

Виктория Фролкова

ИСТОРИЯ МЕТРО МОСКВЫ

**РАЗВИТИЕ МОСКОВСКОГО МЕТРОПОЛИТЕНА
И ЕГО КУЛЬТУРНЫЕ СИМВОЛЫ**

 **БОМБОРА**
ИЗДАТЕЛЬСТВО
Москва

Виктория Фролкова

ИСТОРИЯ МЕТРО МОСКВЫ

**РАЗВИТИЕ МОСКОВСКОГО МЕТРОПОЛИТЕНА
И ЕГО КУЛЬТУРНЫЕ СИМВОЛЫ**

 **БОМБОРА**
ИЗДАТЕЛЬСТВО
Москва

УДК 625.42(470-25)
ББК 39.81(2-2Москва)
Ф91

В оформлении обложки использована фотография:
Gubin Yury / Shutterstock / FOTODOM
Используется по лицензии от Shutterstock / FOTODOM

Во внутреннем оформлении использованы фотографии и иллюстрации:
AlinArt, Anjelou, Boligolov Andrew, brunocoelho, Carismarkus.ch, cphotog, Elala,
FuzzyLogicKate, Gubin Yury, intueri, IR Stone, Kosmogenez, kostin77, MoonAn,
redchocolate, Route 77, sar14ev, ScottYellox, SERGEI BALDIN, stepback2nature,
SweetTigra, Tish11, Viacheslav Lopatin, Vovez, zaiare / Shutterstock / FOTODOM
Используется по лицензии от Shutterstock / FOTODOM;

© sonia_ai / iStock / Getty Images Plus / GettyImages.ru

Фролкова, Виктория Игоревна.

Ф91 История метро Москвы: развитие Московского метрополитена и его культурные символы / Виктория Фролкова. — Москва: Эксмо, 2025. — 224 с.: ил. — (Туризм в деталях. Самые интересные прогулки).

ISBN 978-5-04-204202-7

История метро Москвы — это не только увлекательное погружение в подземный мир города, но и захватывающее путешествие в XX век. С момента открытия первой линии в 1935 году столичное метро прошло долгий путь, став одной из самых красивых систем метрополитена в мире. Автор книги, Виктория Фролкова, познакомит читателя с историей создания метро, начиная с первых проектов. Вы узнаете о сложностях, с которыми сталкивались инженеры и строители, о политических и экономических условиях того времени, а также о выдающихся архитекторах, вложивших всю душу в реализацию этого грандиозного проекта.

УДК 625.42(470-25)
ББК 39.81(2-2Москва)

ISBN 978-5-04-204202-7

© Фролкова В. И., текст, 2025
© Агронский В. И., научный редактор, 2025
© Оформление. ООО «Издательство «Эксмо», 2025

СОДЕРЖАНИЕ

Предпосылки строительства метро.	5
Первая очередь строительства метро	27
Вторая очередь строительства метро.	65
Третья очередь строительства метро во время Великой Отечественной войны	97
Четвертая очередь строительства метро.	127
Метро после Сталина	183
Заключение	207
Источники	209



ПРЕДПОСЫЛКИ СТРОИТЕЛЬСТВА МЕТРО

«Вы знаете, что даже такой город, как Москва, являющийся центром мирового революционного прогресса, до последних лет оставался по своему благоустройству чрезвычайно отсталым городом. В Москве 86 процентов одно- и двухэтажных домов, не все улицы были замощены не только асфальтом, но даже булыжником, не все улицы имели водопровод и канализацию в домах. К тому же город испытывал исключительную напряженность средств передвижения населения»¹.

Речь Л. М. Кагановича на собрании актива и ударников Метростроя совместно с представителями фабрик и заводов Москвы 20 декабря 1933 года

В мире потребность строительства метрополитена возникла, конечно, в первую очередь в связи с тем, что число жителей в крупных городах стало резко возрастать, площади этих городов увеличились настолько, что добраться из одного района в другой стало настоящей проблемой. Промышленная революция и технический прогресс привели к тому, что уже к 1885 году число жителей крупных (вернее даже сказать, огромных) городов нашей планеты переросло за 45 миллионов человек.

