

**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ ТРАНСПОРТНИЙ УНІВЕРСИТЕТ**

**БІБЛІОТЕКА
ВІДДІЛ ІНФОРМАЦІЙНИХ ТЕХНОЛОГІЙ ТА КОМП'ЮТЕРНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ**

до 80-річчя НТУ



ІСТОРІЯ МЕТРО КИЄВА: ВІДКРИТТЯ ПЕРШОЇ ЧЕРГИ КИЇВСЬКОГО МЕТРОПОЛІТЕНУ



КИЇВ 2024

Історія метро Києва : відкриття першої черги Київського метрополітену : тематичний дайджест / НТУ, Бібліотека ; укладач зав. відділом інформаційних технологій та комп'ютерного забезпечення бібліотеки В. А. Рассказова. – Київ : НТУ, 2024. – 72 с.

Відповідальний за випуск – директор бібліотеки О. М. Мірошник

Всесвітній день метро планета відзначає 10 січня. В цей день у далекому 1863 році в Лондоні було відкрито першу лінію метрополітену довжиною шість кілометрів. Для XIX століття це стало резонансною подією, адже в багатьох країнах головним видом транспорту ще залишався кінний.

Потреба в будівництві підземного транспорту в Києві відчувалася вже в кінці XIX століття. Вперше ідея підземної залізної дороги в Києві виникла в 1884 році, але через високу вартість такого будівництва та відсутність досвіду міська влада не прийняла цей проєкт. Лише в 1949 році було створено Київметробуд та розпочато реальне будівництво.

6 листопада 1960 року провели відкриття першої лінії новозбудованого метро. Це був відрізок шляху від станції Дніпро до Вокзальної довжиною 5,2 кілометра. Згадуємо, як будували перші станції метро Київського метрополітену.

Шостого листопада 1960 року в Києві відкрили першу чергу метро з п'яти станцій — «Дніпро», «Арсенальна», «Хрещатик», «Університет» і «Вокзальна». Це був третій у СРСР метрополітен після Москви та Ленінграда.

Для киян цей день справді став справжнім святом. Для одних - як завершення багаторічної напруженої праці, для решти - як можливість швидко та комфортно переміщатися містом.

ПЕРШИЙ ПОЇЗД МЕТРО ПРОЙШОВ ПО ТРАСІ

Ще кілька років, ще працювали на будівництві Дніпра, були вранці неспокійні моменти: гурти людей, що йшли в школу, в магазин, в роботу, в театр. Ось за часів будівництва та на етапах експлуатації станції «Дніпро» виникли певні проблеми. Після інтенсивної підготовки до запуску першої лінії метро — лінії першого поїзда.

На цей етап закінчилися роботи з підготовки першої лінії метро. Після інтенсивної підготовки до запуску першої лінії метро — лінії першого поїзда.

Начальник штабу по лінії метрополітену О. І. Халодний дав команду рухатися по першій лінії метро. По лінії метро рухатися по першій лінії метро.

Начальник штабу по лінії метрополітену О. І. Халодний дав команду рухатися по першій лінії метро. По лінії метро рухатися по першій лінії метро.

Начальник штабу по лінії метрополітену О. І. Халодний дав команду рухатися по першій лінії метро. По лінії метро рухатися по першій лінії метро.

Пролетарі всіх країн, єдиніться!

Вечірній Київ

1960 РІК 22 ЖОВТНЯ
№ 253 (4969) СУБОТА
Рік виходу 34-й
ЦІНА 20 КОП.

Газета Київського міського комітету Комуністичної партії України і Київської міської ради депутатів трудящих

Слова Великому Жовтню, що відкрили нову еру в історії людства — еру кроку

СХВАЛЮЄМО ВСІМ СЕРЦЕМ

Наші думки

НАСТУП СІЛ МИРУ НЕ СПИНИТИ

За часи будівництва та на етапах експлуатації станції «Дніпро» виникли певні проблеми. Після інтенсивної підготовки до запуску першої лінії метро — лінії першого поїзда.

Начальник штабу по лінії метрополітену О. І. Халодний дав команду рухатися по першій лінії метро. По лінії метро рухатися по першій лінії метро.

Начальник штабу по лінії метрополітену О. І. Халодний дав команду рухатися по першій лінії метро. По лінії метро рухатися по першій лінії метро.

Начальник штабу по лінії метрополітену О. І. Халодний дав команду рухатися по першій лінії метро. По лінії метро рухатися по першій лінії метро.

Начальник штабу по лінії метрополітену О. І. Халодний дав команду рухатися по першій лінії метро. По лінії метро рухатися по першій лінії метро.

Урочистий мітинг був на станції "Хрещатик". Уперше за всю історію України її керівництво "зникло" з поверхні землі. Разом із вождями завітали до підземного міста керівники Києва, Академії наук, творчих спілок, вищих навчальних закладів, а також передовики виробництва, журналісти і, звісно, самі метробудівці.

Зі спеціально встановленої трибуни пролунали вітальні промови, далі — перерізання червоної стрічки і перша поїздка присутніх у новеньких вагонах Митищинського заводу.



Перший секретар ЦК КПУ Микола Підгорний (у центрі) на церемонії відкриття Київського метрополітену на станції «Хрещатик», 6 листопада 1960 року.



Керівники партії та уряду УРСР оглядають станцію «Хрещатик» у день відкриття Київського метрополітену, 6 листопада 1960 року.



Шановний тов. Кузнецов М.А.

Київський міський Комітет КП України
та Виконком міської Ради депутатів трудя-
щих запрошують Вас на урочисте відкриття
Київського Метрополітену, яке відбудеться
6-го листопада 1960 р. о 12 годині на станції
„Хрещатик“.

БФ 26902. 26.X-60 р. Зам. 490—1000. КФКД.





Перший тестовий рейс 22 жовтня 1960 року провів машиніст Московського метрополітену Олексій Сімагін. А на офіційному відкритті, 6 листопада, його змінив киянин Іван Виноградов. Він згадує як їх разом із Сімагіним «перевіряли спецоргани на предмет свідомості», а особисто з ним «розмовляв полковник». Церемонію відкриття провели на «Хрещатику». Потім, поїзд разом з партійним начальством рушив через «Арсенальну» до «Дніпра», а звідти назад до «Вокзальної».



Протягом наступного тижня метрополітен функціонував у екскурсійному режимі. Туди пускали лише групи від підприємств або навчальних закладів за попередньо затвердженими списками. Огляд підземки і катання у тривагонному потязі були безкоштовні.

Більшість екскурсантів спускалися під землю вперше. Для цього їм знадобилася не лише сміливість (а раптом стеля обвалиться?), але й спритність. Адже не так просто ступити на стрічку ескалатора і не впасти. Треба ще встояти на сходинці, тримаючись за гумовий поручень, який... рухається повільніше ескалатора! Внизу деякі екскурсанти, побачивши, що ескалатор не зупинятиметься, попросту зістрибували з нього.

Тепер можна помилуватися красивими інтер'єрами станції. Та не лови гав! Одна жіночка зазівалася й не встигла до вагона, в який увійшли її колеги. Двері зачинилися, потяг рушив... Бідолаха у відчаї спустилася на рейки й побігла в тунель навздогін. Рух наступних потягів зупинили. За "туристкою" кинулися міліціонери і хвилин за п'ятнадцять-двадцять повернули її назад.

Ті, кому не пощастило відвідати метро безкоштовно, знайомилися з новинкою вже за 50 копійок. Саме стільки коштував проїзд з 12 листопада, коли підземка почала працювати у звичайному режимі. Пасажири купували в касі талончики, які контролери гасили вручну.

З 1 січня 1961 року, після десятикратної деномінації радянського рубля, вартість проїзду склала 5 копійок. Така ціна зберігалася протягом 30 років – до квітня 1991-го. Метро працювало від шостої ранку до першої години ночі.

У вересні 1961-го пасажирів зустріли не контролери, а турнікети. Замість талончика тепер кидаєш у щілину мідну п'ятикопійкову монету і проходиш. Не маєш "п'ятачка" – розміняй у касі. Клопоту в касирок поменшало 1962 року, коли у вестибулях станцій встановили автомати для розміну 10, 15 і 20 копійок.

МЕТРО В КИЄВІ МОГЛО З'ЯВИТИСЯ РОКІВ НА 40 РАНІШЕ - ЩЕ ДО МОСКОВСЬКОГО І ЛЕНІНГРАДСЬКОГО

У вересні 1916-го з'явився перший шанс у київського метрополітену. Голова правління Київського відділення Російсько-Американської торгової палати запропонував міському голові розглянути плани з розвитку транспорту в Києві. Він писав: "Розвиток Києва йде останнім часом суто американським темпом, як щодо приросту населення, так і розвитку кипучої торгово-промислової діяльності. Своєрідні умови Києва: віддаленість житлових кварталів від комерційного центру, непомірна дорожнеча квартир у кварталах центральних і сусідніх із ними, розкинутість міста, його гористе становище, переважно комерційний характер населення, - усе це ставить передусім питання про дешеве, швидке та безпечне в усіх відношеннях сполучення. Київський міський трамвай не відповідає нині жодній із цих умов. Дефекти його всім відомі, причини їх у тому, що в умовах, що склалися, розвиток трамвайної мережі не може йти в ногу з розвитком міста, що випереджає його. Збільшення кількості вагонів на головних лініях загрожує загальмуванням вуличного руху, а збільшення швидкості руху вагонів загрожує безпеці людей. Єдиним виходом зі сформованого становища є поступовий перехід від наземного трамвая до підземного, починаючи з головних вулиць".

Російсько-Американська торговельна палата, пропонуючи Києву свої послуги, добре розуміла несприятливий стан економіки Києва і пропонувала "спробувати усунути ці труднощі шляхом залучення відносно недорогого американського капіталу". Тому вона просила міську думу повідомити її ставлення до спорудження метрополітену взагалі і зокрема до американських фінансів.

Проаналізувати пропозицію було доручено міському інженеру Іллі Мочало, який очолював Бюро з підготовки викупу трамвая. На концесійних засадах трамваєм володіло акціонерне товариство з бельгійським капіталом. І з закінченням амортизаційного періоду трамвай ставав власністю Києва. На думку Мочало, першочерговим завданням слід було вважати будівництво центральної електростанції потужністю до 20 тисяч вольт. Щодо ж пропозиції американців інженер вважав її неправильним рішенням. Він писав, що якщо Київ "безпосередньо піде назустріч американському капіталу в приватному питанні і спорудженні метрополітену, тим паче, щойно звільнившись від двох концесіонерів".

Мочало намагався комплексно вирішити проблему транспортного та енергетичного господарства міста. Такий проєкт має врахувати "блискуче майбутнє і зростання Києва протягом найближчої чверті століття, що не може бути піддано сумнівам". Місто розкриє свої величезні можливості, вважав інженер, якщо під його безпосереднє управління перейдуть усі найважливіші складові господарства. А спорудження метрополітену, призначеного для розвантаження центральних ліній трамвая, - лише частина плану транспортного розвитку.

За оцінкою Мочало, "трамвай у Києві слугує не способом сполучення, а способом пересування, коли поїздка в трамваї потребує більше часу, ніж поїздка візником". Тож окрім швидкісних трамвайних ліній і метро планувалося з'єднати передмістя з центром і передмістя між собою. Надалі - "просуватися й далі, з'єднуючи з містом Васильків, Білу Церкву і навіть Житомир та Чернігів". Годі й казати - мислилося масштабно!

Перша світова війна в Російській імперії тривала вже три роки, але кияни були впевнені в її швидкому переможному завершенні і думали про майбутнє. 1916 року над Києвом було закладено залізничний міст через Дніпро, освячено будівлю іподрому на Суворовській вулиці та Земський будинок (тепер - Служба безпеки України) на Володимирській, було затверджено проєкт нового пасажирського вокзалу, а в міській думі нарівні з іншими проблемами вирішували питання метро.

Відповідь Російсько-Американській торговельній палаті надійшла 7 грудня 1916-го від в. о. міського голови Федора Бурчака: "Міська управа, детально обговоривши пропозицію Палати, принципово погодилася на залучення американського капіталу в справу обладнання м. Києва швидкохідними шляхами сполучення за участю Міського управління в майбутньому, що може виникнути з цією метою, підприємстві американського капіталу, вважаючи чистий концесійний спосіб організації міських підприємств надалі для Міського управління неприйнятним".

Такої відповіді Торгова палата явно не очікувала, вона розраховувала на концесію. Але від своїх планів не відмовилася і в січні 1917-го запросила статистичну інформацію по Києву - збиралася почати агітацію в Америці з метою залучення капіталу для будівництва метро в Києві. Це були найперші кроки на шляху до київського метрополітену. Але якби вони і вдалися, важко говорити про успіх усього підприємства - адже починався 1917 рік з усіма його катаклізмами.

Після вибуху в червні наступного року складів боєприпасів на Звіринці, що розташовувалися в трикутнику між сучасними вулицями Кіквідзе та Бастіонною, про метро заговорили знову. Гетьман Української держави Павло Скороподський планував перетворити Звіринець на один із найкращих районів Києва і спорудити на цьому місці інститути та установи Академії наук, гетьманський палац, урядовий центр, облаштувати сучасний центральний ринок. Цей ринок мав відіграти центральну роль у забезпеченні мешканців Києва необхідними продуктами і товарами.

Після зустрічі з інженером Чубинським, який обіймав посаду заступника міністра шляхів сполучення, журналіст газети "Відродження" залишив таку нотатку: "Підйомні машини, як вантажні, так і пасажирські, значно кращі, ніж на Михайлівському підйомі (фунікулер. - В.К.), будуть піднімати з Дніпра людей та вантажі, які мусять потрапити з берега на Звіринець або до Києва. Будуть побудовані водопровід, каналізація, електростанція і трамвай, що має нині велике значення. Задумано будівництво трамваїв, окрім таких, як зараз, - наземних, ще й у тунелях, які називаються метрополітеном. Земля Звіринця і взагалі Києва, де мають провести метрополітен, найкраща для цього будівництва. Київ стоїть на горах і рівнинах, створених самою природою, і метрополітен, вириваючи з тунелю-гори на рівнину і знов проїжджаючи в тунелі, перевозитиме всіх і все з Бессарабки на Деміївку, зі Звіринця на Лук'янівку, з Набережної чи Прорізної на Задніпровські Слобідки". Але й цим планам не судилося збутися - 14 грудня 1918-го владу захопив Симон Петлюра.

Але вже через два десятиліття ідея будівництва метрополітену в Києві ставала дедалі популярнішою. Президія Міськради 9 липня 1936 року розглянула дипломну роботу Папазова - випускника Московського інституту інженерів транспорту - "Проект Київського метрополітену". У протоколі зберігся запис: "автор вдало підійшов до вирішення одного з питань реконструкції м. Києва та влаштування внутрішньоміського транспорту, а також вдало розробив окремі практичні питання схеми метрополітену". За розробку цього проєкту влада Києва преміювала інженера тисячу рублями.

Чутки про плани будівництва метрополітену швидко поширилися всією країною і до Києва почали надходити пропозиції своїх послуг від фахівців гірничої справи. Міськрада спочатку їх ігнорувала, але 1938-го року почала підготовчі роботи. Але їм знову не судилося розпочатися через війну.

Будівництво відновилося, коли на Хрещатику були самі руїни. 20 квітня 1949 року стало днем народження "Київметробуду". Його очолив генерал-

директор колії та будівництва III рангу Ф. І. Кузьмін. У липні того ж року вже велися буріння і заморожування ґрунту в шахтах у районі Повітрофлотського шосе, в університетському ботанічному саду, на Хрещатику. І ось 6 листопада 1960 року, в ознаменування чергової річниці революції 1917-го, поїзди Київського метрополітену вирушили в дорогу.



Будівельники Київського метрополітену на станції «Арсенальна» вітають машиніста-інструктора Олексія Сімагіна з першим пробним рейсом, 22 жовтня 1960 року.

Метро в Києві хотіли побудувати ще наприкінці XIX, потім на початку XX століття, — але тоді завадили війни. У 1945-му з'явився новий проєкт метро з трьома лініями, які існують і донині. До 1960 року встигли побудувати лише п'ять станцій сучасної червоної гілки, причому «Арсенальна» виявилася найглибшою в світі станцією підземки, а її вестибюль споруджували на поверхні й опускали під землю чотири місяці.

Перший проєкт підземного рейкового тунелю в Києві з'явився ще в 1880-х. Його планували побудувати від сучасного Річкового вокзалу, через Поштову площу й Бессарабку до Залізничного вокзалу. Але тоді Міська дума відхилила проєкт. По-перше, через вартість, а по-друге, тому що тоді Києву не загрожував транспортний колапс. Повторно до теми будівництва метро повернулися в 1910-х. Але тоді завадили Перша світова та Громадянська війна.

У 1936 році затверджено новий Генеральний план забудови Києва. Починається будівництво урядового кварталу. Цього ж року затвердили проєкт Київського метрополітену завдовжки близько 40 кілометрів. Згідно з планом, метро мало з'єднати Вигурівщину на лівому березі з Оболонню на правому, звідти поверхнею йти до Вишневого, потім через Пирогів і Жуків острів виходити до залізничної колії поблизу Дарницького вокзалу, а звідти — до Воскресенки. У 1937 році почали будувати два тунелі під Дніпром: Південний, який з'єднав би Жуків острів з Осокорками, і Північний — для сполучення Оболоні з Вигурівщиною. Але будівництво згорнули через Другу світову війну.

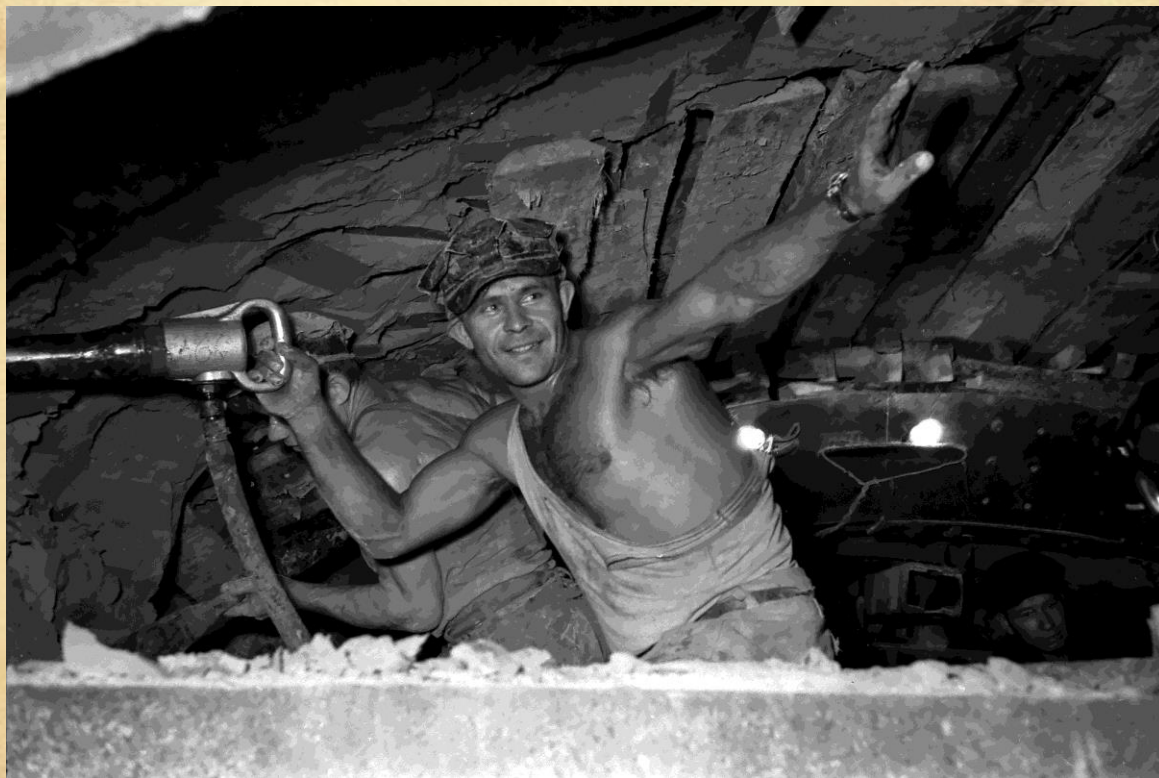
Навесні 1945 року затвердили план повоєнної реконструкції Києва. У ньому передбачалося будівництво 22 станцій на трьох гілках метро, які існують сьогодні, — Святошин — Бровари, Куренівка — Сталінка (зараз Оболонь — Теремки) і Сирець — Печерськ.



Тунель Київського метрополітену поблизу станції «Арсенальна», 9 серпня 1959 року.



