

Н.М. Коробков

Метро и прошлое Москвы

**Москва
«Книга по Требованию»**

УДК 93
ББК 63.3
Н11

Н11 **Н.М. Коробков**
Метро и прошлое Москвы / Н.М. Коробков – М.: Книга по Требованию, 2021. – 128 с.

ISBN 978-5-458-52729-3

Борьба за метро получает широкое освещение в периодической прессе, назначение же книги Н.М. Коробкова "Метро и прошлое Москвы" - ознакомить читателя не только с организацией и выполнением грандиозного плана строительства, но также дать представление о геологическом строении и историческом прошлом той территории, по которой пойдут пути метро. Живой историко-геологический очерк дан на основе последних геологических исследований и археологических находок, впервые публикуемых, а также анализа исторических документов, записей современников и старинных планов. Читатель узнает, какую пользу дало строительству сочетание геологического исследования с археологическими и какие можно сделать отсюда выводы по линии геологического и исторического прошлого Москвы. Книга "Метро и прошлое Москвы" будет одинаково полезна широкому кругу читателей: туристу, краеведу, учителю и школьнику.

ISBN 978-5-458-52729-3

© Издание на русском языке, оформление
«YOYO Media», 2021

© Издание на русском языке, оцифровка,
«Книга по Требованию», 2021

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

Материалы работ освещаются в докладах и статьях, которые публикуются в специальных изданиях Академии и Метростроя.

При этом, однако, до последнего времени оставался забытым широкий читатель, который тоже интересуется этими вопросами и с жадностью хватается даже за короткую газетную информацию. Кажется необходимым поэтому ознакомить его хотя бы в самых общих чертах с основными положениями геологии и археологии Москвы, с наиболее интересными результатами работ в этой области на Метрострое.

Целью настоящего издания не являлось дать историю Москвы или законченный очерк ее геологии. Поставленная перед нами задача была уже и проще.

Она сводилась к освещению вопросов истории материальной культуры и геологии в связи с сооружением метрополитена.

Совершенно неизбежно, что предлагаемые материалы очень сжаты; в частности весьма сокращена историческая часть в связи со специфическими задачами и требованиями Геолого-разведочной редакции ОНТИ.

Мы касаемся главным образом памятников, зданий и улиц Москвы, связанных с линиями метро, но не считаем возможным отказаться от сообщения некоторых сведений для характеристики последовательного роста и всей Москвы из маленького поселка, затерянного в лесной глуши, в один из крутейших мировых центров. Вопросы социальных отношений, быта, классовой борьбы мы в силу этого почти не затрагиваем; к тому же большой свежий материал широкий читатель может найти в номере 7—8 журнала «Борьба классов» за 1934 г., специально посвященном прошлому нашей столицы в разрезе социальных отношений.

В системе изложения мы допускаем некоторые отступления от общепринятых принципов. Принимая за основу историческую последовательность, мы в некоторых случаях вопреки обыкновению даем описание слоев не сверху, а снизу; это, как показал опыт, всегда помогает лучше воспринимать изменения во времени, хронологию, и живее вос-

становливая картину постепенной смены периодов, последовательность развития событий.

Характеристика строительства метрополитена дается как вводный очерк к дальнейшему изложению. Более подробно и в ином аспекте широкий читатель может ознакомиться с ним по книге Лопатина «Первый советский метрополитен», изд. «Московский рабочий», 1934 г.

Метрополитен

Последнее столетие наметило резкий рост больших городов. Особенно ярко наблюдалось это в странах с быстро развивавшейся промышленностью; так например, крупнейшие теперь центры Америки столетие назад были ничтожными поселками, вроде Чикаго, или являлись незначительными городами, вроде Нью-Йорка, имевшего тогда только 80 тыс. жителей. В Англии сильно выросла ее столица Лондон, во много раз превосходящая величиной и населенностью все остальные города страны, среди которых особенно разрослись Глазго и Ливерпуль. В Германии уже за последние десятилетия чрезвычайно резко увеличилось население Берлина, в меньшей степени Гамбурга. Соответственно вырастал Париж и несколько менее интенсивно — Вена.

