве его проект кольцевой железнодорожной линии был принят, и в 1908 году была открыта Московская Окружная железная дорога, по которой успешно осуществлялись грузовые и пассажирские перевозки до 1930 года, после чего эта линия использовалась только для перевозки грузов. Сегодня же это творение П.И. Рашевского известно нам как Московское Центральное Кольцо (МЦК) московского метрополитена.

Однако наиболее крупными из так и не реализованных проектов метро начала XX века стали работы российских инженеров П. И. Балинского и Е. К. Кнорре, а также американского инженера М. А. Вернера, согласно которым планировалось развернуть линии метро, аналогичного английскому, и в Москве, и в Петербурге.

Петр Иванович Балинский был сыном известного профессора-психиатра Императорской Медико-хирургической Академии, окончил 3-ю Военную гимназию, учился в Петербургском университете и в 1887 году по I разряду закончил институт Гражданских инженеров. Он участвовал в строительстве железной дороги между Вильно и Ровно, служил в Петербургском городском общественном Управлении на должности ар-



П. И. Балинский (1861–1925)

хитектора, а также посвятил несколько лет изучению строительства метрополитена в Лондоне и Будапеште.

Первую попытку предложить властям Петербурга проект метрополитена П. И. Балинский сделал в 1898 году. Особая Высочайше утвержденная комиссия в составе всех тогдашних министров Российской Империи, организованная царским указом, определила проект как необходимый городу, но... не нашла возможности оказать для его реализации финансовую поддержку. Тогда Балинский сам занялся этим вопросом и в 1899 году отправился в Англию в составе делегации, сопровождавшей тогдашнего российского министра внутренних дел Горемыкина, чтобы найти субсидии за границей. Он договорился о возможности получить в Англии субсидии в размере 290 млн. рублей и даже сумел уговорить инвесторов приехать в Россию и в качестве аванса внести в предприятие 25 млн. руб. Но министр Горемыкин был вскоре смещен со своего поста, и Балинский потерял авторитетную поддержку в его лице.

Следующая попытка была совершена Балинским в 1901 году: вместе с американским инженером Мерри А. Вернером он представил в Министерство внутренних дел еще один проект, который рассматривался в Комиссии о новых железных дорогах при Министерстве финансов. Согласно этому проекту предполагалось провести железную дорогу на высоте от 5 до 10 м в два пути, а где позволяет ширина улиц, – в 4 пути. Для перехода через Неву и ее рукава предполагалось построить 11 железных конструкций, а на месте Обуховской городской больницы соорудить трехэтажное здание самого большого в мире Центрального вокзала для всех пассажирских поездов, приходящих в Санкт-Петербург, который заодно был бы пересадочным узлом с поездами метрополитена. От этого центрального вокзала должны были расходиться одиннадцать радиальных линий-лучей, и предполагалась еще одна линия – «большое кольцо». Длина всей дороги должна была составить 95,5 верст (101,2 км), а поезда метро – следовать через каждые 2,5 минуты со скоростью от 40 до 70 верст

в час (42,6–74,2 км/ч). Стоимость такого проекта оценивалась колоссальной суммой в 190 млн. рублей, хотя, по прогнозам авторов проекта, уже в первый год работы метро чистый доход мог бы составить почти 2,5 млн. рублей, а через десять лет прибыль могла возрасти еще вчетверо.

Хотя городская дума отклонила и этот проект, Департамент железных дорог Министерства Финансов продолжал его рассмотрение и даже предложил без согласия города передать Балинскому и Вернеру концессию на 90 лет на сооружение подобных линий. Однако городскую думу такое предложение не устраивало, так как в этом случае вся прибыль шла бы частным лицам, а не городу.

Очередной вариант проекта под названием «Электрическая железная дорога большой скорости, соединяющая имперские железные дороги с Финляндскими в связи с устройством сети городских электрических трамваев» был представлен инженерами в 1902 году. Здесь уже не планировалось воз-

водить насыпи и эстакады на центральных улицах, а предлагалось соединить надземные дороги с сетью трамваев. Для этого были разработаны архитектурные проекты станций и изображения городских пейзажей с включением в них частей проекта. Авторами видов были художник Н. Н. Каразин, гражданский инженер А. И. Дмитриев и архитектор М. С. Лялевич.

