Н. М. СЕМЕНОВ

К ИСТОРИИ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ МАГИСТРАЛЬНЫХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ МОСКОВСКОЙ АГЛОМЕРАЦИИ ДЛЯ ВНУТРИГОРОДСКОГО ПАССАЖИРСКОГО СООБЩЕНИЯ

В статье дается ретроспективный анализ предпринимавшихся в XIX – начале XXI в. попыток активизировать использование проходящих по территории Москвы железнодорожных линий для сугубо внутригородских пассажирских перевозок; приводятся данные о незаслуженно забытых в свое время проектах и предложениях.

Ключевые слова: Москва, история, транспорт внутригородской, железные дороги.

1 июля 2012 г. территория российской столицы Москвы подверглась значительному – в 2,5 раза – расширению, что не могло не породить целый ряд проблем, включая транспортные [1]. Решать последние небезосновательно предлагается, среди прочего, за счет более интенсивного и рационального использования оказавшихся в новой городской черте магистральных железных дорог [2]. В этой связи весьма актуальным представляется изучение уже накопленного в данной области опыта, включая как реализованные, так и фактически забытые проекты.

Старейший из обнаруженных нами документов по данной тематике – «Записка о железных дорогах в Москве за 1879 год инженера А. Горчакова» – был опубликован более 130 лет тому назад [3]. Древняя российская столица тогда едва ли не всецело размещалась в пределах Камер-Коллежского вала, ее население не достигло еще и одного миллиона человек, а на постепенно прокладывавшихся к городу рельсовых магистралях безраздельно господствовали «огнедышащие», или, говоря сегодняшним языком, «небезупречные с экологической точки зрения» паровозы. Тем не менее, прозорливый автор «Записки…» указывал, что именно высокопроизводительное железнодорожное сообщение «дает основание для постепенного развития и заселения окраин и окрестностей города и даже для устройства в них дешевых и удобных кварталов для рабочих» [4]. Для пущей убедительности, приводился и вовсе неожиданный аргумент:

---

[1] См., например: *Проценко Л.* Там, где кончается асфальт. Первые 10 шагов Сергея Собянина по Большой Москве // Российская газета. Еженедельный выпуск. 12 июля 2012 г. № 158 (5831). С. 14.

[2] См., например: *Кожукин М.* Взгляд на транспортный каркас // Тверская, 13. 28 июня 2012 г. № 77 (2117). С. 3–4.

[3] Записка о железных дорогах в Москве за 1879 год инженера А. Горчакова. СПб., 1880.

[4] Там же. С. 14.

© Н. М. Семенов. ВИЕТ. 2014. № 2. С. 74–88.

> Когда дороги затруднительны или недостаточны, мужчины выходят из дому одни и проводят время большею частью в питейных заведениях низшего разряда; в противном же случае все семейство отправляется за город, и всеобщая нравственность, приличие, благосостояние и здоровье в выигрыше [5].

По свидетельству А. Н. Горчакова еще в 1875 г. его коллега, инженер путей сообщения В. А. Титов, предложил проложить от сооруженного незадолго до того Курского вокзала тоннель для пропуска поездов к традиционному на протяжении многих веков центру торгово-деловой активности – Китай-городу [6]. Не обнаружив, к сожалению, сам указанный проект, мы можем лишь отметить, что он был выдвинут спустя всего 12 лет после сооружения в несравненно более крупной тогда столице высокоразвитой технической державы XIX в., Великобритании, первой в мире подземной железной дороги – будущего Лондонского метрополитена [7].

Примерно в то же время столица могущественной Австро-Венгерской империи Вена начала обзаводиться собственной «городской железной дорогой» (нем. *Stadtbahn*, сокращенно *S-Bahn*), соединяя сходившиеся к ней рельсовые магистрали короткими тоннелями и ветками по долинам многочисленных проток Дуная [8]. Таким образом, для середины 1870-х гг. проект Титова выглядел отнюдь не утопическим, его реализации могли бы поспособствовать и значительные капиталы по определению заинтересованного в подобной линии московского купечества, и высокие темпы развития хозяйства России, включая ее транспортную отрасль, при Александре II. Реализовать же задуманное, очевидно, помешали как дорого обошедшаяся стране русско-турецкая война 1877–1878 гг., так и упоминавшаяся выше экологическая небезупречность единственно доступной тогда железнодорожникам паровой тяги.

Сам Горчаков, составляя свою записку уже после упомянутой войны, хотя и писал, что «Москва же, по своему холмистому расположению, именно представляет такой город, где подземные железные дороги могли бы быть применены с пользою» [9], предлагал ограничиться для начала прокладкой сугубо наземных «ветвей» от имевшихся рельсовых магистралей как можно ближе к центру города по речным долинам. В частности, им рассматривались трассы:

– от загородной тогда станции Кунцево Смоленского направления через низменные Лужники и Хамовники до как раз достраивавшегося храма Христа Спасителя;

– от также загородной станции Царицыно Курского направления примерно по трассе нынешнего Павелецкого направления и далее по набережной Обводного канала к Болотной площади, где в конце XIX в. размещался один из крупнейших рынков Москвы;

---

[5] Там же. С. 20.
[6] Там же. С. 13.
[7] См.: *Frank, R.* The London Underground. London, 1993.
[8] См.: Wiener Stadtbahn: 90 Jahre S-Bahn, 10 Jahre U-Bahn. Wien, 1997.
[9] Записка о железных дорогах в Москве… С. 10.

