

КОНСТАНТИН
ГЛАЗКОВ,
ПАВЕЛ
ГНИЛОРЫБОВ

«Кочующая» топонимика: транспортная система как движущая сила названий в Москве



Константин Павлович Глазков (р. 1991) – аспирант, преподаватель департамента социологии НИУ ВШЭ.

Сложно сформулировать общее представление о Москве, однозначно ответив на следующие вопросы: как этот город организован, что включает в себя, где проходят его границы? В терминах антрополога Рашми Садана Москва – это не город-карта (*map city*), ее границы не заданы, а составные части слабо различимы¹. Метро сильно меняет эту ситуацию. Предоставляя городу единую воображаемую конструкцию, московское метро, как и любая масштабная транспортная система, начинает выстраивать или настраивать город под себя. Уже не метро проходит по городу – а город и вся городская жизнь строятся вблизи метро, проходя сквозь него.

Участие таких транспортных систем, как метро, Московское центральное кольцо (МЦК) и пригородные электропоезда, в создании обобщенного образа Москвы придает им амбивалентный статус. С одной стороны, транспортные системы остаются транзитными пространствами, которые, по словам Марка Оже, устроены как *не-места*, то есть не обеспечивают ретрансляцию исторического контекста и эмоциональной привязанности их пользователей к местности². С другой стороны, транспортные системы в наибольшей степени укоренены в повседневных практиках горожан, являясь той естественной средой, пребывая в которой, пассажиры всякий раз соединяют удаленные фрагменты города в единое целое. Таким образом, транспортная инфраструктура зачастую ведет себя довольно пренебрежительно по отношению к той местности, через которую проходит, однако предоставляет одно из самых прагматичных и полных описаний города, давая шанс жителям вообразить его части и их совокупность.

Ни у кого не вызовет сомнения, что схема московского метро является носителем имен всех местностей, которые составляют то, что принято называть «Москвой». Рядовой москвич использует названия станций и веток метро, чтобы представить, где что находится и как туда добраться. Те топонимы, которые

1 SADANA R. *On the Delhi Metro: An Ethnographic View* // Economic and Political Weekly. 2010. P. 81.

2 AUGÉ M. *Non-Places: Introduction to Ethnography of Supermodernity*. London: Verso, 1995.

не «увековечены» в названиях станций, стираются с воображаемой карты города как несущественные. Американский антрополог Элейна Лемон, которая ведет наблюдение за российской повседневностью с конца 1980-х, объясняет это тем, что в период постсоветских трансформаций метро оставалось одной из тех систем, которая продолжала воспроизводить многие стабильные практики горожан³. Вагоны и платформы все так же помогают в навигации («последний вагон из центра», «в центре зала»), городские легенды воспроизводятся в повседневных практиках (начищенный нос собаки пограничника на «Площади Революции» тому подтверждение), а время закрытия метро (час ночи) определяет завершение суточного цикла.

Тем не менее по отношению к историческому контексту Москвы общественные транспортные системы проявляют разное воздействие на ее топонимическое устройство. Названия станций метро в большей степени, чем станции МЦК и электричек, игнорируют исторический контекст местности, где находятся, осуществляя культурную трансляцию по иному принципу.

Задача этой статьи состоит в том, чтобы показать, как названия станций московского метрополитена формируют морфологию воображаемой Москвы и насколько этот воображаемый город далек от исторических названий тех мест, которые он когда-то поглотил, сделав их частью единого, но гетерогенного металандшафта.

МОРФОЛОГИЯ ВООБРАЖАЕМОЙ МОСКВЫ

Несмотря на то, что образ Москвы включает в себя много разрозненных составляющих, на наш взгляд, есть несколько элементов, которые образуют его стержень, или другими словами – «психологическое ядро»⁴. Такими элементами являются Кремль, МКАД и метро⁵. Ограниченный для посещения и противопоставленный всему городу, Кремль в силу этих свойств удачно подходит для выполнения функции метacentра, точки

КОНСТАНТИН ГЛАЗКОВ,
ПАВЕЛ ГНИЛОРЫБОВ

«КОЧУЮЩАЯ»
ТОПНИМИКА...



Павел Александрович
Гнилорыбов (р. 1991) –
сотрудник НИПЦ «Ме-
морил», член Вольного
исторического общества.

- 3 ЛЕМОН А. *Talking Transit and Spectating Transition: The Moscow Metro // Altering States: Ethnographies of Transition in Eastern Europe and the Former Soviet Union*. Michigan: The University Michigan Press, 2000. P. 17–18.
- 4 МИЛГРАМ С. *Психологические карты Парижа. Эксперимент в социальной психологии*. СПб.: Питер, 2000. С. 99.
- 5 Иногда москвичи называют в качестве стержневого элемента Москву-реку. К сожалению, в отличие от других городов, выстроенных на реке или пересечении рек, московские набережные на значительной части своей протяженности не располагают к практическому использованию (по данным «Проекта Меганом», лишь 35% набережных имеют общественную, жилую и рекреационную функции, остальное связано с промышленностью, дорожной инфраструктурой и отсутствием благоустройства). В результате это отражается и на способности хотя бы схематично отобразить изгибы, водоотводные каналы, затоны и причалы реки на территории города. Для большинства москвичей эта задача трудновыполнима, разве что в центральной, Хамовнической и Дорогомилловской, части, и то с существенными искажениями и погрешностями.



отсчета федерального масштаба. Хотя сама крепость и внутренние постройки несут смутный сакральный смысл, на практическом уровне Кремль в первую очередь означает «расстояние от Кремля», которое работает как внутри города, так и далеко за его пределами⁶. Это расстояние, вкупе с направлением, буквальным образом задает степень престижности районов города, ставки аренды и стоимость недвижимости, равно как и другие всевозможные стратификационные переменные. Следующий элемент – МКАД – с 1960-х и по сей день служит условной границей Москвы. В связи с расширением города МКАД формально отмечает границы «старой Москвы», которая изредка «прорывалась» за кольцевую дорогу, образуя «чужеродные» московские анклав (поселок Северный, Некрасовка и другие). Хотя на присоединенных территориях запустилось интенсивное строительство и существенно выросла стоимость квадратного метра недвижимости, противопоставление «старой» и «новой» Москвы сохраняется и еще долго будет сохраняться. Во многом это связано с тем, что «новые» территории на практическом уровне пока еще слабо интегрированы в инфраструктуру Москвы. И здесь мы в первую очередь имеем в виду третий стержневой элемент – метро. Если Кремль дает точку отсчета, а МКАД обозначает границы города, то метро отвечает за смысловое наполнение внутренних территорий Москвы. Мало кто ответит, где находятся такие районы, как Вешняки, Котловка, Гольяново, Марфино, Зюзино и другие, если не проживает рядом. Зато доля ответивших существенно вырастет, если мы заменим их названиями расположенных поблизости станций метро: «Выхино», «Нагорная», «Щелковская», «Петровско-Разумовская», «Каховская» соответственно⁷.

Городская мифология зачастую построена на том, что некий видимый барьер становится и барьером, отраженным в общественном сознании и культуре. В 2016 году довольно много шума вызвали высказывания журналистки Божены Рыньски о том, что жителям Бирюлева не стоит гулять по району Патриарших прудов. В итоге сетевой фольклор породил несколько достаточно талантливых антиутопий о Москве как метасистеме городов, где жители Патриарших будут надежно ограждены от «чужаков». Уже включенным в российскую дискурсивную действительность следует считать слово «замкадье», где автомобильная дорога становится неким разделителем, аналогом и Ойкумены,

6 Паченков О. *Жизнь за пределами центра: диагноз и прогноз* (<http://mosurbanforum.ru/filemanager/download/5495>).

7 Полноценного исследования мы не проводили, но опрос на малых выборках (40 человек) среди студентов и старшеклассников показал, что в среднем доля ответивших растет с 13% по районам до 54% по станциям метро, то есть в четыре раза. Причем среди результатов по районам сильно выбивается Гольяново, которое отмечают как знакомое до 40% респондентов, тогда как остальные районы – не более 10%.

и римского Лимеса одновременно. В отечественных романах-антиутопиях граница между миром, где еще осталась жизнь, и ненаселенными землями часто проходит именно по МКАД.

