

**П.И. Лопатин**

# **Метро**

**Москва  
«Книга по Требованию»**

УДК 93  
ББК 63.3  
П11

П11 **П.И. Лопатин**  
Метро / П.И. Лопатин – М.: Книга по Требованию, 2013. – 164 с.

**ISBN 978-5-458-63117-4**

Книга о строительстве метро, под редакцией начальника метростроя П. Ротерт, с многочисленными иллюстрациями и великолепными чертежами на вкладышах, мостов, тоннелей, прокладки подземных коридоров и т. д

**ISBN 978-5-458-63117-4**

© Издание на русском языке, оформление  
«YOYO Media», 2013

© Издание на русском языке, оцифровка,  
«Книга по Требованию», 2013

Эта книга является репринтом оригинала, который мы создали специально для Вас, используя запатентованные технологии производства репринтных книг и печати по требованию.

Сначала мы отсканировали каждую страницу оригинала этой редкой книги на профессиональном оборудовании. Затем с помощью специально разработанных программ мы произвели очистку изображения от пятен, клякс, перегибов и попытались отбелить и выровнять каждую страницу книги. К сожалению, некоторые страницы нельзя вернуть в изначальное состояние, и если их было трудно читать в оригинале, то даже при цифровой реставрации их невозможно улучшить.

Разумеется, автоматизированная программная обработка репринтных книг – не самое лучшее решение для восстановления текста в его первоизданном виде, однако, наша цель – вернуть читателю точную копию книги, которой может быть несколько веков.

Поэтому мы предупреждаем о возможных погрешностях восстановленного репринтного издания. В издании могут отсутствовать одна или несколько страниц текста, могут встретиться невыводимые пятна и кляксы, надписи на полях или подчеркивания в тексте, нечитаемые фрагменты текста или загибы страниц. Покупать или не покупать подобные издания – решать Вам, мы же делаем все возможное, чтобы редкие и ценные книги, еще недавно утраченные и несправедливо забытые, вновь стали доступными для всех читателей.



Серия Книжный Ренессанс

[www.samizday.ru/reprint](http://www.samizday.ru/reprint)



## РОЖДЕНИЕ МЕТРО

Пробка закупорила улицу Кирова: на мостовой перевернулся воз березовых дров. Круглые чурки рассыпались по асфальту. Остановились трамваи, автомобили, извозчики.

Через десять минут дворники откупорили мостовую, разбросав дрова по тротуару. Проснувшись, громко зачмокали извозчики. Медленно двинулись трамваи.

Людской поток, наткнувшись на поленья, перелился через край тротуара. Москвичи шмыгали перед мордами извозчичьих лошадей, испуганно шарахались от автомобильных гудков. Трамваи ползли черепахами.

Сверху улица Кирова казалась кривой, узкой щелью. Щель была тесно набита трамваями, автомобилями, пролетками, людьми. Все смешалось в шумном, пестром потоке. Поток двигался медленно, неравномерно, рывками.

21 октября 1930 года на перекрестках самой оживленной московской магистрали Сокольники — улица Кирова — Арбат — Смоленская площадь появились десятки счетчиков. Они подсчитали: в этот день трамваи останавливались сто четырнадцать

дцать раз. Виной были перевернутая пролетка, упавшая лошадь, застрявший извозчик и просто невозобразимая уличная сутолока.

День 21 октября был обыкновенным московским осенним днем 1930 года. Москвичи привычно дежурили на трамвайных остановках, штурмовали подножки, иногда уезжали, уцепившись за поручни, но чаще шли пешком, ругая московский трамвай.

А трамвай кичился тем, будто он — мировой чемпион: ни в одной столице мира трамвайный вагон не перевозил так много пассажиров, как в Москве.

Старые, ископные москвичи недоумевали:

— Что за притча? За последние годы сотни новых трамвайных вагонов побежали по улицам города. Десятки километров новых путей легли там, где еще вчера стояла непролазная грязь. Почему же так переполнены трамвайные вагоны? Откуда эти миллионы новых пассажиров?

