

СТАЛИНСКОЕ МЕТРО

А. Зиновьев

Александр Зиновьев

СТАЛИНСКОЕ МЕТРО



Александр Зиновьев

СТАЛИНСКОЕ МЕТРО

М О С К В А
2 0 1 1

УДК 656.34(470-25)
(091)<1935/1953>
ББК 39.81г
З-63

Рецензент: кандидат искусствоведения Дрёмина О. Ю.

Зиновьев А. Н.
З-63 Сталинское метро. Исторический путеводитель. —
М.: Зиновьев А.Н., 2011. — 240 с.
ISBN 978-5-9903159-1-4

Книга «Сталинское метро» — это исторический путеводитель, который поможет представить станции метрополитена в их первоначальном великолепии, узнать идеологический смысл их архитектурно-художественного оформления, проследить путь «сталинской неоклассики» от зарождения до заката.

Это первое издание о московском метро, которое максимально объективно и подробно исследует процесс «борьбы с культом личности» в художественном убранстве станций, структурирует все архитектурные утраты, которые происходили в метрополитене в различные периоды.

Для широкого круга читателей, интересующихся историей метрополитена и советским искусством.

УДК 656.34(470-25)
(091)<1935/1953>
ББК 39.81г

О книге

Сталинское метро... Что представляет себе москвич, когда слышит это словосочетание? Попробую догадаться: просторные монументальные станции Кольцевой линии метро с множеством мозаик, барельефов, освещенные дворцовыми люстрами. Или представляет мозаики на станции Маяковская с изображением беззаботной жизни социалистического общества. А может, вспоминаются грозные скульптуры со станций Площадь Революции или Бауманская. Думаю, что у большинства воспоминания будут такими. Монументальное искусство, без которого в те годы не обходилась ни одна крупная стройка, продолжает восхищать и удивлять пассажиров метро и сегодня. В условиях быстрого ритма жизни и огромных пассажиропотоков человек не всегда успевает полюбоваться красотами станций, рассмотреть детали, вдуматься в идейную составляющую произведений. Он просто знает, что эти произведения существуют. Но я предполагаю, что очень малой части пассажиров известно, что до нас дошло не всё великолепие оригинального оформления и архитектуры. Причин тому множество: снос и реконструкция некоторых вестибюлей и станций, не отвечавших возросшим требованиям; борьба с культом личности Сталина, из-за чего многие произведения правилась или уничтожа-

лись; замена оригинального освещения; строительство переходов и дополнительных выходов. Всё это постоянно меняло облик станций метрополитена, и не всегда в лучшую сторону.

У меня родилась идея попробовать собрать все разрозненные факты в одну упорядоченную структуру, и самой удачной формой представления этой структуры может стать книга-путеводитель по метро. Путеводитель не обычный, а исторический. По метро, которого сегодня уже нет.

При написании книги оказалось, что разыскать информацию обо всех авторах, годах сооружения и реконструкциях не так просто. Особенно это касалось темы развенчания культа личности И.В.Сталина. Как известно, на многих станциях метро того времени изображение вождя в монументальной живописи было обычным делом. После смерти Сталина в 1953 году в периодике, путеводителях, монографиях перестают публиковаться фотографии панно и барельефов, где имеется его изображение. Также архитектура многих станций начинает находиться в опале из-за своих «излишеств». Таким образом, все более-менее объективные источники на эту тему заканчиваются 1953-54 годами. Но даже среди источников 1935-54 годов нет всей полноты картины. За это время успевает выйти не так много книг, посвященных архитектуре метрополитена. В изданных книгах всё внимание уделяется архитектуре, а не мелким деталям интерьера и монументальной живописи. Большая часть панно размещается спустя много месяцев после открытия станции, поэтому они не попадают на фотографии новостных репортажей.

Ознакомившись с изданиями тех лет, удастся собрать множество дат и фактов, но, как в дальнейшем оказывается, не все. Метрополитен ведет себя как одна большая загадка. Когда казалось, что можно поставить точку, спустя некоторое время открывался другой, еще неизвестный мне, факт. Возможно, что какие-то вещи мне так и не удалось «разгадать», что-то ускользнуло от моего внимания, но представляется, что их не так много.

Отдельно хочу подчеркнуть, что данная книга, несмотря на свое название и содержание, не преследует целей какой-либо пропаганды. При изложении фактов я старался максимально объективно и нейтрально подходить к вопросам, связанных с личностью И.В.Сталина. Это касается как описаний идеологического художественного оформления станций, так и борьбы с культом личности Сталина по решениям XX и XXII съездов КПСС.

Хотелось бы выразить благодарность людям, которые помогали и поддерживали меня при написании этой книги. Спасибо маме за терпение. Большое спасибо Ольге Дрёминой за редакцию текста книги и информацию о некоторых деталях оформления станций. Без этой помощи книга была бы на порядок хуже. Спасибо Борису Бочарникову за раскрытие некоторых малоизвестных фактов о первоначальной отделке станций. Спасибо Евгению Евпалову за фотографию автора на обложке. Спасибо сотрудникам РГБ, РГАКФД, ЦАЭиАДМ за оказание услуг и квалифицированную помощь. Спасибо всем, кто интересовался процессом создания книги и давал мне рекомендации. Спасибо тем, кто не верил, что книга будет издана — это стимулировало двигаться вперед. Спасибо всем, кто поддерживал меня это длительное время, пока писалась книга.

Если у Вас имеются какие-либо замечания по книге, дополнения к ней, редкие фотографии станций метрополитена, то со мной можно связаться посредством Интернета:

http://stalinskoe.ru	- сайт об этой книге
http://a-zinoviev.ru	- личный сайт
http://zamos.livejournal.com	- блог в Живом Журнале
http://vkontakte.ru/zinoviev	- страница в социальной сети

Автор. Ноябрь 2011 г.

Начало строительства

Московское метро — уникальный объект своего времени. И сегодня, в XXI веке, для многих людей метро — это интересное в архитектурном и инженерном плане сооружение, очаг цивилизации мегаполиса, и, конечно, быстрый транспорт. В метро чувствуешь себя частью системы, более официально, организованно. Но стоит вспомнить предпосылки, которые привели к его строительству в Москве.

Отгремела Гражданская война, и уволившимся из Красной армии люди стали приезжать в Москву, так как другие города и поселки не могли обеспечить их рабочими местами. Промышленность в стране была парализована и многие ехали в Москву попытать счастья. В итоге в 1926 году население города составляло более 2 миллионов человек, что превысило дореволюционную численность. Городское хозяйство Москвы составляли в основном постройки «царского» периода, которые не обновлялись. В первые годы своего правления советская власть могла лишь пытаться восстановить промышленность и транспорт, на новое строительство не хватало финансов. Только с 1928 года правительство получило возможность заняться проблемами городского хозяйства в полном объеме в крупных городах страны.

Большой промышленный рост в Москве в конце 20-х — начале 30-х годов прибавил еще 1 миллион населения. Жилой фонд и транспорт старой Москвы не мог справиться с таким «бумом», по этой причине индустриализация в городе тормозилась. Москва конца 1920-х представляла собой кипящий город: толпы людей, идущих по тротуарам и выходящих на проезжую часть, телеги с лошадьми и машины стоящие на перекрестках, невероятное количество трамваев и разворотных колец для них, дымящие трубы заводов. Трамваи были настолько перегружены, что в них не могли уместиться все люди, да что там — они не могли уместиться просто на тротуаре. Несмотря на трудности, люди, жившие тогда, романтизировали свое время — прекратилась изнурительная Гражданская война, город оживал, из «большой деревни», где были двухэтажные уютные особнячки и колокольный звон, он превращался в индустриальный центр. К этому можно добавить авангард, агитационные плакаты, новый уклад жизни.

В середине 1920-х годов Управлению Московских Городских Железных Дорог (МГЖД) поручается проектирование метрополитена в столице. В Управлении создается специальный отдел метрополитена, который приступает к эскизному проектированию. К 1930 году отдел разрабатывает проект, состоящий из четырех диаметральных линий и одной кольцевой, общей протяженностью 50 км. В ходе работы над ним были проведены геологические изыскания, спроектированы наземные вестибюли и подземные залы станций. Однако, из-за нехватки средств и неимения экспертов по строительству подземных сооружений этот проект не был воплощен.

Ситуация в городе ухудшалась с каждым днем. И.В.Сталин, постоянно живший в Москве, не мог не замечать проблем города. На очередном собрании Политбюро он поручает создать комиссию во главе с Л.М.Кагановичем для разработки проекта реконструкции Москвы и вслед за ней других крупных городов СССР. Выступить Кагановичу полагалось в июне 1931 года на пленуме ЦК. Именно тогда, на этом пленуме «О московском городском хозяйстве и о развитии городского хозяйства СССР», было озвучено решение о начале подготовительных работ по сооружению метрополитена в Москве «как

главного средства, разрешающего проблему быстрых и дешевых перевозок». Вместе с этим в данном решении говорилось о постройке жилья, о проведении надстройки этажей, где это возможно, и о многих других вещах, таких как постройка канала к Волге, строительство детских садов и магазинов. Это решение пленума дало новый толчок развитию страны. В Москве началась разработка подробного плана, проходили совещания по архитектуре города, где было принято решение, что столица оставит свою радиально-кольцевую историческую структуру, также было решено создавать архитектурно-проектные мастерские (новая организационная форма объединения архитекторов).

Работа над метро началась не сразу. В 1931 году была заложена лишь первая шахта на Русаковской улице. Первую линию метро было решено строить от Сокольников до Дворца Советов. Именно эта трасса была рекомендована в качестве первоочередной инженерами МГЖД в своем проекте. Сокольники был любимым парком для отдыха москвичей, станция на Каланчевской площади могла принять людей, приезжавших на работу из пригорода, станция на Лубянской площади разгружала огромный транспортный узел, который там был. Охотный ряд — доставлял людей прямо к Кремлю, а Дворец Советов вскоре обещал быть одной из нагруженных станций — ведь именно туда съезжались бы на съезды все коммунисты.

Вся организация строительства метрополитена была поручена Кагановичу, так как он хорошо себя зарекомендовал на стройках 20-х годов будучи генеральным секретарем ЦК КП(б) Украины. Он курировал строительство дома Государственной Промышленности в Харькове, а также ДнепроГЭСа. Именно там, на Украине, Каганович знакомится с инженером-строителем П.П.Ротертом (главным инженером Днепростроя), которого пригласит в 30-х на строительство метро. Из Украины Каганович пригласит и Н.С.Хрущева, которому поможет с карьерой в Москве. Хрущеву, занимавшему в начале 1930-х пост второго секретаря МК ВКП(б), было поручено непосредственно руководить строительством метрополитена.

Строительство метрополитена в 1931-32 годах велось достаточно вяло по причине отсутствия каких-либо планов, смет и прочих бумаг. В это время в кабинетах только создавалась проектная документация. В целях экономии опять стали вноситься предложения о преимущественно надземной трассе метро. Каганович отверг эти проекты, что было поддержано Сталиным, вероятно, по стратегическим соображениям.

В итоге первым проектом, представленным Метростроем, стал проект с открытым способом работ, при котором раскапывалась улица на необходимую глубину, устраивались пути, и после этого траншея накрывалась плитами. Весной 1932 года молодой инженер Метростроя В.Л.Маковский предлагает Хрущеву строительство метро щитовым методом на глубине 20-30 метров. Этот разговор создал многочисленные споры, но Хрущев встал на сторону Маковского. «Против» был начальник строительства П.П.Ротерт, которому по душе было мелкое заложение, к тому же появлялась необходимость покупки за границей проходческого щита, на что не было заложено денег. Каганович, узнав о разногласиях, организовал заседание с участием Сталина. На нем стороны, высказав свои аргументы, услышали, что сам Сталин склоняется к глубокому заложению.

Для принятия окончательного решения по глубине залегания была создана комиссия, состоящая из опытных инженеров, приглашены специалисты из Англии, США, Германии и Франции для проведения отдельной геологической экспертизы. Удивительно, но результаты иностранных комиссий давали противоположные результаты: англичане были за глубокое залегание с небольшими исключениями, немецкие — за открытый способ мелкого залегания. Советская комиссия дала ответ, опираясь на решение Сталина: закрытый способ работ с глубоким залеганием, с применением открытого на некоторых участках (особенно, где работы уже начались).

В результате открытым способом были построены тоннели от Крымской площади до Библиотеки им. Ленина (вдоль улицы Остоженки, названной затем Метростроевской в честь открытия метро), а

также от Сокольников до Каланчевской площади. При прокладывании тоннеля в центральной части Москвы был использован английский проходческий щит с применением сжатого воздуха.

Когда начались интенсивные работы, трасса строительства была немного увеличена: линия от Сокольников должна была вести до Крымской площади, а также необходимо было соорудить Арбатский радиус: от Манежной до Смоленской площади. На трассе было намечено сооружение 13 станций. Для того чтобы избежать случайного выбора трасс строительства следующих очередей метро, без увязки с общим планом реконструируемой Москвы, комиссия во главе с Кагановичем создала перспективную схему развития столичного метро с 10 радиусами, длиной в 80 км. Эту схему в марте 1933 года утвердил ЦК партии. Предполагалась постройка следующих радиусов:

- 1) Кировский — 10 км
- 2) Фрунзенский — 6 км
- 3) Арбатский — 5 км
- 4) Горьковский — 5 км
- 5) Таганский — 10,6 км
- 6) Замоскворецкий — 8 км
- 7) Покровский — 9,3 км
- 8) Рогожский — 9,6 км
- 9) Краснопресненский — 4,5 км
- 10) Дзержинский — 7,8 км

Кроме того, в перспективе предусматривалось строительство Тимирязевского и Калужского радиусов, которые фактически были необходимы, т.к. одного Замоскворецкого радиуса для Замоскворечья было явно недостаточно — Калужская и Серпуховская площади, а также целые районы за ними оставались без метро. Также в дальнейшем предполагалась постройка двух кольцевых линий: вдоль Садового кольца и Камер-коллежского вала. Очевидно, что очередность этого плана в дальнейшем не соблюдалась.

Начиная с 1933 года до начала января 1935 года идут напряженные строительные работы. Сначала для строительства метрополитена были направлены опытные шахтеры-горняки из Донбасса. Когда их стало не хватать руководство начало проводить агитацию

среди комсомольцев — десятки тысяч молодых людей с энтузиазмом шли на строительство метро. Смена иногда длилась по 20 часов. С помощью ударного труда строительство быстро продвигалось, и к концу 1934 года проходка тоннелей была завершена.

Долгое время не было окончательного решения, какого же типа будут станции: с островными или боковыми платформами. За островными платформами, используемыми в Лондоне, имелись следующие плюсы: удобны для пересадок, позволяли сделать красивое архитектурное оформление, но за боковыми платформами стоял главный плюс — дешевизна и простота конструкции. Параллельно разрабатывались проекты для разных типов платформ, с разными вариантами подходов к станциям. Лишь после того как были пройдены тоннели руководство Метростроя решило сооружать островные платформы.

Споры были и по поводу конструкции станций глубокого залегания: делать ли их двухсводчатыми или трехсводчатыми. Всем было ясно, что станция с тремя сводами является более вместительной, красивой, просторной, но таких станций никто в мире раньше не строил из-за лишних трат, да и вероятность обвала станции становилась очень большой — этим пугали многие инженеры. Начальство Метростроя стало отстаивать трехсводчатую конструкцию, провели необходимые инженерные расчеты и, в конце концов, этот тип станции был утвержден. Но все же на некоторых глубоких станциях соорудить центральный неф так и не удалось.