В 1950–1970-е годы москвичи по отношению к МКАД испытывали примерно те же чувства, что и современный обитатель центральных районов к «новой Москве». МКАД, введенный в эксплуатацию при Никите Хрущеве, был неширокой дорогой и, формально включая многие сотни гектаров в состав Москвы, не менял их сельского пейзажа. Рудименты «сельского» сохранились в пределах МКАД вплоть до поздних «нулевых», а кое-где проглядывают и сейчас: достаточно указать на существующие деревни Спас-Тушино, Терехово, Матвеевское, деревню Троице-Лыково, часть рабочего поселка Ленино, абсолютно исключенное из жизни Москвы Курьяново, поселок Сокол, поселок имени Ларина. Вместе со строительством панельных микрорайонов и уничтожением деревень шло включение в новый контекст и старых названий. Часто это отражалось в песенной культуре: но можно вспомнить произведение Шостаковича «Черемушки», где высокая музыкальная традиция превозносила прелести панельного жилья, песню «Чертаново», исполнявшуюся ансамблем «Веселые ребята». «Твое Чертаново – не ближний свет», – утверждает ее лирический герой.

Элементы стержневого образа зачастую носят исключительно структурный характер, как, например, Сена, которая отмечалась одной из первых на картах Парижа⁸. То есть они необходимы для первичной разметки городского пространства, после чего воображаемый город может получать детальное наполнение и содержание. Обозначенные выше элементы ведут себя примерно так же. Что Кремль, что МКАД испытывают малую эмоциональную привязанность жителей. И каждый из нас, кто может часто бывать поблизости от Кремля или посещать многочисленные торговые центры на кольцевой дороге, остается скорее равнодушным пользователем этих пространств, не выделяя их из потока других мест.

Ситуация с метро несколько сложнее. Во-первых, это единственный стержневой элемент, который отвечает за внутреннюю разметку и наполнение городского пространства. Во-вторых, несмотря на транзитный характер, переживание пользования метро⁹ раскрывается через непосредственный телесный опыт, когда пассажиры имеют возможность самостоятельно пройтись

КОНСТАНТИН ГЛАЗКОВ,
ПАВЕЛ ГНИЛОРЫБОВ

«КОЧУЮЩАЯ»
ТОПОНИМИКА...

8 Милграм С. Указ. соч. С. 97.

9 МКАД – тоже транзитное пространство. Тем не менее, чтобы ощутить разницу, достаточно сравнить интонацию репрезентаций метро в песнях «А я иду, шагаю по Москве», «С утра в метро спускаюсь я, / Там протекает жизнь подземная моя» и в песнях про МКАД: «МКАД» Александра Горняка («Идет борьба за скорость...»), «Не найдете кровожадней автострад, петля на шее у Москвы – МКАД»: www.youtube.com/watch?v=ILM5Hjclagg) и «Замкадочная женщина» Семена Слепакова («С меня довольно приключений, я для плотских развлечений внутримкадочную женщину найду»: www.youtube.com/watch?v=wbkNunVgZ-I).



по вестибюлям, осмотреть их, совершать пересадки, назначать встречи в метро и так далее.

ТРАНЗИТНЫЕ МЕСТОВАНИЯ ПАМЯТИ

Другими словами, метро не всегда ведет себя как *не-место*. Британский географ Питер Мерриман¹⁰ в связи с этим предлагает некоторые критические замечания к теории Оже. В частности, Мерриман указывает на недостаточность оппозиции «место – не-место», которая не всегда способна передать разные соотношения между пространством и индивидуальностью. Мерриман обращает внимание на то, что сам Оже неоднократно подчеркивал: транзитные пространства могут быть организованы как *не-места*, так и как места¹¹. Взамен этой оппозиции Мерриман предлагает переключиться с рассмотрения только опыта пассажиров и водителей на изучение множественных топологий объектов, которые ранее приходилось склонять к одному из двух полюсов. Таким образом, исследовательский фокус сдвигается в сторону гетерогенных «местований» (*placings*). Местования возникают в результате динамичных отношений между объектами и людьми, что делает их постоянно отличными от самих себя и чувствительными по отношению к разным контекстам, в которых они существуют¹². Руководствуясь такой рамкой, Мерриман производит описание топологий автострады М1 (Лондон – Лидс), которая была первой трассой, спроектированной по стандартам скоростных магистралей. За период своего существования она неоднократно перестраивалась, а вместе с тем, пишет Мерриман, менялось переживание опыта пути: уходило в прошлое съезды в маленькие городки и на проселочные дороги, возникали кафешки и парковки, на которых любили собираться подростки. Существенный отпечаток на автостраде оставляли крупные события: например, проходящий по ней похоронный кортеж принцессы Дианы в 1997 году установил между этим событием и трассой сильную ассоциативную связь¹³.

На протяжении XX века шел процесс освоения новых районов Москвы по радиально-кольцевой схеме или схеме анклава, когда старая сложившаяся топонимика вынуждена была вступать в некие отношения с новыми административно-территориальными границами. В итоге сейчас нередки примеры, когда

10 MERRIMAN P. *Driving Places: Marc Augé, Non-Places, and the Geographies of England's M1 Motorway* // Theory Culture Society. 2004. P. 145–167.

11 Ibid. P. 150; AUGÉ M. *Airports* // PILE S., THRIFT N. (Eds.). *City A–Z*. London: Routledge, 2000. P. 8–9.

12 MERRIMAN P. *Op. cit.* P. 154.

13 Ibid. P. 159–161.

внутригородские образования носят названия бывших сельских населенных пунктов, а иногда и нескольких сразу (типичные примеры – «Тропарево-Никулино», «Очаково-Матвеевское»).

Несмотря на прошедшие пять–шесть лет с момента принятия законодательных решений по включению в состав Москвы новых территорий, большинство горожан, чьи ежедневные практики не вынуждают их часто выбираться за пределы МКАД, довольно смутно представляют себе находящиеся там географические объекты. Ландшафты в связи с активным строительством (в 2016 году количество выданных разрешений на строительство только увеличилось, и в основном это жилищные комплексы) меняются чуть ли не ежемесячно, поэтому инкорпорация территории так называемой «новой Москвы» в состав «старого города» в пределах МКАД представляет определенную сложность. Уже выпущены исторические путеводители, представляющие Москву как мегаполис «от Зеленограда до Троицка» (что верно с первого взгляда), но в единую систему это пока не сложилось.

Несмотря на возможное появление ассоциативных связей, метро все же остается средой дорефлективного восприятия городской повседневности. Пассажиры наблюдают изо дня в день одни и те же декорации, не задумываясь, к каким пластам смысла они отсылают¹⁴. Совершая поездку от «Бастилии» к станции «Алезия», мало кто ощущает свою сопричастность с общей историей, которая кроется за этими названиями. И хотя поездки в общественном транспорте остаются исключительно коллективным занятием, пассажиры не испытывают ощущения сопричастности с общими историческими отсылками¹⁵.

По выражению другого французского мыслителя – Пьера Нора, – коллективный опыт использования метро может быть описан как «ритуалы общества без ритуалов»¹⁶. На основании такого подхода сложно назвать станции метро и электричек местами памяти, так как они не служат объектами для ностальгии и отсылки к вечности. Напротив, они есть воплощение подвижности и актуализации, воспроизводимой в примитивных транзитных практиках, в которых как бы нет памяти, разве что память кинетическая и навигационная.

Таким образом, символическая власть метрополитена заключается в том, что его схема обладает «возможностью создания реальности при помощи слов, что удастся лишь тогда, когда понятия адекватны реалиям»¹⁷. Схема – это город, а названия станций – его части, адекватность которых ежедневно

КОНСТАНТИН ГЛАЗКОВ,
ПАВЕЛ ГНИЛОРЫБОВ

«КОЧУЮЩАЯ»
ТОПОНИМИКА...

14 AUGÉ M. *An Ethnologist in the Metro* // Sites 1. 1997. № 1. P. 269–278.

15 Ibid. P. 277.

16 НОРА П. *Проблематика мест памяти* // Франция-память. СПб.: Издательство СПбГУ, 1999. С. 17–50.

17 БУРДЬЕ П. *Социальное пространство и символическая власть* // THESIS. 1993. № 2. 1993. С. 149.



подкрепляется упражнениями в перемещении по обжитому пространству¹⁸.

