

*Нестеров И.А.*

### **Проект строительства метро в Москве и городское самоуправление (1902–1903 г.г.)**

Идея создания московского метрополитена относится к концу XIX столетия. Одним из первых его инициаторов в древней столице России был инженер путей сообщения А.И. Антонович, чей проект был подготовлен в 1897 г., но о попытках его реализации ничего неизвестно<sup>1</sup>. Бурные обсуждения в правительственных кругах империи и московском самоуправлении вызвал другой проект, не оставив равнодушных в обществе обеих столиц. В фондах Центрального исторического архива Москвы хранятся документы, касающиеся проекта инженеров П.И. Балинского и Е.К. Кнорре, которые позволяют нам восстановить ход событий связанных с попыткой создания первого российского метрополитена.

П.И. Балинский несколько лет посвятил изучению строительства метрополитена за границей, знакомясь с вопросами его сооружения в европейских городах<sup>2</sup> и в 1898 г. предложил петербургскому самоуправлению проект метрополитена, который все же был отклонен<sup>3</sup>. В 1902 г. П.И. Балинский и Е.К. Кнорре направляют предложение в министерство финансов «о предоставлении им исключительного права упорядочить городские пути в Москве, путем сооружения электрических железных дорог большой скорости внеуличного типа, а также расширения сети московских конно-железных дорог и переустройства их для электрической тяги»<sup>4</sup>. В мае того же года инженеры обращаются к Московскому генерал-губернатору великому князю Сергею Александровичу. В своей докладной записке инженеры указывают, что с появлением городов с миллионным населением рождается «ряд совершенно новых, неизвестных до сих пор вопросов, являющихся... неизбежными функциями все прогрессирующего их роста»<sup>5</sup>. Решение этих вопросов инженеры видят в создании новых видов путей сообщения, ссылаясь на английский метрополитен как возможность решения многих трудностей городской жизни. Авторы проекта утверждали, что «опыт последних лет подтвердил это мнение и, кроме того, доказал, что именно, с разрешением этого важного вопроса, т.е. с применением

---

<sup>1</sup> Ульянова Г.Н. Муниципальная инженерная служба и технические вопросы городского хозяйства в Москве. 1870–1914. // Московский архив. М., 2002. С. 79.

<sup>2</sup> Вирсис Л.С. К истории Московского метро // Исторический архив. М., 1956. № 6. С. 173.

<sup>3</sup> Ульянова Г.Н. Указ. соч. С. 79.

<sup>4</sup> Центральный исторический архив Москвы (далее — ЦИАМ). Ф. 179. Оп. 3. Д. 220. Л. 6.

<sup>5</sup> ЦИАМ. Ф. 179. Оп. 21. Д. 2042. Л. 2.

быстрого массового и дешевого способа передвижения в городах с миллионным населением, такие насущные и не разрешенные еще в них городские вопросы, как вопросы: «квартирного кризиса», «децентрализации», «удешевления жизни» и т.п. сами собою совершенно исчезают, являясь таким образом как бы аномалиями благоустроенных городов и оставаясь свойственными только тем городам, где вопрос о способах массового и быстрого передвижения еще не разрешен»<sup>6</sup>. Обоснование необходимости постройки метрополитена именно в Москве Балинский и Кнорре видели в следующем. Во-первых, столичное население превышает цифру 1.200.000 жителей, во-вторых, грузовое движение города Москвы в пределах самого города достигло цифры в 450.000.000 пудов при транзитном движении в 400.000.000 пудов, в-третьих, пассажирское движение на всех существующих способах городских передвижений, за исключением собственных экипажей, достигает 150.000.000 пассажиров в год. Именно поэтому «нет никакого сомнения, что для Москвы настало уже время для сооружения в ней внеуличных городских железных дорог большой скорости»<sup>7</sup>. Плюс ко всему «необходимость постройки такого рода железных дорог для Москвы подтверждается еще и тем обстоятельством, что Московское городское общественное управление еще недавно рассматривало два представленных ему проекта о постройке окружных железных дорог»<sup>8</sup>.

