



ИСТОРИЯ МОСКОВСКОГО МЕТРО

ДМИТРИЙ

АНДРЕЕВ

НАЧАЛО СТРОИТЕЛЬСТВА

- На совещании по проблемам трамвайного движения, проведённом [9 февраля 1931 года](#) Московским комитетом ВКП(б), открылась неприглядная картина: трамвайные пути и подвижной состав устарели, а четверть всех вагонов из-за поломок была исключена из эксплуатации. Из этого совещания московское партийное руководство Москвы во главе с [Л. М. Кагановичем](#) (который с 22 апреля 1930 года занимал пост первого секретаря Московского комитета ВКП(б) — МК, а с 25 февраля 1931 года, когда организационно оформилась Московская городская парторганизация — также и пост первого секретаря Московского горкома партии — МГК) сделало вывод, что трамвайное дело нуждается в основательной реорганизации, но для исправления тяжёлой ситуации на транспорте этого недостаточно. [3 мая 1931 года](#) совместная комиссия Бюро МК и Моссовета во главе с Л. М. Кагановичем и [Н. А. Булганиным](#) (в 1931—1937 гг. — председатель исполкома Моссовета) представила на совместном заседании Бюро МК и МГК перечень практических мероприятий, который был принят и предусматривал установление «электрического быстроходного сообщения во вновь осваиваемых промышленным и жилищным строительством районах путём использования и соответствующего приспособления существующих кольцевых и соединительных железнодорожных веток»^[23].
- Таким образом, комиссия высказалась не в пользу строительства метрополитена, а в пользу старой идеи городских железных дорог, соединённых с железнодорожными магистралями. [5 мая 1931 года](#), после того, как Каганович и Булганин доложили о принятом плане мероприятий в [Политбюро ЦК ВКП\(б\)](#), была образована уже комиссия Политбюро, задачей которой являлась подготовка решения на основе данного плана. Эта комиссия на своём втором заседании [14 мая 1931 года](#) постановила — по инициативе входившего в её состав [И. В. Сталина](#) — внести в план мероприятий новый пункт в следующей редакции: «Поручить Моссовету и МК образовать комиссию для рассмотрения всех существующих проектов различных средств сообщения и разработать проект метрополитена. Срок: 3 месяца»^[24].

- На проходившем [11—15 июня 1931 года Пленуме ЦК ВКП\(б\)](#) Каганович выступил с трёхчасовым докладом о направлениях развития городов при [социализме](#) и, в частности, московском коммунальном хозяйстве. Он выступал теперь как убеждённый сторонник строительства московского метрополитена (правда, под метрополитеном понимался любой внутригородской железнодорожный транспорт — не обязательно подземный). Проект, представленный в докладе как возможный вариант московского метрополитена, по сути был тем же проектом МГЖД. В качестве первой возможной фазы строительства рассматривалась прокладка линии от [Каланчёвской площади](#) к центру и далее к будущему [Дворцу Советов](#) (который должны были возвести на месте [Храма Христа Спасителя](#)), а также через [Арбат](#) к [Смоленскому рынку](#). Пленум постановил, что «считает необходимым безотлагательно приступить к подготовительным работам по сооружению в Москве метрополитена как главного средства для решения проблемы скоростной и дешевой перевозки пассажиров»^[25].
- [5 августа 1931 года](#) Политбюро утвердило в должности начальника строительства московского метро [П. П. Роттерта](#) — руководителя строительством [Днепрогэса](#). Это назначение было оформлено постановлением [СНК СССР](#) от [23 августа 1931 года](#); первым заместителем Роттерта был назначен инженер [К. С. Финкель](#). Роттерт и Финкель подготовили положение об управлении «[Метрострой](#)» — организации при Моссовете, непосредственно занятой строительством метро; положение [13 сентября](#) было утверждено [Совнаркомом РСФСР](#) и [2 октября](#) — [Совнаркомом СССР](#). Осенью того же года Булганин после просьбы Роттерта смог добиться у ОГПУ освобождения находившихся в заключении [К. С. Мышенкова](#) и [С. Н. Розанова](#) с откомандированием их на Метрострой. Ядро технического отдела Метростроя составили бывшие сотрудники подотдела по проектированию метро МГЖД — те, кто оставался на свободе или был уже освобождён^{[26][27]}.
- В конце ноября [1931](#) года в Московском горкоме партии был представлен проект линий московского метрополитена. В основе лежал проект МГЖД — с небольшими поправками. Была утверждена первая очередь строительства: от Сокольников до будущего места строительства Дворца Советов и от Смоленского рынка до [библиотеки им. Ленина](#)^[28].
- [10 декабря 1931](#) года во дворе дома № 13а по [Русаковской улице](#) около Сокольников первые лопаты семи рабочих Метростроя вгрызлись в землю. Конечной целью была проходка «парижским» (т. е. открытым) способом перегонного тоннеля между станциями «[Сокольники](#)» и «[Гаврикова улица](#)» (проектное название станции метро «[Красносельская](#)»^[29]), но пока речь шла лишь об опытном участке. Так была заложена первая шахта Метростроя, и это ознаменовало начало строительства московского метрополитена (в ряде советских источников из идеологических соображений указывалась иная дата: 7 ноября — день 14-й годовщины Октябрьской революции)^{[30][31][32]}.