СЛЕДУЯ ЗА ПОВСЕДНЕВНЫМИ ПЕРЕМЕЩЕНИЯМИ ГОРОЖАН

Говоря о символической власти метрополитена, мы вслед за Элейной Лемон обращаемся к теоретическому подходу Мишеля де Серто, который уподоблял «актуализацию пространства» процедуре «разворачивания языка», то есть сопоставлению пространственной инфраструктуры города и социальной активности. Однако, помимо того удовольствия, которое получает горожанин от взгляда на город сверху, скользящий по нему и тем самым подчиняющий себе его логику¹⁹, существуют туннели метро, которые сверху не просматриваются, но власть пронизывает их изнутри и снаружи²⁰.

По мнению Лемон, метро как грандпроект советской сети железных дорог передает тропы тоталитаристских попыток наведения порядка, а его схема тем самым как будто лишь воспроизводит ту самую *естественную* структуру города, повторяя ее радиально-кольцевую форму и исторический ландшафт²¹. Возникновение ощущения порядка обязано тому, что метро сжимает пространство, ускоряя время передвижения²². В результате не связанные ранее части города складываются в единую «картографически» (*mappable*) воображимую структуру²³. Садана указывает на то, что в результате стабильность метро зачастую подменяет собой индикатор «здоровья» и «благополучия» города²⁴.

При этом нельзя отрицать, что конструируемый схемой метрополитена порядок испытывает внутренние разногласия и противоречия:

«Советская коллективная мифология активно конкурирует с мифом о Старом Порядке – великолепном и гармоничном устройстве Российской империи, которое было разрушено внешними врагами и инспирированными ими революционерами»²⁵.

18 ЛЕФЕВР А. *Производство пространства* // Социологическое обозрение. 2002. Т. 2. № 3. С. 27–29.

19 СЕРТО М. ДЕ. *По городу пешком* // Социологическое обозрение. 2008. Т. 7. № 2. С. 24.

20 ЛЕМОН А. *Talking Transit and Spectating Transition...* P. 18.

21 Ibid. P. 20.

22 HARVEY D. *Between Space and Time: Reflections on the Geographical Imagination* // Annals of the Association of American Geographers. 1990. Vol. 80. № 3. P. 418–434.

23 SADANA R. *Op. cit.* P. 81.

24 Ibid. P. 79; СУДАНЫ В.Д. *A Century of Subways: Celebrating 100 Years of New York's Underground Railways*. New York: Fordham University Press, 2004.

25 АБРАМОВ Р.Н., ТЕРЕНТЬЕВ Е.А. *Символическое пространство культуры памяти: два топонимических кейса* // ИНТЕРакция. ИНТЕРвью. ИНТЕРпретация. 2014. № 8. С. 74.

Тем не менее, как отмечает немецкий географ Борис Микель, большие проекты по преобразованию города укладываются в логику реваншистского урбанизма²⁶, задача которого заключается в развитии территорий за счет исключения видимых проявлений бедности и маргинальности²⁷. И, несмотря на то, что многие элементы в метро призваны отражать имперские атрибуты столицы²⁸, а в 1990-е транспортная система испытывала на себе всевозможные «эксперименты» рыночной экономики (необузданной мелкой торговли в переходах, павильонах и подвижных составах), «для миллионов горожан метро остается наиболее очевидным продуктом советской эпохи»²⁹.

Изложенная выше рамка рассмотрения метрополитена и других транспортных систем как инструментов трансляции символической власти и наведения порядка в морфологии «воображаемого» и «физического» города иллюстрирует, что задействованная в повседневных практиках транспортная топонимика слабо раскрывается через сложившиеся теоретические метафоры «название как текст» и «название как арена»³⁰. Помимо включения топонимов в культурный ландшафт и изучения конкурентных механизмов их производства, следует также обратиться к тому, как функционируют имеющиеся названия в будничных процессах навигации и восприятия города. При этом в силу динамичного характера преобразований топологии транспортных систем мы предлагаем метафору «название как вечный пассажир», позаимствованную у культурного географа Джона Томлинсона³¹. Она позволяет фокусироваться на том, как названия станций и остановок транспорта следуют за повседневными перемещениями горожан, приводя в движение не только себя самих и границы районов, но и изменяя историческое наполнение всего города, которое изначально не укоренено в тот локальный контекст, где оно находится.

Для москвича XVII–XIX века были важны не столько обозначения улиц – система арифметической нумерации была введена практически насильно в эпоху Серебряного века, – а исто-

КОНСТАНТИН ГЛАЗКОВ,
ПАВЕЛ ГНИЛОРЫБОВ

«КОЧУЮЩАЯ»
ТОПОНИМИКА...

- 26** SWANSON K. *Revanchist Urbanism Heads South: The Regulation of Indigenous Beggars and Street Vendors in Ecuador* // *Antipode*. 2007. Vol. 39. № 4. P. 708–728.
- 27** MICHEL B. *Going Global, Veiling the Poor: Global City Imaginaries in Metro Manila* // *Philippine Studies*. 2010. Vol. 58. № 3. P. 386.
- 28** RÜTHERS M. *Imperial City Moscow. A Comparative Perspective on Soviet Architecture as a Media of Imperial Self-Description* // *Jahrbucher fur Geschichte Osteuropas*. 2008. Vol. 56. № 4. P. 481–506.
- 29** LEMON A. *MetroDogs: The Heart in the Machine* // *Journal of the Royal Anthropological Institute*. 2015. Vol. 21. № 3. P. 664.
- 30** ALDERMAN D., INWOOD J. *Street Naming and the Politics of Belonging: Spatial Injustices in the Toponymic Commemoration of Martin Luther King Jr.* // *Social & Cultural Geography*. 2013. Vol. 14. № 2. P. 211–233; ТЕРЕНТЬЕВ Е.А. *Топонимические практики как объект социологического исследования: аналитический обзор* // *Вестник Российского университета дружбы народов. Серия «Социология»*. 2014. № 3. С. 81.
- 31** TOMLINSON J. *Globalization and Culture*. Cambridge: Polity Press, 1999.



рически сформировавшиеся названия: церковей (особенно их урочищные определения) или транспортных узлов (станций железной дороги). Часто москвичи могли указать дорогу к району, топонимического соответствия которому на карте давно не существовало. До реформ 1920-х годов названия переулков часто дублировались, что отражалось в городском фольклоре. В частности, мы можем найти такую сценку торго с извозчиком:

«А вот, – отвечает наемщик, – сперва ступай ты на Арбат, с Арбата на Арбатец, отсюда в переулок Безыменный, из Безыменного в Безумный, здесь своротишь в Пустую улицу, потом повернешь в Золотую (Арбатец лежит на Крутицах, Безыменных переулков два – в Грузинах и на Балкане; Безумный – на Трубе; Пустая улица – в Рогожской, а Золотая – на Бутырках), а тут и пойдет прямая дорога ко Всем воротам. Понял, что ли?»³²

Писатель Иван Лукаш с горечью писал, что подобные названия скорее всего будут утрачены:

«Теперь московская просвирня приказала долго жить, и нам не у кого учиться ее вдохновенному языку – только бы нам не забыть то, чему мы уже научились. Потому-то с такой жадной радостью перебираешь всем известные московские имена – все равно какие, – гремящие и певучие, порхающие и смеющиеся имена Москвы: Щепунец, Феолка, Татьяна, Плющиха, Облупа, Красилка, Заверейка, Агашка, Девкины Бани, Ленивка близ Колымажного. Под Пушкой, Наливки, Варгуниха, Лопухин, Крутой Яр»³³.

В наше время названия вроде Занеглименья или Скоморошек, понятные москвичам XIX века, чаще всего используют краеведы или те, кто активно интересуется эволюцией городского пространства.

Особняком стоят случаи, когда транспортная топонимика полностью меняет структуру неофициальных городских названий. Скажем, станция метро «Китай-город» расположена на территории исторического района Ивановская горка и в районе Белого города. Но так как большинство москвичей не искушают себя определением точных границ, то в 1990–2010-е годы Китай-городом стали считать чуть ли не все пространство до Покровского и Яузского бульваров.

