

Автор-составитель:

В.О. ГРИГОРЬЯНЦ



**МЕТРО - ЭТО БОЛЬШЕ, ЧЕМ
ПРОСТО ПОДЗЕМКА**

Владислав Олегович Григорьянц

Метро – это больше, чем просто подземка

http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=54980638

ISBN 9785449880185

Аннотация

Первая книга от начинающего автора. Вы думаете, что вы все знаете о Московском метрополитене? Много для вас окажется знакомым, что-то вы узнаете новое. Все, что вас интересовало о Московском метрополитене, хранится здесь.

Содержание

Глава 1. Первая линия Московского метрополитена	6
Станция «Сокольники»	7
Станция «Красносельская»	8
Станция «Комсомольская»	9
Станция «Красные ворота»	10
Станция «Кировская»	11
Станция «Дзержинская»	12
Станция «Охотный Ряд»	13
Станция «Библиотека им. Ленина»	14
Станция «Дворец Советов»	15
Станция «Парк культуры»	17
Станция «Улица Коминтерна»	18
Станция «Арбатская»	20
Станция «Смоленская»	21
Глава 2. Линия легкого метро	22
Станция «Улица Старокачаловская»	23
Станция «Улица Скобелевская»	24
Станция «Бульвар Адмирала Ушакова»	25
Станция «Улица Горчакова»	26
Конец ознакомительного фрагмента.	27

Метро – это больше, чем просто подземка

Автор-составитель Владислав Олегович Григорьянц

ISBN 978-5-4498-8018-5

Создано в интеллектуальной издательской системе Ridero

Метро – это больше чем просто подземка

Владислав Григорьянц

Москва 2020

Дорогие друзья!

Сегодня сложно представить Москву без метрополитена. Потому именно метрополитен Москвы считают визитной карточкой столицы. Метрополитен экономит время, деньги и, конечно же, нервы. С каждым годом транспортная сеть столицы растёт и развивается. Сотни километров путей обкатывают более тысячи подвижных составов. Наикрасивейшие станции Московского метрополитена обслуживают не только жителей, но и гостей столицы.

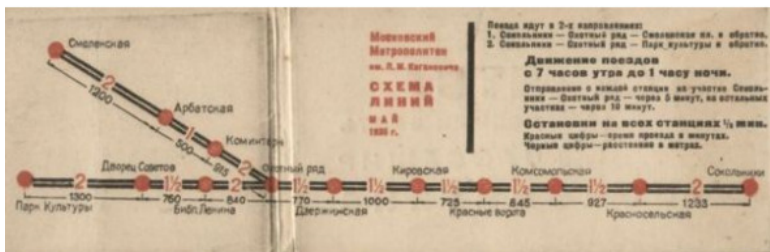
В этой книге вы узнаете не только о самых красивых станциях Московской подземки, но и узнаете множество интересных фактов, которые не только помогут разобраться в этой сложной транспортной системе, но и расширит ваш кругозор. Надеюсь, что эта книга принесет вам только по-

ложительные эмоции, которыми вы, возможно, поделитесь с друзьями, с родственниками... С наилучшими пожеланиями!

В. О. Григорьянц

Глава 1. Первая линия Московского метрополитена

Задумывались вы, как выглядела первая линия Московского метрополитена? В 1935 году открылось 13 станций, и линия разделялась на две части.



От станции «Сокольники» отправился первый поезд с пассажирами. Строительство первого участка началось в 1931 году.

До 1938 года от станции «Охотный ряд» поезда следовали по вилочной схеме.

Станция «Сокольники»

Своё название станция получила по историческому району Москвы «Сокольники».

Наземный вестибюль выполнен в виде арки с двусторонним выходом.

Конструкция станции – колонная трёхпролётная мелкого заложения. Глубина заложения – 9 метров.

Станция «Красносельская»

Красносельская – вторая по счету станция еще той, «Кировско-Фрунзенской», линии.

Расположена между станциями «Сокольники» и «Комсомольская». Находится на территории Красносельского района Центрального административного округа Москвы. Открыта 15 мая 1935 года в составе первого пускового участка Московского метрополитена. При Василии Тёмном оно было обустроено и по живописности получило название Красное, в значение «красивое».

Конструкция станции – колонная двухпролётная мелкого заложения. Глубина заложения – 8 метров.

