Экзаменационный реферат

по москвоведению

на тему:

“Развитие транспорта в Москве”

ученика 9б класса

средней школы № 1905

Моисеева Александра

**Москва 1997**

**План.**

1. Введение. Чем интересна тема реферата. (стр. 3)
2. Основная часть. Развитие транспорта столицы:

**а)** Основной вид транспорта в **Xll - XVll** вв. - водный. (стр. 3)

**б)** Развитие сухопутного транспорта в **Xll -XVll** вв. (стр. 3 - 5)

**в)** Первый вид общественного транспорта - извозчичьи повозки. (стр. 5 - 6)

**г)** Создание рельсового транспорта - конки. (стр. 6 - 7)

**д)** На смену конке приходит трамвай. (стр. 7)

**е)** Открытие автобусных линий в столице. (стр. 7 - 8)

**ж)** Троллейбус - транспорт центра Москвы. (стр.8)

**з)** Москва - главный железнодорожный узел страны. (стр.8 - 10)

**и)** Развитие московского такси. (стр. 10 - 11)

**к)** Столичный метрополитен. (стр. 11 - 12)

**3.** Заключение. Проблемы транспортного обслуживания москвичей. (стр.12 - 13)

Москва дорога всем людям как столица, крупнейший центр промышленности,культуры и науки. Жизнь такого большого современного города невозможно представить без массового пассажирского транспорта.

Интересно, а как развивался транспорт столицы? На чем передвигались москвичи, например, в XII веке.

К сожалению, эта тема очень мало исследована учеными-историками. Чаще описание транспорта можно встретить в произведениях писателей-классиков.

**О** развитии транспорта Москвы в XII-XVII веках мы узнаем из лекции академика В.А. Образцова.[[1]](#footnote-1) По его мнению, Москва находится в очень выгодном месте, в самом центре водораздела путей, связывающих между собой Днепр, Волгу, Оку и Клязьму. По этим рекам и расселялись славяне.

“Древнейшие легкие лодки - струги легко можно было перетаскивать в районе Москвы волоком: от притока Днепра - Вязьмы до Вазузы - притока Волги, от притока Волги - Ламы на реку Москву у нынешнего Волоколамска, а оттуда - на Оку”[[2]](#footnote-2) и т.д.

Естественно, что водные пути сообщения были главным и даже единственным видом транспортного сообщения Москвы со всеми соседними княжествами. На Москве-реке царило оживление, ее воды бороздили различные суда с товаром и продовольствием.

“Сухопутное сообщение налаживалось только зимой, - пишет академик Образцов, - когда замерзали реки и болота.”[[3]](#footnote-3)

Сухопутное движение было устроено плохо, неудобно. Московские улицы были не шире 6-10 метров, в центральных частях города иногда прокладывались жердевые настилы (гати). Строились мостики через реки, но чаще пользовались бродом (Крымский брод, Коровий брод и т.д.). Первые, кое-как сколоченные из дерева мосты служили входами в Кремль.

Планировка улиц Москвы шла по радиально-кольцевому типу, при котором все внешние тракты сходились радиусами к центру города и застраивались по обе стороны.

“Поперечное же развитие шло по кольцевым улицам - концентричным трем кольцам стен: Кремля с Китай-городом, стенами Белого города и стенами Земляного города.”[[4]](#footnote-4)

История развития Москвы объясняет многие стороны ее территориальной структуры и современной территориальной организации, своеобразие внутригородской застройки и планировки.

От монастырей, построенных в XIII-XIV веках к центру города, к Кремлю, вели дороги, впоследствии превратившиеся в важные улицы города Москвы. Главные улицы сложились по основным направлениям торговых дорог, соединявших Москву с крупнейшими русскими городами того времени: Владимиром, Тверью, Новгородом, Смоленском и др. От Кремля в XIV-XV веках расходились в разные стороны следующие грунтовые дороги: Ордынская - на юг, через Серпухов; Рязанская - на юго-восток, по которой Москва получала в то время преобладающую часть хлеба; Владимирская - на восток; Переяславская (и далее на Ростов Великий и Ярославль) - на северо-восток; Дмитровская на север; Тверская и Ржевская - на северо-запад; Смоленская (Можайская) - на запад; Калужская - на юго-запад. Эти дороги придали Москве радиальную структуру, а позже стали главными городскими магистралями.

