

УДК 656.42+929 Голицын

**Шумейко И.Н.**

(г. Москва)

МОСКОВСКИЙ ГОРОДСКОЙ ГОЛОВА КНЯЗЬ ГОЛИЦЫН  
И ПЕРВЫЙ ПРОЕКТ МЕТРОПОЛИТЕНА  
(ПО МАТЕРИАЛАМ МОСКОВСКОЙ ГОРОДСКОЙ ДУМЫ)

**Аннотация.** В статье рассматривается деятельность князя Владимира Михайловича Голицына, московского городского головы (1897–1905), и руководимой им Московской городской думы по модернизации транспортной инфраструктуры Москвы на рубеже XIX – XX вв.

На основе не опубликованных ранее архивных материалов анализируются основные направления работы Московской городской думы как органа самоуправления, её гласных (депутатов) и руководителя, городского головы князя Владимира Михайловича Голицына. Особое внимание уделяется рассмотрению конфликта, связанного с появлением так называемого «Проекта Балинского» – первого проекта метро, явившегося, как оказалось, не только авантюрой, но и одной из крупнейших коррупционных схем в России того времени.

В результате исследования автор приходит к заключению, что поддержанный министерствами императорского правительства и Московским генерал-губернатором великим князем Сергеем Александровичем «Проект Балинского» был нацелен, прежде всего, на получение концессией доходов от московского трамвая.

**Ключевые слова:** Проект метрополитена, Московская городская дума, Московский генерал-губернатор, Московский городской голова.

**I. Shumeyko**

(Moscow)

MOSCOW MAYOR PRINCE GOLITSYN  
AND THE FIRST DRAFT OF THE UNDERGROUND  
(ACCORDING TO THE MOSCOW CITY DUMA)

**Abstract.** The article examines the work on modernization of the transport infrastructure of Moscow at the turn of the XIX–XX centuries done by Prince Vladimir Mikhailovich Golitsyn, Moscow mayor (1897-1905), as well as the activity of the Moscow City Duma headed by him.

Based on previously unpublished archival material the author analyzes the main trends of the Moscow City Duma as a self-governing body, its open members of the city duma and the head, the mayor, Prince Vladimir Mikhailovich Golitsyn. Particular attention is paid to the conflict related to the emergence of so-called "Balinskiy

Project” – the first draft of the underground, which appeared, as it turned out, to be not only an adventure but also one of the biggest corruption schemes in Russia of that time.

Having performed the study the author comes to the conclusion that “Balinskiy Project” was aimed primarily at obtaining a concession revenues from the Moscow tram, no matter it got support from the imperial government ministries and the Governor-General of Moscow Grand Duke Sergei Alexandrovich.

**Key words:** draft of the underground, the Moscow City Council, Governor-General of Moscow, Moscow mayor.

Изучение деятельности князя Владимира Михайловича Голицына, Московского вице-губернатора, губернатора, московского городского головы (1897 – 1905), почетного гражданина города Москвы (одного из 12, удостоенных этого звания до революции), представляет значительный научный и общественный интерес, позволяет рассмотреть жизнь Москвы, функционирование московского городского хозяйства, в том числе складывание новой московской транспортной инфраструктуры на рубеже XIX–XX вв..

В новейшей отечественной историографии проблема «инфраструктурной революции» в Москве рассматриваемого периода стала предметом ряда работ, в которых положительно оценивается деятельность московского городского головы князя Владимира Михайловича Голицына по созданию в Москве линий электрического трамвая, впервые поставленного на службу вместо линий частных конок и ставшего одной из основ муниципального бюджета города.

Город Москва, как основная сфера деятельности В.М. Голицына, в период его губернаторства и особенно во время работы в должности московского городского головы, на рубеже XIX–XX вв. находился в точке развития, имеющей множественные черты объективного сходства с ситуацией нынешнего переходного периода, то есть уже XX–XXI вв.

Среди этих черт сходства наиболее очевидны острые инфраструктурные проблемы, социально-политические конфликты, связанные как с городскими, муниципальными, так и с общероссийскими вопросами.

Построенные в период работы князя В.М. Голицына первая московская электростанция на Раушской набережной, Георгиевская электростанция, первая телефонная станция, четыре новых вокзала (Курский, Павелецкий, Рижский и Савеловский), Рублёвские водозаборные сооружения были столь же необходимы для продолжения жизни города, как и инфраструктурные объекты 1990-х–2000-х гг.

Особую важность представляла транспортная инфраструктура. Функциональным аналогом нынешнего московского метрополитена можно признать трамвайные линии, впервые запущенные в эксплуатацию при В.М. Голицыне.

Социально-политическая обстановка в Москве эпохи В.М. Голицына дает еще одну важную тему её сопоставления с эпохой нынешней. Проявления политических кризисов – митинги, массовые демонстрации, теракты – существенно влияли на работу органов законодательной, исполнительной власти города Москвы, общественных организаций, муниципальных предприятий, промышленных производств. Применив современную терминологию, деятельность В.М. Голицына является примером и «кризисного управления».

Крупнейшим «привходящим фактором», оттягивающим на себя внимание исследователей, изучающих период конца XIX – начала XX вв., стали сложные взаимоотношения московского городского головы князя Голицына с Московским генерал-губернатором, Великим князем Сергеем Александровичем, и ближайшим окружением императора Николая Второго. Громадная историческая и политическая значимость событий, произошедших в Москве в конце XIX в., в том числе связанных с т. н. «Ходынкой» в мае 1896 г., решающая ответственность за которые легла на московского генерал-губернатора Великого князя Сергея Александровича, его «одиозная» и трагическая (гибель, теракт эсера Каляева) фигура, а также попытки императорского двора по перекладыванию ответственности за «Ходынку» на все московские власти, начиная с полицмейстера Власовского. Всё это в значительной мере политизировало исследования истории управления Москвой в 1890-е–1900-е гг.