Будівельники Київського метрополітену вивіряють колії в тунелі між станціями «Університет» та «Хрещатик», 31 жовтня 1959 року.



Прохідник за роботою в тунелі Київського метрополітену, вересень 1959 року.



Будівництво лінії Київського метро від станції «Дніпро» на лівий берег, 1963 рік.

У 1949 році почали пробивати тунелі метро від сучасної станції «Дніпро». Тут же було й перше депо. Перша «збійка» тунелів відбулася в 1951-му між станціями «Дніпро» та «Арсенальна». Остання — у 1959-му між станціями «Університет» і «Вокзальна».



Станція метро «Дніпро» в Києві, липень 1962 року.

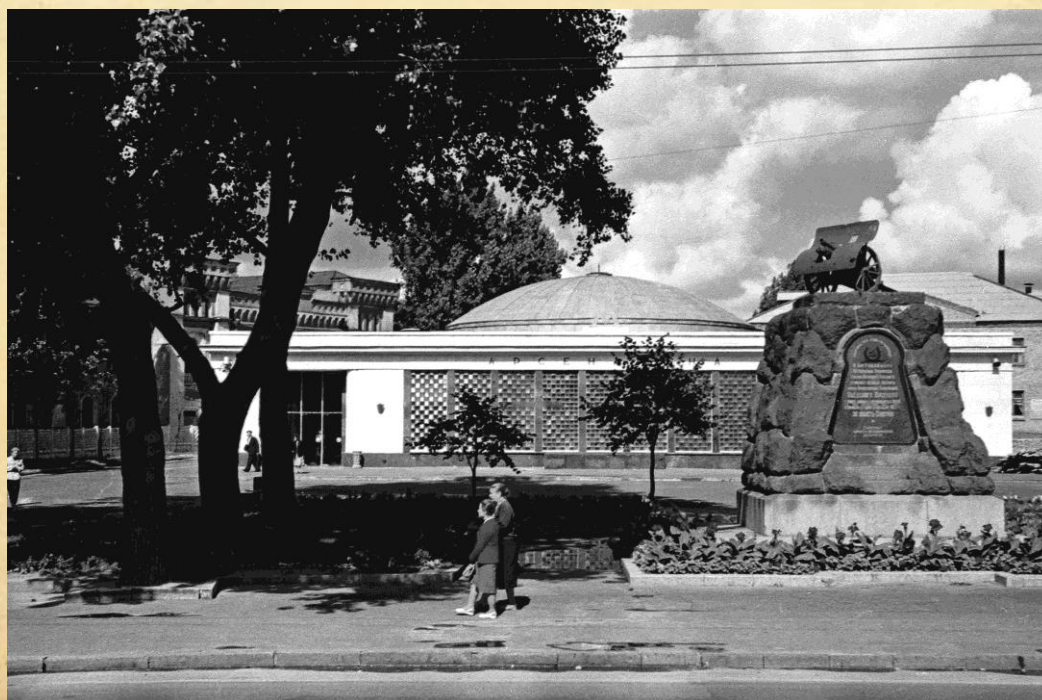


**Апаратниця 3-ї ділянки будівництва Київського метрополітену Стеблевська А.
за роботою, 31 жовтня 1958 року.**



Спорудження підземного проміжного вестибюля станції «Арсенальна» Київського метрополітену, 28 березня 1958 року.

Через особливості рельєфу правого берега Києва будівельники метро зіткнулися з труднощами: підземні води, важкопрохідні ґрунти тощо. Тому тунелі для перших станцій довелося прокладати на великій глибині. Так побудували найглибшу у світі станцію «Арсенальна». Її зводили за лондонським типом.





Спорудження наземної станції «Хрещатик» Київського метрополітену, 12 січня 1960 року. Будівля станції «Хрещатик» Київського метрополітену, 1962 рік.

До 1958 року повністю проклали тунелі, рейки та ескалатори для перших п'яти станцій Київського метрополітену — «Дніпро», «Арсенальна», «Хрещатик», «Університет» і «Вокзальна». Цього ж року оголосили конкурс на найкраще оформлення станцій. Зрештою переможців відбирали з 80 проєктів-претендентів.



СТАНЦІЯ «ХРЕЩАТИК»

Дата відкриття: 6 листопада 1960 року

Архітектори станції: О. Добровольський, В. Єлізаров, М. Коломієць, Ю. Кисличенко, І. Масленков, Г. Гранаткін, С. Крушинський за участю Ф. Заремби і Н. Щукіної.

Скульптори: І. Макогон, А. Німенко

Художники: О.Грудзинська, Н.Федорова, Г.Шарай

Тип станції: пілонна глибокого закладення

Платформа: острівна, довжиною 100 метрів

Станція "Хрещатик" була відкрита 6 листопада 1960 р. у складі першої пускової ділянки. Станція розташована в самому центрі міста, на головній вулиці України, від якої й отримала свою назву. Конструкція станції трисводчаста пілонна глибокого закладення. Єдина глибока станція метро в Києві, що має два виходи. Крім того, на станції організовано пересадку на станцію "Майдан Незалежності" ("Майдан Незалежності") Куренівсько-Червоноармійської лінії. Зі сходу до станційних колій примикає службова сполучна гілка, що йде до станцій "Майдан Незалежності" ("Майдан Незалежності") і "Кловська".

До центральної зали станції "Хрещатик" виходять 6 проходів-галерей, якими можна перейти на станцію "Майдан Незалежності". Проходи 2-ю колією (у бік "Театральної") було відкрито 17 грудня 1976 р. одночасно з пуском "Майдану Незалежності" (у ті часи "Площа Калініна") і з'єднано з нею ескалаторним тунелем. Проходи 1-ю колією, що ведуть до довгого пішохідного переходу, були додатково збудовані через те, що перший пересадочний вузол у години пік не справлявся з пасажиропотоком, і відкриті 3 грудня 1986 р.

Особливістю станції є наявність трьох наземних вестибюлів: на вулиці Хрещатик (відкрито разом зі станцією), на вулиці Інститутській (відкрито 1965 року) і на вулиці Архітектора Городецького (відкрито 1970 року). Для першого було споруджено спеціальну будівлю, для другого зведено окремий павільйон у формі ротонди, третій вбудували в існуючий будинок.

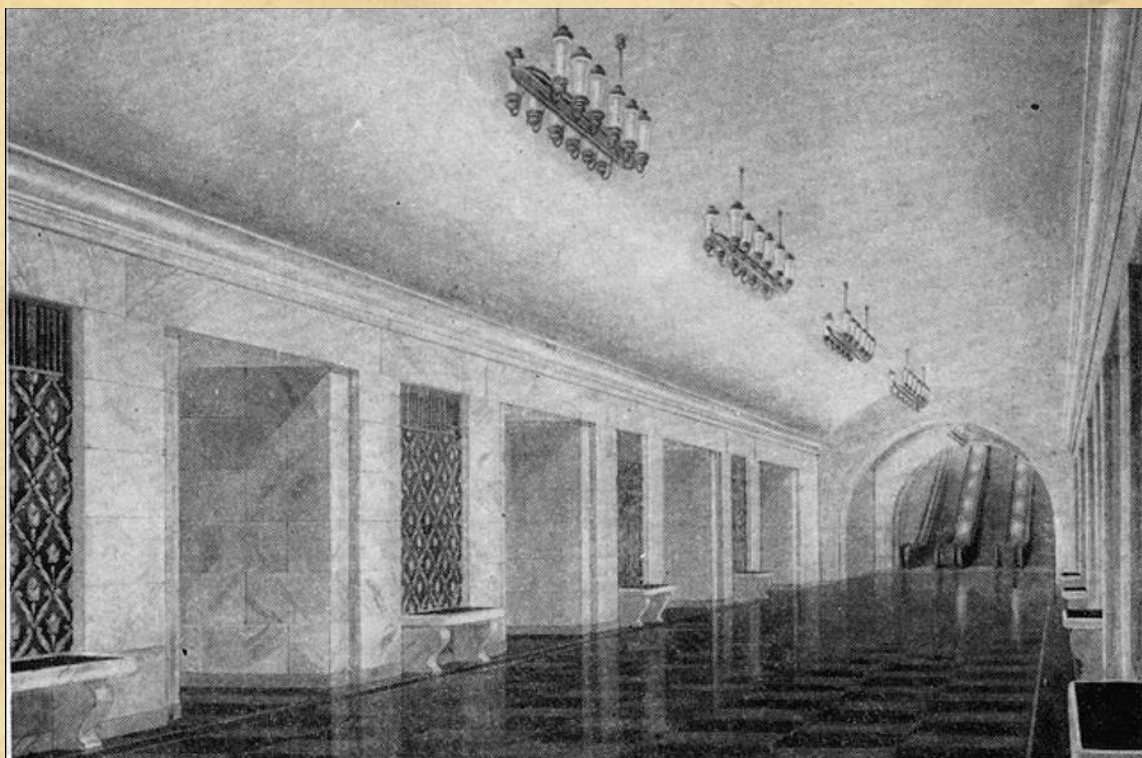
Будівництво станції та проєкти



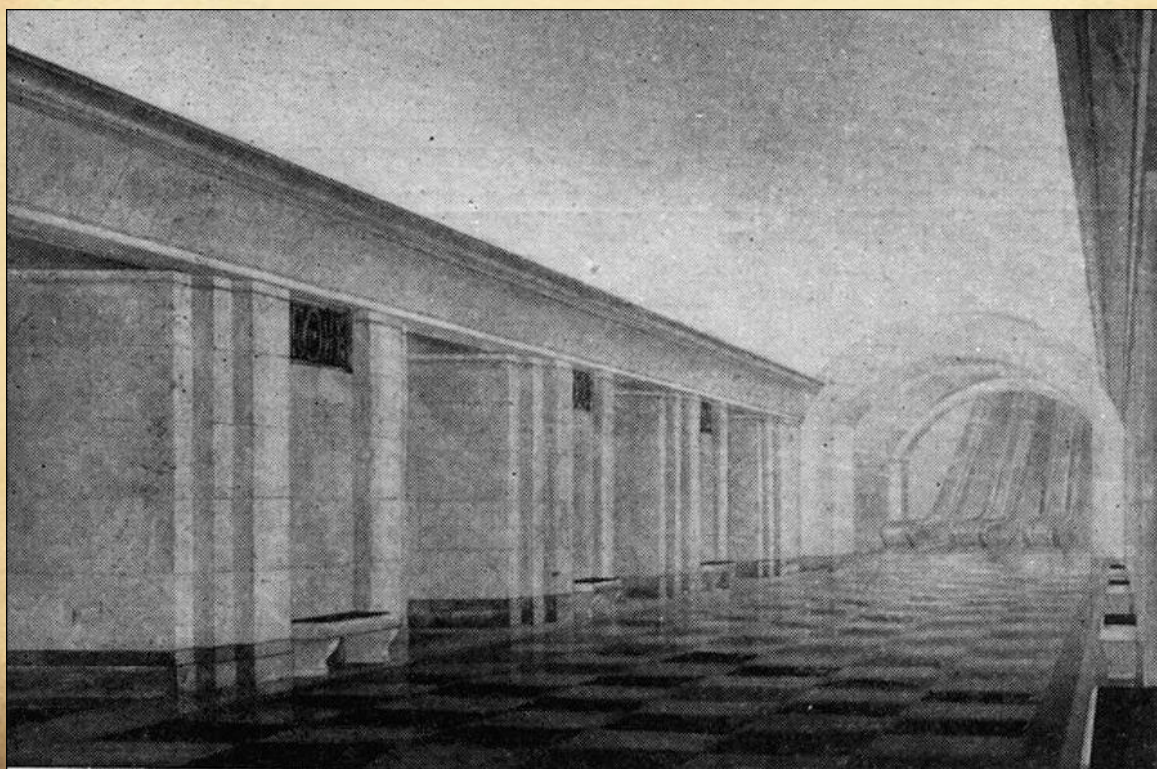
Можливі ескізи станції конкурсу 1952 р.



Під час проведення в 1958 р. нового конкурсу для подальшої роботи було відібрано два ескізи. Перший належав Київдіпротрансу (автори: Г. Гранаткін, С. Крушинський за участю Н. Щукіної).



Другий був розроблений київським відділом Метрогіпротрансу та Академією будівництва та архітектури УРСР (автори: А. Добровольський, В. Єлізаров, М. Коломієць, Ю. Кисличенко, І. Масленков за участю Ф. Заремби). У прийнятому проєкті вийшла фактично компіляція двох ескізів, що з цього вийшло, ми можемо бачити сьогодні.



Перші проєкти наземного вестибюля створювалися в комплексі із загальним планом забудови центральної вулиці міста. Один із перших варіантів наземного вестибюля.



Однак уже в процесі будівництва, у розпал боротьби з "архітектурними надмірностями", проєкт значно спростили, надавши йому більш спрощених "сучасних" форм. Ескіз реально побудованого вестибюля.



Будівництво станції почалося однією з перших у київському метро. Ще навесні 1945 року, коли Раднарком УРСР було затверджено проект будівництва метрополітену в столиці України, в районі майбутньої станції почалися геологорозвідувальні роботи. Влітку 1949 року, над місцем, де мала розташуватися майбутня станція метро, було закладено шахту. В активну фазу будівельні роботи перейшли в 1954-1955 роках. На початку 1958 року, на перегоні між станціями "Хрещатик" і "Університет" сталася перша збійка. У грудні 1959 року, на станції змонтували перший у київському метро ескалатор і почалися пробні "обкатки".



Похила естакада, через яку під час проходки ескалаторного тунелю витягали породу і подавали вниз тюбінги. Розташовувалася ця естакада в тому самому місці, де зараз розташований вестибюль станції, що виходить на вул. Хрещатик. На жаль, фото переекспоновано, тому на задньому плані не видно самої вулиці.



Проломку похилого ходу завершено, естакаду розібрано і розпочато складання
циліндричного ескалаторного залу.



Вечірній Київ № 233 (2260), 04/10/1958

Будівництво ескалаторного залу основного вестибюля (вул. Хрещатик). Праворуч
похилий хід, ліворуч майбутні проходи з касового залу.

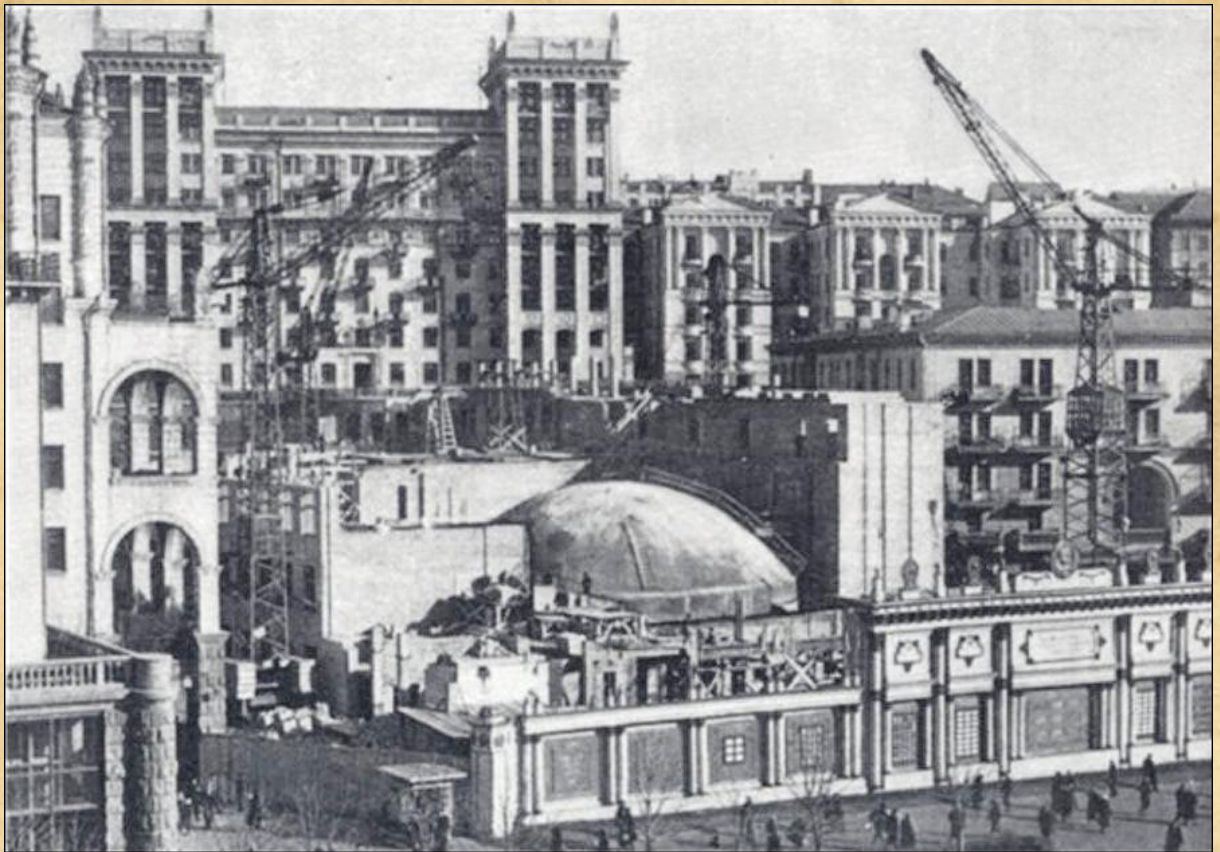
Будівництво будівлі наземного вестибюля розташованого на вулиці Хрещатик розпочалося у вересні 1958 року. У березні 1960 року почалося будівництво виходу на Інститутській вулиці.



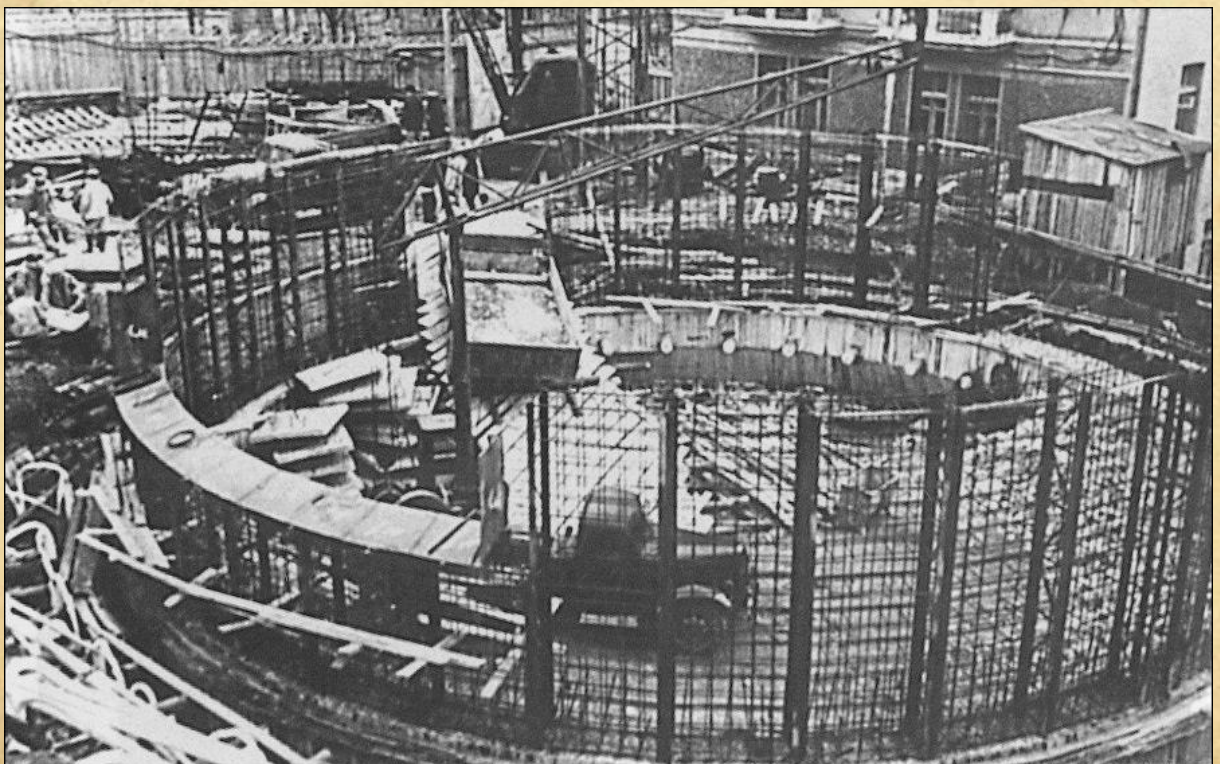
Складання циліндра завершено, триває підготовка до монтажу купола вестибюля. Тут же на задньому плані видно шахтний ствол №6, через який велося будівництво станції.