Развитие этих городов шло с известной постепенностью, но, конечно, определялось не столько естественным приростом населения, сколько механическим оседанием пришлое населения. Подобно тому как магнит притягивает железные опилки, столицы постоянно влекут к себе людей, связывающихся с городом, оседающих в нем или близ него.

До определенного момента рост численности населения может идти не только за счет расширения площади города, но также путем увеличения плотности населения. Дома города растут вверх, жилая площадь их увеличивается. Далее наступает момент, когда прирост населения сначала центральных, а потом и окраинных кварталов прекращается. Так например, почти не возрастает число жителей Парижа в черте города; лишь очень слабое увеличение аналогичной цифры за последние 30 лет намечается в Лондоне.

Это не значит, конечно, что Париж и Лондон перестали расти; процесс продолжается, но он идет иными путями. Из чрезмерно уплотненной столицы многие ее жители (бедные — в поисках дешевого жилья; богатые — в целях удобства, более широкой и спокойной жизни) переезжают в при-

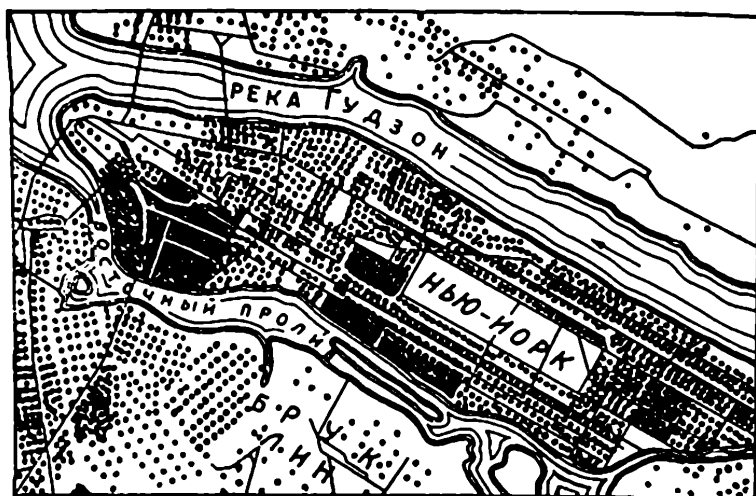


Рис. 1. Картограмма плотности населения Нью-Йорка.

города. Здесь же оседают и волны новых людей, приходящих из страны и связывающихся с ее центром.

Пригороды быстро растут, заселяются, органически сливаются с городом, хотя формально иной раз считаются находящимися за его чертой.

При этой новой структуре плотность населения (т. е. количество людей, приходящихся на 1 кв. км заселенной территории) уменьшается, хотя город в целом растет и население его увеличивается.

Вместе с тем происходит процесс все большего обособления центральных городских кварталов, превращающихся в кварталы исключительно деловые, связанные с деятельностью государственных учреждений, банков, управлений крупных предприятий и разного рода контор. Эта часть города наполняется людьми лишь в определенные часы занятий учреждений, а к вечеру пустеет; движение и жизнь посвящаются тогда в кварталах постоянного обитания, в районах увеселительных и зрелищных предприятий и в пригородах.

Рост территории города и обособление его центра вызывают необходимость регулярных передвижений жителей часто на большие расстояния. Это требует, конечно, возможности быстрого и удобного сообщения, и организация связи приобретает кардинальное значение для нормальной жизни и возможности развития города. Если вспомнить,

что расстояние по прямой линии между окраинами Нью-Йорка превышает 45 км, а Лондона — 50 км, становится совершенно ясным, что связь не только двух таких окраин, но и любой окраинной точки с центром не может осуществляться не только пешеходным движением, но также и конной тягой.