И.А. Нестеров отмечал: «Представитель древнего дворянского рода, он трижды избирался главой московского самоуправления. Этот период был продуктивен не только для городского хозяйства древней столицы, но и для становления либерального движения, одним из центров которого стала Московская дума...» [4, с. 79].

Из числа исследователей, достаточно внимания уделивших «фактурным» вопросам управления московским городским хозяйством в этот период, можно назвать директора Центрального исторического архива г. Москвы (ЦИАМ) Е.Г. Болдину [1], а также Л.Ф. Писарькову [5].

Но в части поиска и обоснования критериев оценки роли князя В.М. Голицына требуется значительное число внешних экспертных оценок по отдельным направлениям, где позиция сторон была объективно зафиксирована и не зависела от политической конъюнктуры.

Новизна данной статьи состоит в выборе наиболее важного, конфликтного случая – выступления за и против первого проекта московского метрополитена инженера Балинского. Данный конфликт показателен определенностью мнений, списка персоналий, а также: наличием **внешних** объективных – экономических, технических, экологических критериев оценки проекта как городского транспортного предприятия.

Важными **источниками** стали документы, хранящиеся в Центральном историческом архиве г. Москвы (ЦИАМ): Фонды № 16, 65, 179, содержащие стенографические отчёты заседаний Московской городской думы, журналы заседаний, а также деловую переписку московского городского головы с московским генерал-губернатором и министрами императорского правительства, информационные документы, экспертные оценки. Определённое значение имели и документы, хранящиеся в фамильном архиве Голицыных, в том числе впервые опубликованные автором данной статьи [6–9]. Однако большая часть архивных документов, позволяющих объективно оценить общественный конфликт по первому проекту Московского метрополитена, – публикуется и анализируется впервые.

Владимир Михайлович Голицын родился в 1847 г. в Париже. В 1869 г. по окончании естественно-исторического факультета Московского университета со степенью кандидата поступил на службу в Московскую городскую управу. В 1883 г. был назначен вице-губернатором. За успешное участие в мероприятиях по коронации Александра III 27 апреля 1883 г., а также во время освящения храма Христа Спасителя был удостоен тёмно-бронзовой и золотой медалями на Александровской ленте. С 1887 г. – московский губернатор. Награждён орденами Св. Анны II степени и Св. Владимира III степени, получил придворное звание камергера и неоднократно – награду «Высочайшее благоволение» [6, с. 225].

В 1897 г. был избран городским головой Москвы. На эту должность он избирался трижды.

В 1905 г. из-за разногласий с политикой правительства императора Николая Второго, прежде всего по мерам, принимаемым в связи с событиями революции 1905 – 1907 гг., подал в отставку.

В 1905 г. Московская городская дума удостоила его звания «Почетный гражданин города Москвы» – один из 12 человек, удостоенных этого звания в дореволюционной России. Художнику В. А. Серову был заказан его портрет, который в настоящее время находится в Государственном историческом музее.

В 1918 г. В.М. Голицын был арестован. Узнав об этом, тогдашний московский глава, третье-четвертое лицо по степени влияния в руководстве РКП (б), Лев Каменев вызвал Голицына себе и долго с ним беседовал о тонкостях и сложностях управления Москвой. Это можно назвать своеобразным «мастер-классом» по управлению московским городским хозяйством.

Период деятельности В.М. Голицына в качестве московского городского головы (1897 – 1905) наиболее важен как в жизни самого князя, так и в истории Москвы.

Город Москва, как основное пространство деятельности В.М. Голицына в период его губернаторства, и особенно во время работы в должности московского городского головы, на рубеже XIX – XX вв. находился в точке развития, имеющей множественные черты объективного сходства с ситуацией нынешнего переходного периода XX – XXI вв.

Среди этих черт назовём главную: глубокий кризис инфраструктуры, грозящий самой жизнедеятельности города. Это остро коснулось трамвайных линий.

При князе В.М. Голицыне Москва стала «доходным предприятием», бюджет города – бездефицитным.

Москва, в отличие, например, от тщательно спланированного Петербурга, была наиболее сложным полигоном для промышленной революции рубежа XIX – XX вв. Без реформ эпохи В.М. Голицына города в современном понятии просто бы не было. Как нынешняя Москва без метрополитена, трех транспортных колец не смогла бы не только выполнять столичные функции, но и в целом не могла бы оставаться правильно функционирующим городом.

Если железнодорожные вокзалы – Николаевский, Ярославский, Казанский – функционировали в Москве ранее и использовались, в том числе и для обслуживания московского региона, как аналог нынешних пригородных электропоездов, то трамвайное сообщение в городе полностью отсутствовало.

Территория города была «разобрана» на маршруты отдельных «конок», находившихся во владении множества частных лиц. За несколько лет под руководством В.М. Голицына город выкупил права на эксплуатацию всех частных «конок» и заменил их линии трамвайными, ставшими основным видом московского транспорта.

Важным косвенным доказательством уникальной успешности московского трамвая можно признать то, что он через некоторое время стал предметом посягательств недобросовестных предпринимателей,

попыток перевода из разряда московской муниципальной собственности в концессию («Афера Балинского»).

