**История Московского метрополитена**

В 1814 году английский инженер Марк Брюнель, наблюдая за морским молюском-древоточцем, пробурившим своей раковиной отверстия в обломках затонувших кораблей, изобрел щит для проходки тоннелей. Его открытие стало одним из самых значимых в истории мирового метростроения. В конце XIX-начале ХХ века подземки появились в крупных мировых столицах. Первый испытательный поезд Московского метро по всей линии от "Сокольников" до "Парка культуры" прошел "всего лишь" 70 лет назад - 4 февраля 1935 года. А первые пассажиры сели в его вагоны в мае.

Метро как вид транспорта было придумано еще одним англичанином - Чарльзом Пирсоном, который в 1846 году представил свой проект Королевской комиссии по делам столичных железных дорог. Через 17 лет - 10 января 1863 года в 6 часов утра, произошло главное событие в истории метро - пуск первого 3,6- километрового участка подземной железной дороги. Поездки в метро конца 19 века нельзя было назвать комфортабельными, так как тоннели были заполнены паровозным дымом и копотью. Но их целесообразность была несомненной.

В начале XX века необходимость строительства метрополитена начали осознавать и в России. В 1902 году было предложено сразу два проекта прокладки метро в Москве (столицей тогда был Санкт-Петербург, но близкое залегание грунтовых вод тогда, видимо, остановило инженеров). Первый из них, представлявший собой схему внеуличных железных дорог и не получивший широкой известности, был предложен инженерами путей сообщения А. Антоновичем, Н.Голиневичем и Н. Дмитриевым.

Авторы второго проекта - инженеры П.Балинский и Е. Кнорре, предлагали соединить Замоскворечье с Тверской заставой подземной линией, а через Красную площадь и у Пушкинской площади поезда должны были двигаться по эстакаде. Авторы добились широкого обсуждения своего варианта в Московской городской думе, которое состоялось 7 августа. Однако у будущего метро нашлись яростные противники. Против него выступили фабриканты, купцы, владельцы конок, трамвайных линий и даже духовенство, которое видело бесовщину в погружении людей под землю. Но самое вероятное, что плачевную участь проекта предрешило то, что инженеры не предусмотрели участие городских властей в прибылях метрополитена. Предполагалось, что городские власти станут получать свою долю лишь с того момента, когда количество пассажиров в год достигнет 100 миллионов человек. Решение Городской думы звучало как приговор: "Господину Балинскому в его домогательствах отказать". Одна из московских 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".

Но жизнь диктовала свои законы, население Москвы росло и хотело активно перемещаться. Самый популярный в то время вид транспорта - трамвай - уже не справлялся с перевозкой, тем более, что город рос вширь. А значит был необходим новый вид скоростного транспорта, связывавший окраины Москвы с центром.

В 1912 году Городская дума вновь вернулась к вопросу о строительстве метрополитена. Соавтор непринятого проекта метро инженер Кнорре на сей раз предложил провести в Москве три подземные железнодорожные линии. Первая - от Смоленского рынка до Покровской площади, вторая - от Смоленского рынка до Каланчевской (Комсомольской) площади, и третья - от Виндавского (Рижского) вокзала до Серпуховской (Добрынинской) площади. На Лубянской площади должна была быть построена главная пассажирская станция. Этот проект приняли, но начавшаяся Первая мировая война, а затем и революция надолго отложили строительство.

В 20-е годы, несмотря на возросшее количество трамваев, увеличение автобусного парка, появление троллейбусов, наземный транспорт все равно не был в состоянии полностью решить проблему перевозок. Москва стала столицей, и ее население еще более увеличилось. Проблема строительства метро вновь стала актуальна. В июле 1931 года, Пленум ЦК ВКП(б) рассмотрел критическую ситуацию с пассажирскими перевозками и принял решение: "Немедленно приступить к подготовительной работе по сооружению метро в Москве как главного средства, разрешающего проблему быстрых и дешевых людских перевозок".

После этого действительно исторического решения события начали развиваться стремительно. 23 сентября 1931 года был организован Метрострой, а в ноябре на Русаковской улице был заложен опытный участок с целью изучения условий для подземных работ в Москве. В январе 1932 года, правительством одобрена схема первоочередных линий. 21 марта 1933 года Совнарком СССР утвердил схему из 10 линий, протяженностью 80 км. Метро строилось с энтузиазмом, ударными, скоростными темпами. Прошел год и 15 октября 1934 года, от станции "Комсомольская" до станции "Сокольники", началась обкатка одного пути - был пущен первый пробный поезд, состоящий из двух вагонов: N1 - моторного, красного цвета и N1001 - прицепного, песочного цвета. Внутри вагоны были отделаны похожим на обои желтым фактурным картоном.

О подготовке метрополитена к решающему пуску сохранились воспоминания Льва Огнева (Лазаря Бронтмана), которого современники называли "королем московских журналистов". В начале января 1935 года он получил возможность побывать в метро для подготовки репортажа о готовности метростроевцев и увидел такую картину: "Встретил Петриковского - директора метрополитена. Ходит взволнованный, на вопросы отвечал отрывисто. Тут же вертится начальник штаба особой охраны метро. Стал ждать. Часов около десяти приехал Л.М.Каганович ( в 1930-1935 годах занимал должность первого секретаря МК и МГК ВКП (б) - ред.), с ним вместе Булганин, Хрущев - в робе и ватнике и Старостин. Каганович быстро осмотрел станцию, коротко ее одобрил и предложил поехать по опытной трассе. Поезд стоял, дожидаясь. Сам Каганович встал в кабину машиниста. Доехали до Красносельской. Осмотрели. Одобрил, понравилась - " с большим вкусом". Дальше поехал в вагоне. "Это что, дерматин на диванах? Немедленно заменить кожей, рваться будет. Лампочек слишком много: зажигать через одну." Каганович заставил продемонстрировать ему работу централизованного поста и проэкзаменовал дежурного по посту. Лейтмотив тот же: крушений не будет?.. Поехали обратно. На ст. Комсомольская он спросил Петриковсокго: "А уборные построили?" - "Да". - "Поставьте швейцара. И деньги берите. Обязательно. В чем дело? Захотел получить удовольствие - плати монету". 4 февраля 1935 года прошел первый испытательный поезд по всей трассе. Мы ждали его на Комсомольской. Ждали 5 часов. С поездом приезжал страшно довольный Хрущев, Булганин и Старостин. Сели составлять коммюнике. Через день - 6.02 прокатили депутатов. Ночью проехал Каганович".

Всего через три с половиной года после решения Пленума ЦК ВКП (б) - 4 февраля 1935 года, по всей трассе прошел первый испытательный поезд и через два дня первыми пассажирами восьми поездов Московского метро стали 25 000 делегатов проходившего в Москве VII Всесоюзного съезда Советов. В тo время, перед началом движения состава, вместо привычного объявления "Осторожно, двери закрываются", на всю станцию звучало громогласное предупреждение помощника машиниста: "Го-о-т-о-о-о-в!". В первый рейс первые пассажиры Московского метро отправились со скоростью 5 км в час, а первым машинистом был человек с сакраментальным русским именем - Иван Иванович Иванов.

19 февраля началось регулярное учебное движение по трассе. В период обкатки тысячи москвичей - передовиков производства, получили возможность проехать по первой линии лучшего в мире метрополитена. 15 мая 1935 года, в 7 часов утра открыли двери для пассажиров все 13 станций первой линии метро.