

АНДРЕЙ ПОТАПЕНКО

Московское метро. Сталинские линии

КРАТКИЙ ПУТЕВОДИТЕЛЬ



Андрей Потапенко

**Московское метро. Сталинские
линии. Краткий путеводитель**

«Издательские решения»

Потапенко А.

Московское метро. Сталинские линии. Краткий путеводитель /
А. Потапенко — «Издательские решения»,

ISBN 978-5-44-936614-6

Краткий путеводитель по первым линиям московского метро, сооружённым в т.н. «сталинскую эпоху» — 1910-е — середина 1950-х гг., описание истории их строительства и архитектурных особенностей.

ISBN 978-5-44-936614-6

© Потапенко А.
© Издательские решения

Содержание

| | |
|-----------------------------------|----|
| Московский метрополитен | 6 |
| 1. История вопроса | 7 |
| 2. Первая очередь (1935) | 13 |
| КИРОВСКО-УСАЧЁВСКИЙ ДИАМЕТР | 18 |
| Конец ознакомительного фрагмента. | 57 |

Московское метро. Сталинские линии Краткий путеводитель

Андрей Потапенко

© Андрей Потапенко, 2018

ISBN 978-5-4493-6614-6

Создано в интеллектуальной издательской системе Ridero

Московский метрополитен (Сталинские линии). Путеводитель

1. История вопроса

Метрополитен – одна из визитных карточек Москвы. Не боясь впасть в банальность, можно сказать, что без него представить сейчас столицу просто невозможно. За более чем восьмидесятилетнюю историю число станций метро перевалило за две с половиной сотни, а количество линий подбирается к полутора десяткам. 2017-й год отмечен запуском по старой линии Окружной железной дороги пассажирского движения (Московское центральное кольцо – МЦК), включённого в систему метрополитена столицы. Уже строится третий пересадочный контур, ещё одна кольцевая линия метро. И вся эта громадная система с самого своего появления приняла на себя основную часть пассажиропотока Москвы, и продолжает исполнять эту функцию и в наши дни. Без метро город бы просто встал.

К новому виду столичного транспорта с самого начала предъявлялись требования, во многом принципиально отличные от уже существовавших метрополитенов в европейских странах. А именно – как к произведениям искусства, классические, совершенные формы которых бы помогали пассажирам развивать художественный вкус. А с помощью синтеза искусств в «подземных дворцах» – гордиться своей родиной и её достижениями. Каждая станция имела свой запоминающийся облик, а над проектами работали лучшие архитекторы, имена которых и сейчас, много лет спустя, остаются символом мастерства. Ещё в советское время некоторые из станций были признаны памятниками архитектуры, а сейчас почти все станции первых очередей (одна пятая из всех нынешних станций метро) стали объектами культурного наследия.

«Мы хотим сделать пребывание пассажира в метро не только максимально удобным, но и приятным». «Наши высокие, просторные залы метро не дают никакого повода для ощущения подземности их расположения» – писалось в то время.

На этом пути, впрочем, были свои зигзаги. Противоборство эстетического и практического подходов доходило до крайностей: дважды в истории стремление к художественной выразительности доходило до неоправданной роскоши «подземных дворцов» и оборачивалось критикой такого подхода, борьбой с «архитектурными излишествами», в результате чего есоли ранее каждая станция имела своё, запоминающееся, «лицо» (что, кстати, должно было помогать и в ориентировании), то потом целые участки новых линий представляли собой вереницы станций, созданных по типовым проектам в стиле «подземного перехода», так сказать, не нарисованных, а начерченных, когда отличить одну от другой становится достаточно сложно. Первый такой перелом случился в середине 1950-х годов, второй – с достаточно рискованными последствиями – уже в наше время.

Первые два десятилетия функционирования метро – с середины 1930-х до середины 1950-х – стали большим историческим событием в жизни Москвы. А для горожан и гостей столицы сооружённые в то время первые пять очередей метро были настоящим потрясением. Строительство первых очередей метрополитена проходило во времена индустриализации страны, наращивания её промышленной мощи, в результате чего стала возможной победа в Великой Отечественной войне.

Для строительства метрополитена были привлечены миллионы тружеников – от простых рабочих до инженеров и архитекторов. О значимости такого дела говорит тот факт, что, когда завершалось строительство каждой очереди, они сразу переключались на новые участки, на спроектированные последующие очереди. Очень выразительна спаянность сроков. В 1931 году принято решение о строительстве метро, тогда же прошло проектирование первых участков и началось строительство первой очереди, и одновременно шло непосредственное проектирование второй очереди. 15 мая 1935 года была сдана первая очередь, а рабочие были переведены на участки второй очереди, открытой в 1938 году. И одновременно опять-таки шло проектирование участков третьей очереди, к строительству которых приступили сразу после сдачи участков второй очереди.

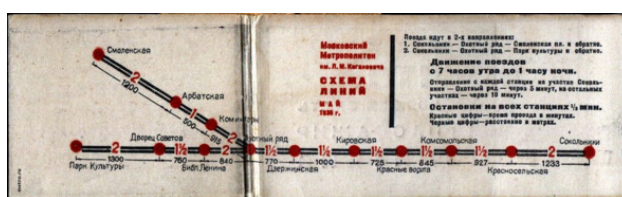
Удивительно, что даже трагедия первых лет Великой Отечественной приостановила строительство всего на несколько месяцев. И как только враг был отброшен от Москвы и снята угроза занятия её гитлеровцами, уже в 1942 году строительство возобновилось; следующие, 1943-й и 1944-й годы ознаменовались сдачей участков третьей очереди метро, для которой к началу войны тоннели уже были пройдены... И тогда же, ещё во время войны, взялись за четвёртую очередь.

Всего первых очередей метро было пять. Последовательность их строительства и архитектурных решений отражает всю историю страны сталинского времени – от индустриализации (первая очередь, 1935 г.), через победу нового строя (вторая очередь, 1938 г.), военные годы и борьбу с гитлеризмом (третья очередь, 1943—1944 гг.) к послевоенному триумфу (четвёртая очередь, 1950—1954 гг.) и наступление на «архитектурные излишества» и начало борьбы с «культу личности» (пятая очередь, 1957—1959 гг.).

В первые два десятилетия своего существования (1935—1955) метрополитен носил имя Л.М.Кагановича – руководителя столицы в первой половине 1930-х годов и куратора строительства метрополитена. Но ко второй половине 1950-х годов он стал жертвой политических подчисток истории и конъюнктурных устремлений человека, который в 30-е годы стоял за его спиной – Н.С.Хрущёва, в то время второго человека в городе, но в 1950-е ставшего уже во главе государства. Метрополитену было присвоено имя В.И.Ленина, для чего понадобилась перебивка надписей на фасадах, причём на нескольких станциях до сих пор заметны следы вмешательства (иной раз очень неаккуратного, как, например, на фасаде наземного вестибюля «Белорусской» -кольцевой или на мостике станции «Сокольники»). Вместе с борьбой с «архитектурными излишествами», после знаменитого доклада «О культе личности» из вестибюлей стала устраняться сталинская тема (весьма «оригинальны» изменения в вестибюле станции «Добрынинская» 1950 года строительства, где, например, на правой мозаике демонстранты несут портрет... Ю.А.Гагарина), а сами станции стали поспешно переименовываться. Особенно выразительна в этом смысле судьба станции «Охотный ряд», которая только за вторую половину 1950-х годов переименовывалась четырежды: в 1955 году с «понижением» Л.М.Кагановича на карте метро его именем назвали именно «Охотный ряд» («Имени Л. М. Кагановича»), но уже через два года в связи с разоблачением «антипартийной группы», в которую оказался замешан опальный нарком, станции вновь вернули имя «Охотный ряд», а ещё четыре года спустя, в 61-м, с затеей Хрущёва о создании по центральным улицам проспекта Маркса (который в результате оказался дугообразной формы и с изломами) многострадальный «Охотный ряд» снова пал жертвой хрущёвского «зуда реформ».

Наш путеводитель посвящён первым пяти очередям московского метро, и охватывает 1935—1957 годы. Удобства ради приведём список участков, входивших в эти очереди:

Первая очередь (сдана 15 мая 1935 г.): отрезок современной Сокольнической линии «Сокольники» – «Парк культуры» с ответвлением от станции «Охотный Ряд» в сторону Киевского вокзала (сейчас это ставший тупиковым отрезок «Александровский сад» – «Киевская» Филёвской линии); причём первоначально был сдан участок только до «Смоленской», а последний перегон, проходящий по метромосту, был достроен позже, одновременно с участками второй очереди. Это было время, как удачно заметили исследователи, поисков стиля. На некоторых станциях заметны отголоски конструктивизма и в целом станции выглядят достаточно лаконично, непретенциозно, как последние отголоски аскетизма 1920-х годов, а наружные вестибюли часто воспринимаются как парковые навильоны.



Самая первая схема метро

Вторая и третья очереди представляли собой два новых радиуса – Арбатско-Покровский и Горьковско-Замоскворецкий. В отличие от первого, строившегося и сданного по одному проекту, строительство этих радиусов было разделено на два этапа, как раз и ставшие второй и третьей очередями. В результате в 1938 году были сданы участки Покровского радиуса (13 марта 1938 г.) (существовавшее «ответвление» «Киевская» – «Улица Коминтерна», ныне «Александровский сад», было продолжено через станцию «Площадь Революции» до «Курской»), и Горьковского (11 сентября того же года) от станции «Площадь Свердлова» (ныне «Театральная») до «Сокола». Развернувшееся же затем строительство продолжений этих отрезков было прервано Великой Отечественной войной, но уже в 1942 году возобновлено; и построенные станции фактически стали памятником героическому труду метростроителей в военное время, особенно сохранившиеся фрагменты первоначальной «Павелецкой». На всех станциях этого времени были установлены памятные таблички с текстом о том, что «Станция сооружена в дни Великой Отечественной войны». Вначале, в первый день 1943 года, открылся отрезок от «Площади Свердлова» до «Завода имени Сталина» (ныне «Театральная» – «Автозаводская»), причём промежуточные «Новокузнецкая» и «Павелецкая» были достроены в ближайшие месяцы на уже действовавшем участке, а Покровский радиус в 1944 году был продлён от «Курской» до «Измайловского парка» (нынешняя «Партизанская»). Здесь мастерство архитекторов набирает обороты, станции становятся произведениями искусства, идея синтеза искусств, опробованная на станциях второй очереди, вторгается в вестибюли. Станции начинают становиться не просто инженерными сооружениями, а настоящим комплексом архитектуры, скульптуры (достаточно вспомнить убранство станции «Площадь Революции»),

законсервированный «мелкий Арбат» был реанимирован, и это создало путаницу с двумя «Арбатскими» и «Смоленскими», расположенными на параллельных линиях, но не связанными переходами, путаницу, которая до сих пор мучает даже коренных москвичей. И уже в 1954-м году кольцо было, наконец, замкнуто, был сдан участок Белорусская – «Парк культуры». В их оформлении идея синтеза искусств была выражена наиболее ярко. В результате эти станции отличаются особо пышным декоративным обрамлением, символизирующим триумф победы, но породившим упреки в «архитектурных излишествах».



Метро с Кольцевой линией «после Сталина», в 1954 г.

Ещё одним хрущёвским вторжением стала уже упоминавшаяся борьба с «архитектурными излишествами», которая проявилась на уже строившихся в середине 1950-х отрезках «пятой очереди». Это продолжение первой, самой старой линии от «Парка культуры» до «Университета», и начальный отрезок Рижского радиуса – от «Проспекта Мира» до «ВДНХ» (тогда соответственно «Ботанический сад» – «ВСХВ»). Упомянутая «борьба» свелась прежде всего к устранению из интерьеров деталей пышного декора, из-за чего эффектные в архитектурном плане вестибюли кажутся несколько «пустоватыми». Например, на «ВДНХ» из первоначальных замыслов остались только художественно оформленные арки между пилонами, да люстры по центральной оси, а обрамление самих стен фактически сведено к нулю. Разница наглядна при сопоставлении её с «Киевской»

Арбатско-Покровской линии, где установлены аналогичные люстры, а стены щедро наполнены всевозможным декором.

Надо также заметить, что первоначальный вид многих станций, каждая из которых задумывалась со своим неповторимым лицом, с массой оригинальных инженерных, архитектурных и световых решений и находок, впоследствии серьёзно изменился. Частично это было результатом проведённых необходимых реконструкций, изменивших их облик (например, станции «Дзержинская» («Лубянка»), «Кировская» («Чистые пруды»), «Павелецкая» Замоскворецкого радиуса, многие наземные вестибюли, особенно при строительстве пересадочных узлов с Кольцевой линией). Но большей частью неоправданные утраты были вызваны всё той же пресловутой борьбой с «архитектурными излишествами», в результате чего станции стали жертвами «унификации и стандартизации», их внешний облик подвергся нивелировке, а интерьеры понесли целый ряд утрат интересных архитектурных и декоративных элементов.