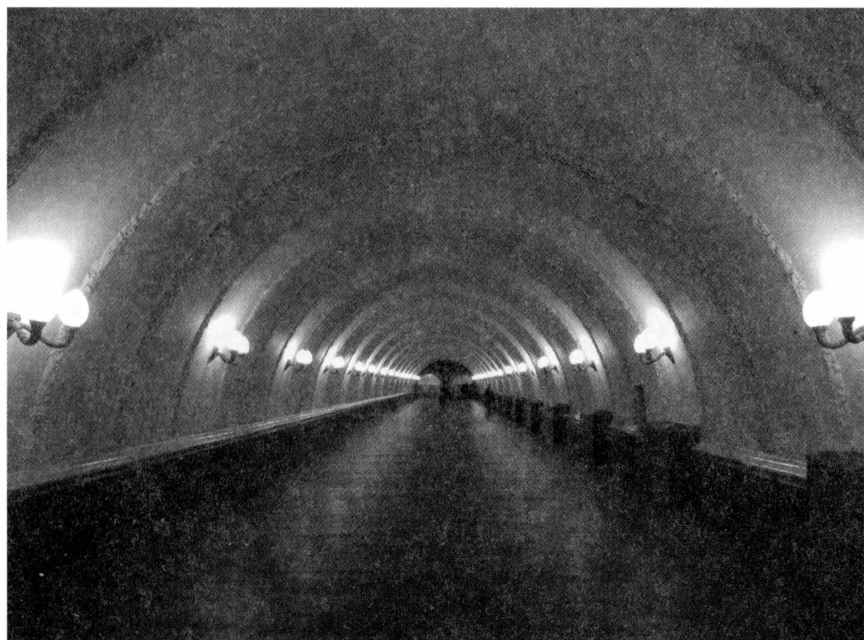
Для доставки пассажиров на большую глубину Маковским был предложен единственно правильный вариант — эскалаторы, хотя изначально Ротерт склонялся в пользу лифтов, используемых в некоторых метрополитенах. Эскалаторы на тот момент были самым вместительным и прогрессивным способом доставки, являясь новинкой английского метро. Советские инженеры хотели сами спроектировать такую лестницу, но не было достаточно ни знаний, ни времени, поэтому Метрострой закупил один эскалатор за границей с целью его разбора и создания копий. К январю 1935 года эскалаторы были готовы и строители приступили к их ускоренной установке.

Для создания архитектурных обликов станций были привлечены все архитектурно-проектные мастерские Моссовета. Каждая мастерская должна была представить варианты для нескольких станций. Конкурс проводился в марте 1934 года, когда основные конструкции станций были уже построены. Архитекторам отводилась задача правильно и красиво облицевать поверхности с минимальным использованием художественных приемов. Приходилось мириться с неудачно подобранными пропорциями, созданными инженерами.

25 марта 1934 года проекты были представлены комиссии архитектуры и планировки при МГК ВКП(б), в которую входили Каганович, Хрущев, Булганин, архитекторы Щусев, Жолтовский, Веснин, Иофан и др. По каждой станции было представлено примерно по три варианта. Некоторые проекты были выполнены слишком оригинально. Например, предлагалось сделать подсвеченный потолок из стекла, чтобы создать иллюзию вокзального перрона, либо покрасить свод в черный цвет. Комиссия выбрала наиболее светлые и лаконичные проекты и заказала их авторам разработку детальных чертежей в кратчайшие сроки. После этого начал формироваться окончательный облик станций Первой очереди.

В проектировании наземных вестибюлей станций архитекторам было дано больше свободы. Некоторые проектировщики стали грешить гигантскими размерами павильонов. В результате, комиссия принудительно ограничила размеры вестибюлей.

Уже перед самым открытием первого советского метрополитена, 13 мая 1935 года, постановлением ЦК ему было присвоено имя Л.М.Кагановича «в соответствии с желанием строителей метрополитена и московских партийных и советских организаций».



Первая очередь

Свежий взгляд

15 мая 1935 года для москвичей распахнули свои двери 13 станций московского метро!

В рамках Первой очереди была сооружена Кировско-Фрунзенская линия со станциями:

Сокольники

Красносельская

Комсомольская

Красные Ворота

Кировская

Дзержинская

Охотный Ряд

Библиотека имени Ленина

Дворец Советов

Парк Культуры имени Горького

К данной линии примыкал Арбатский радиус с 3 станциями:

Улица Коминтерна

Арбатская

Смоленская

Первую очередь можно охарактеризовать как период исканий. В архитектуре первых станций мы можем увидеть и конструктивистские мотивы, и подражание классике. К направлению конструктивизма можно отнести станцию Красносельская, имевшую павильон с ленточным остеклением и оригинальными светильниками. Подземный зал также нес черты этого стиля: освещение над мостиком, овальная форма торца лестницы, да и вообще оригинальное разделение лестничных маршей. Другой конструктивистской станцией стала Дзержинская, имевшая на тот момент оформление в стиле «тоннеля» с минимумом освещения. Также можно упомянуть наземный павильон станции Красные ворота и неоднозначность станции Улица Коминтерна. В стиле неоклассики были построены станции Красные ворота (подземная часть), Парк культуры, Комсомольская.

При строительстве Первой очереди были опробованы все типы конструкций станций. Это позволило в дальнейшем использовать (или, наоборот, не использовать) их в качестве примера.

Наземные вестибюли станций в основном имеют вид парковых павильонов небольшой величины и служат лишь «крышей» для спуска под землю.

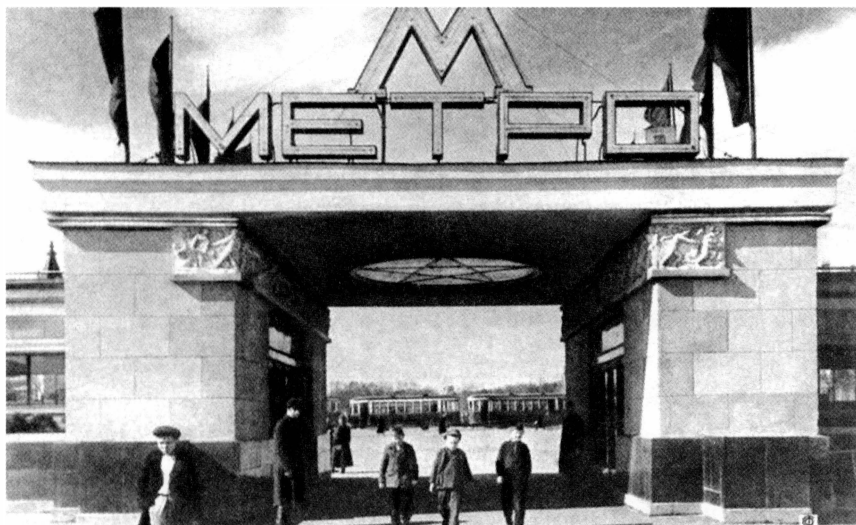
Если рассматривать архитектурные образы этих станций, то в большинстве своем они абстрактны. Их оформление никак не связа-

но с названием станции или местом, где они расположены. Причиной этому послужило использование унифицированных светильников, декоративных элементов, а также слабое использование синтеза искусств для конкретизации архитектурных образов. Полноценно синтез был использован лишь на станции Комсомольская в виде майоликового панно на станции, и фрески в наземном вестибюле.

Сокольники

Сокольники — это конечная станция Кировского радиуса, была открыта для пассажиров 15 мая 1935 года. Авторами подземной станции и наземного вестибюля являются архитекторы Н.А.Быкова и И.Г.Таранов. Название дано по близлежащему парку «Сокольники». Раньше в этой местности находилась Сокольничья слобода, в которой жили люди, занимавшиеся разведением и содержанием соколов для царской охоты. В середине XIX века в Сокольничьей роще был разбит парк.

Станция имеет один наземный вестибюль, который выстроен в стиле паркового павильона, что соответствует его расположению. Это приземистое здание, состоящее из двух кубических объемов, соединенных мощным плоским перекрытием. Раньше в крыше перекрытия имелся большой круглый витраж с рисунком в виде пятиконечной звезды. Теперь это окно замуровано. Входные и выходные потоки пассажиров полностью разделены: вход осуществляется из арки, а выход из противоположных торцов вестибюля. В архитектурное оформление входит продольный скульптурный фриз, который украшает павильон внутри арки, немного выступая на смежные стены. Данный барельеф повествует о строительстве метро. Автор барельефа скульптор Н.Митковицер, выполнен по рисункам И.Г.Таранова.



Ст. Сокольники. Наземный вестибюль. (Фотограф: Г.Петрусов, 1930-е г.г.)

На выступающем цоколе вдоль стен вестибюля раньше размещались горшки с цветами и зеленью. На углах размещены большие вазоны, в которых раньше росли цветы. Такое оформление зеленью хорошо вписывалось в тематику парка и аллен, ведущей к нему.

По проекту павильон у входа должны украшать скульптуры, установленные на тумбах у пилонов арки. Это две скульптуры физкультурников: метателя копья и футболиста. Автор скульптур М.Г.Манизер, не успел их выполнить к открытию станции, они были установлены чуть позже. К сожалению, недолговечный материал не дал скульптурам сохраниться до наших дней. Также некоторое время, в 1940-х годах, на гранитных выступах стояли светильники-торшеры, но в 1950-м году были демонтированы.

В начале 1950-х годов по бокам от входов в вестибюль установили светильники в виде факелов, такие же, как в подземном зале на Октябрьской Кольцевой линии.

Зайдя в вестибюль и спустившись по нескольким пролетам узкой лестницы, пассажир оказывается в полукруглом кассовом зале. Стена кассового зала между лестниц была украшена майоликовым панно со схемой Москвы по Генплану 1935 года. Позже это панно было демонтировано. Затем следует подходной коридор с круглыми колоннами, поддерживающими свод. Потоки выходящих пассажиров проходят его вдоль стен, входящие — по центру. Разделение потоков осуществляется металлической оградой с деревянными перилами. Стены коридора облицованы плитками мрамбита, пол был покрыт керамической плиткой в форме сот. Освещался коридор мелкими шарами в боковых проходах и круглыми светильниками в среднем. В настоящее время пол покрыт гранитом, а освещение производится обычными люминесцентными лампами. Данный коридор выводит пассажира на мостик с лестницами, ведущими на платформу.

Конструкция подземного зала достаточно проста: трехпролетная станция с двумя рядами квадратных колонн. Такая конструкция стала использоваться в дальнейшем для сооружения станций мелкого заложения. Колонны, облицованные серым мрамором, с базами черного цвета и капителями белого цвета с помощью расцветки делали станцию высокой, лишенной ощущения «подземелья». Перекрытие станции выполнено кессонировано, чтобы скрыть элементы конструкции. Средний пролет кессонирован неглубоко, очерчивая рамкой вентиляционные решетки. Боковые пролеты прорезаны глубокими кессонами квадратной формы в три ряда. В каждом глубоком кессоне изначально был закреплен маленький светильник-шар, а между колонн висели шары большего размера. В 1960-х годах оригинальное освещение станции заменили обычными люминесцентными лампами. Пол станции облицован гранитом серого и черного цветов, хотя изначально он был покрыт асфальтом. Путевые стены облицованы бледно-зеленой глазурированной плиткой.

Мостик с лестницами, ведущий пассажиров на станцию, размещен в центре зала. Рядом с этими лестницами на путевых стенах по проекту должны быть размещены майоликовые панно, изображающие отдых советских людей в парке, но это реализовано не было.

В торцах станции сооружены лестницы с глухими площадками для обзора станции. Теперь эти площадки используются под служебные помещения.

В 1937 году макет станции выставлялся на Международной всемирной выставке в Париже, где он был удостоен премии.

Утраты станции

- 1. Скульптуры и торшеры около наземного вестибюля метро.**
- 2. Утрачен плафон-витраж в виде звезды, расположенный в перекрытии наземного вестибюля. С крыши вестибюля демонтированы буквы «МЕТРО», характерные для станций Первой очереди.**
- 3. Заменено покрытие пола на станции и в подземном вестибюле. Вместо асфальта и керамической плитки в настоящее время уложен гранит.**
- 4. Освещение станции и подходного коридора в виде круглых светильников заменено на обычные лампы дневного света.**
- 5. Майоликовое панно с изображением карты Москвы в кассовом зале.**

Красносельская

Станция Красносельская, открытая 15 мая 1935 года в составе Первой очереди, в проекте называлась «Гаврикова улица». Улица Гаврикова, проходящая рядом со станцией, получила свое название по домовладельцу, жившему на ней в XIX веке. Немного неблагозвучное название для станции метро было изменено на «Красносельскую», по одноименной улице рядом, а от постройки второго вестибюля на Гавриковой улице отказались из-за низкого пассажиропотока.

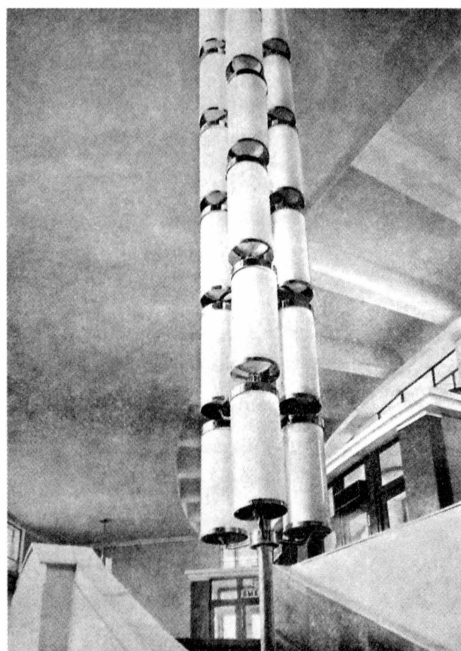
Проект станции разработан архитекторами мастерской №2 Наркомтяжпрома Б.С.Виленским, В.А.Ершовым при участии художника Я.Д.Ромас.

У станции имеется один наземный вестибюль закругленной формы. Павильон установлен на гранитной плите-стилобате, выступающий козырек поддерживают широко расставленные квадратные колонны. Цоколь облицован черным гранитом, верх — розовым гранитом. Колонны облицованы темно-красным порфиром. Над козырьком раньше располагалась классическая надпись «МЕТРО» из больших квадратных букв, охваченных неоновыми трубками. До наших дней дошла лишь надпись из букв поменьше на боковой части. Над входом располагались квадратные часы, что было заложено в проекте. Надо добавить, что павильон изначально был более «стеклянным» (ныне все окна замурованы): продольное окно под козырьком и три больших оконных проема на задней стенке вестибюля создавали большое естественное освещение. По проекту предполагалось в центральном проеме на торцевой стенке установить карту Москвы, выполненную из цветного стекла спайкой. Такой витраж должен был олицетворить новую планировку трасс по Сталинскому Генплану.

Из потерь надо назвать оригинальные для своего времени световые колонны. Они располагались внутри павильона, напротив вхо-



Ст. Красносельская. Оригинальное освещение лестничной площадки на станции.



*Ст. Красносельская.
Световая колонна в
наземном вестибюле.*

да, для освещения запроектированного витража. Другие две таких колонны были установлены на площадках лестниц для освещения барельефов, запроектированных на стенах каждого марша. Выполнение барельефов было заложено в проект Второй очереди строительства, так как не успевали сделать их к открытию Первой, но в итоге планы реализованы не были.

Спустившись по лестнице, мимо торшеров, заменивших колонны, пассажир попадает в кассовый зал. Это полукруглое помещение, облицованное глазурованной плиткой. Четыре десятигранных колонны в этом зале облицованы светлым мрамором.

Далее к станции ведет небольшой подходной коридор с полом, покрытым плиткой, выложенной в виде оригинального мозаичного рисунка. В 2005 году плитку заменили гранитом. Стены были облицованы глазурованной плиткой, ныне — серым мрамором.

Подземный зал станции имеет лишь один ряд колонн, установленных по продольной оси станции. Такая конструктивная схема оказалась не слишком удачной: опоры мешали обзору станции с лестницы. Десятигранные колонны облицованы желтым крымским мрамором (мраморовидным известняком Бююк-Янкой). Капители колонн, облицованные белым мрамором, выглядят слишком скромно. Гораздо интереснее оформлен потолок: в пространстве между соседними колоннами над путями сделаны неглубокие кессоны в виде большого круга. Причем ряд кругов из 5 штук подряд прерывается кессоном в виде большого квадрата. Такая последовательность была сделана специально для светильников. В центре кессона-круга располагался круглый светильник, в кессонах-квадратах были подвешены цилиндрические светильники в два ряда, образуя большой светящийся квадрат. Позже, во второй половине 1940-х, оригинальные светильники заменены люстрами-шарами, а затем убрали и их, закрепив люминесцентные лампы в ряд между колонн. Это было уже в 1960-х.