После неудачи в Петербурге П. И. Балинский совместно с Е. К. Кнорре предложил реализовать аналогичные скоростные железнодорожные линии в Москве и в 1902 году представил макет городской железнодорожной сети. Метрополитен Балинского-Кнорре должен был состоять из двух связанных друг с другом кольцевых линий – одна под Бульварным, а вторая – под Садовым кольцом. От центрального вокзала на Красной площади, который планировалось разместить рядом с собором Василия Блаженного, в разные концы Москвы предполагалось направить радиальные линии, соединявшиеся с Окружной железной дорогой: 14-километровая линия



Рис. 2. Общий вид метро по проекту Балинского



Рис. 3. Проект эстакадной станции «Николаевский вокзал»
(в современном Санкт-Петербурге – площадь Восстания и Московский вокзал)



Рис. 4. Проект эстакады метро над набережной

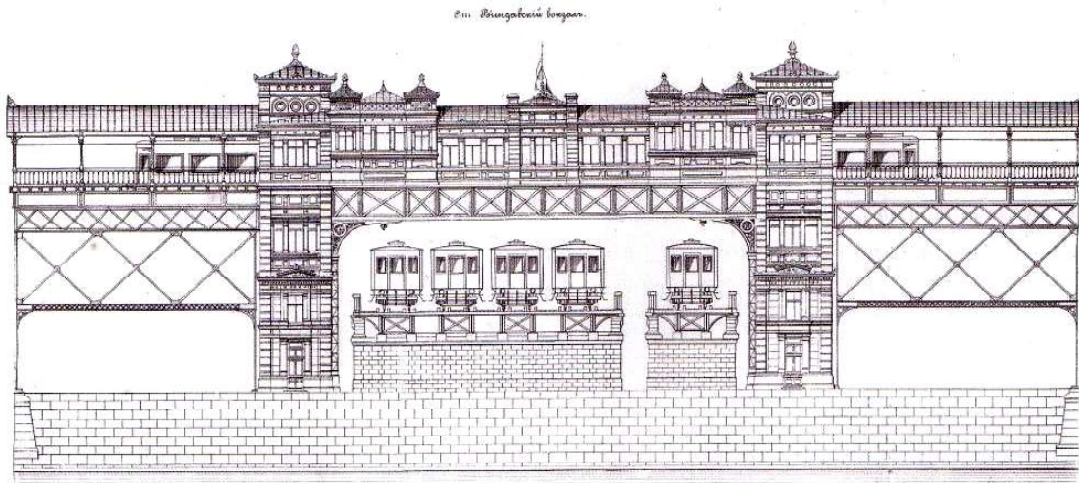


Рис. 5. Чертеж остановочного пункта «Ново-Петергофский проспект»