– от Алексеевской соединительной линии между нынешними Белорусским и Курским вокзалами через Марьину рощу и долину речки Неглинки к еще одному крупному рынку того времени – на Трубной площади;

– от станции Люблино Курского направления вдоль левого берега Москвы-реки до устья Яузы или центрального Зарядья [10].

Не успели идеи Горчакова пройти экспертное и общественное обсуждение, как Москве, очевидно, не без влияния ее тогдашнего деятельного генерал-губернатора князя Владимира Александровича Долгорукова [11], высочайше доверили проведение Всероссийской художественно-промышленной выставки (ВХПВ). Этот смотр, изначально запланированный на лето 1881 г., но состоявшийся ввиду трагической гибели Александра II лишь годом позже, привлек многочисленных гостей, для должного обслуживания которых впервые в российской истории был «предпринят небезуспешный опыт» организации сугубо внутригородского пассажирского железнодорожного сообщения. Обычные для той эпохи поезда в составе паровоза с вагонами различных классов совершали по шесть рейсов в день между Нижегородским вокзалом, размещавшимся тогда посередине северной, «нечетной» стороны одноименной улицы (и окончательно снесенным лишь в середине 1950-х гг.) и обширным выставочным комплексом, территория которого близ загородных тогда Бегов стала в XX в. действующим поныне Стадионом юных пионеров, причем от ВХПВ 1882 г. до наших дней там сохранился бывший Царский павильон (ныне – ресторан). Эти внутригородские поезда следовали с удобными промежуточными остановками на Курском вокзале (пересадка как на дальние поезда южного направления вплоть до Крыма и Кавказа, так и на городской транспорт охватывающего центр Москвы Садового кольца), станции Каланчевской (уже тогда это оживленнейший пересадочный узел всей России в составе Николаевского (ныне Ленинградского), Ярославского, Рязанского (ныне Казанского) вокзалов, а также нескольких маршрутов городского транспорта) и Смоленском (ныне Белорусском) вокзале (поезда западного направления и главная магистраль Москвы: Тверская – Петербургское шоссе), за которым сворачивали на особую временную ветку к выставочной территории, оканчивавшуюся тупиками приблизительно напротив теперешнего стадиона «Динамо» [12]. Этот железнодорожный маршрут пользовался высокой популярностью, но, к сожалению, нам не удалось выяснить, был ли причастен к его созданию Горчаков (несколько позже, в 1883 г., он учредил Второе [акционерное] общество конно-железных дорог для внедрения на тогдашних московских окраинах гораздо более примитивных трамваев на гужевой тяге) [13].

Между тем как раз на ВХПВ 1882 г. россиянам была впервые успешно представлена технология, обеспечившая вскоре подлинно массовое внед-

---

[10] Там же. С. 31.

[11] О нем смотри, например: *Семенов Н. М.* Выставка к 200-летию со дня рождения В. А. Долгорукова // ВИЕТ. 2011. № 2. С. 172–173.

[12] Иллюстрированное описание Всероссийской художественно-промышленной выставки 1882 года. СПб., 1882.

[13] См., например: *Тархов С. А.* История Московского трамвая. М., 1999.

рение железнодорожного транспорта в сугубо внутригородской обиход. Миниатюрный электровоз, созданный в 1879 г. до сих пор широко известным электротехническим концерном «Сименс» (Германия) для откатки шахтных вагонеток, получая энергию через дополнительный контактный рельс, возил два простейшие открытые вагончика-«линейки» с пассажирами по узкоколейному пути, охватывавшему кольцом весь выставочный городок. При этом очевидно ради придания путешествию, как сказали бы теперь, «экстремальности», трасса представляла собой затейливое сочетание криволинейных участков малого радиуса, на которых поезд кренился из стороны в сторону, заставляя пассажиров громко кричать если не от страха, то от восторга [14].

Первые практически пригодные для круглогодичной эксплуатации пассажирские электропоезда Российской империи – 16 моторных и 20 прицепных вагонов – удалось изготовить лишь в 1900 г. известному своим техническим новаторством Русско-Балтийскому заводу в Риге (это предприятие, не пережившее, к сожалению, Первую мировую войну, не следует путать с массово выпускавшим электропоезда на протяжении 1950–1990-х гг. Рижским вагоностроительным заводом, который тогда, на рубеже XIX–XX вв., именовался заводом «Феникс») [15]. К тому времени население Москвы, превысившее миллионную отметку, еще продолжало обслуживаться исключительно устаревшим и малоэффективным гужевым транспортом. Гораздо более современную альтернативу ему предлагал, в частности, А. И. Антонович, управлявший акционерным обществом Московско-Казанской железной дороги, одним из наиболее успешных и передовых транспортных предприятий Российской империи конца XIX в. По его свидетельству, даже при том что столицей страны был тогда Санкт-Петербург,

> из всех европейских столиц, кроме Лондона, Москва представляет единственный пример такого сосредоточения в своем центре правительственных, общественных, торговых и промышленных учреждений […] Поэтому удобнейшее соединение различных частей города с центром должно быть основной идеей рационального проекта рельсовых городских сообщений [16].