Путевые стены облицованы желтой глазурованной плиткой, цоколь — плиткой красного цвета. Пол изначально был покрыт ас-

фальтом, теперь он облицован серым гранитом с красными вставками вокруг колонн.

На путевых стенах около лестницы, ведущей на станцию, с двух сторон видны большие пустые рамы из мрамора. В проекте было запланировано разместить там панно из майоликовой плитки. Эти планы оставлены на Вторую очередь, но претворены в жизнь не были.

15 мая 2006 года на площадке лестницы наземного вестибюля была открыта мемориальная доска в честь видного участника строительства московского метрополитена Т.В.Федоровой.

Утраты станции

1. Оригинальные светильники в кессонах потолка станции. Заменены люминесцентными лампами. Также утрачена осветительная арматура, располагавшаяся над пешеходным мостиком и в подходном коридоре.

2. Полы станции и подходного коридора заменены на гранит вместо асфальта и керамической плитки.

3. Искажен вид наземного вестибюля станции: демонтированы квадратные часы над входом, замурованы окна над входом и задней стенке. Демонтированы большие буквы «МЕТРО».

4. Утрачены оригинальные световые колонны из интерьера павильона.

Комсомольская

Станция Комсомольская Первой очереди строительства задумывалась одной из главных станций. Это было совершенно логичным, так как станция должна была принимать огромные пассажиропотоки с трех вокзалов столицы. Свое название она получила по Комсомольской площади, бывшей Каланчевской. Каланчевская — название историческое, данное площади из-за каланчи царского путевого дворца, стоявшей на этом месте.

Для Комсомольской было сооружено два вестибюля. Один из них (южный), был встроен в Казанский вокзал. Он представлял собой длинный переход, ведущий из аванзала станции. Коридор посередине разделяется рядом квадратных колонн. В кассовом зале колонны завершаются капителями с изображением серпа и молота. Автор проекта данного перехода В.А.Петров. К официальному открытию станции данный вестибюль достроить не успевали. Его открытие состоялось лишь в июле 1936 года. В дальнейшем, в течение 1950-х годов этот переход реконструировался вместе с вокзалом. 28 января 1959 года был заново открыт переход и подземный зал ожидания вокзала, оформленный в стиле московского барокко, как и станция Комсомольская Четвертой очереди метро.

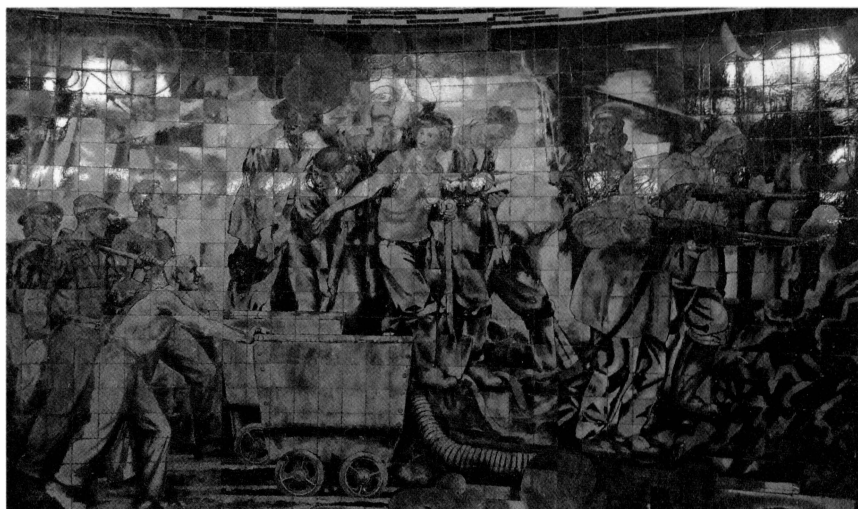
Северный вестибюль, сооруженный между Ярославским и Ленинградским вокзалами, являлся основным. Его архитекторы А.М.Рухлядев, В.Ф.Кринский. Здание решено в виде кубического объема с четырьмя колоннами, облицованными мрамором. Крыша в центральной части павильона трактовалась как постамент для скульптурной группы, которая должна была состоять из четырех фигур: матроса, красноармейца, рабочего и колхозника. Композиция не была реализована.



Ст. Комсомольская. Роспись интерьера наземного вестибюля.



Ст. Комсомольская. Сохранившаяся капитель колонны первоначального перехода к Казанскому вокзалу.



Ст. Комсомольская. Майоликовое панно в подземном аванзале (фрагмент).

Интерьер вестибюля подобен другим вестибюлям Первой очереди: прямоугольный в плане зал и ведущие с него на станцию лестницы с торшерами, установленными на перилах. Чертой, выделяющей этот павильон, было богатство художественного оформления. На боковой стене имелаась фреска художника А.Т.Иванова «Вперед! К новым победам!». На ней были изображены оптимистично шагающие комсомольцы, метростроевцы, рабочие, спортсмены, несущие знамя. За ними изображены подъемные краны, символизирующие строительство нового социалистического мира. Плафон вестибюля был расписан в технике сграффито, он состоял из центральной части, на которой был изображен авиационный парад, а периметр плафона разделялся на квадраты, в каждый из которых были вписаны фигуры рабочих, горняков и метростроевцев. Автор плафона художник В.А.Фаворский. В самом конце 1940-х северный павильон был разобран для постройки большого помпезного вестибюля Кольцевой линии метро.

Особый интерес представляет сам зал станции. Кессонированное перекрытие станции поддерживается массивными колоннами, об-

лицованными мрамором. Капители колонн содержат в себе эмблему «КИМ» (Коммунистического интернационала молодежи) в обрамлении пшеницы. Над путями выстроены галереи, служащие изначально для распределения пассажиропотоков. Лестницы имеются не только в торцах станции, но и в центре. Центральный пролет между колонн освещался люстрами, состоящими из трубчатых ламп (ныне они заменены на большие шары из молочного стекла). Перекрытия над путями и галереями сложно кессонированы: квадратные группы, состоящие из основного квадрата, с подвешенной в центре маленькой люстрой, и маленьких квадратных кессонов по периметру. В таком оформлении потолка прослеживается преемственность с плафоном в северном вестибюле. Путевые стены облицованы кафельной плиткой, а стены галерей — мрамором. Причем в промежутках колонн галереи на стенах закреплены бра с плафонами в виде шара. Изначально плафоны были трубчатыми.

Стены аванзала, оформляющие проход к северному вестибюлю, украшены майоликовым панно «Проходка шахты». Таких панно было запланировано четыре: «Проходка шахты», «Работа в МТС», «Шествие метростроевцев» и «Колхозный труд», по два на каждый аванзал, но реализован был только один. Автор панно художник Е.Е.Лансере лично спускался в шахту для создания эскизов к панно. Изображение выполнено на стандартных плитках подглазурными красками и покрыто слоем прозрачной глазури. На панно изображен труд метростроевцев при строительстве Первой очереди метро.

Также интересно оформлен полукруглый потолок аванзала. Его поддерживает колонна, у которой капителью является лепнина вокруг нее. Здесь мы видим перевязанные снопы хлебов и плодов, между которыми серпы с молотами и звездой над ними. Всё вместе это напоминает герб СССР. Вокруг лепнины расположены полукруглые светильники, а еще дальше — подвесные шары, закрепленные в кессонах.

Комсомольская стала самой красочной и нарядной среди станций Первой очереди, что неудивительно, ведь она должна была стать визитной карточкой московского метро для гостей столицы. В дальнейшем, всё по той же причине, особой среди остальных станет и станция Комсомольская Четвертой очереди.

Утраты станции

- 1. Северный вестибюль станции с росписями интерьера. Разобран для строительства нового вестибюля Комсомольской-кольцевой.**
- 2. Оригинальные люстры в центральном пролете станции. Заменены большими подвесными шарами.**
- 3. Плафоны бра в галереях станции. Заменены с трубчатых на шарообразные.**

Красные Ворота

Открывшаяся в 1935 году станция Красные Ворота стала одной из двух станций глубокого заложения (еще Охотный Ряд), которая могла поразить посетителей грандиозным видом своего центрального зала. Название станции дано по имени Красных Ворот Земляного города, располагавшихся на нынешнем Садовом кольце. Ворота были построены в виде Триумфальной арки в 1709 году для встречи войск, возвращавшихся с Полтавской битвы. В 1926-м году ворота отреставрировали, восстановив лепнину и украшения, но вдруг через год вышло решение об их демонтаже. В 1927 году ворота были снесены, так как мешали растущему движению на Садовом кольце. Также в 1928 году была снесена и церковь Трех Святителей у Красных Ворот,



Ст. Красные Ворота. Вид наземного вестибюля.

в которой был крещен М.Ю.Лермонтов, родившийся неподалеку. На месте снесенного храма появился пустырь, а через 7 лет на его краю появился наземный вестибюль станции метро Красные Ворота, поразивший москвичей оригинальной архитектурой и ставший одним из символов московского метро.

Архитектор-авангардист Н.А.Ладовский, построивший данный павильон метро, известен своими оригинальными проектами. К сожалению, его архитектура в 1930-х годах не получала одобрения «сверху» — в почете уже была классика, поэтому Ладовский успел принять участие лишь в проектировании Первой очереди (также он разработал проект станции Дзержинская). В последующих очередях строительства к помощи таких «оригиналов» больше не прибегали.

Павильон по форме напоминает раковину, в которую вписано несколько арок, дающих иллюзию перспективы. Создается впечатление, будто это и есть эскалаторный наклон, «вылезший» на поверх-

ность земли, и можно сразу шагнуть с площади в глубину тоннеля. Вестибюль отвечал требованиям к архитектуре Первой очереди: его было легко запомнить, и он ассоциировался только лишь с метрополитеном и больше ни с чем.

Внутри павильон перекрыт кессонированным потолком, покрытым внутри кессонов красной краской. Затем, после нескольких пролетов лестницы, сооружен небольшой кассовый зал и подходной коридор, ведущий к эскалатору.

Подземный зал станции спроектирован архитектором И.А.Фоминным в классическом стиле. Станция представляет собой три зала: центральный и два боковых, разделенных между собой рядом пилонов. В дальнейшем конструктивная схема станции Красные ворота станет основной для станций глубокого заложения.

Пилоны облицованы темно-красным мрамором с черным доломом. В центре каждого пилона сделана полукруглая ниша, облицованная полированным светлым мрамором, что олицетворяет снесенные Красные ворота и несет в себе память о них. Проходы между пилонов перекрыты арками. Свод центрального зала богато украшен ромбовидными и треугольными кессонами с двойным контуром, что позволяет зрительно облегчить свод станции. Своды боковых залов кессонированы несколько грубее: рядами квадратных кассет. Переход от стен к своду оформлен уступчатым карнизом. Путевые стены облицованы керамической плиткой. Пол изначально был покрыт керамическими плитками двух цветов, уложенных в виде больших квадратов шириной чуть больше метра, позже пол покрыли серыми и черными плитами гранита. Освещается станция люстрами в виде шаров: в центральном зале их подвешено два ряда, в боковых залах — по одному ряду.

Стоит отметить, что в момент проектирования станций Первой очереди особенно не стремились создавать целостный архитектурный образ станции вместе с ее наземным вестибюлем. Павильоны больше имели образ остановок наземного транспорта, и поэтому к ним не

предъявлялось особенных требований. Ярким примером этого факта является станция Красные Ворота, когда автором наземного вестибюля был выбран другой архитектор, имевший своё видение архитектуры вестибюля, а проект вестибюля И.Фомина, создающий с подземным пространством станции единый ансамбль, воплощен не был из-за чрезмерных размеров.

Проект станции был удостоен гран-при на Международной выставке в Париже в 1938 году.

31 июля 1954 года был открыт второй (северный) вестибюль станции, он расположился в знаменитой сталинской высотке у Красных ворот. Подъем состоит из двух эскалаторных пролетов, разделенных круглым залом с богато украшенным лепниной потолком. Освещение производится двухрожковыми бра на стенах с ампирным узором. Стены облицованы красным мрамором. И в продолжение стиля станции выполнены эскалаторные ходы: потолок верхнего эскалатора выполнен в виде арок, а вход нижнего в виде вписанных арок, как у старого наземного вестибюля.

29 мая 1962 года станция была переименована в Лермонтовскую, чтобы соответствовать названию площади на поверхности (площадь Красных ворот переименовали в Лермонтовскую площадь в 1941 году). 25 августа 1986 года станции возвращено прежнее название — Красные ворота.

Утраты станции

1. Большая буква М на вершине наземного вестибюля и надпись «МЕТРО» над дверями.

2. Шестигранная керамическая плитка на путевой стене заменена мрамором. Пол вместо керамической плитки был покрыт гранитом.

Кировская (ныне Чистые Пруды)

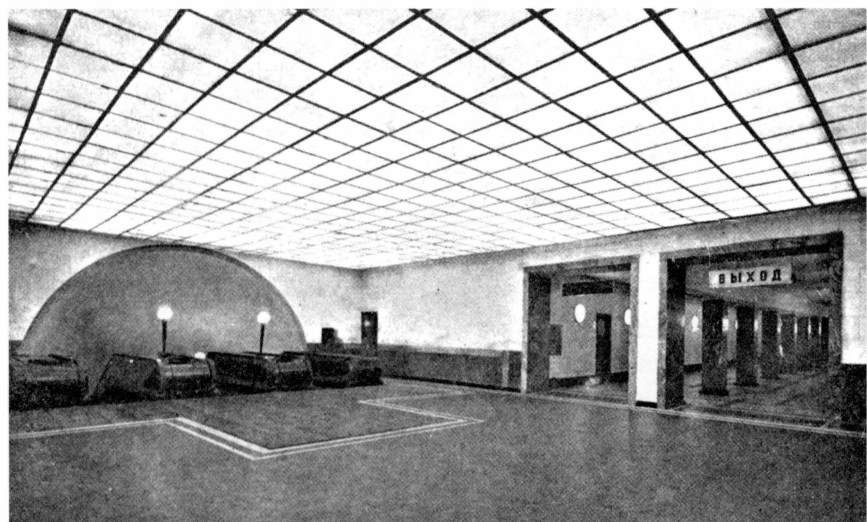
Кировская является станцией глубокого заложения. Свое название она получила по улице Кирова, бывшей Мясницкой. Удивительно, что Мясницкую переименовали в улицу Кирова только лишь по причине того, что по ней в декабре 1934 года везли гроб с убитым С.М.Кировым — советским политическим деятелем, членом политбюро ЦК ВКП(б). По проекту станция должна была получить название Мясницкой, либо Мясницких ворот, но во время строительства название поменяли.

Кировская построена с одним наземным вестибюлем, расположенным в начале Чистопрудного бульвара. Площадь для строительства павильона образовалась из-за сноса дома, замыкавшего цепь бульваров и стоявшего на этом месте. В доме располагался популярный в свое время каба́к.

Автором станции является архитектор Н.Я.Колли — известный своим тяготением к конструктивизму. Внешне вестибюль выглядит строго, без излишеств. Входы организованы с двух противоположных торцов павильона. Продольные стены декорированы круглыми окнами, между которыми оставлено место для барельефов на тему строительства метро. Их должен был осуществить скульптор В.Д.Королев, но по каким-то причинам рельефы реализованы не были. Четыре колонны около каждого выхода зрительно добавляют высоту зданию, а сильно выступающий карниз — мощности. На крыше над каждым торцом были установлены большие буквы «МЕТРО». Торцевые стены полностью остекленные. Затем подобные павильоны, только в уменьшенном виде, будут строиться как вестибюли к “хрущевским” станциям. Интерьер вестибюля смотрелся лаконично и стильно: в углах перил лестницы были установлены тонкие торшеры, к сожалению, не сохранившиеся. Потолок обработан неглубокими кессонами, в которых установлены полукруглые светильники.



*Ст. Кировская.
Интерьер наземного
вестибюля.*



*Ст. Кировская. Перекрытие эскалаторного зала с оригинальным
освещением.*

Спустившись по лестнице, пассажир попадает в длинный переход, облицованный голубым мрамбитом. Очень оригинально были поставлены источники света — их спрятали в стены, оформив в виде иллюминатора, что продолжает тему круглых окон наземного вестибюля. Вдоль продольной оси установлен ряд квадратных колонн, облицованных серым мрамором, для разделения потоков. Пол был покрыт плиткой в виде орнамента из прямоугольников, описанных вокруг каждой колонны. После коридора следует просторный эскалаторный зал, который первоначально имел стеклянный потолок, расчерченный на квадраты и излучающий мягкий свет. В настоящее время он демонтирован.