Для царских торжественных проездов дороги исправляли, даже устраивали тротуары из досок. Мостовые в Москве стали появляться в середине XVII века. В 1646 году в городе уже было 4.6 км бревенчатых и дощатых мостовых.

Указом от 28 декабря 1681 года были установлены определенные правила пользования экипажами для разных сословий. “Кому и когда ездить в каретах, санях и верхом. Боярам, окольничим и думским людям летом - в каретах, зимой в санях на 2 лошадях. Боярам в праздники в каретах и санях на 4 лошадях, а на свадьбах - на 6 лошадях. Спальникам, стольничим, стряпчим и дворянам зимой на одной лошади, летом - верхами, на двух лошадях и в каретах нельзя.”[[5]](#footnote-5)

Петр I поставил вопрос об устройстве гужевых дорог, приказав построить “першпективную дорогу”. Полоса для дороги отводилась 50 саженей, то есть примерно 106 метров.

В 1704 году издан указ: в Кремле и Китай-городе строить каменные дома и располагать вдоль улиц и переулков. А в 1705 велено мостить московские улицы камнем. “Все приезжавшие в Москву должны были привезти 3 камня.”[[6]](#footnote-6) В 1730 году по большим улицам велено было поставить на столбах фонари из стекла на расстоянии 10 саженей один от другого.

Передвигаться по городу на лодках, в повозках жители Москвы начали давно, почти со времени основания города. Большинству же жителей более доступен был пешеходный способ передвижения. Но Москва росла и росла. Ее уже было невозможно не спеша пройти за час-полтора. Вот тогда-то и возникла острая нужда в средствах передвижения общественного пользования.

Первым видом общественного транспорта в Москве были извозчичьи повозки. Извозчики появились в XVII веке. В Москве извозчиками были крестьяне, на зиму приезжавшие в город подработать. Сани и лошади были собственностью этих крестьян. Летом большинство извозчиков возвращались в деревню, в городе их оставалась лишь пятая часть. Профессиональные извозчики появились еще через 100 лет. У них уже были специальные повозки, более удобные для поездок, чем деревенские сани и телеги.

Определенных правил движения не существует: ездят, поворачивают и ходят по улице вдоль и поперек, по правой и левой сторонам, с любой скоростью.

В XIX веке извозчики делились на ломовых, выполнявших грузовые перевозки, лихачей - владельцев лучших лошадей и отличных экипажей, а также самых дешевых - “ванек”, в большинстве своем тех же крестьян.

К концу XIX века извозчиков было уже несколько тысяч. Но и они уже не могли решить всех проблем перевозки москвичей. Нужен был новый вид транспорта - вместительный и дешевый. Ведь не каждый москвич мог заплатить извозчику гривенник.

Выход нашли в создании рельсового транспорта - конно-железной дороги. Этот вид городского транспорта представлял катившийся по гладким рельсам вагончик, влекомый двумя лошадьми. Вагон конки был двухэтажным, верхняя часть была открытой (империал). Перед крутыми подъемами (в районе Трубной площади, у Таганского холма и др.) припрягалась еще пара-другая лошадей (управлял ими форейтор). Первый проект московской Конки был выдвинут в 1862 году. в 1872 году к открытию Политехнической выставки сооружена линия Конки от современного Белорусского вокзала до современного Исторического музея. В 1875 году создано Первое общество Конно-железной дороги в Москве, в 1885 - бельгийское “Главное общество конно-железной дороги”, которые проложили линии Конки по Бульварному кольцу, по Садовому кольцу и от центра к окраинам (на Воробьевы горы, в Бутырки, Дорогомилово и др.). “В 1900 году протяженность конки составляла около 90 километров. Число вагонов - 241. В 1894-1896 годах Конка перевезла 47.5 миллионов пассажиров.”[[7]](#footnote-7)

Неоспоримы преимущества Конки по сравнению с извозчиками: в вагончике помещалось в 10 раз больше народа, стоимость проезда снижалась в несколько раз.