Особенно досадны массовая замена в 1960-е годы оригинальных светильников банальными люминесцентными лампами, и столь же массовая замена входных дубовых дверей застеклёнными рамами из металлического проката, в результате чего художественная ценность сменилась голым утилитаризмом, а интересные художественные решения и находки мастеров архитектуры преданы забвению. А ведь над идеями декоративного убранства с помощью разного рода панно, а также освещения вестибюлей работали крупнейшие специалисты своего дела (достаточно назвать, например, Я.И.Дамского, посвятившего жизнь разработке принципов и способов освещения интерьеров, в том числе промышленных сооружений), создавшие массу оригинальных, если не сказать – уникальных решений и приёмов, которые потом были благополучно уничтожены, и от них в интерьерах остались только следы. И только по старым фотографиям мы можем судить о том, что потеряли и от каких результатов работ многих умов отказались. Об утраченных элементах внешнего облика вестибюлей мы тоже обязательно расскажем.

К числу неоправданных стоит отнести также массовое использование глазурованной плитки при облицовке стен в 1960-е годы. Частая по технологическим соображениям на станциях первой очереди (не было ещё известно, как она «поведёт» себя при эксплуатации, да и промышленная база для первой очереди ещё оставалась от 1920-х годов, и только индустриализация позволила выйти на новые, более выразительные технологии, включая облицовку стен мрамором, а полов – гранитом различных расцветок), к ней вернулись в 1960-е годы, во время борьбы с «архитектурными излишествами», но она доказала свою непрактичность: мелкие плитки осыпались, их заменяли сходными по тону, из-за чего вся стена приобретала неряшливый вид, а её массовое использование в городских интерьерах, далёких от эстетики метро, вплоть до санузлов в общественных местах вообще дискредитировало саму идею её применения.

К счастью, начиная с 2017 года утраченные детали начинают восстанавливаться и вестибюли постепенно приобретают первоначальный вид. Вновь устанавливаются деревянные входные двери. На фасаде «Белорусской» Кольцевой линии появился забытый барельеф, у «Сокольников» вновь стоят фигуры «Дискобол» и «Баскетбол», а на входе на станцию «Прспект Мира» Кольцевой линии пассажиров вновь приветствуют женская фигура – аллегория изобилия – и часы.

2. Первая очередь (1935)

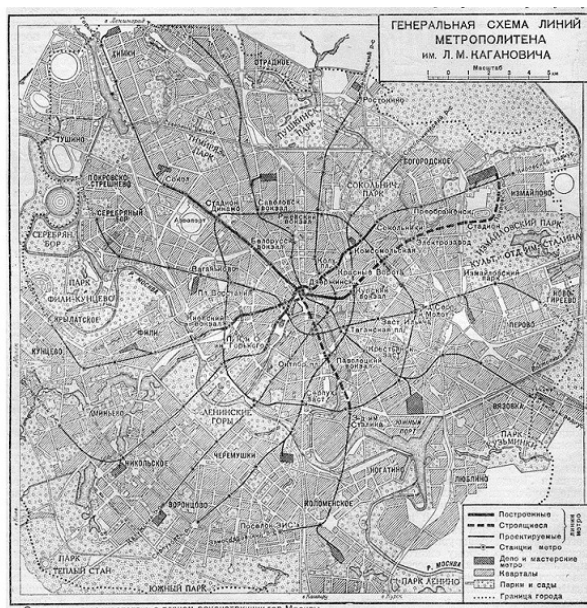
**«Сокольники» – «Охотный Ряд» – «Парк культуры»,
«Охотный Ряд» – «Смоленская» (Филёвская линия)**

К началу XX века, и особенно в 1920-е годы с мощным притоком в города сельского населения остро стала проблема транспорта и передвижения по городу. Сложившаяся в то время картина хорошо известна по фото- и киносъемкам, где улицы Москвы представляют собой сплошное броуновское движение из трамваев (основной вид транспорта в то время) и горожан. Проекты прокладки метро разрабатывались ещё до революции (наиболее известный – инженера Балинского), но они так и оставались на бумаге по разным причинам – от несовершенства технологического обеспечения до сопротивлений церковных властей, воспринимавших строительство метротоннелей как вторжение в преисподнюю. Разрабатывавшиеся проекты внутригородских железных дорог также оказались неудовлетворительными.

Наконец, Пленум ЦК партии большевиков в июне 1931 года, проанализировав сложившуюся ситуацию, пришёл к выводу: «необходимо немедленно приступить к подготовительной работе по сооружению метрополитена в Москве, как главного средства, разрешающего проблему быстрых и дешёвых людских перевозок, с тем, чтобы в 1932 г. уже начать строительство метрополитена».

С организацией в 1932 году института «Метрострой» фактически и началась история московского метрополитена. Постановлением Совнаркома СССР от 21 марта 1933 г. была утверждена схема линий, состоящая из пяти диаметров. Каждый диаметр состоял из двух расходящихся из центра радиусов, получивших свои рабочие названия, которые и вошли потом в историю. Они были спроектированы с таким расчётом, чтобы связать между собой важнейшие центры столицы. «Все диаметры проходят через центральный район города, связывают районы в пределах Окружной железной дороги с центром и обслуживают все железнодорожные вокзалы Москвы, наиболее крупные промышленные предприятия и физкультурные центры», писал, опираясь на директивы «сверху», руководитель «Метропроекта» инженер И. Катцен.

Утверждённая в 1933 г. схема включила в себя те три первые очереди метрополитена, которые строились в ближайшее десятилетие, с 1933 до 1944 годов.



Генплан строительства метро (конец 1930-х гг.). Уже построены первая и вторая очереди

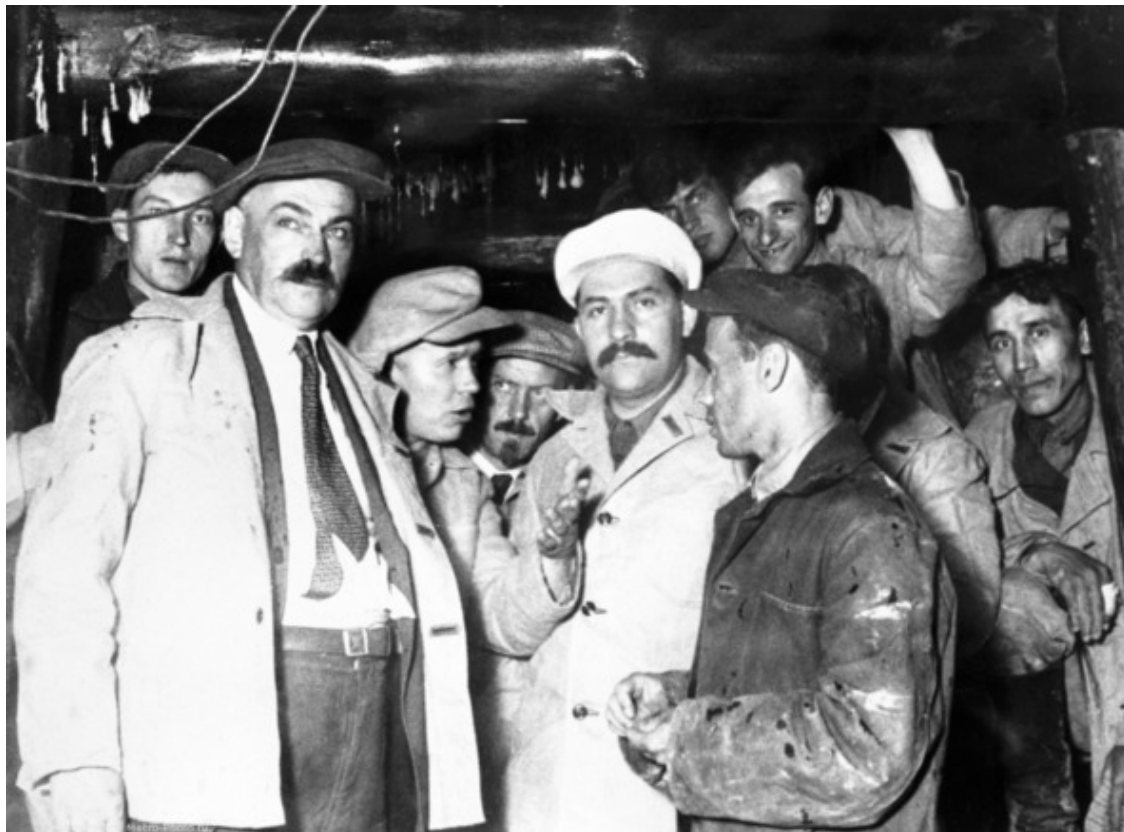
Первая очередь включала в себя Кировский радиус (от площади Свердлова до Сокольников), Фрунзенский (в противоположную сторону – до Крымской площади) и Арбатский (от центра до Смоленской площади). Они соединяли центр с Октябрьским (Ленинградским), Северным (Ярославским) и Московско-Казанским (Казанским) вокзалами и с двумя крупнейшими парками культуры и отдыха – Центральным имени Горького и Сокольническим. Кроме того, одна из станций – «Дворец Советов» (ныне «Кропоткинская») должна была иметь сакральное значение, проектируясь как подземный ярус запланированного на месте снесенного храма Христа Спасителя циклопического Дворца Советов – центра политической жизни Советского союза и символа советского строя в целом.

Эпопея строительства метрополитена широко известна по пропагандистским материалам. Но при этом энтузиазм не был придуман в партийных коридорах, трудовой подвиг, порыв в самом деле были. И особенно выразительно он сказался при строительстве третьей, «военной» очереди метро.

Курировал строительство глава московского комитета ВКП (б) Лазарь Каганович. Это видно по многочисленным фотографиям и кадрам кинохроники, где он в сопровождении своей правой руки – второго секретаря МК Н.С.Хрущёва и первого заместителя начальника Метростроя Е. Абакумова спускался в строящиеся тоннели и на месте ход строительства, а принимал строительство уже в качестве наркома путей сообщения. Так что метрополитен первые двадцать лет по праву носил его имя.

Первая шахта была заложена на Русаковской улице в 1931 году. После споров о глубине заложения тоннелей и способе их прокладки (тоннели мелкого заложения строились бы открытым способом, то есть с раскапыванием котлованов, а глубокого – проходкой тоннелей специальным щитом непосредственно в породе) было принято решение в периферийных районах (от Сокольников до Каланчёвской площади и от Библиотеки имени Ленина до Крымской площади) прокладывать тоннели открытым способом, а центральный участок проходить с помощью английского проходческого щита. При этом на станциях «Держинская» («Лубянка») и «Кировская» («Чистые пруды») сложные гидрогеологические условия – пльвуны и т. п. – не позволили в то время построить полноценные трёхсводчатые станции. В результате цен-

трального зала в них не было, а выходы на платформы осуществлялись непосредственно из аванзалов в торцах станции. И только накопленный опыт уже сорок лет спустя позволил провести серьёзную реконструкцию этих станций, в результате чего они только в 1970-е годы приобрели современный облик. Ещё одна станция, первоначально построенная без центрального зала, но уже по другим причинам – «Павелецкая» Замоскворецкого радиуса.



Первый заместитель начальника Метростроя Е. Т. Абакумов, второй секретарь Московского городского и областного комитета ВКП (Б) Н.С.Хрущёв, председатель исполкома Моссовета Н. А. Булганин, первый секретарь Московского городского и областного комитета ВКП (Б) Л.М.Каганович с рабочими на строительстве метро (первая половина 1930-х гг.)



Праздничное убранство Дома Союзов в дни открытия московского метрополитена. Май 1935

Строительство первой очереди должно было закончиться к 17-й годовщине Октябрьской революции, 7 ноября 1934 года, но из-за отсутствия опыта в новом деле и разного рода технических накладок она была открыта для пассажиров на полгода позже, 15 мая 1935 года. С этой даты и ведёт свою биографию московский метрополитен.

В составе первой очереди было открыто 13 станций. Многие из них ныне переименованы. Поэтому дадим их список с исходными и нынешними названиями.

Основная линия: «Сокольники», «Красносельская», «Комсомольская», «Красные ворота», «Кировская» (ныне «Чистые пруды»), «Дзержинская» («Лубянка»), «Охотный ряд» (сменившая несколько названий, но каждый раз возвращавшаяся к «девичьей фамилии»), «Библиотека им. В. И. Ленина», «Дворец Советов» («Кропоткинская»), «Парк культуры». От станции «Охотный ряд» шло ответвление: «Улица Коминтерна» (ныне «Александровский сад»), «Арбатская» и «Смоленская».

