

Коробков Николай Михайлович

**Метро и прошлое Москвы.
Очерки геологии, истории и
археологии Москвы**

**Москва
«Книга по Требованию»**

УДК 82-3
ББК 84-4
Н63

Н63 **Николай Михайлович К.**
Метро и прошлое Москвы. Очерки геологии, истории и археологии Москвы /
Коробков Николай Михайлович – М.: Книга по Требованию, 2022. – 171 с.

ISBN 978-5-519-90391-2

ISBN 978-5-519-90391-2

© Издание на русском языке, оформление
«YOYO Media», 2022

© Издание на русском языке, оцифровка,
«Книга по Требованию», 2022

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 первозданном 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

ПРЕДИСЛОВИЕ

Со времени выхода в свет первого издания этой книги прошло два года, но за этот достаточно длительный промежуток времени, к сожалению, не появилось ни одного очерка, посвященного археологическим работам на Метрострое. Немногочисленные статьи специального характера, касающиеся этих вопросов, опубликовывались в журналах с узким кругом читателей, а выпущенный Академией истории материальной культуры сборник «По трассе первой очереди московского метрополитена», заключающий в себе важные материалы и исследования по истории и археологии Москвы, вышел крайне ограниченным тиражом, едва достаточным для того, чтобы удовлетворить спрос даже того ограниченного числа специалистов, на которых он был рассчитан.

Таковы условия переиздания нашей книжки, — при всех ее недостатках единственной, посвященной этим вопросам и рассчитанной на широкий круг читателей.

При переиздании нельзя было не внести некоторых дополнений: за истекший срок на путях строительства метро сделан ряд новых находок и в связи с ними проведен ряд исследований. Включить все это в нашу работу полностью, конечно, не было ни возможности по условиям объема, ни необходимости; мы ввели лишь основное и притом преимущественно из наших личных наблюдений и изысканий, ограничившись лишь некоторой перестройкой книги и заменой части материала новым.

I. Развитие транспорта в Москве

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 «залесский» 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 впоследствии линией бульваров. За этими пределами лежали слободы — пригороды. Это были 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 — бес-

численное множество, как это видно даже из самого города».

В XVII 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 превышала 100 км², а в 1923 г. — 275 км².

За последние годы увеличение территории Москвы произошло путем присоединения к городу Филей, земель с. Ростокино, с. Воробьева и Измайловского парка. К 1935 г. территория Москвы достигла 28 520 га. Согласно постановлению ЦК ВКП(б) и СНК СССР о реконструкции Москвы: «ввиду того, что территория города Москвы в со-



Рис. 1. Московские повозки XVII в. (из дневника Корба, 1682 г.). Часть гравюры, изображающей казнь стрельцов.

временных границах (25,5 тыс. га) переуплотнена застройками в отдельных частях города, перенаселена и не обеспечивает нормального размещения растущего населения города», было признано необходимым «постепенное расширение территории города до 60 тысяч га».

Это будет осуществлено прежде всего за счет прилегающих к городу с юго-западной стороны земельных площадей (от Кунцева до поселка Ленино), а также путем включения селений Измайлово, Перово, Кузово, Текстильщики, Люблино, Новинки, Ногатино, Терехово, Мневники, Хорошово, Шукино, Тушино, Захарово, Ховрино, Лихоборы, Медведково и др. Рост города ориентируется на запад, юго-запад и юг, где расположены наиболее здоровые, высокие и удобные территории.

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 Маскевич³, бывший в Москве в 1611 г., — стоит всегда до двухсот извозчиков, то 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 из-

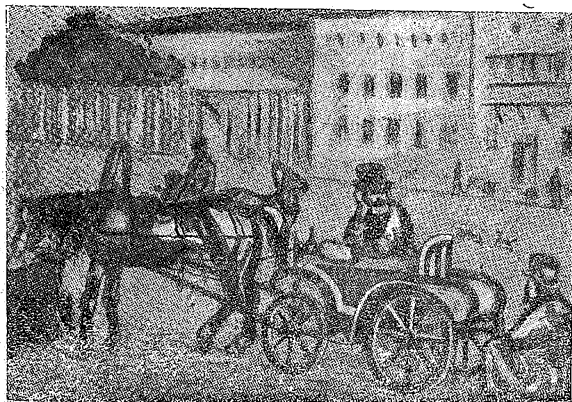


Рис. 2. Московский извозчик первой половины XIX в. С лит. Митрейкина (Гос. ист. музей).