Купол майже готовий. Трохи згодом навколо ескалаторного залу зведуть стіни вестибюля і він набуде остаточного вигляду.



Навколо ескалаторного залу починають зводити іншу частину будівлі (стіни вестибюля). Перед будмайданчиком видно міську дошку пошани, яку пізніше демонтують.



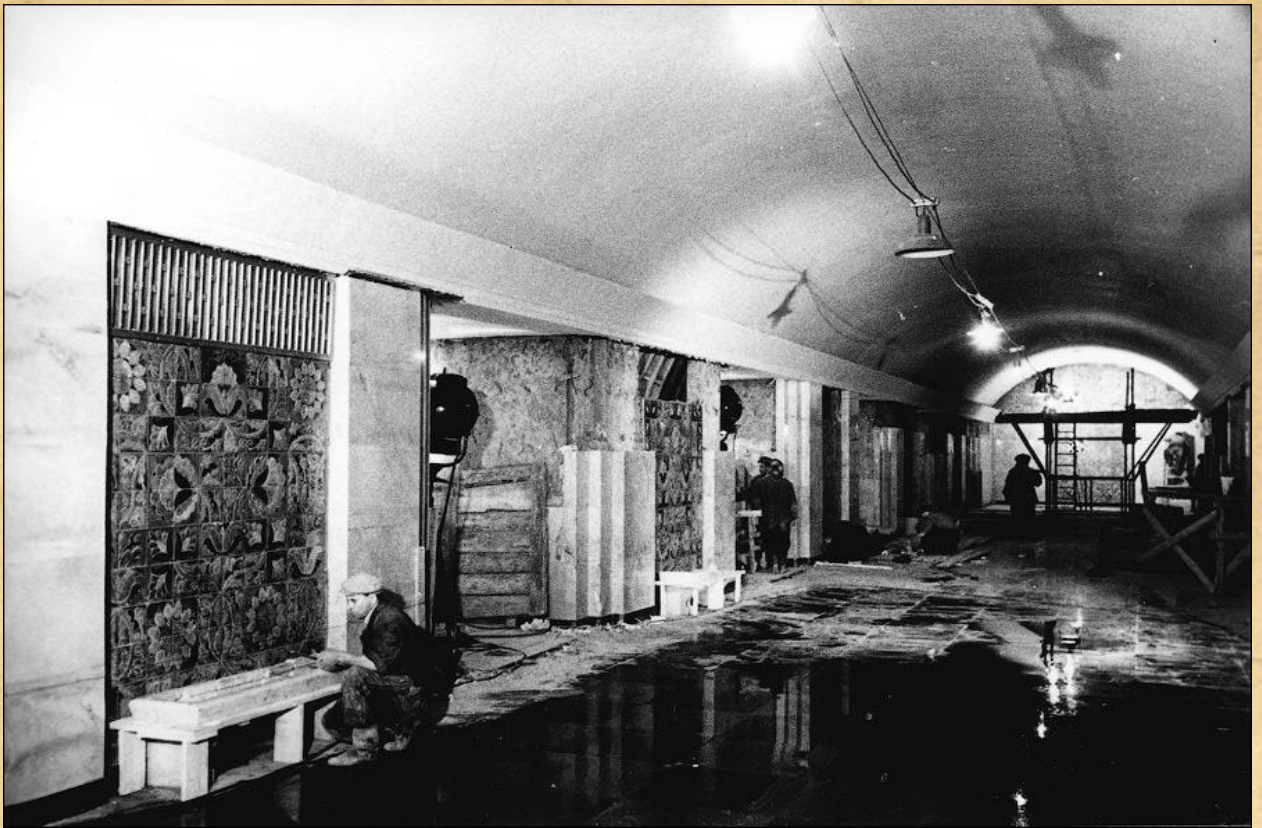
Початок складання проміжного вестибюля другого виходу зі станції. Зараз із цього вестибюля є вихід на вул. Городецького.



Цей вестибюль, так само, як і проміжний вестибюль "Університету", "Арсенальної", "Шулявської" і "Золотих воріт", збирали на поверхні, а потім опускали під землю. Праворуч і по центру фото ми бачимо заморожувальні колонки для заморожування ґрунту перед опусканням вестибюля і його сполученням із верхнім похилим тунелем.



Усередині вестибюля під час його спуску під землю. Тут наочно видно, що нижня частина циліндра вестибюля виконана у вигляді ножа. Під час вилучення ґрунту з-під вестибюля він під своєю вагою поступово опускався вниз.



Оздоблювальні роботи в центральному залі станції.



Ескалаторний зал вестибюля незадовго до відкриття метрополітену.

Сьогодні станція має два основні виходи. Один із них можна назвати парадним. З нього потрапляємо просто на Хрещатик. Художнє рішення ескалаторного та касового залів продовжує тематику підземної частини. Сам наземний вестибюль вдало вписаний у будівлю колись найвідвідуванішого ресторану "Метро", що перетворився тепер на черговий "Макдональдс". Станція сприймається нами як невід'ємна частина найзнаменитішої київської вулиці, зовнішній вигляд якої складався десятиліттями.

1963 року на станції "Хрещатик" з'явився ще один вихід. Піднявшись першим ескалатором і пройшовши через проміжний вестибюль, можна опинитися в одному з найкрасивіших куточків Києва - на вулиці Архітектора Городецького. Сто з невеликим років тому цей район був частиною великої садиби спадкоємців професора Київського університету Ф. Мерінга - особистості свого часу знаменитої.

Другий ескалатор виведе нас на вулицю Інститутську, що отримала свою назву від розташованого тут колись Інституту шляхетних дівчат - навчального закладу для дівчат із дворянських сімей.



4 вересня 1965 р. на станції було відкрито другий вихід, що складається з двох похилих ходів.

СТАНЦІЯ «АРСЕНАЛЬНА»

Дата відкриття: 6 листопада 1960 року

Архітектори станції: Г. Гранаткін, С. Крушинський, Н. Щукіна

Скульптори: І. Макогон, А. Німенко

Тип станції: тринафна (пілонна) глибокого закладення англійського типу

Платформа: острівна, довжиною 100 метрів

Проектна назва: "Завод "Арсенал"

«Арсенальна» є найглибшою станцією метро у світі, глибина її становить 105,5 метрів. На другому місці – «Печерська» (89,6 м), третє і четверте місце ділять між собою київська «Шулявська» і петербурзька «Адміралтейська» (84,5 м), далі йдуть «Золоті ворота», «Дорогожичі» і недобудована «Львівська брама» (глибина станцій варіюється від 76 до 80 м).

Для порівняння, повна висота монумента київської «Батьківщини-Мати» - 62 метри, а дзвіниці Софійського собору - 76 метрів.

«Арсенальна» була відкрита першою в Києві, разом з "Вокзальною", "Університетом", "Хрещатиком" і станцією "Дніпро", 6 листопада 1960 року. При цьому, на відміну від інших станцій, "Арсенальна" сконструйована по, так званому, "лондонському" або "англійському" типу - платформи поєднані між собою не залом, а проходами. Така конструкція використовувалася при будівництві найстарішого в світі метрополітену - Лондонського, і є найбільш практичною на великій глибині.

Свою назву "Арсенальна" отримала від розташованого поруч заводу "Арсенал". Роком заснування підприємства вважається 1764 рік, коли на місці жіночого Вознесенського монастиря було споруджено "арсенальні майстерні". До кінця XVIII - початку XIX століть уже розрісшись до повноцінного заводу. Завод багато разів змінював свої назви і лише 1911 року він отримав звичну назву "Київський Арсенал".

Будівництво станції та проєкти

Перші метробудівські шахти в районі майбутньої "Арсенальної" було закладено влітку 1949 року, у грудні 1951 року, на перегоні "Дніпро" - "Арсенальна", відбулося перше змикання (з'єднання) тунелів у київському метро. За проєктом глибина закладення станції перевищувала 100 метрів, що не давало змоги спорудити настільки довгі ескалатори, оскільки жодне підприємство країни не мало такого досвіду, у зв'язку з цим, було вирішено спорудити два ескалаторні тунелі з проміжною залогою між ними (та й зараз від таких довгих ескалаторів відмовляються, віддаючи перевагу другому варіанту).

Попередні геологорозвідувальні роботи в районі майбутньої станції підтвердили складні геологічні умови цієї місцевості, а отже традиційний гірничий спосіб проходки станційних, колійних та ескалаторних тунелів виявився тут неможливим. Інженери будівництва та управління "Київметробуду" спільно з фахівцями з "Метропроєкту" і "Главтонельметробуду", зважаючи на велику кількість пливунів на ділянці, зробили висновки, що спорудити проміжний вестибюль станції "Арсенальна" можливо тільки на поверхні, після чого величезна конструкція масою більше 3500 тонн опускалася на проєктну глибину. Досвіду опускання під землю подібних споруд на такі глибини ніде у світі не було, тут кияни стали першими. Подібний досвід у них був кількома місяцями раніше під час будівництва станції "Університет". Однак у випадку з "Арсенальною" через небезпеку прориву пливунів знадобилося додаткове заморожування ґрунту, та й глибина опускання вестибюля "Університету" була значно меншою.

Активна фаза робіт зі спорудження проміжного вестибюля розпочалася в травні 1958 року, у червні почалося бетонування купола. При цьому теж виникли незначні труднощі, пов'язані з тим, що було необхідно укласти десятки тонн бетону і на великій висоті змонтувати арматуру, з чим кияни впоралися успішно і вже восени 1958 року вестибюль, виконаний з монолітного залізобетону масою понад 3500 тонн, був готовий до опускання.

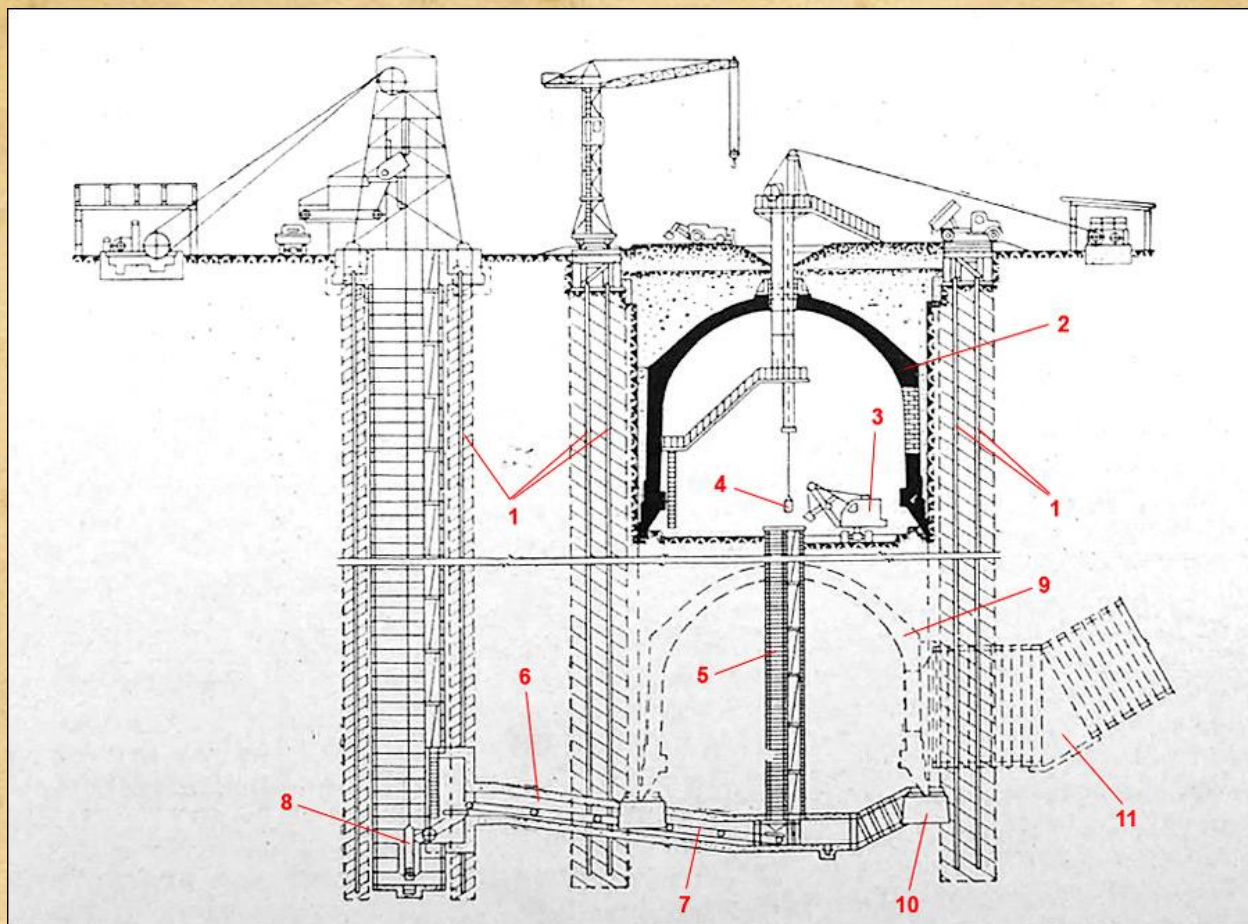
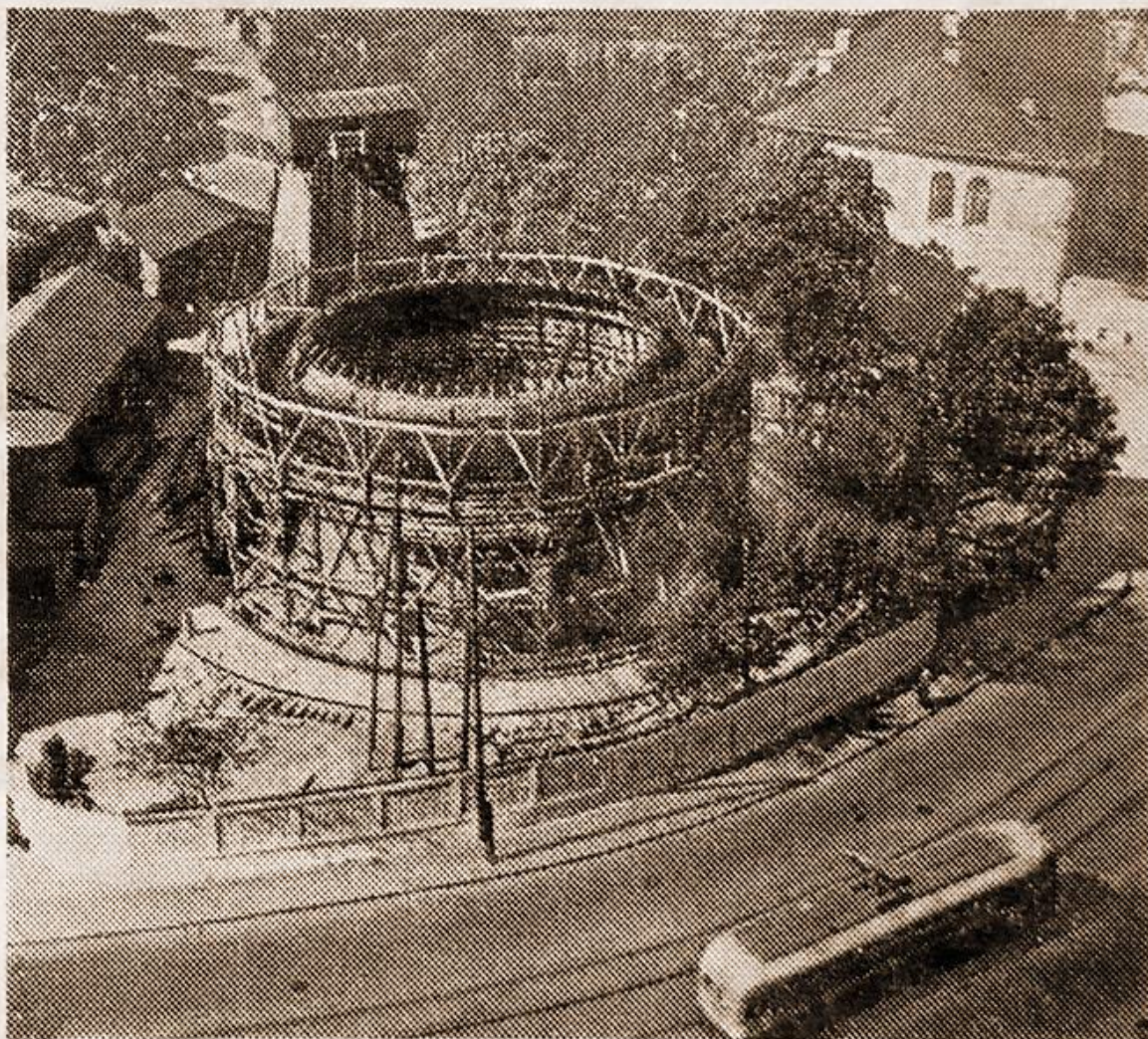


Схема спуску проміжного вестибюля.

Через складні гідрогеологічні умови, перед початком робіт по контуру вестибюля було пробурено близько 400 свердловин (1) і через них було виконано заморозку ґрунту. Конструкцію зібрали в заздалегідь розкритому котловані глибиною 4 метри. Проміжний вестибюль (2) був побудований з монолітного залізобетону і мав дзвоноподібну форму без дна. До початку опускання вестибюль стояв своєю основою на металевих підставках, які перед опусканням прибрали і вестибюль під власною вагою "пішов" униз. Він досить легко йшов униз, оскільки на нижньому краї (основі) "дзвона" була змонтована виготовлена зі сталевих швелерів конструкція, яка, подібно до леза ножа, розрізаючи землю, під власною вагою врізалась в ґрунт у міру його вибирання. Таким чином, вестибюль під власною вагою опускався вниз у міру вилучення ґрунту під ним. Майже всю площу ґрунту розробляв екскаватор (3) і лише по краях "дзвона" під ножами ґрунт витягували вручну. Ґрунт витягували через спеціальні отвори, після чого піднімали на поверхню за допомогою бадді (4) через заздалегідь пройдений по центру вестибюля шурф (5). Потім ґрунт опускали вниз, де через транспортну штольню (6) за допомогою стрічкового конвеєра (7) подавали на скіповий підйомник (8), а потім уже через шахтний ствол піднімали нагору. У міру спуску вестибюля

вниз простір над куполом засипали ґрунтом, і за рахунок збільшення зовнішнього тиску на купол збільшувалася і швидкість опускання вестибюля. Менш ніж через 4 місяці після початку спуску вестибюль досяг проєктної глибини (9) і вперся ножами в заздалегідь відлите фундаментне бетонне кільце (10). Після чого дно вестибюля було забетоновано і почалося будівництво нижнього похилого ходу. Оскільки для його будівництва також використовували заморожування, у тіло проміжного вестибюля заздалегідь заклали напрямні для свердловин заморозки. Після спуску вестибюля всередину затягли бурову, якою було пробурено свердловини вздовж нижнього нахилу, потім проведено заморожування і з проміжного вестибюля збудовано нижній нахил. На схемі ми також бачимо примикання верхнього похилого ходу до проміжного вестибюля.

Під час опускання вестибюля, в той момент коли він проходив через зону заморожених пливунів, він почав провалюватися і дав перекіс 40 см. На щастя, все обійшлося, проблему розв'язали розподілом навантаження на різні боки конструкції і послідовною виїмкою ґрунту. Оскільки геологічні умови місцевості були вельми важкими (значна кількість ґрунтових вод і пливуні), ґрунт на всю проєктну глибину був заздалегідь заморожений. Для цього на велику глибину були просвердлені десятки свердловин, куди подавали охолоджений розчин хлориду кальцію. Трубопроводи мали досить оригінальний вигляд, бо були "одягнені" в білу крижану оболонку (так, наприклад, заморожували ґрунт перед опусканням під землю проміжного вестибюля станції "Хрещатик" і на перегоні "Університет" - "Вокзальна".