Из-за того, что фактически были сданы полторы линии – «От Сокольников до Парка» с ответвлением у Охотного Ряда до Смоленской площади, первое время поезда ходили по линиям по «вилочной» схеме, то есть часть поездов шла от электродепо со стороны «Сокольников» через «Охотный Ряд» до «Парка культуры», а часть – до «Смоленской».

Наземные вестибюли первой очереди строились без особых изысков, часто как лёгкие парковые навильоны, которые несли вполне практические цели – служить входами и выходами из метро, как отмечалось в печати того времени.

Конструкция подземных частей станций первой очереди при этом была достаточно традиционной: спуск из наземного вестибюля по лестницам, подходной коридор к перронному залу, лесенки, мостики. Подходной коридор и сами станционные залы часто были оформ-

лены рядами легких квадратных колонн, создававшими ощущение легкости и практичности (отзвуки конструктивистских идей 1920-х годов). В тех или иных сочетаниях эти элементы встречаются на станциях «Сокольники», «Красносельская», «Парк культуры», «Александровский сад», наземный вестибюль «Чистых прудов» несохранившийся вестибюль «Смоленской» и т. п.

Надо ещё сказать, что на станциях первой и частично второй и третьей очередей в облицовке полов часто использовалась керамическая плитка, с помощью сочетания разных расцветок которой создавались всевозможные орнаменты. Увы, она оказалась подверженной износу и постепенно заменялась плитами гранита.

Всё это должно было служить главной цели – преодолеть ощущение подземелья, достичь лёгкости и насыщенности светом помещений метрополитена.

Кроме того, каждая станция должна была иметь свой собственный неповторимый облик, для удобства ориентирования. Как при этом не впасть в крайности – «архитектурные излишества» или строительство по «типовым проектам», фактически нивелирующее всю идею художественного оформления вестибюлей – наглядно показывают станции первой очереди.

В объявленном конкурсе на проекты вестибюлей метро участвовали архитекторы, чьи имена говорят сами за себя: академик И.Я.Фомин, Н.А.Быкова, И.Г.Таранов, Н.Я.Колли, Б.С.Виленский, И.А.Голосов, Н.А.Ладовский, Д.Н.Чечулин, А.Н.Душкин, Я.Г.Лихтенберг, А.И.Гонцевич и другие – многие из них потом ещё не раз будут участвовать в проектировании станций метро. Достаточно сказать, что А.Н.Душкин спроектировал станции «Дворец Советов» («Кропоткинская», 1935 г.), «Площадь Революции» (1938 г.), «Автозаводская» (1943 г.), «Павелецкая» (первоначальный вариант, 1943 г.), «Новослободская» (1952 г.); Н.А.Быкова и И.Г.Таранов – «Сокольники» (1953 г.), «Новокузнецкая» (1943 г.), «Белорусская» Кольцевой линии (1952 г.), «Спортивная» (1957 г.), «ВДНХ» (1958 г.) и целый ряд последующих, не входящих уже в предмет нашего путеводителя (также Н.А.Быкова совместно с Н.Н.Андриканисом спроектировала и станцию «Белорусская» Горьковского радиуса (1938 г.); Б.С.Виленскому принадлежат проекты станций «Красносельская» (1935), «Аэропорт» (1938), «Партизанская» (1944); Н.Я.Колли – «Смоленская» (1935), «Кировская» (1935), «Павелецкая» - кольцевая (1950). А Д.Н.Чечулин, спроектировав вестибюли станций «Комсомольская» - радиальная и «Охотный Ряд» (обе 1935 г.), «Киевская» Филёвской линии (1937) и «Динамо» (1938 г.), позднее прославился проектами заметных по своей значимости общественных зданий, таких, как жилой дом-высотка на Котельнической набережной, гостиница «Россия», Дом Советов РСФСР («Белый Дом»), Библиотека иностранной литературы – а в 1945—1949 годах был даже главным архитектором Москвы.

Первую очередь метрополитена обслуживало электродепо «Северное» (за станцией «Комсомольская, на Краснопрудной улице). Из него и шли на линию поезда. Со станции «Сокольники» 15 мая 1935 г. вышел первый поезд с пассажирами, поэтому она фактически стала считаться первой станцией метро. С неё мы и начнём.

КИРОВСКО-УСАЧЁВСКИЙ ДИАМЕТР

«Сокольники». Открыта 15 мая 1935 г. Арх. Н.А.Быкова, И.Г.Таранов.

Станция была построена для подвоза пассажиров к крупному Сокольническому парку (здесь ещё в XVII веке, при царе Алексее Михайловиче, возникла Сокольничья слобода – поселение сокольников, занимавшихся содержанием и обучением соколов для царской охоты в местной роще, а в советское время организован Парк культуры и отдыха), а также для связи с центром города рабочей окраины. Из промышленных предприятий здесь находились Сокольнический вагоноремонтный завод, трамвайный парк, а из культурных – конструктивистский рабочий клуб им. Русакова, построенный в 1920-е годы в виде громадной шестерёнки, и ряд больниц.

Сам наземный вестибюль станции, в соответствии с местом расположения – у входа в парк культуры и отдыха – был выполнен в виде паркового павильона, прорезанного по оси аллеи проходом в сторону парка, а застеклённые, лёгкие на вид крылья, симметричные друг другу, служили для входа и выхода пассажиров. Потоки в каждую сторону на многих станциях первой очереди были разделены, что создавало удобства для посетителей метро. Интересно, что эти порталы на «Сокольниках» расположены в обеих боковых секциях, но спуски по лестницам при этом происходят в противоположных направлениях, не пересекаясь друг с другом (приём, встречающийся только здесь).

Боковые стены центрального прохода украшены скульптурным фризом на темы строительства метро, несколько выступающим на наружные части стен. Автор барельефа – скульптор Н. Митковицер – исполнил его по рисункам И.Г.Таранова. Кроме того, на цоколе, выступающем по периметру стен вестибюля, в момент открытия были установлены горшки с цветами и зеленью, а по углам размещены большие вазоны, в которых первоначально также росли цветы. Всё это должно было подчёркивать тематику парка и аллеи, ведущей к нему через вестибюль.

Первоначально в своде перекрытия был установлен круглый витраж с изображением пятиконечной звезды (впоследствии замураван), а по бокам проходной арки на специальных тумбах были установлены скульптуры спортсменов – дискобола и баскетболистки, работы известного скульптора М.Г.Манизера (наиболее известные его работы в метро – скульптуры на станции «Площадь Революции», и скульптурная группа «Партизаны» на «Партизанской»). К сожалению, они не выдержали проверку временем и были демонтированы (восстановлены в 2018 г.). Затем на гранитных выступах стояли светильники-торшеры, заменённые в начале 1950-х гг. установленными уже на стенах вестибюля светильниками нового образца – в виде факелов, аналогичными тем, что тогда же были установлены на станции «Калужская» (нынешняя «Октябрьская») Кольцевой линии. Они и по сей день обрамляют центральный проход.

Спустившись по лестницам, стены которых облицованы жёлтой плиткой, пассажиры попадают в полукруглый, характерной для станций первой очереди формы, кассовый зал. Его стена ранее была украшена майоликовым панно со схемой Москвы «в версии» Генплана 1935 года. Дуговую часть обрамляют два ряда колонн, второй ряд которых отделяет от центрального зала обустроенные по его дуге коридоры на выход. Разделение потоков на вход и выход в подходном коридоре происходит до сих пор, по оригинальной схеме: по центру коридора – на станцию, по его краям – на выход в город. Стены были изначально облицованы марблитом, который, впрочем, показал свою непрактичность. Сейчас стены облицованы голубой плиткой с узким чёрным цоколем, а колонны, разделяющие потоки пассажиров – белым мрамором. Первоначально пол был покрыт керамической плиткой с рисунком пчелиных сот (сейчас – плитами серого гранита, а пояса по линии колонн – красного), а коридор освещался оригинальными светильниками – небольшими шарообразными в боковых проходах

и полукруглыми светильниками по центру. Впоследствии они были заменены люминесцентными лампами.

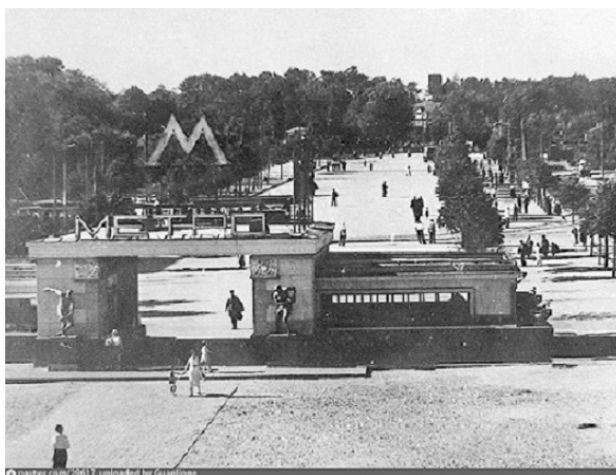
Коридор выводит на облицованный серо-голубым мрамором мостик в центре подземного станционного зала, с которого две лестницы спускаются непосредственно на платформы – схема, характерная для станции первой очереди (например, «Смоленская», «Арбатская», отчасти «Парк культуры» и некоторые другие). Вокруг лестниц на путевых стенах предполагалось разместить майоликовые панно, изображавшие отдых советских людей в парках. Любопытный штрих: в торце мостика на стене хорошо заметна памятная табличка с надписью о строительстве первой очереди метро – одна из трёх сохранившихся на станциях первой очереди: помимо «Сокольников» это «Парк культуры» и «Красносельская» – причём слова «В.И.Ленина» вместо «Л.М.Кагановича» установлены очень неаккуратно, выбиваются из стилистики надписи и по стилю, и по размеру букв (аналогичная замена на других станциях сделана более умело).

Станционный зал раньше также был освещён оригинально. Свод зала сделан так, что над боковыми частями, над путями, на всём протяжении пробиты три ряда достаточно глубоких кессонов, в которых изначально были закреплены маленькие шарообразные светильники, как в боковых проходах подходного коридора, а в промежутках между колоннами, над проходами к поездам, висели такие же шары большего размера. Но и они были заменены в 1960-е годы люминесцентными лампами.

В целом облицовка должна была подчеркнуть светлость и лёгкость, чему способствовали уральский белый мрамор на колоннах подходного коридора, серый уфалейский мрамор с очень красивым рисунком на колоннах самой станции, капители колонн из белого мрамора, а их базы – из лабрадора. Специалисты отмечали также интересное решение облицовки путевых стен – облицовка керамической плиткой была разбита швами на квадраты, дабы преодолеть впечатление монотонности. Пол на станции выложен квадратами черного габбро (лабрадорита), чередующимися в шахматном порядке с такими же квадратами тёмно-серого жежелевского гранита. Как писал архитектор Н.Я.Колли, общее оформление станции «производит сильное и цельное впечатление верно найденными цветовыми и световыми соотношениями. Так, например, в платформенном зале серо-голубой тон чудесного уфалейского мрамора облицовки колонн, удачно сочетаясь с мягким светом молочных шаров, создаёт прекрасную цветовую гамму, исключительную прозрачность и какую-то голубизну воздуха».

В торцах вестибюля обустроены две глухие площадки, используемые под служебные помещения метрополитена. С той площадки, что построена в сторону центра, предполагается строительство перехода на станцию Большого кольца.

Макет станции выставлялся на Международной всемирной выставке в Париже в 1937 году, и был удостоен специальной премии.



«Сокольники». Вестибюль на фоне парковой аллеи



«Сокольники». Скульптуры «Дискобол» и «Баскетбол»



«Сокольники». Проектное решение с несозданными панно



«Сокольники». Подходной коридор



«Сокольники». Лестницы



«Сокольники». Общий вид зала

Красносельская. Открыта 15 мая 1935 г. Арх. Б.С.Виленский, В.А.Ершов.

«Красносельская» – станция достаточно немногочисленная, несмотря на то, что находится на пересечении нескольких транспортных магистралей. Прежде всего это дорога на восток Московской области, которая на разных участках здесь называется по-разному: Краснопрудная улица, затем Русаковская и далее Щёлковское шоссе, а ещё отсюда идёт ответвление в сторону «Бауманской», в Лефортово. Вероятно, сказывается близкое соседство Комсомольской площади с её тремя вокзалами и одноимённых станций метро, которые и принимают на себя основной удар. Поэтому и вместо предполагавшихся двух выходов построили только один, весьма скромный на вид. Задел для второго выхода виден с противоположной стороны платформы. А в дальнейшем, вероятно, вообще отказались от такого частого расположения станций. Она довольно малоизвестна, не избалована вниманием историков, искусствоведов и авторов путеводителей, да ещё и понесла целый ряд утрат в художественном оформлении.