Впервые о строительстве метро в Москве стали громко говорить в начале XX века, и связано это было с тем, что население города очень быстро росло. Хотя первая такая идея была озвучена аж в 1875 году, когда московский инженер Василий Титов, при бурной поддержке купечества, предложил построить тоннели для паровой железной дороги от Курского вокзала до Марьиной Рощи, но началась Русско-турецкая война. Если в 1864 году в Москве было 360 тысяч жителей, то в 1912 году — уже почти 1,6 миллиона че-

ловек! В мировой истории ни один город не мог похвастаться таким активным приростом населения. При этом Москва в то время не была столицей Российской империи. Впрочем, один все-таки мог — впереди Москвы по увеличению числа жителей был еще один нестоличный город — Нью-Йорк. Кстати, именно там весьма оперативно справились с транспортной проблемой, так как за счет частных инвесторов раньше открыли метрополитен.

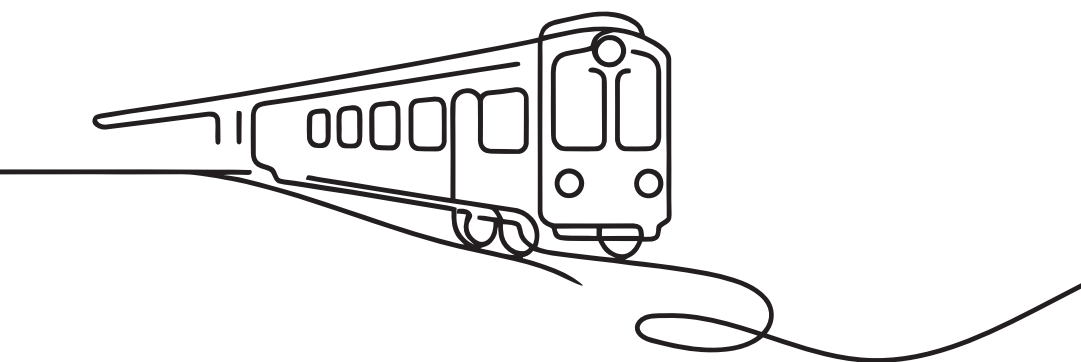
Почему в Москве был такой активный приток жителей? Все дело в промышленном развитии города. Российская империя отставала на несколько десятилетий от Европы, но во второй половине XIX века темп строительства промышленных объектов увеличился так, что Россия если и не обогнала крупные мировые города, то почти сравнялась. На окраинах Москвы стали появляться различные предприятия, формировались рабочие кварталы, развивались дачные поселения, уплотнилась активно застройка центра города, — в связи с мощным ростом города начинались большие градостроительные проблемы.

Так вот, одна из самых больших проблем — транспортная.

В РОССИИ ДО РЕВОЛЮЦИИ ПО ДАННЫМ ПЕРЕПИСИ 1897 ГОДА НАСЧИТЫВАЛОСЬ 18 ГОРОДОВ, ГДЕ НАСЕЛЕНИЕ ПРЕВЫСИЛО 100 ТЫСЯЧ ЧЕЛОВЕК, В ИХ ЧИСЛЕ ТАКИЕ ГИГАНТЫ, КАК САНКТ-ПЕТЕРБУРГ И МОСКВА (С НАСЕЛЕНИЕМ, СООТВЕТСТВЕННО, 1264 900 И 1038 600), ПЯТЬ ГОРОДОВ С НАСЕЛЕНИЕМ БОЛЕЕ 200 000 ЧЕЛОВЕК.