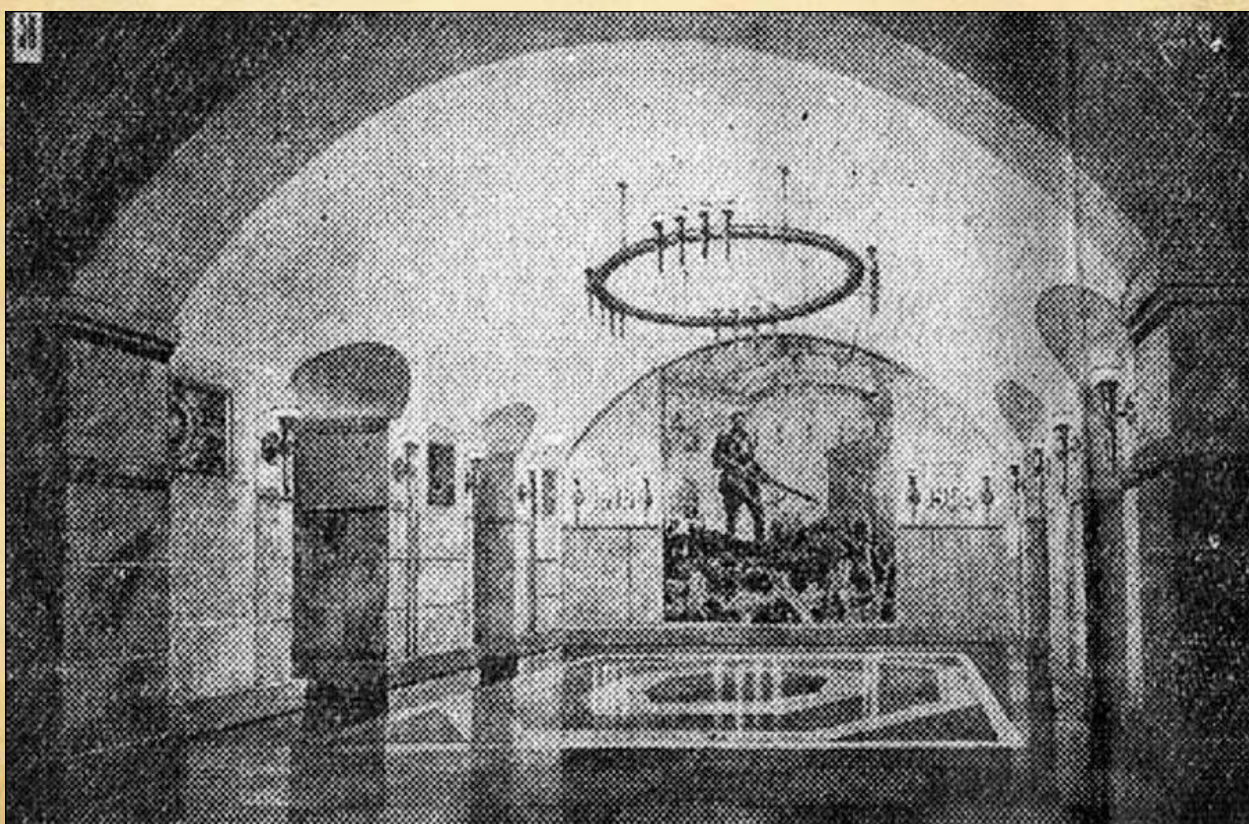
Цей велетенський «станок» скоро опуститься під землю...
Фото О. Хоменка.

Проміжний вестибюль практично зібрано, залишилося забетонувати купол; для чого потрібен шахтний ствол на задньому плані ви можете побачити зі схеми вище.

Так, усього за 4 місяці було завершено спорудження цієї унікальної споруди. Важко уявити, яким чином усе це відбувалося, адже це була конструкція діаметром 23 метри і висотою 18,7 метрів, загальний обсяг споруди становив 88 тисяч кубометрів (це можна порівняти з багатоповерховим будинком на 30-40 квартир). Подібним способом кількома місяцями раніше було споруджено проміжний вестибюль станції "Університет" і трохи згодом "Хрещатик", щоправда, в обох випадках у процесі їхнього спорудження не доводилося вдаватися до заморожування ґрунту (згодом за цією самою технологією було споруджено проміжні вестибюлі на "Шулявській" і "Золотих воротах").



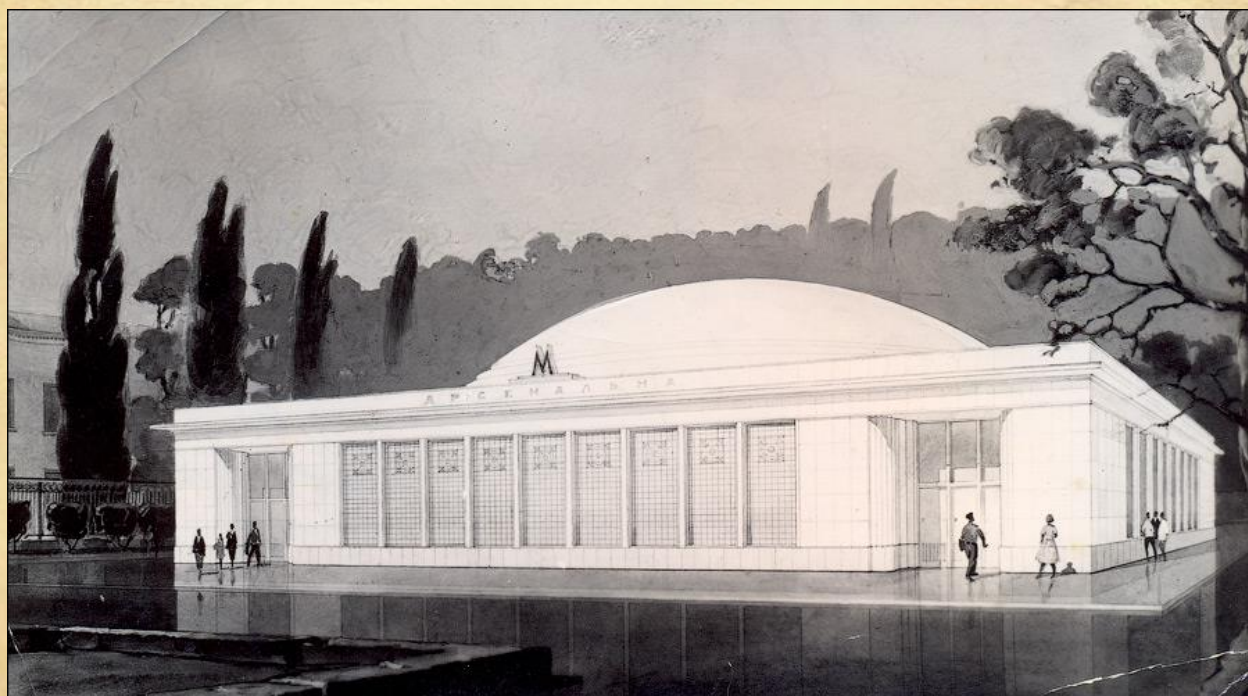
Один із можливих ескізів "Арсенальної" 1952 року.



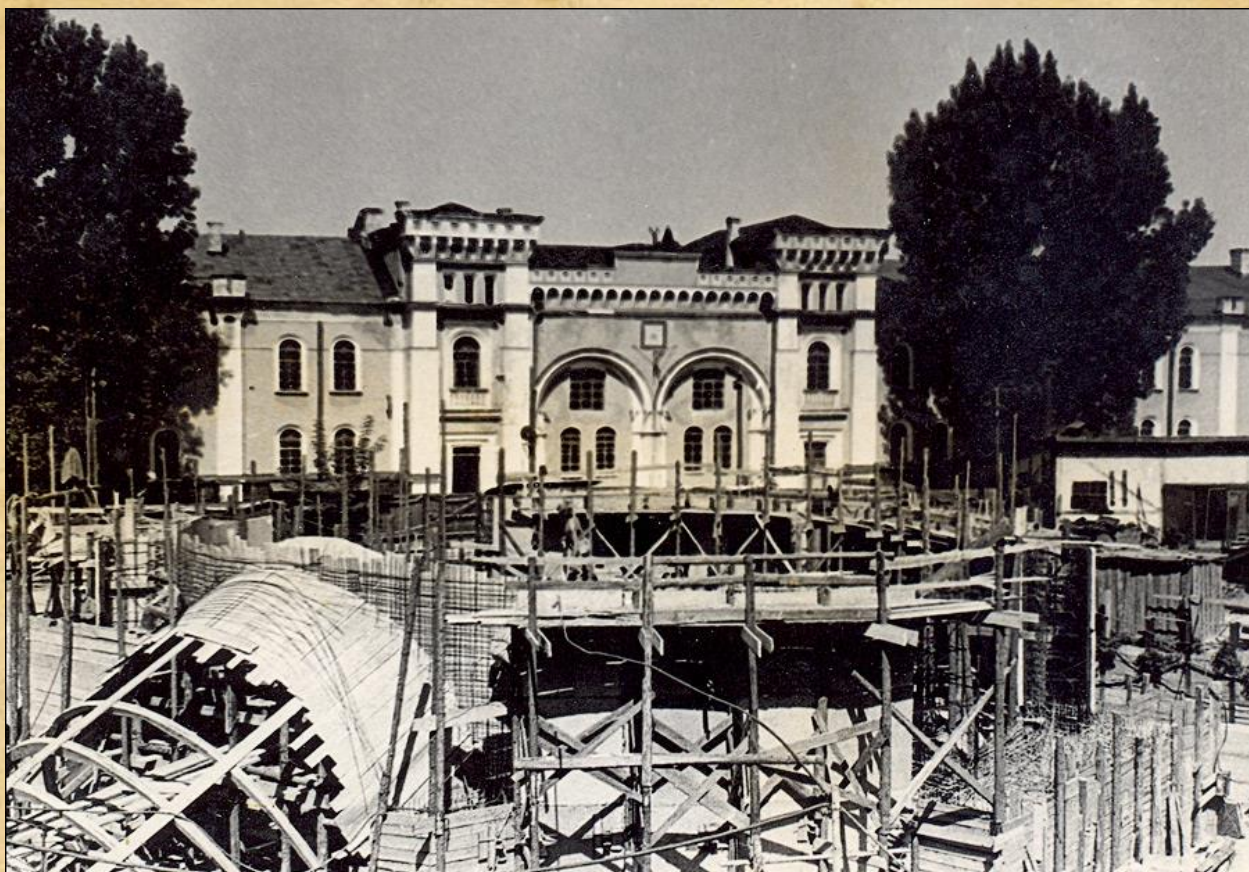
Пізніший ескіз кінця 50-х. Центральний зал станції на ескізі вже скоротився до своїх 21 м. Панно передбачалося створити на основі гравюри І.М. Селівана "Арсенал повстав" (1957 р.)



Пізніші варіанти, датовані 1958 (зверху) і 1959 (знизу) роком.



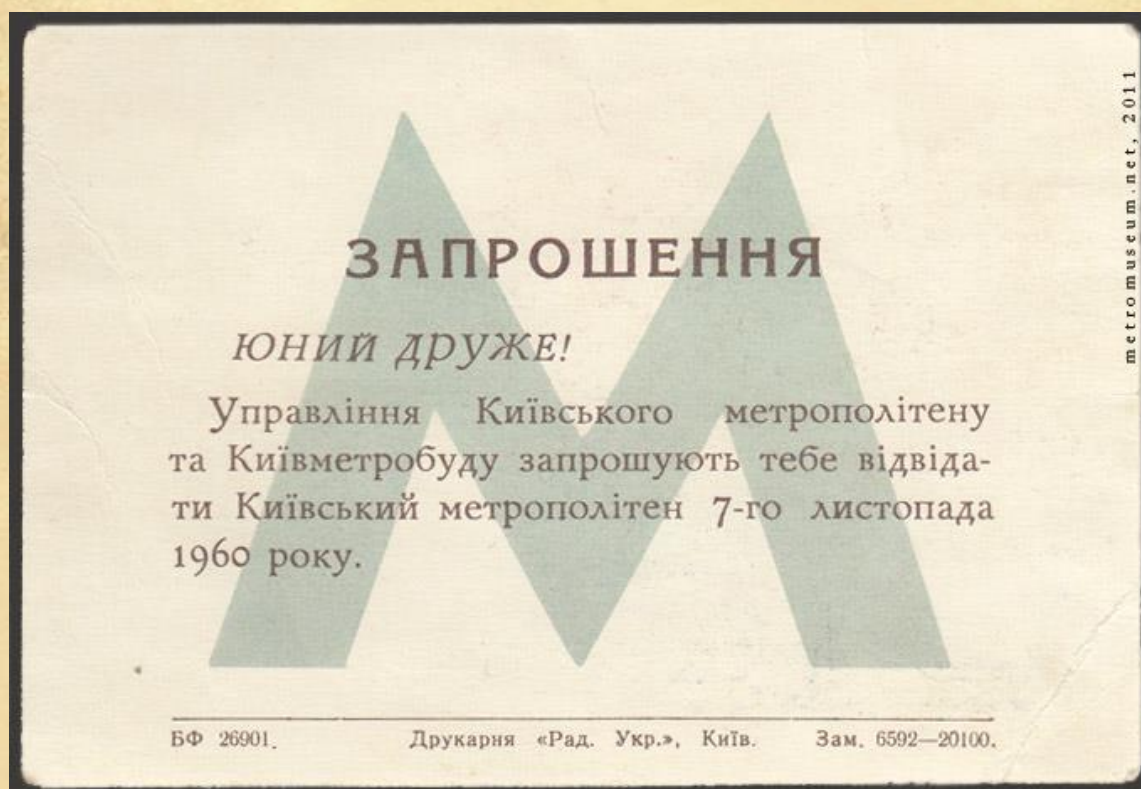
Остаточний проект наземного вестибюля, будівництво якого почалося влітку 1959 року.



Будівництво ескалаторного залу наземного вестибюля.



Будівництво вестибюля наближається до завершення.



Запрошувальний проїзний квиток на пред'явника, 7 листопада 1960 року, був використаний на станції "Арсенальна". Судячи з неформальної манери тексту та оформлення, цей різновид запрошень призначався тільки школярам-піонерам. До запрошення додавався талон, який надрирався контролером при вході. Також цікавим є те, що на ньому зображено вестибюль станції "Вокзальна" так, як він був від початку спроектований.



Талон до запрошувального проїзного квитка на пред'явника, 7 листопада 1960 року, був використаний на станції "Арсенальна". Талон надиривався контролером при вході.



Запрошувальний проїзний квиток на пред'явника, 8 листопада 1960 року. Погашений поштовим штампом спецпогашення. Невідомо, чи додавався до цього запрошення талон, проте в представленому примірнику в нижній частині відсутня невеличка смужка з написом "Київський метрополітен". Припускаємо, що її відрізали як контрольний корінець.

СТАНЦІЯ «ДНІПРО»

Дата відкриття: 6 листопада 1960 року

Архітектори станції: С. Павловський, Г. Гранаткін, А. Ігнащенко, П. Красницький,
С. Крушинський

Скульптори: Ф. Коцюбинський, Є. Кунцевич

Конструктори: Г. Фукс, Л. Новоборський, Б. Ігнатюк

Тип станції: надземна естакадна

Платформи: бічні, довжиною 124 метри

Станція "Дніпро" була введена в експлуатацію 6 листопада 1960 р. у складі першої пускової ділянки (Вокзальна - Університет - Хрещатик - Арсенальна - Дніпро) Святошинсько-Броварської лінії. Конструкція станції не має аналогів у київському метро: станція розташовується на естакаді впоперек Набережного шосе і має платформи берегового типу (колії розташовані між платформами) з навісом над вестибюлем станції; зі східного торця платформ до станції примикає міст Метро, відкритий на 5 років пізніше, а із західного - крутий пагорб, у який іде лінія метро в бік "Арсенальної".

Станція розташована на правому березі Дніпра на схід від центру міста над Набережним шосе. Вихід у місто з платформи в західній частині станції, вниз через два сходових марші, які об'єднуються в "парадні" сходи і приводять до касової зали, звідки вихід на західну частину Набережного шосе. Існує також другий вихід зі станції, що веде на східну частину вулиці безпосередньо до Дніпра, однак він нині не використовується.

"Арсенальна" є найглибше розташованою під землею станцією, а наступна за нею "Дніпро", навпаки, найвище розташованою від рівня землі станцією в київському метро. Крім того, "Дніпро" - одна з двох наземних станцій метро в колишньому Союзі, яка має (нехай і не на всьому протязі) відкриту (без даху) платформу, друга подібна станція - "Гоциридзе" Тбіліського метрополітену.

У минулі часи пасажиропотік на станції був набагато вищим (це можна побачити на фотографіях нижче), в останні роки він значно скоротився. Пов'язано це насамперед із тим, що раніше станція була пересадочною з трамваєм. Під станцією проходила одна з найбільш напружених трамвайних ліній у Києві, тут проходило одразу кілька маршрутів, що йшли на лівий берег, де розташовані величезні спальні райони. Коли станція була кінцевою, єдиний зв'язок із лівим берегом був через міст Патона (не враховуючи залізничних мостів), яким було прокладено трамвайну лінію, частина маршрутів з якої йшла повз станцію "Дніпро". Після відкриття моста Метро, коли лінія метро пішла на лівий берег, пасажиропотік на станції помітно знизився, проте однаково зберігався на високому рівні, у зв'язку з тим, що трамвай обслуговував переважно південну частину лівобережних житлових масивів, а метро йшло в колишню тоді північну частину лівобережної частини міста - район Дарниця. Пасажиропотік на станції став різко знижуватися в 1990-ті роки, коли на лівий берег прийшла Сирецько-Печерська лінія метро та значно зросла кількість маршруток і особистого транспорту, крім того, стан трамвайних вагонів і колій залишав бажати кращого, і трамвай став абсолютно неконкурентоспроможним. У 2004 році трамвай назавжди пішов з моста Патона, залишившись лише у вигляді одного рідкісного маршруту Набережним шосе (повз метро "Дніпро"), а в лютому 2011 року він пішов і з нього.



**Та сама трамвайна лінія, що забезпечувала станції довгі роки впевнений
пасажирипотік.**



**До закриття лінії в лютому 2011 року, тут працював тільки один малопопулярний
маршрут №5, на лінії одночасно було не більше двох вагонів (зазвичай один вагон).
Це місце примітне ще тим, що це було останнім місцем у колишньому СРСР, де
трамвай фізично проходив під лінією метро.**

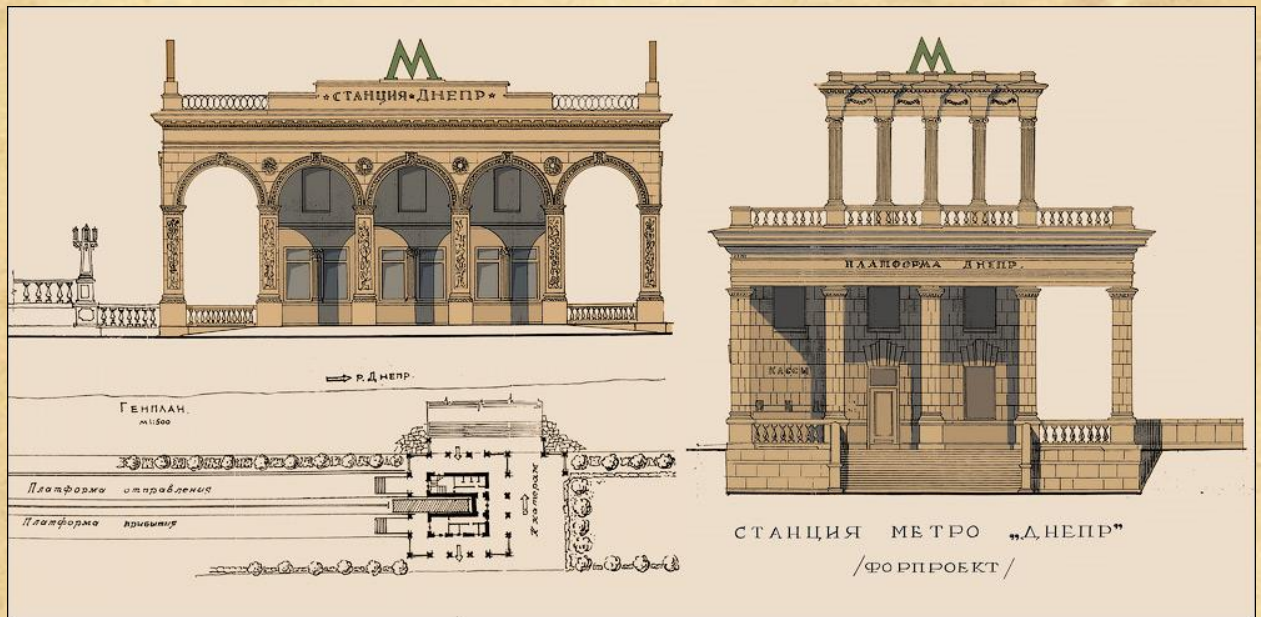




Крім незвичної конструкції, станція "Дніпро" унікальна ще й тим, що перші 5 років своєї роботи виконувала роль сполучної ланки між метро, майстернями, де виконували поточний ремонт, і залізницею, через яку вагони надходили до київського метрополітену. Докладніше про це читайте у статті про перше депо метрополітену.