Создатели проекта предполагали строительство диаметра от Петровско-Разумовской академии, через центр, в Серпуховскую часть. Кольцевая линия должна была проходить по бульварам, Садовым улицам и Замоскворечью. От Черкизова, по Яузе, до центра должен был проходить радиус, а местом для центрального вокзала инженеры избрали территорию у Храма Василия Блаженного. Протяженность линии метрополитена предполагалась в 54 версты, а стоимость оценивалась в 155 миллионов рублей. Помимо строительства метрополитена, инженеры рассчитывали переустроить сеть московской конно-железной дороги на электрическую тягу, и проложить два магистральных проспекта от самого Кремля к городским окраинам. Для того чтобы воплотить такой масштабный проект, П.И. Балинский и Е.К. Кнорре собирались образовать акционерное общество, которое имело бы право на принудительное отчуждение земли под строительство<sup>9</sup>.

---

<sup>6</sup> Там же. Л. 2об.–3.

<sup>7</sup> Там же. Л. 4.

<sup>8</sup> Там же. Л. 3.

<sup>9</sup> Ульянова Г.Н. Указ. соч. С. 80.

Вскоре московский губернатор отправил сообщение Московскому Городскому голове князю В.М. Голицыну, в котором известил последнего, что ходатайство инженеров П.И. Балинского и Е.К. Кнорре было решено передать на рассмотрение московского самоуправления<sup>10</sup>, которое в заседании думы 4 июня 1902 г., в свою очередь, передало его на рассмотрение в управу и железнодорожную комиссию<sup>11</sup>.

Инженеры рассчитывали осуществить свой проект при «высокой поддержке»<sup>12</sup> и поначалу он нашел отклик в правительстве, о чем свидетельствует письмо С.Ю. Витте князю В.М. Голицыну. Министр финансов указал городскому голове, что «осуществление этого предприятия могло бы оказаться полезным как для русской промышленности и торговли вообще, центром которой является город Москва, так и для промышленности железодельной в частности». Кроме того, Витте писал, «предположенное в этом проекте соединение концессии на предприятие городских электрических железных дорог большой скорости с электрическими городскими трамваями казалось бы оправдывается в данном случае серьезными соображениями, так как, по словам предпринимателей, только совместная эксплуатация этих двух предприятий, первого — малопродуктивного в первые годы и второго — доходного, уравнивает их общую доходность и даст возможность без всякой правительственной субсидии реализовать столь значительную сумму как 155 милл. рублей, необходимых для осуществления предприятия»<sup>13</sup>. Однако планы инженеров на правительственную поддержку не могли не взволновать московских гласных. 30 июня А.И. Гучков подал заявление в городскую думу, в котором, ссылаясь на слухи в российской и заграничной прессе, указывал на то, что в ближайшее время в правительстве планируется решить вопрос о передаче концессии на постройку и эксплуатацию трамваев Балинскому и Кнорре<sup>14</sup>. В связи с этим В.М. Голицын инициировал чрезвычайное собрание Московской думы на 7 августа и послал сообщение С.Ю. Витте. Городской голова просил министра рассмотреть прилагаемые к записке замечания по поводу ходатайства инженеров<sup>15</sup>. Эти замечания содержат последовательную критику действий П.И. Балинского и Е.К. Кнорре. Главная претензия Голицына заключалась в том, что, несмотря на указания министра финансов и московского губернатора, проект

---

<sup>10</sup> ЦИАМ. Ф. 179. Оп. 21. Д. 2042. Л. 1.

<sup>11</sup> Стенографические отчеты о собраниях Московской городской думы за 1902 г. М., 1903. С. 350–351.

<sup>12</sup> Ульянова Г.Н. Муниципальная инженерная служба и технические вопросы городского хозяйства в Москве. С. 82.

<sup>13</sup> ЦИАМ. Ф. 179. Оп. 21. Д. 2042. Л. 9–9об.

<sup>14</sup> Ульянова Г.Н. Указ. соч. С. 82.