В этих 18 городах проживало более пяти с половиной миллионов человек (при общей численности населения Российской империи в 125 640 000 человек). Процент населения, предпочитающего жить в больших городах (4,5 %), пока еще относительно невелик (сегодня в России он составляет почти половину населения страны — около 75 миллионов человек), однако тогда и 4,5 % составляли проблему, города не могли справиться с таким огромным населением.

Но давайте разберем, какой транспорт был в Москве до появления метро. Главный вид московского транспорта в начале XX века —



это извозчики. По нескольким документам переписи в Москве их было от 19 тысяч до 37 тысяч (во многих документах цифры сильно отличаются). Но даже такое количество не способно было справиться с перевозками миллионного населения. С увеличением границ города извозчики не могли преодолевать большие расстояния, чтобы добраться от одной точки до другой. Аналогичная проблема была с «линейками». Был такой вид транспорта — повозки, в которых могли передвигаться сразу несколько пассажиров. В сущности — это далекий прообраз маршрутного такси. Тут опять состояла проблема. Вроде бы число мест для перевозки людей выросло, а ехать все равно приходилось слишком долго, а в дождь или холод подобный транспорт было очень неудобно использовать.

Первые более удачные попытки решить транспортную проблему предприняли в Москве в 1872 году (заметим, за три года до первой идеи о московском метро), когда запустили в эксплуатацию конно-железную дорогу или, как ее называли в простонародье, — конку. Конка — это прообраз будущего трамвая. Этот вид транспорта настолько был популярен в Москве, что к 1900 году (всего за 28 лет использования) было проведено более 100 километров линий. Как же работал этот вид транспорта? Крытые пароконные вагоны (вместимостью около 40 пассажиров) тянула плавно по рельсовым путям пара лошадей, управляемая кучером. Конка как вид транспорта просуществовала до 1911 года, когда

технический прогресс внес свои коррективы: настала пора делать транспорт без использования силы лошадей.

Наконец-то в Москве появился новый вид транспорта, уже привычный современным людям и удобный в использовании, который до открытия Московского метрополитена был самым главным для московских пассажиров, — трамвай. К 1914 году сетка трамвайных линий составляла почти 300 километров (можем как раз сравнить с интенсивностью развития конки), а к этому времени было посчитано количество пассажиров, которые использовали трамваи для передвижения, — 274 миллиона в год.

Большинство маршрутов пролегало через центр города, и можно найти много старых фотографий с бесконечными пробками из трамваев на разных путях. Извозчики мешали передвижению трамвая, а трамвай в свою очередь мешал передвигаться пешеходам. Несмотря на то что трамваи проходили практически по каждой узкой улице города и курсировали очень часто, все равно этот вид транспорта никак не помогал справиться с заторами на улицах Москвы. Трамваи, по сути, эти заторы и создавали. Именно тогда впервые в Московской городской думе задумались над решением проблемы — строительством транспорта не на земле, а под землей.

ИСТОРИЯ МЕТРОПОЛИТЕНА В МИРОВОЙ ПРАКТИКЕ
НАЧАЛАСЬ С 10 ЯНВАРЯ 1863 ГОДА, КОГДА В ЛОНДОНЕ БЫЛА
ОТКРЫТА ПЕРВАЯ ПАССАЖИРСКАЯ ПОДЗЕМНАЯ ДОРОГА.
СЛОВО «МЕТРОПОЛИТЕН» ОБРАЗОВАЛОСЬ ОТ НАЗВАНИЯ
СТРОИТЕЛЬНОЙ КОМПАНИИ, КОТОРАЯ И ПРОЕКТИРОВАЛА
ПЕРВЫЕ СТАНЦИИ, — METROPOLITAN RAILWAY, ЧТО В ПЕРЕ-
ВОДЕ С АНГЛИЙСКОГО — «СТОЛИЧНАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА».