Будівництво станції та проекти



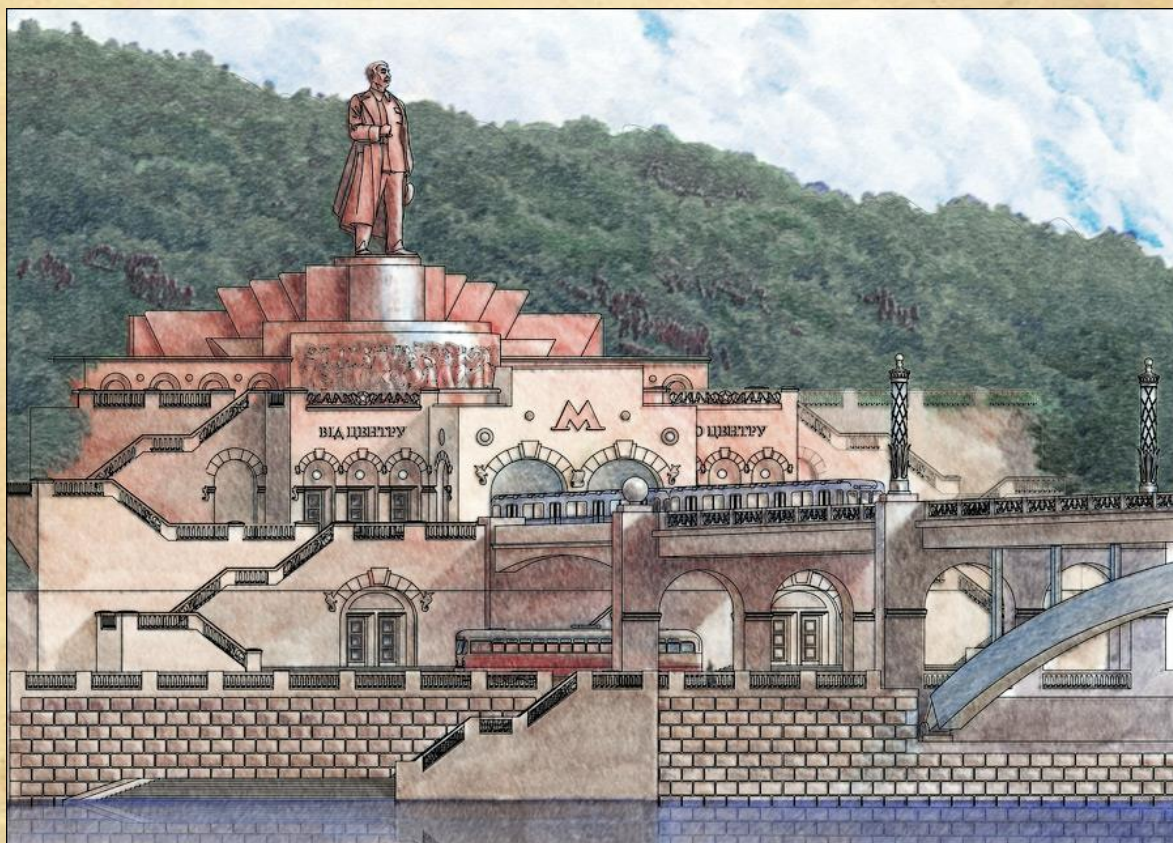
Річ у тім, що в цьому ескізі можна помітити кілька цікавих деталей:

- станція спочатку повинна була розташовуватися вздовж річки;
- на станції всього одна колія з глухим глухим тупиком;

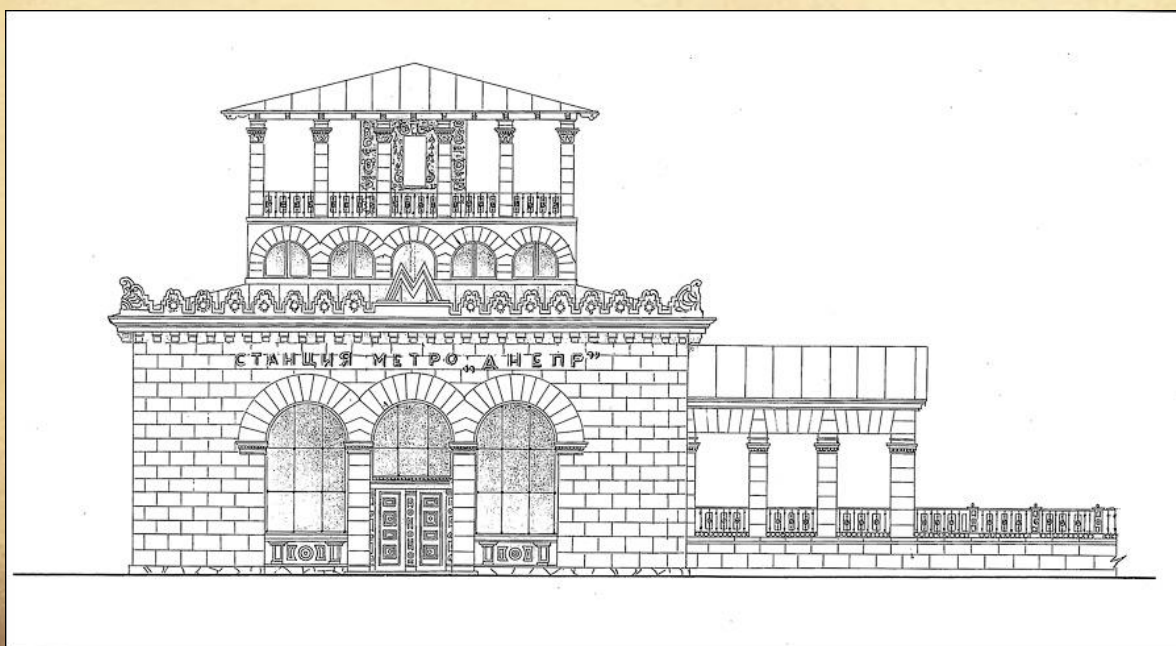
Усе це нашо́вхує на думку про те, що за станцією продовження лінії бути не могло, а саму станцію можна було замислити як тимчасову споруду до продовження лінії в бік лівого берега.

Крім того, довжина платформи на станції мала бути 105 метрів. Існує твердження, що за початковими проєктами станції київського метро мали приймати 8-ми вагонні потяги. Однак, за довжини платформи 105 метрів на станції може поміститися тільки 5 вагонів, а це означає, що або станції ніколи не передбачалося будувати для приймання 8-ми вагонних поїздів, або від цього задуму відмовилися ще до засилля хрущовської економії, або станцію "Дніпро" справді розглядали виключно як тимчасову, а випускати на лінію поїзди завдовжки понад 5 вагонів у перші роки роботи метро не передбачалося.

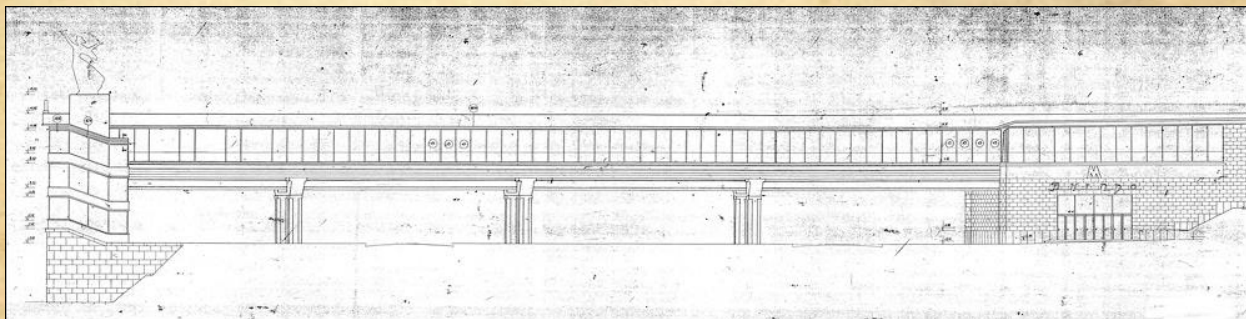
Ще до оголошення конкурсу 1952 року існували напрацювання щодо оформлення майбутніх станцій метро. Серед них був і ось такий ескіз станції "Дніпро", датований 1947 р. Порівняно з реалізованим проектом монументальність, звісно, вражає. Цікавими є написи "від центру" і "до центру" над порталами станції. Згідно з цим проектом станція розташована перпендикулярно річці, як і здійснений варіант.



Один із варіантів архітектурного оформлення станційної будівлі 1953 року



Станція "Дніпро" - єдина на відкритій ділянці лінії, яка не захищена від дощу та снігу. Ще за радянських часів пропонувалося її накрити, проте досі нічого не робиться.



Початок будівництва станції: платформну ділянку збирали з таких залізобетонних балок. Для їхнього встановлення на місце спорудили невелику естакаду з двома лебідками, що переміщуються





Майбутній вестибюль станції.



Вид на станцію з пагорба.

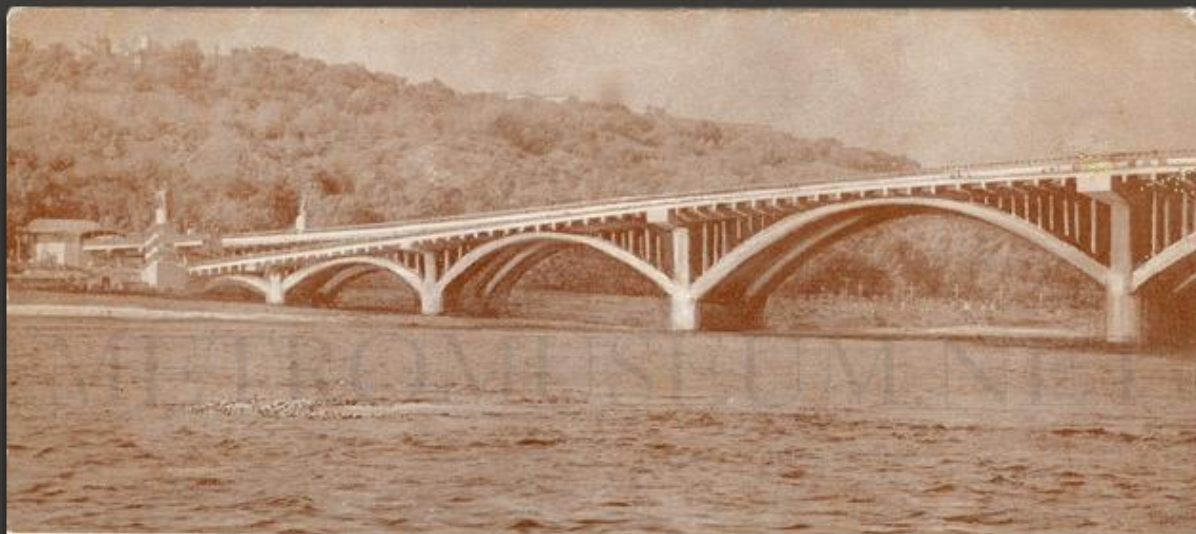
Останні дні станції, коли вона була кінцевою: тимчасову платформу для висадки вже демонтовано, на новій ділянці підбивають фінальні штрихи перед здачею в постійну експлуатацію: підбиття і рихтування колії



У місці примикання станції до мосту Метро розташовані невеликі містки, що ведуть до двох вертикальних об'ємів зі скла та бетону, в яких розміщені сходові марші та додаткові входи/виходи на станцію. Над ними встановлено дві монументальні статуї "Мир" і "Праця".



У зв'язку з різким зниженням пасажиропотоків потреба в них відпала, виходи досить давно не використовуються і нині закриті.



З а п р о ш е н н я

ШАНОВНИЙ ТОВАРИШУ _____

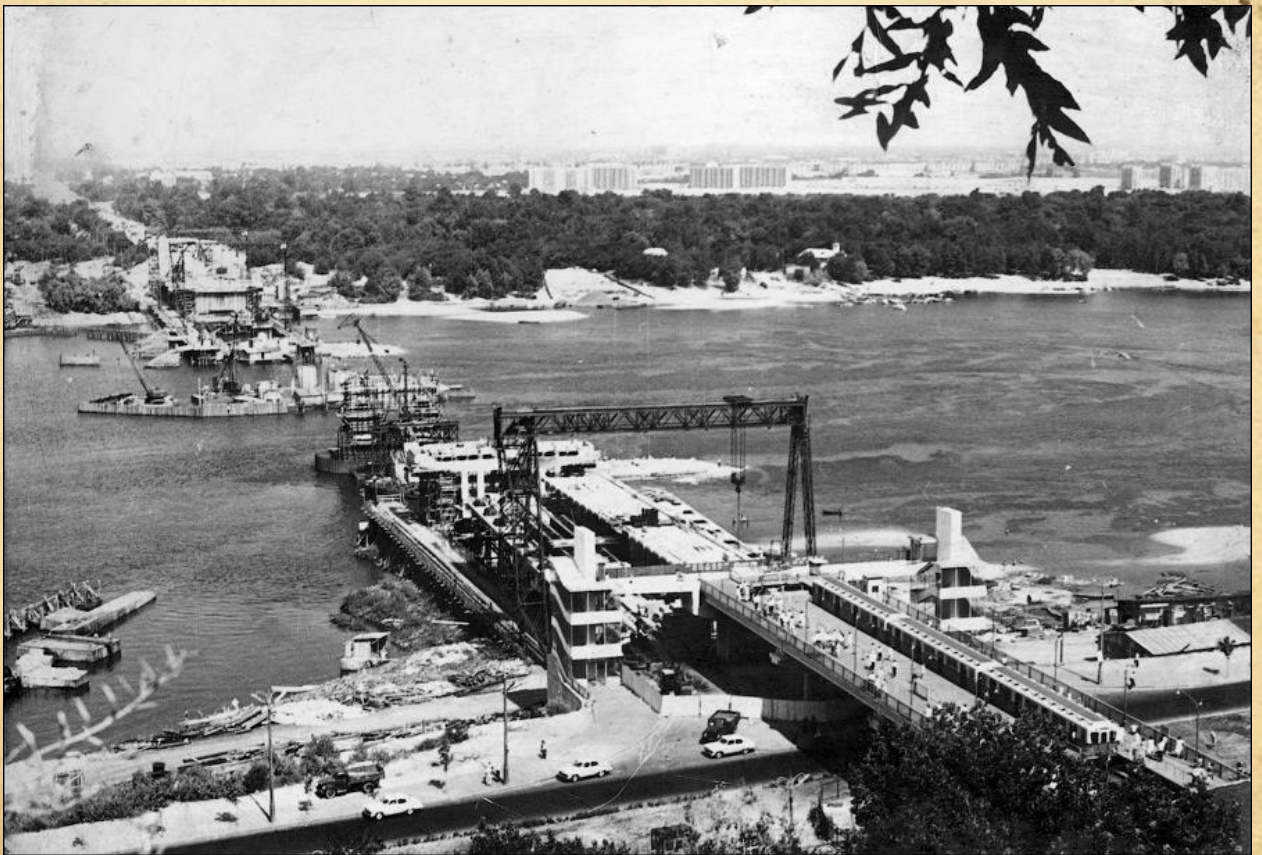
Київський міськком КП України і виконком міської
Ради депутатів трудящих запрошують Вас на мітинг,
присвячений відкриттю метрополітену на ділянці
станція Дніпро — Дарниця та мостового переходу
через р. Дніпро.

Мітинг відбудеться 5 листопада 1965 року
о 12 годині на станції Дніпро.

З а п р о ш е н н я



Одразу ж після відкриття станції почалося будівництво лінії далі на лівий берег.



У міру складання, що почалося від берегів, обидві половинки мосту поступово наближалися назустріч одна одній.

Перше депо Київського метро

Найстаріше депо метрополітену ТЧ-1 "Дарниця", розташоване на лівому березі, проте мало хто знає, що насправді перше депо розташовувалося на правому березі біля станції метро "Дніпро", адже метро "прийшло" на лівий берег тільки 1965 року, через 5 років після відкриття.

Спочатку перша черга метрополітену планувалася від станції "Дніпро" до станції "Завод Більшовик" (нині - "Шулявська"), яка планувалася мілкого закладення і за якою мало розташуватися депо метрополітену. Однак уже практично в процесі розпочатого будівництва метробудівці зіткнулися з рясними ґрунтовими водами в районі річки Либідь, унаслідок чого проходка тунелів уявлялася можливою тільки глибоким закладенням. Відкриття метрополітену було заплановано на листопад 1960 року, однак, з огляду на збільшення обсягу робіт і витрачених коштів, до запланованого терміну відкриття встигнути було нереально. У світлі цих подій, у жовтні 1959 року було ухвалено рішення, що наступного року відкриється ділянка тільки від станції "Вокзальна" до станції "Дніпро", а вагонне депо метрополітену буде споруджено вже на іншому березі Дніпра в районі, який активно забудовується на той час, - Дарниці, куди метро мало прийти найближчими роками.

На момент ухвалення цього рішення тунелі до станції "Вокзальна" було практично повністю споруджено, і тепер постало питання, як доставити й де обслуговувати вагони до того моменту, доки не буде збудовано депо. Висловлювалися навіть пропозиції зробити сполучну гілку із залізницею з боку "Вокзальної", однак це було також проблематично і крім того дорого, тому було ухвалене нестандартне рішення: зв'язати метро із зовнішнім світом за допомогою єдиної ділянки метрополітену, яка виходить на поверхню, - станції "Дніпро".

7 жовтня 1960 року перші 12 вагонів для київського метро прибули до Києва з підмосковних Митищ. Якщо з доставкою вагонів проблему було практично вирішено, то тепер з'явилася проблема де обслуговувати вагони. Було вирішено поруч зі станцією спорудити будівлю, де тимчасово розташовуватиметься ремонтне депо-майстерні метрополітену, в яких була можливість проведення дрібного ремонту.

Щоб доставити вагони метро від залізниці до станції, вирішили використати трамвайну лінію, що пролягала поруч, яка якраз 1958 року дійшла до залізничної станції Дарниця (де зараз розташовано Дарницький вокзал), розташованої на іншому березі Дніпра. Існує також версія, більше схожа на красиву легенду, що якраз, передбачаючи можливе використання трамвайної лінії не за прямим призначенням, під час її будівництва (зокрема, і через міст Патона) трамвайні колії укладали з розрахунком можливості проходження по них цілих залізничних військових ешелонів. Оскільки вагони метро важать набагато менше, ніж ешелон, і відправляти їх планувалося по одному-два, проблем із транспортуванням через місто не виникло.



Біля залізничної станції Дарниця працівниками метрополітену було споруджено тимчасовий з'їзд протяжністю близько 150 метрів, за допомогою якого залізницю з'єднали з трамвайними коліями. Аналогічний перехід був споруджений і біля станції "Дніпро". Тепер тут виникло питання про те, як підняти вагони на висотку близько 6 метрів від рівня Набережного шосе. В результаті, для переміщення вагонів з трамвайної лінії і з майстерень на естакаду був побудований спеціальний підйомник з поворотним колом. Трамвайна лінія проіснувала до лютого 2011 року, приблизно до цього ж моменту практично в первозданному вигляді зберігалася і будівля першого депо метрополітену, надалі її перебудували (правильніше сказати, практично знесли вщент і відбудували наново), а нині її займає ресторан (Набережне шосе, буд. 25).

Як це виглядало і працювало, можна наочно уявити за макетом, який був побудований машиністом Сергієм Хоменком спеціально для музею київського метро. До трамвайної лінії примикав з'їзд, через який вагон можна було відштовхати або в майстерні, або відразу на поворотне коло. Поруч із вестибюлем станції було побудовано будівлю майстерень, яка стоїть там і донині. І, нарешті, під естакадою станції розташовувалося поворотне коло з підйомником, а на 2-й колії на естакаді було залишено отвір для підйому вагонів. Варто зауважити, що до появи підйомника обговорювали безліч варіантів підйому вагонів, аж до одноколіїної дерев'яної естакади, що йде від станції вниз.