<sup>15</sup> ЦИАМ. Ф. 179. Оп. 21. Д. 2042. Л. 31.

инженеров так и не был сообщен московскому самоуправлению, что вызвало подозрение о желании обойти его. «Передача в распоряжение частных капиталистов путей сообщения в столице при настоящих условиях ее жизни, предоставление им права пользования на долгое время крупными и верными доходами от городского населения, которые при ином положении могли бы идти на пользу того же населения, все это слишком сильно задевает интересы последнего», — отмечал В.М. Голицын<sup>16</sup>. В виду этого голова уведомил о намерениях возбуждения ответного ходатайство, чтобы, во-первых, правительство не принимало какое-либо решение по составленному Балинским и Кнорре проекту до представления московским самоуправлением заключения по этому проекту и, во-вторых, чтобы концессия на устройство и эксплуатацию городских трамваев в Москве не была выдана кому бы то ни было иначе, как по ходатайству Московской думы<sup>17</sup>.

На заседании думы 7 августа, А.И. Гучков выступил перед гласными с заявлением по поводу проекта Балинского и Кнорре, в котором жестко раскритиковал обращение инженеров к генерал-губернатору, назвав их докладную записку литературным произведением, в «котором чувствуется даже плохой стиль»<sup>18</sup>. Главное недовольство Александра Ивановича сводилось к тому, что записка инженеров не содержит в себе расчетов, к «означенному предприятию» предполагается присоединение сети московских трамваев, а постройку метро планируется передать в руки частных концессионеров, устраняя от обсуждения московское самоуправление, что привело бы, по его мнению, к тому, что «миллионы пойдут американцам», а на долю думы «останется расквартирование полиции»<sup>19</sup>. Заявление А.И. Гучкова с предложением о возбуждении ходатайства по инициативе В.М. Голицына было поставлено на баллотировку и принято единогласно<sup>20</sup>.

10 августа князь В.М. Голицын доложил Московскому губернатору о ходатайстве думы, пояснив, что «передача в руки частных предпринимателей городских электрических трамваев, как доходного предприятия было бы жертвой, приносимой в пользу частных интересов, размеры и значения которой не поддаются

---

<sup>16</sup> ЦИАМ. Ф. 179. Оп. 21. Д. 2042. Л. 33.

<sup>17</sup> Там же. Л. 33 об.

<sup>18</sup> Стенографические отчеты о собраниях Московской городской думы за 1902 г. М., 1903. С. 422.

<sup>19</sup> Там же. С. 425.

<sup>20</sup> Там же. С. 433.

исчислению. Вся тягость этой жертвы обременила бы не одно нынешнее поколение, а продолжало бы угнетенное положение и ряду грядущих поколений»<sup>21</sup>.

В связи с тем, что записка инженеров не содержит в себе никакой конкретной информации, совместное заседание городской управы и железнодорожной комиссии постановило просить Е.К. Кнорре и П.И. Балинского «пожаловать в заседание совещания для предоставления объяснения и материалов», о чем городской голова лично известил инженеров 13 августа<sup>22</sup>. На свое письмо князь В.М. Голицын через два дня получил телеграмму от инженеров, в которой они сообщали о своей полной готовности предоставить подробные данные о проекте, а также «дать личные по этому предмету объяснения»<sup>23</sup>. Обсуждение проекта было назначено на 18 сентября. В этот день в Большом зале Московской городской думы перед гласными и московской общественностью с речью выступил один из авторов проекта инженер П.И. Балинский. В своем выступлении инженер повторил свое намерение решать вопрос, делая ставку на правительство, а не на городские власти, заявив: «Городские дороги большой скорости тогда только могут существовать, когда они имеют связь с железными дорогами, и если бы дума в полном составе завтра подписала мне концессию, а я бы не получил разрешение от высшего правительства, связи моего проекта с имперскими дорогами, то она не имела бы смысла, и я с моими капиталистами отказался бы от концессии. Это главное условие»<sup>24</sup>. Позже была образована особая комиссия из представителей министерства внутренних дел, министерства финансов, министерства юстиции, военного министерства, путей сообщения, а так же государственного контроля, первое заседание которой было назначено на 16 октября. Городской голова князь В.М. Голицын был допущен к участию в заседании, однако попросил представлять интересы Москвы гласных А.И. Гучкова, Н.Н. Щепкина и инженера Е.Я. Шульгина<sup>25</sup>. Выбор гласных был для князя не случайным. Александр Иванович Гучков по сути явился главным инициатором городского ходатайства о неразрешении вопроса постройки метрополитена без участия московского самоуправления, а Николай Николаевич Щепкин проявил себя как активнейший сторонник муниципализации трамваев в 1900 г. Сам В.М. Голицын занялся не менее важной стороной вопроса. 4 ноября он написал письмо в комиссию по сохранению древних памятников