ЛОНДОН



Первый подземный путь был проложен в Лондоне в 1860 году, а всего через несколько лет, в 1863 году, была открыта уже линия метро, соединявшая два главных лондонских вокзала. Она состояла из 7 станций. Этот новый вид транспорта был необходим столь крупному городу (население города к более позднему десятилетию, в 1891 году, насчитывало уже 5,5 миллиона). В книге инженера Э. И. Клосса «Метрополитен в Лондоне, Париже, Берлине» за 1931 год была предложена цифра численности населения Лондона на момент печати, а именно 1931 года, — 8,2 миллиона человек, а вместе с пригородами — 12,6 миллиона². Лондон был самым крупным европейским мегаполисом. В первый же день использовать новый вид транспорта решили около 30 тысяч пассажиров.

Далее метро в Лондоне стало развиваться непрерывно. Спустя год система была еще расширена за счет пристройки нескольких станций метро, а к 1876 году часть центра города имела доступ через метро. Были введены в эксплуатацию две новые линии подземного транспорта. Сам транспорт отличался от того, к чему мы с вами привыкли. В Лондоне первый метрополитен был далеко не такой комфортный, как будущий московский. Почему? Дело в том, что метрополитен работал на паровой тяге, что было очень неудобно и создавало дискомфорт для пассажиров. Составы вынужденно останавливались для заправки, да еще сами поезда оставляли за собой много грязи, неприятный запах копоти и гари.

Очевидцы, которые смогли воспользоваться первым метрополитеном, вспоминали, что из-за паровой тяги воздух внутри тоннеля был наполнен дымом. Действительно, и на станциях, и на перегонах дыма было так много, что он выходил на улицу через массивные вентиляционные отверстия. Дым приносил много проблем и местным жителям. Сами станции были очень мрачные и скорее напоминали сырые подвалы.

Практически сразу инициаторы открытия лондонского метро пришли к выводу, что подземный транспорт лучше вести с использованием электродвигателей, но полностью на электричество лондонский метрополитен перешел только с 1891 года. Отметим еще, что первые станции метро в Лондоне не имели дорогого оформ-

ления. Здесь строители не затрудняли себя сложной архитектурной работой, они руководствовались тем соображением, что любая станция подземки — чисто инженерное сооружение, основная цель которого — перевозить большое количество пассажиров. Для проектирования станций не проводились архитектурные конкурсы, такую задачу перед собой компания Metropolitan Railway и не ставила. Станции метро — исключительно утилитарные постройки, не более того.

Книга «Организация движения на Лондонском метрополитене», автор Томас, изд. «Государственное транспортное железнодорожное издательство “Трансжелдориздат”», 1936 год³:

«С точки зрения эксплуатации, система лондонских подземных ж.-д. является чрезвычайно сложной, ибо более ранние линии строились отдельными компаниями без учета возможной увязки работы их с другими ж.-д. линиями и другими видами транспорта. И потому координация всех ж.-д. линий в одну систему явилась основной задачей правления подземных железных дорог».

ДЕЙСТВИТЕЛЬНО, ЗА НЕСКОЛЬКО ДЕСЯТИЛЕТИЙ БЫЛО ПОСТРОЕНО НЕСКОЛЬКО ЛИНИЙ МЕТРО, НО ПРИНАДЛЕЖАЛИ ОНИ РАЗНЫМ ВЛАДЕЛЬЦАМ, В СВЯЗИ С ЧЕМ ВОЗНИКЛИ ТРУДНОСТИ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ДАННОГО ВИДА ТРАНСПОРТА. КАК ПЕРЕСЕСТЬ С ОДНОЙ ЛИНИИ НА ДРУГУЮ? СКОЛЬКО БИЛЕТОВ НУЖНО КУПИТЬ, ЧТОБЫ ДОЕХАТЬ ДО НУЖНОЙ СТАНЦИИ? СКОЛЬКО РАЗ НУЖНО ОПЛАТИТЬ ПРОЕЗД? КАК БЫТЬ С ПЕРЕСАДКАМИ НА ДРУГОЙ ВИД ТРАНСПОРТА? ЭТИМИ ВОПРОСАМИ ПАССАЖИРЫ ЗАДАВАЛИСЬ ДОСТАТОЧНО ПРОДОЛЖИТЕЛЬНОЕ ВРЕМЯ, ПОКА СИСТЕМА НЕ БЫЛА НАЛАЖЕНА.