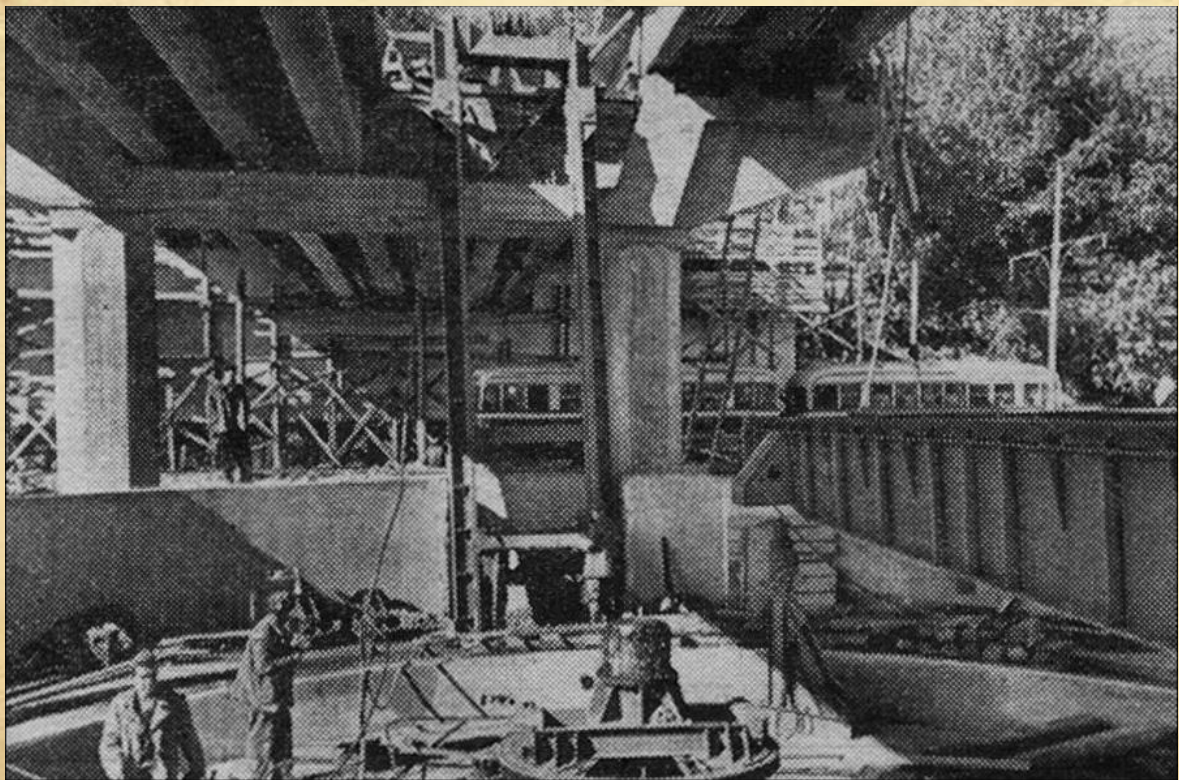


Вагони, що прибували на залізничну станцію Дарниця, переставляли на тимчасові візки і через спеціально побудований з'їзд відштовхували на трамвайні колії. Тимчасові візки довелося ставити через те, що рідні не могли подолати так звані "трамвайні" рейки і криві малого радіусу, і вагон постійно норовив зійти з колії. Від Дарниці вагон доставляли через міст Патона до станції "Дніпро", ставили назад рідні візки і мотовозом заштовхували на поворотне коло під естакадою.

Вагон розгортали на колі і, коли він опинявся під прорізом, його піднімали на підйомнику вгору. Після підйому вагон відтягували мотовозом на станцію "Арсенальна", де в глухому куті проводилося формування поїзда. Аналогічним чином проводився і спуск вагона вниз для виконання огляду та ремонту в майстернях.



Так проводився монтаж підйомника. Знизу по центру вісь поворотного кола, праворуч ферма, на якій розгортали і піднімали вагони, зверху видно отвір в естакаді, в який піднімалися вагони, і з прорізу вниз спускається, мабуть, частина системи підйому.



Підйом першого вагона 20 жовтня 1960 р.

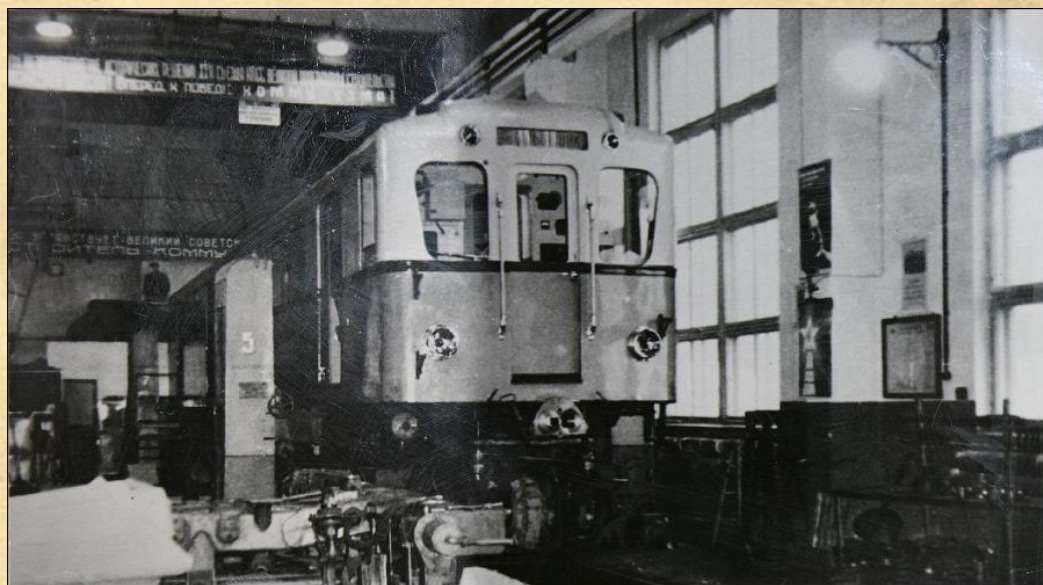


Київська правда № 209 (10408), 22/10/1960

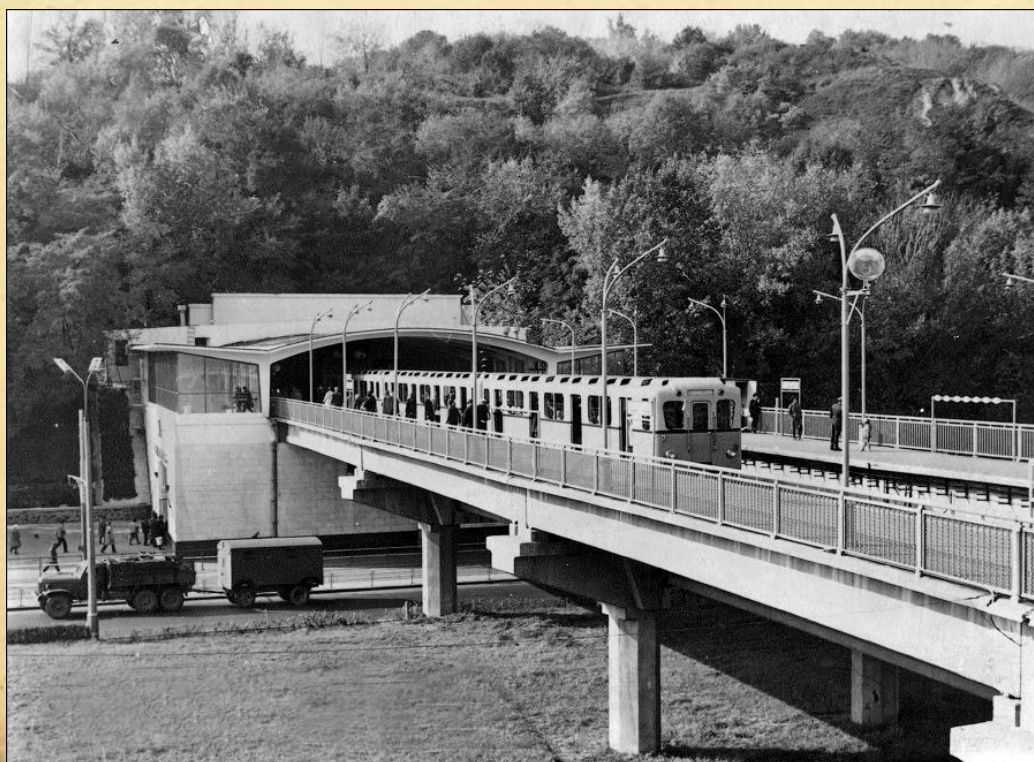
І все ж, тимчасові колії знову довелося укласти ще двічі: наприкінці лютого 1962 року, коли надійшло ще 5 вагонів, і в середині жовтня 1963 року, коли у зв'язку з продовженням лінії до станції "Завод Більшовик" (нині - "Шулявська") виникла потреба у збільшенні рухомого складу. Спочатку передбачалося, що підйомник буде використовуватися для 20-30 спусків/підйомів на рік і на відносно невеликий термін - до трьох років, саме з таким розрахунком його і було споруджено, адже вже 1963 року планувалося провести метро на лівий берег і почати експлуатацію повноцінного депо. Але в реальному житті потреба в підйомнику виявилася набагато вищою, і станом на березень 1962 року він виконав уже 630 повних циклів спуску/підйому. Проте підйомник на славу відпрацював п'ять років без якихось серйозних пригод, після чого його було демонтовано, а розворотне коло перенесено в електродепо "Дарниця", де деякі його частини працюють і донині.



У майстернях, побудованих поруч зі станцією, була всього одна канава на два вагони. Основний ремонт виконували тут, а для нічного відстою поїздів використовували тунелі й тупики за станціями, а також самі станційні колії. Так виглядали майстерні зсередини.



Під час продовження лінії до станції "Дарниця" і відкриття однойменного депо поворотне коло з підйомником було демонтовано, а отвір в естакаді закрито. Тоді на місці підйомника влаштувався газон, а під час реконструкції розв'язки 2011 року з під землі було витягнуто останні артефакти цього унікального механізму. Деякі частини кола переїхали в депо "Дарниця", де існують донині у вигляді звичайного поворотного кола.



СТАНЦІЯ «УНІВЕРСИТЕТ»

Дата відкриття: 6 листопада 1960 року

Архітектори станції: Г. Головка, М. Сиркін, Є. Іванов, Т. Єлігулашвілі, Л. Семенюк, О. Лозинська

Скульптори: М. Декерменджі, А. Білостоцький, В. Зноба, О. Ковальов, Е. Кунцевич, М. Лисенко, П. Остапенко, О. Супрун, О. Шапран

Тип станції: пілонна глибокого закладення

Платформа: острівна, довжиною 100,7 метрів

Проектна назва: "Університетська"

Станцію відкрито 6 листопада 1960 року у складі першого пускового комплексу. Конструкція станції трисводчаста пілонна глибокого закладення. Як і "Арсенальна", станція має два ескалаторні підйоми з проміжним вестибюлем. Оформлення станції виконано в стилі спрощеного повоєнного сталінського післявоєнного неокласицизму, архітектура станції найменш зачеплена боротьбою з "архітектурними надмірностями", завдяки чому "Університет" по праву вважається візитною карткою всієї першої черги і одним із символів метрополітену.

При її створенні архітектори надавали особливого значення витонченості та гармонійності пропорцій, композиційній цілісності деталей, об'єднуючи функціональні та художні рішення. Не можна сказати, що оздоблення станції принципово багатше за решту станцій першої черги, проте загальне komponування елементів оздоблення, колірна гама і деякі додаткові деталі дали станції звання однієї з найкрасивіших не лише на першій пусковій ділянці, а й у всьому київському метро.

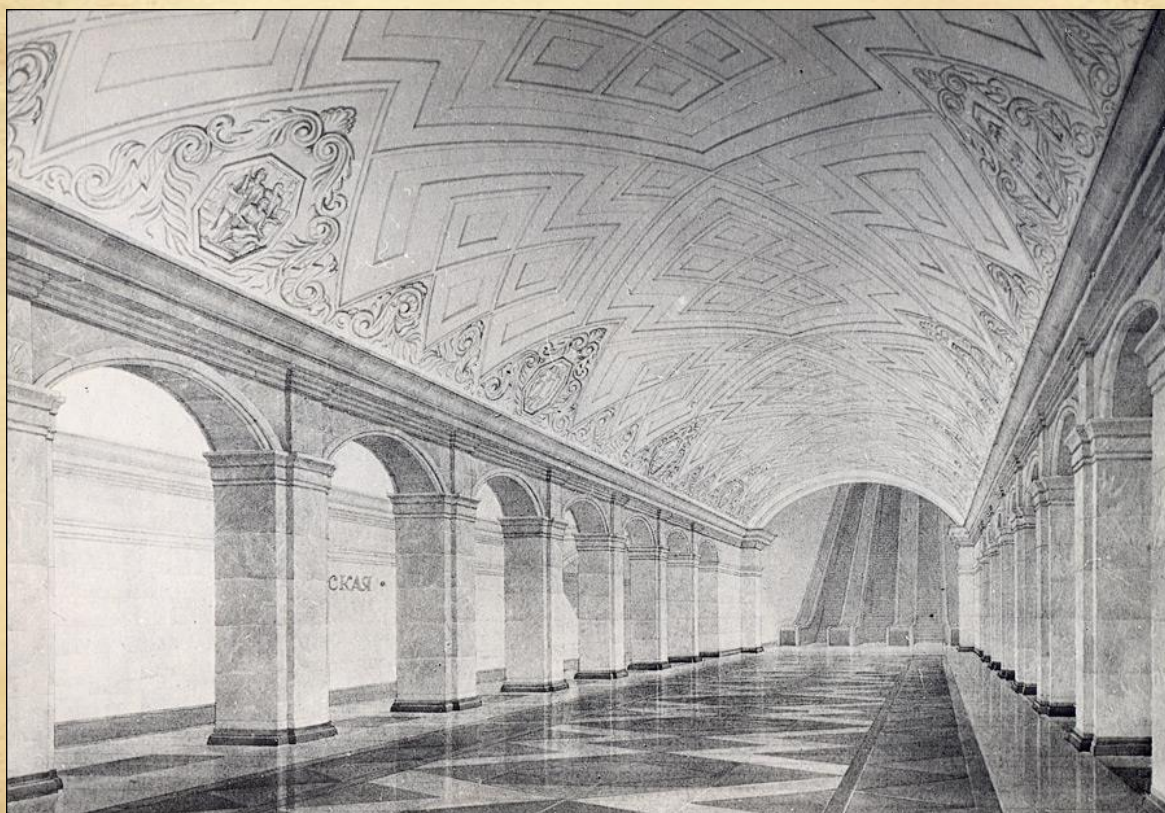
Станція розташована в центральній частині міста. Вихід у місто через наземний вестибюль розташований біля входу до Ботанічного саду імені академіка Олександра Фоміна на південному боці бульвару Тараса Шевченка, що є сполучною ланкою між центральною вулицею міста - Хрещатиком та однією з основних магістралей Києва - проспектом Перемоги, початок якого і є бульваром. Вестибюль з'єднаний зі станцією двома маршами тристрічкових ескалаторів, об'єднаних проміжним залом. Під час проєктування Сирецько-Печерської лінії розглядали варіант будівництва пересадочного вузла на "Університеті", однак трасування лінії через "Театральну" визнали більш прийнятним.

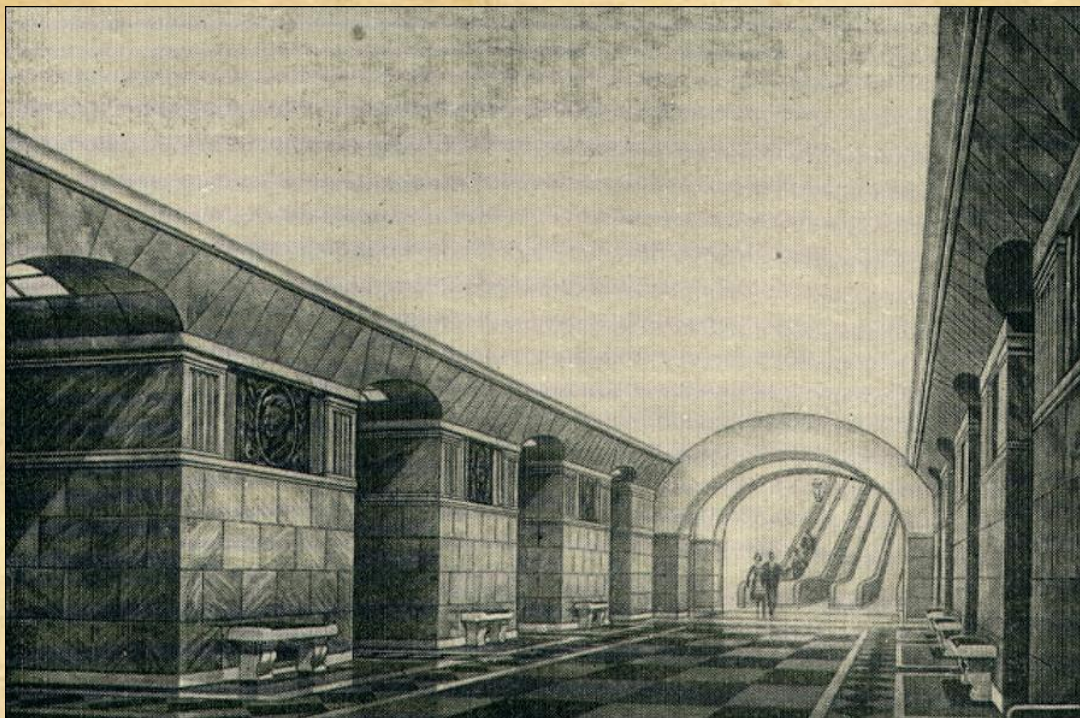
Назва станції з'явилася завдяки близькості головного корпусу Київського національного університету ім. Т.Г. Шевченка.

Будівництво станції та проекти



Варіанти оформлення станції за конкурсом 1952 року.



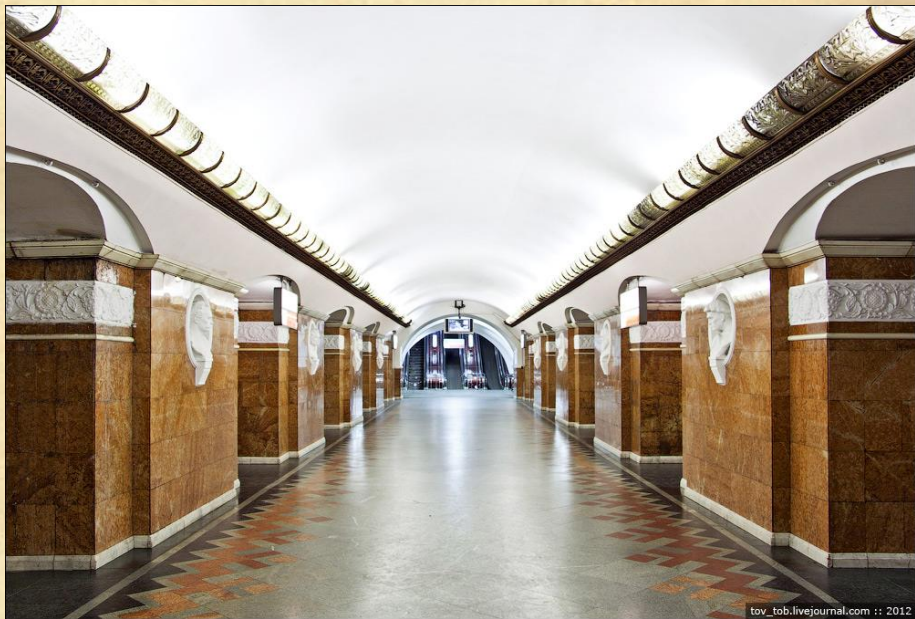


За результатами конкурсу 1958 р. для подальшої роботи було відібрано два ескізи. Перший із них - "Червона книга" (Укрдіпрошахт, Київ), автори - М. Сиркін та Є. Іванов. Цей варіант передбачав відображення в архітектурі станції монументальних форм червоного корпусу університету і визначив подальше архітектурне оформлення станції.



Другий варіант - "Троянда". автори - Т. Елігулашвілі, Л. Семенюк, за участю архітекторки О. Лозинської, під загальним керівництвом Г. Головка.

У процесі доопрацювання ескізи зазнали цілої низки змін.