Из-за неблагоприятных гидрогеологических условий центральный зал не удалось раскрыть полностью, как это предполагалось в проекте. Был построен лишь небольшой аванзал у эскалаторов, с двумя парами проходов в боковые нефы. В противоположном конце станции тоже имелся маленький зал для перехода между платформами — он ограничивался двумя глухими торцами. Между этими залами все проходы между пилонов были сделаны глухими.

Пилоны облицованы серым и белым мрамором. Путевые залы освещались рядом трубчатых светильников, закрепленных по оси зала и закарнизным освещением, разливающим свет по белому своду, что уничтожало эффект подземелья и помогало зрительно сделать пилоны выше. Путевая стена была облицована светлой плиткой, в верхней части вдоль всей стены шел меандр из темных плиток, в «карманы» которого было вписано название станции. В торце подземного аванзала был установлен бронзовый бюст С.М.Кирова работы скульптора Манизера.

Во время Великой Отечественной Войны на станции размещались отделы Генштаба. На платформах были поставлены столы, а от проходящих поездов станцию загородили фанерной стеной и поезда, естественно, не останавливались. В подплатформенных помещениях были организованы рабочие кабинеты Верховного Главнокомандующего и начальника Генштаба.

В конце 1960-х станцию было решено реконструировать: нужно было построить центральный зал для сооружения перехода на открывающуюся станцию Тургеневская. В 1971 году реконструкция была закончена (ее авторы архитекторы Л.Н.Попова, А.Ф.Фокина). Самое главное чего удалось достичь в ходе реконструкции — станция не изменила своего внешнего облика. Были аккуратно раскрыты глухие проходы между пилонами. В центральном зале построили эскалаторы для перехода на станцию Тургеневская.

5 ноября 1990 года станцию переименовали в «Чистые пруды» по рядом расположенным прудам и названию бульвара. Также в 1990-х годах плитку на путевых стенах заменили мрамором, полностью повторив прежний рисунок.

13 января 2008 года в северном торце станции построили переход на открывшуюся станцию Сретенский бульвар. Бюст С.М.Кирова был перенесен в переход между станциями Тургеневская и Сретенский бульвар, отдалив его от «родной» станции Чистые пруды.

Утраты станции

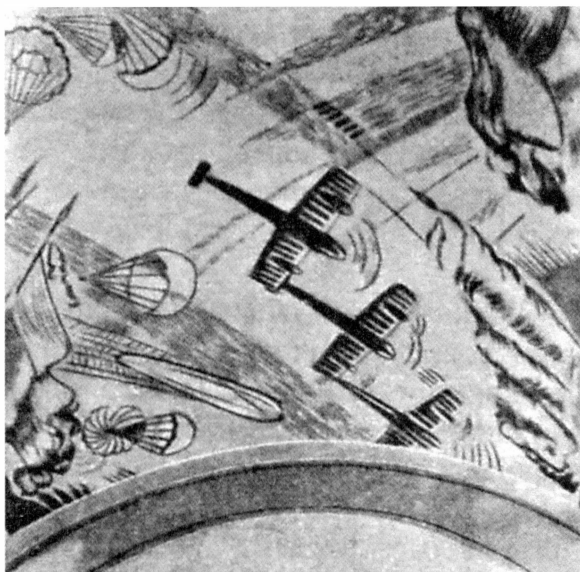
- 1. Оригинальные торшеры и светильники из наземного вестибюля станции.**
- 2. Перекрытие эскалаторного зала.**
- 3. Трубчатые люстры из боковых залов. Теперь платформы освещаются лишь закарнизным светом.**
- 4. Пол станции покрыли гранитом вместо асфальта, путевые стены облицованы мрамором вместо плитки.**
- 5. Буквы «МЕТРО» на крыше вестибюля сохранились лишь с одной стороны.**

Дзержинская (ныне Лубянка)

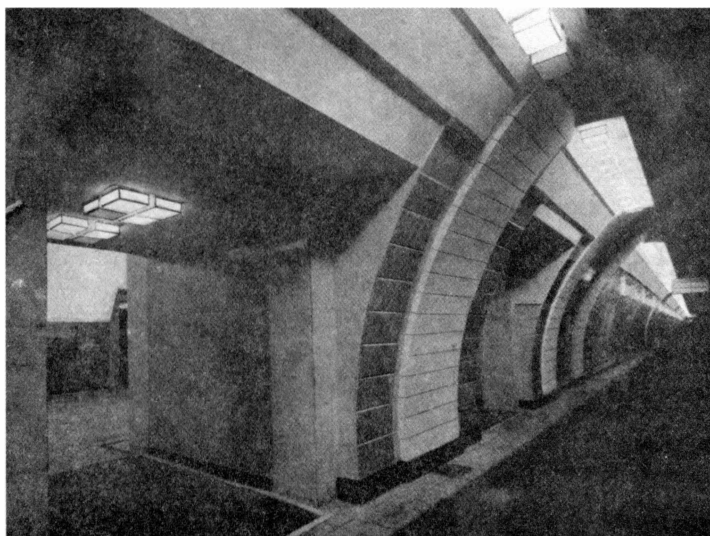
Дзержинская, открытая 15 мая 1935 года в составе Первой очереди метро, имела свою особенную архитектуру, не похожую на остальные станции московского метро. Название станции дано по наименованию площади, под которой она расположена. Дзержинской площадь называлась с 1926 по 1990 в честь советского политика, основателя ВЧК Ф.Э.Дзержинского. До 1926 года она носила имя Лубянской по урочищу Лубянка. В 1990-м году историческое название площади возвращено.

При открытии станция имела один наземный вестибюль, его архитекторами являются И.И.Ловейко, Д.Ф.Фридман. Он был сооружен внутри старого здания, стоящего на углу Никольской улицы (в советское время — улицы 25 Октября) и Лубянской площади. Для размещения вестибюля в здании потребовалась его полная реконструкция, был выстроен новый фасад с двумя большими арочными порталами для входа и выхода пассажиров. Стоит отметить, что данные арки очень точно описывают внешне функциональное назначение здания — они выглядят как два тоннеля метрополитена. Фриз над арками был украшен барельефом с изображением фигур рабочих, колхозников и физкультурников. Каждая фигура располагается на отдельном кубическом выступе. Данные выступы перекликаются с узкими окнами, расположенными над барельефом.

Внутри наземного вестибюля были сохранены сводчатые перекрытия старого здания. Свод над входом расписан в технике «сграффито» на тему авиации. Автор росписи — художник И.В.Максимов, исполнители: Танклевский, Мулляр, Чернышев. Расположение монументальной росписи было не слишком удачно для восприятия, но, все же, это были первые опыты по художественному оформлению станций метро.



*Ст. Дзержинская.
Фрагмент росписи
потолка наземного
вестибюля.*



*Ст. Дзержинская. Вид платформы и проходов из аванзала с
оригинальным освещением.*

Подходной коридор облицован желтой глазурованной плиткой, разделенной узкими вертикальными черными полосами. Переход освещался полукруглыми светильниками. Подземный вестибюль облицован розовым мрамором. Потолок обработан прямоугольными кессонами. Переход отделяется от подземного вестибюля функциональными четырехгранными колоннами. Освещается зал шарообразными люстрами.

Строительство подземного зала станции Дзержинская на глубоком залегании имело свои трудности. Огромные плывуны над станцией не давали возможности построить станцию, задуманную в проекте — трехсводчатую, с большим центральным залом. Чтобы избежать высокого давления глин, в которых происходило сооружение станции, приходилось продвигаться небольшими шагами и быстро укладывать бетон, пока давление не превысило критического значения. Такая сложная гидрогеологическая обстановка не позволила раскрыть центральный зал, вместо него был сооружен коротенький аванзал, из которого можно было пройти в боковые залы-платформы (т.н. станция «лондонского типа»).

Архитектор Н.А.Ладовский, руководящий проектированием Дзержинской, был известен своим оригинальным подходом к архитектуре. Он придерживался стиля рационализма, популярного в стране в 1920-х годах, но уже в начале 1930-х находящемуся в «архитектурной оппозиции». Ладовский, поняв, что станция будет без центрального зала, решил не прибегать к эффекту светлого торжественного дворца, освещенного большими светильниками. Он пошел обратным путем: боковые залы было решено оформить в виде одноколейных тоннелей, в которых освещалась лишь часть платформы, на которой стоят пассажиры. Свод зала и путевая стена, как и положено настоящему тоннелю, оставалась погруженной в темноту. Темнота была тоже одной из задумок Ладовского. Прибывающий поезд издалека начинал освещать эту часть зала, постепенно увеличивая интенсивность — получалась красивая игра света. Такой смелый прием архитектора вызвал неодобрительные отзывы о станции.



*Ст. Дзержинская.
Скульптурная группа
у наземного вестибюля.
(ЦАЭИАДМ, автор:
ТАСС, Л.Великжанин,
В.Савостьянов.
20.05.1947)*

Как уже говорилось, путевые залы станции были сооружены круглого сечения, будто это продолжение тоннеля. Путевые стены облицованы керамической плиткой, а стены со стороны платформы — серым мрамором. Пол на станции был покрыт асфальтом. Своды и стены зала оформлялись подпружными арками, выполненные с неравномерным интервалом, которые обозначали так и не сооруженные проходы между пилонов и создавали красивую перспективу. Освещение залов выполнялось с козырька, выступающего над перроном. На нем были закреплены небольшие квадратные светильники. Также на стенах со стороны платформы размещались небольшие двухрожковые бра.

Чуть позже, в 1940-х годах, на станции заменили освещение, сняв бра и светильники с козырька, подвесили шарообразные люстры

по оси зала, что превратило тоннельное помещение в светлый зал, нарушив первоначальную задумку Ладовского.

В начале 1970-х годов сооружается центральный участок Таганско-Краснопресненской линии, встала необходимость сооружения перехода между ней и Сокольнической линией в месте пересечения — станции Дзержинская. Станция без центрального зала не могла справиться с потоком пассажиров, не была пригодна для сооружения перехода, и назрел вопрос о ее реконструкции. С помощью современных технологий и заморозки грунтов на глубину до 30 метров сначала был сооружен второй выход (1968 год). Он состоит из двух эскалаторных наклонов и выводит в подземный переход, проложенный под площадью. К 1973 году был построен центральный зал. Авторы реконструированной станции — Н.А.Алешина, А.Ф.Стрелков. В процессе реконструкции первоначальная архитектура и освещение станции были утрачены. Пилоны были сделаны наклонными, облицованные белым мрамором; путевые стены облицовали светлой глазурованной плиткой, а пол был покрыт гранитом. Из оригинальной Дзержинская превратилась в безликую станцию глубокого заложения 1970-х годов. Проходы в пилонах сооружены на большом расстоянии друг от друга (по геологическим причинам), что еще больше исказило вид станции. Остается неясным, почему не была оставлена изначальная отделка. Три прохода, оставшиеся от «старой» станции можно увидеть и сейчас, а заодно представить себе вид прежней отделки станции.

В центре среднего зала в конце 1975 года открылся переход на станцию Кузнецкий мост.

В 1990 году станция Дзержинская была переименована в Лубянку по причине возвращения исторического названия Лубянской площади.

Утраты станции

- 1. Роспись сводов наземного вестибюля.**
- 2. Скульптурная группа у наземного вестибюля.**
- 3. Светильники и бра боковых залов станции. Ныне освещаются обычными люминесцентными лампами.**
- 4. Пол станции покрыли гранитом вместо асфальта.**

Охотный Ряд

Еще перед открытием станция Охотный ряд получила эпитет «сердца метро» — она сооружалась в самом центре столицы и должна была иметь легкий вид, несмотря на глубокое залегание. Также во время строительства станции изменили проект: она стала иметь центральный зал. Название станции было дано по старинной улице, располагавшейся здесь в 17-19 веках, на которой шла оживленная торговля добычей охотников. В 19-м веке специализация исчезла, и тут стали торговать различными товарами.

К 1935-му году здесь были построены монументальные здания: дом Комитетов Совета Труда и Оборона (ныне — здание Государственной Думы РФ) и гостиница имени Моссовета («Москва»). Необходимо было учитывать соседство с этими постройками и суметь соорудить павильоны в условиях плотной застройки. Выход был найден — два вестибюля расположились на первых этажах зданий.

Для северного вестибюля был перестроен старый дом, стоящий на углу Б.Дмитровки и Охотного ряда — проект архитектора

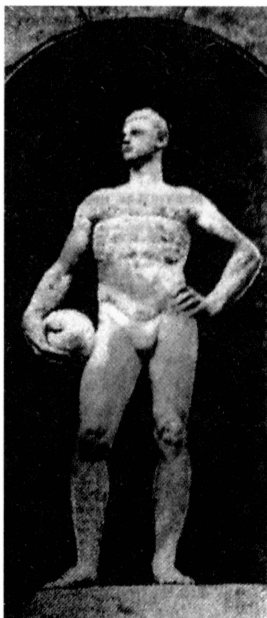
Д.Н.Чечулина. Первый этаж был декорирован в виде цоколя, в котором расположился вход в метро. Окна верхних этажей разделены пилястрами, на антаблементе сооружена балюстрада. Высокие ниши по бокам от дверей предполагались для размещения в них статуй. Некоторое время после открытия станции в двух нишах из четырех стояли фигуры атлетов. Внутри вестибюль украшен кессонированным потолком с маленькими шарообразными светильниками. Через некоторое время после открытия в интерьер была добавлена типовая скульптура Сталина.

Южный вестибюль расположился на первом этаже здания гостиницы «Москва», авторами проекта являются архитекторы Л.И.Савельев и О.А.Стапран. Интерьер выделялся обработкой перекрытия и облицовкой стены. Эта знаменитая гостиница была разобрана в 2004 году, тем самым был утрачен старый вестибюль.

В эскалаторном аванзале, вдоль его оси, располагались массивные высокие торшеры. Сводчатый потолок обработан неглубокими кессонами. По бокам расположены крупные четырехгранные колонны.

Подземный зал станции спроектирован архитекторами Н.Г.Боровым, Г.С.Замским. Ю.А.Ревковским. По своим габаритам это была самая большая станция глубокого заложения в мире на момент открытия! Авторы станции постарались избавить пассажиров от ощущения глубины. Пилоны станции, сооруженные в виде сдвоенных колонн, облицованы светлым итальянским мрамором. Свод центрального зала богато кессонирован сложнопрофильными квадратами. Своды боковых залов украшены лепниной в виде меандра. В настоящее время все залы освещаются люстрами в виде шара, но до постройки перехода в центре зала средний неф освещался массивными торшерами, расположенными по оси станции.

В ноябре 1955 года было решено дать московскому метрополитену имя В.И.Ленина, а именем Кагановича, руководившего строительством метро, назвать центральную станцию. Постановили



*Ст. Охотный Ряд. Скульптура
"футболист" в нише наземного вес-
тибюля.*



*Ст. Охотный Ряд. Вестибюль, встроенный в гостиницу
"Москва".*

переименовать станцию Охотный ряд. Станция имени Кагановича недолго проносила свое название: в 1957 году после победы Хрущева над «антипартийной группой», куда входил Л.М.Каганович, станции вернули прежнее название.

В 1961 году улица Охотный ряд вошла в состав образованного Проспекта Маркса и 30 ноября 1961 года, чтобы привести название станции в соответствие, ей дали название «Проспект Маркса». В 1964 году северный вестибюль был украшен панно с портретом Карла Маркса (художник Е.Рейхцаум). 5 ноября 1990 года станции возвращено первоначальное название.

Утраты станции

1. Торшеры из центрального зала станции. Демонтированы из-за больших пассажиропотоков и строительства перехода в центральном зале. Освещение заменено на люстры-шары. Также торшеры демонтированы в эскалаторном зале вестибюля.

2. Скульптуры в нишах наземного вестибюля.

3. Скульптура И.В.Сталина в северном вестибюле.

4. Вестибюль в гостинице Москва. Снесен вместе со зданием гостиницы в 2004 году.