При всех недостатках этой первой в мире линии метро Лондон вполне вправе гордиться тем, что именно он стал стартовой и экспериментальной площадкой для того, чтобы протестировать в городе-миллионнике комфортность использования нового подземного вида транспорта. Помимо вышеперечисленного, в Лондоне стали запускать иные вариации электрических железных дорог: труб-

чатые (именно подземные), магистральные и пригородные. И этот пример достаточно быстро заразил другие города мира с огромным населением. Уже к концу XIX века во многих городах Европы и США появился свой собственный метрополитен. В 1868 году примерно такой же вид городского железнодорожного транспорта появился в Нью-Йорке, в 1892 году — в Чикаго, в 1896 году — в Будапеште и Глазго, в 1900 году — в Париже. А в самом начале века двадцатого, в 1902 году, его запустили и в Берлине.

Итак, еще в самом начале XX века в Москве задумались о строительстве собственного метрополитена. Оно и понятно: Российская империя в те времена была одним из самых активных участников европейского экономического прогресса, опыт других в создании нового вида транспорта впечатлял. Здесь уместно посмотреть примеры создания метрополитена в некоторых других странах, ведь именно на них ссылались москвичи при первых идеях строительства своего собственного метро.

НЬЮ-ЙОРК

Метро в Нью-Йорке называют subway, что переводится с английского — «подземная дорога». Когда возникло это слово, вряд ли кто с уверенностью скажет, но самая первая линия нью-йоркского метро проходила над землей. При всем при этом современная схема метро Нью-Йорка не является целиком подземной, 40 % линий метро проходят на поверхности, и это никак не влияет на скорость движения.

Так вот, для самой первой в Америке (и второй в мире) линии метрополитена в 1868 году была открыта наземная эстакада по Девятой авеню. Заметим, что эта самая первая линия до наших дней не сохранилась, так как была снесена в 1940 году. В те же примерно годы в Нью-Йорке проложили еще две отдельные линии метрополитена — это были паровые железные дороги двух разных компаний (одна на Манхэттене и в Бронксе, другая в Бруклине). Первая же подземная линия была спроектирована только в 1904 году, сразу после того, как в США изобрели электрический локомотив.

Так что если говорить о том метро, которое схоже с московским, то рождение такого метро в Нью-Йорке произошло все-таки

лишь в начале XX века. Подземная линия состояла из 28 станций, а позже эти станции были разделены на 3 отдельные линии. Как же такое возможно? Дело в том, что метрополитен в Нью-Йорке устроен таким образом, что пассажирские составы двигаются не по линиям, а по маршрутам, то есть поезда перескакивают с одной линии на другую. Именно такая схема работы существует до сих пор.

Дополнительно к этому, когда проектировали первую линию метро, то двигались по сетке расположенных сверху улиц — авеню. Например, на Манхэттене сетка улиц является линейной, и над автомобильным движением как раз протягивали линии метро, эстакады, то есть, по сути, метropоезда уходили с земли, но привычную горожанам ориентировку не потеряли. Так было проще создавать метро, чем проектировать его под землей. Ориентироваться с такой схемой горожанам было очень легко.

Здесь нужно сказать, что в Нью-Йорке использовались разные способы проектирования метро — открытым и закрытым способом, что позднее будет применено и в Москве. Что означают эти названия способов? Способ «открытый» более простой, это когда улицы, где планируется провести трассу метрополитена, вскрывают в виде котлованов, в соответствии с размерами станций и внутреннего устройства, а в этих котлованах, не под землей, проводятся все необходимые технические работы. В Нью-Йорке чаще всего использовали именно этот способ метростроения.