возчик 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. Таннер⁴ 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.

Постепенно создается и конный транспорт общественного характера: в сороковых годах XIX в. по Москве начинают курсировать линейки, исполняющие обязанности заграничных дилижансов и обслуживающие не только внутренние кварталы, но и пригороды: так например, от площади Пушкина (б. Страстной) линейки регулярно ходили в Петровско-Разумовское, к теперешней Тимирязевской академии.

Высшие слои населения пренебрежительно относились к этим видам транспорта и пользовались собственными вы-

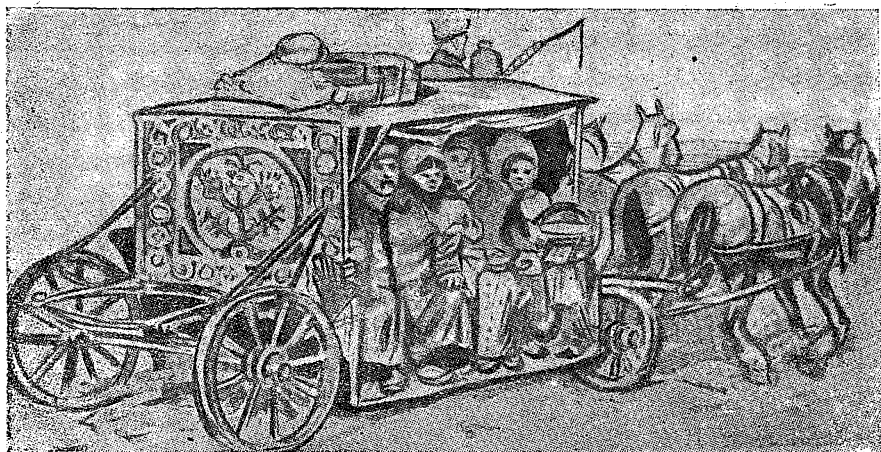


Рис. 3. Линейка половины XIX в.

ездами. Вместо тяжелых золоченых карет, на громадных колесах и колясок с кузовами, подвешенными на ремнях и поставленными на огромные рессоры, появляются элегантные экипажи, привезенные из за границы или сработанные доморощенными мастерами по иностранному образцу.

«Простой народ» не принимается пока во внимание. Он ходит пешком, не считаясь с расстоянием, или селится поблизости от места работы.

Эволюция социальных отношений и рост города, появление новых общественных прослоек и новых условий городской жизни, как равно увеличение площади Москвы, в конце столетия, предъявили уже настойчивые требования к организации общедоступного городского транспорта, и по московским улицам в 1872 г. легли на шпалах узкие колеи тоненьких рельс, по которым покатались запряженные парой, а на подъемах тройкой и даже четверкой лошадей, московские конки. В маленьких вагончиках пассажиры раз-

мещались на боковых лавочках, более дешевые места находились на крыше — «империале», куда вела с площадки узенькая лестница.

Затем, в конце прошлого столетия (1898 г.) прежде всего между площадью Пушкина, Бутырской заставой и Петровским парком начал курсировать электрический трамвай. Конки исчезают; их колеи сменились новыми, более широкими трамвайными путями.

Появление трамвая еще больше, чем появление конки, нанесло удар процветанию извозничьего промысла. Тем не

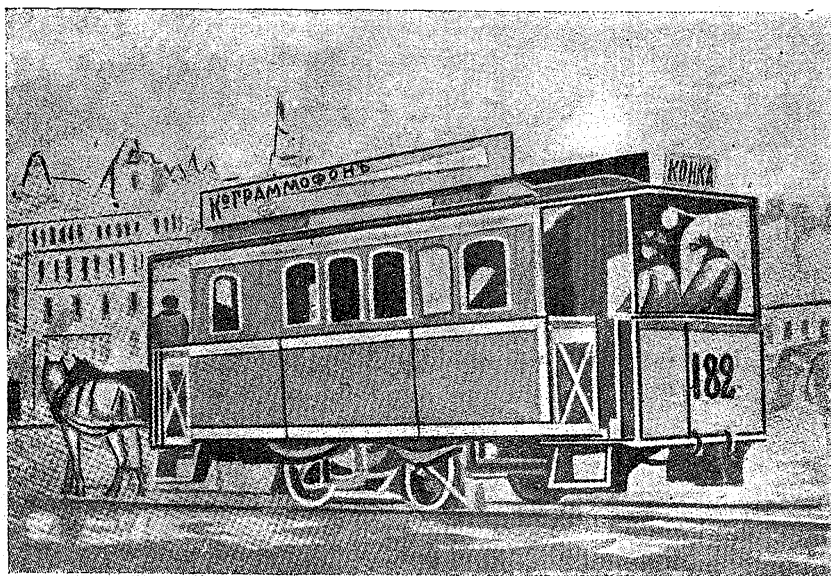


Рис. 4. Конка.