Станция «Комсомольская»

А тем временем мы отправляемся на станцию «Комсомольская». Она двухъярусная. Станция имеет необычную конструкцию: так как на станции изначально предполагался большой пассажиропоток, потому что здесь находится сразу три вокзала: «Ярославский», «Ленинградский» и «Казанский», также осуществляется пересадка на второй по счету Московский центральный диаметр, а именно на станцию «Каланчевская». Вдоль всего зала над путями сооружены пешеходные галереи для равномерного распределения пассажиров. По мне, станция выглядит торжественно.

Конструкция станции – колонная трёхпролётная мелкого заложения. Глубина заложения – 8 метров. Путевые стены облицованы светло-жёлтой керамической плиткой.

Станция «Красные ворота»

Когда я приезжаю на станцию «Красные ворота», мне кажется, что станция очень темная, но когда так получается, что выхожу в центральный зал, все выглядит совсем по-другому.

Если обратиться к истории, то мы можем сказать, что станция «Красные ворота» является первой глубокой станцией в Московском метрополитене.

Глядя на вестибюль с улицы, ты понимаешь, что это не просто здание, а целое архитектурное произведение.

Название станции связано с площадью Красные Ворота. Станция соединена эскалаторами с двумя наземными вестибюлями, расположенных по разные стороны Садового кольца.

Конструкция станции – пилонная трёхсводчатая глубокого заложения. Глубина заложения – 32,8 метра.

Станция «Кировская»

Пятая станция – «Кировская». Станция называлась по находившейся здесь улице Кирова. 5 ноября 1990 года получила новое название – «Чистые пруды». Названа по Чистопрудному бульвару, а также по Чистому пруду, к которому ведут её выходы. Первоначально станция не имела центрального зала, лишь у выходов располагалось два коротких аванзала для перехода между путями.

Только в 1971 году станция была реконструирована в трёхсводчатую. С 5 января 1972 года имеет пересадку на станцию «Тургеневская» Калужско-Рижской линии, а с 13 января 2008 года имеет пересадку на станцию «Сретенский бульвар» на еще молодую Люблинскую линию.

Конструкция станции – пилонная трёхсводчатая глубокого заложения. Глубина заложения – 35 метров.

Станция «Дзержинская»

На сегодняшний день станция имеет название «Лубянка». Станция была названа по площади Дзержинского, революционера, советского государственного деятеля. Станция «Дзержинская» изначально, как и станция «Кировская», не имела центрального зала. Только после постройки перехода на станцию «Кузнецкий мост» Таганско-Краснопресненской линии ее реконструировали. Строительство станции велось в сложных гидрогеологических условиях. В марте 1934 года станция стала аварийным участком. И поэтому строителям пришлось срочно укреплять выработки бетонными и стальными конструкциями.

По первоначальному проекту станция планировалась пилонной трёхсводчатой, но неблагоприятные условия вынудили строителей отказаться от этого плана. Но все-таки было принято решение строить двухсводчатую станцию без протяжённого центрального зала.

Конструкция реконструированной станции – пилонная трёхсводчатая глубокого заложения. Глубина заложения – 32,5 метра. Пол выложен чёрным и красным гранитом. Путевые стены облицованы белой фарфоровой плиткой.

Я могу сказать, что на данный момент станция «Лубянка» выглядит убого. Ладно, давайте двигаться дальше.

Станция «Охотный Ряд»

А мы тем временем подъезжаем к самой интересной станции на Кировско-Фрунзенской линии метро, а именно к станции «Охотный ряд». Станция «Охотный Ряд» изначально имела вилочное движение. Один поезд шел до станции «Смоленская», второй поезд шел до станции «Парк культуры».

До того, как были построены переходы, лампы находились на полу. Но теперь их повесили на потолок. 25 ноября 1955 года станция была переименована в станцию «Имени Кагановича»: в связи с тем, что московский метрополитен, носивший доселе имя советского политического деятеля, руководившего строительством метро, Л. М. Кагановича, получил имя Ленина, имя Кагановича закрепили за одной из станций.

5 ноября 1990 года, во время перестройки, станции во второй раз возвращено исконное название. «Охотный Ряд» – единственная в Москве станция, переименованная четыре раза.

Конструкция станции – пилонная, трёхсводчатая, глубокого заложения.

Станция «Библиотека им. Ленина»

Интересный факт, что при открытии станция имела деревянный пол. Станция получила название по расположенной здесь Российской государственной библиотеке – крупнейшей библиотеке страны. Здание представляло собой массивное небольшое сооружение.

