

# Домогательства

## г-на Балтинского

### Из истории российского метрополитена

Александр Волков

**10** января 1863 года между лондонскими улицами Фаррингдон-стрит и Паддингтон-стрит была проложена железнодорожная ветка, и начал курсировать поезд – четыре вагона, которые тянул локомотив, работающий на угле. На протяжении маршрута, а он составлял всего три с небольшим километра, было устроено семь станций. Необычность нового транспортного сообщения состояла в том, что железная дорога была подземной, поэтому чисто городское событие, приобрело мировое значение – это была первая в мире линия метро.

И хотя тоннель, по которому двигался поезд, постоянно был наполнен дымом и паром (на электрическую паровая тяга была заменена почти через 30 лет – в 1890 году), а копоть от угля оседала на одежде, новый вид транспорта, получивший официальное название Metropolitan



#### Иллюстрации на развороте:

Фрески в центральном зале станции метро «Киевская» Арбатско-Покровской линии Московского метрополитена. Открыта 5 апреля 1953 г.



Лондонская станция метро на Беккер-стрит. Литография XIX в.

**Внизу:**

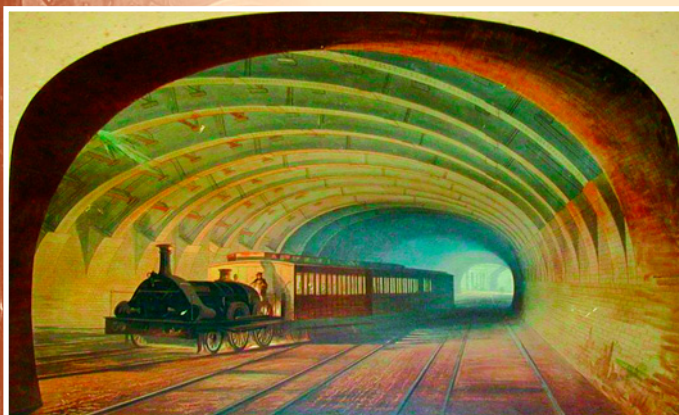
Локомотив на паровой тяге на станции Паддингтон в Лондоне. Литография 1863 г.

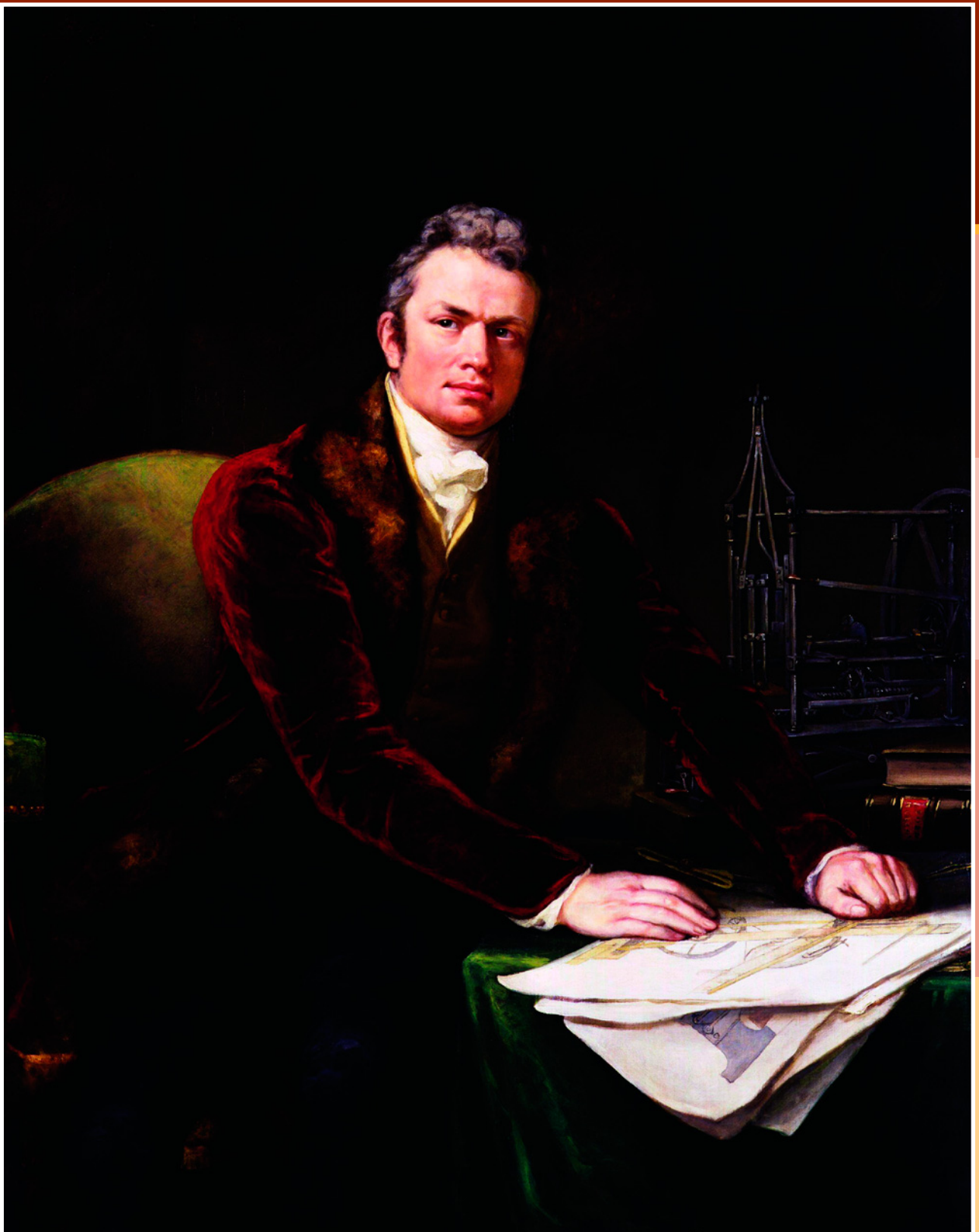
И хотя тоннель, по которому двигался поезд, постоянно был наполнен дымом и паром, а копоть от угля оседала на одежде, новый вид транспорта, получивший официальное название Metropolitan Railway, сразу же сделался популярным. Уже в первый день им воспользовались почти тридцать тысяч жителей британской столицы, из-за формы туннелей, окрестивших подземку на свой лад: «the Tube» – труба.