ПАРИЖ

Первая линия парижского метро была спроектирована специально к важному событию — Всемирной выставке 1900 года, открытие которой (выставки) планировалось 15 апреля. Строители метро очень хотели успеть ввести в строй метро в этот день праздника, но — не получилось. Впрочем, выставка продолжалась до 12 ноября, так что официальное открытие первой линии парижского метрополитена, состоявшееся 19 июля, вполне украсило это мировое мероприятие.

Метро практически непрерывно строилось до Второй мировой войны — была сформирована сетка станций в центре и постепенно

линии расходились в пригороды Парижа. Важно, что и до выставки планировали строить новый вид городского транспорта — был разработан проект первых линий внеуличных дорог общей протяженностью 65 километров — как в центре города, так и линий, ведущих на окраины. При прокладке первых и последующих линий метро французы старались проектировать по принципу мелкого заложения, что должно было удешевить строительство. Станции строились максимально близко к поверхности улиц. Но были и места, в которых станцию нельзя было заложить выше 11 метров под землей, там приходилось разрабатывать лифты для пассажиров. Впрочем, первоначально таких станций было немного.

Когда инженеры проектировали первую линию метро, то прокладывали тоннели непосредственно под проезжей частью улиц, так как строители очень беспокоились за состояние жилых домов, которые в центре города расположены в весьма плотной застройке. На старых станциях можно заметить искривленную платформу — это как раз говорит о том, что наверху не хватило ширины улицы для проектирования прямой платформы. Практически все центральные станции метро в Париже имеют историческую ценность — они были в основном построены до 1920-х годов. Перегоны между станциями очень короткие, поэтому, заезжая в один тоннель, со станции можно увидеть выезд на следующую станцию.

Кстати, именно при проектировании первых станций парижского метрополитена архитекторы уделяли большое внимание их оформлению (в отличие от лондонцев). Станции и наземные выходы из метро проектировали в стиле модерн (во Франции его называли ар-нуво), главным их создателем был молодой (чуть более 30 лет) архитектор-декоратор Эктор Гимар.

ПЕРВЫЕ АРХИТЕКТУРНЫЕ ПРОЕКТЫ В МЕТРО ПАРИЖА

В 1898 году городской муниципалитет Парижа объявил конкурс на оформление наземных входов в метро. На конкурс была подана 21 работа архитекторов, но в основном все предлагали варианты массивных зданий в классическом исполнении. А вот работа Гимара явилась исключением, она понравилась практически всему жюри. Он предложил павильоны из стекла и металла, которые были дешевле в производстве и не были массивными. При необходимости их можно было легко разобрать. В итоге его проект был утвержден, и сегодня миллионы туристов восхищаются работами Гимара — с очень эффектными металлическими оградами, торшерами, различными навесами, которые зрителю напоминают растения — причудливо и игриво изгибающиеся стебли различных цветов⁴. Впервые горожане задумались над тем, что столь утилитарная архитектура может быть еще и красивой.

А теперь вспомним, что в Нью-Йорке метро строили открытым способом. В Париже метро проектировали иначе — закрытым способом, его еще называют «тоннельный». Строители вели проходку подземных тоннелей без вскрытия уличных проездов. Через пару десятков лет при строительстве метро в Москве использовали сразу оба способа проектирования — открытый и закрытый.

Любопытно взглянуть на впечатления, которыми один из русских путешественников делился в письме к другу накануне Первой мировой войны:

«Мне случилось заглянуть в Париж, где я неоднократно пользовался услугами подземной дороги — “метрополитеном”. Пути проложены в громадных, высоких, прекрасно вентилирующихся, ярко освещенных туннелях. Публика попадает в эти туннели, спускаясь в люки по удобным лестницам, запасается билетами тут же в кассах и, минуя турникеты, занимает места в изящных вагонах. Поезда летят с головокружительной быстротой: в течение 15 минут можно за гроши перелететь из одного конца Парижа в другой...»