Предложенный Антоновичем проект предусматривал проведение по трассе Камер-Коллежского вала двухпутной электрифицированной железной дороги. Это позволило бы поездам находившегося в ведении акционеров пригородного, но тогда уже окруженного почти непрерывной (пусть еще и малоэтажно-дачной) застройкой перегона Раменское – Москва следовать либо к тупиковому Казанскому вокзалу, либо огибать кольцом значительную часть города, а в перспективе еще и пересекать самый центр по преимущественно эстакадному диаметру Тверская застава – Тверская улица – Страстной бульвар – Петровка – Манежная – Большая Якиманка – Мытная – Серпухов-

---

[14] Иллюстрированное описание Всероссийской художественно-промышленной выставки…

[15] *Раков В. А.* Локомотивы отечественных железных дорог: 1845–1955. М., 1995. С. 433.

[16] *Антонович А. И., Галиневич Н. И., Дмитриев Н. П.* Проект Московской городской железной дороги (метрополитен). М., 1902. С. 3.

ская застава. Центральный вокзал для «бездымно-бесшумных» электропоездов Антонович предложил разместить непосредственно в Александровском саду, придав комплексу внешнее сходство с возведенными незадолго до того, в начале 1890-х гг., почти симметрично по другую сторону Кремля Верхними торговыми рядами, нынешним ГУМом. На первом этаже вокзала при этом должны были разместиться административные помещения, кассы и буфеты, на втором – несколько параллельных платформ эстакадной железной дороги.

Практически одновременно, 5 июня 1901 г., на заседании Московской городской думы был рассмотрен вопрос «О предоставлении потомственному дворянину Константину Васильевичу Трубникову и инженеру Константину Ивановичу Гуцкевичу производства технических изысканий в видах разработки предложений о сооружении электрической городской дороги большой скорости» [17]. Проект этих компаньонов фактически предвосхищал трассу нынешней Кольцевой линии Московского метрополитена. Тоннель с двумя электрифицированными путями должен был пройти мимо всех городских вокзалов, но на малой глубине, чтобы не только упростить и удешевить строительство, но и обеспечить пропуск электропоездов с одного из также намечавшихся тогда к электрификации пригородных направлений на другое большой петлей вокруг центральной части города.

Детальной разработке этих и еще нескольких проектов помешал, к сожалению, беспрецедентный для России экономический кризис начала XX в., из которого правительство Николая II попыталось выйти посредством «маленькой победоносной войны» с Японией, получив в итоге Первую русскую революцию 1905–1907 гг. Вскоре же после этих потрясений, в 1908–1910 гг., по инициативе высшего государственного руководства вокруг Москвы была проложена внушительная даже по сегодняшним меркам Окружная железная дорога. Во имя обеспечения максимально ровного, без крутых уклонов, профиля пути при минимуме дорогостоящих насыпей, выемок и т. п., ее выстроили на неравномерном удалении от сложившейся городской застройки: много ближе на юге, нежели на севере [18]. Тем не менее Московская городская дума развернула кампанию за признание именно этого рельсового кольца новой административной границей города (положительного решения по данному вопросу удалось добиться в 1917 г., уже при Временном правительстве), наметив продлить к новым станциям линии основного тогда вида городского транспорта – трамвая. Одновременно на волне экономического подъема начала 1910-х гг. вновь окрепшему частному бизнесу активно предлагалось принять хотя бы долевое участие в создании метрополитена, причем под последним имелась в виду система из трех сравнительно коротких электрифицированных тоннельных, а где возможно более дешевых эстакадных «связок» между существовавшими при-

[17] О предоставлении потомственному дворянину Константину Васильевичу Трубникову и инженеру Константину Ивановичу Гуцкевичу производства технических изысканий в видах разработки предложений о сооружении электрической городской дороги большой скорости // Доклады Московской городской управы. 1902. № 228. С. 7.

[18] Московская Окружная железная дорога. М., 1912.

городными перегонами для движения поездов полного железнодорожного габарита:

– Смоленское направление – Тверская улица – Охотный Ряд – Солянка – Таганская площадь – выход на Нижегородское и Курское направления у Калитников;

– Казанское и Рязанское направления – Мясницкая улица – Лубянка – Охотный Ряд – Моховая – Арбат – Брянское (ныне Киевское) направление;

– Виндавское (ныне Рижское) направление – Сретенка – Лубянка – Замоскворечье – Саратовское (Павелецкое) направление [19].