На определенном этапе развития (примерно до половины прошлого столетия) современные большие города еще довольствовались ею, пользуясь дилижансами и омнибусами; затем они вынуждены были перейти к более совершенным способам связи. С 1860 до 1880 г. в европейских и американских городах начала развиваться сеть конных городских железных дорог, впервые доставивших действительно доступный способ передвижения для широких масс городского населения.

В 1885 г. в Балтиморе (Америка) был построен первый электрический трамвай, который затем быстро и повсюду вытеснил устаревшие способы передвижения и долгое время являлся основной формой связи не только для городских кварталов, но также и для пригородов. Подсобным, но приобретающим все большее значение видом транспорта уже в текущем столетии стали автобусы, играющие в крупных европейских городах не меньшую роль, чем трамваи.

Помимо этих общественных средств передвижения, на Западе крупное значение имеют таксомоторы, а для обеспеченных буржуазных кругов населения также и частные автомобили, количество которых, особенно в Америке, огромно.

Непрекращающийся рост города при постоянном увеличении площади и населенности его пригородов, ежедневно бросающих в направлении к центру огромные людские потоки, ставит, однако, определенные границы возможности количественного увеличения единиц всех этих видов транспорта. Движение автомобилей замедляется и затрудняется необходимостью идти вереницей один за другим, останавливаясь на перекрестках для пропуска пешеходов. Трамвайные линии по тем же причинам ограничивают свою пропускную способность: увеличение числа вагонов при необходимости сравнительно частых остановок, даже при очень четком и точном расписании, влечет за собой закупоривание путей и замедление скорости движения, а это в свою очередь, несмотря на увеличенное количество занятых мест, понижает действительное число перевезенных за день пассажиров.

Пропускная способность улиц исчерпывается. Дальнейший рост города и пригородов становится невозможным вследствие все больших затруднений транспорта. оказы-



Рис. 2. Эстакада
берлинского
метрополитена.

вадется необходимым изыскание новых путей движения, по которым можно было бы пропустить транспорт. Это мыслимо сделать, однако, лишь устраивая новые, внеуличные пути — надземные или подземные дороги. Предназначенные исключительно для транспорта и совершенно закрытые для пешеходов, они позволяют регулировать движение и повышать скорость пропускаемых по ним поездов.

★

На путь строительства особых городских линий, предназначенных исключительно для механического транспорта, встал Лондон еще в тот период, когда не были известны ни трамваи, ни автомобили, ни автобусы. Лондон этого времени занимал уже около 300 кв. км и имел обширные, тесно с ним связанные пригороды. Поскольку единственным механизированным средством передвижения являлся локомотив, было намечено провести железную дорогу до центра города — Сити. Запроектировавшая эту постройку предпринимательская компания «Метрополитен» в 1860 г. приступила к сооружению подземного тоннеля в 3,5 км длиной, по которому предполагалось пустить поезда. Успех и вы-

годность предприятия превзошли все ожидания, и вслед за первым тоннелем началась прокладка ряда других.

В 1891 г. была проложена новая подземная трасса длиной в 12 км, соединившая Сити с южными кварталами Лондона. Здесь движение производилось электровозами. В дальнейшем были электрифицированы и старые линии компании «Метрополитен», а электровозы заменены моторными вагонами.

По названию этого первого предприятия «метрополитенами» в дальнейшем стали именовать все внеуличные пути передвижения. Термин этого не был, впрочем, принят Америкой и Германией, обозначающими такого рода сооружения названием «подземная» или «надземная» дорога.

Постройка метрополитена в Нью-Йорке началась в 1872 г. Здесь вместо подземных использованы были надуличные пути, прокладывавшиеся на металлических эстакадах; над этими линиями скоро возникли вторые этажи. Неудобство дальнейших надстроек и некрасивый вид надземных дорог скоро заставил Нью-Йорк прибегнуть к постройке подземных линий, сеть которых здесь в настоящее время шире, чем в каком бы то ни было другом городе.

В 1896 г. сравнительно короткая линия метрополитена была проложена в Будапеште, а в 1898 г. началось строительство парижского метрополитена, тоннели которого располагаются лишь в черте укреплений, т. е. в пределах города, но чрезвычайно многочисленны.