менее извозчиков в Москве все еще было множество, и хотя о переполнении трамвая не бывало и речи, спрос на извозчиков был достаточно велик. По данным Московской городской управы за 1902—1908 гг. число московских извозчиков колебалось от 19 751 до 37 070. Средний годовой заработок этой армии при ежедневной норме валовой суточной выработки извозчика в 3 руб. составлял сумму более 20 млн. руб., между тем как выручка московского трамвая за 1912 г. не превышала 12 млн. руб. В том же 1912 г. количество поездок на извозчиках, по подсчетам городской управы, не превышало 70 млн., а количество проездов в трамвае достигало 230 млн. Эта последняя цифра в дальнейшем беспрерывно и быстро возрастает.

Далее в систему городского транспорта постепенно входят автомобили, обслуживающие лишь весьма узкие круги населения, а затем, в послереволюционные годы, и таксомоторы. Однако это не удовлетворяет быстро растущих потребностей. Следуя примеру Запада, Москва прибегает к организации автобусного движения, затем появляются троллейбусы. Множится сеть маршрутов автобусов, троллейбусов, опережая в своем росте заграницу; с поразительной быстротой осваивают новые линии. Но и это оказывается недостаточным.

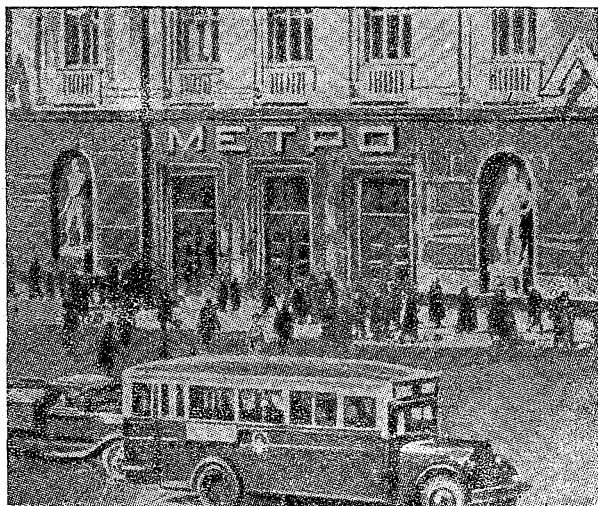


Рис. 5. Автобус у станции метро „Охотный ряд“.

Город неуклонно растет. В дореволюционные годы сравнительно медленно, но регулярно шло повышение плотности населения почти всех кварталов города, хотя максимальный прирост наблюдался главным образом на окраинах. Так, например, с 1902 по 1907 г. численность населения в кольце бульваров повысилась на 2,3%, между кольцом бульваров и Садовой — на 12,8%, за кольцом Садовой — на 16%, в пригородах — на 31,5%.

Кривая роста дает по Москве довольно значительное падение в годы гражданской войны и затем резким изломом неуклонно идет вверх, догоняя и даже перегоняя линии наиболее быстрого роста американских городов. Очень большая плотность населения городских кварталов вызывает быстрое развитие пригородов и поселков, лежащих уже

за кольцом Окружной ж. д. Заселяются и более отдаленные от Москвы дачные местности, связанные с городом железнодорожными путями, особенно по электрифицированным дорогам, по которым ежедневно едут в Москву и обратно десятки тысяч москвичей, живущих вне города.

Число поездок возрастает с громадной быстротой: если в 1900 г. на каждого жителя приходилось в среднем 56 поездок в год, то в 1923 г. 134 поездки, в 1932 г. 520 поездок, а в 1933 г. уже 700 поездок в год. Рост общей цифры трамвайных перевозок определяется следующим образом: 1900 г. — 63 млн., 1925 г. — 436 млн., 1931 г. — 1 600 млн. В 1934 г. цифра ежедневно перевозимых пассажиров превышала 5 млн., а за год 1 900 млн.