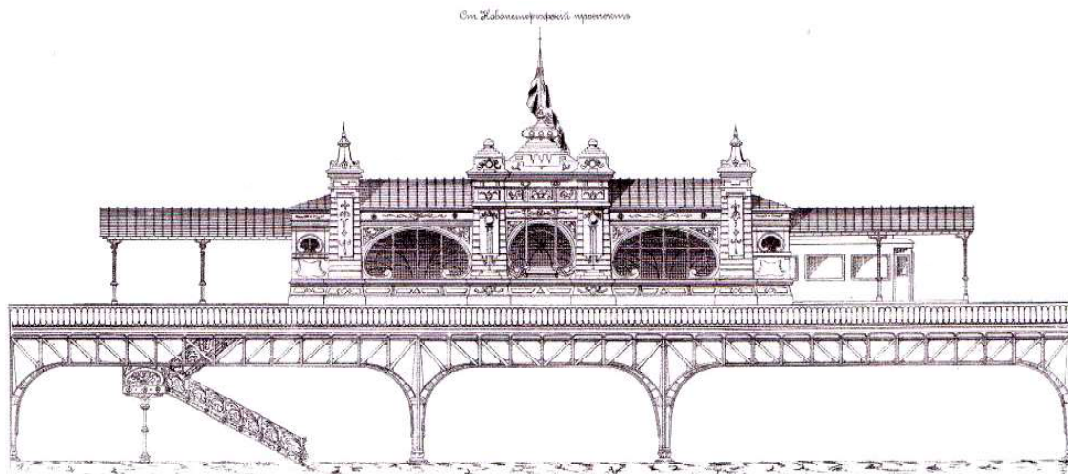


Рис. 6. Чертеж остановочного пункта «Виндавский вокзал»



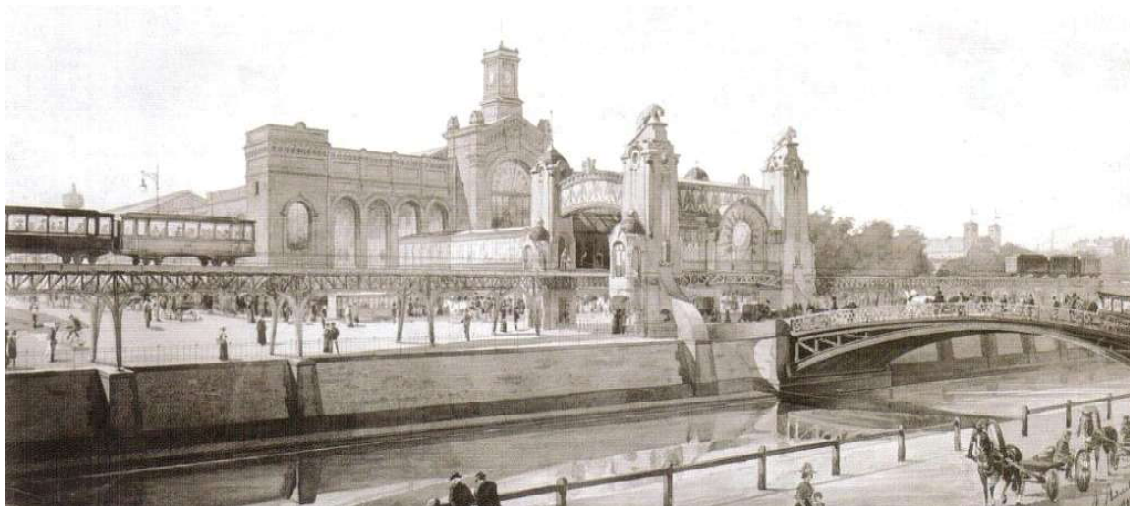


Рис. 8. Станция скоростной дороги «Виндавский вокзал»
(у ныне не действующего Варшавского вокзала)