Не вызывает сомнений близость станций метро «Полянка», «Шаболовская», «Таганская», «Охотный Ряд», «Трубная», «Сухаревская», «Красные Ворота», «Кузнецкий Мост», «Сретенский бульвар», «Театральная», «Цветной бульвар», «Тверская», «Краснопресненская», «Чистые пруды», «Лубянка», «Сокольни-

32 КОКОРЕВ И.Т. *Очерки о Москве*. М.: Московский рабочий, 1959. С. 19–20.

33 Цит. по: Гнилорыбов П.А. *Некоторые ушедшие московские названия // Москва в эпоху реформ. Путеводитель путешественника во времени*. М.: Эксмо, 2017. С. 147.

ки», «Красносельская», «Преображенская площадь», «Серпуховская», «Крылатское», «Петровско-Разумовская», «Щукинская», «Марьино Роща», «Черкизовская» с историческими объектами – улицами дореволюционной Москвы, исчезнувшими деревнями, существующими водоемами и общепринятыми историческими районами.

На некотором отдалении от старого селения Свиблово находится одноименная станция метро, сместившись с берега Яузы на северо-восток. Станция «Медведково» тоже отдалена от территории бывшего села, имя которого она носит. Станция метро «Алексеевская» находится в километре от села, рядом с объектом метрополитена в начале XX века находились кладбище, водопроводная станция и Крестовские башни. Расположение станций метро «Владыкино», «Бибирево» и «Алтуфьево» в основном совпадает с бывшими населенными пунктами и усадьбами XIX века.

В Западном административном округе есть автобусные остановки «Аминьево» и «Давыдково», стоящие непосредственно на месте включенных в состав столицы деревень. Из железнодорожных станций наибольшее количество исторических названий составляет кластер на промышленном востоке столицы – здесь прижились названия «Чухлинка», «Карачарово», «Калитники». И хотя эта местность вряд ли привлекает туристов (разве что близостью Рогожского старообрядческого поселка), подобную ситуацию следует признать продуктивной для сохранения сети исторических названий. Очень часто жители лишены возможности сохранить память о населенном пункте, поглощенном Москвой: стоит вспомнить протесты по случаю переименования станции метро «Братеево» в «Алматынскую».

Из названий автобусных остановок следует отметить следующие, несущие дореволюционную историческую нагрузку: «Никитские ворота», «Святоозерская улица», «Ивановское», «Кузьминский парк», «Красная площадь», «Ильинские ворота», «Армянский переулок», «Покровские ворота», «Лялин переулок», «Площадь Разгуляй», «Аптекарский переулок», «Лефортовская площадь», «Большая Андроньевская – Покровский женский монастырь», «Лыщиков переулок», «Котельническая набережная», «Вишняковский переулок», «Старый Толмачевский переулок», «Серпуховская застава», «Свято-Данилов монастырь» и многие другие. Большая часть подобных наименований сосредоточена в пределах центра города. По мере отдаления от исторических районов растет доля названий, связанных с советским периодом – по месту расположения ближайшего рынка, кинотеатра, поликлиники, школы, детского сада и так далее.

КОНСТАНТИН ГЛАЗКОВ,
ПАВЕЛ ГНИЛОРЫБОВ

«КОЧУЮЩАЯ»
ТОПОНИМИКА...



МОСКВА, КОТОРУЮ МЫ ПРОЕХАЛИ

Изначальная гипотеза нашего эмпирического исследования заключалась в том, что доля исторических названий станций метрополитена будет существенно ниже, чем доля исторических названий железнодорожных станций и платформ на территории Москвы (см. табл. 1). Здесь надо оговориться, что под «историческими» названиями в данном случае мы понимаем только те, которые уходят в досоветский период, – то есть объекты, к которым они отсылают (поселения, церкви, особенности местности, персоны), не относятся к советской культуре³⁴. Помимо исторических названий, мы фиксировали среди них долю тех, которые имеют привязку к местности, то есть стремятся передать специфику здешнего досоветского ландшафта³⁵.

Табл. 1. Доля исторических названий среди станций метро и электричек.

	Метрополитен (всего 203 станции)		Электрички (всего 62+31 станций ³⁶)	
	«исторические»	«местные»	«исторические»	«местные»
По всем станциям	63%	41%	58%	49%
За исключением линий с наихудшими показателями	Без учета Замоскворецкой, Кольцевой и Каховской		Без учета Рижского, Алексеевской и МЦК	
	66%	46%	60%	58%
	Без учета Каховской		Без Алексеевской	
	63%	41%	58%	54%
Только МЦК	- / -		58%	45%
Без учета МЦК			58%	51%

Доли названий по «историчности» и «местности» мало отличаются – всего 5% и 8% соответственно. Но скорее важно

- 34** Дзержинский, Киров и Ногин, в честь которых были названы станции метро, конечно, жили и до 1922 года, но сделавшие их известными обстоятельства связаны исключительно с советским периодом (скажем, до 1912 года Киров носил свою настоящую фамилию – Костриков). То же относится и ко всеобщему признанию у нас имени Маркса.
- 35** По ходу создания такой базы станций метрополитена и железнодорожных платформ мы испытали немалые трудности с тем, куда отнести то или иное название. Было принято считать «историческими» те названия, где сохранились изначальные корни; особенно часто такой прием образования топонима встречается с использованием приставки «Ново-»: «Новогиреево», «Новокосино», «Новоясеневская», «Новокузнецкая». Трудность вызывал вопрос, считать ли конкретное название «местным». Например, случай с «Тургеневской», названной в честь Ивана Тургенева, который жил в XIX веке («историческое»). И хотя сам Тургенев не был никак привязан к данному месту, неподалеку от него еще в 1885 году была открыта первая бесплатная городская публичная библиотека («местное»), увековечившая творчество писателя. Обычно некоторые «исторические» названия могут быть еще и «местными», но не наоборот. Другими словами, практически не встречались случаи, когда название было «местным» (отражало специфику досоветского ландшафта), но не «историческим». Исключением является станция «Нагорная», названная по одноименной улице, называвшейся до 1951 года Катуаровское шоссе в честь предпринимателей, владевших шелкокрутильной фабрикой и кирпичным заводом неподалеку. В результате переименования власти решили дать название улице по характеру рельефа местности.
- 36** Из числа железнодорожных станций были исключены товарные платформы и вокзалы. Первые – потому что нас интересует только пассажирский опыт перемещения; вторые – потому что они имеют существенную функцию междугородного сообщения и в их названиях отражены исключительно направления.

попарное различие между показателями: в случае метрополитена: 22% названий, хотя и имеют досоветское происхождение, слабо связаны с местным контекстом, в случае с электричками – таких 9%. Если мы уберем самые «слабые» линии в том и в другом случае, разрыв сохранится. Это показывает, что в названиях станций метро *каждая пятая станция* имеет историческую отсылку, но не относящуюся к самой Москве. Среди железнодорожных станций таких только каждая десятая. И там, и там есть еще примерно 40% станций, которые имеют советское и более позднее происхождение. Но дело скорее именно в том, что в случае с метро существенная доля названий имеет косвенное отношение к городу, чаще указывая на направления и окраины империи. Железнодорожные станции, напротив, более бережно относятся к досоветской топонимике: до 60% (а в случае с некоторыми направлениями от 67% до 80%) названий связаны со старыми поселениями, храмами, усадьбами и природными объектами (см. табл. 3).

Если мы обратимся к данным отдельно по каждой линии метро, то увидим, что самые высокие показатели «местных» названий на Сокольнической и Люблинско-Дмитровской линиях, но по совершенно разным причинам. Первая – самая старая ветка, поэтому ее активно затронул показательный процесс десоветизации названий (всего были переименованы семь станций, из них шесть получили «исторические» названия). Вторая – самая молодая, запущенная в эксплуатацию после распада СССР. В целом процесс десоветизации существенно подтянул показатель «историчности»: хотя бы раз были переименованы 28 станций, из них 19 вернули себе старые названия³⁷.

Опираясь на среднюю долю «исторических» и «местных» названий, можно также построить типологию линий метро (см. табл. 2). Первый тип – *молодые* – обладает относительно высокими показателями. Сюда входят, помимо Люблинско-Дмитровской, Серпуховско-Тимирязевская и Калужская линии, период активного строительства которых приходится на 1980–1990-е годы. Второй тип – *старые* – с относительно низким показателем «историчности» и высоким показателем «местности», включает в себя Сокольническую линию, которая существенно поменяла пропорции после переименований. Третий тип – *вспомогательные* – с высокой степенью «историчности» и низким уровнем «местности». В названиях этих линий часто встречаются отсылки к историческим персонам, не имеющим отношения к данной местности. Возможно, такая пропорция связана с тем, что входящие в этот тип Бутовская, Каховская

37 Разве что «Октябрьская» в 1961 году получила еще более «советское» название, потому что ее прежнее название «Калужская» потребовалось южнее. Схожая история с «Проспектом Мира» (ранее «Ботанический сад»).