---

<sup>21</sup> ЦИАМ. Ф. 179. Оп. 21. Д. 2042. Л. 50 об.

<sup>22</sup> ЦИАМ. Ф. 179. Оп. 21. Д. 2042. Л. 53 об.

<sup>23</sup> Там же. Л. 56.

<sup>24</sup> Там же. Л. 100 об.

<sup>25</sup> Там же. Л. 151.

Императорского московского археологического общества с предложением выслушать объяснения городского инженера А.Л. Линева, «который мог бы предъявить комиссии, имеющиеся в городской управе материалы по вопросу об изменениях в улицах и проездах... по проекту устройства в Москве внеуличных железных дорог большой скорости»<sup>26</sup>. В своем ответе от 23 ноября Московское археологическое общество, сообщало князю В.М. Голицыну, что «проект Кнорре и Балинского поражает дерзким посягательством на то, что в городе Москве дорого всем русским людям, для которых Москва является по святыням, по историческим воспоминаниям и древним сооружениям глубоко чтимым памятником»<sup>27</sup>. «Дерзость» проекта была усмотрена в планируемом разрушении исторических памятников и нарушении архитектурного ансамбля Москвы. Предполагалось нарушить целостность Казанского собора для устройства под ним туннеля. Ряд церквей XVI–XVII вв. подлежали отчуждению и сносу. В их числе храмы Св. Николая Мясницкого, Св. Флора и Лавра, Иоанна Предтечи на Малой Лубянке, Введения Божей Матери на Лубянке, Св. Георгия, что на Красной горке, Св. Николая в Гнездниках, Воскресения в Брюсовом переулке, Успения в Газетном переулке, Св. Николая Москворецкого. Также общество не могло не обратить внимание на то, что «Красная площадь и местность, прилегающая к Покровскому собору... обезображивается видом громадного центрального вокзала и примыкающих к нему путей... Красные ворота заслонены эстакадой, Сухарева башня не только заслонена, проходящей перед ней эстакадой, но к ней примыкает эстакадная станция. На месте, предназначенном для памятника Гоголя, проектирован вокзал. Эстакада совершенно обезображивает вид на памятник Пушкина. Близ храма Христа Спасителя, сход от храма к реке перерезывается эстакадою, которая проходит близ памятника императора Александра III, заслоняя вид на памятник из Кремля... Вид на самый Кремль... обезображивается охватывающей его дорогой со стороны Кремлевских садов»<sup>28</sup>.

2 декабря 1902 г. стало известно, что к критикам проекта Балинского и Кнорре, московскому самоуправлению и Археологическому обществу, присоединилось Общество для содействия русской промышленности и торговли. Оно «предоставило на утверждение правительства мотивированное ходатайство о том, чтобы устройство городских путей сообщения и их эксплуатация производились распоряжением

---

<sup>26</sup> Там же. Л. 199.

<sup>27</sup> Там же. Л. 212.

<sup>28</sup> Там же. Л. 212 об – 213.