Данный вопрос в российской историографии является наименее изученным. Единственные упоминания по этой теме публиковались в популярной прессе, в том числе в статьях автора данной статьи [6–9]. Это относится и к истории первого проекта Московского метрополитена – «Проект, поданный инженерами Кнорре и Балинским».

Роль князя В.М. Голицына, всего аппарата Московской городской думы, а также независимых технических, экономических экспертов, способствовавших предотвращению реализации грандиозной в масштабах Москвы и России фактически коррупционной схемы, ранее не была предметом исследования в российской историографии.

Краткие статьи в энциклопедиях, справочниках, календарях указывали следующее.

Первый из эскизных проектов московского метро был разработан в 1901 г. В 1902 г. русский инженер П.И. Балинский предложил проект, по которому метро должно было соединить линию Замоскворечье с Тверской заставой (ныне площадь Белорусского вокзала) подземной линией, а через Красную и у Пушкинской площадей поезда намечалось пустить по эстакаде.

До 1-й Мировой войны предлагались и другие проекты. В годы советской власти вопрос о строительстве московского метро был поднят в 1922 г. Из-за неприемлемых условий были отклонены предложения некоторых зарубежных фирм...» [2, с. 400].

Можно предположить, что сложившаяся ситуация являлась отголоском давнего пропагандистского компромисса:

1) так как наиболее ранние даты каких-либо технических достижений, как, например, дата пуска первого в мире метро (в 1863 г. в Лондоне), или хотя бы даты первых их проектов являются определенной составной частью престижного образа города, страны – сохранялись наиболее ранние даты «Первого проекта»: 1901 г. – разработка, 1902 г. – официальное предложение властям Москвы.

2) из двух авторов Проекта – Е.К. Кнорре, П.И. Балинский – в названии оставлялась только фамилия последнего, что, вероятнее всего, является отголоском того же пропагандистского компромисса. Здесь возможны лишь версии, предположения, что в определенный исторический период («борьба с низкопоклонством перед Западом») фамилия «Кнорре» могла показаться «менее подходящей» для автора первого проекта московского метро.

Хотя именно «русский немец» Е.К. Кнорре в паре указанных авторов имел на 1902 г. настоящие, известные в стране заслуги и авторитет: он являлся создателем проектов и успешным строителем мостов на трассе Транссибирской железнодорожной магистрали. В определённом смысле можно сказать, что авантюрист Балинский как создатель «экономической», концессионной части Проекта прикрывался авторитетом Кнорре.

3) сущность «Первого проекта», все его технико-экономические подробности и, главное, их реальное значение – оставались вне рассмотрения как авторов указанной «Энциклопедии Москвы», так и авторов последующих статей. В данном исследовании им будет уделено особое внимание

Роль князя В.М. Голицына как московского городского головы в истории «Проекта Балинского» ранее освещалась лишь в популярной литературе без привлечения архивных источников: «... В 1902 г. он был вызван к генерал-губернатору, великому князю Сергею Александровичу, где обсуждался договор с автором проекта. Будучи опрошен, князь Голицын сказал, что может высказаться – только после того, как его специалисты подробно рассмотрят юридические, технические и финансовые условия договора. И выяснилось, Балинский предлагал построить линию метрополитена Замоскворечье – Тверская застава (Площадь Белорусского вокзала) за пять лет. Для покрытия своих затрат он будет пользоваться доходами от этой линии несколько лет, и кроме того... с первого же дня начала строительства к нему переходит весь доход от московского трамвая. Если за пять лет он не завершит метро, то все им построенное переходит городу безвозмездно. Разобравшись во всех условиях предлагавшегося варианта, князь Голицын объяснил генерал-губернатору суть аферы. Забирая на пять лет высокодоходный тогда трамвай, Балинский будет вести работы для отвода глаз, а через пять лет и объявит, что не получилось. Все московские специалисты поддержали князя Голицына, махинация не удалась» [6, с. 227].

Косвенным свидетельством недобросовестности «проекта» можно было посчитать также объективную экономическую необоснованность предлагаемой Балинским линии метрополитена: Замоскворечье – Тверская застава (Площадь Белорусского вокзала). Данное направление не являлось в Москве самым актуальным по числу возможных пассажиров, и в последующих дореволюционных проектах, а также фактически построенная первая линия московского метрополитена прошла совершенно в ином направлении: «Сокольники – Парк Культуры», почти перпендикулярно к первой линии предлагавшегося «Про-

екта Балинского», что косвенно свидетельствовало или о неправильно просчитанных пассажиропотоках в Москве, или об отсутствии вообще подобных расчетов.

Дальнейшее изучение корпуса архивных материалов, связанных со всеми этапами зарождения, лоббирования, экспертного изучения, критики «Проекта Балинского», позволяет оценить как масштаб угрозы бюджету и инфраструктуре Москвы, так и роль князя В.М. Голицына, всего аппарата Московской городской думы, в том числе некоторых её гласных (депутатов), прежде всего, А.И. Гучкова, будущего лидера партии октябристов, независимых экспертов, привлеченных к исследованию вопроса.

Сам факт такого важного события в общественной жизни, как появление «Проекта Балинского», свидетельствовало если не о кризисе, то, во всяком случае, об определенном конфликте в структуре управления Российской империи начала XX в.. Хозяйством таких крупных городов, как Санкт-Петербург, Москва руководили выборные органы самоуправления, городские думы, состоящие из гласных (депутатов), избираемых населением города и затем выбиравших из своего состава городского голову.

