

МЕТРО



От начала до
наших дней

УЛЬЯНОВСК

Автор: Андреев Дмитрий, Руководитель Соколова С

История метро.

Первые проекты.

В 1863 году произошло главное событие в истории мирового метростроения - пуск первого в мире 3,6 километрового подземного участка внеуличной железной дороги в Лондоне. Несмотря на то, что поездки в заполненных паровозным дымом и копотью тоннелях были далеко не комфортабельными, практическая целесообразность движения превзошла все ожидания, и уже в 1863 году парламентская комиссия одобрила сооружение подземной окружной железной дороги общей протяженностью около 30 км.





Она открылась в 1884 году после огромных затрат труда и материальных средств. На одном из ответвлений в 1868 году включили подводный тоннель Бруннеля, который по своему возрасту оказался самым старым участком Лондонского метрополитена.

В 1890 году произошло еще одно решающее для метростроения событие. На подземной части Южно-Лондонской линии была введена **электротяга поездов**.

К этому времени население Москвы превысило **миллион человек** и вопрос о строительстве внеуличных железных дорог встал особенно остро.

Наиболее **грамотные проекты** первых метрополитенов в Москве представили инженеры **П.И. Балинский** и **А.И. Антонович**.

План П. И. Балинского состоял из двух частей: "сооружения в Москве электрической железной дороги большой скорости внеуличного типа (метрополитена)" и "расширения московских конно-железнодорожных линий и переустройства их для электрической тяги". Сначала предполагалось осуществить первую часть этого проекта.

Наиболее интенсивное движение в Москве проходило от центра к Преображенской и Тверской заставам, Садовым бульварам и в Замоскворечье. Предполагалось соорудить диаметральную линию от строившейся в то время окружной железной дороги возле Петровско-Разумовского через центр к Красной площади и храму Василия Блаженного. Далее по эстакадам через Москву-реку к Большой Ордынке и Серпуховской заставе до соединения ее с окружной железной дорогой близ Павелецкого вокзала. Следующим этапом было сооружение двух кольцевых линий, проходящих по Садовым улицам и Замоскворечью, а также радиальной от Черкизова по реке Яузе до центра города.





Общая протяженность пути составляла - **54 километра, стоимость сооружения - 155 миллионов рублей.** Обсуждение проекта состоялось 18 сентября 1902 года в Большом зале Московской Городской думы.

Участь проекта предрешило то, что его авторы "посягали на имущественные интересы" московских тузов. Но самое главное - они не предусмотрели участия городских властей в прибылях метрополитена. Городские власти получали свою долю лишь с того момента, когда количество пассажиров в год достигнет **100 миллионов человек.** Кроме того проект предусматривал безвозмездное отчуждение городских земель вокруг наземных линий и снос некоторых домов. Иначе сооружение эстакад на узких и кривых улицах Москвы стало бы задачей невыполнимой.





Местные предприниматели - пайщики трамвайной компании опасались **конкуренции** со стороны владельцев нового, быстрого и удобного вида транспорта.

Опасения высказывались очень откровенно при разработке основных положений комиссии Городской управы: *"Проект гг. Кнорре и Балинского захватывает бесплатно недра земли, которые следует рассматривать как полную собственность городской управы... он лишает городское управление дохода от эксплуатации площадей для доходных статей... Условия эксплуатации предприятий таковы, что грозят серьезным ущербом для имущественных интересов городского управления"*.



Проект вызвал также нападки со стороны **духовенства**. 23 ноября 1902 года члены Московского Городского Императорского археологического общества обратились к городскому голове князю В. М. Голицыну: "Проект господ Кнорре и Балинского поражает дерзким посягательством на то, что в городе Москве дорого всем русским людям... Необъяснимое отношение к святыням... выражается в нарушении целостности Казанского собора для устройства под ним тоннеля... Другие храмы, как, например, церковь Трёх Святителей у Красных ворот, Никиты Чудотворца на Ордынке, Св. Духа у Пречистенских ворот и другие, ввиду близости эстакады, которая в некоторых местах приближается к храмам на расстояние 3-х аршин, умаляются в своем благолепии".



Результатом поднятой шумихи было решение городской думы: "Господину Балинскому в его домогательствах отказать". Одна из газет так прокомментировала этот отказ: *"Процесс метрополитена наконец кончился. Общество содействия промышленности и торговли вынесло окончательную резолюцию, в которой проект Балинского лишается особых прав и приговаривается к ссылке в наиболее отдаленные архивы"*. По Высочайшему повелению инженеру П. И. Балинскому из сумм Государственного казначейства было выдано **100 тысяч рублей** *"за огромный его труд, прекрасно составленный проект и за понесенные им по этому делу расходы"*. Не считая его собственных усилий и времени они составили **210 тысяч рублей**.



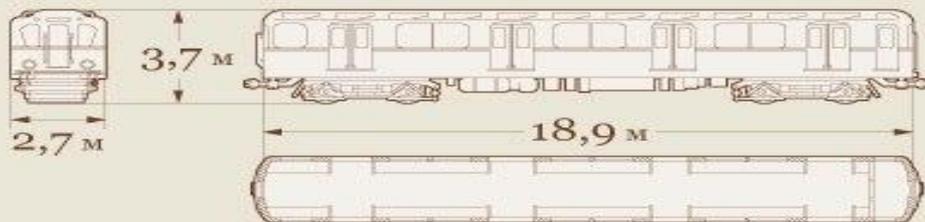
Спустя десять лет, в 1912 году новый проект Московской подземной железной дороги обсуждался городской думой. Проектом предполагалось строительство трех подземных линий: От Смоленского рынка до Каланчевской площади
Между Тверской и Покровской (Абельмановской) заставой и между Виндавским (Рижским) вокзалом и Серпуховской площадью. Эти линии метро должны были соединяться с существующими железнодорожными линиями.

Первая мировая война помешала реализации этого проекта. Населенность Москвы достигла к 1915 году двухмиллионной отметки.

Первый вагон московского метро

Проектирование вагонов для московского метро началось на Мытищинском машиностроительном заводе в начале 1930 годов

Характеристики вагона



Первые вагоны метро были желто-коричневой окраски по стандарту 1930-х гг.

52 Количество сидячих мест

210 Количество стоячих мест

Масса
51,7 т (моторный)
36,3 т (прицепной)

Максимальная скорость
65 км/ч

Напряжение в контактной сети
750 В

Вагоны проветривались через форточки, размещенные на крыше вдоль вагона

В каждом вагоне имелаась кабина управления



Колесные пары приводились в движение электродвигателем ДМП-151, произведенным на заводе «Динамо»

Питание от контактного рельса



История вагона

Годы выпуска

1934-1937

Годы эксплуатации

1935-1975

- **15 июня 1931 г.**
Пленум ЦК ВКП(б) принял решение о сооружении метрополитена в Москве
- **4 февраля 1935 г.**
Первый рейс по всей длине первой очереди (от станции «Сокольники» до станции «Парк культуры»)
- **15 мая 1935 г.**
Открытие первой очереди от станции «Сокольники» до станции «Парк культуры» с ответвлением от станции «Охотный ряд» до станции «Смоленская» общей протяженностью 11,2 км

Московский
Метрополитен
им. Л.М. Кагановича

СХЕМА ЛИНИЙ

МАЙ 1935 г.

ЛИТЕРАТУРА

1. <http://podzemka.pro/links/>
2. <http://ru.wikipedia.org/wiki>
3. <http://www.newsfiber.com/p/s/>