Односводчатая станция «Библиотека имени Ленина» предстает перед пассажиром большим свободным пространством, но из-за отсутствия опор свод кажется ниже, чем это есть на самом деле.

По продольной оси в два ряда к потолку прикреплены люстры-шары. Между ними можно увидеть круглые черные вентиляционные решетки. Путевые стены облицованы желтой керамической плиткой. Пол изначально был покрыт асфальтом, позже его заменили плитами серого гранита.

Далее мы отправимся к станции «Дворец Советов».

Станция «Дворец Советов»

Приезжая на станцию, мы можем заметить, что станция выглядит просторнее остальных станций.

Как вы знаете, строительством метрополитена руководил Лазарь Моисеевич Каганович. Он говорил: «Мы хотим, чтобы это сооружение, которое больше, чем какой-либо другой дворец, театр, обслуживает миллионы людей, – чтобы это сооружение поднимало дух человека, облегчало его жизнь, доставляло ему отдых, удовольствие...»

Рядом со станцией на месте снесённого в 1931 году Храма Христа Спасителя предполагалось воздвигнуть грандиозный Дворец Советов. Станционный зал метро был задуман как подземный вестибюль Дворца. Строительство Дворца началось в 1939 году, но перед войной было прервано, а во время войны металлический каркас уже построенных семи этажей здания пустили на изготовление противотанковых ежей. Проект так и не был осуществлён.

8 октября 1957 года станция была переименована в «Кропоткинскую». Станция получила название по бывшей площади Кропоткинские Ворота и Кропоткинской улице.

Имеется наземный вестибюль полуциркулярной формы в виде арки.

Конструкция станции – колонная трёхпролётная мелкого заложения. Глубина заложения – 13 м. Построена по проек-

ту из монолитного бетона. Станция рассчитана на большой пассажиропоток. Сейчас я довольно часто проезжаю мимо станции «Кропоткинская» и сделал вывод, что зал загружен слабо.

Станция «Парк культуры»

Мы приехали на конечную станцию «Парк культуры». Интересный факт: это одна из трёх первых конечных станций в истории Московского метрополитена, как и станции «Сокольники» и «Смоленская».

Своё название станция получила по крупному объекту, расположенному недалеко от станции, – Центральному парку культуры и отдыха имени Горького. До 1950-х годов название станции на схемах часто обозначалось как «Парк культуры имени Горького». Проектные названия – «Крымская», «Крымская площадь».

Имеется два наземных вестибюля. Через северный, украшенный мозаичным панно с изображением Максима Горького, можно выйти на улицу.

Интересный факт, что не сохранившийся до наших дней южный вестибюль был перестроен в 1949 году, в его отделке был использован полированный дуб, а на его месте построен общий вестибюль со станцией «Парк культуры» Кольцевой линии.

Конструкция станции – колонная трёхпролётная мелкого заложения. Глубина заложения – 10,5 метров. За станцией расположены оборотные тупики.

Станция «Улица Коминтерна»

Станция называлась «Улицей Коминтерна» до 1946 года, потом до 1990 года – «Калининской». В 1990 году на несколько дней получила официальное название «Воздвиженка». Сейчас она носит название «Александровский сад» и является конечной станцией Филёвской линии Московского метрополитена. Получила своё нынешнее имя по названию расположенного у западной стены Кремля Александровского сада.

Станция является частью крупнейшего пересадочного узла в Московском метрополитене, состоящего из четырёх станций. С неё можно осуществить переход на станции «Арбатская» Арбатско-Покровской линии и «Библиотека им. Ленина» Сокольнической линии в восточном торце станции, там же есть совмещённый с этими станциями выход на Моховую улицу. Через эти станции можно перейти и на станцию «Боровицкая» Серпуховско-Тимирязевской линии. Прямого перехода на станцию «Боровицкая» нет.

Согласно изначальным проектам, на месте, которое сейчас занимает станция, предполагалось построить двухпутный перегонный тоннель. Однако когда было принято решение о строительстве станции «Улица Коминтерна» и включении её в Арбатский радиус, трасса уже была согласована и утверждена и над ней уже начались работы, поэтому для

сокращения числа изменений в проекте и перестройки уже возведённых участков было решено возвести станцию с искривлёнными боковыми платформами, что позволило оставить проект путей без изменений.

Изначально перехода на станцию «Библиотека им. Ленина» не было.