Библиотека имени Ленина

Станция Библиотека имени Ленина стала первой односводчатой станцией московского метро. Подземный зал станции сооружен под Моховой улицей. Вестибюли выводят на поверхность к одноименной



Ст. Библиотека имени Ленина. Вид станции в настоящее время.

библиотеке (ныне она называется РГБ — Российская Государственная Библиотека). Архитектор станции А.И.Гонцкевич. Станция при открытии имела два наземных вестибюля, один из которых, на углу Моховой и Воздвиженки, был общим для двух станций: Библиотеки имени Ленина и Улица Коминтерна.

Отдельный, южный вестибюль, стоящий на Моховой, сооружен по проекту архитекторов С.М.Кравец, А.И.Соколова, В.П.Костенко. Здание представляло собой массивное небольшое сооружение. Большие стеклянные поверхности по бокам от входа в вестибюль, обработанные стильной решеткой в виде буквы М, вписанной в круг, обогащают внешний вид павильона. Вход в вестибюль выделен квадратным порталом (после реконструкции был разобран). Вдоль павильона проходит объемный карниз. На крыше установлены большие буквы «МЕТРО». В 1984 году в этот вестибюль вывели эскалаторный ход со строящейся станции Боровицкая, поэтому павильон вместе с подземным вестибюлем подвергли реконструкции. В результате, наземный павильон был перестроен, расширен, появился выход сбоку, а внутри, вместо тесного помещения — большой, про-

сторный подземный зал. Спустившись по лестнице, расположенной по центру подземного вестибюля, можно пройти на станции Библиотека имени Ленина и Боровицкая. Кстати, после этой реконструкции вестибюль официально стал относиться к Боровицкой.

Второй, северный вестибюль, построенный архитекторами П.П.Файдышем, С.П.Лавровым, до нашего времени не сохранился. В отличие от южного вестибюля, архитектура этого павильона была очень созвучна со зданием библиотеки имени Ленина, у входа в которую он располагался. Здание вестибюля было вписано в гранитные лестницы, ведущих к входу библиотеки. Массивный портик, выступающий вперед, опирался на 4 квадратные колонны, расставленных между дверями входов и выходов. Остальные стены, кроме фронтальной, были сделаны глухими. По проекту фриз павильона над входом должен был быть украшен барельефом, но это реализовано не было. Вместо барельефа на фризе красовались буквы «МЕТРО».

В 1946 году был сооружен новый северный наземный вестибюль, встроенный в один из корпусов библиотеки имени Ленина. Старый вестибюль был снесен, а в 1970-х годах на его месте был сооружен подземный переход, из которого был устроен вход в подземный вестибюль станции.

Односводчатая станция Библиотека имени Ленина предстает перед пассажиром большим свободным пространством, но из-за отсутствия опор свод кажется ниже, чем это есть на самом деле. Для архитектурного обогащения станции её свод украшен рядами квадратных кессонов, разделяемых через равные промежутки рядами светильников, обрамленных широким выступом. Между выступами на путевых стенах встречаются черные прямоугольники из мрамора, ранее использовавшиеся под схему станций метро Первой очереди. По продольной оси в два ряда к потолку прикреплены люстры-шары. Между ними можно увидеть круглые черные вентиляционные решетки. Путевые стены облицованы желтой керамической плиткой. Пол изначально был покрыт асфальтом, позже его заменили плитами серого гранита.

Из художественного оформления на станции имеются два портрета В.И.Ленина, расположенные в аванзалах станции. Панно, расположенное в южном вестибюле, выполнено из керамики. Оно было установлено в 1986 году при реконструкции данного вестибюля. Его автор — художник А.А.Борцов. На нем В.И.Ленин изображен в профиль на фоне Кремля. Торец северного аванзала украшает панно из флорентийской мозаики с изображением лица Ленина и его подписью. Автор мозаики Г.И.Опрышко. Данное панно установлено в 1960-х годах.

Утраты станции

1. Северный вестибюль станции, располагавшийся на углу Воздвиженки и Моховой. Разобран после открытия нового вестибюля в здании библиотеки.

2. Южный вестибюль станции. Полностью перестроен и расширен, хотя и сохранил в себе все архитектурные черты первоначального павильона. С 1990 года официально стал относиться к станции Боровицкая.

3. Северный и южный подземные вестибюли. Полностью перестроены для сооружения перехода со станциями Арбатская, Боровицкая.

4. Асфальтовая облицовка пола заменена на гранит.

Дворец Советов (ныне Кропоткинская)

Станция Дворец Советов, сооруженная в составе Первой очереди, расположена рядом с площадью Пречистенские ворота (в со-

ветское время это были Кропоткинские ворота). В проекте станция должна была получить название «Кропоткинские ворота», но располагавшаяся рядом грандиозная стройка Дворца Советов повлияла на наименование.

На месте наземного вестибюля с незапамятных времен стояла церковь Сошествия Святого Духа, неоднократно перестраиваемая. Последний вариант постройки, дошедший до Октябрьской революции, датируется началом 19-го века. Храм был снесен в начале 1933 года для постройки вестибюля. Построенный павильон точно занял место старого храма.

Станция метро поражает пассажиров своей красотой и величием. Такая архитектура должна была удивлять делегатов, приезжающих во Дворец Советов, строящийся в те годы на поверхности на месте разрушенного Храма Христа Спасителя. Предполагалось, что после окончания строительства Дворца, выходы со станции будут вести непосредственно во внутренние вестибюли огромного здания. Но на момент открытия станции метро на месте Дворца располагался лишь огромный котлован, поэтому был построен один вестибюль, расположенный на Гоголевском бульваре. Автор этого наземного павильона — архитектор С.М.Кравец. Архитектура вестибюля выполнена в виде подковообразного здания, в боковых частях которого располагаются входы. Середина сделана в виде сквозного прохода, над которым перекинута кессонированное арочное перекрытие. Проход не мешает проходу людям, идущим по бульвару, а павильон в стиле парковой архитектуры красиво оформляет начало бульвара.

Зайдя в наземный вестибюль и спустившись по широкой лестнице с гранитными ступенями, пассажир оказывается в кассовом зале полукруглой формы. Стены зала облицованы плитками светло-зеленого мрамора. Из него подходной коридор выводит пассажира на лестницу, выходящую непосредственно на платформу станции.

Архитекторами станции являются А.Н.Душкин и Я.Г.Лихтенберг. Они спроектировали станцию, переработав идею



Ст. Дворец Советов. Лестница. Капители колонн выполнены из цемента.

храма Амона в Карнаке (Египет). Два ряда десятигранных колонн, поддерживают свод станции, объединяя в себе конструктивную и архитектурную роль. Расширяясь кверху, они заканчиваются в верхней половине светящейся чашей. Верхняя часть колонны плавно перетекает в свод в виде пятиконечной звезды и играет роль отражателя света. Колонны облицованы светлым мрамором Коелга, путевые стены изначально были облицованы шестигранной керамической плиткой, но позже её заменили мрамором как на колоннах. Пол станции поначалу был асфальтовым, но позже, в 1950-х годах, его облицевали гранитными плитами красного и черного цветов.

Так как станция проектировалась под большое количество пассажиров, на ней соорудили широкую платформу в 15 метров. В длину станция занимает 154 метра, что создает хорошую перспективу, а спрятанное за капители колонн освещение и светлые тона облицовки

делают станцию легкой и высокой (хотя высота от платформ до свода — 6 метров).

Иногда у пассажиров возникает недоумение: откуда в ряду грациозных граненых колонн взялись 8 квадратных толстых опор, стоящих по 4 на равном удалении от торцов. Существуют версии, что это неумелая реконструкция или это колонны, размечающие будущие выходы со станции. На самом деле, станция разделена на 3 отдельные части температурными и осадочными швами. В местах швов сооружены усиленные квадратные колонны, облицованные тем же мрамором. Конечно, эти колонны несколько портят вид станции, но это требование к конструкции.

В первые годы работы станции, на ступенях лестницы стояли горшки с цветами, напоминающие листья пальмы. Это небольшое дополнение в сочетании с чертами египетской архитектуры и приглушенный свет создавали эффект путешествия в Древний Египет.

В 1955 году прошла небольшая реконструкция станции, в ходе которой цементные капители колонн были заменены мраморными.

В 1957-м году от идеи строить Дворец Советов на Волхонке отказались (здание Дворца стали проектировать на юго-западе столицы), и поэтому 8 октября 1957 года станция была переименована в Кропоткинскую. Огромный котлован от строительства приспособили под бассейн «Москва». В 1960-м году бассейн был открыт, а в 1961-м году построили второй выход со станции, выводящий к бассейну (архитектор выхода — А.К.Рыжков).

В 1990-е годы вместо бассейна стали возводить новый Храм Христа Спасителя (открыт в 2000-м году).

Утраты станции

1. Пол станции в 1950-е годы облицован гранитом вместо асфальта.

2. Путевые стены облицованы мрамором вместо керамической плитки в виде сот.

3. Исчезли образные приемы: приглушенный свет и цветы в кадках. Свет был усилен в 2000-х годах по новым санитарным требованиям.

4. Стекла в кессонах арки наземного вестибюля. Со временем стекла разрушались, и кессоны были замурованы.

Парк культуры имени Горького (ныне Парк Культуры)

Конечная станция Первой очереди, расположенная под Крымской площадью Садового кольца, в проекте так и называлась «Крымская площадь». Слово «площадь» в названиях станций чаще опускалось, и должна была получиться станция «Крымская». Но после открытия, вдруг, ей присвоили название Парка Культуры им. Горького, находящегося за километр, на другой стороне Москвы-реки. Что послужило такому странному наименованию? Вероятнее всего, из-за того что станция была предназначена для подвоза москвичей к ЦПКиО (попросту являлась ближайшей), а данный парк был образцом паркового строительства того времени: аттракционы, красивые скульптуры, балюстрады и т.д. Название настолько закрепилось, что даже со временем его не поменяли.

При строительстве станции возникали некоторые сложности. Например, стены станции отстояли на 0,5-1,5 метра от стен провиантских складов, расположенных на углу Остоженки. Здание уже тогда являлось ценным памятником и работы шли очень аккуратно. Откры-

тый способ работ по сооружению станции не должен был помешать движению на Садовом кольце, поэтому строителями был сооружен временный деревянный мост на металлических опорах. Постройка моста производилась с 2 ночи до 5 утра. В это же время забивались сваи (в центр Крымской площади подвозилась мобильная копровая установка). 17 января 1933 года началась забивка свай, а к 28 октября 1934 года работы по постройке станции были закончены. 31 января 1935 года станция была отделана изнутри. 6 февраля 1935 года делегаты 7-го Съезда Советов уже сели на станции Парк Культуры им. Горького в поезд метрополитена! Скорость и сложность работ поражает.

Станция сооружена по проекту архитекторов Г.Т.Крутикова и В.С.Попова и имеет два наземных вестибюля. Главный вестибюль, выходящий на Чудовку (ныне Комсомольский проспект) спроектирован теми же авторами. Вестибюль на Остоженке построен архитектором С.Г.Андриевским. Павильон на Чудовке был воплощен в простых строгих формах: массивный портик опирается на две парные квадратные колонны, расположенные по обе стороны от дверей. Эти четыре колонны облицованы красным полированным гранитом. Боковые стены вестибюля обработаны пилястрами с длинными оконными просветами между ними. По периметру павильона проходил ступенчатый карниз. Двери павильона были прекрасно выполнены из дерева. Внутри вестибюль представляет собой широкую лестницу, подводящую пассажира до кассового зала. Украшением павильона, безусловно, являлся потолок полуциркульной формы, кессонированный восьмигранными кассетами, дно которых было выкрашено в голубой цвет, создающим иллюзию неба. Именно игра с цветом на станциях Первой очереди создавала сильный эффект. Вдоль окон располагались массивные круглые колонны, соединенные невысокой балюстрадой. Между колонн были подвешены круглые светильники. Стены кассового зала облицованы серым мрамором, арочные проходы опираются на 4 восьмигранные колонны, облицованные белым мрамором Коелга. На стенах зала арки и колонны были дублированы в виде выступов и пилястр. Кассовый зал освещался круглым светильником, таким же, как на самой станции, а подходы к залу освещались

торшерами, стоящими в полукруглых нишах. Пол зала уложен метлахской плиткой в виде клеточного рисунка. Далее к станции расходились два пути, для разделения потоков, и выводили на пешеходные мостики к станции. Эти коридоры освещались круглыми светильниками, закрепленными по оси прохода. Данный павильон был снесен в конце 1940-х для постройки большого вестибюля, совместившего вход на кольцевую и радиальную станции. Надо сказать, что кассовый зал и проходы сохранились до наших дней, только освещение и покрытие пола стало другим, а кассовый зал перестал использоваться по назначению.

Второй вестибюль, выходящий на Остоженку, существует и ныне. Круглое в плане здание затерялось сегодня за эстакадой, проходящей над Крымской площадью. Но так было не всегда. В момент открытия станции этот вестибюль располагался рядом с парком Института красной профессуры. Деревья послужили отправной точкой для архитектуры такого павильона: круглое здание, окруженное пятигранными колоннами, поддерживающими выступающий карниз. Раньше вход в здание был выделен выступающим прямым портиком, опирающимся на колонны, но в дальнейшем портик демонтировали, а павильон стал идеально круглым. Также вестибюль лишился подвешенных по периметру круглых светильников. Крышу павильона венчает световой барабан для освещения интерьера днем. Внутри лестница раздваивается и приводит в кассовый зал. Вход в кассовый зал выделен четырьмя колоннами, облицованными темным мрамором. Потолок обработан круглыми кессонами, с закрепленными в них светильниками. Пол облицован плиткой. Затем потоки разделяются на два прохода, для каждого из которых сделан свой пешеходный мостик на станции.

Станция, как уже упоминалось, имеет 4 пешеходных мостика. Минус такой конструкции: загромождение общего вида станции и узкие проходы вдоль самих лестниц на платформе. Мостики заканчиваются лестницами, обрамленными балюстрадой из железобетона, выкрашенной белой краской. Свод станции опирается на два ряда мощных квадратных колонн, расположенных по обеим сторонам

платформы. Колонны облицованы коричневым крымским мрамором, сверху украшены лепными капителями. Путевые стены напротив колонн украшены пилястрами с такими же капителями. Между пиластр стены облицованы белой керамической плиткой, изначально она была шестигранной. Стены переходов покрыты белым мрамблитом. Потолок обработан большими квадратными кессонами. По неподтвержденной информации, раньше промежутки между кессонами были выкрашены в оранжевый цвет, что создавало теплую палитру. Центральный пролет станции освещался круглыми оригинальными светильниками, закрепленными по оси станции, боковые пролеты освещались светильниками поменьше. В 1960-е годы оригинальные светильники были утрачены, центральный пролет теперь освещается квадратными светильниками, а боковые остались без освещения. Пол станции изначально был асфальтовым, но в 1960-е годы его заменили черным гранитом.

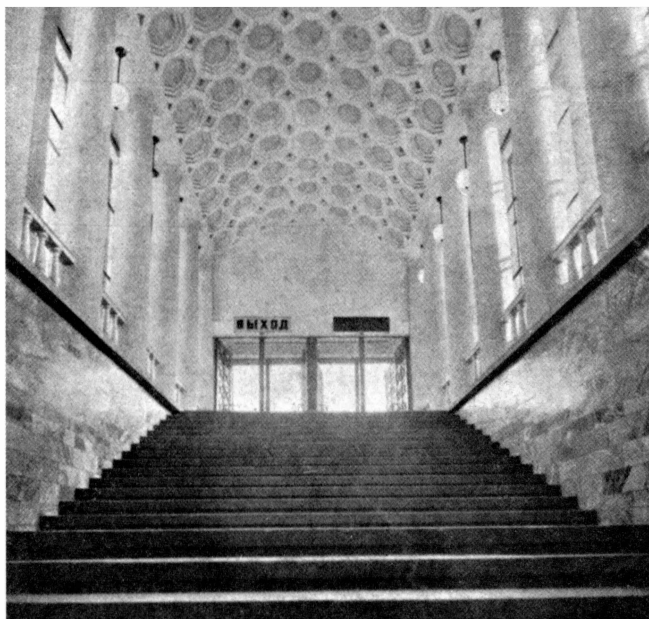
Уже после открытия, примерно в конце 1960-х годов, круглый павильон был украшен внутри небольшим мраморным панно с изображением М.Горького (художник Л.М.Рябов).