ПУСК ПЕРВОЙ ОЧЕРЕДИ

- Московский метрополитен был открыт 15 мая 1935 года. В 5 часов 48 минут в метро был включён ток и через 4 минуты из депо вышел первый поезд. В 6 часов 45 минут открылись двери надземных вестибюлей, а в 7 часов поезда начали движение по графику; интервал между поездами составлял 5 минут на общем участке и 10 минут на ответвлениях. Пусковой комплекс включал в себя 11,6 км трассы, 13 станций и 14 поездов (одновременно работали 9 четырёхвагонных составов)^{[45][46]}.
- Пуск первой очереди стал достижением не только метростроителей, но и всей советской промышленности. Заказы, поступавшие со строительства первой очереди московского метро, выполняли 540 заводов по всему Советскому Союзу. На её сооружение ушло 88 тысяч тонн металла, около 600 тысяч кубометров лесоматериалов, 330 тысяч тонн цемента, миллионы кубометров щебня, бута, гравия^[47].
- Первая очередь Московского метрополитена шла от станции «Сокольники» до станции «Парк культуры» (*Кировско-Фрунзенский диаметр*, ныне — центральный участок Сокольнической линии). При этом на перегоне «Охотный Ряд» — «Библиотека имени Ленина» ответвлялся участок, шедший к станции «Смоленская» (*Арбатский радиус*, позднее вошедший в состав Филёвской линии)^{[46][48][49]} Начальные станции Фрунзенского и Арбатского радиусов — «Библиотека имени Ленина» и «Улица Коминтерна» (с 1990 года — «Александровский сад») — имели общий наземный вестибюль, а в 1937 году были соединены прямым подземным переходом^[50].

ПУСК ВТОРОЙ ОЧЕРЕДИ

- Строительство Московского метрополитена не прекращалось: в [1935—1938](#) годах велось сооружение участков второй очереди. Первым из них был проложен участок «[Смоленская](#)» — «[Киевская](#)» (открыта [20 марта 1937](#) года). Следовавшие по новому участку метростроения пересекали [Москву-реку](#) по [Смоленскому метромосту](#) — первому [метромосту](#) в истории СССР^[51].
- До начала [Великой Отечественной войны](#) Московский метрополитен пополнился ещё двумя линиями. [13 марта 1938](#) года вступил в действие участок от станции «[Улица Коминтерна](#)» до станции «[Курская](#)»; в результате его объединения с ранее проложенным участком «[Улица Коминтерна](#)» — «[Киевская](#)» появилась новая, [Арбатско-Покровская линия](#) Московского метрополитена (участок же «[Сокольники](#)» — «[Парк культуры](#)») образовал при этом [Кировско-Фрунзенскую линию](#), и движение поездов по двум линиям стало раздельным, а не [вилочным](#), как ранее). [11 сентября](#) того же года открылась третья по счёту линия — [Горьковско-Замоскворецкая](#), проходившая от станции «[Сокол](#)» до станции «[Площадь Свердлова](#)» (с 1990 года — «[Театральная](#)»), через которую можно было через общие со станциями «[Охотный Ряд](#)» и «[Площадь Революции](#)» наземные вестибюли пересечь на две другие линии (прямые подземные переходы были открыты позже: 30 декабря 1944 года и 9 мая 1946 года соответственно^[52]^[48]).
- Кардинального улучшения транспортной ситуации в Москве строительство двух первых очередей метрополитена не повлекло, но вклад метро в обслуживание нужд москвичей был уже заметен: в [1940 году](#) метрополитен перевёз 14 % пассажиров, автобусы и троллейбусы — по 8 %. Ведущим средством внутригородского общественного транспорта оставался трамвай, на долю которого приходилось 70 % перевезённых пассажиров^[53].
- Архитектурное решение станций Московского метрополитена, введённых в действие в предвоенные годы, было — по откликам известных учёных, деятелей культуры, иностранных гостей — одним из самых блистательных и современных, а само московское метро в те годы они считали «самым красивым и удобным в мире». В концептуальной идее московского метро по-новому прозвучало отношение советского человека к пространству, которое было призвано служить «подземным дворцом» для миллионов трудящихся, формировать у них непоколебимую уверенность в «светлом будущем». Проект станции «[Маяковская](#)» (1938, архитектор [А. Н. Душкин](#), художник [А. А. Дейнека](#)), станционный зал которой украшают овалы ниш с размещёнными в них светильниками и мозаичными панно на тему «Сутки страны Советов», в [1939 году](#) получил Гран-при на [Всемирной выставке в Нью-Йорке](#). Во время проведённого в 2009 г. опроса