и Филевская³⁸ линии существенно дублируют и наращивают уже имевшиеся ветки. Четвертый тип – *смешанные* – с низкой «историчностью» и «местностью», включает довольно старые ветки, которые в меньшей степени затронула практика переименований. Северная часть Замоскворецкой линии состоит из станций исключительно с советскими названиями («Динамо», «Аэропорт», «Сокол»), которые находятся в престижных районах, где раньше проживала творческая интеллигенция. Восточный фрагмент Калининско-Солнцевской линии, за исключением конечных станций, так же имеет советское происхождение, но по этому направлению строились в основном крупные предприятия с рабочими поселками. По другой причине к данному типу относится Кольцевая линия, станции которой отчасти указывают на направления или отсылают к советской истории.

Табл. 2. Типы линий метрополитена по доли «исторических» и «местных» названий.

Исторические / Местные	Высокая (41% и выше)	Низкая (ниже 41%)
Высокая (63% и выше)	«Молодые» Люблинско-Дмитровская (85% /70%) Серпуховско-Тимирязевская (76% /44%) Калужская (71%/52%)	«Вспомогательные» Бутовская (75% /38%) Филевская (69% /31%) Каховская (67% /33%)
Низкая (ниже 63%)	«Старые» Сокольническая (55% /55%)	«Смешанные» Кольцевая (58% /17%) Замоскворецкая (41% /23%) Калининско-Солнцевская (40% /30%)

Составление типологии по такой же методике применительно к железнодорожным направлениям (см. табл. 3) дает плохо интерпретируемые результаты. Гораздо продуктивнее сосредоточиться на том, какую позицию с точки зрения трансляции исторического контекста занимает запущенное в эксплуатацию осенью 2016 года МЦК.

Табл. 3. Доли исторических названий железнодорожных станций по направлениям.

Направления	«Исторические»	«Местные»
Белорусское	80%	80%
Курское	67%	67%
Павелецкое	67%	67%
Киевское	63%	63%
Ленинградское	50%	50%
Савеловское	67%	50%
МЦК	58%	45%

38 Филевская линия до 1958 года указывалась на схемах в составе других веток, а после 2008 года «отдала» две станции Арбатско-Покровской ветке.

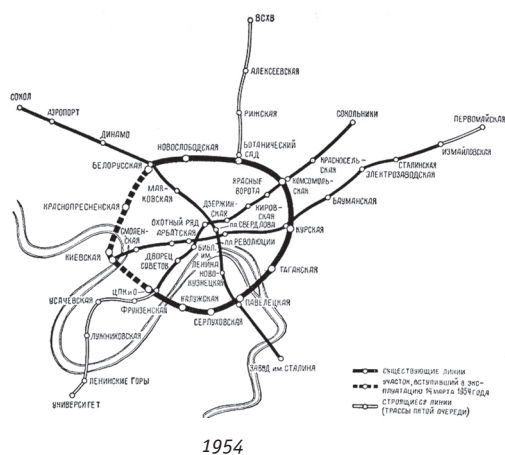
Казанское	43%	43%
Ярославское	40%	40%
Рижское	43%	29%
Алексеевская соединительная линия	67%	0%
<i>Средние доли по всем направлениям</i>	<i>58%</i>	<i>49%</i>

КОНСТАНТИН ГЛАЗКОВ,
ПАВЕЛ ГНИЛОРЫБОВ

«КОЧУЮЩАЯ»
ТОПОНИМИКА...

По обоим показателям МЦК имеет значения близкие к средним. Во многом это связано с тем, что его строительство (1903–1908 годы) приходится на дореволюционный период, когда функционировали другие железнодорожные направления. На данный момент МЦК активно внедряется в общую транспортную систему города, интеграция идет прежде всего с метрополитеном, тогда как железнодорожные станции на ней представлены слабо. В связи с этим возникает вопрос: к какой общественной транспортной системе МЦК ближе с точки зрения конструирования воображаемого города в целом?

Чтобы ответить на него, необходимо сначала проследить, как менялась схема метрополитена на протяжении своего существования (см. илл. 1–6). Это поможет понять, как сформировался канонический образ Москвы, который позднее будет подстраивать под себя все нововведения.



1954

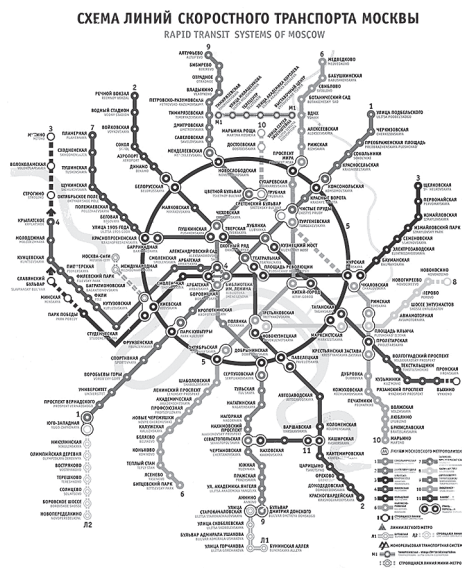
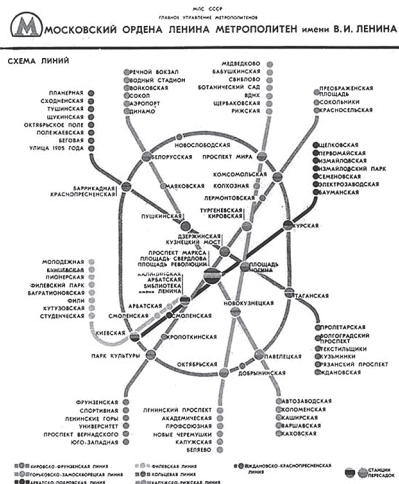


1967

Первоначальная схема 1935 года, которая напоминала вилку, не была положена на карту и ничего не сообщала о географии города. Черно-белая схема 1954 года пыталась отразить неправильную форму кольца, которое еще не имело форму окружности, так как не были достроены перегоны между «Киевской» и «Белорусской». Эту схему можно назвать наиболее приближенной к географической карте: помимо прочего, на ней была отображена Москва-река, правда без Яузы. К 1967 году появились новые радиальные линии, схема обрела знакомые цвета, но лишилась отображения русла реки. Возникновение центрального

Илл. 1–2. Схемы московского метрополитена в 1954-м и 1967 году соответственно. Источник: www.metro.ru.





Илл. 3–6. Схемы московского метрополитена в 1970-м, 1979-м, 1986-м и 2003 году соответственно. Источник: www.metro.ru.

фрагмента Калужской линии сильно перегрузило восприятие внутреннего контура, который не смог бы перенести напрашивающегося сквозного пересечения Таганско-Краснопресненской линии. Поэтому схема 1970 года получила радикально другой дизайн, который можно считать переломным с точки зрения возникновения новой морфологии города. Обновленная схема выпрямила все линии, стандартизировала дистанцию между периферийными станциями и, главное, представила правильную окружность Кольцевой линии, образ которой Москва несет и по сей день. Чтобы дать больше места центру, схема