Но были у этого транспорта и недостатки: скорость передвижения вагончиков Конки ненамного опережала скорость пешеходов.

“Особенно оригинально выглядело путешествие от Трубной площади к Сретенке: к 2 лошадям добавляли еще 4 - цугом, по паре. На каждую из них верхом садился мальчик. Кортеж отправлялся. Кучер подбадривает лошадей ударом кнута, мальчик помогает, вожатый беспрерывно звонит, конка мчится в гору, и беда, если на пути окажутся замешкавшийся пешеход или извозчик. Конку придется остановить, и тогда очень трудно преодолеть крутой подъем. Конка медленно сползает под уклон и все приходится начинать сначала”.[[8]](#footnote-8)

Рельсы Конки покрывали весь город. В конце XlX века городская Дума начала обсуждение вопроса о замене Конки электрическим трамваем.

В 1895 году началось переоборудование под электрическую тягу одного из участков конки - от Страстной (ныне Пушкинской) площади до Петровского парка - и в 1899 году 6 апреля по нему стал ходить трамвай. C тех пор этот вид транспорта стал быстро развиваться. В 1913 году трамвай перевозил ежегодно свыше 250 миллионов пассажиров. Трамвайные поезда двигались медленно (средняя эксплуатационная скорость около 11 км/ч; в 1979 году - 16 км/ч).

Газеты писали, что внутри вагона может поместиться 20 человек, а на площадках еще 18: 8 - на передней и 10 - на задней. Наибольшая скорость движения - 35 верст в час.

“Два из множества трамвайных маршрутов раньше имели буквенное обозначение: “А” и “Б”. Москвичи ласково называли их “аннушкой” и “букашкой”.[[9]](#footnote-9)

Трамвай сделался единственным средством массовых внутригородских перевозок. Трамвайная сеть покрыла городскую территорию неравномерно: на окраинах линии трамвая располагались на расстоянии нескольких километров друг от друга, а в центре, где сходились радиальные лучи, образовался настоящий лабиринт трамвайных путей. Последствия не замедлили сказаться - в центре начали возникать заторы.

В настоящее время протяженность одиночного эксплуатационного трамвайного пути составляет 433 км. Общая протяженность трамвайных маршрутов - 840 км. На линии выходят приблизительно 890 трамваев (В 1994 году их было 620). Они перевозят за год 1 480 тысяч пассажиров.

С развитием сети трамвая были сооружены Миусский (в 1903 году, на базе парка Конки), Пресненский, Новосокольнический, Рязанский, Золоторожский, Замоскворецкий и Уваровский трамвайные парки.

Первый автобусный маршрут в Москве открылся 8 августа 1924 года. он связывал Каланчевскую (ныне Комсомольскую) площадь с Белорусским вокзалом. Первый автобус описывается так: “небольшой красноватого цвета...”[[10]](#footnote-10) В том же году открылось еще несколько автобусных маршрутов (79 машин). Общая протяженность маршрутов в 1924 году составила 82 км, в 1940 - 985 км, в 1970 - 2753 км. Ныне протяженность автобусных линий в городе - 4812 км. На линии выходят 3905 машин. В год автобусы перевозят в среднем 36 миллионов человек.

Среди наземных видов транспорта автобус удерживает первенство. На него приходится около трети объема внутригородских пассажирских перевозок. Автобусные маршруты чаще всего прокладываются для доставки людей к ближайшей станции метро или железной дороги.

В разные годы, чтобы увеличить провозную способность автобусов, практиковалось использование двухэтажных автобусов повышенной вместимости, автобусов с сочлененными секциями. В последние годы именно современные автобусы большой вместимости с сочлененными секциями особенно привлекают москвичей, пользующихся этим видом транспорта. Часть автобусов работает как экспрессы.

Но у нас пока нет автобусных поездов, как в городах Бельгии, Швейцарии, Голландии, Германии и Польши, так как использование подобных поездов требует и создания специальных полос для автобусного движения на магистралях.

