**Станции - призраки •**

Практически в каждом нашем метрополитене имеются т.н. станции-призраки, то есть заброшенные или закрытые стации. Многие из них со временем открыли для пассажиров, другие либо уже не существуют, либо используются не по назначению.

**Москва**

Станция «Советская». Должна была располагаться под Советской (ныне Тверской) площадью, приблизительно под памятником Юрию Долгорукому. Строить станцию начали одновременно со всем участком "Сокол" - "Площадь Свердлова". Строительство перегонных тоннелей велось проходческими щитами, однако, из-за тяжёлых гидрологических условий, подвести тоннели к самой станции не удалось и было решено обойти станцию стороной. Тоннели прошли приблизительно в 5-10 метрах от недостроенной "Советской", которую позже, по личному распоряжению Сталина, приспособили для подземного пункта управления Московского штаба ГО. Станция должна была быть похожа на «Рижскую» (тоже жёлтая).

Стоит заметить, что так и не построенная станция «Советская», частично находится под жилым домом по адресу Тверская 8/2 строение 4. Первый и второй этаж этого дома занимает Главное управление по делам гражданской обороны и чрезвычайным ситуациям г. Москвы. А убежище этой конторы (а также московской мэрии), вероятно, находится на «Советской».

Станция «Красные ворота» Была неким подобием призрака в годы Великой отечественной войны, когда там временно разместили отделы Генерального штаба и ПВО. Поезда на этой станции не останавливались, перрон отгородили от путей высокой фанерной стеной. После войны еще долго уничтожали следы этой деятельности. Ходит ложный слух, что штаб размещался на соседней "Кировской", но эта информация ошибочная.

Арбатский радиус. В связи с открытием 5 апреля 1953 года Арбатского радиуса глубокого заложения от «Площади Революции» до «Киевской» параллельный участок мелкого залегпния от «Калининской» до «Киевской» был закрыт. На станциях устроили склады, а в тоннели сгоняли немецкие вагоны типа В, на которые катастрофически не хватало запчастей, и их приходилось отправлять на покой до лучших времён. Поскольку забивать депо всяким "старьём" было неразумно, вагоны решили согнать на закрытый участок.

Весьма оригинальное решение было найдено для использования станций "Арбатская" и "Смоленская": их приспособили под выставки. По неизвестным причинам, подобная практика использования станции не продержалась долгое время. На "Смоленской" вообще прошло всего две-три выставки, и станцию закрыли. Выставки на "Арбатской" продолжались вплоть до 1958 года, только в последние два года их в основном стали проводить в вестибюле, на углу современной ул. Воздвиженка и Гоголевского бульвара. В конце августа - начале сентября в вестибюле проходила выставка цветов.

7 ноября 1958 года старый Арбатский радиус мелкого залегания вновь был открыт для пассажиров, поскольку в этот день было открыто продление от станции «Киевская» до станции «Кутузовская», положившее начало нынешней Филёвской линии.

Станция «Первомайская». До открытия в 1961 году нынешней «Первомайской» эта станция находилась в здании депо «Измайлово». Вестибюль станции хорошо сохранился, но прохода в него нет, сверху, до недавнего времени, была ясно видна надпись «Метрополитен имени Л. М. Кагановича. Станция «Первомайская». Сейчас вестибюль заставлен скелетами старых вагонов, а надпись закрасили краской.

А это, вероятно, самая последняя фотография сохранившейся до недавнего времени надписи: «Метрополитен имени Л. М. Кагановича. Станция «Первомайская». Фото сделано в мае 2002 года.

Сама станция сейчас из себя ничего особенного не представляет и используется как цех подъёмочного ремонта вагонов. Если приглядеться, то можно заметить что раньше там была станция. На стенах уцелели нехарактерная для остального депо лепнина, а также заметны остатки креплений с названием станции. Платформу разобрали и построили там третий путь. А в проходах, которые когда-то вели от входа к станции, обустроен актовый зал, где иногда проводятся различные мероприятия.

Раньше к станции от Измайловской площади вёл бульвар, однако после закрытия станции, его часть, непосредственно от площади до станции, стала безлюдной и спустя некоторое время часть бывшего некогда красивого бульвара, стало местом сбора местной шпаны. Позже было принято решение застроить бульвар, в результате чего, в настоящее время вестибюль станции находится где-то на задворках. От бульвара, в наше время, осталась лишь Измайловская площадь, в форме треугольника, основание которого направлено в сторону бывшей станции метро.

Станция «Шаболовская». Должна была открыться 13 октября 1962 года вместе с пуском первого участка Калужской линии. Однако из-за проблем со строительством наклонного хода для эскалатора была открыта лишь 5 ноября 1980 года (благодаря чему, вероятно, получила более-менее пристойную отделку).