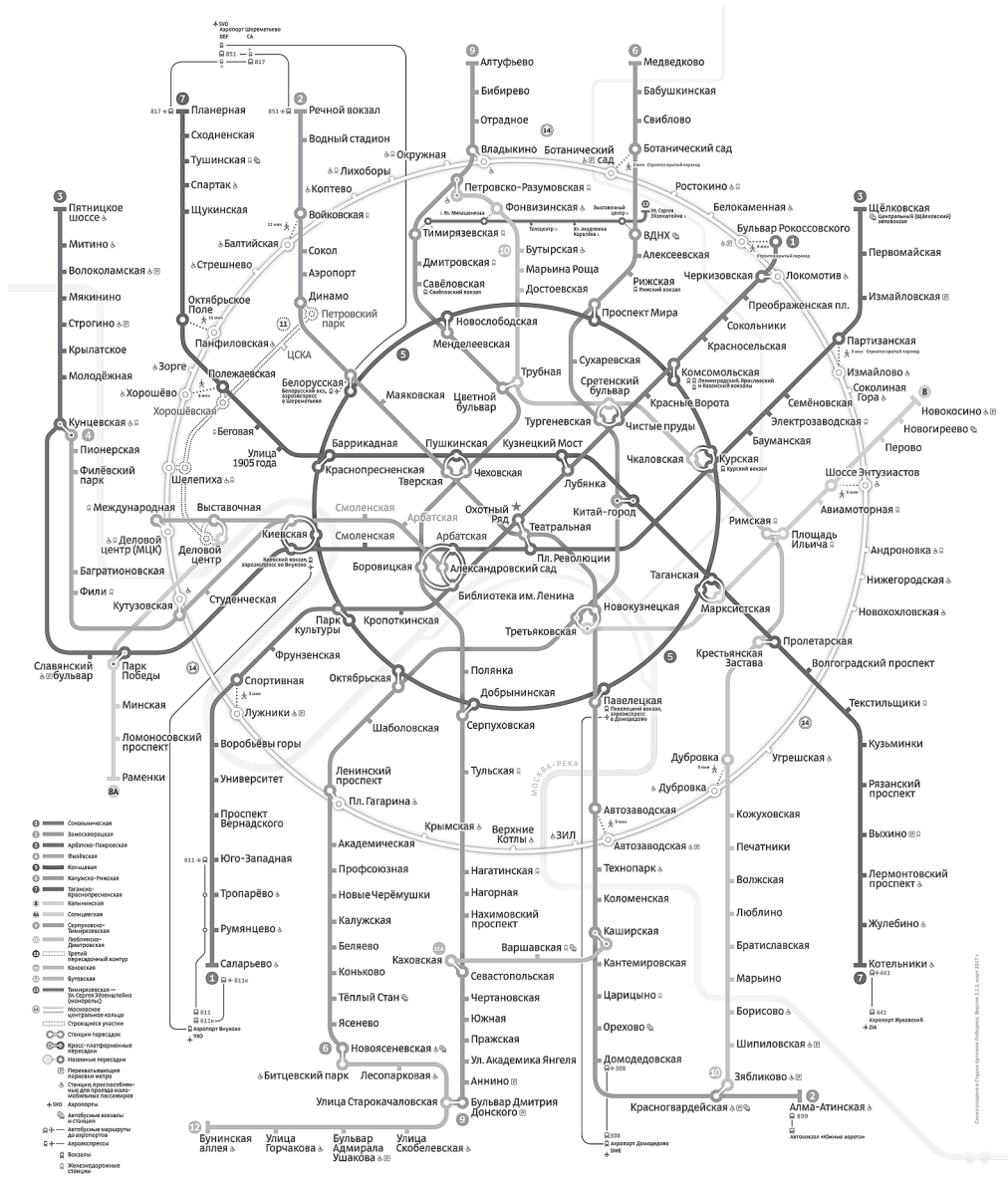
1979 года нарушила правильность круга, зато компактно согнула периферийные окончания веток. Для Олимпиады-80 схема была полностью переработана, что не позволяет ее включить в общее рассмотрение. Появление Серпуховской линии потребовало вновь сгибать и разгибать линии, вводить и убирать станции в перегонах, в результате чего получился упрощенный вариант 1983 года. Последующее появление новых радиальных окончаний вынудило уплотнять имеющиеся ветки, переламаывая периферийные участки один-два раза, причем не по географическим причинам. Это дало базовую схему 2003 года, которая сжата по бокам и вытянута с севера на юг, чтобы впоследствии быть расчищенной для грядущего МЦК и Третьего пересадочного контура.

Географически МЦК смещено севернее по отношению к центру города и имеет довольно неправильную форму. Это принесло немало неприятностей дизайнерам, которым пришлось согласовать новую линию с имеющейся схемой метро³⁹. Под привычным видом схемы, как мы уже понимаем, имеется в виду: (1) Кольцевая, которая должна выглядеть как правильная окружность, расположенная по центру; (2) более подробный план центра; (3) прямолинейные линии веток; (4) отсутствие или одинаковые расстояния между станциями на периферии. Однако МЦК по своему устройству стремится нарушить все эти правила. Неровное, оно сильно сплющено и вытянуто, к тому же рассекает на разном удалении другие ветки, что теснит уже нанесенные на схему названия; удлиняя и укорачивая разные фрагменты линий, вынуждает местами увеличивать интервалы между станциями, при этом на сам центр остается меньше места.

Особенно интересно наблюдать за тем, как сильно изменялась схема метрополитена в преддверии и после открытия МЦК. Первые попытки соотнести МЦК с имеющейся схемой наметили много проблем, которые были решены с помощью незначительных манипуляций с изгибами линий, поиска удачных состыковок между станциями и разнесения названий. Однако «идеальный» дизайн сталкивался и с другими трудностями. Особенно показателен эпизод, имевший место непосредственно перед запуском МЦК. На одной из ранних схем сохранился географически более верный изгиб Калининской ветки, который впоследствии был спрямлен. Но если сами линии постоянно сгибают и выпрямляют для достижения той или иной дизайнерской задачи, то перенесение станций с места на место – это уже сильный ход. В частности, из-за того, что МЦК пришлось

39 См. расположение Кольцевой линии, МЦК и Третьего пересадочного контура на карте Москвы: www.artlebedev.ru/metro/map3/process-1/. Там же см. поэтапный процесс создания новой схемы московского метро и возникшие при этом сложности. Конкретные примеры схем, о которых идет речь в тексте, см. по ссылке: <https://goo.gl/9VEWln>.





спрямлять и выравнивать по идеальному кругу Кольца, в южной части схемы были существенно визуально растянуты перегоны между станциями, что было необходимо для того, чтобы сохранить и форму, и общую топологию. Однако местами это привело к тому, что на схеме сформировались излишне пустые фрагменты, которые в условиях перегруженного севера требовалось чем-то заполнить. «Заполнение пустоты» вынудило дизайнеров на время затаскать внутрь МЦК станции «Нагатинская» и «Нагорная», тем самым нарушив действительное распределение станций и линий. Впоследствии станции вытащили

Илл. 7. Актуальная, по состоянию на апрель 2017 года, схема линий Московского метрополитена. Источник: www.artlebedev.ru/metro/mar3/. © Студия Артемия Лебедева.

обратно, а образовавшийся пустырь позволил, наконец-то, под-писать безымянную до тех пор Москву-реку.

В результате визуального анализа изменения схем метрополитена мы выделили ряд ключевых особенностей, которые возникли на разных этапах строительства и задают канонический вид образу Москвы. Сложившаяся структура схемы сопротивляется вновь запущенной МЦК, которая по своему происхождению имеет неправильную и вытянутую на север форму. Возникшие трудности по гармонизации нового элемента со сложившимся образом демонстрируют, как этот образ корректирует себя, и используя уже проверенные приемы, и не чураясь довольно радикальных способов. Несмотря на то, что средняя доля исторических названий на МЦК не сильно выше, чем по метрополитену в целом, необходимо признать, что новое кольцо привнесло в схему много новых названий досоветского происхождения (12), которые все – за редким исключением⁴⁰ – имеют привязку к местности, тем самым воскрешая для пассажиров топонимы давно забытых деревень и храмов.

МЦК значительно увеличивает количество «исторических» названий. Для своего времени, 1900–1910-х годов, МЦК (бывшая Московская окружная железная дорога) служило чем-то вроде современного МКАД. Когда говорили «за окружной дорогой», то подразумевали значительное отдаление от Москвы. Это было вызвано и соображениями инженерно-технического характера, и необходимостью выкупать большие участки земли. Кое-где новая дорога отстояла от Кремля на пять верст, кое-где – на 12 верст. Таким образом, МЦК изначально имело неправильную форму, что и создало проблемы сегодняшним картографам. Нынешние названия остановочных пунктов МЦК воспроизводят московскую топонимику чуть ли не до времен Средневековья. Введение пассажирского сообщения в сентябре 2016 года вернуло в строй «исторических» названий Москвы многие названия, которые не дублировались станциями метро: «Лужники», «Шелепиха», «Хорошево», «Стрешнево», «Лихоборы», «Ростокино», «Белокаменная», «Соколиная гора», «Андроновка», «Верхние Котлы» и многие другие. Это, конечно, не сам старый город, но попытка воспроизведения его исторической ткани.