Глубина заложения составляет 7,4 метров. Стены станции покрыты розовым мрамором. Колонны боковых рядов также облицованы мрамором. Сейчас переходы выглядят ужасно, и давно пора бы отреконструировать их.

Станция «Арбатская»

Станция названа по улице Арбат. Как вы знаете, станция «Арбатская» изначально входила в состав Кировско-Фрунзенской линии. А следом, в 1938 году, вошла в состав новой Арбатско-Покровской линии. На данный момент же станция относится к Филевской линии Московского метрополитена.

Наземный вестибюль имеет в плане форму пятиконечной звезды. Вестибюль стал одним из первых символов Московского метрополитена. Также он является одним из немногих вестибюлей, на которых сохранилась надпись «МЕТРО». По мне, это архитектурное сооружение входит в топ-5 вестибюлей Москвы.

Конструкция станции – колонная мелкого заложения. Глубина заложения – 8 метров. Сооружена с использованием типового проекта. Колонны отделаны розовым мрамором. Пол выложен красной метлахской плиткой. Облицовка путевых стен – глазурованная керамическая плитка кремового цвета.

Станция «Смоленская»

По первоначальному проекту станция имела два вестибюля: западный, который находился на внешней стороне Садового кольца; и восточный, который находился посередине Садового кольца. Западный вестибюль соединялся с мостиком над путями в западной стороне станции. Восточный вестибюль соединялся подходным коридором с подземной галереей, которая проходила под землей параллельно станции.

Колонны отделаны серым мрамором, пол отделан розовым мрамором. Путевые стены облицованы бежевой шестиугольной метлахской плиткой вверху и серой четырёхугольной внизу.

Вот и подошла к концу первая глава про первую линию Московского метрополитена.

Глава 2. Линия легкого метро

Первая в Москве линия легкого метро.

Интересный факт! На момент, когда я пишу эту книгу, «Каховская» линия уже закрыта на реконструкцию и линия, о которой пойдет речь, является самой короткой линией Московского метрополитена. Речь пойдет о Бутовской линии Московского метрополитена.

Линию обслуживает депо «Варшавское». Линию обслуживают поезда типа «Русич».

Интересный факт! Количество вагонов у «Русича» уменьшили с пяти до трех.

Интересный факт! До семи утра и после девяти вечера поезда ходят со скоростью 30 километров в час. Так как в непосредственной близости находятся жилые дома.

Первый участок был запущен в 2003 году. От станции «Улица Старокачаловская» до станции «Бунинская аллея». Изначально на схемах линия обозначалась по номером Л1. И чтобы перейти на «Бутовскую» или «Серпховско-Тимирязевскую» линии, необходимо было снова платить.

Интересный факт! На всех станциях линии платформа находится слева относительно движения поезда. Давайте начнем обзор.

Также на этой линии впервые применили лифты.

Станция «Улица Старокачаловская»

Начнем со станции «Улица Старокачаловская».

Станция уникальная сама по себе. Станция является единственной такой в Москве. Она состоит из двух залов, разделённых другой станцией. Со станции осуществляется пересадка на станцию «Бульвар Дмитрия Донского», «Серпуховско-Тимирязевской» линии.

Интересный факт! Так как станция «Улица Старокачаловская» не имеет оборотных тупиков, поезда прибывали в каждый из залов поочерёдно и отправлялись обратно с того же пути. Таких станций немного в Московском метрополитене.

Давайте съездим на наземный участок. Практически сразу мы выезжаем на эстакаду.

Станция «Улица Скобелевская»

Надземная с островной платформой станция, сооружена на эстакаде. Станция открыта 27 декабря 2003 года. Станция «Улица Скобелевская» названа по улице, носящей имя героя русско-турецкой войны Скобелева.

Станция «Бульвар Адмирала Ушакова»

Станция «Бульвар Адмирала Ушакова» – надземная с островной платформой, сооружена на эстакаде. Станция открыта 27 декабря 2003 года. Станция «Бульвар Адмирала Ушакова» названа по одноимённому бульвару, носящему имя адмирала Ушакова. Также за станцией расположен однопутный тупик.

Станция «Улица Горчакова»

Станция «Улица Горчакова» – надземная с островной платформой, сооружена на эстакаде. Станция открыта 27 декабря 2003 года. Станция «Улица Горчакова» названа по одноимённой улице, носящей имя дипломата Горчакова.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.