“Первый троллейбус появился в Москве 7 ноября 1933 года. Его линия пролегла от Белорусского вокзала по Ленинградскому шоссе до Окружной железной дороги”.[[11]](#footnote-11) Весь парк машин тогда состоял из 2 троллейбусов. К 1940 году сеть троллейбусных линий возросла до 200 км, в1970 - до 776 км. В 1995 году троллейбусное обслуживание 1700 тысяч пассажиров обеспечивали 1380 троллейбусов, работающих на 1764 км московских улиц.

Троллейбус, перевозящий 19% пассажиров - это транспорт центра Москвы, особенно его колец, с отдельными вылетными линиями из центра по широким и прямым городским проспектам. Хотя протяженность троллейбусных путей в Москве растет, с 80-х годов сокращается количество пассажирских троллейбусов, в связи с этим комфорт поездок падает. В то время как за рубежом интерес к использованию троллейбусов в городах возрождается.

После Крымской войны (1853-1856) в военном министерстве и Министерстве путей сообщения убедились, что необходимо строить железные дороги. В казне не было денег и все надежды возлагались на частное предпринимательство и на внешние займы.

Модный в то время экономист Энгель подсчитал, что выгода от эксплуатации железных дорог составляет 24% от вложенных в них денег. Капиталисты Поляковы, Гладилины, Струве, Губонины, Шиповы и другие проголосовали за 24% прибыли. Сложившаяся структура производительных сил обусловила направление строительства. Одним из главных центров этого строительства стала Москва. К концу 1870 года из Москвы были открыты следующие линии:

Москва - Владимир июнь 1861 177 верст

Москва - Коломна июль 1862 117 верст

Москва - Сергиев Посад август 1862 66.1 версты

Москва - Серпухов ноябрь 1866 92 версты

Москва - Смоленск сентябрь 1870 392 версты

Москва стала главным железнодорожным узлом страны. Радиальные железнодорожные магистрали в значительной степени следовали направлениям издавна проложенных грунтовых дорог.

Но старинные дороги могли не считаться с подъемами и спусками, а железнодорожные пути требовали ровного рельефа. Поэтому железнодорожные вокзалы и пути строились не в центре города, а используя более низкие местности, к северу от него (Рижский и Савеловский вокзалы), северо-востоку (Ленинградский, Ярославский, Казанский вокзалы на Комсомольской - бывшей Каланчевской площади), востоку (Курский вокзал) и юго-востоку (Павелецкий вокзал). Внутрь садового кольца ни одна из железнодорожных линий не зашла, все вокзалы находятся за пределами бывшего Земляного города. Если главные грунтовые дороги, а затем шоссейные шли к центру города, к Садовому кольцу, то железнодорожный центр смещен к востоку от него - это Комсомольская площадь и расположенная невдалеке от нее площадь Курского вокзала. Четыре вокзала на этих двух площадях пропускают основную часть пригородных поездов и поездов дальнего следования.

К западу от Садового кольца были построены Белорусский и Киевский вокзалы, от которых отходят не только пригодные и внутрироссийские дальние поезда, но и много поездов в страны Европы.

Первый пробный рейс поезда от Москвы до станции Троицко-Раменское состоялся в январе 1862 года. Поезд был составлен из 2 вагонов. В поездке участвовало 30 человек.

Летом того же года из Москвы прибыл поезд в Коломну. Так было открыто пригородное сообщение. В 1928 году на пригородных линиях появились первые электропоезда.

Сегодня Московская железная дорога располагает в Москве 9 вокзалами. Общая протяженность железной дороги превысила 500 км. В год услугами железной дороги пользуются свыше 830 миллионов человек, в том числе на пригородных направлениях 730 миллионов человек.