В революционный год МЦК фактически сыграло роль МКАД – Московская городская дума в 1917 году окончательно признала окружную дорогу административной границей города. Извечный вопрос, что считать Москвой, был разрешен до середины 1930-х годов. Но и тогда Московская окружная железная дорога

КОНСТАНТИН ГЛАЗКОВ,
ПАВЕЛ ГНИЛОРЫБОВ

«КОЧУЮЩАЯ»
ТОПНИМИКА...

40 Название станции «Белокаменная» было безосновательно выдуманно в 1907 году для повышения туристического интереса к этому месту, так как предполагалось, что Московская окружная железная дорога будет пользоваться спросом среди путешественников.



продолжала играть важную роль в транспортной и локальной жизни, в самоопределении москвичей в пространственной среде. Вот что пишет Вячеслав Пьецух о конце 1940-х годов, когда сталинский Генеральный план еще не полностью перестроил город по своим лекалам:

«Тогда еще Москва кончалась на Окружной железной дороге, Черемушки были обыкновенной деревней, и сразу за Калужской заставой начинался большой пустырь. В те годы москвичи, жившие по ту сторону Садового кольца, если смотреть с каланчи Сокольнической пожарной части, считались людьми особенного разбора, то есть между нами считались обитателями окраин, которые, кажется, и тогда составляли огромное большинство. Самих же себя, насельников Перова, Нижних Котлов, Измайлова, Останкина, Марьиной рощи и прочая, и прочая, мы без обиды трактовали как более или менее простонародье, черный московский люд. Но в свою очередь нас считали аристократами жители ближних подмосковных поселков и деревень».

При этом с Черемушек начался этап условной «романтизации» старых названий и робкие попытки их включения в состав города. Об этом неизменно писали путеводители, особенно в 1950–1970-е годы. Отныне в СССР со старыми названиями не воевали, но давали им новое звучание. Старое – отгнившее, новое – наполненное пафосом строительства, жизни, веселья.

«На месте подмосковных деревенок с покосившимися хибарками, пустырей и свалок мусора, огородов и болот пролегли новые, благоустроенные и озелененные улицы Текстильщиков, Курьянова, Люблина. Они застроены многоэтажными жилыми домами, большими магазинами, школами, детскими садами и яслями, учреждениями службы быта. Раньше в поселке Люблино вместе со слободкой Печатники и деревней Перерва насчитывалось около 2 тысяч жителей. А сейчас в Люблинском районе... живут 194 тысячи человек».

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Секрет, почему метро в большей степени транслирует «советское», возможно, кроется еще в том историческом контексте, в котором оно возводилось.

«Это был шок. Контраст наземной Москвы, с ее темными углами, старыми деревянными домами, с ее щербатой мостовой, кривыми и нечистыми переулками, и Москвой подземной, одетой мрамором, сверкающей огнями и зеркалом полов, был вопиющим»⁴¹.

41 Из фильма «Советская империя. Метро» (Телеканал «Россия-1», 2009) (http://russia.tv/video/show/brand_id/9957/episode_id/120746).

В таких условиях изначальное стремление перечеркнуть связь с былым дореволюционным наследием довольно понятна. Расширение Москвы в 1960 году потребовало наращивания транспортных соединений, что выразилось в появлении новых линий метро, а вместе с ними и названий для новых станций. Но к этому времени исторические названия старых деревень на окраинах города перестали исчезать с карты. Теперь они стали давать названия новым станциям, вместе с тем обретая иное наполнение, а иногда и местоположение. Иногда это приводило к полной подмене старых названий на новые (Канатчиково на Академический район); или же к сохранению старого названия, но с измененными территориальными границами («Китай-город»); или же к поглощению одного исторического названия другим, когда используется только одно собирательное (Вешняки и Выхино).

Открытие станций на периферии не могло отразиться на том, куда они ведут – на центральной части города. Изначальный план строительства подразумевал, что линии метро будут подвозить пассажиров лишь до пересадочного контура. Но позднее этот план был признан негодным и ветки начали пронизывать центр, переплетаясь и наводя беспорядок. Это потребовало дизайнерских решений⁴², которые позволили бы отмасштабировать загруженный центр, упростить получившуюся схему, сделав ее читабельной и разборчивой. Существенные упрощения оформили схему метро, а вместе с ней и тот образ Москвы, который сам по себе обладает силой и жесткостью по отношению к нововведениям. Так было и с МЦК, которое в большей степени наследует логику железнодорожных путей, но вынуждено встраиваться в систему внутригородского транспорта.

Куда бы ни проникало метро, оно наводило порядок, обозначая неведомые ранее части города и связывая их в единое целое. В этом свете недавно появившаяся карта России, оформленная в виде схемы метро⁴³, кажется лишь экстраполяцией общей логики освоения необъятного и непонятного пространства, но уже не метагорода, а страны. Оставаясь исходным верстовым столбом, Москва вынуждена собирать все земли, указывая на направления к ним. По нашим подсчетам, каждое шестое название станций метро обозначает направление к другим городам и странам. И хотя наша методика не относит направления к названиям, связанным с местностью, они

42 Дизайнерская логика выражается в следующем: «Географические детали на схеме вынуждены уступить место информации о транспорте, иначе время на выбор маршрута будет возрастать. [...] Постепенно от географии на карте остается только форма линий. [...] Следующий шаг – упрощение формы и унификация расстояния между станциями» (БИРМАН И. *О географии на транспортных схемах* (<http://ilyabirman.ru/meanwhile/all/transport-diagrams-and-geography/>)).

43 Осовский М. *Карта России, как #метрокарта* (<http://telegra.ph/Karta-Rossii-kak-metrokarta-02-12>).



КОНСТАНТИН ГЛАЗКОВ,
ПАВЕЛ ГНИЛОРЫБОВ

«КОЧУЮЩАЯ»
ТОПОНИМИКА...

все же участвуют в разметке пространства, обозначая связь одной точки со всеми другими – Кремля по отношению к охватываемому имперскому пространству.

В нашей работе мы лишь приблизились к описанию тех механизмов, по которым топонимика закрепляется с помощью разных транспортных систем. На следующем шаге важно детально изучить, какой образ города продуцируют разные системы и как этот образ меняется со временем. Предстоит также выяснить, как транспортные системы, следуя за пассажиром, конкурируют за возможность представлять воображаемый город, который в свою очередь сам будет притягивать горожан. Таким образом, названия местности по ходу истории постоянно меняются вслед за транспортными объектами, заново размечающими пространство. Если когда-то это были поместья, деревни и храмы, то теперь вместо них такую разметку производят станции метро и электричек. Названия следуют за пассажиром, а пассажир в своих практиках – за названием. И если общественный транспорт дает одни представления о городе, то водительский опыт существенно изменяет их, предлагая взамен город развязок и вылетных магистралей.

Иллюстрации к статье

К.П. Глазков

П.А. Гнилорыбов

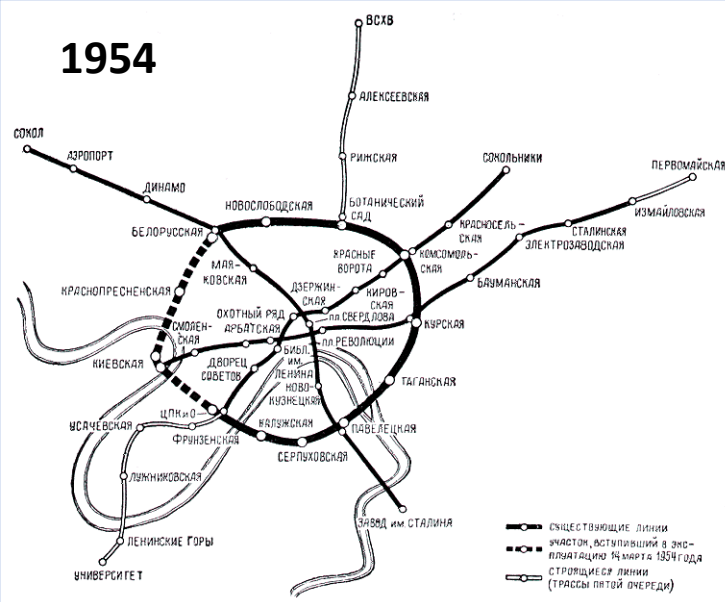
«Кочующая» топонимика: транспортная система как движущая сила названий в Москве