Railway, сразу же сделался популярным. Уже в первый день им воспользовались почти тридцать тысяч жителей британской столицы, из-за формы туннелей,

окрестивших подземку на свой лад: «the Tube» – труба.

Появление метро в значительной степени обязано адвокату Муниципального совета лондонского Сити Чарльзу Пирсону, который еще в 1846 году представил Королевской комиссии по делам столичных железных дорог проект строительства внеуличной железной дороги, которая связывала бы городские железнодорожные вокзалы с деловым центром города. Благодаря настойчивости адвоката этот проект был принят, но из-за отсутствия средств – со значительным опозданием. А вот сама идея метрополитена стала возможна благодаря инженеру Марку Брюнелю, изобретшему новый способ прокладки туннелей при помощи тоннелепроходческого щита. Конструкцию его, ставшую





впоследствии наиболее эффективным средством метростроения во всем мире, «подсказал» изобретателю корабельный червь, который легко прокладывал дорогу в твердой дубовой щепке, пробуравивая в ней отверстия с помощью зазубренных краев жесткой раковины. Впервые

тоннелепроходческий щит Брюнеля был использован для прокладки тоннеля под Темзой, что, в результате, сделало строительство подземной дороги возможной, а Лондон – родиной метрополитена.

Между тем, приоритет в метростроении вполне мог бы принадлежать

Марк Брюнель, человек, чье изобретение проложило путь развитию идеи метро.

Худ. Джеймс Норткот. 1813 г.  
Лондонская картинная галерея,  
Лондон. Великобритания.



Акварель художника Николая Каразина, иллюстрирующая проект Московского метрополитена, предложенный П.И. Балинским и Е. К. Кнорре. 1902 г.

столице Российской империи Санкт-Петербургу. Известно, что император Александр I, посетивший в 1814 году Лондон в качестве победителя Наполеона, лично встречался с Марком Брюнелем и заключил с ним контракт на проектирование шоссейной переправы через Неву в Петербурге. В тот

же год английский изобретатель приступил к работе, и в начале 1820-х годов передал российским заказчикам два варианта проекта: мостовой и тоннельный. К сожалению, из-за скоростной смерти Александра I ни один из этих проектов воплотить в жизнь не удалось, а чтобы многолетний труд не пропал даром, Брюнель переработал чертежи применительно к Темзе.

Попытки создать внеуличную железную дорогу в Санкт-Петербурге предпринимались и российскими инженерами и изобретателями. Особенно оживились они к концу XIX века – к этому времени метрополитены уже хорошо себя зарекомендовали не только в Лондоне, но и в Париже и Нью-Йорке. Среди идей того времени встречались и чисто фантастические, вроде предложения



Вид эстакады надземного метрополитена для Санкт-Петербурга по проекту П.И. Балинского. 1902 г.



Для изучения вопроса была организована Особая Высочайше утвержденная комиссия, которая нашла проект интересным, но в финансовой поддержке отказала. Во-первых, метро Балинского предполагало строительство эстакадных линий, эксплуатация которых в условиях Петербурга вызывала бы трудности, и во-вторых, Министерство финансов изыскивало 120 млн. рублей для военного займа.