Гласных в Москве начала XX в. было около 100 человек. В частности, в период решения судьбы «Проекта Балинского», января-февраля 1903 г., на заседаниях Московской городской думы присутствовало: «92 лица гласных, плюс 4 члена Городской Управы из числа не состоящих гласными, а так же Городской Голова, князь В.М.Голицын и Товарищ Городского Головы И. А. Лебедев»<sup>1</sup>.

Подробности первых шагов Е.К. Кнорре, П.И. Балинского, каналов их выхода на первых лиц Империи, способов организации лоббистской поддержки их «Проекта» – остаются за рамками данной статьи. Архивные документы, содержащиеся в ЦИАМ, представляют начальную для руководства Москвы ситуацию: активная, мощная поддержка из Санкт-Петербурга указанного проекта, пришедшего в город через аппарат московского генерал-губернатора Великого князя Сергея Александровича. Фактически это нарушало законом утвержденный и практически сложившийся порядок ведения городского хозяйства, что и нашло отражение в многочисленных первичных документах, публикуемых в данном исследовании.

Аргументы авторов «Проекта» излагались в копии их письма на имя Московского генерал-губернатора великого князя Сергея Александро-

<sup>1</sup> ЦИАМ Ф. 179 Оп. 22 д. 163 Л. 2. Журналы собраний Московской Городской Думы за 1903 годь. – Собрание 14-го января № 1.



вича: «Появление впервые на земном шаре городов с миллионным населением, есть явление сравнительно еще весьма недавнее и относится всего лишь к началу минувшего XIX столетия...»<sup>2</sup>.

Вступительная часть «Записки» еще не может быть объектом критики. Здесь лишь констатация определенных транспортных проблем, возникших в крупных городах мира (Лондон, Нью-Йорк...), и указание, что именно метрополитен стал основным решением этих проблем: «Выработанный нами детально проект Московского Метрополитэна, как равно и смета стоимости и доходности послыдняго показали, что от эксплуатации первого года Московского Метрополитэна можно ожидать несравненно более благоприятные и продуктивные результаты, чем таковые в отношении С.Петербурга. Совершенно особенные данныя, положенныя въ основание представляемаго нами ныне проекта Городских ж.д. большой скорости для Москвы совершенно новыя научныя и практическiея положенiя, основанныя на статистических данных и доказывающихъ право его существованiя делаютъ проектъ этотъ вполне возможнымъ к осуществленiю исключительно путемъ частной предприимчивости безъ какихъ либо жертвъ в финансовомъ отношенiи со стороны Правительства, какъ то: Правительственной гарантiи, безпошлиннаго ввоза и т. п., но лишь при условii присоединенiя к означенному предпрiятию — предпрiятия городскихъ электрическихъ трамваевъ. Иными словами, предлагаемыйъ нами ныне проектъ сети городскихъ электрическихъ ж.д. дорогъ большой скорости...»<sup>3</sup>.

Это и есть наиболее важная часть «Записки», выдающая главный замысел авторов: получение под свой контроль, (в форме концессии, как будет указано далее) «предприятия городских электрических трамваев», и поступление доходов от его эксплуатации в их собственность. Свидетельством уровня определенного достигнутого уровня поддержки «Проекта» можно также посчитать и письмо министра финансов России Сергея Юльевича Витте на имя московского городского головы: «Милостивый Государь Князь Владимиръ Михайлович. На разсмотренiе Московской Городской Думы въ ближайшемъ будущемъ долженъ поступить составленный инженерами П.И. Балинскимъ и Е.К. Кнорре проектъ Московскихъ городскихъ электрическихъ железныхъ дорогъ большой скорости. Имея въ виду, что предприниматели, испрашивая концессию на это предпрiятие, **не требуютъ никакой субсидiи, гарантiи, безпошлиннаго ввоза и т. п.** и обязуются вести дело сооруженiя при посредстве русскихъ заводовъ и изъ материаловъ отечественнаго

<sup>2</sup> ЦИАМ. Ф. 179. Оп. 21. Д. 2042 л. 6.

<sup>3</sup> ЦИАМ. Ф. 179. Оп. 21. Д. 2042 л. 8.

производства, я полагаю, что осуществление этого предприятия могло бы оказаться полезным, какъ для русской промышленности и торговли вообще, центромъ которыхъ является город Москва, такъ и для промышленности желъзодьлительной въ частности...»<sup>4</sup>.

Весь характер письма Вите не позволяет в данном исследовании сделать окончательного заключения: являлся ли он сам сторонником «Проекта» или же был вынужден написать его, как формальное «сопроводительное письмо». Возможно, как опытный администратор и политик, Вите мог предположить, что в Москве существует еще одна «степень защиты», и Московская городская дума вместе с московским городским головой князем В.М.Голицыным не пропустит «Проект».

Также о факте поддержки «Проекта Е.К. Кнорре, П.И. Балинско-го» со стороны уже министра внутренних дел России Вячеслава Константиновича Плеве может свидетельствовать полученный им ответ от московского городского головы князя В.М. Голицына: «...Прежде всего возбуждает сомнение нежелание авторов проекта сообщить его хотя бы въ главныхъ чертахъ представителям городского управления. Солидный предприниматель не боится оглашения и критики своего предложения. Гражданские законы оградятъ право собственности его на принадлежащую ему идею и трудъ, затраченный на разработку проекта; критика же не опасна, разъ проектъ составлен целесообразно и удовлетворяет поставленной задаче...»<sup>5</sup>.