Источники:

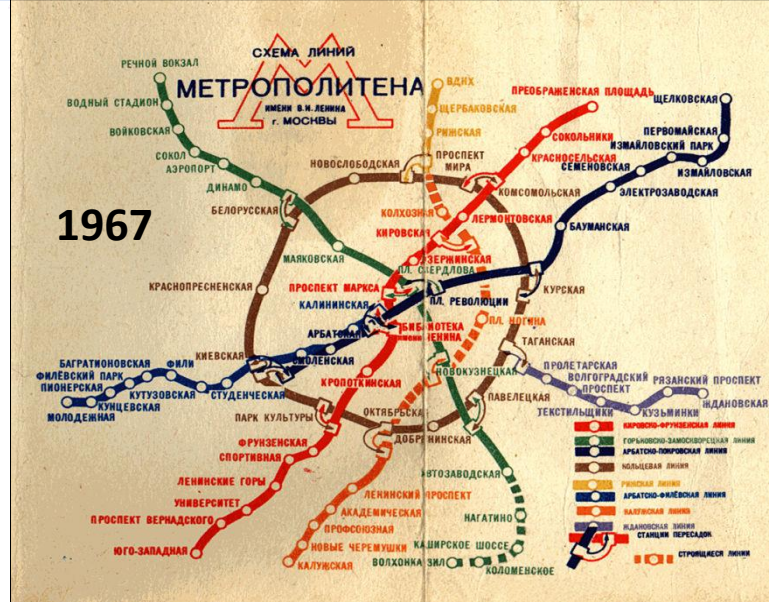
1. http://nashemetro.ru/hist_map.shtml
2. metro.ru
3. <https://www.artlebedev.ru/metro/map3/process-1/>

Материалы используются с указанием источников и исключительно в научных целях.

1954



1967



1970

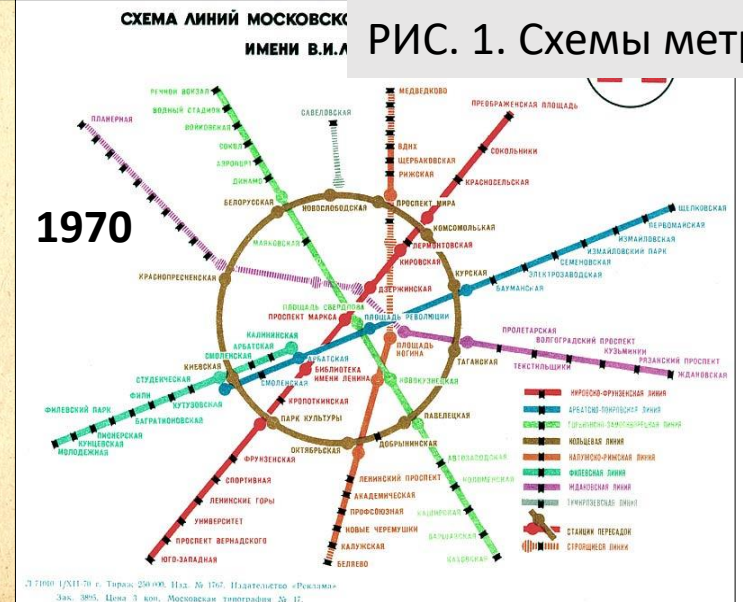


РИС. 1. Схемы метро разных лет

МОСКОВСКИЙ ОРДЕНА ЛЕНИНА МЕТРОПОЛИТЕН ИМЕНИ В. И. ЛЕНИНА



МОСКОВСКИЙ ОРДЕНА ЛЕНИНА МЕТРОПОЛИТЕН ИМЕНИ В. И. ЛЕНИНА

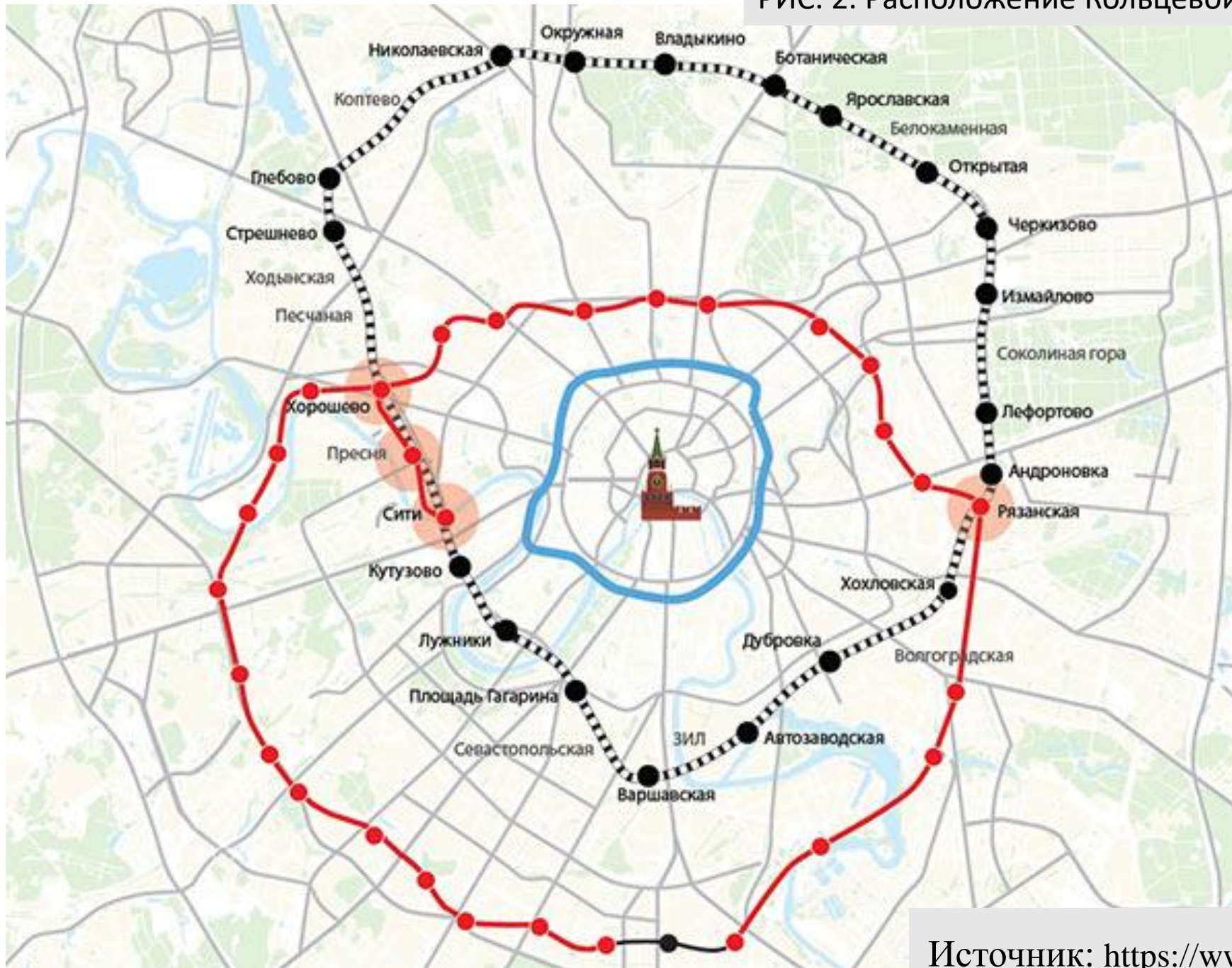


СХЕМА ЛИНИЙ СКОРОСТНОГО ТРАНСПОРТА МОСКВЫ



Источник: http://nashemetro.ru/hist_map.shtml
Схемы из коллекции сайта metro.ru

РИС. 2. Расположение Кольцевой линии, МЦК и ТПК на карте Москвы



Источник: <https://www.artlebedev.ru/metro/map3/process-1/>

РИС. 4. Проблемы при создании новой схемы метро с МЦК



Источник: <https://www.artlebedev.ru/metro/map3/process-1/>