осушить Екатерининский канал и пустить по нему поезда, но, в основном, разработки русских инженеров были достаточно реальны. Как один из наиболее перспективных, оценивался проект талантливого столичного инженера Петра Ивановича Балинского, который предусматривал строительство шести

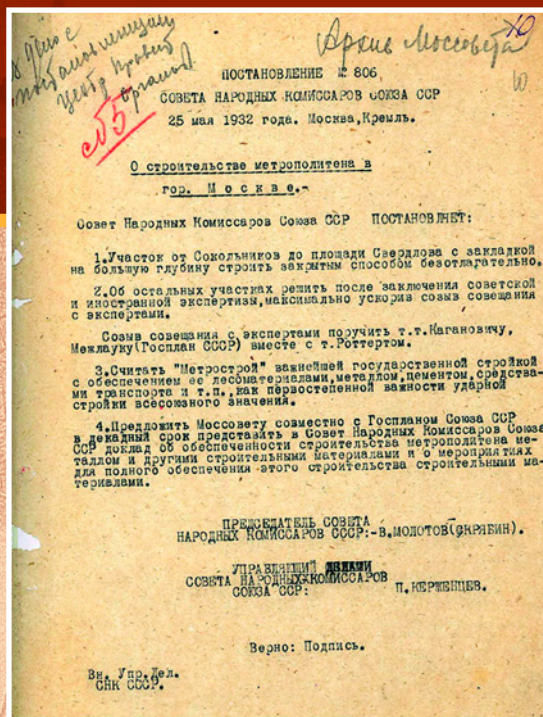
веток и двух кольцевых линий общей протяженностью 172 километра.

В 1898 году Балинский представил его санкт-петербургскому градоначальнику, доложившему о предложении инженера лично императору. Для изучения вопроса была организована Особая Высочайше утвержденная комиссия из

Мозаичное панно в центральном зале станции метро «Маяковская» Замоскворецкой линии Московского метрополитена. Открыта 11 сентября 1938 года.

*Панно выполнено в 1937 г. в мастерской Владимира Фролова по эскизам художника Александра Дейнеки.*

министров, которая нашла проект интересным, но в финансовой поддержке отказала. Во-первых, метро Балинского предполагало строительство эстакадных линий, эксплуатация которых в условиях Петербурга вызывала бы трудности, и во-вторых (что, возможно, и являлось главной причиной) Министерство финансов как раз изыскивало 120 миллионов рублей для военного займа. Балинский решил действовать самостоятельно и получить субсидии за



Постановление Совета Народных Комиссаров от 25 мая 1932 г. «О строительстве метрополитена в Москве».



границей. Это ему удалось. Договоренность об инвестиции в размере 290 миллионов рублей на устройство Санкт-Петербургского метрополитена инженер получил в Англии, и даже уговорил инвесторов приехать в Россию, чтобы в качестве аванса внести в предприятие 25 миллионов рублей. Но поддерживавший его министр внутренних дел И.Л. Горемыкин был смещен со своего поста, Балинский

потерял авторитетную поддержку, а с нею и возможность воплотить свои замечательные идеи в жизнь.

В Москве о строительстве внеуличной транспортной системы впервые заговорили в 1875 году. Инженер Титов предложил проложить железнодорожный тоннель от Курского вокзала через Лубянскую и Трубную площади до Марьиной Рощи. Но интереса это предложение тогда не вызвало, и идея оказалась забытой на четверть века. Возродил ее в 1902 году тот же Петр Иванович Балинский, в соавторстве с известным специалистом по строительству крупных мостов Транссибирской железной дороги Евгением Карловичем Кнорре. Инженеры подали на имя московского генерал-губернатора докладную записку о необходимости создания в Москве «городских железных дорог большой скорости внеуличного движения», сопроводив ее проектом, который предусматривал соединить Замоскворечье с площадью Тверской Заставы подземной



Витраж в центральном зале станции метро «Новослободская» Кольцевой линии Московского метрополитена. Открыта 30 января 1952 г.

линией, а через Красную площадь и у Пушкинской площади поезда пустить по эстакаде.

Публичное представление проекта в Городской Думе состоялось 7 августа 1902 года. Инженеры подготовились к нему основательно, предварительно заручились поддержкой правительства в лице министра финансов С. Ю. Витте, пригласили на слушания коллег, видных предпринимателей, репортеров крупнейших газет, надеясь, что широкий общественный резонанс поспособствует принятию Городской Думой положительного решения по проекту. Интерес к строительству в Москве метрополитена, действительно, оказался значительным, однако к нужному результату не привел. После бурных обсуждений гласные Городской Думы вынесли решение: *«Господам Кнорре и Балинскому в их домогательствах отказать, так как в силу бытовых и экономических особенностей города Москвы устройство в ней внеуличных дорог является преждевременным, как не вызываемое насущными потребностями населения»*. Как считают некоторые исследователи, свою роль сыграло в неуспехе проекта и трамвайное лобби – в те годы трамвай в Москве приносил большую прибыль.

Лишь тридцать три года спустя – 15 мая 1935 года подземная дорога, протяженностью 11,5 километров, соединила, наконец, центр Москвы с парком в Сокольниках, Центральным парком культуры и Смоленской площадью. Пусковой комплекс включал в себя 13 станций и 14 поездов. С этого момента ведет отсчет история развития Московского метрополитена. Начаться, однако, она могла намного раньше.



Лишь 15 мая 1935 г. подземная дорога, протяженностью 11,5 км., соединила, наконец, центр Москвы с парком в Сокольниках, Центральным парком культуры и Смоленской площадью. Пусковой комплекс включал в себя 13 станций и 14 поездов.