Осуществлению этого детально и тщательно разработанного проекта воспрепятствовала теперь уже Первая мировая война, как известно, почти безостановочно «переведенная» большевиками в войну гражданскую. Однако еще до всех этих катаклизмов, некто, пожелавший сохранить инкогнито, одним из первых в мире предложил строить метрополитен как обособленную от «больших» железных дорог транспортную систему с меньшими по размерам и массе поездами при соответствующей экономии на диаметре тоннелей, а следовательно – также строительных и эксплуатационных расходах [20].

Новая большевистская власть первыми же декретами ликвидировала частное владение землей и предприятиями, открыв (как минимум де-юре) простор для отчуждения под реализацию самых смелых проектов, включая не в последнюю очередь и транспортные, любых территорий и сооружений. Согласно послереволюционным взглядам известного архитектора-конструктивиста К. С. Мельникова, в Москве «недалекого будущего» не должно было остаться «ни трамваев, ни метро», но только «автобусы, автомобили, *электропоезда* (курсив мой. – *Н. С.*)» [21]. Другим видным зодчим – будущим академиком архитектуры А. В. Щусевым – в 1920-х гг. был спроектирован тоннельный «глубокий ввод» электрифицированных путей от Курского вокзала до самого Кремля и далее к станции Воробьевы горы Окружной железной дороги. В районе Александровского сада эту линию предлагалось проложить в неглубокой открытой выемке, дабы пассажиры, следующие через Москву транзитом, могли хотя бы из вагонного окна полюбоваться Большим театром, Кремлем, Манежем, Домом Пашкова, исполинским Дворцом Советов, который сам Щусев хотел возвести не на месте храма Христа Спасителя, а в Охотном Ряду, где тогда теснились ветхие лабазы [22].

Упоминание этих далеко не самых известных проектах Щусева мы нашли в столь же малоизвестной книге профессора Московского института инженеров транспорта (МИИТ, ныне МГУПС) В. Н. Образцова (1874–1949; в начале 1930-х гг. – персонального наставника будущего «железного наркома транспорта» Л. М. Кагановича; с 1939 г. – академика АН СССР) под красноречивым

---

[19] Основные положения проекта сооружения в г. Москве внеуличных дорог большой скорости и электрификации магистральных железных дорог в районе пригородного сообщения. М., 1913.

[20] *Т. О.* Несколько слов по поводу Московского метрополитена. М., 1913.

[21] Константин Мельников. Каталог юбилейной выставки. М., 1990. С. 5.

[22] *Образцов В. Н.* Железная дорога в городе. М.; Л., 1932. С. 38.

названием «Железная дорога в городе» [23], там же приводились и следующие тезисы:

> Если […] подземное решение (метрополитен. – *Н. С.*) принято в Европе, то только потому, что там интересы домовладельцев и богатого населения, занимающих верхние улицы автомобилями и загоняющих рабочих и служащих под землю, преобладают над интересами рабочего населения […] Решение надземным устройством железной дороги имеет еще значительные достоинства, по нашему мнению, для туристов и пригородных жителей, позволяя первым наблюдать городские пейзажи и перспективы, а вторым – пользоваться светом, солнцем и воздухом в течение того часа в день (полчаса проезда на службу и столько же обратно), который для некоторых рабочих и служащих является почти единственным временем возможного пребывания на солнце и воздухе […] С точки зрения химической обороны верхнее решение также, несомненно, выгоднее, так как здесь легче освободиться от оседающих газов, чем в тоннеле… [24]

Тем временем Москва еще в марте 1918 г. стала столицей теперь уже Российской Советской Федеративной Социалистической Республики (РСФСР), что в условиях внедренной большевиками гиперцентрализованной, сильно забюрократизированной административно-командной системы не замедлило обернуться резким увеличением численности городского населения. Поскольку же возможности нового строительства были сильно подорваны военным и революционным лихолетьем, многие из прежних подмосковных дач стали местами постоянного проживания, с которыми требовалось наладить не эпизодически-сезонное, но гораздо более надежное повседневное транспортное сообщение. Оптимальным решением проблемы в сложных условиях того времени стали именно электропоезда (в просторечии «электрички») довольно аскетичного дизайна (рис. 1–2). Их серийное производство удалось наладить к концу 1920-х гг. на вагоностроительном заводе у подмосковной станции Мытищи, от которой до самой столицы по обеим сторонам пути уже тогда тянулась, используя официальный язык, «сплошная полоса расселения». Неудивительно, что именно этот оживленный 18-километровый перегон был электрифицирован первым во всей РСФСР уже к осени 1929 г., став не только частью транспортной системы, но и подлинным испытательным полигоном для впервые осваивавшегося производственниками и эксплуатационниками электроподвижного состава [25]. Изначальным проектом электрификации этого участка предусматривалась совершенно новая, также электрифицированная ветка примерно от нынешней платформы Яуза по долинам малых речек вплоть до Самотеки, а то и по Цветному бульвару до Трубной площади, дабы пригородные пассажиры могли выбирать между привычным головным вокзалом (тогда Северным, ныне – Ярославским) и практически центром столицы с удобными пересадками на городской транспорт Садового и Бульварного колец. Однако в том же 1929 г. руководство страны постано-

---

[23] Там же.
[24] Там же. С. 45.
[25] *Раков*. Локомотивы отечественных железных дорог… С. 435–439.