Наземный вестибюль – дугообразный в плане, украшен портиком с широко расставленными колоннами. А сам фасад проектировался в виде большой буквы «М», символа метрополитена. Изначально он был более застеклённым – дополнительное освещение интерьера шло через продольное окно под козырьком и три больших оконных проёма на задней стороне вестибюля (позднее их замуровали). В центральном проёме при этом предполагалось установить выполненное из цветного стекла методом спайки изображение Москвы в новой планировке по Генплану 1935 года (вероятно, именно на этом месте в 1969 г. установили мозаику на революционную тему «Красный барабанщик», в основе которой – фигура красноармейца в будёновке, бьющего в барабан). Также над входом располагались квадратные часы, впоследствии демонтированные.

Но самой досадной утратой убранства наземного вестибюля, конечно, стали оригинальные для своего времени световые колонны. Они должны были подсвечивать задуманный витраж. Ещё одна пара таких же колонн была установлена на площадках лестниц для освещения барельефов, которые должны были быть установлены на стенах лестниц. Их изготовление из плана первой очереди метро было перенесено в план второй. Но в итоге ни витража, ни барельефов так и не появилось. А затем были демонтированы и сами колонны, оставшиеся без своего основного предназначения. Они были заменены стоящими на стыках маршей лестниц торшерами с чёрными колоннами и полукруглыми плафонами.

Как и на многих других станциях, от наземного вестибюля к подземному залу спускаются лестницы, переходящие от кассового зала в подходной коридор. Расположение лестниц подчинено дугообразной форме самого вестибюля. Стены лестничных спусков выкрашены в жёлтый цвет, без облицовки. На площадке между лестницами и кассовым залом в 2006 г. была установлена мемориальная доска в честь одной из первостроителей метро Т.В.Фёдоровой. Кассовый зал – формы, отдалённо напоминающей трапецию с закруглёнными углами. В этом же зале четыре десятигранные колонны, облицованные светлым мрамором. Облицовка подходного коридора и кассового зала за время эксплуатации обветшала и была заменена в 2005 году. Изначально пол был покрыт плиткой, создававшей оригинальный мозаичный рисунок, а стены – глазурированной плиткой, как и в кассовом зале. Теперь пол выложен емельяновским и желто-коричневым гранитом месторождения Жельтау, а стены облицованы мрамором Полоцкого месторождения (Урал).

Подходной коридор, общий для потоков на вход и на выход, разделённый по центральной оси, выводит на мостики в задней части подземного вестибюля, наподобие тех, что установлены на станции «Парк культуры». Главное неудобство их расположения в том, что спускаясь с мостика на платформу, пассажиры упираются в заднюю стенку лестницы на выход. Две лестницы подряд загромаждают платформу, а кроме того, создают опасность для пассажиров, выходящих на неё в узком месте между мостиком и краем платформы. Неудобство такой конструкции заставило уже на станциях второй очереди делать широкие лестницы непосредственно в торцах зала.

В подземном зале только один ряд колонн, установленных по центральной оси, что мешает обзору интерьера. Десятигранные колонны облицованы жёлтым мраморовидным известняком крымского месторождения Бююк-Янкой. Интересно, что в полотнах облицовки хорошо видны отпечатки ископаемых морских животных – колонии кораллов, раковины моллюсков (головоногие – аммониты и другие) и иглокожих (морских звёзд и ежей). Базы колонн облицованы серым шамординским известняком, а их капители – белым коелгинским мрамором, и выглядят слишком скромно, даже аскетично. По проекту капители должны были служить источником скрытого света. Интересно оформлены путевые стены: в их основе поверх красно-коричневатого цоколя установлена сеть пилястр из серого мрамора, разбивающих на отдельные секции сплошную облицовку из плитки, причём шаг этих секций совпадает с шагом колонн.

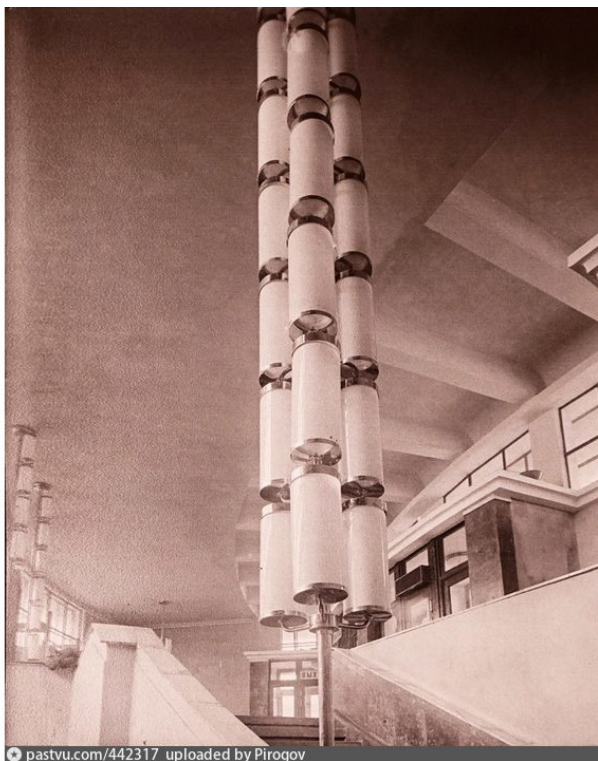
Интересно был оформлен потолок подземного зала, от чего, остались, увы, жалкие остатки – ряды очень неглубоких кессонных загиблений разной формы: ряды из пяти круглых кессонов прерываются квадратными. Сейчас это просто загибления в своде, а изначально это было обрамление системы освещения: в центре кругов были установлены круглые светильники, а в центре квадратных – цилиндрические светильники в два ряда, образующие светящийся квадрат. Места креплений прежних светильников до сих пор заметны по центру каждого кессона. Во второй половине 1940-х годов всё это заменили люстрами-шарами, а уже в 1960-х в ряд между колонн установили люминесцентные лампы.

Пол, изначально асфальтовый, сейчас облицован светло-серым мансуровским гранитом с красными вставками вокруг колонн. Цвет облицовки выбран таким образом, чтобы передать жёлтый, солнечный тон. К сожалению, за многие десятилетия жёлтый тон в облицовке вестибюля стал коричневатым, создав «архивную» архаичность облика.

У лестниц, ведущих со станции к выходу, с обеих сторон видны пустые «рамы» из мрамора (напоминающие рамы на станции «Сокол» второй очереди, также вокруг лестниц). В них проектом предусматривалось установить панно из майоликовой плитки, но и оно, как и оформление наземного вестибюля, не было исполнено.



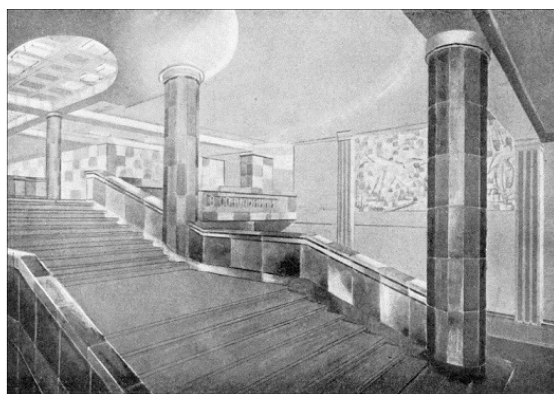
«Красносельская». Наземный вестибюль



«Красносельская». Световые колонны



«Красносельская». Балкон с лестницами



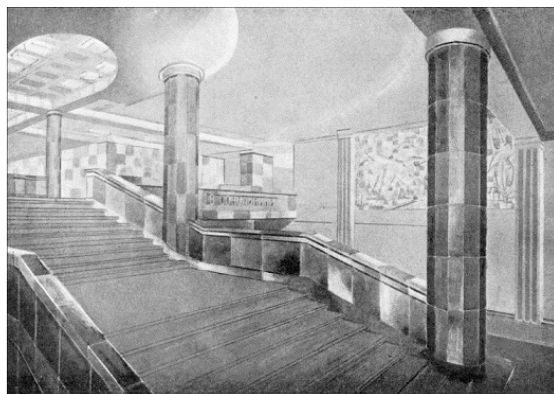
«Красносельская». Проектное решение. Лестницы с несозданными панно на стенах



«Красносельская». Система освещения



«Красносельская». Кассовый зал



«Красносельская». Проектное решение. Лестницы с несозданными панно на стенах



«Красносельская». Центральный зал

Комсомольская. Открыта 15 мая 1935 г. Арх. Д. Н. Чечулин.

В отличие от соседней «Красносельской» – одна из самых популярных станций. Она запоминается уже балконами над путями, которые вплоть до нашего времени были единственными в метрополитене (потом такая схема была использована на станции «Зябликово»). И неудивительно – станция обслуживает сразу три московских вокзала – Ленинградский, Ярославский и Казанский, проходя через одну из «силовых точек» Москвы 1930-х годов, потому и считалась одной из главных на первой очереди. Балконы-галереи и были сделаны как раз для того, чтобы разводить пассажиропотоки, по ещё одному, помимо платформы, ярусу. Выходы на них устроены по лестницам в торцах и по центру платформенного зала.

Своим расположением станция как бы связывает по косой линии все три вокзала. Для этого выход со станции был оборудован через два вестибюля. Один, в хвостовой части платформы встроен в здание Казанского вокзала, в его подвальный ярус, из которого по лестнице сделан выход наружу (авторы – А.М.Рухлядев, будущий автор Северного речного вокзала столицы, и В.Ф.Кринский) (здесь несколько задержались с переоборудованием вокзальных помещений – выход открылся в июле 1936 года). В 1950-е годы шла реконструкция этого комплекса. Его открыли заново 28 января 1959 года. А из головы поезда был построен второй выход – на площадку между Ленинградским и Ярославским вокзалами, там же, где и сейчас стоит современный вестибюль, сейчас, к сожалению, работающий только на выход. Нынешний, помпезный был сооружён в 1952 г. при строительстве Кольцевой линии метро для организации обслуживания обеих станций (как на «Парке культуры»). А изначально на этом месте стоял другой павильон – традиционный для середины 1930-х годов кубический объем с четырьмя колоннами, облицованными мрамором. Он был увенчан простым на вид, но эффектным карнизом с большим выносом. Сам вестибюль должен был стать постаментом для четырёх скульптур – «краснофлотца, красноармейца, рабочего и колхозника», а по бокам от входов предполагалось разместить два барельефа. Из него на платформу вели, как и на других станциях первой очереди, лестницы с чашеобразными торшерами, установленными на перилах. На торцевой (со стороны платформы) стене была установлена фреска «Комсомол – вперёд, к новым победам!», изображающие строительство нового мира на фоне знамени с двумя профилями вождей. Плафон вестибюля в центральной части потолка (работы В.А.Фаворского) изображал авиационный парад, а в квадратах по периметру шли фигуры рабочих и метростроителей.

В нынешнем аванзале в северном торце станции, куда можно попасть, поднявшись по ступеням, либо с балконов-галерей, на стене установлено майоликовое панно «Проходка шахты», изображающее труд комсомольцев-метростроителей, одно из четырёх предполагавшихся. Автор панно – художник Е.Е.Лансере для создания эскизов к панно специально спускался в метростроительскую шахту. Изображение в какой-то мере стало преемственным по отношению к несо-

хранившимся деталям оформления старого вестибюля. Овальный кессон в потолке аванзала поддерживают по краям овала колонны, капители которых представляют собой лепной орнамент, включающий перевязанные снопы хлебов, плоды, между ними серпы и молоты, и звезда над ними – традиционная символика из герба СССР, фактически в эстетике послевоенной триумфальной четвёртой очереди, в рамках которой строилась одноименная станция Кольцевой линии. Лепнину окружают полукруглые светильники, а по контуру аванзала в кессонах установлены подвесные шары-люстры.