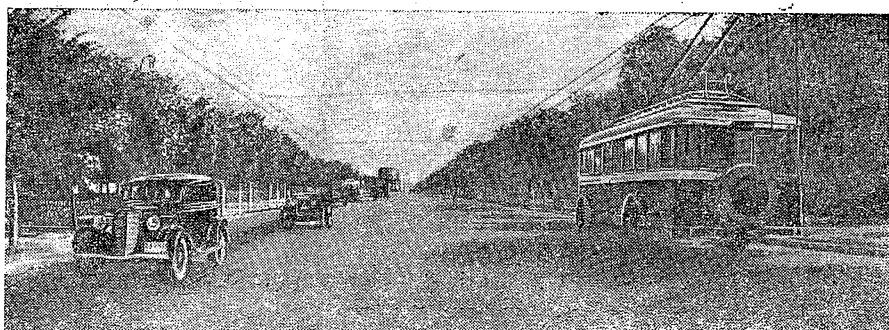


Рис. 6. Троллейбус (Ленинградское шоссе).

До постройки метро трамваи, автобусы и троллейбусы были загружены.

Особенно напряженный поток пассажиров наблюдался в направлении от Комсомольской (б. Каланчевской) площади к Сокольникам и площади Свердлова (б. Театральной). Очень загружены были линии, ведущие к улице Горького, к Ленинградскому шоссе, к Крестовской заставе, пути, направляющиеся по Покровке к Семеновской площади, к Серпуховской заставе и по Арбату к Смоленскому рынку. На кольцевых маршрутах особенно интенсивное движение наблюдалось между Красными воротами и Садово-Триумфальной, между Трубной площадью и Арбатской. На каждом из этих участков ежедневно перевозилось более 200 тыс. пассажиров. По каждой из сравнительно менее загруженных линий (пути к Бутырской заставе, к Красной Пресне, к Октябрьской площади, южная часть садовой и бульварной линий) ежедневно проезжало до 100 тыс. пассажиров,

Попытка повысить количество вагонов, циркулирующих на особо загруженных путях давало снижение скорости и увеличение простоев вагонов на перекрестках и площадях.

Москва встала, таким образом, перед необходимостью коренного изменения всей системы своего транспорта и

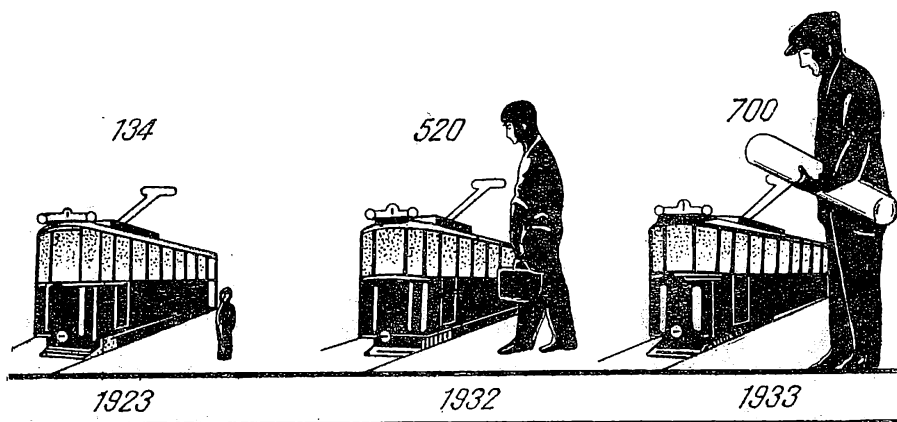


Рис. 7. Рост городских перевозок в Москве (число поездок на одного жителя в год).

уменьшения загрузки центральных улиц, что мыслимо лишь при устройстве внеуличных проездов, т. е. метрополитена⁵.

II. Московский метрополитен

Первый проект постройки метрополитена в Москве, разработанный в 1900 г., предполагал прокладку внеуличных путей по Камер-Коллежскому валу (кольцевой маршрут) и двум линиям — Сокольническо-Арбатской и Замоскворецко-Тверской, с пересечением у Александровского сада. Общая длина пути намечалась в 96 км, из них половина проектировалась на эстакадах. Метрополитен предполагалось связать с движением Окружной ж. д.

Второй вариант проекта был разработан в 1912 г. и предусматривал прокладку двух трасс — Таганско-Тверской и Лосиноостровско-Кутузовской — с пересечением у Тверской заставы.

Тот же проект намечал электрификацию Окружной и головных участков других дорог в целях объединения их в одну систему.