вило «бросить все силы на социалистическую индустриализацию» и ветку так и не построили.

Первые электропоезда мытищинского производства комплектовались многими агрегатами до сих пор существующей английской фирмы «Виккерс Метрополитен», но уже с 1934 г. аналогичную продукцию начал выпускать московский электротехнический завод «Динамо». Опыт, накопленный мытищинцами при производстве «электричек», позволил им создать в том же 1934 г. первые отечественные вагоны метрополитена, ставшие затем основной продукцией завода – нынешнего ЗАО «Метровагонмаш» [26].

Тем временем интенсивный рост Москвы, многократно усилившийся при «развернутом наступлении социализма по всему фронту» в начале 1930-х гг., потребовал создания не только радиальных, но и кольцевых транспортных магистралей: последними требовалось связать между собой плотно окружившие город на рубеже XIX–XX вв. густонаселенные промышленные районы. Начатую еще до революции прокладку по Камер-Коллежскому валу кольцевой трамвайной линии то и дело сдерживала необходимость возведения множества дорогостоящих новых мостов через реки и путепроводных развязок с железнодорожными и безрельсовыми магистралями: как возможная альтернатива трамваю на том направлении еще в самом начале XX в. была, в частности, предложена и до сих пор остающаяся транспортной экзотикой монорельсовая дорога [27]. Гораздо более реалистичным оказался проект 1932 г. пустить электропоезда по едва ли не совпадавшему с трассой Камер-Коллежского вала «Малому кольцу» в составе южного сегмента Окружной железной дороги между станциями Кутузово – Канатчиково – Андроновка и действовавших еще с 1870 г. путей Андроновка – Курский вокзал – Москва-Каланчевская – Белорусский вокзал – Кутузово, который в итоге и был утвержден, начав реализовываться уже в экстремальных условиях Великой Отечественной войны. К концу 1943 г. электропоезда, курсировавшие до войны между пригородным Подольском, Курским вокзалом и станцией Москва-Каланчевская, впервые проследовали дальше по вновь электрифицированным путям через Белорусский вокзал, Фили и Кунцево до станции Сетунь. Электрификация же южной части «Малого кольца» оказалась, к сожалению, невозможной, поскольку уникальные – «с ездой посередине» – металлические фермы нынешних Андреевского и Краснолужского мостов через Москву-реку в Лужниках не оставляли достаточного пространства для безопасного монтажа верхней контактной сети, а заменить их новыми удалось лишь совсем недавно, на рубеже XX–XXI вв. [28]

Тем временем предстоявшее в 1937 г. 20-летие Октябрьской революции было решено отметить проведением в тогдашнем северном предместье Москвы – Останкине – грандиозной Сельскохозяйственной выставки, которую, как ожидалось, будут посещать порядка 250 тыс. отечественных и зарубежных посетителей в день. Для обслуживания столь мощного пассажиропотока ин-

---

[26] См. там же.

[27] См.: Подвесные электрические однорельсовые железные дороги большой скорости. Новгород, 1906.

[28] См.: Электрифицированные железные дороги России. 1929–2004. М., 2004.

женер П. А. Куренков предложил, по явной аналогии с упоминавшейся выше ВХПВ 1882 г., пустить непосредственно к выставочному комплексу специальные поезда от крупнейшего в стране еще с 1870-х гг. пересадочного узла «трех вокзалов», где с 1935 г. действовала одна из первых станций метрополитена, «Комсомольская». Маршрут предлагалось проложить по действующему магистральному перегону между Ленинградским вокзалом и нынешней платформой Рижская (пересадка на разнообразный наземный транспорт тогда – Ярославского шоссе, теперь – проспекта Мира), а далее – вновь проложенной ветке, которая могла бы также стать местом демонстрации новейшей железнодорожной техники [29]. Однако 1937 г., как известно, был отмечен в отечественной истории главным образом не юбилейными торжествами, и Всесоюзную сельскохозяйственную выставку (ВСХВ) открыли только 1 августа 1939 г.; добраться до нее можно было лишь городским наземным транспортом.