В трамвай действительно вошел новый пассажир. Не так давно он жил у московских застав, рядом со свалками, в Болвановском, Грязном, Дурном, Лиховом и Курносом переулках, на Вшивоедской улице, на Драчовке, Живодерке, на Коровьем Броду. Одиннадцать часов в сутки он работал на фабрике, тачал салоги на лишке, шил пиджаки и брюки, стирал ваксу, кофеечные пряники, яблочный квас. У него не было ни времени, ни денег разезжать на трамваях. Да и некуда было ехать. За бульварным кольцом лежал чужой, враждебный город: дворянские особняки, бронзовые львы у подъездов, купеческие лабазы, рестораны, рысаки. Сегодняшний пассажир еще совсем недавно знал только свой грязный двор и пыльную улицу, на которой прожил много лет.

После Великой пролетарской революции рабочий стал хозяином Москвы. Семичасовой рабочий день, фабрики-кухни, дет-

ские ясли дали возможность новому хозяину пойти в театр, кино, в музей, библиотеку, концерт. Рабочий хотел учиться в университете, танцевать в парке культуры, читать книги в Ленинской библиотеке.

Новому москвичу уже было тесно на своей улице — ему понадобился весь город. И на земном шаре не было ни одной столицы, жители которой ездили бы так много и так часто, как в советской Москве. Потому что не было в мире ни одной страны, которая жила бы такой большой, полной, творческой жизнью.

Почти миллиард пассажиров перевезли московские трамваи в 1930 году. Таких громадных пассажирских потоков никогда еще не знал старый город.

Москва задыхалась в кривых и узких тупичках. Трамвай медленно колесил по сплюсненным переулкам, часами стоял в очередях, застревал в бесчисленных пробках.

Столица заболела одышкой. Москву надо было лечить немедленно, решительно и смело.

Но как переделать старый город?

Шли горячие споры о новой Москве.

— Бросьте в мусорную кучу неразбериху московских домишек и церквей, тупиков и переулков, — говорили одни. — Взорвите до основания старую Москву. Сотрите, как резинкой, весь нынешний город. На развалинах Москвы постройте башни-небоскребы. Плоские крыши покройте толстыми стальными плитами для защиты от неприятельских воздушных атак. На широких площадях между башнями соорудите фонтаны. В страшные годы войны их водяная завеса спасет город от волн удушливых газов. Новая Москва должна быть городом башен, гигантских, невиданных небоскребов-крепостей.

— Город небоскребов — это город капитализма, — говорили другие. — Новая Москва должна стать городом-садом. На

сто километров она вытянется вдоль асфальтированных шоссе, и ее маленькие одноэтажные домики-коттеджи затеряются среди зелени. А старый, тесный каменный город пусть медленно догнивает на своих семи холмах.

— Значит, долой всю Москву без остатка? — спросили советчиков московские большевики. — А как же быть с добротными домами старой Москвы? Как поступить с тем громадным человеческим трудом, что вложен в хозяйство города — в его водопроводные трубы, в электрические провода, в мостовые, в скверы, наконец, в осушенную и выравненную площадь старого города? Или все это — тоже в мусорную кучу?

Конечно, придется ломать. Москва — не музей. Но что значит сломать Зарядье, Хитровку, Охотный ряд? Это значит освободить город от гнусной сутолоки домишек и лабазов, которые будто нарочно строились для того, чтобы было побольше подвалов, крыс, болезней и горя... Нет, мы не будем разрушать Москву огулом. Мы поступим со старым городом так же, как поступает строитель с рекой, создавая гидростанцию.

Инженер не срывает бессмысленно высоких берегов. Он использует островки для плотины, опирается фундаментом на скалу — он старается разрушать как можно меньше, взяв от природы все, что она может дать для будущей станции...

— Инженеры должны расширить узкие, кривые переулки старой Москвы, выровнять ухабы улиц, проложить десятки новых магистралей, — решили московские большевики. — Широкие улицы пройдут через всю Москву, пересекаясь в центре. Другие замкнутыми кругами лягут вокруг Кремля.

Пробивая через город новые магистрали, инженеры уничтожат ветхие, безобразные домишки старого города. Но если на пути магистрали встретятся дома, которые не стыдно оставить в новой Москве, инженеры передвинут их в глубину улицы.

Бульжная, пыльная, грязная Москва переоденется в асфальт

и брусчатку. Под землей лягут сотни километров кипяточных труб. По трубам потечет тепло в дома, на заводы, в бани и прачечные из новых районных теплоэлектроцентралей.

