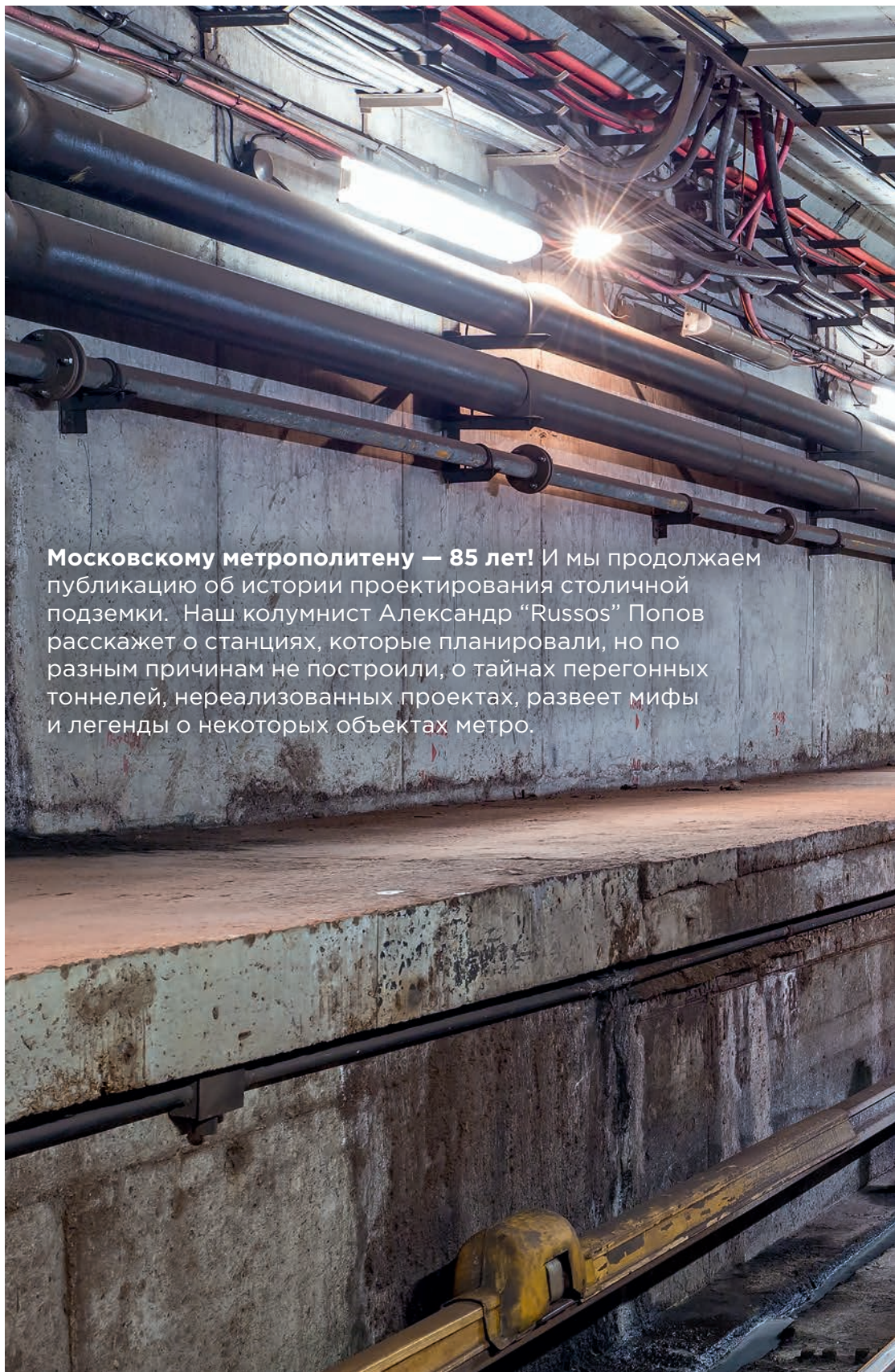


#ЮБИЛЕЙ
#МИФЫЛЕГЕНДЫ
#ИСТОРИЯ

МЕТРО

Московскому метрополитену — 85 лет! И мы продолжаем публикацию об истории проектирования столичной подземки. Наш колумнист Александр “Russos” Попов расскажет о станциях, которые планировали, но по разным причинам не построили, о тайнах перегонных тоннелей, нереализованных проектах, развеет мифы и легенды о некоторых объектах метро.