“2 сентября 1907 года в Московских газетах было опубликовано объявление: “Вчера в Москве появился первый извозчик на автомобиле. Такса по соглашению”.[[12]](#footnote-12) Так появилось первое московское такси. Вторая дата летописи столичных таксомоторов - 21 июня 1925 года, когда 16 автомобилей французской фирмы “Рено” и итальянской фирмы “Фиат” вышли в первый рейс из небольшого гаража, находившегося в Георгиевском переулке. С 1932 года используются отечественные машины Газ-А, с 1936 года - автомобили М-1 (“Эмки”) и предшественники нынешних маршрутных такси (на Садовом кольце) 7-местные машины ЗИС-101. В послевоенные годы (до 1958) в качестве такси частично использовался автомобиль ЗИС-110. В 1946-60 основной машиной московских таксопарков была “Победа” (Газ-20). После 1960 года пассажиров обслуживают машины “Волга” (Газ-21). В 1971-1973 годах им на смену пришли модели Газ-24-01 и Газ-24-04. Подвижной состав московских такси непрерывно растет. В 1995 году в таксомоторные парки города поступило 400 машин “Москвич-такси”. В 1996 году - еще 750 автомобилей. Развивается фирма ТОО “Автолайн”, которая на 150 маршрутах использует 800 микроавтобусов “Раф”.

Маршрутная сеть охватывает районы столицы, недостаточно обеспеченные троллейбусным и автобусным транспортом.

Однако, автобус, трамвай, троллейбус и такси давали лишь частичное и временное решение транспортной проблемы. Поэтому было принято решение о сооружении в Москве первого метрополитена.

Столичный метрополитен. Словом “метрополитен” обозначались внеуличные, то есть проложенные по эстакадам над улицами или в туннелях под ними железные дороги, строившиеся только в очень крупных городах (“метрополитен” означает столичный).

Первый из известных проектов московского метро был эскизно разработан в 1901 году. В 1902 году инженер П.И.Балинский предложил проект, по которому метро должно было соединить Замоскворечье с Тверской заставой (ныне площадь Белорусского вокзала) подземной линией, а через Красную площадь и у Пушкинской площади поезда намечалось пустить по эстакаде. До 1 Мировой войны (1914-1918) имелись и другие проекты. В годы Советской власти вопрос о строительстве метро был поднят в 1922 году. В 1925 году был разработан проект так называемого Мясницкого радиуса, но он не удовлетворял потребности москвичей в транспорте и не был принят. Из-за неприемлемых условий были отклонены предложения некоторых зарубежных фирм.

Планирование первых линий метро в Москве представляло собой сложную задачу по географии города. Требовалось проложить их так, чтобы соединить между собой места наибольшего притяжения горожан - вокзалы, крупнейшие промышленные предприятия, зоны массового отдыха. При этом строительных мощностей хватало лишь на сооружение примерно 10 км подземных дорог за 5 лет.

Самая первая линия метро пролегла между двумя крупнейшими парками города Сокольническим и Парком Культуры, пройдя при этом через Комсомольскую площадь с тремя ее вокзалами и центр города. Протяженность линий ее 13 станций составляла 11.6 км, среднесуточные перевозки - 177 тысяч пассажиров.

Особую ветку проложили к Смоленской площади, а вскоре продлили к Киевскому вокзалу. Вторая очередь соединила с центром еще два вокзала - Белорусский и Курский, Центральный аэровокзал, самый большой стадион “Динамо”. Третья, оконченная уже в годы войны, - еще один вокзал - Павелецкий, а также важнейший промышленный комплекс на юго-восточной окраине города. Все линии сошлись в центре, сразу же ослабив напряженность наземного транспорта, что позволило начать поэтапное выведение оттуда трамвайных путей.

С начала строительства метро его станции создавались как пространственно - протяженный архитектурный комплекс монументальных сооружений большого общественного значения. В проектировании станций метро участвовали видные советские архитекторы: В.Г.Гельфрейх, И.А.Фомин, А.В.Щусев и др., которые стремились не только создать наиболее комфортабельные условия для пассажиров, но и придать каждой станции индивидуальный архитектурный облик. Торжественные, мажорные по настроению художественные комплексы метро украшены статуями и рельефами, монументально-декоративными композициями (живопись, мозаика, витражи). Подбор различных облицовочных материалов в совокупности образует богатую колористическую гамму. При облицовке станций метрополитена были использованы свыше 20 видов мрамора из различных месторождений Урала, Алтая, Средней Азии, Кавказа, Украины и др. Также были использованы лабрадор, гранит, порфит, родонит, оникс и др. материалы.