Волга придет в Москву, и к московским набережным причалят суда, идущие из Белого, Балтийского, Каспийского и Черного морей.

В новой Москве исчезнет старое деление на грязные окраины и чистый, благоустроенный центр. Весь город, окруженный кольцом тенистых парков, покроется блестящим асфальтом, и широкие перспективы новых домов будут одинаково прекрасны на Сукином Болоте и площади Свердлова, в Тюфелевой Роще и на улице Горького.

Но как откупорить транспортные пробки на старых и новых магистралях столицы? Как разместить миллиардные пассажирские потоки в будущей Москве?

— Самолеты! — решительно заявили те, кто стоял раньше за башни-небоскребы. — Десятки и сотни тысяч самолетов! Техника идет гигантскими шагами вперед. Когда закончится перестройка Москвы, в городах не останется другого сообщения, кроме воздушного... Стройте аэродромы на плоских крышах домов. Скоро мы полетим в гости на самолетах.

Любители московских тупичков говорили иначе:

— Были в старой Москве тридцать тысяч извозчиков и тысяча трамвайных вагонов. И ничего — хватало. Сейчас, правда, тесновато немного. Что же, пустим новую тысячу трамваев и автобусов, Авось справятся. В крайнем случае пересядем на извозчицью пролетку.

— Завтра нам еще рано летать на самолетах слушать «Евгения Онегина» в Большом театре, — отвечали московские большевики. — Но нам не по пути и ваш старый, замшелый извозчик. Слишком медленно трусит ваша кляча.

Мы сделаем иначе. Мы расширим улицы прежних окраин, заросшие грязью и лопухом, и по новым асфальтовым магистралям, просторным, как площади, пустим новые, удобные, быстрые трамвайные поезда, мощные автобусы, вместительные троллейбусы.

Ленты центральных улиц мы освободим для автомобилей. Мы снимем с мостовой трамвайные пути, запретим лошадиной ноге ступать на асфальт центра, и наши машины будут свободно мчаться по просторным асфальтовым проспектам.

— А миллиарды пассажиров, обычных, ежедневных, будничных пассажиров,—куда вы их денете? Посадите на автомобили? Пригласите в троллейбусы?.. Прикиньте на счетах: вам придется пустить через центр десятки тысяч машин.

— Но разве мало простора под улицей? Разве не свободны московские недра?

Мы построим под землей новый город — город московского метрополитена. По улицам нашей подземки пойдут быстрые, вместительные электрические поезда. Они перевезут втрое больше пассажиров, чем московский трамвай.

Пассажирский поток столицы мы спустим под землю, в просторные тоннели первого советского метрополитена.

Впервые старая Москва узнала о метрополитене в августе 1902 года.

Большой белый зал городской думы был переполнен. Сюда пришли именитые московские купцы, родовитые дворяне, крупнейшие инженеры, директора московских банков. Председательствовал князь Голицын.

На кафедру взошел инженер Балинский, представитель американского банкирского дома «Мери Вернер и К°». Тема доклада — постройка «внеуличной железной дороги в Москве».



Проект московского метрополитена, составленный в 1902 году инженером Балинским.

— Только пять городов на земном шаре с населением, превышающим миллион жителей, не имеют до сих пор метрополитена: Петербург, три китайских города и Москва... Неужели Москва будет ждать, когда китайцы построят свои китайские метрополитены?

Куццы равнодушно зевали — этот довод явно не трогал переполненную аудиторию.

Инженер Балинский говорил о будущих пассажирах метро:

— В центральной части Москвы находятся древние святыни и памятники, дворцы и банки, магазины, гостиницы, рестораны, кофейные, знаменитые бани, — словом, все учреждения, удовлетворяющие общественные и экономические нужды... не рабочих, конечно, а другой части населения — мелкой и средней

буржуазии, которая вынуждена делать более частые передвижения и совершать более далекие переезды.

Но и этот довод инженера Балинского не тронул аудиторию. Отцы города имели собственных лошадей и не собирались ездить на метрополитене.

Тогда докладчик перешел к основной части своего доклада. Он говорил о тех громадных барышах, которые могли бы получить хозяева города от постройки внеуличной железной дороги.

Аудитория насторожилась.

Докладчик приводил расчеты. Он обещал миллионные доходы строителям, инженерам, домовладельцам.