Никаких значительных реконструкций станции не происходило, кроме упомянутого сноса южного вестибюля для постройки совмещенного большого павильона.

Утраты станции

1. Наземный вестибюль станции, выходящий на улицу Чудовку (ныне Комсомольский проспект). Подземная часть, включая кассовый зал и подходные коридоры, была реконструирована: парные колонны в арочных проходах превратились в одинарные продолговатые колонны, исчезли пилястры напротив них, а также оригинальные светильники в коридорах.

2. Разобран портик северного вестибюля. Павильон стал полностью круглым в плане.



Ст. Парк культуры им. Горького. Интерьер южного наземного вестибюля.



Ст. Парк культуры им. Горького. Кассовый зал.

3. Утрачены оригинальные круглые светильники из стекла на станции. Ныне ее освещают люминесцентные лампы, заключенные в квадратные плафоны.

Улица Коминтерна (ныне Александровский Сад)

Станция Улица Коминтерна была открыта 15 мая 1935 года, с нее начинается Арбатский радиус московского метро. Название станции дано по улице имени Коминтерна (ныне Воздвиженка), под которой расположена станция. Исполнительный комитет Коминтерна располагался в здании на этой улице.

Первоначальный наземный вестибюль, открытый в 1935 году, был общим со станцией Библиотека имени Ленина (см. Первая очередь: Библиотека имени Ленина).

Подземная часть станции единственная из всех станций Первой очереди (да и вообще станций того периода) имеет береговые платформы. Это связано с тем, что изначально строительство станции здесь не планировалось. Когда уже началось строительство трассы, было принято решение о сооружении в этом месте станции Арбатского радиуса. Для наименьших изменений и переделок было решено построить станцию с искривленными боковыми платформами, так как для сооружения островной платформы не было запаса трассы.

Станция была сооружена за очень короткое время, так как фактически была минимально оформленным тоннелем (архитектор



Ст. Улица Коминтерна. Вид подземной части в 1930-е г.г.

станции А.И.Гонцкевич). Перекрытие поддерживают три ряда восьмигранных колонн. Средний ряд колонн между путями решен архитектором без облицовки, чтобы не делать на нем акцента. Боковые ряды колонн облицованы белым мрамором. Стены станции покрыты голубыми глазурованными плитками. Станция первоначально освещалась простыми круглыми светильниками, размещенными в кессонах перекрытия. Позже освещение заменено обычными люминесцентными лампами.

Изначально между станциями Улица Коминтерна и Библиотека имени Ленина не было прямого перехода. Для пересадки требовалось подняться в общий наземный вестибюль. Такое же действие необходимо было совершить для перехода на другую береговую платформу. В 1937-38 г.г. был сооружен небольшой переход между станциями.

Затем началось сооружение отдельного вестибюля станции Улица Коминтерна, встроенного в один из корпусов Библиотеки име-

ни Ленина. Начавшаяся война замедлила процесс строительства. Вестибюль был открыт 24 сентября 1946 года, его автор П.Капланский. Отделка интерьеров была характерной для 1940-х годов: богатые лепные розетки в местах подвеса изящных люстр, на полу выложена восьмиконечная звезда из мрамора. Подходные коридоры были расширены, на стенах установили бра. Одновременно с вестибюлем был сооружен мостик над путями в середине станции, позволивший пассажирам быстро переходить с одного пути на другой. Оформление мостика лаконично, что хорошо вписывается в общую архитектуру станции.

В том же 1946 году умер известный советский партийный деятель, долгое время занимавший пост Председателя Президиума Верховного Совета СССР М.И.Калинин, приемная которого располагалась на улице Коминтерна. К этому времени самого Коминтерна уже как 3 года не существует, поэтому именем Калинина нарекается и улица, и станция метро. Чуть позже в подземном вестибюле станции был установлен гранитный бюст М.И.Калинина.

В 1990 году улице Калинина возвращают историческое название Воздвиженка, а станции дают название «Александровский Сад».

Утраты станции

- 1. Освещение станции и первоначальное оформление подходных коридоров.**
- 2. Покрытие пола заменено с асфальта на гранит.**

Арбатская

Станция открыта 15 мая 1935 года в составе Первой очереди метро на Арбатском радиусе. Название дано по Арбатской площади, на которой построен единственный вестибюль станции.

Архитектура вестибюля выделяется среди остальных павильонов станций Первой очереди. Здание в плане имеет форму пятиконечной звезды, в середине которой возвышается купол. Архитектор павильона Л.С.Теплицкий задумал такую форму из-за близости к Наркомату обороны. Существует версия-легенда, что автором идеи был сам Л.М.Каганович, нарисовавший звезду на карте обеда чернильницу на столе. Как бы то ни было — павильон получился оригинальным. Мощные вынесенные колонны, облицованные красным гранитом, поддерживают углы здания, в центре здания сооружен барабан, служащий для размещения скульптурной композиции. По проекту на крыше должна была стоять скульптура «Метростроевец и красноармеец», но это реализовано не было. На крыше был установлен шпиль со звездой и множество красных флагов по периметру.

Внутри павильон частично освещается дневным светом через окна-прорезы во фризе купола. В центре вестибюля расположен спуск, ведущий в подземный кассовый зал с глубоко кессонированным потолком.

Подземный аванзал ведет к лестнице на станцию. Симметрично этой лестнице на станции сооружена такая же лестница, запроектированная под второй выход, но он построен не был, поэтому данный мостик ведет в тупик.

Сама станция мелкого заложения, выполнена в виде трех пролетов, разделенных рядами квадратных колонн. Капители колонн просты, не несут на себе никаких украшений. Барьеры, колонны, стены

мостиков и некоторые другие элементы облицованы желтым мраморовидным известняком. Перекрытие станции имеет кессонированную обработку. В центральной части кессоны сделаны глубокими и маленькими, а в боковых частях станции неглубокие, на всю ширину между соседними колоннами. Первоначально станция освещалась относительно крупными многорожковыми люстрами в центральном пролете и шарами по бокам. Теперь освещение производится обычными люминесцентными лампами. Путевые стены облицованы бежевой глазурованной плиткой. Также интересен прием характерный для Первой очереди: фриз путевой стены повторяет форму капители колонн.

Утраты станции

1. Оригинальные светильники на станции были заменены на лампы дневного света.

Смоленская

Еще одной конечной станцией являлась Смоленская. Она была открыта 15 мая 1935 года. Название дано по Смоленской площади. Станция имела два наземных вестибюля, что было связано с предполагавшимся большим пассажиропотоком. Архитекторы станции С.Г.Андреевский, Т.Н.Макарычев.

Южный вестибюль (главный), располагался на Садовом кольце, недалеко от Арбата. Он был прямоугольным в плане и нес в себе простые монументальные черты. Входы были сделаны в торцах павильона, оформленных портиками с квадратными колоннами. Боковые стены вестибюля были обработаны клеткой из множества квадратных окон. Внутри, на перилах лестниц, были установлены торшеры.



Ст. Арбатская. Вид наземного вестибюля.



Ст. Арбатская. Первоначальные люстры на станции. (Фотограф: Г.Петрусов, 1930-е гг.).

Западный вестибюль, стоявший на внешней стороне Садового кольца, также имел вид прямоугольного павильона. Двери располагались в торце и в боковой стене. Стены павильона были практически полностью остеклены, цоколь облицован грубым камнем. Внутри вестибюля располагалась широкая лестница, ведущая в коридор к станции, который освещался трубчатыми светильниками.

Подземный зал станции сооружен по стандартной трехпролетной схеме. Перекрытие поддерживают четырехгранные колонны, облицованные серым мрамором. Центральный пролет станции освещался круглыми светильниками, расположенными в кессонах, а над боковыми пролетами были подвешены светильники в виде трубок. Это освещение было заменено обычными люминесцентными лампами в 1960-х годах. Стены покрыты метлахской плиткой в виде сот, сохранившейся с момента открытия станции.

В 1937 году южный вестибюль, стоявший на Садовом кольце, был снесен из-за увеличившегося транспортного потока на трассе. Подходной коридор был закрыт, а спустя 20 лет к нему были пристроены лестницы по обеим сторонам Садового кольца и он стал использоваться как обычный подземный переход (первый в Москве).

К повторному открытию старого Арбатского радиуса в 1958 году был сооружен новый западный вестибюль станции, встроенный в жилой дом, построенный по проекту арх. И.В.Жолтовского. Первоначальный павильон был снесен.

Утраты станции

1. Снесены два первоначальных наземных вестибюля станции.

2. Оригинальное освещение станции заменено стандартными люминесцентными лампами. Асфальтовое покрытие пола заменено гранитным.



Ст. Смоленская. Южный наземный вестибюль.



Ст. Смоленская. Вид станции в настоящее время.

Вторая очередь

Становление стиля

Решение о строительстве Второй очереди московского метро было принято СНК СССР и ЦК ВКП(б) 7 мая 1935 года, то есть за неделю до открытия Первой очереди. В составе Второй очереди было решено построить Горьковский радиус от Площади Свердлова до поселка Сокол протяжением 9,7 км, Покровский радиус от Манежа до Курского вокзала протяжением 3,5 км, и продлить Арбатский радиус от Смоленской до Киевского вокзала — расстояние трассы составляло 1,5 км. Всего было открыто 9 новых станций.

На Арбатском радиусе в рамках Второй очереди сооружена 1 станция:

- Киевская

На Покровском радиусе открылись 2 станции:

- Площадь Революции
- Курская

На Горьковском радиусе было сооружено 6 станций:

Площадь Свердлова

- Маяковская
- Белорусская
- Динамо
- Аэропорт
- Сокол

Вторая очередь характеризуется, прежде всего, более богатым декором станций, реализацией смелых решений, оптимизацией конструктивных схем станций. Если подробнее говорить о конструкциях, то на примере станций Второй очереди мы видим, что у наземных вестибюлей резко уменьшаются подходные коридоры — проектировщики наилучшим образом подбирают расположение станций относительно площадей на поверхности. Также можно отметить массовое использование эскалаторов, что связано с широким строительством станций глубокого заложения.

При сооружении станций Второй очереди была сделана ставка на встраивание наземных павильонов в жилые и общественные здания. Отказ от собственных наземных вестибюлей позиционировался как экономия средств на постройку здания и более быстрое их сооружение. Но итоги показали, что стоимость реконструкции существующих зданий для оборудования там вестибюля метро сопоставима или дороже постройки отдельно стоящих зданий.

В архитектуре станций всё ярче начинает проявляться монументальная пропаганда. Застывшие статуи советских людей на Площади Революции будто бы вот-вот оживут. От них веет силой, решимостью. На Маяковской использован прием повествования о хорошей советской жизни при помощи смальтовых панно в куполах станции. Пассажиру в доступной форме рассказывается о прекрасных днях в Советском Союзе. Мощные, монументальные наземные вестибюли станции Динамо поражают своей строгостью. Несмотря на всё это, «сталинский ампи́р» ещё полностью не утвердился, в архитектуре станций преобладают черты стиля «Ар-деко» (смесь модерна и неоклассики). Этому стилю характерно использование нержавеющей

стали (Маяковская), зигзагообразных линий (нервюры на своде станции Аэропорт) и проч.

Киевская

Четырнадцатой станцией, открытой в московском метро стала Киевская, завершившая собой Арбатский радиус. Архитектор Киевской Д.Н.Чечулин. Станция соединила собой центр города с важным объектом — Киевским вокзалом (до 1934 года носившего название Брянский). Её открытие состоялось 20 марта 1937 года. Киевская на год опередила ввод в эксплуатацию других станций Второй очереди, потому что трасса от станции Смоленская прошла, в основном, по поверхности — по метромосту через Москва-реку. Смоленский метромост стал первым открытым участком метро в Москве.

Киевская — станция мелкого заложения. Но, несмотря на упрощенные формы конструкции станций такого типа, подземный зал получил богатое оформление. Плоское перекрытие зала поддерживают 46 колонн. Изначально колонны были облицованы ониксом армянского месторождения розового и бледно-зеленого цветов. К сожалению, оказалось, что оникс не приспособлен к облицовке метрополитена — он стал трескаться, и уже к 1950 году его заменили светлым мрамором. Капители колонн, в виде колосьев, выполнены из фарфора. Освещение станции производилось светильниками из хрустального стекла в бронзовой оправе. Люстры закреплены вдоль станции на трех продольных линиях, в специальных нишах-куполах. Эти оригинальные люстры не сохранились до настоящего времени. С тех пор светильники менялись два раза.

Пол на станции между колоннами был выстлан мраморной мозаикой в виде национального орнамента. Для его создания использо-

вались отходы от мраморного производства. Края платформы были попросту залиты асфальтом для безопасного передвижения пассажиров. Со временем мрамор истерся, и его заменили гранитом, повторяющим очертания первоначального орнамента. Путевые стены облицованы глазурованной керамической плиткой. Форма плитки и диагональная кладка выполнены по рисункам Чечулина.

Лестницы, ведущие в подземные вестибюли, были сооружены не в центре станции, а в торцах, что позволило открыть зал для визуального восприятия. Подземный зал с большим открытым пространством воспринимался как дворец, а также не мешал пассажиропотокам. Этот тип конструкции впоследствии будет широко применяться как типовой в 1960-х годах (естественно, переработанный и без «излишеств»).

Киевская имеет два подземных вестибюля, которые связывают станцию с двумя выходами. Подземный вестибюль представляет собой прямоугольный зал с четырьмя восьмигранными колоннами. Четыре грани колонн облицованы ониксом, четыре других — мрамором. Капители колонн украшены рельефным изображением плодов изобилия и колосьев на темно-красном фоне, на переднем плане рисунка — золотые серп и молот. Между колонн расположен кессонированный купол со светильником в его центре. Потолок в других местах неглубоко кессонирован и украшен оригинальными светильниками. Стены зала облицованы мрамором различных пород.

В 1937 году станция открылась лишь с одним наземным вестибюлем (восточным). В торце станции располагалась скульптура И.В.Сталина и фальшстена, закрывающая лестницу к недостроенному, к тому времени, выходу. Сооруженный по проекту Чечулина наземный павильон внешне имел строгие монументальные черты, напоминающие античный храм. Мощное прямоугольное здание с выступающим карнизом, с тремя квадратными проходами, разделенными мощными пилонами. Над проходами были установлены кованые решетки и оригинальные часы над средним проходом. К дверям вели широкие лестницы, разделенные выступами на высоту подъема. На

выступах были установлены четыре уличных торшера. Внутри наземный вестибюль имел широкую лестницу, ведущую к кассам. Перила этой лестницы завершались двумя торшерами с каннелированным стрижнем, высеченным из куска цельного белого мрамора и светильником в стиле люстр подземного зала. Верхняя половина интерьера павильона была застеклена, а по периметру размещались каннелированные колонны, поддерживающие потолок. Сами колонны опирались на немного выступающую нижнюю часть стены. Между колонн были подвешены небольшие светильники. Стены вестибюля облицованы мрамором, а пол впервые был вымощен мелкой керамической плиткой, образующий стилизованный античный орнамент, изготовленный по эскизам Чечулина.

Западный вестибюль был сооружен в 1941 году, как пристройка к зданию Киевского вокзала. С 1953 по 1958 год станция Киевская не использовалась по назначению, так как в 1953 году была открыта Киевская глубокого заложения. В 1958 году, когда вновь стали использовать Арбатский радиус мелкого заложения, западный вестибюль был соединен с большим вестибюлем Киевской-Кольцевой и глубокой Арбатской.

Судьба восточного вестибюля оказалась печальной. В 1972 году, при строительстве эскалаторного тоннеля с Киевской-Кольцевой павильон был снесен, а вместо него сооружен подземный переход, позволивший принимать больший пассажиропоток. Хотя понятно, что переход можно было построить и без сноса. В 2006 году один из выходов данного перехода был украшен арматурой в стиле модерн, напоминая оформление «входов в метро» в Париже. Это было сделано в рамках культурного обмена между Парижем и Москвой. Москва в ответ подарила копию витража со станции Новослободская.