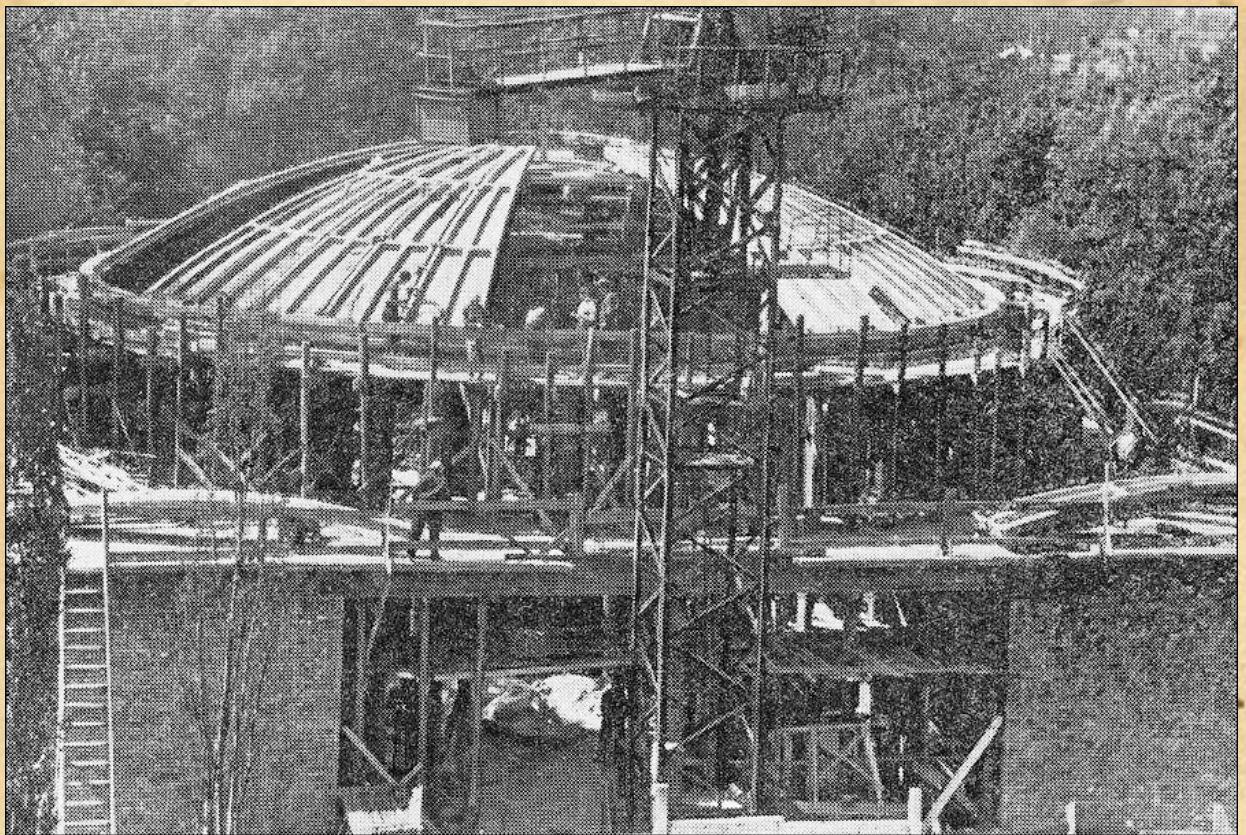


У лютому 1958 року, вперше в київському метро (і світі) було застосовано нову на ті часи технологію спорудження проміжного підземного вестибюля. Причиною рішення будівництва проміжного залу стала надмірно велика глибина закладення станцій, а ескалаторів такої довжини на той час у країні не виготовлялося, тоді вирішили будувати два похилі ескалаторні ходи з проміжним залом між ними. Саму конструкцію проміжного залу споруджували на поверхні, після чого величезну ротонду масою понад 3500 тонн опускали на проектну глибину. Досвіду опускання під землю подібних споруд на такі глибини ніде у світі не було, тут кияни стали першими.

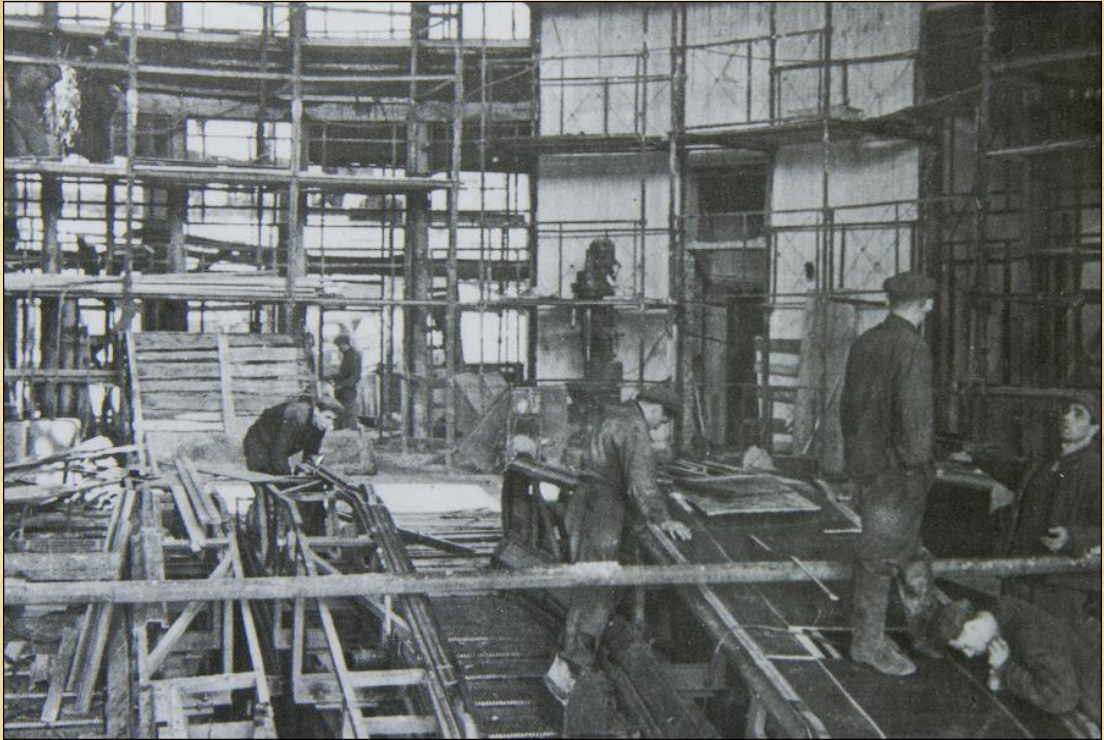


Конструкцію зібрали в заздалегідь розкритому котловані глибиною 4 метри. До початку опускання вестибюль стояв своєю основою на металевих підставках, які перед опусканням прибрали і вестибюль під власною вагою "пішов" униз. Він досить легко йшов униз, оскільки на нижньому краї (основі) була змонтована виготовлена зі сталевих швелерів конструкція, яка, подібно до леза ножа, розрізала землю. Ґрунт витягувався через спеціальні отвори, після чого піднімався на поверхню. Після того як вестибюль опустився нижче рівня землі, його стали зверху присипати ґрунтом, для того щоб маса вестибюля, що опускається, збільшилася, і швидкість "спускання" зросла. Так, усього за 4 місяці було завершено спорудження цієї унікальної споруди. Подібним способом за кілька місяців було споруджено проміжний вестибюль станцій "Арсенальна" і "Хрещатик", що, правда, у першому

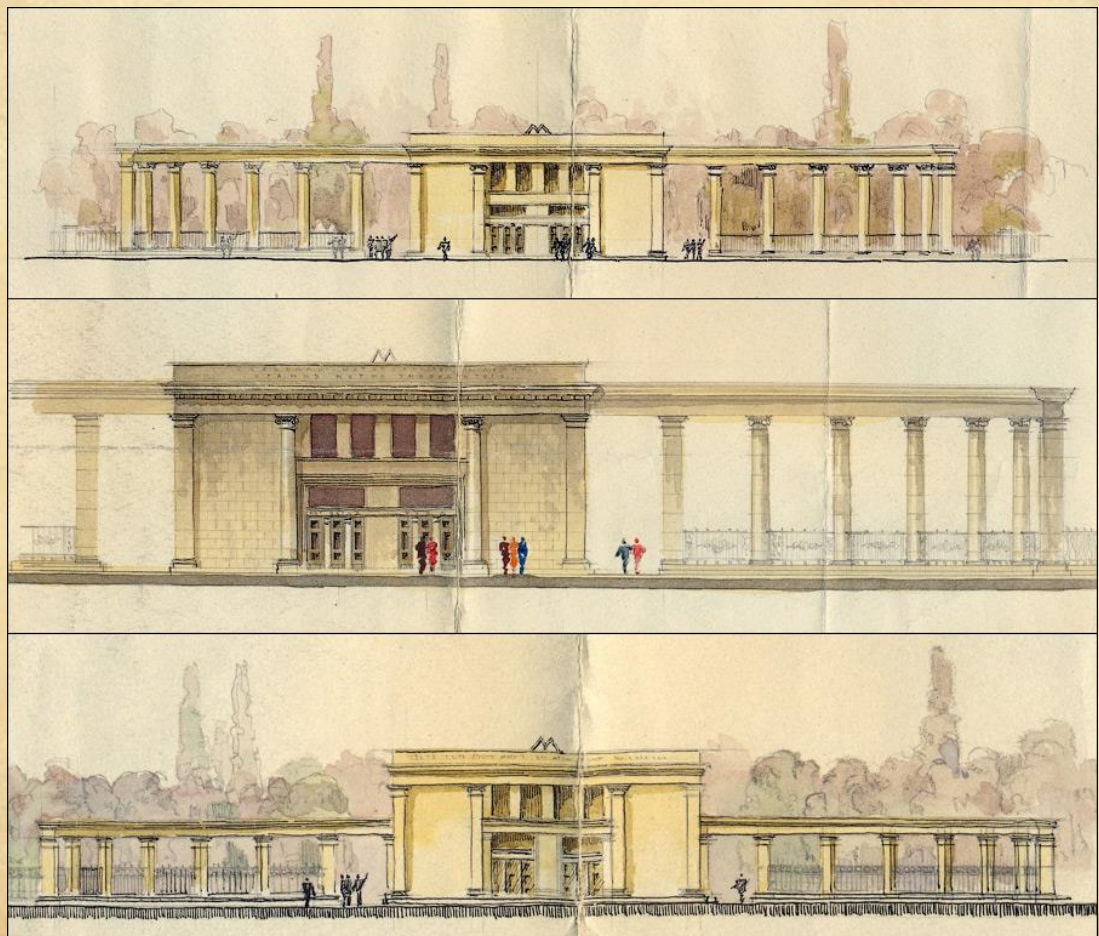
випадку, в процесі його спорудження зіткнулися з невеликими складнощами (згодом за цією ж технологією було споруджено проміжні вестибюлі на "Шулявській" і "Золотих воротах").



Влітку 1959 року розпочалися роботи зі спорудження наземного вестибюля, навесні 1960 року завершувалися роботи в похилих ходах, у зв'язку з технічними проблемами монтаж ескалаторів на станції розпочався на 20 днів пізніше від запланованого терміну, через що наприкінці жовтня ще не було повністю оздоблено балюстраду ескалаторів і не встановлено світильників. Проте будівельники попрацювали ударними темпами і досить швидко та легко надолужили згаяне.



Поки епоха боротьби з "архітектурними надмірностями" ще не вступила повністю у свої права, тут також опрацьовували різні варіанти оформлення наземного вестибюля станції в уже вимираючому тоді стилі класицизму. Ескіз 1956 р.



Реалізований проєкт наземного вестибюля, який побудований на місці первісного входу в ботанічний сад і виконаний у вигляді одноповерхового паркового павільйону з куполом зі збірного залізобетону. Ескіз.



Через крутий спуск з тильного боку вестибюля похилий хід ескалатора частково виходив на поверхню, і щоб його приховати, було створено дві тераси з бічними напівкруглими гранітними сходами.



СТАНЦІЯ «ВОКЗАЛЬНА»

Дата відкриття: 6 листопада 1960 року

Архітектори станції: В. Єжов, Є. Катонін, В. Скугарєв, І. Шемседінов

Художник: А. Мізін

Тип станції: пілонна глибокого закладення

Платформа: острівна, довжиною 101 метр

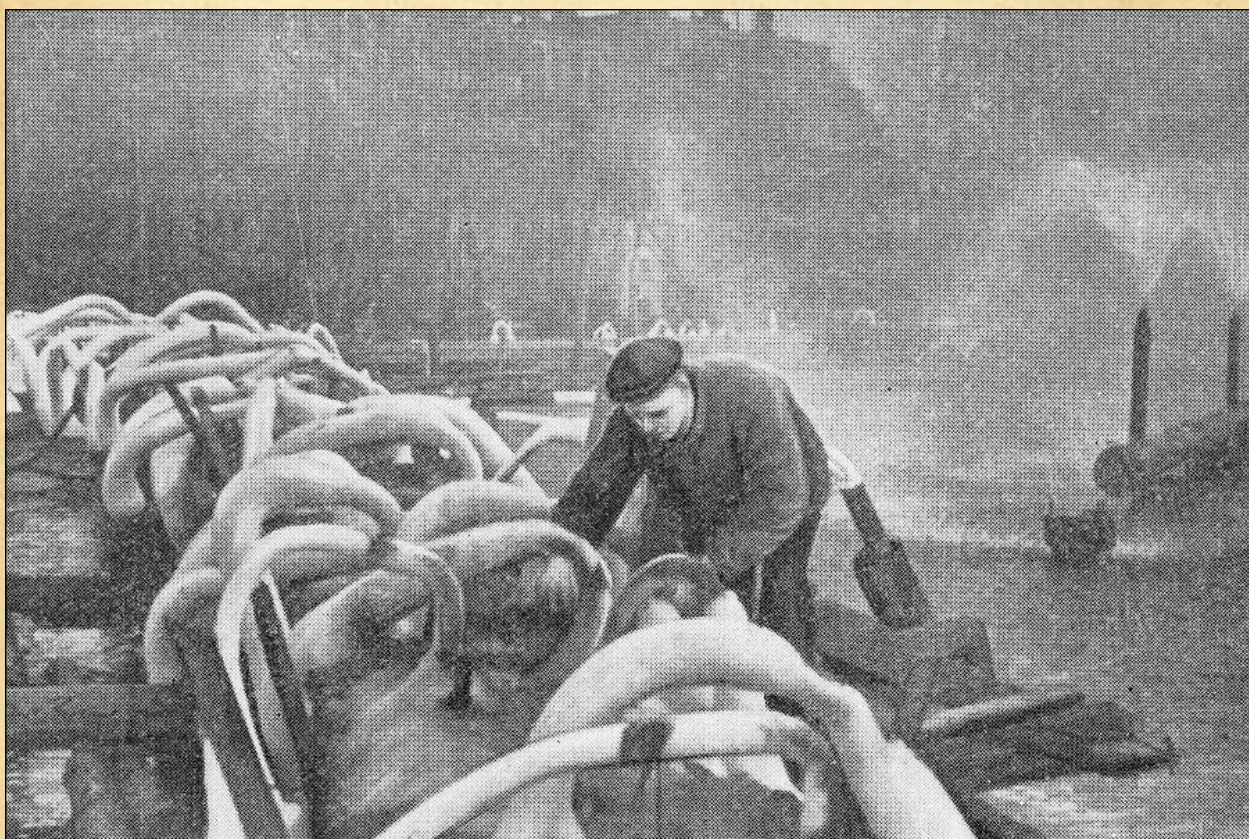
Проектна назва: "Залізничний вокзал"



Будівництво станції почалося в 1957 році. Проходка тунелів на перегоні "Університет" - "Вокзальна" виявилася найскладнішою на першій черзі, саме тут метробудівцям належало подолати водонасичені ґрунти через підземне русло річки Либідь, яку було прибрано в колектор.

Будівельні роботи на перегоні почалися в грудні 1958 року кесонним способом (коли за допомогою сильного тиску вода "видавлюється", і проходка йде в "сухих" умовах). Такий спосіб проходки вважається досить несприятливим для здоров'я прохідників, створює ризик виникнення т. зв. кесонної хвороби, та й швидкість проходки в таких умовах значно нижча. Крім кесона, під час будівництва перегону також застосовувалася технологія заморозки ґрунту. Однак, робота кесона показала себе з хорошого боку, і перший тунель був успішно пройдений. А ось коли стали будувати другий тунель, прохідники зіткнулися з пливуном. Буквально дивом вдалося

уникнути трагедії. Холодна вода почала литися в тунель, погрожуючи затопити пройдені ділянки, тиск у кесоні підвищили в кілька разів, і з величезними зусиллями другий тунель було пройдено. У цих складних геологічних умовах, проходка другого тунелю була завершена аж 15 грудня 1959 року, коли було здійснено останню збірку на перегоні "Університет" - "Вокзальна". Варто зазначити, що до цього моменту в більшості тунелів першої ділянки вже було прокладено колії, а на станції "Хрещатик" змонтовано перший ескалатор. На станції "Вокзальна" монтаж ескалаторів завершився в жовтні 1960 року. 21 жовтня 1960 року на станцію прибув перший пробний поїзд.



Система заморозки ґрунту на поверхні землі над перегоном "Університет" - "Вокзальна".

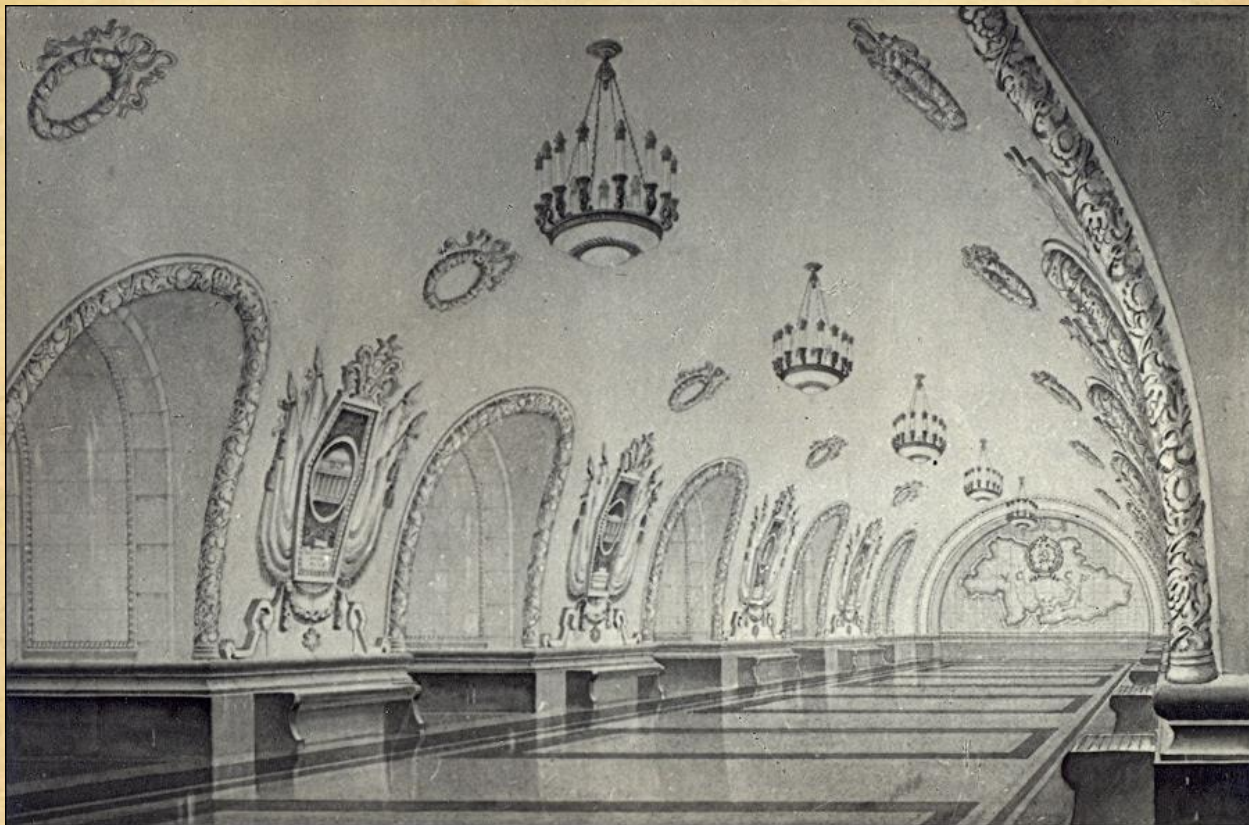


Київська геологія виявилася дуже непростою. Однією з найскладніших ділянок був перегін між "Вокзальною" та "Університетом", де на прохідників чатувало підступне підземне русло Либеді. Крім заморозки ґрунту, для проходки тунелів довелося застосовувати кесон. На фото: кесонна камера.