В данном фрагменте письма В.М. Голицын указывает министру внутренних дел России Плеве, что авторы «Проекта» Е.К. Кнорре и П.И. Балинский уклонились от предъявления Московской городской думе каких-либо существенных деталей проекта, сославшись, что это «их интеллектуальная собственность» и она в случае её предъявления может оказаться под угрозой. Но самым характерным для раскрытия авантюристности всего проекта можно посчитать факт почти невероятный, однако, имевший место. В качестве аргумента, предъявленного Московской думе авторами «Проекта», стала серия картин, по существу – «фантазий на тему» – работы известного русского художника Николая Николаевича Каразина<sup>6</sup>. Именно эти картины стали фактом

<sup>4</sup> ЦИАМ. Ф. 179. Оп. 21. Д. 2042 Л. 9.

<sup>5</sup> ЦИАМ. Ф. 179. Оп. 21. Д. 2042 Л. 26 об.

<sup>6</sup> Каразин (Николай Николаевич) – художник-этнограф. Первые его рисунки, воспроизведенные в полиптиках, были помещены во «Всемирной иллюстрации» за 1871 г. Число нарисованных им картинок, эскизов и виньеток огромно. Они свидетельствуют о несомненной талантливости художника, который, однако, слаб по части рисунка и гонится больше всего за бойкостью техники и эффектносью композиции в ущерб правде и серьезности содержания. Каразин Николай Николаевич // Энциклопедический словарь

**Илл. 1.** Проект метрополитена Балинского. Художник Н.Н. Каразин



городской жизни (илл. 1). Они были широко опубликованы, например, в чрезвычайно популярной в 1900-е годы серии открыток «Город будущего».

Сам факт предъявления на экспертизу Московской городской думы не чертежей, а картин, свидетельствует, что авторы «Проекта» пытались воздействовать на эмоции аудитории, апеллируя к опыту «переводных городов мира», вроде Нью-Йорка.

Автор данного исследования, равно как и гласные (депутаты) Московской городской думы, вынужден обращаться и к такому «документу» и констатировать, что «Проект» предусматривал строительство метрополитена с характерными технологическими решениями, принятыми на тот момент в Нью-Йорке, а именно: широкое использование эстакад. В частности, предполагалась эстакада над Тверской улицей, и особенно над всей Красной площадью: от нынешнего здания Исторического музея к Васильевскому спуску. О подробностях данных «технических» решений в данном исследовании будет упомянуто в той части, где они станут предметом обсуждения и борьбы сторон.

Документы свидетельствуют о том, что «Проект Е.К. Кнорре, П.И. Балинского», фактически «Концессия Е.К. Кнорре, П.И. Балинского», вызвал в Москве не только возмущение, но и аргументированную критику. Вот, например, экспертная оценка инженера московской го-

---

Брокгауза и Ефрона: в 86 томах (82 т. и 4 доп.). – СПб., 1890–1907.

родской управы А. Линева: «Переданная мне на заключение Докладная Записка гг инженеров Е.К. Кнорре и П.И. Балинского Московскому Генераль-Губернатору по вопросу о постройке в Москве подземных или эстакадных электрических дорог большой скорости (Метрополитэна) не заключает в себе никаких технических или иных данных что бы составить хотя бы приблизительное понятие о проекте означенных инженеров а так же о возможности осуществления этого предприятия. Составители проекта не находят возможности сообщать свой проект письменно так как по словам Докладной Записки «таковые данные составляют научную собственность и поэтому нежелательны к предварительному опубликованию впредь до выяснения нами сами предложенного проекта и неразрывно связанных с ним вопросов».<sup>7</sup>

Таким образом, инженер А.Л. Линёв также констатирует отсутствие достаточных обоснований «Проекта» на данный момент. Одновременно он указывает и на инстанцию, достаточно опытную и компетентную для дальнейшего обсуждения этого или подобных «Проектов», а именно: «Отдел городских ж.д.». В подтверждение слов инженера Линёва можно добавить, что именно в это время успешно формировалась конфигурация московского железнодорожного узла, безусловно, крупнейшего и сложнейшего в стране, завершалось строительство Московской окружной железной дороги, и в целом железные дороги на территории московского региона выполняли не только общегосударственные функции, но и функции городского и пригородного транспорта. Так называемые в тот период «паровики», пассажирские поезда в пределах Москвы и Подмоскovie играли роль нынешних «электричек». Потому аргументы инженера А.Л. Линёва представляются достаточно убедительными: «...Ввиду однако, важности вопроса и принимая во внимание указание составителей проекта об их готовности представить лично «доклад и объяснение как о самом проекте, так и о тех данных, которые вызвали его появление и доказывают права его существования во всех тех инстанциях, где таковой будет рассматриваться» – было бы весьма желательно образовать комитет их инженеров Отдела Городских Ж.Д. с присоединением одного или двух участковых инженеров под председательством Члена Управы, в которую и пригласить составителей проекта Московского Метрополитэна для всестороннего выяснения вопроса...»<sup>8</sup>.

И особо важным из числа привлеченных в данном исследовании документов можно признать «Заявление» августа 1902 г. гласного (депутата)

<sup>7</sup> ЦИАМ Ф. 179. Оп. 21 Д. 2042 Л. 12.

<sup>8</sup> ЦИАМ Ф. 179. Оп. 21 Д. 2042 Л. 12, 13.