Сам платформенный зал оформлен двумя рядами массивных четырёхгранных колонн, облицованных розовато-коричневым мрамором Чоргуньского месторождения. В их бронзовых капителях в соответствии с концепцией станции выбита эмблема «КИМ» (Коммунистического интернационала молодёжи). Пол выложен чередующимися полосами сразу нескольких пород камня – темно-серого жежелевского гранита, красного капустинского и лезниковского, коричнево-красного емельяновского гранита и черного лабрадорита. Центральная часть зала, между рядами колонн, освещался первоначально состоящими из связки трубчатых ламп люстрами (потом они были заменены на шары из молочного стекла, такие же, как и в переоборудованном в начале 1950-х гг. выходе к Ленинградскому и Ярославскому вокзалам). При этом оригинальной формы светильники над боковыми частями платформенного зала сохранились до наших дней, что редкость для метрополитена. Потолок над боковыми частями платформы и над галереями-балконами сохранил сложную систему кессонов, повторяющую схему расписного плафона в несохранившемся северном вестибюле: большой квадрат с подвешенной люстрой в обрамлении маленьких квадратов по периметру. Путевые стены облицованы светло-жёлтой кафельной плиткой, их цоколь – серым шамординским известняком. Стены балконов-галерей украшены розовым газганским и белым коелгинским мрамором, колонны – прохоро-баландинским мрамором. В промежутках колонн на галерее на стенах установлены бра с шарообразными плафонами, первоначально трубчатыми (так же, как и большие светильники на потолке).

По своей концепции станция стала самой нарядной среди станций первой очереди как визитная карточка московского метро, специально демонстрируемая приезжающим на три столетних вокзала гостям города. Позднее эта функция будет отдана одноимённой станции Кольцевой линии. Именно здесь впервые был использован мотив подземного дворца, пышно развившийся в послевоенные годы на станциях четвёртой очереди.

В соответствии с планом «увязки» станции радиальной линии с новопостроенной одноимённой станцией Кольцевой линии, помимо перестройки всей верхней части северного торца станции от аванзала до наземного вестибюля, из южного торца, напротив выхода в Казанский вокзал был построен переход на станцию Кольцевой линии с обустройством промежуточных аванзалов, оформляющих эскалаторный спуск, и подходных к ним коридоров.

Автор проекта отмечен Сталинской премией за 1940 год.





«Комсомольская». Первоначальный вестибюль на фоне Ленинградского вокзала и проектное решение со скульптурами



«Комсомольская». Первоначальная роспись северного аванзала



«Комсомольская». Панно в северном аванзале (1935—1950)



«Комсомольская». Северный аванзал после 1952 г.



«Комсомольская». Проект центрального зала



«Комсомольская». Проект южного аванзала



«Комсомольская». Центральный зал



«Комсомольская». Балконы



«Комсомольская». Детали убранства



«Комсомольская». Лестница с платформы



«От Сокольников до парка на метро»...

Красные ворота (в 1962 – 1986 гг. – Лермонтовская). Открыта 15 мая 1935 г. Арх. И.А.Фомин, Н.Н.Андриканис. Западный наземный вестибюль – арх. Н.А.Ладовский (1935), восточный – А.Н.Душкин (1954).

Одна из самых строгих и выразительных станций. Проект подземного вестибюля принадлежит академику архитектуры И.А.Фомину, работавшему ещё с 1900-х годов. Очень известен наземный вестибюль – знаменитая «ракушка» архитектора-конструктивиста Н.А.Ладовского, состоящая из концентрических дуг, имитировавших цилиндрический профиль тоннеля, по которому осуществлялся бы спуск в метро, своего рода визуальная визитная карточка метрополитена. Другое его авангардистское, в стиле 1920-х годов, решение было применено на станции «Дзержинская» («Лубянка»). В верхней части фасада изначально были традиционные для станций первой очереди буквы надписи «Метро», затем заменённые на большую букву «М», впоследствии также утраченную. В правой части вестибюля, за застекленной колоннадой, долгое время был популярный букинистический магазин. Внутри вестибюля – традиционный «комплект» помещений первой очереди – лестницы, кассовый зал и подходной коридор. Но в отличие от станций, более удалённых от центра, на отрезке начиная с «Красных ворот» и до «Охотного ряда» строились станции глубокого залегания, где помимо лестниц, ведущих в промежуточные залы, также применялись эскалаторы.

Вся концепция архитектурного решения станции должна была хранить память о триумфальных Красных воротах, сооружённых в XVIII веке и простоявших здесь до 1930-х годов, и потому и облицовка вестибюля Ладовского изнутри, и оформление самой станции было выполнено в тёмно-красных тонах и с использованием мотива ворот-арок. Для облицовки подземного вестибюля был применён тёмно-красный мрамор месторождения Шроша, с чёрным лабрадоритовым цоколем, придающий станции такой строгий вид. Да и сам подземный вестибюль был выполнен в классическом стиле, в отличие от авангардистского наземного.

В отличие от станций мелкого залегания, своды которых опирались на лаконичные колонны, на «глубоких» станциях впервые была применена система пилонов и арок-проходов между ними, что должно было сдерживать толщу грунта над вестибюлем. Одновременно эта система придавала станциям ощущение строгости и солидности. В пилонах были сделаны полукруглые ниши, облицованные желтоватым мрамором Биюк-Янкойского месторождения, также напоминающие проёмы триумфальных ворот. В свою очередь, для облегчения зрительного впечатления от вестибюля своды были украшены: в центральном зале – шестиугольными а между ними – ромбовидными кессонами с двойным контуром, а над путевыми платформами и путями – рядами квадратных кассет. Освещаются залы подвесными люстрами с шарообразными плафонами. Пол первоначально был покрыт керамической плиткой двух цветов (квадратной метлахской красного цвета и шестиугольной кремовой), уложенных квадратами,

позднее плитку заменили красными и серыми гранитными плитами (красный лезниковский и светло-серый мансуровский гранит).

Специалисты отмечали мастерство автора, проявившееся в прорисовке деталей, чувства меры и пропорций, в частности, в высоте ниш, соотносимых с человеческим ростом, или соотношении между формой пилонов и профилями их деталей.

Проект станции был удостоен гран-при на Международной выставке в Париже в 1937 г.

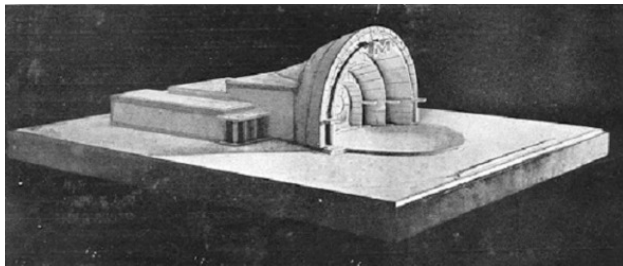
Во время Великой Отечественной войны на станции был оборудован командный пункт руководства и оперативно-диспетчерского аппарата народного комиссариата путей сообщения. В связи с этим поезда на этой станции не останавливались, перрон отгородили от путей высокой фанерной стеной.

31 июля 1954 года из противоположного торца станции, оставшегося глухим, был пробит второй выход в город, в первый этаж построенной к тому времени высотки. По стилю и по времени это уже продукт четвёртой очереди метрополитена: два эскалаторных пролёта разделены круглым залом с потолком, богато украшенным лепниной. Такое же пышное обрамление у верхнего зала. Высотка была построена на месте снесённого дома, в котором в 1814 году родился М.Ю.Лермонтов, поэтому весь район и станция в частности связаны с противоборством «красноворотских» и «лермонтовских» топонимов.

На станции в 1952 году начал работу первый в московском метро турникет, а 28 июля 1959 года впервые опробован турникет, основанный на принципе свободного прохода.



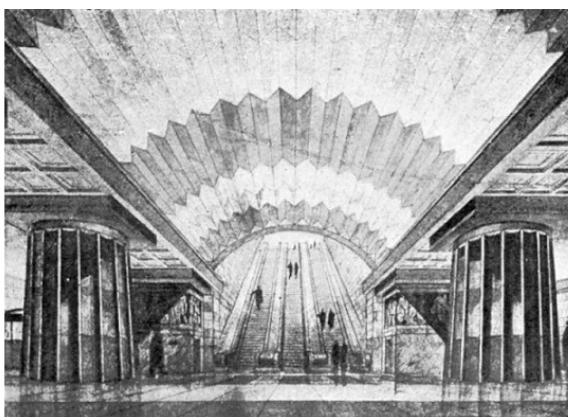
«Красные ворота» в дни открытия



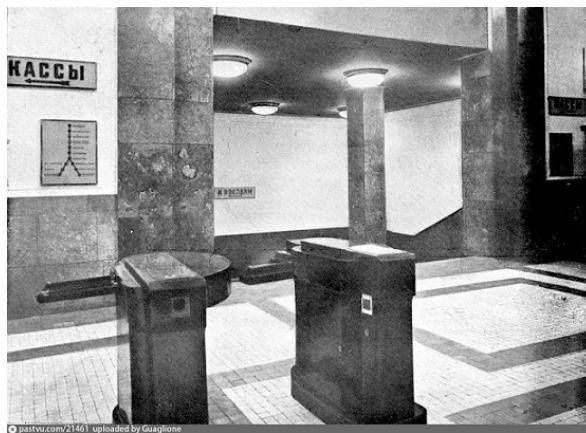
«Красные ворота». Макет наземного вестибюля



«Красные ворота». Одно из проектных решений



«Красные ворота». Одно из проектных решений



«Красные ворота». Опытные турникеты



«Красные ворота». Эскалаторный зал



«Красные ворота». Центральный зал

Кировская (с 1990 – Чистые пруды). Арх. Н.Я.Колли. Открыта 15 мая 1935 г. Реконструкция 1971 г. – арх. Л.Н.Попова, А.Ф.Фокина, Н.А.Шухарева.

Одна из двух станций метро (наряду с «Дзержинской», ныне «Лубянской»), при строительстве которых первоначально не удалось преодолеть экстремальные гидрогеологические условия (плывуны и т.п.) и вплоть до 1970-х годов не имевших центрального зала (из аванзалов выход осуществлялся сразу на боковые платформы).

Наземный вестибюль в конструктивистском стиле – одно из украшений Чистопрудного бульвара. Внешне вестибюль смотрится лаконично, без излишеств. Вход и выход разведены по двум противоположным направлениям. Вестибюль установлен на невысоком стилобате. Облицовка наружных стен выполнена калужским мрамором. Высоты зданию добавляют по четыре колонны в кованом розовом граните с лицевого и торцевого фасадов, а сильно выступающий карниз – зрительной мощности. Между остеклёнными проёмами стен (выполненными в виде иллюминаторов и расположенными по боковым кромкам стен), по центру оставлено место для барельефов на тему строительства метро (скульптора В.Д.Королёва), но они не были выполнены. В интерьере, в углах перил, ранее находились тонкие торшеры, впоследствии утраченные. В кессонах потолка установлены полукруглые светильники.

Вслед за традиционными лестницами начинается длинный дугообразный подходной коридор. Освещение сделано оригинальным способом – светильники спрятаны в стенах за круглыми плафонами-иллюминаторами, повторяющими мотив освещения наземного вестибюля. Если мысленно представить себе их заменёнными на традиционные люминесцентные лампы, то можно оценить ущерб, нанесенный в 1960-е годы облику метро борьбой с «архитектурными излишествами» на многих других станциях. Потоки на вход и на выход разделены по оси коридора рядом квадратных колонн, облицованных серым мрамором, причём на стенах им соответствуют вертикальные вставки из серо-голубоватого мрамора иного оттенка наподобие уфалея. Пол в момент открытия был покрыт выложенным из плитки орнаментом, красными плитками по белому фону, в виде описанных вокруг каждой колонны прямоугольников. Коридор выводит в эскалаторный зал, свод которого раньше представлял собой стеклянный потолок, излучающий мягкий свет, что было попыткой преодолеть характером освещения, а также цветом и фактурой облицовки ощущение подземелья. Сейчас он демонтирован и заменён потолком другой конструкции.

С противоположной от подходного коридора стороны эскалаторного зала в 1972 г. был обустроен парный эскалаторный зал станции «Тургеневская».

Как уже говорилось, первоначально не удалось раскрыть центральный зал. Со стороны спуска был обустроен только небольшой аванзал, из которого был выход непосредственно на платформы. Он и сейчас заметен отличающимися от основного вестибюля деталями. С противоположной стороны, там, где сейчас переход на станцию «Сретенский бульвар», был обустроен аналогичный аванзал, но без выхода, соединяющий только две платформы. При реконструкции станции на рубеже 1960-1970-х гг. обогащённые опытом метростроевцы смогли таки завершить проект и пробили проходы между пилонами в построенный центральный зал, из которого был проложен переход на станцию «Тургеневская», при этом сохранив рисунок стен. Иначе говоря, представить себе первоначальный вид вестибюля легко, если мысленно «убрать» центральный зал и «заложить» имеющиеся проёмы между пилонами. Тем самым станция не изменила своего внешнего облика, в отличие от соседней «Дзержинской» («Лубянки»), также реконструировавшейся в 1970-е годы, и в результате утратившей оригинальное решение Н.А.Ладовского.