НЕЭКСПЛУАТИРУЕМЫЙ ТОНNELЬ, ЗАДЕЛЫ ПОД СТАНЦИИ И СЛЕДЫ «СОВЕТСКОЙ»

📷 Александр "Russos" ПОПОВ

Станциями-призраками в метро условно называют те объекты, которые по каким-то причинам долгое время остаются недостроенными или же консервируются навсегда. На таких станциях нет пассажиров, они обычно подсвечиваются тусклым техническим светом, а поезда снижают скорость, когда их проезжают. Тайны этих станций и тоннелей — в колонке нашего кolumnиста.

Реконструкция станции «Холборн» в Лондоне. Расширение диаметра перегонного тоннеля в станционный для удлинения платформы производится без перерыва нормального движения поездов. Маковский, В.Л. Сооружение тоннелей метро / Л.М. Маковский. — М.: Строительство Москвы, 1935. — 425 с.

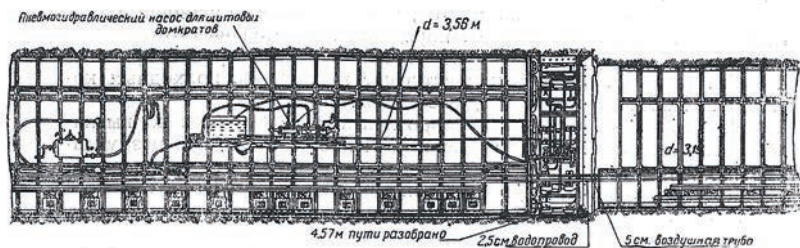
Московскому метрополитену недавно исполнилось 85 лет. Несмотря на достаточно почтенный возраст, в нем не так много закрытых станций и еще меньше неиспользуемых тоннелей, в отличие от Берлина или Лондона. Почему? Отчасти это связано с тем, что мы начали проектирование и строительство в начале 30-х годов и учли опыт иностранных коллег — подсмотрели, как не надо делать, чтобы потом долго и мучительно

не реконструировать действующую систему. Например, в лондонском метрополитене в начале прошлого века была проведена большая модернизация всей системы с достройкой пересадок, переносом станций, удлинением платформ и строительством вторых выходов. И если удлинение платформы не вызывает какого-либо удивления, то вот переборка перегонного тоннеля диаметром 3,2 на 3,46 метров без остановки движения поездов восхищает своей смелостью и авантюрой.

ЧТО ПОШЛО НЕ ТАК?

Сначала работы шли вполне успешно ночью, причем за неделю успевали перебрать до 16,8 метров тоннеля. А днем там ходили поезда с пассажирами. Но на участке реконструкции, расположенном в слабых грунтах, случилась крупная авария — прорыв пловуна, взрыв газа, затопление тоннеля водой из прорванного водо-





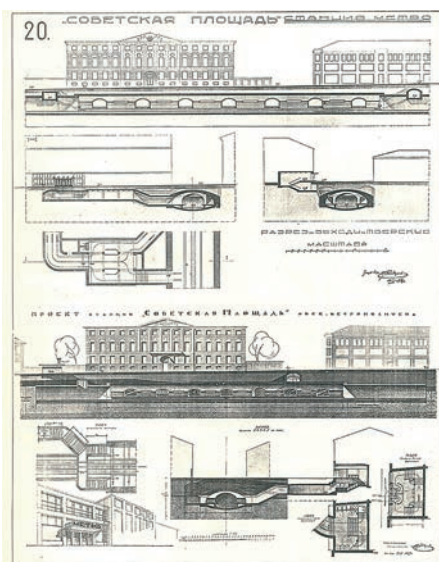
Продольный разрез перегонного тоннеля при производстве работ по его расширению.

(Маковский, В.Л.
Сооружение тоннелей метро / Л.М. Маковский. — М.: Строительство Москвы, 1935. — 425 с.

провода. Странно, что еще черти не полезли... В общем, на устранение последствий аварий ушло больше двух месяцев.