Независимо от этих событий ставший академиком архитектуры Щусев разработал к середине 1940-х гг. комплексный проект реконструкции Комсомольской площади. Учитывая, среди прочего, трагический опыт налетов гитлеровской авиации на многие европейские города, включая Москву, в период Второй мировой войны, унаследованную от «парового» XIX в. цепочку путепроводов и насыпей перегона Москва-Курская – Москва-Каланчевская было предложено заменить подземным центральным пригородным вокзалом. Последний, выстроенный в соответствии с требованиям к «средствам коллективной защиты населения», или в просторечии бомбоубежищам, которым предстояло выдерживать уже несравненно более мощные ядерные удары, должен был связываться подземными же переходами со станцией метро «Комсомольская», подземным пригородным залом «тупикового» Казанского вокзала, новой высотной гостиницей «Ленинградская» [30]. До своей кончины в 1949 г. Щусеву удалось завершить последние три объекта, включая новую станцию метро «Комсомольская-кольцевая». Но вот многопутный центральный пригородный вокзал, способный обслуживать электропоезда не только уже созданных к тому времени Курско-Смоленского (1943) и Курско-Ржевского (1945, с 1946 г. – Курско-Рижский) пригородно-городских диаметров, но также Октябрьского (Ленинградского), а через соединительную ветку Царицыно – Бирюлево – и электрифицированного в 1945 г. Павелецкого направлений, так, к сожалению, и остался на бумаге.

1 августа 1954 г. в Москве возобновила работу Всесоюзная сельскохозяйственная выставка (ВСХВ, ныне Всероссийский выставочный центр, ВВЦ). Ее многократно расширенный и приукрашенный комплекс привлек к себе такие массы посетителей со всей страны, что инженеры И. В. Бордуков, В. А. Коробов, И. Е. Савченко предложили в начале 1955 г. вернуться к довоенной идее «глубоких железнодорожных вводов» в столицу, которые этот авторский коллектив нарек «спецдиаметрами». Основной «спецдиаметр» должен был ответвляться от перегона Лосиноостровская – Северянин тогда еще

---

[29] *Куренков П. А.* Транспортные средства к Всесоюзной с.-х. выставке // Транспорт и дороги города. 1936. № 10. С. 18–23.

[30] *Мулюкин Ф. П., Коптев В. И.* Московский железнодорожный узел в новой пятилетке // Городское хозяйство Москвы. 1946. № 7. С. 12–14.

Рис. 1, 2. Характерный угловато-аскетичный облик первых отечественных электропоездов оставался неизменным почти 30 лет, до конца 1950-х гг. Данный экземпляр, выпущенный Рижским вагоностроительным заводом в 1957 г., ныне сохраняется в Москве как действующий музейный экспонат

Северной (ныне Московской) железной дороги, проходить в тоннелях через собственно выставочный городок к Трубной площади, а далее по усмотрение городских властей направляться либо через Новую и Таганскую площади на Горьковское и Курское железнодорожные направления у Калитников (как предлагалось еще первыми проектами Московского метрополитена начала XX в., см. выше), либо, поскольку указанные площади тогда уже обслуживались метрополитеном, – под западной частью Бульварного кольца и Замоскворечья до выхода на Павелецкое направление у теперешней платформы «ЗИЛ». Пассажиры же, прибывавшие в Москву на Курский и Киевский вокзалы, должны были доставляться к ВСХВ через второй «спецдиаметр», дублирующий центральную часть Арбатско-Покровской линии метро, и общую для обеих трасс пересадочную станцию где-нибудь под самым центром столицы [31]. Однако к середине 1950-х гг. в СССР уже существовал и продолжал интенсивно развиваться метрополитен, габариты которого из соображений экономии были приняты заметно меньшими, чем для наземных железных дорог. В итоге «спецдиаметры» для пропуска электропоездов пришлось бы сооружать не только не используя тогда уже богатые техническое оснащение и производственный опыт «Метростроя», но и разрабатывая совершенно иные, гораздо более крупные проходческие комплексы, которые затем было бы проблематично задействовать где-либо еще. В итоге к ВСХВ уже в 1958 г. проложили со стороны центра Москвы первую очередь Рижского радиуса обычного метрополитена.

К концу 1950-х гг. на отдаленной прежде юго-западной окраине столицы – в Черемушках – развернулось строительство первых в отечественной практике микрорайонов из быстровозводимых панельных жилых домов по максимально удешевленным типовым проектам. Эти Новые Черемушки, вскоре ставшие образцом для подражания по всему СССР, первоначально предлагалось быстро и при минимальных затратах связать с расположенным в самом центре Москвы Павелецким вокзалом двухпутной электрифицированной веткой по дну довольно глубокого, прямого, выводящего к теперешней платформе «ЗИЛ» Андреевского оврага. В противоположном направлении эти пути ничто не мешало продлить еще и к набиравшему как раз тогда все большую популярность аэропорту «Внуково», с выходом в итоге на магистральное киевское направление у станции Лесной Городок [32]. К сожалению, тогдашнее руководство Москвы во главе с Е. А. Фурцевой этот вполне реалистичный проект отвергло, ссылаясь, как вспоминают в устных беседах нынешние старожилы Черемушек, на и без того чрезмерную «изрезанность» столицы железнодорожными путями, беспокоящими население шумом проезжающих поездов, необходимость возведения дорогостоящих путепроводов, высокую опасностью случайного появления людей перед быстро движущимся поездом и т. д. Быстро увеличивающемуся населению столичного юго-запада пришлось долгие пять лет дожидаться постройки калужского радиуса метро, который с тех пор остается сильно загруженным, а теперь, в 2010-х гг., еще

---

[31] *Бордуков И. В., Коробов В. А., Савченко И. Е.* Проблема коренного улучшения городских и пригородных сообщений Москвы // Городское хозяйство Москвы. 1955. № 2. С. 5–13.