При отсутствии центрального зала, чтобы преодолеть грузность глухих стен на всём протяжении платформ, было применено сразу несколько приёмов. Один из них заключался в том, что сами пилоны в своих боковых частях были облицованы чередующимися серым уфалейским и палево-белым коелгинским мрамором. Чтобы показать красоту фактуры уральского

мрамора, облицовка была выполнена цельными плитами большого размера. Кроме того, линия пилонов разбивалась глухими простенками, также облицованными белым мрамором месторождения Коелга. Цоколь стен выложен тёмно-серым жежелевским гранитом. Всё это создавало присущую только этой станции серебристо-голубую цветовую гамму. Путевые залы освещались трубчатыми светильниками, установленными в ряд по центральной оси, и подсветкой из-под карнизов, что зрительно делало пилоны выше, а также создавалось ощущение «парения» свода, принимающего зрительный облик паруса (второй приём «облегчения» впечатления от интерьера). При реконструкции 1960-1970-х гг. пол построенного центрального зала был выложен сиренево-розовым каарлахтинским, серым корнинским, желто-розовым трикратненским гранитами. Полы путевых платформ изначально облицованы светло-серым янцевским и серым корнинским гранитом. Сами путевые стены были облицованы первоначально светлой шестигранной фарфоровой плиткой, выше, у свода, шла облицовка белыми глазурованными плитками. Части плиточного покрытия сохранились в крайних частях платформ, а сами стены сейчас облицованы светлым мрамором. В верхней части стены шёл меандр (особая декоративная полоса, в определённых местах делающая уступы) из тёмных плиток (серый уфалейский мрамор), в «карманы» которого было вписано название станции. Название станции повторялось и с внутренней стороны путевых стен, по декоративному карнизу. Кое-где в облицовке до сих пор сохранились следы креплений букв «Кировская». Части плиточного покрытия сохранились в крайних частях платформ.

Одна из «визитных карточек» станции – бронзовый бюст С.М.Кирова работы М.Г.Манизера, упоминания о котором встречаются в воспоминаниях об И.В.Сталине (по легендам, Сталин не раз молча стоял у портрета своего любимца, которого, по его словам. «не уберегли»), за свою историю несколько раз менял место расположения. Вначале он был установлен в торце одного из аванзалов. В начале 1970-х, при открытии центрального зала, он «переехал» в его глухой торец, а в январе 2008 г., когда из торца сделали переход на станцию «Сретенский бульвар», окончательно утратил связь с «родной» станцией и был установлен в коридоре – выходе с этой станции, между ней и выведенным в тот же коридор вторым выходом с «Тургеневской».

Это самая глубокая станция первой очереди. Во время Великой Отечественной войны на не размещались отделы Генштаба, базировавшегося здесь же, на улице Кирова, и штаб ПВО (противовоздушной обороны). Платформы были загорожены фанерными стенами и поезда проходили станцию без остановки. А в помещениях под платформами были обустроены кабинеты Верховного Главнокомандующего И. В. Сталина и начальника Генштаба (в июле 1941 – мае 1942 им был Б.М.Шапошников).



«Кировская». Наземный вестибюль



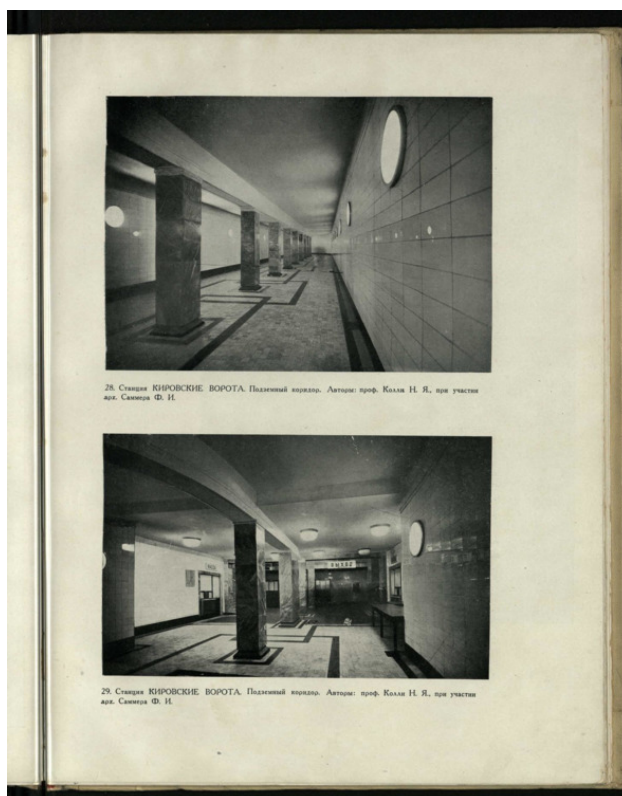
«Кировская». Наземный вестибюль



«Кировская». Вестибюль со стороны Чистопрудного бульвара. Видна застройка в торце Сретенского бульвара, позднее снесённая



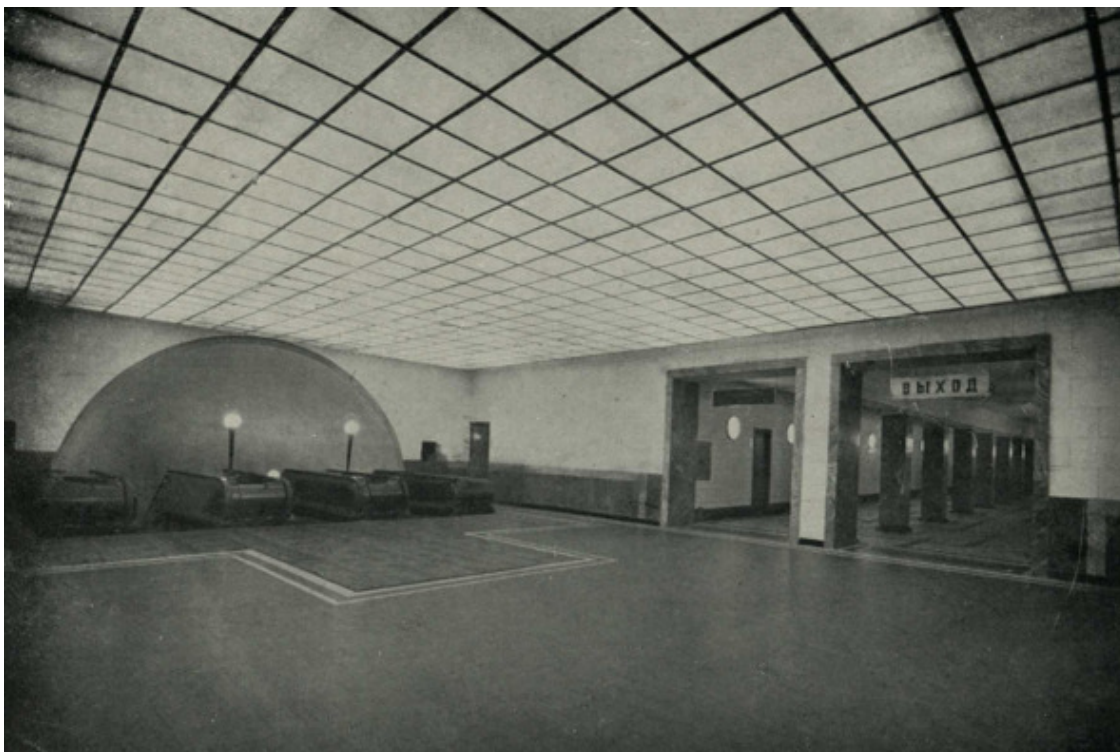
«Кировская». Интерьер наземного вестибюля



28. Станция КИРОВСКИЕ ВОРОТА. Подземный коридор. Авторы: проф. Коллин Н. Я., при участии
доц. Савицкого Ф. И.

29. Станция КИРОВСКИЕ ВОРОТА. Подземный коридор. Авторы: проф. Коллин Н. Я., при участии
доц. Савицкого Ф. И.

«Кировская». Подходной коридор. Из книги «Архитектура московского метро». М., 1936



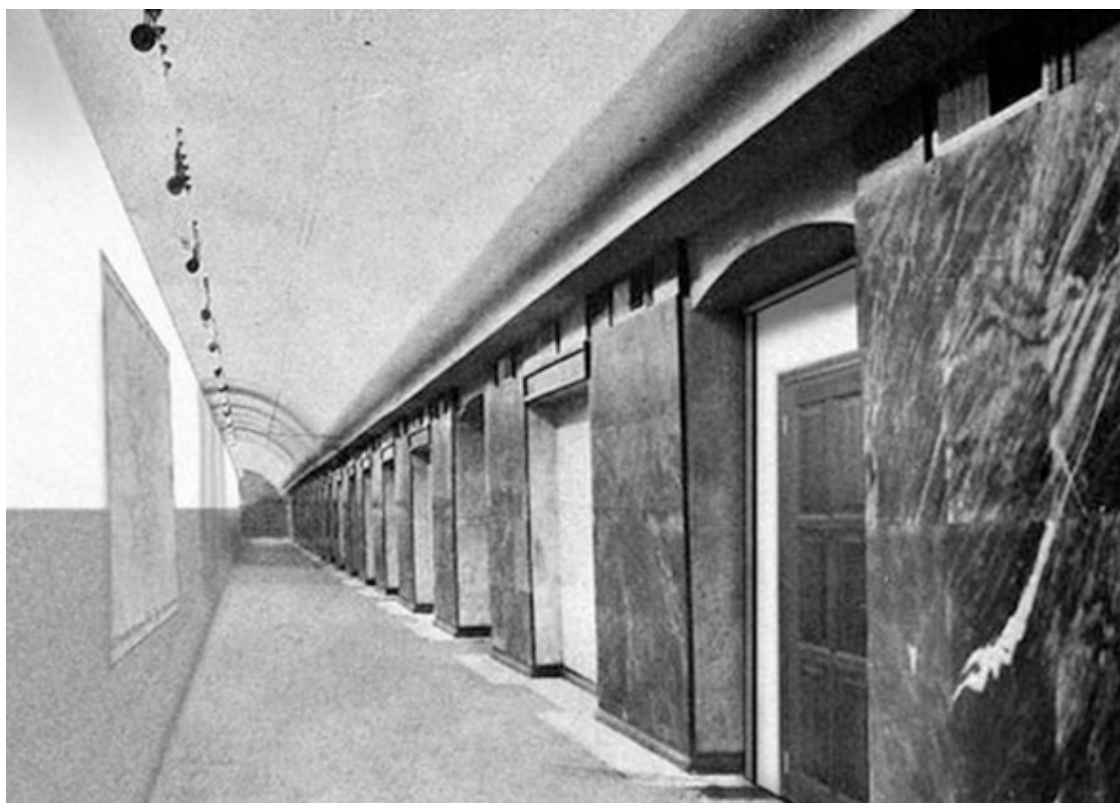
«Кировская». Эскалаторный зал с первоначальным потолком



«Кировская». Аванзал



«Кировская». Первоначальный облик



Командный пункт на «Кировской» в годы войны

Дзержинская (с 1990 – Лубянка). Открыта 15 мая 1935 г. Арх. Н.А.Ладовский. Наземный вестибюль – арх. И.И.Ловейко и Д.Ф.Фридман. Реконструкция 1973—1975 гг. – арх. Н.А.Алёшина, А.Ф.Стрелков.

Одна из самых оригинальных станций при открытии – и одна из самых досадных утрат при реконструкции. Единственная конструктивистская станция со своим характерным архитектурным и световым решением, увидеть которую теперь можно только на фотографиях, да отчасти получить представление по вольной цитате в решении вестибюля недавно открытой станции «Фонвизинская».

Сложнейшие гидрогеологические условия, ещё более острые, чем на соседней «Кировской» не позволили построить здесь в 1935 году полноценную станцию. О центральном зале не приходилось думать. Оставались только приплатформенные залы. И тогда мастер архитектурного авангарда Н.А.Ладовский решил построить архитектурное решение станции на мотивах метротоннелей. Эти мотивы были обыграны уже в оформлении единственного на тот момент выхода со станции, авторство которого принадлежит И.И.Ловейко и Д.Ф.Фридману – на краю площади Дзержинского, близ Малого Черкасского переулка. В фасадной стене вестибюля появились два больших арочных портала для входа и выхода пассажиров, имитирующих профили метротоннеля (как мы помним, схожий мотив был применён в конструкции входного вестибюля станции «Красные ворота» – другой работы Ладовского). Над арками располагался сохранившийся до наших дней пояс из обрамлённых тяжёлыми рамами квадратов с рельефными изображениями рабочих, колхозников и физкультурников, а между самими арками стояла парная скульптура, изображавшая метростроевцев, также утраченная. Каждая фигура барельефа перекликалась с узкими окнами над барельефом. Воронкообразные обрамления арок отделаны красным лезниковским гранитом.