Рис. 9. Станция скоростной дороги у Балтийского вокзала

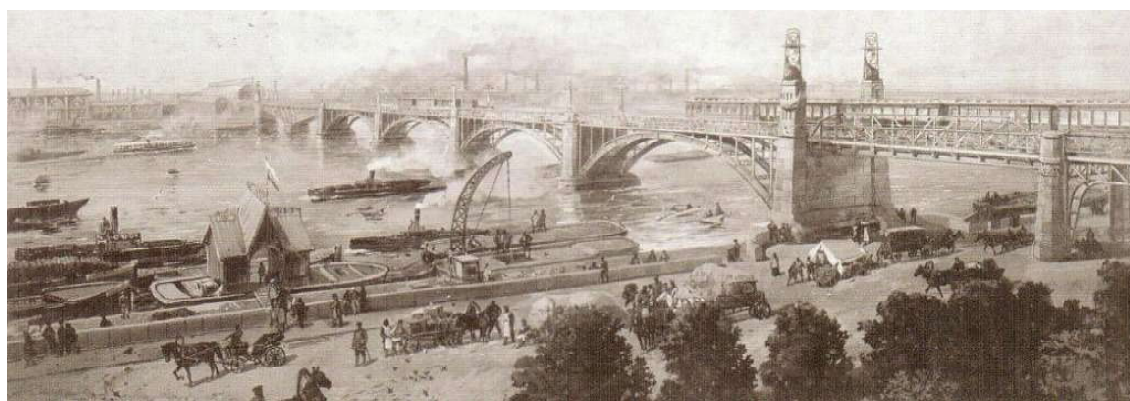


Рис. 10. Проект метромоста через Неву

в направлении Брестского вокзала и далее в дачную местность Петровско-Разумовское, 17-километровая линия через Каланчевскую площадь мимо Сокольников до села Алексеевское, 14-километровая линия до Черкизово, а также к Новодевичьему монастырю и к Павелецкому вокзалу; линии общей длиной 11 км должны были соединить Окружную железную дорогу с Зубовской, Кудринской и Калужской площадями Садового Кольца. В центральной части города линии предполагалось строить под землей, а на окраинах – разместить их на эстакадах: от вокзала в сторону Замоскворечья предполагался двухъярусный железный мост, по верхнему ярусу которого поезда должны были ехать на эстакады, а по нижнему – в тоннели. Полностью надземную ветку подвесной железной дороги Балинский и Кнорре хотели сделать вдоль Яузы в сторону Черкизово. Помимо центрального вокзала, предполагалось построить 74 наземных и подземных станций. Общая протяженность линий метрополитена намечалась в 105 км, из которых 67 км было бы размещено на 28 эстакадах (в том числе над Страстной и Красной площадями), а 16 км – в тоннелях.

Идею строительства такой скоростной железной дороги одобрили император Ни-

колай II и министр финансов Витте. Обсуждение проекта в московской городской думе длилось более трех часов. Балинский объяснил, что деньги на строительство предполагает получить, выпуская акции, а также направляя на строительство станций и эстакад доходы от эксплуатации сети появившихся в Москве электрических трамваев, которая должна была перейти в собственность создаваемого акционерного общества. Общая стоимость работ по предложенному проекту составляла 155 млн. руб.

Как и в Петербурге, московские власти не были готовы к реализации подобного проекта. Московской городской думе пришлось не по вкусу то, что прибыли от проекта пойдут в карман концессионерам, а еще в большей степени – необходимость отчуждения городских земель вокруг наземных линий и снос целого ряда мешающих проекту зданий, в том числе исторических в центре города. Так, проект предусматривал пробить сквозь существовавшую плотную застройку улицы-дублеры, параллельные Тверской и Мясницкой. Одна из них – проспект Николая II, начинаясь от Красной площади (Кремлевского проезда), должна была тянуться до Ходынки, параллельно Тверской и 1-й Твер-