[32] *Шабарова Э. В.* Железная дорога в городе. М., 1986.

и должен принять на себя едва ли не основную массу пассажиров со вновь присоединенных к Москве обширных территорий.

Тем же, кто получал долгожданные отдельные квартиры в первых типовых микрорайонах к северу от тогдашних московских границ, немало помогла электрификация в 1955 г. унаследованной от первых лет XX в. соединительной ветки Лосиноостровская (станция на Ярославском направлении, до которой тогда действовал короткий внутригородской маршрут электропоездов от головного вокзала длиной 14 км) – Институт пути – Отрадное – Слободка (платформа у пересечения с Алтуфьевским шоссе) – Бескудниково (станция Савеловского направления). К сожалению, по мере дальнейших роста и «уплотнения» столицы эту ветку посчитали возможным ликвидировать (последним в 1987 г. был разобран перегон Отрадное – Бескудниково), до сих пор лишь обещая организовать взамен движение электропоездов по проходящему на небольшом удалении – между теперешними станциями метрополитена «Ботанический сад» и «Владыкино» – параллельному участку Окружной железной дороги. Впрочем, поскольку оживленное савеловское железнодорожное направление вовсе не имело вплоть до 1989 г. пересадок на метрополитен, а еще более перегруженное ярославское до сих пор обеспечивает такую пересадку лишь на и без того оживленной Комсомольской площади, при проектировании в начале 1970-х гг. продления рижского радиуса метро до Медведкова было предложено соорудить у новой станции «Свиблово» общий для большинства савеловских и ярославских электропоездов северный пригородный вокзал. Альтернативный вариант проекта предусматривал сохранение лишь перегона ветки Свиблово – Бескудниково с прокладкой к Лосиноостровской ответвления метро [33]. На практике, однако, продленный рижский радиус с первых же дней его пуска осенью 1978 г. оказался переполненным одними лишь жителями ближайших к его станциям микрорайонов, и единственными напоминаниями о замысле северного пригородного вокзала остались лишь монументальные гербы городов «Золотого кольца России», к которым должны были отправляться электропоезда, в подземном зале станции метро «Свиблово».

В марте 1958 г. было решено, используя лучший мировой опыт, основать у подмосковной станции Крюково первый город-спутник столицы – Зеленоград. Многие специалисты – как транспортники, так и архитекторы – да и начавшие появляться там с 1961 г. первые новоселы предлагали удобно и недорого связать новостройку сразу со многими московскими районами, вокзалами, линиями метро и наземного транспорта за счет организации Октябрьско-Курского диаметрального маршрута электропоездов [34]. Такая идея, вполне осуществимая технически и, кстати, становящаяся вновь актуальной при нынешних бесконечных заторах на связывающих Москву и Зеленоград Ленинградском и Пятницком шоссе, к сожалению, не была реализована по причинам организационно-бюрократическим: если прочие радиальные направления столичного узла были объединены с 1959 г. в самостоятельную Московскую железную дорогу, то линия, проходящая через Крюково, осталась в

[33] См. там же.

[34] Зеленограду – полвека! М., 2008.

Рис. 3. Электропоезда ЭР22, выпускавшиеся Рижским вагоностроительным заводом в конце 1960-х гг. специально для внутригородских рейсов, внешним видом и даже первоначальной красно-желтой окраской напоминали, скорее, трамвайные вагоны

составе управлявшейся из Ленинграда (ныне Санкт-Петербурга) и уже тогда претендовавшей на внедрение высокоскоростного движения Октябрьской железной дороги. Еще одной причиной неудачи стала сильная перегруженность в 1960–1980-е гг. Курского вокзала столицы. Пришлось отказаться и от прокладки через означенный вокзал горьковско-рижского диаметра (Железнодорожная – Нахабино), хотя метрополитен в активно застраивавшееся отдаленное Тушино пришел лишь под конец 1975 г., а в Новогиреево – еще четырьмя годами позже. Между тем как раз тогда, на рубеже 1960–1970-х гг., находившимся в пределах СССР Рижским вагоностроительным заводом были выпущены, пусть и небольшими партиями, первые отечественные электропоезда, специально рассчитанные на внутригородские маршруты – с дополнительными тамбурами посередине максимально удлиненных кузовов и конструктивной возможностью оперативно изменять составность поезда от всего двух вагонов (фактически «большой трамвай») до 10–12 сообразно колебаниям пассажиропотоков (рис. 3) [35].