Внутри вестибюля, на сводчатых перекрытиях, находились росписи на тему авиации, выполненные в технике «сграффито» (автор росписи – художник И.Ф.Максимов), первые опыты художественного оформления станций метро. Рисунок пола представлял собой ряды белых квадратных рамок на красном (???) поле. Интересно, что части интерьера, оборудованные на вход и на выход и разделённые, здесь несимметричны, в отличие от симметричного входного портала. Пятинефный интерьер спланирован таким образом: три правые части предназначены для входа, и лестницы на спуск устроены в его боковых частях, а две оставшиеся левые части оборудованы на выход, причём лестницы спускаются сразу назад, с бо́льшим заглублением внутрь зала.

За традиционным спуском по лестницам начинается традиционный же подходный коридор, в котором потоки пассажиров наконец сливаются. Стены коридора облицованы жёлтой глазурованной плиткой, полотна которой разделялись узкими вертикальными чёрными полосами. Переход освещался полукруглыми светильниками. Позднее было построено также ответвление от основного подходного коридора в подземный переход под площадь, облицовка которого недавно была искажена посторонними росписями в стиле «Я люблю Москву».

Коридор выходит в вестибюль перед эскалаторами, облицованный по стенам розовым мрамором. От коридора он отделяется четырёхгранными колоннами, помогающими поддерживать свод, обработанный прямоугольными кессонами. Специалисты особенно отмечали рисунок пола промежуточного эскалаторного зала, выполненный в виде серых и чёрных квадратов по белому фону, а также кессонирование потолка. Его свод расчерчен по центру на квадраты, а по периметру его обрамляли светильники с полукруглыми плафонами.

В обрамлении промежуточных залов и коридоров более поздних выходов (1968 г.) на Мясницкую улицу и универмагу «Детский мир» использованы белый коелгинский и красно-коричневый мрамор салиети, зелёный змеёвик-серпентинит, серые янцевский и железевский граниты.

По задумке автора подземного зала Н.А.Ладовского приплатформенные залы, единственные из воплощённых тогда, были оформлены как продолжение тоннелей, где бы освещалась только платформа с пассажирами, а свод зала и путевые стены оставались бы, как и в настоящем тоннеле, погружёнными в темноту. А прибывающий поезд начинал с нарастаю-

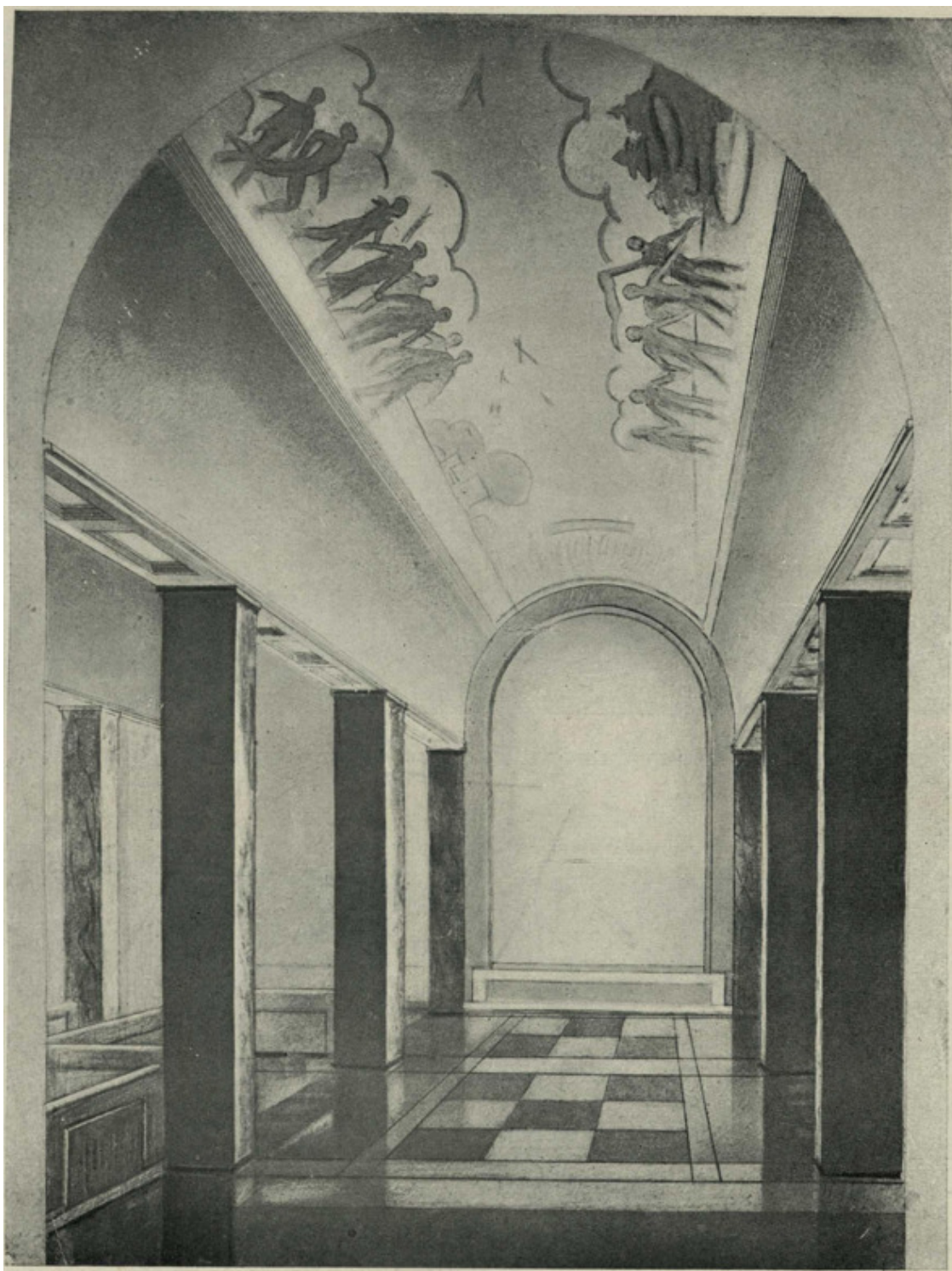
щей по мере приближения интенсивностью освещать сам платформенный зал. Впрочем, такой оригинальный приём вызвал неодобрительные отзывы.

Для создания впечатления метротоннеля путевые залы были сделаны криволинейного сечения, время от времени прерываясь парными подпружными арками, выполненными с разными интервалами и опирающимися на массивные опоры. Эти арки обозначали места непостроенных проходов между пилонами и в целом создавали интересную перспективу. Освещение платформ производилось небольшими квадратными светильниками, размещёнными на козырьке в верхней части зала, а также двухрожковыми бра, установленными на стенах. Путевые стены были облицованы белой фарфоровой шестигранной керамической плиткой, а стены со стороны платформ – серым мрамором, в ряд которого и врезались эти самые подпружные арки, разбивая монотонность перспективы.

В 1940-х годах на станции заменили освещение: вместо бра и светильников установили по оси зала обычные шарообразные люстры, что нарушило первоначальное решение Ладовского. А в начале 1970-х годов, для строительства перехода на сооружаемую станцию «Кузнецкий мост» Ждановско-Краснопресненской линии, станция была полностью перестроена и идеи Ладовского окончательно были утрачены. Вначале, в 1968 г., был сооружён второй выход, состоящий из двух работающих в противоположных направлениях эскалаторных спусков, разделённых промежуточным коридором, и выводящим в тот же подземный переход под площадью, но уже в начале Мясницкой улицы, а также выход из старого эскалаторного зала в цоколь универмага «Детский мир». В новом вестибюле были построены наклонные трапециевидные пилоны, облицованные белым коелгинским мрамором, а цоколь пилонов – полосчатым бело-чёрным черновским мрамором, сами пилоны заключили в квадраты светло-серого янцевского гранита, а путевые стены облицовали светлой, бледно-жёлтой с чёрным цоколем глазурованной плиткой, отчего интерьеры приобрели вид станции глубокого заложения в стиле 1970-х годов. Пол выложили красными ново-украинским и капустинским гранитами, а также коричнево-красным емельяновским гранитом. Проходы между пилонами по геологическим соображениям были сооружены на большом расстоянии друг от друга. Был оставлен небольшой фрагмент старого облика платформ в их торцах: три прохода с характерной отделкой. А в 1975 г. в центре зала был построены эскалаторные спуски в переход на станцию «Кузнецкий мост».



«Дзержинская». Наземный вестибюль



«Держинская». Росписи потолка наземного вестибюля



«Держинская». Убранство интерьера наземного вестибюля



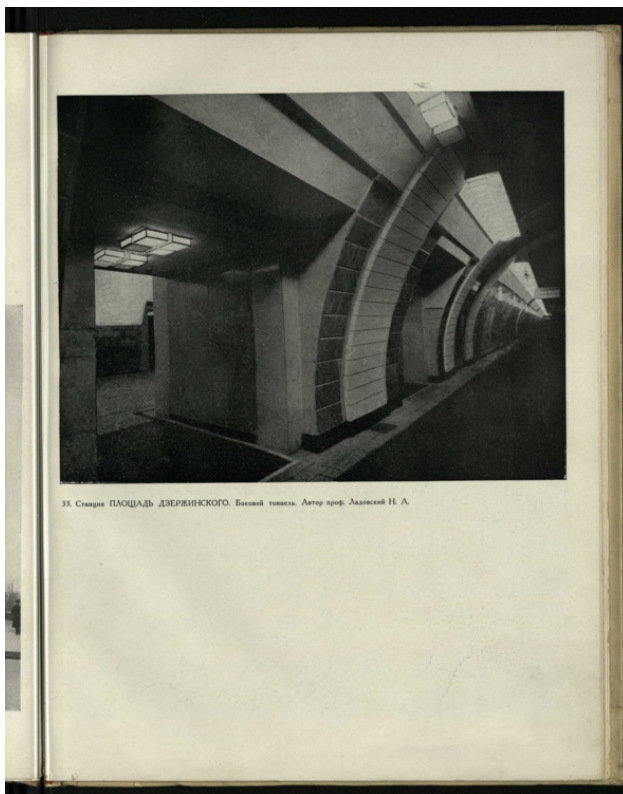
«Держинская». Подходной коридор



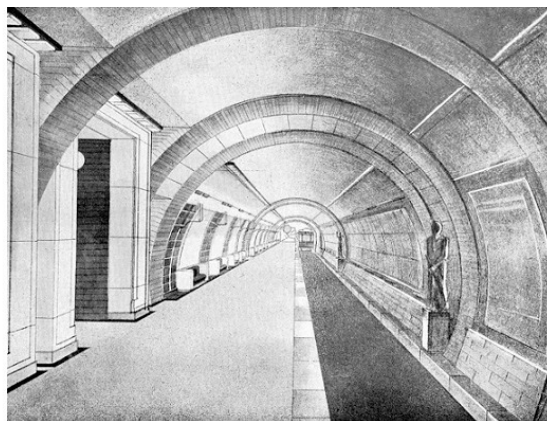
«Дзержинская». Зал перед эскалаторами



«Дзержинская». Аванзал



«Дзержинская». Проходы из аванзала на платформу. Из книги «Архитектура московского метро». М., 1936



«Держинская». Проектный вариант



«Держинская». Первоначальный вид



«Держинская». Игра света на платформе по концепции Н.А.Ладовского

«**Охотный ряд**» (в 1955—1957 – «Им. Кагановича», в 1961—1990 – «Проспект Маркса»). Открыта 15 мая 1935 г. Арх. Ю.А.Ревковский, Н.Г.Боров, Г.С.Замский. Северный вестибюль (на Бол. Дмитровке) – арх. Д.Н.Чечулин, южный вестибюль (на Манежной пл., фактически утрачен) – арх. Л.И.Савельев и О.А.Стапран.

Центральная станция первой очереди, с заделом на строительство Центрального пересадочного узла, построенного в 1938 г. и реконструированного в 1944—1946 г. Именно здесь, в самом центре Москвы, должны были пересекаться три линии метро, намеченные проектом 1933 г. С этой станции первоначально (до 1937 г.) шло ответвление на станции Арбатского радиуса и поезда ходили по так называемой вилочной системе: поочередно до «Парка культуры» и до «Смоленской» (в 1937—1938 г. – до «Киевской»).

