

В Новосибирске запустят поезд-музей истории метро

Новосибирский метрополитен отметит 30-летние работы запуском поезда-музея об истории метро. Его вагоны расскажут пассажирам о том, зачем для строительства станции надо было взрывать площадь Гарина-Михайловского и почему в первый день после открытия метро на полу нашли ведро пуговиц.

Новый поезд-музей появится в новосибирском метрополитене 15 января. Стены поезда расскажут пассажирам об истории строительства и работы новосибирского метро.

В поезде четыре вагона. Первый вагон посвящен удивительным фактам истории строительства метро. Вместо метромоста инженеры предлагали построить тоннель под дном Оби. Новосибирское метро – первое в мире, построенное при длительной (180 дней в году) отрицательной температуре. Чтобы успеть залить бетон при плюсовой температуре, к строительству метро широко привлекали добровольцев, школьников и студентов.

Новосибирск стоит на твердом гранитном основании, в котором невозможно проложить тоннель. Поэтому ветки метро пришлось прокладывать на маленькой глубине, а большинство станций вообще построено открытым способом. Строители должны были очень постараться, чтобы не разрушить здания в центре города и защитить их от шума и вибрации. В новосибирском метро впервые в мире была внедрена конструкция путей с резиновым прокладками, которая теперь используется по всей России.

«Если бы сначала построили метро, а потом разбили вокруг него город, было бы проще и дешевле...», – говорил бывший Первый секретарь Новосибирского горкома КПСС Г. В. Алёшин в интервью газете «Вечерний Новосибирск».

Открытие метро стало настоящим событием для новосибирцев. Ветераны метрополитена вспоминают, что первый день работы метро вечером 7 января после закрытия уборщики собрали ведро пуговиц и несколько десятков детских ботиночек. Пуговицы были оторваны в давке, а ботиночки слетали с толпы с детей, которых горожане несли на руках. В первые дни работы метро перевозило более 200 тысяч человек при плане в 130 тысяч. Миллионный пассажир был перевезён на пятый день работы метро.

Во втором вагоне можно найти яркие факты отдельных станций новосибирской подземки. При строительстве станции Гарина-Михайловского пришлось взрывать грунт – сваи не шли в грунт из-за старого булыжного покрытия привокзальной площади. Вся площадь была оцеплена милицией, и грунт взорвали по периметру строительного котлована.

На станции Гарина-Михайловского самый низкий поток пассажиров (8,5 тысяч в сутки), а самый большой – на «Площади Маркса» – почти 40 тысяч. Кстати, площадь Маркса – последняя станция, построенная в Советском Союзе – она запущена 26 июля 1991 года.

Станция метро Заельцовская должна была соединить подземным переходом все стороны Площади Калинина, но на дворе было начало 90-х, и на переход не хватило денег. Сама станция должна была называться «Площадь Калинина», но по моде того времени ей дали идеологически нейтральное имя «Заельцовская». Станция «Золотая Нива» – самая восточная станция метро в России.

Лестница перехода на Дзержинскую линию на станции Красный проспект сначала занимала всю ширину перрона, так что пассажирам приходилось спускаться на несколько метров вниз, а потом подниматься вверх, чтобы пройти из одной части перрона в другую. Недовольство пассажиров было настолько сильным, что руководством метро сузило лестницу и сделало обходы по перрону.