Последовательным сторонником более активного использования имеющихся железных дорог для внутригородского пассажирского сообщения оставался на всем протяжении последней трети XX в. расположенный в Москве Государственный институт проектирования городов (ГИПРОГОР). В частности, его специалисты разработали по мере превращения к 1980-м гг. российской столицы в крупный авиационный узел проект связи Центрального аэровокзала на Ленинградском проспекте со всеми московскими аэропортами, включая закрытый ныне Быково, железнодорожными маршрутами по соответственно реконструированному и электрифицированному подъездному пути Центрального аэродрома – отдельным участкам Окружной железной дороги – веткам к топливным базам аэропортов [36]. Сравнительно недавно при открытии 10 июня 2008 г. движения электропоездов «Аэроэкспресс» от Савеловского вокзала по вновь проложенной ветке к международному аэропорту Шереметьево, на котором довелось присутствовать и автору данной статьи, бывший тогда вице-премьером России С. Б. Иванов устно пообещал вернуться к этим планам уже с учетом кардинально изменившихся реалий. В соответствии с новым проектом «Аэроэкспрессы» Шереметьево – Домодедово и Домодедово – Внуково будут курсировать через станцию Москва–Каланчевская (рис. 4), располо-

[35] См.: *Раков*. Локомотивы отечественных железных дорог… С. 234–246.
[36] *Шабарова*. Железная дорога в городе… С. 199.

Рис. 4. Современный вид станции Москва-Каланчевская. За путями левее – бывший Императорский павильон 1896 г., сооруженный для приезда Николая II на коронацию в Москву (ныне – служебное здание). Проект приспособления этой станции для сообщения с московскими аэропортами предполагает возведение вторым ярусом над путями и перронами залов для регистрации авиапассажиров, приема багажа и т. п.

женную, в отличие от Центрального аэровокзала, на расстоянии пешеходной доступности от крупнейших вокзалов и пересадочного узла метрополитена «Комсомольская»; там же после должной реконструкции возможно организовать регистрацию и прием багажа авиапассажиров, буквально налегке отправляя их затем в конкретные аэропорты вылета.

Непосредственную заинтересованность в реализации данного проекта проявляет ныне ОАО «Аэроэкспресс» – одна из коммерческих структур, созданных при преобразовании начиная с 1 октября 2003 г. прежнего Министерства путей сообщения России в открытое акционерное общество «Российские железные дороги» (ОАО РЖД), которое сопровождалось выделением пригородно-городского пассажирского движения в самостоятельный «бизнес», участники которого должны, по идее, буквально сражаться за каждого пассажира. В то же время, однако, поспешная коммерциализация ОАО РЖД заметно усложнила его взаимодействие с федеральными, городскими и областными властями. Российские железнодорожники начала XXI в. устремились прежде всего к максимально высокой прибыли и, напротив, минимально возможным капиталовложениям. Из-за этого, в частности, была почти на десятилетие задержана реализация многочисленных проектов организации пассажирского движения на внутригородском кольце прежней Окружной железной дороги

(с 1959 г. – подразделения Московской железной дороги). К примеру, незадолго до начала нынешней железнодорожной реформы, в январе 2001 г., в выставочном зале «Мосархинформ» (Московская архитектурная информация) был представлен вполне реалистичный план приспособления под движение электропоездов для начала хотя бы юго-западного участка кольцевой магистрали: сравнительно короткого, теснейшим образом «увязанного» с метрополитеном, наземным транспортом, все более актуальными ныне «перехватывающими» автопарковками. Часть поездов Павелецкого направления из густонаселенных подмосковных городов Домодедово и Видное, а также столичного района Бирюлево, прокладка метрополитена до которого не представляется целесообразной в силу ряда обстоятельств даже в отдаленной перспективе, предполагалось направлять вместо традиционного Павелецкого вокзала по соединительной ветке Нижние Котлы – Канатчиково и далее по «кольцу» до станции Пресня, обустроив пересадки на непосредственно соседствующие с этой трассой станции метрополитена «Ленинский проспект», «Спортивная», «Кутузовская», «Международная», оживленные Ленинский, Комсомольский, Кутузовский проспекты, Бережковскую набережную (где, в принципе, можно устроить еще и причал для речных теплоходов). В пределах пешеходной доступности от новых станций и платформ оказались бы столь притягательные для пассажиров места, как активно формируемый ныне гостинично-деловой комплекс «Москва-Сити» и давно уже существующий Центральный стадион в Лужниках. При этом как минимум на начальном этапе этот короткий маршрут вполне мог бы обслуживаться уже существующими тяговыми электроподстанциями, депо электропоездов, и прочей необходимой инфраструктурой Московской железной дороги – филиалом ОАО РЖД.

Ныне, после упоминавшегося выше существенного расширения московской территории, совместными усилиями ОАО РЖД и правительства Москвы, наконец, развернуты масштабные работы, ставящие своей целью открытие движения электропоездов сразу на всем протяжении старой Окружной дороги (ныне для большей ясности переименованной в Кольцевую) уже к началу 2016 г.