А мы изначально с умом подходили к проектированию единой транспортной системы метрополитена, а не строили в угоду прибыли конкурирующие линии. Поэтому удалось на большую перспективу увязать проекты линий, пересадок и генерального плана развития Москвы. Все это позволило создать очень продуманную систему развития московского метро

Проект станции «Советская площадь» Управления МГЖД, конец 20-х годов.
Из архива музея московского метрополитена



Фрагмент проекта московского метрополитена немецкой компании Сименс-баунион середины 20-х годов



и предусмотреть её расширение на много лет вперед. Например, после открытия первой очереди в составах было по четыре вагона — два моторных и два прицепных. А длина платформы была рассчитана аж на восемь вагонов. Тогда казалось, что это очень много. А вот в тяжелые 90-е годы, когда вся Московская область поехала работать в столицу, так уже не казалось. Благодаря такой прозорливости первых проектировщиков, метрополитен сегодня успешно перевозит девять миллионов пассажиров в сутки.

Но и нам есть чем похвастаться в «закрытом» плане! Аж целых две станции (на самом деле три, потому что третья закрыта временно), которые уже не эксплуатируются и целый один тоннель, который тоже выведен из эксплуатации — поезда по нему ходить не могут, но он доступен для осмотра. Но, помимо этого, есть еще несколько других интересных ситуаций. Вот с них и начнем.

ПРАВДА И МИФЫ О «СОВЕТСКОЙ»

Есть станции, которые планировали, но по разным причинам не построили. Как говорится, нарисовать кружочек на схеме метро может каждый. И одной из таких легендарных станций является «Советская», которая должна была быть под одноименной площадью (сейчас это Тверская площадь) на перегоне между станциями «Театральная» и «Маяковская» Замоскворецкой линии. Самое интересное, что еще по планам середины 20-х годов прошлого века Управления московских городских железных дорог и трамвайной сети (МГЖД) Московского отдела Коммунального хозяйства (МКХ) там была



запроектирована односводчатая станция с боковыми платформами, но мелкого заложения, как и большинство станций проекта МГЖД.

От станции отказались примерно в 1934 году, еще до начала строительства Горьковского радиуса второй очереди. Но с чей-то легкой руки в интернете долгое время курсировал миф, а у некоторых людей продолжает бродить в головах и до сих пор, о том, что «засекреченные» места в московском метро уже были до его рождения в 1935-м. В проекте второй очереди была станция «Советская» под Советской площадью между станциями «Театральная» (в те времена «Площадь Свердлова») и «Маяковская». В процессе строительства по личному распоряжению Сталина «Советскую» приспособили для подземного пункта управления Московского штаба ГО. Возникший вследствие ее закрытия необоснованно длинный перегон в самом центре Москвы был ликвидирован только 15.07.1979 строительством «Горьковской»-«Тверской». Реализация этого проекта обошлась очень дорого даже по временам застоя. Если внимательно смотреть на перегон перед «Тверской», можно увидеть следы «Советской». Ссылки приводить не буду, их тысячи.

Конечно, это не так. Ничего там увидеть нельзя, никаких выработок от станции не делали и даже не начинали строить. На Тверской площади располагалась шахта №71 для проходки перегонных тоннелей. Правда, потом там из этой шахты построили спецобъект — Бункер штаба Гражданской обороны Москвы, но

Проект приспособления Замоскворецкого радиуса для защиты населения от отравляющих веществ. Фрагмент схемы.

Здесь наглядно видна трассировка и профиль участка под Тверской площадью. Российский государственный архив экономики. Декабрь, 1935

Перегонный тоннель и вентиляционный узел между станциями «Новослободская» и «Проспект Мира» Кольцевой линии. Именно на этом месте будет сооружена станция «Суворовская»

к станции «Советская» он не имеет никакого отношения. Да и уклон перегонных тоннелей в этом месте в 26 тысячных (перепад высоты 26 метров на километр пути), что больше максимального уклона для станций (5 тысячных) метрополитена в 5,2 раза. Естественно, построить станцию на этом месте в рамках второй очереди не планировали никогда. И таких запланированных станций довольно много. Например, на Покровском радиусе от станции «Курская» до станции «Партизанская», помимо открытых станций, было запланировано еще несколько. Но необходимость экономии привела к тому, что от них отказались. Да и в дальнейшем при проектировании всегда обсуждается несколько трассировок и местоположений станций.