Постройка берлинского метрополитена относится к 1900 г.; ей предшествовало сооружение окружной и диаметральной городских железнодорожных линий, предназначенных как для товарного, так и для городского пассажирского движения (1871 г.). Первые линии берлинского метрополитена были построены на эстакадах, последующие проложены под землей. В настоящее время протяжение берлинских тоннелей метро достигает 80 км, причем общая длина и густота сети непрерывно и быстро растут.

Соответственно растет и парижский метрополитен, длина линий которого уже превышает 150 км.

Роль этого вида сообщений повсеместно приобретает все большее значение; так например, в Нью-Йорке, несмотря на широчайшее использование автомобильного транспорта (в городе имеется свыше 600 тыс. автомобилей), 70% всех передвижений идет по линии метро.

★

Москва впервые упоминается в летописях под 1147 г. как маленькое незаметное поселение, обратившееся вскоре

(в 1156 г.) в небольшое укрепление на высоком мысу¹ при впадении Неглинки в Москву-реку.

Ничтожный и глухой «зелесский» городок, отделенный от культурных центров тогдашней Руси дремучими лесами, он, уже в XVI в. вследствие благоприятных условий своего географического положения (центр скрещения торговых путей, отдаленность от грабительских набегов татарских орд) стал значительным городом, занимавшим площадь, очерченную теперь линией бульваров. За этими пределами лежали слободы — пригороды. Это было деревни, окруженные пашнями и лугами, хотя жители их занимались ремеслами и были тесно связаны со столицей. Площадь города в это время немногим превышала 6,5 км².

Представление о Москве XVII в. может дать следующее описание Павла Алеппского², посетившего этот город во времена царя Алексея Михайловича: «Москва — город открытый и очень привлекательный. Когда вы едете, перед вами постоянно вид полей, лугов и сел. Город расположен на нескольких холмах, особенно высоко стоит Кремлевский дворец. Всякий дом с прилежащим к нему садом заключен в стенах двора. Перед восточной стороной лежит большая площадь (Красная), застроенная рядами лавок. Большая часть их построена из камня и снабжена железными ставнями и дверями; напротив их — винные погреба. . . В каждом ряду для охраны держат собак, которые привязаны на длинных веревках и бегают на блоке вдоль всего ряда. . . Каждый дом в Москве снабжен большими железными засовами. Относительно числа домов в Москве и количества населения нужно сказать, что здесь есть дворцы и дома даже за Земляным валом, быть может, там их более, чем внутри города, потому что здешнее население очень любит поля. . . Длина всего города от востока к западу равна трем часам пути. Сельских же домов, примыкающих к городу, на расстоянии версты, двух, трех, даже семи — бесчисленное множество, как это видно даже из самого города».

В XVIII в. границы городской территории дошли до Камер-Коллежского вала; площадь города в это время достигала 70 км², т. е. увеличилась больше чем в 10 раз. В конце XIX в. она уже превышала 100 км², а в 1923 г. — 275 км².

В настоящее время при громадном росте населения пло-

¹ В 1847 г. этот крутой мыс был значительно снижен, в результате чего получился пологий спуск к Москве-реке.

² Павел Алеппский — архидиакон, сын антиохийского патриарха Макария (около 1670 г.), автор важных в историко-этнографическом отношении записок о России, Молдавии и Валахии, которые Павел вместе с Макарием посетил в половине XVII в.

Щадь эта расширяется ускоренными темпами, оформляя план большой Москвы.

В связи с ростом города в Москве уже в XVI в., помимо частных выездов, появляются наемные извозчики, количество которых быстро увеличивается.

В начале XVII в., как мы это знаем по рассказам иностранцев, посещавших Москву, извозчиков было уже множество.