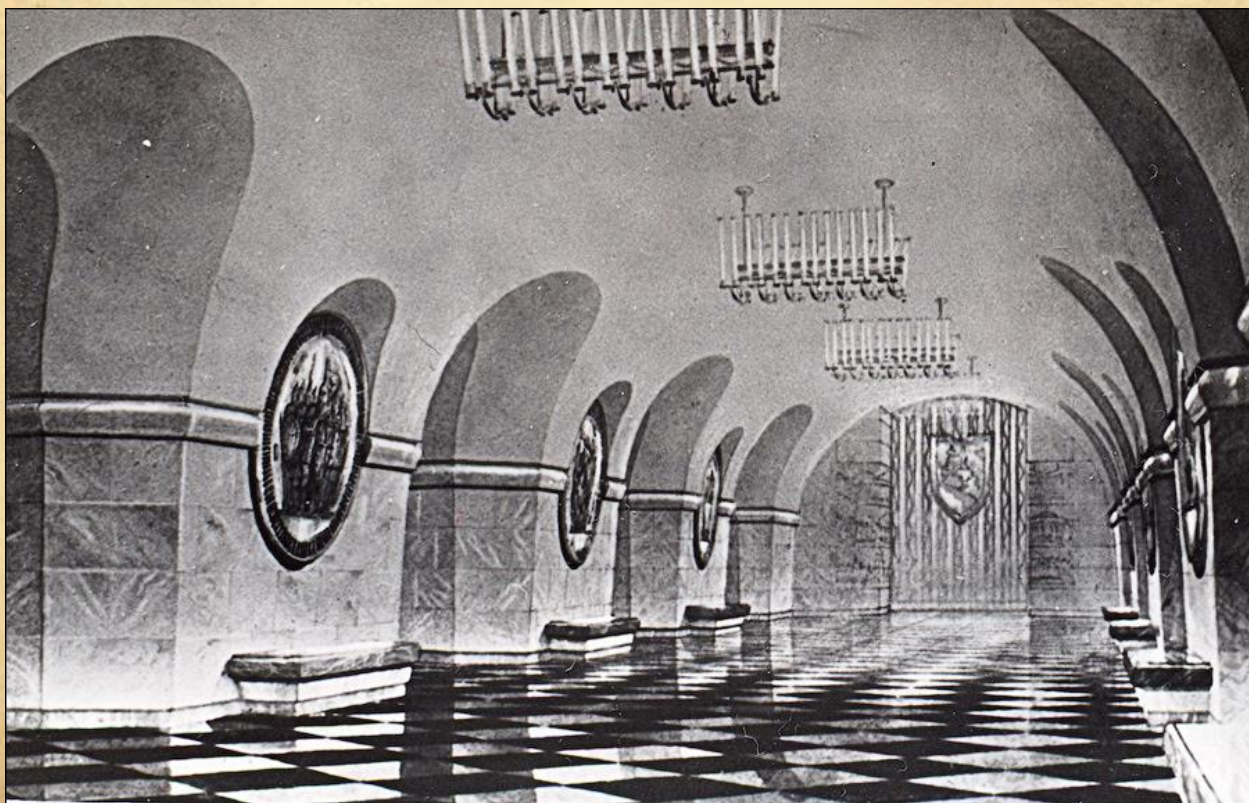


Сбойка. На фото т.зв. "київський" прохідницький щит.

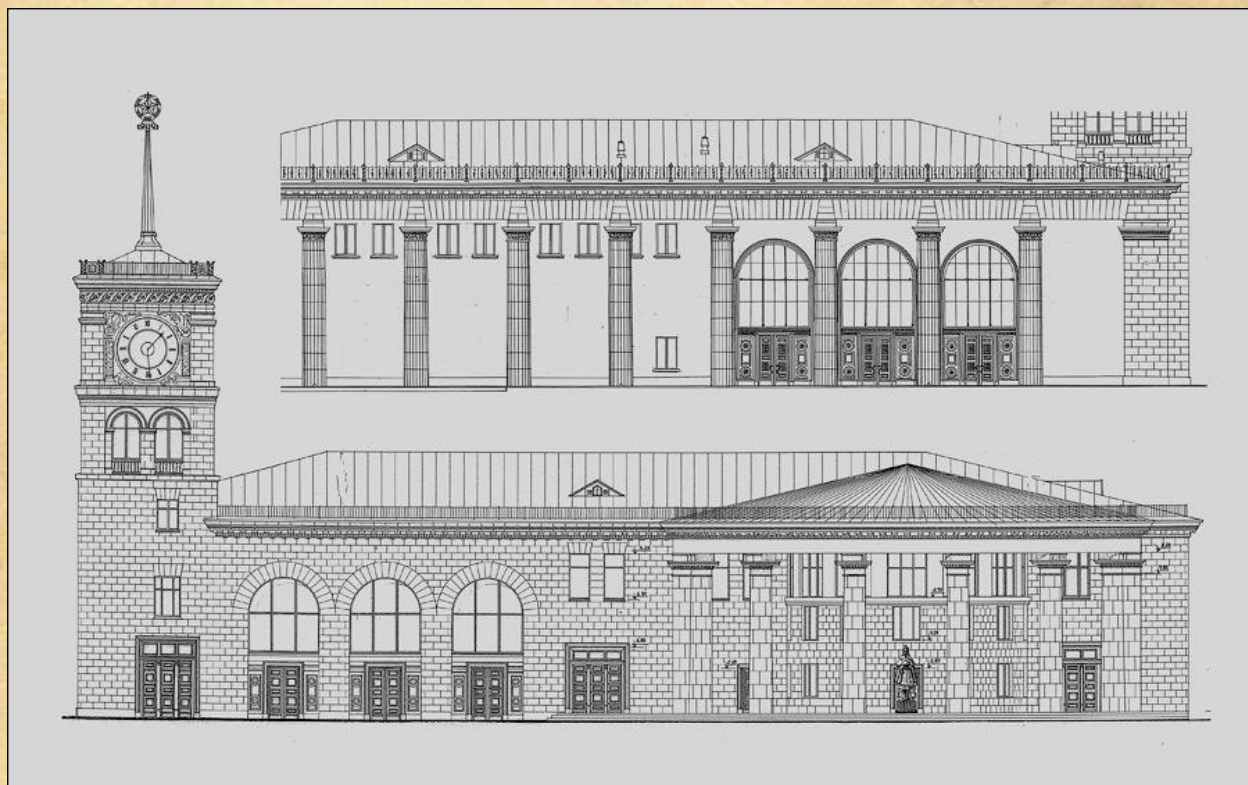
Проект станції за конкурсом 1952 року.



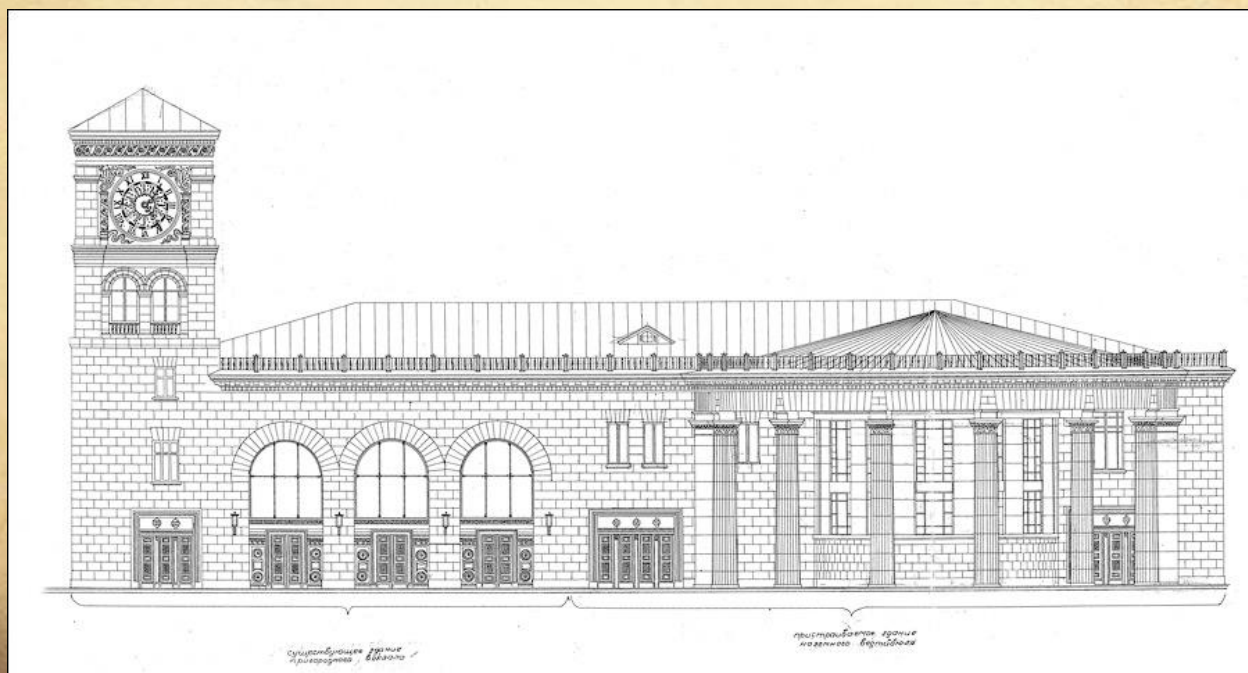
А ось уже практично те, що вийшло в підсумку.



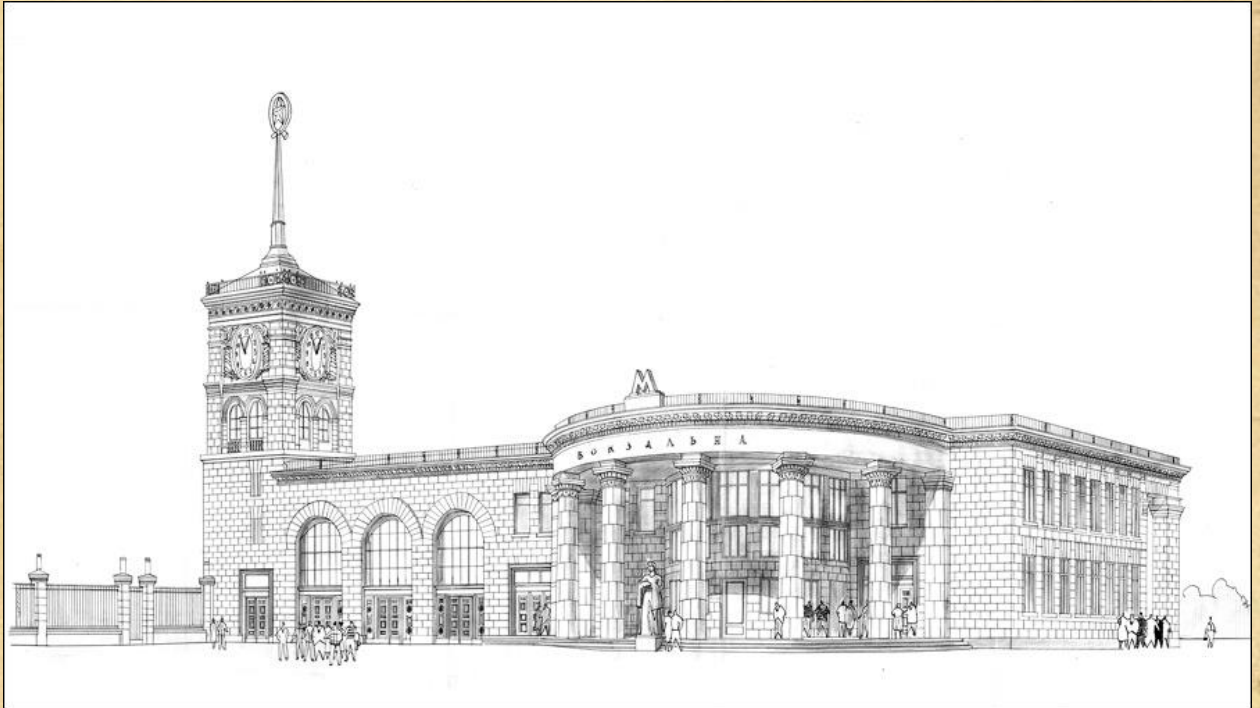
Проект наземного вестибюля (архітектори - А. Добровольський та І. Масленков). Єдине, що народилося практично в первозданному вигляді 1952 р., тому що будівля приміського вокзалу будувалася на кілька років раніше відкриття метро. З виключених деталей слід зазначити шпиль на вежі та скульптуру перед входом у метро.



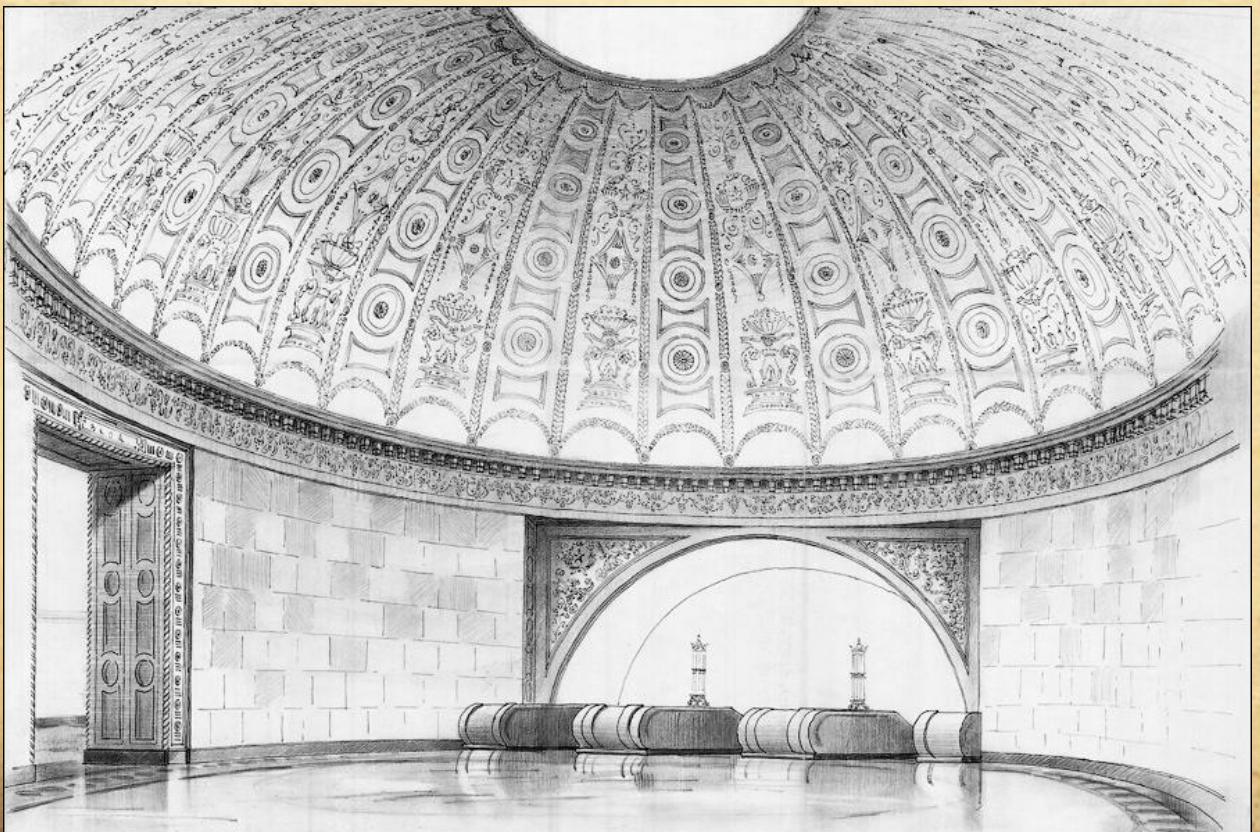
Ескіз 1956 року. На той момент та частина будівлі, в якій розміщується приміський вокзал, уже була збудована, а ось на місці вестибюля метро тільки починалося будівництво ескалаторного тунелю.



Ескіз наземного вестибюля початку 1960 р. Цей же ескіз ви вже бачили в іншому ракурсі (вище). Що примітно: порівняно з ескізом 1956 р. тут з'явився шпиль на башточці, а перед колонадою стоїть монумент українки з хлібом і сіллю. Однак менше ніж за рік, коли відкрився метрополітен, ні шпиля, ні українки так і не з'явилося.



Ескіз 1956 р. ескалаторного залу станції.



Історія та походження назви

Назва станції говорить сама за себе: поруч вокзали станції Київ-Пасажирський для приміських поїздів і поїздів далекого сполучення.

Трохи про історію вокзалу: півтора століття тому в долині річки Либідь, на місці солдатського містечка, за проектом архітектора М. Вишневського розпочалося будівництво першого в Києві залізничного вокзалу - це був двоповерховий кам'яний будинок у стилі давньоанглійської готики. Спочатку вокзальний комплекс, будівництво якого було завершено 1870 року, передбачав не тільки пасажирські, а й вантажні перевезення. На рубежі століть було вирішено повністю перебудувати вокзальний комплекс: спорудити новий більший вокзал, а для всіх вантажних перевезень побудувати окрему товарну станцію. Товарну станцію було перенесено на значну відстань від станції Київ-1 того часу, на території якої залишилися майстерні, депо, матеріальні склади і виник новий вокзал. Станція Київ-1 слугувала кінцевим пунктом і ліній Південно-Західних залізниць та Товариства Києво-Воронезько-Московської залізниці, де був насичений пасажирський рух. Тому проєкт був виконаний за типом двох кінцевих тупикових вокзалів, з'єднаних разом у вигляді літери Н. У проєкті було використано принцип поділу пасажирів за прибуттям і відправленням. Багаж транспортувався через спеціальні тунелі, які були розташовані нижче рівня підлоги будівлі, і подавався на платформи механічними підйомниками.

1907 року мали розпочатися роботи з будівництва вокзалу за новим проєктом, проте кредит було надано лише на будівництво тимчасового приміщення для пасажирів. Наступного року будівництво тимчасового вокзалу завершено - одноповерхова дерев'яна будівля була розрахована на трирічне використання, але експлуатувалася майже чверть століття. 1913 року, архітектором Володимиром Щуко було розроблено і прийнято до виконання проєкт нового вокзального комплексу, в якому передбачалося, що поїзди далекого сполучення всіх чотирьох напрямків і приміського Східного напрямку приймаються і відправляються з північних колій, розташованих паралельно з довгою віссю будівлі вокзалу. Приміські ж поїзди Західного напрямку - із західних тупикових колій, розташованих на захід від вокзалу. Почалися роботи з демонтажу старої будівлі вокзалу. 1914 року, коли роботи з розбирання старих будівель було завершено, розпочалося будівництво нового вокзалу, що нагадує за архітектурою палац у стилі бароко, проте подальшим роботам завадила Перша світова війна, яка почалася.

У 1925 році знову повернулися до ідеї будівництва вокзалу, знову було складено план будівництва. Зі зрозумілих причин, розкішний проєкт архітектора Щуко не мав шансів на реалізацію, тож було оголошено конкурс на новий проєкт вокзалу, і 1927 року за проєктом архітекторів О. Вербицького та П. Альошина розпочалося спорудження вокзалу в стилі українського барокосту з елементами конструктивних елементів. Вербицького та П. Альошина розпочалося спорудження вокзалу, у стилі українського бароко з елементами конструктивізму, яке було завершено 1932 року. Під час Великої Вітчизняної війни будівля вокзалу незначно постраждала, і в перші повоєнні роки була відновлена.

У 1978-1980 роках напередодні Олімпійських ігор було реконструйовано головний вестибюль Центрального вокзалу. У 2001 році було проведено капітальну реконструкцію Центрального вокзалу, у рекордні терміни (175 днів від моменту початку проєктування до здачі в експлуатацію) було збудовано скляно-бетонну в стилі хай-тек будівлю Південного вокзалу, з'єднану з Центральним вокзалом конкорсом (надземним пішохідним переходом, який проходить над коліями). Тоді ж на площі навпроти Південного вокзалу за проєктом Романа Сивенького було побудовано Георгіївську церкву в трансформованих на сучасний лад давньоруських формах. Перший проєкт будівництва Південного вокзалу датується ще 1903 роком, проте за радянських часів його будівництво так і не було здійснено, хоча неодноразово планувалося.

Метрополітен – невід’ємна частина життя мегаполісів. Рух потягів через короткі інтервали часу, відсутність заторів у години пік, безпека та відносно невисока вартість квитка роблять підземку популярним транспортом. Для жителів тих міст, де є метро, воно переплітається з життям з дитинства. Батьки вчать своїх дітей ним користуватися, а метро стає частиною сімейної історії.

Звісно, метрополітен є своєрідною візитівкою міста, його значним досягненням. Недарма, приїжджаючи в нове для себе місто, люди завжди хочуть побувати в метро – цікаво порівняти його з підземками інших міст, інших країн.

За багато років люди призвичаїлися використовувати метро не лише для поїздки. Після початку повномасштабної війни київський метрополітен став надійним притулком для тисяч людей. Для одних – транзитним пунктом на шляху в більш безпечні регіони, для деяких, по факту, – другим домом.

Насправді Всесвітній день метро дає нагоду зрозуміти, що підземка має чимало переваг для пасажирів. Наприклад, платити треба лише один раз – на вході і можна їздити хоч цілий день. Якщо це не години пік, приємно витратити час поїздки з користю, наприклад, спокійно почитати книгу чи розслабитись, слухаючи музику в навушниках. А якщо навпроти сидить кумедний малюк і усміхається – покращення настрою гарантовано.

При підготовці дайджесту використано матеріали та світлини із відкритих джерел мережі Інтернет.