Станция «Калужская». Открыта 15 апреля 1964 года. Была конечной наземной станцией Калужско-Рижской линии. Располагалась при депо «Калужское» в восточном нефе депо, а после продления в 1974 году линии до ст. «Беляево» заменена подземной. Сейчас станцию «съело» депо.

Станция «Волоколамская». Построена 28 декабря 1975 года, и является единственным призраком, который так хорошо виден. Станция находится на перегоне между «Щукинской» и «Тушинской». Из вагона поезда отчётливо видны фиолетовые стены и неотделанный внутренний зал. А история этой станции очень интересна. Сама она расположена под Тушинским аэродромом, который в своё время планировали застроить, но по многочисленным просьбам (говорят, даже Гагарин просил) этот проект был отменён. Станцию же, поскольку денег тогда никто не считал, всё равно построили (так, на всякий пожарный). Вопреки многочисленным слухам, выходов на поверхность «Волоколамская» не имеет.

В настоящее время, ведутся разговоры о застройке Тушинского аэрополя, в связи с чем, планируется достроить станцию, только, вероятнее всего, у неё будет другое название, так как «Волоколамской» назовут новую станцию на Арбатско-Покровской линии.

Станция «Дубровка». Открыть ее должны были 25 декабря 1995 года вместе с остальными станциями Люблинской линии, однако ввиду многочисленных проблем при строительстве эскалатора, между прочим, самого длинного в России, открыть в срок ее не удалось. Потом одно время ходили слухи, что станцию не откроют вообще, т.к. народа на ней много не будет (так и есть), а вкладывать немереные деньги в строительство не особо нужного объекта не особо хотелось.

Вплоть до 1998 года никакого строительства на «Дубровке» не наблюдалось как внутри, так и снаружи. Поезда проезжали станцию мимо. Проходы к платформам были закрыты железными щитами, облицовочный мрамор был вымазан густым слоем побелки, и все это уныло освещалось несколькими тусклыми лампами...

11 декабря 1999 года в 12 часов 45 минут станция была открыта для пассажиров. Одним призраком стало меньше.

Станция «Воробьёвы горы» (они же Ленинские). Открыта 12 января 1959 года в нижнем ярусе Лужнецкого метромоста.

Однако строили этот мост из плохого бетона, из-за чего в 1983 году он начал медленно разрушаться. Сильная вибрация автомобилей и поездов массой около 400 тонн, которые по 600-700 раз в сутки тормозят и разгоняются привела к довольно опасной ситуации.

Такое состояние моста требовало остановки линии на 2-3 года, чтобы провести там капитальный ремонт. Однако пойти на такой вариант власти города не могли, так как огромная часть города стала бы отрезана от центра Москвой-рекой. Учитывая эти обстоятельства, в 1984 году в кратчайшие сроки было сооружено два обходных мини-метромоста, после чего станцию закрыли на «временный» ремонт.

За это время там всё разрушилось ещё больше, и вот в конце 90-х годов было принято решение уже о полной реконструкции Метромоста. Сначала, с полным закрытием автомобильного и пешеходного движения, восстановили верхний уровень, после этого строители взялись уже за нижний уровень, на котором, собственно и расположена станция.

Вначале её хотели открыть в 1998 году, потом кризис, потом – через год... И так далее... Когда в 2001 стали закрывать движение поездов от станции "Спортивная" до станции "Юго-Западная" по вечерам, и, если не ошибаюсь, по выходным, появилась хоть и небольшая, но всё же надежда на скорое завершение реконструкции. Но время тянулось бесконечным веретеном, пока летом 2002 вновь закрыли движение на этом участке линии, только теперь почти на месяц. А за этот месяц временные объездные пути передвинули под мост, так чтобы по ним теперь поезда ходили всё время.

Мы ждали... Месяц, другой... И, наконец, в конце октября мы услышали это... Услышали дату: это 12 декабря 2002 года, в день Конституции России.

Мы ждали... Вот первый день зимы, второй день зимы... До открытия "Воробьёвых гор" меньше двух недель... И тут "весёлая" новость: "12 декабря "Воробьёвы горы" не откроют, откроют двумя днями позже". Мы уже настроились к тому, что станцию откроют к Новому году, но на удивление, своё последнее обещание сдержали и 14 декабря 2002 года, станция «Воробьёвы горы» распахнула-таки свои двери для пассажиров.

Будем надеяться, что в будущем её судьба не повторит печальной судьбы предшественницы. К этому есть все основания: до реконструкции все конструкции Метромоста были едины (из-за чего станция заметно тряслась), а теперь оба пути для движения поездов и пассажирская платформа выполнены раздельно.