МЕТРО В ГОДЫ ВОЙНЫ

- Перед началом Великой Отечественной войны в апреле [1941 года](#) СНК СССР постановил приспособить метро для массового убежища, а правила пользования метроубежищем были разработаны лишь в сентябре. В первую же воздушную тревогу в ночь на [22 июля 1941 года](#) в метро собралось 500 000 человек, причем люди прятались не только на станциях, но и в тоннелях. Осенью [1941 года](#) метро использовалось как [бомбоубежище](#). За время авианалётов в метро родилось 217 детей^[57]. Однако не все станции годились под убежище в силу неглубокого залегания, что при бомбардировке могло привести к гибели прятавшихся там людей. Часть вагонов была эвакуирована. Постановление Государственного комитета обороны от [15 октября](#) 1941 года предполагало уничтожение оборудования метро в случае появления войск противника «у ворот Москвы»^[58].
- [15 октября 1941 года](#) лично от [Л. М. Кагановича](#) поступил приказ закрыть Московский метрополитен, в течение трёх часов подготовить предложения по его уничтожению. Метро планировалось уничтожить, а оставшиеся вагоны и оборудование эвакуировать. Ночью началась подготовка к затоплению метрополитена, его объекты минировались, рубился электрокабель, на станции «Динамо» приступили к демонтажу эскалаторов, на подстанциях демонтировались трансформаторы, а в депо «Сокол» готовились к эвакуации последние вагоны. Утром [16 октября 1941 года](#) в [день паники](#) в Москве метрополитен впервые не был открыт. Этот день стал единственным в истории московского метро, когда оно не работало. К вечеру приказ об уничтожении метро был отменён^[57].
- Проекты строительства третьей очереди Московского метрополитена были продолжены во время Великой Отечественной войны. Строительство возобновилось уже в мае [1942](#) года. Были введены в строй два отрезка пути: в январе [1943](#) года — «[Площадь Свердлова](#)» — «[Завод имени Сталина](#)» (с 1956 года «[Автозаводская](#)») (с пересечением [Москвы-реки](#) в глубоком туннеле; станции «[Павелецкая](#)» и «[Новокузнецкая](#)» были открыты позже, в ноябре [1943](#) года), а в январе [1944](#) года — «[Курская](#)» — «[Измайловский парк](#)» (с 2005 года «[Партизанская](#)») (четыре станции). На семи станциях, построенных в военное время, имеются памятные таблички с надписью «Сооружено в дни Отечественной войны»^[59].

МИНИ МЕТРО

- Проектируемое как частное ответвление от станции «Киевская» Филёвской линии в сторону делового центра «Москва-Сити», мини-метро должно было иметь по сравнению с обычным метрополитеном более малые кривые, более крутые подъёмы и более короткие платформы (90 м). Планировалось использовать такой же подвижной состав (поезда «Русич»), как на линиях лёгкого метро^[76].
- Однако в начале 2005 года было принято решение удлинить платформы строящихся станций (на тот момент «Международная» и «Москва-Сити», сейчас — «Выставочная» и «Международная» соответственно) до 118 м для возможности приёма четырёхвагонных составов «Русич» (изначально планировались трёхвагонные), что соответствует 6-вагонным составам из вагонов обычной для Москвы длины^[76] (Е, Ем, Еж), в своё время эксплуатируемым на основной части Филёвской линии. Само понятие «мини-метро» было вовсе упразднено и теперь это просто ответвление.