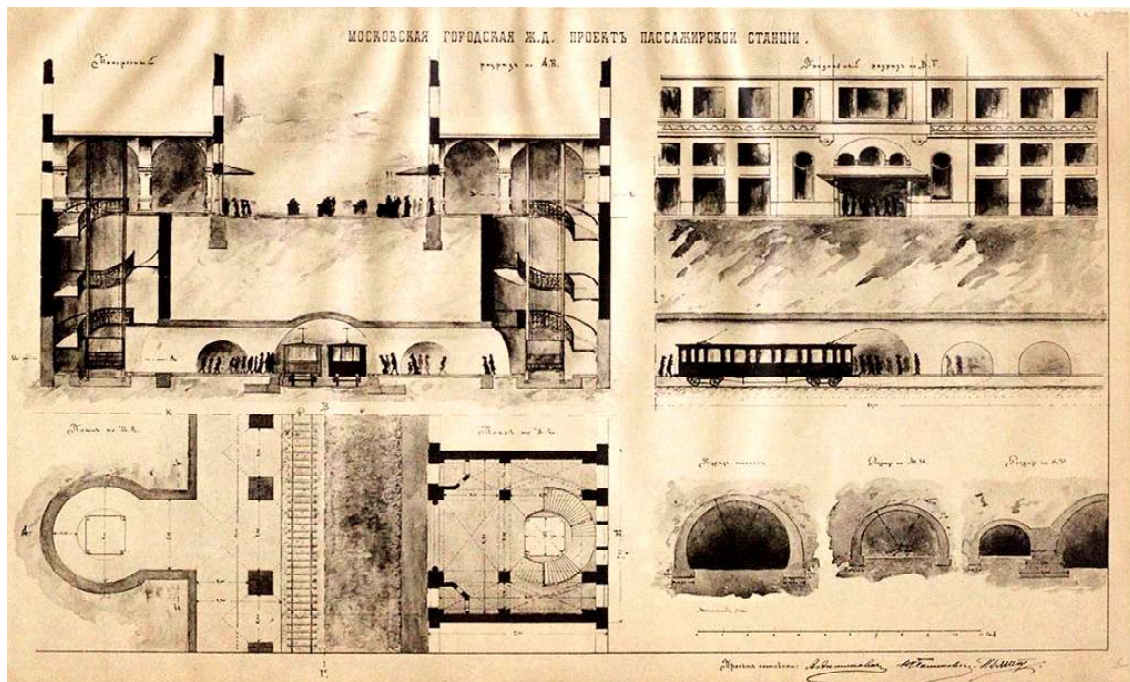


Рис. 11. Чертежи метро инженеров Е.К. Кнорре и П. И. Балинского



Рис. 12. Эстакада и Центральный вокзал метрополитена. Москворецкий мост



Рис. 13. Открытая ветка метро на Красной площади

ской-Ямской улицам. Под снос при этом шли все дома, стоявшие на ее пути, и только генерал-губернаторский дворец (Тверская, 13) оставался, выходя дворовым фасадом на новую улицу. Сносился при этом и Брестский (Белорусский) вокзал. Второй парадный проспект – Сергиевский – проходил от Лубянской до Каланчевской площади и тоже предусматривал уничтожение большинства

ценных городских построек, под угрозой сноса оказывались даже церкви.

Городские власти не хотели и отдавать концессионерам трамвайную сеть, которая только что была выкуплена в городскую собственность и являлась одной из основных строк доходов города.

А многие (в том числе журналисты) и вовсе сочли проект очередной грандиозной

аферой и всячески «ославляли» его авторов, подозревая США в попытке скупить земли в Москве (один из спонсоров проекта, русский финансист и промышленник Игнатий Манус был тесно связан с американскими банками). Историк Нойтатц в книге «Московское метро» приводит цитаты из газет того времени: «Русское слово» издательски назвало проект «сочинением гимназиста», а Балинского окрестило марионеткой иностранных капиталистов – «От его речей несло соблазном. Как истинный демон, он обещал Москву опустить на дно морское и поднять на облака». Популярный журнал «Будильник» также высмеивал проект Балинского, опубликовав карикатуру «С характером» (рис. 14): американский повар преподносит купчихе Москве пирог с надписью «Метрополитен».

Под карикатурой диалог:
«Американец: Покушайте сладенького. Очень вкусно.

Моск. дума: Кто вам заказывал? Не я заказывала, поэтому и пробовать не хочу.»

Конечно же, против метро высказывалась и церковь. Так, в качестве аргумента против строительства метро Балинского в Петербурге представитель Святейшего Синода Дылевский указывал на строительные нормы, по которым рядом с церквями не могут быть установлены никакие столбы ближе, чем на 20 сажень (около 42,68 м). А митрополит Сергей в 1903 году и вовсе писал, что «греховной мечтой и унижением человека является попытка проникнуть в подземный мир», что простым смертным ни в коем случае нельзя спускаться в преисподнюю.

Так и закончилась история проектов метрополитена в Москве и Петербурге, которые могли бы быть построены еще до Великой Октябрьской социалистической революции. Инженеру П.И. Балинскому по высочайшему повелению из сумм Государственного казначейства было выдано 210 тысяч рублей «за огромный его труд, прекрасно составленный проект и за понесенные им по этому делу расходы». Балинский уехал из России и стал представителем оружейной корпорации «Виккерс, сыновья и Максим» в Анг-



Под снос при этом шли все дома, стоявшие на ее пути...