Утраты станции

1. Оригинальные светильники в куполах станции. Заменены современными светильниками.



Ст. Киевская. Вид наземного вестибюля.



Ст. Киевская. Интерьер наземного вестибюля.



Ст. Киевская. Рисунок пола из керамической плитки в наземном вестибюле (фрагмент).

2. Облицовка колонн из оникса заменена на мрамор. Оникс стал трескаться и рассыпаться.

3. Ковровая мозаика из мрамора на полу станции. Заменен гранитными плитами, выложенными по рисунку, напоминающими первоначальный орнамент.

4. Восточный вестибюль станции вместе со всеми деталями интерьера. Снесен в 1972 году при сооружении наклонного хода с Киевской-Кольцевой, заменен подземным переходом.

5. Скульптура И.В.Сталина, расположенная у торцевой стены.

Площадь Революции

Площадь Революции — станция-музей со множеством скульптур и богатой отделкой, была открыта 13 марта 1938 года на Покровском радиусе в рамках Второй очереди строительства. Автор этой красивой станции архитектор А.Н.Душкин. Название дано по имени площади, на которую выходит станция. Данная площадь до 1918 года называлась Воскресенской. Удивительно, но по многочисленным версиям имя площади досталось в честь Февральской революции 1917 года, но при проектировке станции, естественно, данный факт не упоминался.

Конструкция станции трехсводчатая пилонная глубокого заложения. Архитектор не применил декораций для оформления пилонов, а оставил их кривизну, в соответствии с конструкцией тюбин-

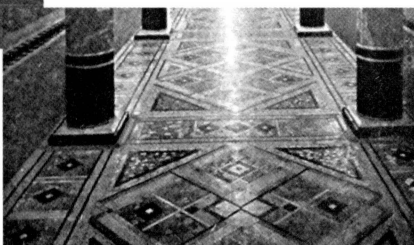


Ст. Киевская. Фарфоровая капитель в аванзале.



Ст. Киевская. Современное освещение на станции.

Ст. Киевская. Пол на станции из кусочков мрамора в 1937 г.



гов. Проходы между пилонов решены в виде выступающих арок из бордового мрамора, опирающихся на цоколь, облицованный черным мрамором. Вследствие того, что диаметр арки шире чем проход, то в углах пилонов получились свободные пространства. Эти ниши Душкин собирался заполнить бетонными уголками с барельефами на революционную тему. Для работы был приглашен известный скульптор М.Г.Манизер, который настоял на том, что необходимо вместо барельефов разместить в углах объемные скульптуры. Душкин был против этой затеи, но руководство приняло сторону Манизера, и проект поменяли. В итоге к тяжелым монументальным цветам цоколя и арки (черный и красный) добавились темные бронзовые скульптуры, согнутые под тяжестью конструкции.

Манизером и его коллективом была выполнена серия эскизов скульптур, из которых (Главпромстроем) были утверждены 24 темы для фигур:

1. Красногвардеец
2. Красноармеец
3. Матрос
4. Партизан
5. Краснофлотец
6. Пограничник
7. Летчик
8. Танкист
9. Рабочий
10. Проходчик
11. Студент
12. Изобретатель
13. Колхозница
14. Девочка с телятком
15. Тракторист
16. Колхозник
17. Пионеры-авиамodelисты
18. Девушка с книгой
19. Осоавиахимовец
20. Парашютистка
21. Мать с ребенком
22. Девушка с диском
23. Отец с ребенком
24. Физкультурник

Из этих 24 тем было реализовано только 20. На станции при открытии имелось 40 арок, значит, следовало в них установить 80 скульптур, по две в каждой арке. Каждую тему пришлось повторить по 4 раза. Фигуры расставляли в шахматном порядке, если смотреть по оси любого прохода. При таком расположении, двигаясь по продольной оси станции, можно было увидеть все темы скульптур без повторов. Начиная от западного эскалатора (который был сооружен изначально) две арки отводились под тему Октябрьской революции 1917 года и гражданской войны. Там были установлены скульптуры рабочего-красногвардейца с ручной гранатой, солдата с винтовкой, ушедшего на гражданскую войну, на его шинели прикреплен красный революционный бант. Затем пассажир видит крестьянина в лаптях, отстаивающего свое право на землю и революционного матроса с наганом. Следующие две арки раскрывают тему становления обороны СССР после гражданской войны: парашютистка, краснофлотец, пограничник с собакой для строгой охраны границ, девушка с винтовкой. Следующие арки представляют собой труд и образование в СССР: проходчик Метростроя с отбойным молотком в руках и молодой изобретатель, думающий над поставленной задачей держа в руках шестеренку и циркуль (ныне циркулей нет), птичница с курицей и петухом, механизатор, студент и студентка с книгой. Последние три арки раскрывают тему отдыха и семьи в СССР: девушка-дискоболка и юноша футболист, женщина с ребенком, мужчина с ребенком. Последняя арка — пионеры-авиамodelисты, пионерки-географы. Фигуры этой арки можно увидеть только со стороны платформ, так как в 1947 году проход был замурован с открытием восточного вестибюля и фигуры со стороны центрального зала были утрачены. На другой стороне центрального зала те же фигуры перевернуты наоборот относительно каждой арки. Таким образом, пассажир, пройдя вдоль всей станции Площадь Революции, может представить, как менялась жизнь в СССР от октября 1917 года до 1938 года.

Любопытно, что изначально все модели фигур были сделаны скульпторами из гипса и постепенно заменялись на бронзовые. В ходе этой замены некоторые темы фигур были изменены. Также можно заметить, что все фигуры, чтобы поместиться в маленькую нишу, были

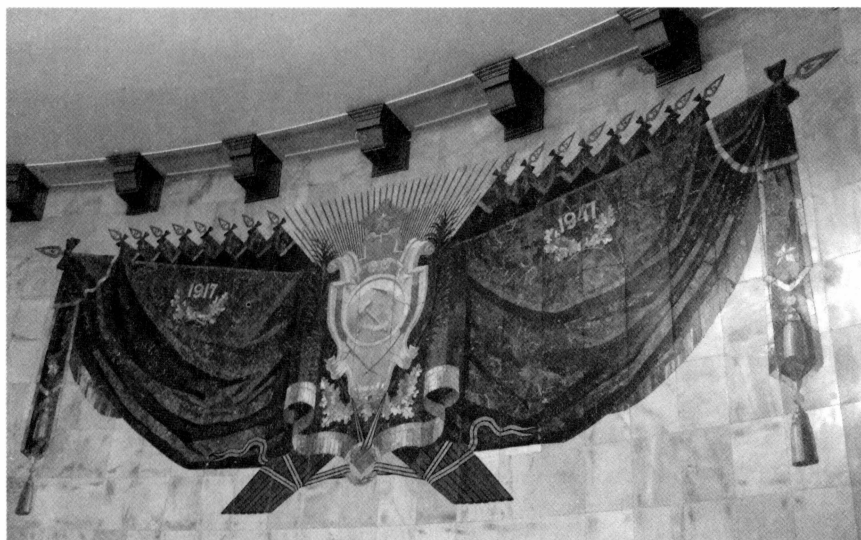
сделаны сидящими или присевшими на колено. Люди, смотря на сгорбившиеся скульптуры, мрачно шутили: мол, при коммунистах весь народ или «сидит», или стоит на коленях.

Торцевая стена центрального зала была украшена барельефом «Сталин и Ленин» работы М.Г.Манизера. Конституция в 1938 году была одной из главнейших тем прославления Сталина, что и было закреплено в работе скульптора. При открытии второго выхода барельеф был перенесен на станцию Павелецкая-Кольцевая.

Освещение станции производится подвешенными люстрами с молочным хрустальным стеклом. В центральном зале два ряда таких люстр, а в боковых залах по одному. Они расположены так, чтобы освещать каждую фигуру.

Интересно оформлены межарочные стены пилонов: на них закреплены вентиляционные решетки с узором, а перед ними расположены картуши. Полы среднего зала при открытии были облицованы мрамором из квадратов светлого и темно-серого цветов, проходы мраморными плитками серого цвета. Боковые залы были попросту заасфальтированы. В торцах боковых залов установлены длинные деревянные диваны. Путевые стены облицованы плитками серого мрамора.

Любопытна судьба западного наземного вестибюля, который был открыт в 1938 году по проекту архитектора А.Н.Душкина. Он стал общим сразу для двух станций: Площадь Свердлова и Площадь Революции. Душкин изначально строил павильон овальным, в сокращенном варианте, так как планировалось, что скоро эскалаторный зал будет обстроен новым зданием огромного Академического кинотеатра (также по проекту Душкина), и люди, поднявшись по эскалатору со станций, окажутся в здании кинотеатра. Но проект реконструкции площади почему-то решили временно приостановить, а архитектору была поставлена задача: сделать павильон самостоятельным зданием. Пришлось достраивать монументальный портик с колоннами, облицованным черным мрамором. Дверные проходы разделены такими



Ст. Площадь Революции. Мраморное панно в наземном вестибюле, открытом в 1947 году.



Ст. Площадь Революции. Скульптуры на станции: пионерки с глобусом, изобретатель.

же черными пилястрами. На фасаде размещена надпись с названием станций: «Пл. Революции» и «Театральная». Освещается вход с помощью шарообразных молочных светильников. Кинотеатр, как известно, так и не был построен.

Внутри наземный вестибюль решен достаточно лаконично. Он состоит из эскалаторного зала, стены которого облицованы темно-серым и желтым мрамором, и кассового зала. Решетки, скрывающие элементы отопления, оформлены разнообразными рисунками. Стены вестибюля освещаются латунными светильниками.

Когда началась Отечественная Война, скульптуры со станции были эвакуированы и возвратились на свои места только в 1944 году.

В 1946 году в центре станции был сооружен отдельный переход на станцию Площадь Свердлова, а в 1974 году сооружен переход из центра зала Площадь Свердлова в торец станции Площадь Революции. Так что при переходе между этими станциями пассажиропотоки полностью разделены.

21 декабря 1947 года, как уже упоминалось, у станции Площадь Революции появился второй выход через восточный вестибюль. Его архитекторами стали Ю.П.Зенкевич, Н.И.Демчинский. Стены вестибюля украшены большими золотыми строчками гимна (две строфы), а между ними расположены окна касс. Над кассами, в честь 30-летия революции, помещено красивое мозаичное панно с изображением победных знамен, слева на знамени начертано «1917», а справа «1947».

Утраты станции

1. Барельеф с изображением И.В.Сталина со свитком и В.И.Ленина из торца центрального зала. Снят в 1947 году при постройке второго выхода.

2. 4 скульптуры, которые находились в центральном зале у крайних проходов в торцевой части. Пострадали при сооружении второго выхода и замуровывании этих проходов.

3. Циркули из рук скульптур изобретателя.

4. Мраморный пол станции. Заменен гранитными плитами.

Курская

Станция Курская Покровского радиуса открыта 13 марта 1938 года на участке «Улица Коминтерна — Курская». Автором станции является архитектор Л.М.Поляков. Название станции было дано по Курскому вокзалу, рядом с которым расположился наземный вестибюль, открытый на первом этаже многоэтажного здания конструктивистского стиля. Это здание, находящееся на углу площади Курского вокзала осенью 1937 года подверглось небольшой реконструкции для встраивания вестибюля.

Для выравнивания уровня тротуара перед входом в вестибюль сооружены гранитные ступени. Для входа и выхода пассажиров отведены четыре дверных прохода, облицованные черным гранитом в виде простых наличников. Проходы перекрыты черным выступающим навесом, на котором расположена надпись с названием станции, выложенная бронзовыми буквами.

Интересно решен вход на станцию: сначала пассажир попадает в кассовый зал наземного вестибюля, затем спускается по малому на-

клону эскалатора. Спустившись, пройдя по небольшому подходному коридору и через турникеты, пассажир оказывается в подземном вестибюле станции, ставшего общим с Кольцевой станцией, открытой в 1950 году. Далее следует большой наклон и сама станция. Стены кассового зала, малого эскалатора, подземного вестибюля и станции облицованы в едином стиле — серым мрамором. Полы кассового зала и подходного коридора были облицованы керамической плиткой в виде ковра с растительным орнаментом. К сожалению, плитка оказалась подвержена истиранию, и ее пришлось заменить гранитом. Потолок кассового зала наземного вестибюля сделан кессонированным, в каждом кессоне расположен источник света. Потолок подземного зала после малого наклона гладкий, украшенный большой круглой люстрой, напоминающей средневековый стиль. Малый наклон впервые в метро сделан не круглой формы, а с уступчатым потолком. Пространство данного наклона освещается с боковых стен бронзовыми двухрожковыми бра. Пол подземного промежуточного вестибюля на момент открытия был выложен в шахматном порядке мрамором серого и черного цветов. Потолок вестибюля красиво кессонирован, а освещение производилось только с помощью торшеров, установленных на мощных тумбах из белого мрамора с черным плинтусом. Боковые подходы подземного вестибюля освещены люстрами, подвешенными в круглых кессонах, а пол под ними украшался мраморным рисунком в виде многолучевой звезды.

Станция Курская глубокого заложения создана по типовой схеме — трехсводчатой. Тема оформления формально посвящена сельскому хозяйству, но заметить это не так просто. Массивные прямоугольные пилоны станции облицованы серо-голубым мрамором. Своды напротив проходов оформлены ромбическими кессонами с лепной розеткой в центре каждого ромба, а своды, соответствующие пилонам оформлены в виде одного прямоугольного кессона, в середине которого подвешена люстра. Люстры оформлены в виде металлического обода с молочным стеклом в центре. Помимо люстр, освещение производится с помощью бра, закрепленными на вентиляционных решетках пилонов. Эти решетки сделаны в виде стилизованной паутины, в центре которой закреплен сноп пшеницы. Первоначально в



Ст. Курская. Вид центрального зала станции с мраморным полом. (ЦАЭИАДМ, автор: ТАСС, В. Кошевой. 18.05.1955)

центральный зал имелось 4 торшера, два из которых располагались у торцевой стены, два других — в нишах у эскалатора. Потолки проходов между пилонами украшены квадратными кессонами. Пол среднего зала при открытии был облицован серыми и черными мраморными плитами, как и подземный вестибюль. Полы проходов к платформам были украшены серым мрамором, а сами платформы заасфальтированы. Позже мрамор на полу был заменен гранитом похожих цветов. У пилонов в среднем зале и торцах боковых залов установлены мраморные скамейки. Путевые стены облицованы глазурованной плиткой кремового цвета.

При чтении описания станции можно заметить, как много мрамора стало использоваться при оформлении станций и как заметно снизилось применение керамической плитки. При отделке Курской было затрачено: 3000 м² мрамора для стен и пилонов, 980 м² керамической плитки, 1480 м² мрамора для полов (!), 380 м² оригинальных плиточных полов, 4800 м² штукатурки.

К 1950 году в центре станции сооружены две лестницы для перехода на одноименную станцию Кольцевой линии. Решетки лестниц были оформлены сдержанно, в стиле станции. Тогда же подвергся реконструкции подземный вестибюль, который был расширен под Кольцевую станцию, и в той части вестибюля теперь можно увидеть знаменитую колонну «Каменный цветок» (см. Четвертая очередь: Курская). Во время этой реконструкции было утрачено первоначальное оформление вестибюля с его торшерами и мраморным полом.

В 1996 году в бывшем глухом торце станции сооружен эскалатор для перехода на станцию Чкаловская Люблинской линии.

Утраты станции

- 1. Мраморные полы на станции и в подземном вестибюле. Из-за большого износа были заменены на гранитные.**
- 2. Полы из керамической плитки в наземном вестибюле. Заменены гранитными плитами.**
- 3. Торшеры на тумбах в подземном вестибюле.**
- 4. Четыре торшера из куполообразных ниш у эскалаторов и торца станции.**

Площадь Свердлова (ныне Театральная)

Станция Площадь Свердлова открылась на Горьковском радиусе 11 сентября 1938 года. Проект станции создал известный архитектор И.А.Фомин. Но автор станции не успел увидеть своё детище — Фомин скончался 12 июня 1936 года, станцию достраивал его

ученик Л.М.Поляков. Название станции дано по имени площади, под которой она расположена. Несмотря на то, что имя Свердлова давало направление на революционное художественное оформление, Фомин правильно трактовал близость с Большим и Малым театрами — станция получилась именно «театральной», но такое название она получит только в 1990 году, когда переименуют саму площадь.