ВСЕ ДЕЛО В ЗАДЕЛЕ

Следующий тип — это так называемые заделы под станции. То есть перегонные тоннели располагаются на таком расстоянии между собой (междупутье) и на таком уклоне, что в дальнейшем здесь можно возвести станцию. Известных таких мест немного. Самая знаменитая, наверное, станция «Суворовская» на Кольцевой линии. Её даже начали строить и скоро на перегонном тоннеле между станциями «Новослободская» и «Проспект Мира» появится тринадцатая станция кольцевой с пересадкой на станцию «Достоевская» Люблинско-Дмитровской линии. Не менее знаменитые и так же ожидаемые, это станции, расположенные на перегоне между метровокзалами «Площадь Революции» и «Курская» Арбатско-Покровской линии





Фрагмент трассы Покровского радиуса 2-ой очереди.

Российский государственный архив экономики, Фонд 1884 «Министерство путей сообщения СССР (МПС СССР)», оп. 31, дело 2614 «Сводный акт Правительственной комиссии по приемке Покровского радиуса 2-й очереди Московского метрополитена.» 1935

— «Ильинские ворота» и «Покровские ворота». Со временем они объединились в одну с условным названием «Хмельницкая» — это будет так необходимая пересадка между Арбатско-Покровской линией и станциями «Китай-Город».

Помимо этого, оставлен задел под строительство станции «Полянка-2» на Калужско-Рижской линии для пересадки на одноименную станцию Серпуховско-Тимирязевской линии. Возможно, есть что-то еще, увы, проектные организации не очень охотно делятся интересной информацией. А вот оставленный задел на второй очереди был реализован в виде станции «Тверская», которую открыли 20 июля 1979 года на перегоне между станциями «Маяковская» и «Театральная». Уникальность этой станции заключается в том, что её построили на действующем перегоне, не прекращая движение поездов и не строя объездные тоннели. Но для Москвы это единственный пока случай. Очень надеюсь, что скоро появится и второй — станция «Суворовская».

САМАЯ СТАРАЯ ИЗ НЕДОСТРОЕННЫХ

Следующий тип непростых станций — это те, которые были построены в конструкциях, но не были открыты. Я не беру в расчет случаи, когда станция открывалась чуть позже, чем весь участок — это бывает. А мы рассмотрим случай, когда станция возводится в конструкциях, без отделки и пускать её сразу не планируют. В Москве таких случаев было два — станции «Шаболовская» и «Спартак». Первая расположена на Калужско-Рижской линии, между станциями «Октябрьская» и «Ленинский проспект». Она была возведена в конструкциях в 1962 году в составе участка «Октябрьская» — «Новые Черёмушки», но производить отделку не стали. Во-первых, чтобы не перегружать не очень удобную пересадку между радиальной и кольцевой «Октябрьскими», и, во-вторых, геология в районе станции была отвратительной для прокладки наклонного хода. Поэтому решили станцию открыть позже. В центральном зале рас-

Демонтаж тубингов перегонного тоннеля на станции «Тверская».
Фото из архива Московского метрополитена



положили совмещенную тягово-понижительную подстанцию. В конце 70-х, когда метростроевцы вернулись на площадку, им пришлось построить наклонный ход, выработки для блока служебных помещений и для тягово-понижительной подстанции. Станция открылась 5 ноября 1980 года.

А вот станция «Спартак» была построена в далеком 1975 году на Краснопресненском радиусе между станциями «Щукинская» и «Тушинская» и предназначалась для микрорайона на месте Тушинского аэродрома. Но аэродром в советское время отстояли и станцию не стали достраивать. Но уже в современной жизни аэродром отдали под застройку и станцию решили достроить. Открылась она 27 августа 2014 года, став таким образом самой старой недостроенной станцией в Московском метрополитене — в бетонном виде она радовала пассажиров целых 39 лет.

КТО ЗДЕСЬ ВРЕМЕННЫЕ?

И только теперь мы подходим к самому основному — это станции, которые эксплуатировались с пассажирами, но были закрыты. В московском метрополитене их две и обе находились в депо: «Первомайская» и «Калужская». Надо уточнить, что они сразу строились как временные, но это не отменяет самого факта их наличия. Станция «Первомайская» была открыта 24 сентября 1954 года в депо «Измайлово» и просуществовала семь лет: до 21 октября 1961 года, когда была закрыта после продления Арбатско-Покровской линии в сторону Измайлово. Несмотря на свой временный характер оформления, станции было уделено большое внимание,



Станция «Спартак»
до начала работ
по достройке



Станция «Первомайская» в депо.
Фото В.Л. Великжанин.
Из архива Guaglione
(<https://pastvu.com/p/51307>)