Московской городской думы Александра Ивановича Гучкова<sup>9</sup>. В последствии А.И. Гучков стал одним из ведущих политиков России, лидером Государственной думы и партии «Союз 17 октября» («Октябристы»), чья роль в поддержке курса П.А. Столыпина, а затем в свержении императора общеизвестна. История же борьбы против «Проекта Е.К. Кнорре, П.И. Балинского» позволяет увидеть А.И. Гучкова за 5–6 лет до взлёта его политической карьеры, а в тот период – политика московского уровня. Об этом свидетельствует его заявление в Московскую Городскую Думу: «По предложению Его Императорского Высочества Московского Генерал-губернатора, г. Московский Губернатор при предложении от 24 мая 1902 года передал на рассмотрение Московской Городской Думы докладную записку гг. Кнорре и Балинского по вопросу об устройстве в городе Москве внеуличных городских железных дорог большой скорости. Составители докладной записки указывают, что их проект может быть осуществлен: «лишь при условии присоединения к означенному предприятию предприятия городских электрических трамваев», «так как при одновременной эксплуатации этих двух предприятий, дополняющих друг друга, получится возможность в первые же годы иметь необходимую доходность на затраченный колоссальный капитал»<sup>10</sup>.

То есть и гласный Московской городской думы А.И. Гучков также указывает на экономическую подоплеку «Проекта» Балинского – желание заполучить в концессию московский трамвай.

Показательно данное заявление А.И. Гучкова ещё и тем, что в нём, в отличие от писем предыдущих авторов, и сугубо явны политические аргументы. Привлечённый к данному исследованию документ можно считать показательным примером того, как в Московской городской думе, руководимой князем В.М. Голицыным, деятель городского уровня постепенно вырастает в политика общероссийского масштаба: «Между тем *слухи* (курсив здесь и далее мой – И.Ш.), появившиеся в последнее время, сперва в заграничной прессе, а затем и в русской, указывали, что, повидимому, произошла перемена во взглядах правительства на этот предмет, и что предполагается в ближайшее время

---

<sup>9</sup> Гучков Александр Иванович (1862–1936) – крупный капиталист и российский общественный деятель, лидер партии октябристов, депутат III Государственной думы, в 1910–1911 гг. – её председатель. В 1915–1917 гг. – председатель Центрального военно-промышленного комитета. Вместе с В.В. Шульгиным принял манифест об отречении Николая II от престола. В первом составе Временного правительства – военный и морской министр. В августе 1917 г. был одним из организаторов контрреволюционного заговора («корниловщина»). После Октябрьской революции эмигрировал в Берлин // Биографический указатель «Хронос».

<sup>10</sup> ЦИАМ Ф. 179 оп. 21 д. 2042 л. 16.

и даже в ближайшие дни провести вопрос в высших правительственных инстанциях, и бесповоротно решить его в смысле передачи концессии на постройку и эксплуатацию электрических трамваев в Москве авторам названного проекта, за спиной которых стоит, будто бы, группа иностранных капиталистов. По тем же *слухам* проект этих господ, еще далеко непрошедший все те инстанции, которые нужны, чтобы обратить его в концессию, уже в настоящее время предлагается к переуступке на иностранных рынках»<sup>11</sup>.

На первый взгляд может показаться странным частое упоминание в данном официальном письме *«слухов»*, однако и это является отражением особенности тогдашней политики. Слухи стихийные и слухи управляемые были важными элементами политической борьбы в ту эпоху, и способствовали проведению еще более значительных, в отличие от проекта московского Метрополитена, политических кампаний (слухи о «подробностях оргий Гришки Распутина», слухи о готовящемся царицей «сепаратном мире», слухи о «секретном кабеле связи Царского Села с Берлином»...).

В итоговой же оценке «Проекта» А.И. Гучков, несколько раз прямо именуя его «концессией», полностью солидарен с князем Голицыным, гораздо более энергичен в выражениях: «... Сами подробности проекта, как технически, так и финансовыя, настолько фантастичны; предлагаемый условия концессии такъ тяжелы и невыгодны для населения; фактъ применения концессионнаго способа къ рѣшению важнаго вопроса городского благоустройства такъ противоречить всему направлению политики правительства, неоднократно преподавашага чрезъ Министерство Внутренних Дель городскимъ думаемъ указанія на необходимость для городов окончательно отказаться отъ услугъ концессионеровъ при разрѣшении важнѣйшихъ задачъ городского хозяйства; передача интересовъ миллионнаго населения Москвы, интересовъ первостепеннаго общественнаго значенія, въ руки иностранныхъ, капиталистовъ, такъ несогласна съ темъ национальнымъ направлениемъ финансовой политики, которое проводилось нашимъ высшимъ, финансовымъ ведомствомъ; наконецъ решение такого вопроса, столь близкаго жизненнымъ интересамъ населения, безъ выслушиванія голоса признанныхъ его представителей, такъ необычно въ исторіи Московской городской Думы, что, несмотря на ною видимую обоснованность указываемыхъ слуховъ, с трудомъ верится въ возможность ихъ осуществленія»<sup>12</sup>.

Так же решительно выражен и сам итоговый вердикт: возбудить перед Высшим Правительством ходатайство о том, чтобы решение по

<sup>11</sup> ЦИАМ Ф. 179 оп. 21 д. 2042 л. 16 об.

<sup>12</sup> ЦИАМ Ф. 179 Оп. 21 д. 2042 л. 17.

проекту гг. Балинских и Кнорре не было постановляемо до получения заключения по проекту со стороны Московской городской думы.

Письмо А.И. Гучкова свидетельствует, что в своей деятельности князь В.М. Голицын имел поддержку и гласных (депутатов) Московской городской думы и такого мощного, влиятельного клана, как российские капиталисты-старообрядцы, видным представителем которых был А.И. Гучков.