Сейчас московское метро занимает 5 место по площади и 1 место по числу пассажиров в мире. Каждый день в подземку спускается около 9 миллионов человек. Сегодня протяженность линий метрополитена составила 255.7 км с 9 ветками и 150 станциями и 4143 вагонами.

Несмотря на огромные усилия, затраченные на создание современной системы городского транспорта Москвы, транспортная проблема нашего города по-прежнему далека от полного разрешения. Конечно, сейчас в Москве почти не осталось мест, из которых нельзя выбраться даже в часы пик, из самых глухих углов в пределах МКАД можно за 15-20 минут добраться до станции метро. Но с течением времени менялись масштабы решаемой задачи, потребности людей, и сегодняшние москвичи справедливо недовольны состоянием городского транспорта.

Уровень транспортного обслуживания населения не отвечает современным требованиям.

Во-первых, сильно выросла городская территория. Хотя в места новостроек и прокладываются маршруты наземного транспорта, установление нормальных связей затягивается на десятилетия до прокладки линий метро.

Метро также утратило ореол современного, надежного и быстрого транспорта. Пассажирам приходится затрачивать массу времени на поездку. Вагоны метро перегружены. Попытка уменьшить заполнение поездов увеличением частоты их движения привела к перегрузкам линий, к частым сбоям в графике движения. К сожалению, часты стали остановки поезда метро в тоннеле.

В-третьих, длительная ориентация наземного транспорта только на доставку людей к ближайшим станциям метро привела к тому, что практически утрачены хордовые транспортные связи даже между близлежащими окраинными районами Москвы. Например, чтобы добраться от метро “Бабушкинская” до метро “Речной вокзал”, по прямой это 10 км, но в метро, с двумя пересадками на это уйдет около часа.

В рамках реферата невозможно подробно осветить все достоинства и недостатки столичного транспорта. Я надеюсь, что в скором будущем все транспортные проблемы будут решены, и москвичи получат удобный и стабильный общественный транспорт, которым будут гордиться.

Список используемой литературы:

1. Все дороги ведут в Москву. М., 1971

2. К 850-летию основания Москвы. М., 1996

3. Москва. Энциклопедия. М., 1980

4. Образцов В.А. История развития транспорта Москвы. М., 1948 (Стенограмма публичной лекции, прочитанной в Центральном лектории)

5. Сергеева И. Где у метро начало. М., 1989

6. Столичный транспорт в генеральном плане развития Москвы. М.: “Знание”, 1973

7. Транспорт Москвы. История и современность. М., 1973

8. Черепанов В. Транспорт в планировке городов. М., 1981

9. Транспорт страны Советов. Под редакцией профессора И.В. Белова. М., 1987

1. В.А.Образцов “История развития транспорта Москвы”, М., 1948. [↑](#footnote-ref-1)
2. Там же, с.7. [↑](#footnote-ref-2)
3. Там же с.10. [↑](#footnote-ref-3)
4. В.А. Образцов. “История развития транспорта Москвы”, М., 1948, с.13. [↑](#footnote-ref-4)
5. Там же, с.16. [↑](#footnote-ref-5)
6. В.А. Образцов. “История развития транспорта Москвы”, М., 1948 [↑](#footnote-ref-6)
7. “Москва. Энциклопедия.” М., 1980, с.280. [↑](#footnote-ref-7)
8. В.А.Образцов. “История развития транспорта Москвы”, М., 1948, с.18. [↑](#footnote-ref-8)
9. Транспорт Москвы. История и современность, М., 1973, с.34. [↑](#footnote-ref-9)
10. Там же, с.48. [↑](#footnote-ref-10)
11. “Транспорт Москвы. История и современность.”, М., 1973, с.51. [↑](#footnote-ref-11)
12. “Транспорт Москвы. История и современность.”, М., 1973, с.55. [↑](#footnote-ref-12)