На момент открытия это была самая большая станция глубокого заложения в мире. Авторы двух конкурсных проектов смогли создать творческий союз и предложить общий вариант архитектурного решения подземного вестибюля. Пилоны, выполненные в виде сдвоенных колонн, облицованы светлым итальянским мрамором. Частично облицовка выполнена и похожим на итальянский мрамором уфалей, а именно плитами, снятыми с разрушенного храма Христа Спасителя. Свод центрального зала разбит на систему кессонов-квадратов сложного профиля. А своды боковых залов украшены лепниной в античном стиле в виде меандра. Первоначально центральный зал освещался цепочкой массивных торшеров, выстроенных по центральной оси (тот же принцип сохранился на более поздней «Семёновской»). Затем они были заменены на подвесные шарообразные светильники, такие же, как в платформенных залах. Пол центрального зала выложен в шахматном порядке плитами светло-серого янцевского гранита и чёрного габбро. Путевые стены облицованы бледно-жёлтой плиткой, а их цоколь – черно-оливковым мраморовидным известняком давалу. Под между пилонами и путевых платформ выложен тёмно-серым жежелевским и светло-серым ярцевским гранитом. По путевым платформам проходит также дорожка из красного крупнозернистого гранита Ново-Даниловского месторождения.

В условиях плотной застройки наземные вестибюли были сооружены в первых этажах домов, стоящих по сторонам улицы Охотный Ряд. Северный сооружён в специально перестроенном для этого доме на углу Большой Дмитровки, южный выходил в угловую часть гостиницы «Москва», стоявшей здесь в 1935—2004 годах.

Северный выход (автор Д.Н.Чечулин из-за окружения решил его в классическом стиле) из-за расположения в цокольной части дома имеет три фасада. В настоящее время задействованы двери на вход-выход на Большую Дмитровку к Дому Союзов и в противоположную сторону – на Театральную площадь к Большому театру. Вестибюль общий со станцией «Театральная», хотя указания на «Театральную» на фасаде нет. Вокруг входных дверей в нишах сохранились постаменты от установленных здесь ранее фигур спортсменов. Внутри вестибюль украшен кессонированным потолком с маленькими шарообразными светильниками. Потолок, обработанный глубокими кессонами, поддерживают четыре колонны облицовки тёмно-красным мрамором шроша. Для облицовки стен был использован «триплекс» светло-жёлтого цвета. Цоколь стены был облицован жёлтым мрамором (кадыковка). Из вестибюля к эскалаторному залу идут лестницы для входа и выхода, разнесённые по сложной системе, и небольшой дугообразный подходной коридор. Стены подходного коридора облицованы в светлой гамме, сочетанием белого уральского мрамора коелга на стенах и желтым мрамором кадыковка на колоннах, разделяющих пассажиропотоки. Стены подземных аванзалов были облицованы жёлтым мрамором, а колонны тёмно-оливковым мрамором садахло, что готовило визуальное восприятие белого мрамора центрального зала. По некоторым сведениям, в наземном вестибюле стояла типовая скульптура Сталина.

В 2005 г. произвели капитальный ремонт северного аванзала, где заменили облицовку – бело-серым мансуровским гранитом, обрамлённым полосами карельского габбро (им же оформлены декоративные квадраты в основании колонн).

Южный вестибюль был оборудован на первом этаже гостиницы «Москва». Он выделялся обработкой перекрытия и облицовкой стены. После сноса гостиницы «Москва» в 2004 г. и строительства на её месте новодела подлинный выход из эскалаторного зала в город также был утрачен. В эскалаторном зале южного входа по его оси располагалась цепочка напольных массивных торшеров, таких же, как и в подземном зале. По бокам зала стоят крупные четырёхгранные колонны.

В 1938 году в комплексе Центрального пересадочного узла к станции были добавлены пересадочные «Площадь Революции» и «Площадь Свердлова» (ныне «Театральная»), которая и связывала между собой «Охотный ряд» и «Площадь Революции». Первоначально переходы на них с «Театральной» (включая «Охотный ряд») производились теми же путями, что и выход. Скоро та схема доказала свою несостоятельность и уже к 1941 году был разработан проект строительства самостоятельных переходов, воплощению которых помешала война. Но в 1944 году переход с «Охотного ряда» на «Театральную» был построен. Он расположился в центре платформы, откуда эскалаторы спускали и поднимали пассажиров в переход. В связи с этим и была демонтирована цепь напольных светильников-торшеров по оси подземного зала.

Интересно, что на торцевой (со стороны эскалаторов) стене эскалаторного зала северного вестибюля (общего с «Театральной») после появления на карте города проспекта Маркса, в 1964 г. установлено панно с изображением К. Маркса (автор – художник Е. Рейцхаум).



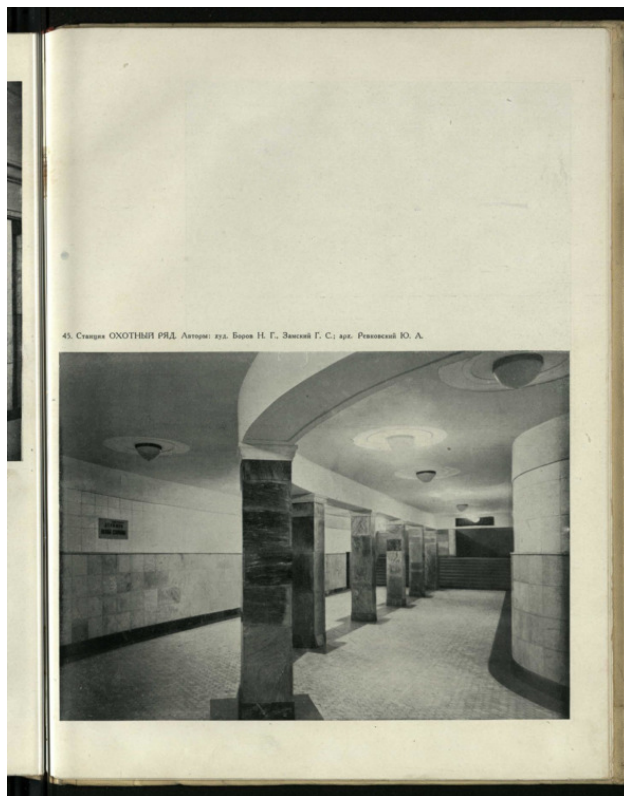
«Охотный ряд». Наземный вестибюль на углу Б. Дмитровки



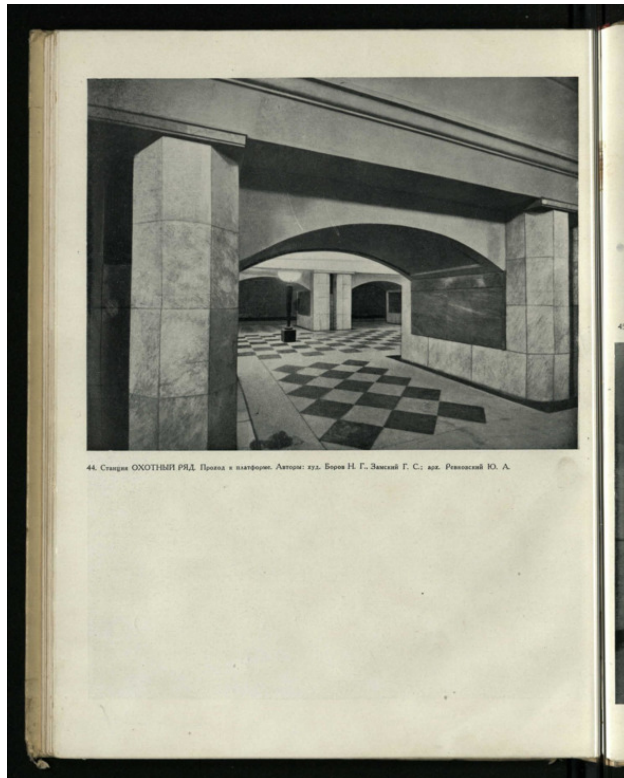
«Охотный ряд». Наземный вестибюль на углу Б. Дмитровки. Из книги «Архитектура московского метро». М., 1936



«Охотный ряд». Убранство наземного вестибюля на углу Б. Дмитровки. Из книги «Архитектура московского метро». М., 1936



«Охотный ряд». Подходной коридор. Из книги «Архитектура московского метро». М., 1936



«Охотный ряд». Убранство центрального зала. Из книги «Архитектура московского метро». М., 1936



«Охотный ряд». Вестибюль в здании гостиницы «Москва». Из книги «Архитектура московского метро». М., 1936



«Охотный ряд». Подземный зал

«Библиотека имени Ленина». Открыта 15 марта 1935 г. Арх. А.И.Гонцкевич. Южный наземный вестибюль (общий с «Боровицкой») – арх. С.М.Кравец, А.М.Соколов (общий вид), В.П.Костенко (внутреннее оформление). Северный вестибюль – 1946 г.

Первая и единственная на тот момент односводчатая станция (без опор в центральном зале). Сейчас – чрезвычайно многолюдная, благодаря тому, что здесь сходятся не три линии, как на многих других пересадочных узлах, включая Центральный, а сразу четыре, на что и был сделан расчёт, и площадь станции при проектировании была максимально освобождена в интересах пассажиров.

Изначально имела два наземных вестибюля. Южный, существующий и поныне, между новым зданием РГБ и «домом Пашкова», был реконструирован в 1984 г. для «подсоединения» новой станции – «Боровицкой», и теперь он фактически общий для этих двух станций, хотя формально относится к «Боровицкой». Изначально он представлял собой традиционный для первой очереди небольшой, но массивный застеклённый объём. Стеклопанельные поверхности заделаны декоративными решётками в виде вписанной в круг буквы «М» – символа метрополитена. Первоначально существовал особый входной портал, разобранный в ходе реконструкции. По верхней части проходит массивный карниз, а на крыше установлена надпись «МЕТРО», какой изначально были обустроены все станции первой очереди. Впоследствии надпись на других станциях заменялась буквой «М», дизайн которой менялся, и сейчас изначальную надпись можно увидеть разве что на «Чистых прудах» и здесь. При реконструкции он был расширен и надстроен, но в основе нынешней постройки до сих пор мысленно можно вычленить изначальный трёхчастный портал. Изнутри вестибюль был облицован таким образом: панель и пилястры стен – светло-желтым кадыковским мрамором, стены между пилястрами – цветная штукатурка. Колонны облицованы белым мрамором коелга. В ходе реконструкции вестибюль был расширен, появился боковой выход, а внутри – просторный зал. По лестницам из центрального зала идёт спуск на станции «Библиотека имени Ленина» и «Боровицкая».

Второй вестибюль, авторства П.П.Файдыша и С.П.Лаврова, общий со станцией «Улица Коминтерна» (ныне «Александровский сад») располагался на углу нынешних Моховой и Воздвиженки, где сейчас построены спуски в подземный переход. Здание было вписано в угол гранитных лестниц, ведущих к зданию Государственной библиотеки. Массивный портик опирался на четыре колонны по фасаду, между дверями на вход и выход. Остальные стены были оставлены глухими. Фриз павильона должен был быть украшен барельефом, но это не было осуществлено. А над кровлей возвышалась традиционная надпись «МЕТРО».

Уже после Великой Отечественной войны в 1946 г., в здании Библиотеки был сооружён новый северный вестибюль, тот самый, откуда сейчас осуществляется вход на станцию «Александровский сад» (через промежуточный зал с бюстом М.И.Калинина, именем которого она и называлась с 1946 по 1990 г.). В разное время здесь сложилась целая система коридоров на вход и выход со станции. С 1946 г. выход в город организован как через мостик в центральной части зала и далее по подходному коридору, так и по второму коридору, выведенному поперёк, из торца станции. Перед их пересечением по лестницам обустроены выходы в подземный переход на месте изначального вестибюля 1935 года. Далее система боковых коридоров выводит в торцевую часть платформ станции «Александровский сад». С самой же станции «Александровский сад» выход в город был организован по лестницам и изящному мостику над путями в промежуточный зал с бюстом «всесоюзного старосты», скончавшегося в том же 1946 году, и далее наверх. А при строительстве «Арбатской» на «Глубоком Арбате» в 1951—1953 годах из зала «с Калининым» был выведен отдельный спуск в специально построенный эскалаторный зал с обручобразной люстрой, который и замкнул всю систему пересадок.

Подземный станционный зал выглядит одним свободным пространством, но из-за того, что на платформе нет опор, свод над ней кажется ниже. Сам свод украшен рядами квадратных кессонов. Вдоль центральной оси в кессонах в два ряда укреплены светильники в виде подвесных шаров. Свод разделён подпружными арками на отрезки, соответствующие длине вагона. В сами арки дополнительно вмонтированы ряды полукруглых светильников. Подпружным аркам соответствуют пилястры на путевых стенах, разбивающие монотонность их поверх-

ности. Между выступами, чередуясь с вставками с названием станции, установлены чёрные мраморные прямоугольники (раньше в них были установлены традиционные на путевых стенах схемы-стрелки линии метро).

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

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

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