«На рынке, — сообщает поляк Маскевич¹, бывший в Москве в 1611 г., — стоит всегда до дзухсот извозчиков, го-есть хлопцев с одинакими санями, запряженными в одну лошадь. Кто захочет быть в отдаленной части города, тому лучше нанять извозчика, чем идти пешком; за грош он скачет, как бешеный, и поминутно кричит: гис, гис, гис... и народ расступается в обе стороны. В известных местах извозчик останавливается и не везет далее, пока не получит другого гроша. Этим способом он снискивает себе пропитание и немало платит своему государю».

По этому же поводу в 1678 г. Таннер² записал:

«У москвитян большая езда из одной части города в другую, чем и кормится множество незнающих никакого другого ремесла извозчиков. Все их имущество — лошадь да деревянная повозка. Они поджидают на городской площади седоков и задешево, за несколько наших крейцеров, возят далеко. Народ этот до того упрям, что встретившись переломают скорее друг другу колеса, чем свернут с дороги, если встречный седок не вельможа».

XVIII в. не принес в эту область ничего нового, кроме разве изменения форм экипажей. В первой половине следующего столетия городской транспорт также обслуживался главным образом извозчиками, причем деятельность их была точно регламентирована. Для иллюстрации приводим любопытную копию подлинного документа эпохи:

БИЛЕТ

Дан сей из Московской Шестиголосной Думы для извозничества в Москве на одной лошади на 1817 год с выдачей по Пречистенской части медного знака под № 129 Звенигород-

¹ Маскевич — польский офицер, участвовал в Московском походе (1610—1611 гг.); ему принадлежит любопытные записки о России начала XVII в.

² Таннер — чешский путешественник; в 1678 г. вместе с польским посольством пробыл в Москве почти три месяца. Хотя Таннер и не принадлежит к числу выдающихся писателей о России, но достоинства его заключаются в том, что он ничего не заимствовал у других, а писал лишь о том, что видел и слышал. К сочинению Таннера бы-ли приложены ряд рисунков, а также план Москвы.



Рис. 3. Московские позозки в XVII в. (из дчевника Корба, 1692 г. Часть гравюры, изображающей казнь стрельцов).

ского округа Кавенного Ведомства села Козина крестьянину Максиму Тикинову.

1) Ездить с номером самому и его носить на ремне на спине и никогда не снимать, номером и билетом не посядаться другому.

2) Когда случится в своей части пожар, то ни мало не мешкая, явиться на оном пожаре к Офицерам той части, и по их приказанию отвозить всякой домовой скарб в назначенные места, со всякою бережливостью в целости безденежно, за исполнением сего смотреть старостам биржевым, которым и самим быть всегда тут же на пожаре.

3) Ездить в каретах, дрожках, роспусках и кованных санях, и глядеть, чтоб все сие было исправное и крепкое, с порядочным конским убором, кушак иметь желтого цвету, и как оное, так кафтан и сапоги иметь крепкие, а не изорванные.

4) Во всех ездах быть вежливу, и не своевольничать, слушаться Полицейских Чиновников, и становиться по их распорядку.

5) Из города без возврата не ездить, не объявля на съезжей с кем нанялся, и естли так наниматься станешь, что к ночи домой же поспеешь, то сказаться на съезжей на перед.

... 8) Все, что случится необыкновенного объявлять на съезжей, равно естли известно будет о каких подозрительных людях, объявлять же на съезжей.

9) Ездить на взнузданных лошадях, песен по улицам не петь и не свистать, а у разных лиц нанимаясь, скоро не ездить и ни кого в том не слушать: а кто чего вышеписанного исполнять не будет, а паче за неосторожную езду, непосредственно на их извозчиков обращены будут при случае, не только нещастия но и самоейшего вреда от скорой езды кому либо приключенных, и неотложно они будут за то наказываемы, а лошади без возврату отбираемы в Полицию.

Постепенно создается и конный транспорт общественного характера: в сороковых годах XIX ст. по Москве начинают курсировать линейки, исполняющие обязанности ваграничных дилижансов и обслуживающие не только кварталы, но и пригороды: так например, от б. Стратной пло-