

Помечтали и хватит | Rêvé et enterré

Автор: Людмила Клот, [Женева](#), 03.11.2009.



Кроты могут спать спокойно...

Скоростное подземное метро, линии которого должны были связать крупнейшие города Швейцарии, никогда не будет построено.

|
Le projet de métro à grande vitesse traversant la Suisse d'un bout à l'autre et reliant les principales villes ne verra pas le jour.

Rêvé et enterré

Фантастическая идея перемещения по Швейцарии из пункта А в пункт Б на скоростном поезде приказала долго жить. Из-за недостатка финансирования и должной поддержки на политическом уровне автор проекта, фирма Swissmetro SA, объявила о своей ликвидации. Материалы ее уникальных исследований перейдут к Высшей политехнической школе Лозанны EPFL.

Мы всегда наивно полагали, что именно тектоническая структура Швейцарии не позволяет прокладку подземных дорог на большей части территории страны. Оказывается, все реально, были бы средства.

В 1997 году в парламент Швейцарии поступил запрос на финансирование исследований о возможности строительства подземного участка железной дороги между Базелем и Цюрихом, который соединял бы аэропорты двух городов. Транспортная комиссия парламента дала добро, и фирма Swissmetro SA начала силами ученых из EPFL необходимые исследования. На них было потрачено 11 миллионов франков. В итоге родился проект строительства тоннеля, рассчитанный

на тридцать лет. По тоннелю должен был быть пойти поезд на магнитной подушке, способный развивать скорость до 400 км в час.

Осуществись это чудо - и путь от Базеля до Цюриха под землей занял бы лишь 12 минут, а от Женевы до Санкт-Галлена - меньше часа. Общая стоимость инвестиций, необходимых для постройки таких транспортных сообщений (Женева-Санкт-Галлен, Базель-Цюрих) составила бы 25 млрд. франков. А пока потраченные на исследования деньги оказались выброшенными на ветер (или закопанными в землю).

Аналогичный случай произошел более сотни лет назад в другом государстве. Говоря об истории московского метрополитена, вспоминается, что самое первое предложение по созданию метро в Москве появились еще в 1875 году. Инженеры Кнорре и Балинский вдохновились входом в эксплуатацию лондонского метро на электрической тяге и представили собственный проект. Предполагалось соорудить диаметральною линию от Петровско-Разумовской к Красной площади и храму Василия Блаженного, а далее по эстакадам через Москву-реку к Большой Ордынке, Серпуховской заставе и Павелецкому вокзалу... Идею тогда не поддержали ни городские власти, ни духовенство. В итоге решено было «господину Балинскому в его домогательствах отказать», но по Высочайшему повелению выдать ему из Государственного казначейства 100 тысяч рублей «за огромный его труд, прекрасно составленный проект и за понесенные им по этому делу расходы» (они составили 210 тысяч рублей).

[Женева](#)

Статьи по теме

[За 100 дней работы первое швейцарское метро сломалось 16 раз](#)

[Метро Лозанны отпраздновало 6 месяцев](#)

Source URL: <https://dev.nashagazeta.ch/news/la-vie-en-suisse/pomechtali-i-hvatit>