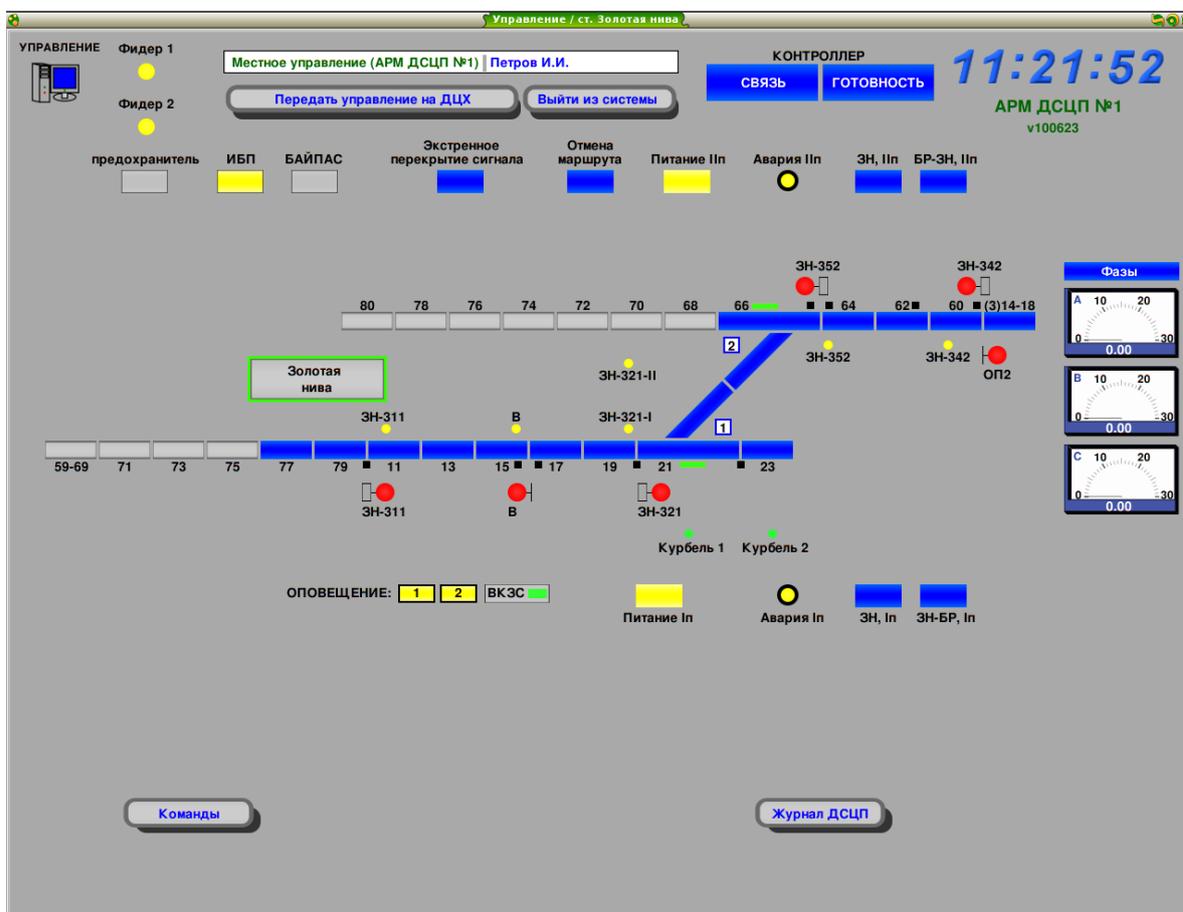
Станция «Маршала Покрышкина» в ходе строительства сменила больше всего названий: она могла стать «Панельной», «Ольги Жилиной», «Фрунзенской» и «Гоголевской».

Станция «Речной вокзал» – единственная станция в России станция, часть которой находится над землей. Зимой от холодного воздуха из метромоста станцию защищает мощная тепловая завеса. Без нее зимой на станции была бы минусовая температура.

Третий вагон посвящен будням метро. В новосибирском метро всегда ходили составы из четырёх вагонов. Только один раз в 1985 году сформировано четыре пятивагонных состава для испытаний метромоста. В каждый вагон загрузили по 640 мешков с песком, и получился состав весом 1300 тонн.

Первому утреннему поезду метро по графику отводится на 5 минут больше времени, чем остальным. Во время его движения в тоннелях зажигают свет, чтобы машинист мог убедиться, что в тоннелях после ночного осмотра не осталось рабочих и инструментов.

Максимальный суточный поток пассажиров 360 тысяч человек в сутки. Чтобы перевезти их, надо вывести на маршруты все 22 состава, и пускать их с интервалом 2 минуты 40 секунд. Поток в 360 тысяч несколько уже случался несколько раз во время сильных снегопадов, из-за которых наглухо «встают» мосты через Обь. Средняя скорость поездов в метро – 40 км/ч, их движением управляет автоматическая «Система управления поездами», разработанная в институте Автоматики и Электротехники СО РАН.



Стены четвертого вагона расскажут об удивительных подземках мировых мегаполисов. Например метро Дубая работает полностью в автоматическом режиме – в его поездах нет машинистов. Наряду с обычными вагонами поезд имеет специальные вагоны только для женщин, а также VIP-вагоны «Золотого класса» с кожаными креслами. Станции мадридского метро настолько огромны, что их используют для проведения фестивалей.

Поезд совершит первый рейс 15 января 2016 в 10-00 со станции Гарина-Михайловского. Он будет ходить по обеим веткам новосибирского метро. Поезд-музей сделан Новосибирским Метрополитеном и Музеем города Новосибирска.

Источники:

[В Новосибирске запустят поезд-музей истории метро](#) – ПроАртИнфо (proartinfo.ru), Москва, 14 января 2016.

[Со станции "Площадь Гарина-Михайловского" начнет ходить поезд-музей истории новосибирского метро](#) – Пресс-релизы Pressagenda.com, Новосибирск, 14 января 2016.

[С 15 января в метро начнет ходить поезд-музей истории новосибирского метрополитена](#) – Atas.info, Новосибирск, 14 января 2016.

[15 января откроется поезд-музей истории новосибирского метро](#) – Infopro54.ru, Новосибирск, 14 января 2016.

[В новосибирском метро на линию вышел поезд-музей](#) – Allinternet.info, 17 января 2016.