В заключение инженер Балинский предложил городской думе вопрос:

— Благоволят ли городская дума приобрести у него, инженера Балинского, проект метрополитена для осуществления его собственными силами и средствами или передаст постройку московского метро вышеупомянутому банкирскому дому «Мери Вернер и К°»?

Предложение докладчика казалось заманчивым. Постройка сулила миллионные барыши тем, кто построит метро и будет владеть им. Но беда была в том, что у отцов города нехватало ни средств, ни умения.

Оставался единственный выход: банкирский дом «Мери Вернер и К°». Но это отцов города никак не устраивало.

Прежде всего, обидно упускать из своих рук такой лакомый кусок. Кто знает, может быть, через несколько лет удастся обратиться с силами и положить в карман миллионы?

Затем у отцов города имелись крупные владения в центре Москвы, и купцы боялись, как бы «постройка внеуличной железной дороги не обезлюдила центра и не обесценила его владений».

Наконец, в «Известиях городской думы» было сказано совершенно определенно:

«В случае осуществления проекта город лишился бы на многие годы доходного трамвайного передвижения».

Одним словом, было благоразумнее пока провалить проект — и отцы города объявили войну московскому метрополитену.

Первым бросился в атаку крупный московский фабрикант А. И. Гучков. Он говорил на заседании думы:

— По своей фантастичности проект метрополитена в городе Москве равен прорытию Панамского канала<sup>1</sup>.

В большой распространенной московской газете «Русское слово» журналист издевался над инженером Балинским:

«От его речей несло соблазном: как истинный демон, он обещал спустить Москву на дно морское и поднять за облака».

Московские газеты находили ненужным и неуместным даже обсуждение вопроса о метрополитене в городской думе. Метро — лишь тема для болтовни в гостиной:

Не лучше ли для нас,  
Когда бы посреди гостиной,  
В компании праздной, хоть и чинной,  
Преподнесли сей вздор левинный  
В безделья скучный час.

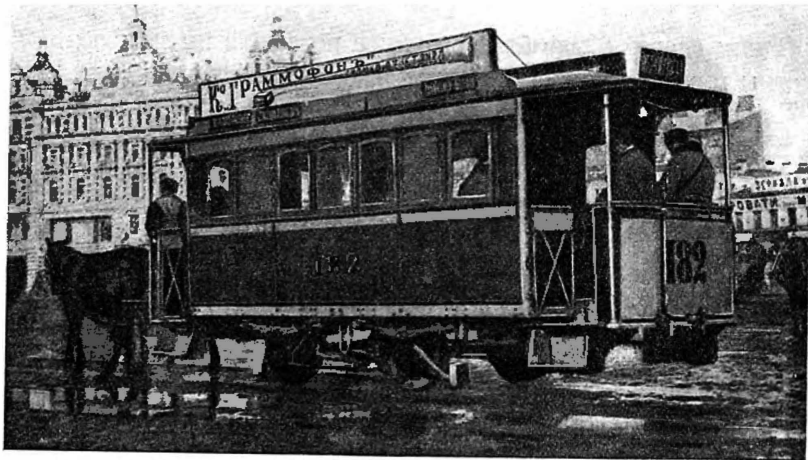
(«Русское слово», 21 сентября 1902 г.)

Архиерей Сергей писал московскому митрополиту:

«Возможно ли допустить эту греховную мечту? Не унизит ли себя человек, созданный по образу божью разумным созданием, спустившись в преисподнюю? А что там есть, ведает один бог, и грешному человеку ведасть не надлежит».

---

<sup>1</sup> В те годы Панамский канал еще не был построен. — П. Л.



Московская конка в Охотном ряду в 1911 году.

Московский городской голова, князь Голицын, получил письмо от императорского Археологического общества, подписанное учеными археологами и московским митрополитом:

«Проект московского метрополитена поражает дерзким посягательством на то, что в городе Москве дорого всем русским людям. Проект не пощадил церкви святого Николая Мясницкого, святого Флора и Лавра, Иоанна Предтечи на Малой Лубянке, святого Георгия, что на Красной Горке, святого Николая в Гнездниках, Воскресения в Брюсовском переулке, Успения в Газетном переулке, святого Николая Москворецкого...

...Так как тоннели метрополитена в некоторых местах пройдут под храмами на расстоянии всего лишь 3 аршин, то святые храмы умалются в своем благолепии».