

# Каким мог быть Московский метрополитен. Главархив — о проекте Евгения Кнорре и Петра Балинского

18.09.2020



*Поезд метро на линии между станциями «Студенческая» и «Кутузовская». Автор Л. Великжанин. 9 ноября 1958 года. Главархив Москвы*

**Метрополитен должен был стать собственностью разработавших проект инженеров, однако московские власти сочли их предложение невыгодным, а в самой задумке обнаружили технические недочеты.**

Московский метрополитен открылся в 1935 году. Однако идея построить подземку возникла значительно раньше — еще в начале XX века. В Главархиве сохранились документы о первых, нереализованных проектах метро, в том числе проекте Евгения Кнорре и Петра Балинского.

Основным способом передвижения по городу в то время были электрические трамваи, предшественниками которых были конки (конные железные дороги). Однако развитие Москвы и рост населения столицы создавали необходимость в более быстром и дешевом общественном транспорте, способном справляться с большим потоком пассажиров. Городским властям предложили несколько проектов подземных и надземных железных дорог, самым удачным из которых оказался проект инженеров Евгения Кнорре и Петра Балинского.

В Главархиве хранится докладная записка, которая в 1902 году была представлена на рассмотрение московскому генерал-губернатору Великому князю Сергею Александровичу, а затем и городским властям. В ней Кнорре и Балинский предлагали способ, который позволил бы большому количеству людей быстро и дешево передвигаться по столице: проложить городские электрические железные дороги под землей или над землей.



Однако авторы проекта не собирались ограничиваться ролью инженеров — они хотели получить права на эксплуатацию метрополитена как частные предприниматели. На первый взгляд предложение Кнорре и Балинского казалось выгодным городу, так как они выступали в качестве инвесторов. Не пришлось бы потратить на реализацию проекта ни копейки из казны, а ведь для этого требовалось не менее 155 миллионов рублей. Кроме того, инженеры обязывались использовать отечественные материалы и продукцию русских заводов.

Но при этом властям пришлось бы передать будущему акционерному обществу принадлежавшие городу рельсовые пути. Также предприниматели требовали право безвозмездно пользоваться городскими улицами, площадями, каналами, реками и общественными парками. Фактически это означало бы безвозмездное отчуждение городской земли. В качестве частных предпринимателей инженеры планировали эксплуатировать метрополитен 81 год, после чего все сооружения передавались бы городу.

---

## История вопроса

[История длинной в 85 лет, или Как растёт московское метро](#)

[Без метро, но с трамваями на Красной площади: какой была Москва 100 лет назад](#)

Балинский доложил о проекте и его условиях в Московской городской Думе 18 сентября 1902 года. Обсуждение и

изучение проекта московского метро продолжалось до 1903 года. В сохранившемся докладе от 31 января 1903 года Московская городская управа и железнодорожная комиссия предложили отклонить проект как невыгодный в финансовом отношении. Срок концессии при высокой доходности дорог признали слишком долгим. Кроме того, проект затрагивал дороги, которые можно было заменить линиями электрического трамвая. Это было дешевле и удобнее для горожан.

В «Журнале особого совещания по делу о разрешении инженерам Балинскому и Кнорре устройства в Москве внеуличных железных дорог» от 7 мая 1903 года отмечались и другие причины. Например, в нем содержится доклад инженера Ивана Рерберга, в котором он в том числе говорил о технических ошибках в проекте. Предприниматели загромождали бы узкие улицы Москвы эстакадами, которые затемняли бы дома, перекрывали бы улицы во всю ширину и могли мешать горожанам переходить дорогу.

В итоге проект был признан неудовлетворительным, а метрополитен в Москве появился лишь через 30 лет.



[Метро Москвы - 85 лет](#)

---

Адрес страницы: <http://cgato.mos.ru/presscenter/news/detail/9248049.html>

---

[ГБУ «Центральный государственный архив трудовых отношений города Москвы»](#)