Определённую, весьма существенную помощь Московской городской думе и её руководителю князю В.М. Голицыну оказало то, что компания концессионеров Е.К. Кнорре, П.И. Балинского ранее также продвигала схожие концессионные проекты и в Санкт-Петербурге, которые были тоже тщательно изучены, и обоснованная критика их косвенно укрепила позиции сопротивляющихся и московской концессии. Петербургскому «Проекту» был посвящен Доклад Е.И. Кедрина, прозвучавший 19 августа 1902 г. в Санкт-Петербурге, в «Обществе для содействия русской промышленности и торговли»: «Как известно, въ высшихъ правительственныхъ сферахъ разсматривается въ настоящее время предложение инженера Балинского и американскаго гражданина Вернера объ отдаче имъ концессии на устройство трамваевъ въ Петербурге (и въ Москве) въ связи с постройкой железнодорожной вѣтви, соединяющей всю сеть железныхъ дорогъ Россійской Имперіи с Финляндскими. Домогательства гг. Балинскаго и Вернера заключалось въ томъ, чтобы выдачу имъ концессии, въ изытание отъ установленнаго порядка, произвести распоряженіемъ высшей административной власти, помимо городского самоуправления»<sup>13</sup>.

То есть данный «Доклад» Е. И. Кедрина вводит случай с «Проектом Московского метро» в более широкий общероссийский контекст. Недвусмысленно объединяет по своим характеристикам «Проекты» Балинского и «американскаго гражданина Вернера», претендующего на сдачу в концессию трамваев уже в Петербурге в связи с постройкой железнодорожной вѣтви к Финляндским железным дорогам. Прекрасный пример общего «коррупционного градуса» в стране в тот период.

Здесь необходимо оговориться, что термин «коррупционные» в данном исследовании применяется не как вывод уголовных расследований по конкретным «делам», а общеполитическое определение, прилагаемое к целому классу сделок, заведомо невыгодных для государства, невозможных к осуществлению без участия лично материально или политически заинтересованы лиц в правительственных органах. Как и в случае различных «Фондов» 1990-х гг., получавших квоты на вывоз сырья и льготы на беспощлинный импорт подакцизных товаров — уголовные дела доведены до приговоров лишь по малой их части, так и в случае «Проектов» 1900-х гг.

<sup>13</sup> ЦИАМ Ф. 179 Оп. 21 д. 2042 л. 62.

Важной и полезной информацией из Петербурга для Москвы стало зафиксированное в докладе Кедрина свидетельство, что «...Проект же надъличныхъ виадуковъ, предложенный инженеромъ Балинскимъ, быть, какъ известно, разматриваемъ въ Особомъ Совещании, подъ председательствомъ члена Госуд. Совета графа Сольскаго и признанъ имъ «совершенно не разработаннымъ съ технической стороны»<sup>14</sup>.

Таким образом, и в Петербурге «Проект» Балинского был отвергнут. Также важна техническая характеристика, приведенная Кедриним: «надъличные виадуки», что соответствует вышеназванным «эстакадам» и общей схожести «Проекта» с типом метро Нью-Йорка.

Кедрин приводит и анализ комиссии тайного советника Зиновьева: с точки зрения интенсивности пассажиропотоков для Петербурга Проект Балинского не имеет оснований. Конечно, для случая Москвы вердикт комиссии Зиновьева не имеет прямого значения, а лишь косвенное: оказывается и в первом, Петербургском «Проекте» Балинский пассажиропотоки не просчитывал.

Вывод Кедрина: ни один из доводов защитников гг. Балинского и Вернера не выдерживает критики.

Ценность решений комиссии Зиновьева, дополнительно озвученная Кедриним, ещё и в том, что ею были получены предложения и от серьёзных европейских и мировых фирм. Это позволяло перевести все обсуждение проектов из плоскости борьбы с авантюристами в диалог с крупными производственными концернами, такими как «Вестингаузъ», «Сименсъ и Гальске», «Шуккертъ».

Важно подчеркнуть следующее обстоятельство. Критика «Проекта Е.К. Кнорре, П.И. Балинского» исходила не со стороны тех лиц и организаций, которые не осуществляли никаких инфраструктурных проектов и потому так ревниво относились к любым посторонним инициативам. Такой род критики хорошо известен, равно как и порождённое им сочувствие ко всем «пионерам в своём деле», «начинателям», «первооткрывателям». К сожалению, подобная поверхностная оценка, без учёта сути «Проекта», прилагалась и к истории с «Первым Проектом московского метро». И кроме общего сочувствия «начинателям» имело место и упоминание некоего московского «трамвайного лобби», заблокировавшего «Проект Балинского». Нет, критиком «Проекта...» стала вся Московская дума, уже успешно осуществившая в городе важнейшие инфраструктурные проекты.

Аргументированным возражением здесь могут стать следующие факты того, что московский трамвай находился в муниципальной собственности, и что именно его пуск способствовал тому, что московский

<sup>14</sup> ЦИАМ Ф. 179 Оп. 21 д. 2042 л. 69.



городской бюджет стал профицитным, а доходы трамвая, на которые и покушался Балинский, стали одним из важных элементов городского бюджета.

В результате Московская городская дума под руководством городского головы князя В.М.Голицына приняла ответственное и важное для истории города решение: возбудить в установленном порядке ходатайство о том, чтобы представленный инженерами Е.К. Кнорре и П.И. Балинским проект устройства в г. Москве «внеуличных дорог» большой скорости был «отвергнут высшим правительством», т. е. Правительством империи. Также было принято решение, долженствующее помочь и в будущем отражать подобные коррупционные проекты, в частности, возбудить в установленном порядке ходатайство о том, чтобы право на устройство и эксплуатацию улучшенных путей сообщения в г. Москве, имеющее монопольный характер, не передавалось частным предпринимателям.