городского общественного управления, а не концессионным способом»<sup>29</sup>. Однако окончательное решение по проекту постройки метрополитена без правительственных инстанций уже было невозможно. 29 января 1903 г. городской голова князь В.М. Голицын получил сообщение из министерства внутренних дел: В.К. Плеве назначил совещание по рассмотрению предложения Балинского и Кнорре на 6 февраля<sup>30</sup>. К этому моменту управой и железнодорожной комиссией был подготовлен доклад за № 1, посвященный проекту устройства внеуличных городских железных дорог большой скорости (метрополитен). По этому докладу проект инженеров П.И. Балинского и Е.К. Кнорре был определен как преждевременный «в силу... бытовых и экономических особенностей города Москвы» и признан нецелесообразным. Само направление проекта должно быть отложено «до окончания сооружения окружной дороги и сети электрических трамваев, намеченной городским управлением»<sup>31</sup>. Также в докладе подчеркивалось, что реализация проекта «явилась бы нарушением городского благоустройства и благообразия, ухудшением санитарного положения города и нарушением духовных и материальных интересов населения»<sup>32</sup>. В заключении было предложено возбудить ходатайство о том, чтобы проект был отвергнут правительством и право на устройство и эксплуатацию улучшенных путей сообщения в Москве, не предоставлялось частным предпринимателям<sup>33</sup>.

На заседании Московской думы 4 февраля 1903 г. доклад управы был принят гласными, а по предложению городского головы думой выразила признательность Н.Н. Щепкину, А.И. Гучкову и Е.Я. Шульгину, представлявшим город в петербургской комиссии, где они «стойко и так твердо защищали городские интересы», а также поблагодарила за деятельное участие в рассмотрении этого вопроса Н.П. Шубинского, В.В. Пржевальского, А.И. Геннерта, инженеров Н.И. Рашевского и Л.Э. Трейтера<sup>34</sup>. Ходатайство думы было представлено в Министерство внутренних дел уже на следующий день.

23 февраля князь В.М. Голицын получил письмо от Министра внутренних дел В.К. Плеве, в котором сообщалось, что особое совещание, рассматривающее проект Балинского и Кнорре, решило передать ходатайство инженеров в распоряжение

---

<sup>29</sup> Там же. Л. 233; Русские ведомости. 2 декабря 1902 г.

<sup>30</sup> ЦИАМ. Ф. 179. Оп. 21. Д. 2042. Л. 341.

<sup>31</sup> Там же. Л. 399 об.

<sup>32</sup> Там же. Л. 400.

<sup>33</sup> Там же. Л. 400.

<sup>34</sup> Стенографические отчеты о собраниях Московской городской думы за 1903 г. М., 1903. С. 80.

московского генерал-губернатора<sup>35</sup>, по чьей инициативе 7 мая было проведено специальное совещание под председательством А.Г. Булыгина. Его участники — московский губернатор Г.И. Кристи, московский обер-полицейский Д.Ф. Треповым, московский городской голова князь В.М. Голицыным, инженер И.Ф. Рербергом и гласными московской думы Н.Н. Щепкин и Н.А. Найденов — единогласно постановили: «Проект Балинского и Кнорре, как не вызываемый ныне никакими действительными потребностями города и его населения, признать преждевременным и потому неподлежащим в настоящее время рассмотрению по существу»<sup>36</sup>. Таким образом, московское городское самоуправление возглавляемое князем В.М. Голицыным добилось своей цели, не допустив частных концессионеров к делам модернизации городского хозяйства, что могло грозить его вытеснением из круга собственной компетенции.

#### **Список литературы:**

1. *Вирсис Л.С.* К истории Московского метро // Исторический архив. М., 1956. № 6
2. Стенографические отчеты о собраниях Московской городской думы за 1902 г. М., 1903.
3. Стенографические отчеты о собраниях Московской городской думы за 1903 г. М., 1903.
4. *Ульянова Г.Н.* Муниципальная инженерная служба и технические вопросы городского хозяйства в Москве. 1870–1914 // Московский архив. М., 2002.

---

<sup>35</sup> ЦИАМ. Ф. 179. Оп. 21. Д. 2042. Л. 453–453 об.

<sup>36</sup> ЦИАМ Ф. 16. Оп. 136. Д. 140. Л. 147–147 об.