Проект станции «Первомайская» в депо.
Фото из архива
Московского метростроя

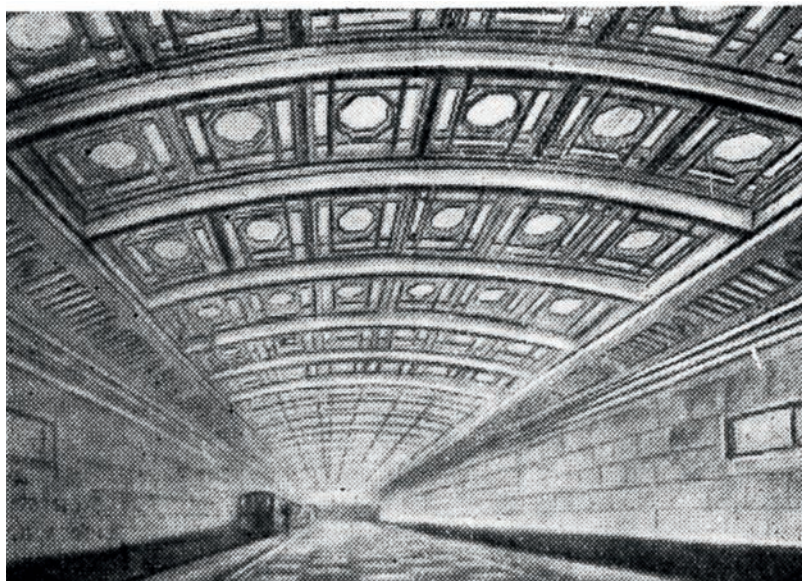
а её ранний архитектурный проект выполнен в сталинском ампире и легко подойдет самой обычной станции. В настоящее время бывшая станция используется для отстоя составов. Здесь проходят осмотры и обточка колёсных пар. Кроме того, здесь находится вагон, предназначенный для обучения машинистов и отработки навыков вождения.

А вот станция «Калужская» в одноименном депо открылась 15 апреля 1964 года и действовала до 12 августа 1974 года — чуть больше десяти лет. Она строилась уже в расцвет борьбы с архитектурными излишествами и каких-либо украшений на платформе не было. Неф депо, в котором находилась станция, претерпел с 1974 года лишь незначительные изменения. Полностью сохранилась платформа станции и пути, а помещения вестибюля используются в качестве комнаты отдыха персонала.

Есть еще временно закрытая станция для пассажиров «Деловой центр». Её открытие планируется после завершения строительства оборотных тупиков за станцией в сторону Дорогомиловской.

ДАВАЙ, ЭКСПЛУАТИРУЙ МЕНЯ!

А что же такое неэксплуатируемый тоннель? Это очень просто. Он находится на так называемой Фрунзенской служебной ветке и соединяет Кольцевую линию с Сокольнической. Из-за прорыва плывуна при строительстве тоннеля трассировку ветки пришлось изменить. Часть готового тоннеля была забутована, но остался тупик, в который вел железнодорожный путь. Судя по всему, он так и никогда не использовался, а стрелка была закрыта на замок. А несколько лет назад стрелочный перевод вообще был разобран. Теперь





Современный вид
станции «Первомайская»
в депо

старый тоннель доступен только для ходьбы пешком, для обхода.

В московском метро есть еще две служебные станции: «Троице-Лыково» и «Точка Д». Они сделаны на самом длинном перегоне между станциями «Крылатское» и «Строгино» и служат для аварийного выхода в случае необходимости. Но это не совсем закрытые станции, конечно.

Сохранившаяся лепнина
на станции «Первомайская»
в депо



Конечно, в Москве нет такого разнообразия закрытых станций и перегонов или сложных реконструкций. Повторюсь, все это говорит о том, что проектированию метро и его перспективному развитию уделялось очень тщательное внимание, что позволило избежать сложных и дорогих реконструкций. Да, у нас были достройки центральных залов или перестройка станции «Павелецкая» Замоскворецкой линии, но достройки связаны с тем, что в 30-е годы, когда строилась первая очередь, геологические условия не позволили реализовать проекты в полной мере. А судьба «Павелецкой» связана с войной. Я уже рассказывал, что металлоконструкции остались на оккупированных территориях и станцию пришлось возводить по временному проекту. А в целом система московского метрополитена имеет хорошую историю проектирования, рассчитанную на долговременное развитие системы.

С чем нас можно поздравить. 🎉

Служебная платформа
около «Точки Д»