Важность данного исследования подтверждается и тем, что на сегодняшний день финансовая, коррупционная сторона «Проекта Балинского» не изучена, и даже «Официальный сайт Московского метрополитена» говорит лишь о технической его стороне: «На рубеже XIX – XX вв. население Москвы превысило миллион человек и вопрос о строительстве городских внеуличных железных дорог для перевозки пассажиров и грузов встал особенно остро. 15 мая 1902 года один из инициаторов отечественного метростроения инженер Петр Иванович Балинский и его соавтор известный специалист по строительству крупных мостов Транссибирской железной дороги Евгений Карлович Кнорре подали на имя московского генерал-губернатора докладную записку о необходимости создания в Москве «городских железных дорог большой скорости внеуличного движения» [3].

Проектом предусматривалось соединить Замоскворечье (Павелецкий вокзал) с Тверской заставой подземной линией, а через Красную и у Пушкинской площади поезда должны были двигаться по эстакаде. Предполагалось три очереди строительства общей протяженностью 83 км, из которых 67 км – эстакады и 16 км – тоннели. Впервые в отечественной истории авторы добились широкого обсуждения своего проекта во влиятельных кругах.

Представление проекта в городской думе состоялось 7 августа 1902 г. После бурных обсуждений она вынесла резолюцию, в которой было сказано: «Господам Кнорре и Балинскому в их домогательствах отказать...». Гласные городской думы усомнились в достаточной проработанности проекта. Свою лепту внесло и трамвайное лобби (в те годы

**Фото.** Автор статьи И.Н. Шумейко (первый слева) с Голицыными.

(Четвертый слева – правнук князя Владимира Михайловича Георгий Сергеевич Голицын: многолетний директор Института физики атмосферы РАН, академик, член президиума РАН, ведущий геофизик России и мира, Эксперт ООН.

Седьмой слева - Михаил Владимирович Голицын, профессор МГУ, ведущий специалист России в угольной отрасли)



трамвай в Москве приносил большую прибыль). Проект Петра Ивановича Балинского и Евгения Карловича Кнорре изобразил своими акварелями известный автор иллюстраций к книгам русских писателей художник Николай Николаевич Каразин [3].

С большой долей вероятности можно предположить, что авторы «Официального сайта московского метрополитена» защищают Проект Балинского и Кнорре не по какому-то сочувствию к коррупционерам, а в силу незнания фактических подробностей и, возможно, своеобразного ведомственного патриотизма, желания удлинить историю, раздвинуть хронологические рамки Московского метро. Это же можно и сказать о подходе также вполне официальной «Энциклопедии Москвы» под редакцией академика Алексея Нарочницкого. Такой подход по отставанию прецедентов, раздвигания хронологических рамок первых строек, открытий, выдвижения первых проектов заслуживает одобрения. Но даже и для повышения общего уровня доверия к подобным историческим изысканиям необходимо разделять настоящие революционные технические проекты и коррупционные схемы, как в случае с «Проектом Балинского», оставшимся долгие

**Фото.** Мемориальная доска на доме князя В.М. Голицына на улице Покровка в Москве. Открыта в ноябре 2010 г.



годы вне поля общественного внимания, совершенно не рассмотренного с точки зрения его технических и экономических подробностей.

Первые крупные работы, освящающие эти важнейшие стороны деятельности В. М. Голицына, были опубликованы лишь в «послеперестроечный» период, начиная с 1987 г. И сегодня в связи с исчезновением политических и цензурных ограничений, а главное, в связи с поворотом интереса историков от сугубо политических конфликтов к важной теме строительства и обновления Москвы, «голицынская историография», несомненно, должна существенно пополниться.

#### Литература:

1. *Болдина Е. Г.* Московский губернатор и городской голова Москвы князь В. М. Голицын // Хозяева и гости усадьбы Вяземы: к 850-летию Москвы и 225-летию со дня рождения Московского генерал-губернатора, Светлейшего князя Дмитрия Владимировича Голицына: материалы IV Голицынских чтений, 18–19 янв. 1997 г.: в 3 ч. / [отв. за выпуск А. М. Рязанов].

2. «Москва» Энциклопедия / Гл. ред. А.Л. Нарочницкий. – М.: «Советская энциклопедия», 1980.

3. Московский метрополитен. Официальный сайт. История. [Электронный ресурс]. – URL: <http://mosmetro.ru/about/history/museum/> (дата обращения: 30.06.2013)

4. *Нестеров И.А.* Развитие революционных событий в Москве и отставка городского головы князя В.М.Голицына (январь–ноябрь 1905 г.) // Вестник МГОУ. – Серия «История и политические науки». – 2013. – № 3.

5. *Писарькова Л. Ф.* Городские головы Москвы (1863–1917) // Отечественная история. – 1997. – № 2.

6. *Шумейко И.Н.* Голицыны и вся Россия. – М.: Вече, 2008.

7. *Шумейко И.* Князь Владимир Голицын // Моя Москва. – 2003. – № 4.

8. *Шумейко И.* Князь Голицын и Московский метрополитен // Независимая газета. – 2003. – 12 ноября.

9. *Шумейко И.* Предвосхищение будущего // Литературная газета. – 2005. – 26 янв.