лии, а в 1925 году умер в Париже. Кнорре же уже без Балинского вновь предлагал свой вариант строительства подземного метро в Москве, когда выяснилось, что транспортная инфраструктура города не справляется с возросшими нагрузками, и в 1911 году московской городской думе пришлось вернуться к прежней идее. Всего было выдвинуто пять конкурирующих проектов, но эта конкуренция вылилась в основном в перетягивание на свою сторону влиятельных



«Съ характером».
 (Из дамского заседания 7-го августа).
 Американец. — Покушайте сладенького! Очень вкусно!
 Моск. дума. — Кто вам заказывал? Не я заказывала, поэтому и пробовать не хочу...»

Рис. 14. Карикатура на проект Балинского в журнале «Будильник»

чиновников и политиков Москвы и Петербурга и в заседания всевозможных комиссий. В итоге определили только сроки: согласовать технические и финансовые детали в 1914 году, начать строительство в 1915 и завершить к 1920 году. Однако началась Первая мировая война, и стране стало не до строительства метро.

Идея строительства метро в Москве возникла уже после создания СССР, в 1923 году. Велись переговоры с иностранными компаниями, в том числе с немецкой фирмой Siemens, проект которой предполагал сооружение 86 станций и прокладку путей общей длиной более 80 километров, но компания так и не смогла найти инвесторов. И только в 1930-х годах было принято решение о строительстве метрополитена, после того как 6 января 1931 года в Москве случился настоящий транспортный коллапс: самая первая большая «пробка» в истории города, когда не работали ни извозчики, ни трамваи, ни автобусы.

В конце ноября 1931 года был утвержден проект первой линии Московского метрополитена, при этом тщательным образом был изучен и использован проект инжене-

ров Балинского и Кнорре. А в декабре начались первые работы по сооружению станций и тоннелей. Первый участок метро от Сокольников до Парка Культуры (помните песню Леонида Утёсова про старого извозчика и его лошадку: «Ну и как же это только получается? / Все-то в жизни перепуталось хитро: / Чтоб запрячь тебя, я утром направляюся / От Сокольников до Парка на метро.») запустили 15 мая 1935 года, а затем продолжили строительство других линий – Арбатско-Покровской и Замоскворецкой. Кольцевая линия тоже была запланирована еще в 1931 году (и вовсе не потому появилась, что, как гласит исторический анекдот, И.В. Сталин поставил чашку с кофе на подписанный им план развития московского метрополитена, так что от ободка чашки остался круглый коричневый след, а исправлять план линий, утвержденный Сталиным, уже никто не решился). Изначально кольцевую хотели проложить точно под Садовым кольцом, но позже проект изменили. Закрылась эта линия только уже в 1954 году, соединив семь из девяти московских вокзалов и реализовав, наконец, давнюю мечту инженеров – метростроителей.

Литература

1. Первые проекты Петербургского метро (1820-1917) // Мир метро [электронный ресурс]. URL: http://www.mirmetro.net/spb/history/01_first
2. Необычные проекты Московского метро // Мослента [электронный ресурс]. URL: <https://moslenta.ru/city/unusualsubway.htm>
3. Проекты инженера Балинского // LiveJournal [электронный ресурс]. URL: <https://babs71.livejournal.com/123058.html>
4. Первый проект Петербургского метрополитена // Занимательный Петербург [электронный ресурс]. URL: <http://petersburglike.ru/2014-12-18/pervyj-proekt-peterburgskogo-metropolitena>
5. Почему в 1900-х годах не удалось реализовать проект подземки Балинского – Кнорре // Метро (спецпроект Ленты.ру) [электронный ресурс]. URL: <https://lenta.ru/articles/2015/05/31/metro1902>
Илл.: <https://babs71.livejournal.com/123058.html>



*Усенков Дмитрий Юрьевич,
Московский государственный
институт индустрии туризма
имени Ю.А. Сенкевича, г. Москва.*