Собственного наземного вестибюля у станции нет, а есть совмещенный павильон (арх. А.Душкин), через который осуществляется вход и на Площадь Революции. Надо отметить, что интерьер этого зала не отличается особым архитектурным богатством по причине его предполагаемой «временности» (см. Вторая очередь: Площадь Революции). Второй выход совмещен с вестибюлем станции Охотный ряд.

Спустившись на станцию, пассажир видит перед собой просторный зал, выполненный в классическом стиле. Почти у краев пилонов установлены каннелированные полуколонны из белого мрамора. В нишах, между колонн, установлены мраморные скамьи, над которыми закреплены небольшие, почти домашние бра. Это добавляет станции долю интимности. Над бра расположены бронзовые вентиляционные решетки. Свод центрального зала станции художественно кессонирован: в ромбовидных кассетах, в близлежащем к пилонам ряду, вставлены фарфоровые фигурки-рельефы работы скульптора Н.Я.Данько. Фигурки изображают мужчин и женщин народов СССР в национальных одеждах, кто-то танцует, а кто-то играет на национальном музыкальном инструменте. Изначально планировалось сделать изображения спортсменов (видимо, повлияли парады физкультурников, любимые Сталиным), но близость к театрам заставила поменять тему. Между фигурками людей в кессонах расположены венки из фруктов. Они также дублируются в верхних рядах кессонов. Пол центрального зала, как и всех других станций того времени, был облицован мраморными плитами белого и черного цветов в шахматном порядке. Со временем мрамор был заменен гранитными плитами аналогичной расцветки. Боковые залы оформлены в одинаковом стиле с центральным: те же скамейки и бра, исключение составляет оформление свода — грубые квадратные кессоны без украшений. Потолки проходов между

пилонов обработаны такими же кессонами. Различие в обработке свода дает противопоставление между камерным центральным залом с его фарфоровыми фигурками и функциональными боковыми залами. Залы освещаются с помощью круглых люстр с матовым стеклом.

Площадь Свердлова после открытия стала главной пересадочной станцией: через совмещенные вестибюли она стала связывать Горьковский радиус со всеми открытыми на тот момент линиями: Арбатско-Покровской и Кировско-Фрунзенской. Однако метод пересадки через совмещенный вестибюль не оправдал надежд — стали выстраиваться длинные очереди, стало необходимо строить отдельные переходы. Строительство началось во время войны (!) и уже 30 декабря 1944 года был открыт переход, ведущий с Охотного Ряда в центр зала Площади Свердлова (арх. И.Таранов, Н.Быкова). Две пары эскалаторов из центра зала станции Охотный Ряд спускали пассажиров в аванзал. Во время спуска напротив пассажиров возникал барельеф И.В.Сталина работы В.И.Мухиной. Потолок аванзала украшен лепниной, а мраморную стену раньше украшала большая надпись “Переход между станциями Охотный Ряд - Пл.Свердлова. Сооружен в 1944 г., в дни Отечественной Войны”. Переход на всем протяжении оформлен лепными арками, внося разнообразие в монотонность свода. Освещение производится с помощью настенных бра. Около спуска на станцию Площадь Свердлова имелась арка, оформленная металлической решеткой с растительным орнаментом. Среди растений было две вставки с изображением балерин, симметричных относительно центрального медальона. Вероятно, этот медальон предназначался под профиль Сталина. Ныне этой решетки нет, она демонтирована в ходе постройки гермозатвора. На боковых стенах у лестниц имеется также две решетки, на которых имеются рельефы с изображением двух великих композиторов — Глинки и Чайковского. На стенах, напротив лестниц, расположены барельефы на тему парного балетного танца. Спустя некоторое время одну из трех лестниц разобрали, поэтому один барельеф стал недоступен для обзора.

В настоящее время движение по переходу осуществляется в противоположном направлении, поэтому, чтобы увидеть эти барелье-



Ст. Площадь Свердлова. Фарфоровые рельефы в кессонах у основания свода центрального зала.

фы надо при переходе на Охотный Ряд обернуться назад. Автором всех рельефов перехода является Е.А.Янсон-Манизер.

9 мая 1946 года, на годовщину Победы, был открыт для пассажиров другой прямой переход — со станции Пл.Революции на станцию Пл.Свердлова. Архитектура перехода посвящена теме Победы (автор Н.Андриканис). Барельефы над арками прославляют оружие. На барельефе над глухой аркой в начале перехода слова Сталина “Наше дело правое - мы победили”. Фамилия вождя ныне стерта. Арка слева украшена орденом “Победа” и лавровыми листьями. Весь переход богато украшен лепниной. В центре каждой лепной розетки раньше были подвешены люстры, ныне они утрачены. Стены облицованы рельефной керамической плиткой сложной формы. На стенах закреплены металлические вставки. Переход зрительно делится с помощью арок, кессоны которых украшают лепные цветы. В конце перехода расположена арка, украшенная барельефом с датой открытия “1946”.

В 1974 году были построены дублирующие переходы: между центром зала Пл.Свердлова и торцом Пл.Революции, и между северным торцевым залом Пл.Свердлова (там был установлен бюст Я.М.Свердлова работы А.П.Шлыкова) и Охотным рядом. Новые переходы заметно отличались своим лаконизмом по сравнению со старыми. Таким образом, после открытия вторых коридоров пассажиры стали переходить со станции Пл.Свердлова из центра зала, а приходить на нее — через торцевые аванзалы.

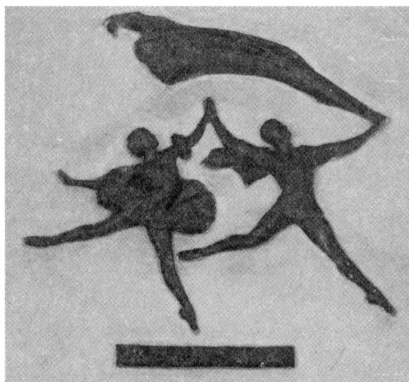
5 ноября 1990 года станция получила свое современное название — Театральная. По оформлению и по расположению относительно поверхности — оно было самое точное.

Утраты станции

- 1. Форма плафонов бра на станции. Старые плафоны в виде рожка были заменены на шарообразные.**
- 2. Два барельефа И.В.Сталина в переходе с Охотного Ряда.**
- 3. Лепная арка в переходе с Охотного Ряда с изображением балерин. Демонтирована из-за установки гермозатвора.**
- 4. Один из барельефов с изображением танца в переходе с Охотного Ряда стал недоступен для обзора.**
- 5. Памятная надпись о сооружении перехода с Охотного Ряда. Утрачена при устройстве второго перехода в 1974 году.**
- 6. Бюст Я.М.Свердлова из северного торцевого аванзала станции. Остался постамент.**



*Ст. Площадь Свердлова.
Барельефы на театраль-
ную тему в переходе на
ст. Охотный Ряд.*



*Ст. Площадь Свердлова. Переход от станции Охотный ряд на
станцию Площадь Свердлова. (ЦАЭИАДМ, автор: ТАСС, Л.
Великжанин. 15.05.1947)*

7. Фамилия Сталина на барельефе в переходе с Площади Революции.

8. Оригинальные люстры в переходе с Площади Революции.

9. Мраморный пол центрального зала заменили на гранитный аналогичного цвета.

Маяковская

Станция Маяковская, открытая на Горьковском радиусе 11 сентября 1938 года, поразила москвичей своим великолепием. Автор станции — архитектор А.Н.Душкин, построивший тремя годами ранее красивейшую станцию Дворец Советов и недавнюю Площадь Революции. Новая станция опять предстает шедевром, задающим новую планку архитектуре станций. Маяковская стала первой в мире колонной станцией глубокого заложения. Оригинальный метод строительства и усовершенствованная конструкция станции позволили заменить «толстые» пилоны на колонны, что сильно разгрузило пространство.

Название станции дано по наименованию площади, под которой она расположена и, естественно, в честь поэта В.В.Маяковского. Площадь Маяковского, расположенная на Садовом кольце до 1935 года носила название площади Старых Триумфальных ворот (располагались Тверские ворота Земляного города). В 1992 году историческое название площади вернули с небольшой корректировкой — «Три-

умфальная площадь». Переименовывать станцию вслед за площадью не стали — Маяковская к тому времени стала не только памятником архитектуры, но и визитной карточкой Московского метрополитена.

Стоит заметить, когда станцию только начали проектировать в 1935 году — её проектное название было именно «Триумфальная площадь», после переименования площади проектным названием стало «Площадь Маяковского». Но, в конце концов, станция стала называться более лаконично — Маяковская.

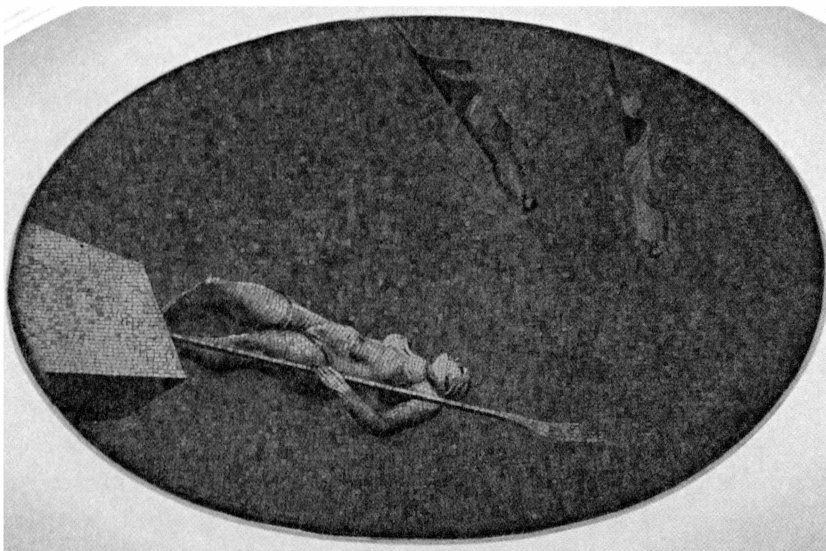
Старый наземный вестибюль станции был открыт в здании Концертного зала им. П.И.Чайковского. Из дверей пассажир попадает на лестницу, а после нее в небольшой кассовый зал. Лестница облицована серым мрамором и освещаются круглыми люстрами. Оформление кассового зала достаточно строгое: стены облицованы красным мрамором, проходы и кассы оформлены порталами из светлого мрамора. Потолок зала крупно кессонирован, в каждом кессоне подвешены круглые светильники. Металлическое обрамление плафона светильника выполнено в виде пятиконечной звезды со вставками серпа и молота в каждом луче.

Спустившись по эскалатору, перед пассажиром предстает длинная, уходящая вдаль, аркада. Овальные купола в своде между колоннами добавляют объема станции, эффект свободного пространства. В верхней части каждого купола располагаются мозаичные плафоны, выполненные по эскизам А.А.Дейнека. Смальтовые мозаики создавались в Ленинграде в мастерской В.А.Фролова при участии мастеров-мозаичистов: Д.Малышева, И.Баранова, В.Семенова, Ф.Богомолова, Г.Григорьева и других. Темой мозаик стали «Сутки страны Советов». Практически на каждом панно изображено небо, открытое пространство, что создает иллюзию «прозрачности» купола, совершенно забываешь, что находишься на большой глубине. Всего мозаик 35, но, к сожалению, одна из них утрачена безвозвратно (ближайшая к старому выходу) при установке гермоворот в 1950-х годах. Другая мозаика, ближайшая к новому выходу, долгое время (до 2005 года) была закрыта от пассажиров за торцевой фальшстеной. Там рас-

полагалось служебное помещение, но мозаика чудом уцелела, и при открытии второго выхода для москвичей это был настоящий подарок.

Изображения на смальтовых панно, начиная от старого (южного) выхода, были следующими:

1. Знамя СССР (Уничтожен)
2. Два самолета и цветущая яблоня
3. Прыжок в воду парня и девушки
4. Плодовое дерево
5. Сигнальщик
6. Бомбардировщики днем
7. Парашютист
8. Спасская башня днем
9. Комбайн
10. Прыгун с шестом
11. Планеры
12. Парашютисты
13. Прыжок лыжника
14. Сосна
15. Статуя девушки с веслом
16. Самолет
17. Бомбардировщики ночью
18. Дирижабль над Спасской башней ночью
19. Парашютист ночью
20. Биплан ночью
21. Бомбардировщики ночью
22. Домна
23. Стратостат
24. Авиамоделисты
25. Игра в волейбол
26. Парашютисты утром
27. Самолет и портик
28. Монтажник-высотник
29. Чайки
30. Мать
31. Два самолета
32. Опоры ЛЭП
33. Подсолнухи
34. Апельсины
35. Знамя СССР



Ст. Маяковская. Одна из мозаик с символом того времени — скульптурой “Девушка с веслом”.



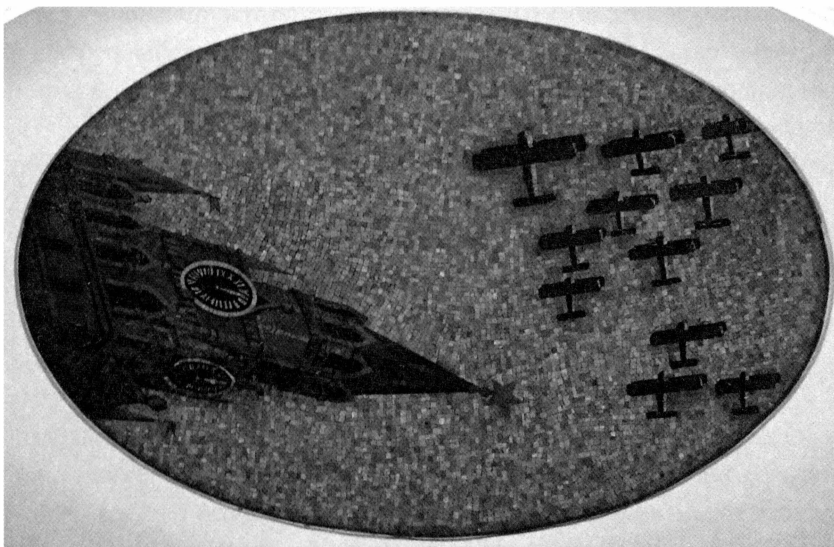
Ст. Маяковская. Одна из мозаик с изображением спортсмена.

Продольные и поперечные арки подчеркнуты гофрированной нержавеющей сталью. Душкин использовал здесь сталь как дань моде того времени. Металлические ленты изготавливали на авиазаводе, строившем дирижабли! Оставшиеся открытыми углы колонн облицованы родонитом на высоту человеческого роста. Путевые стены облицованы серым мрамором с темными вкраплениями и рыжеватым мрамором внизу. Центральный зал станции освещается с помощью маленьких светильников, закрепленных по периметру купола, освещающих еще и панно. Боковые залы освещаются небольшими круглыми люстрами. Пол станции покрыт мрамором — до сих пор его не заменили гранитом, так как Маяковская состоит в списке объектов культурного наследия ЮНЕСКО. Рисунок пола довольно незамысловатый: на светлом фоне выложены красные квадраты, окаймленные черным периметром, а вдоль продольной оси станции проходят красная и две черных полосы. Торец зала до постройки нового выхода был оформлен мраморной фальшстеней. Примерно до середины 1950-х годов торцевую стену украшал гипсовый герб СССР в окружении знамен, а в конце 1950-х годов у торца установили бюст В.В.Маяковского работы А.П.Кибальникова, подчеркивая название станции.

По информации из газет того времени, в центральном зале у эскалаторов было установлено два барельефа со стихами Маяковского, посвященные Ленину и Сталину. Было это реализовано или осталось в проекте — проверить не удалось.

В 1939 году на всемирной выставке в Нью-Йорке в советском павильоне был выставлен макет Маяковской в натуральную величину: был собран один отсек станции с колоннами и мозаикой, а по бокам поставили большие зеркала. Проект станции приковал к себе большое внимание иностранцев и был удостоен Гран-при.

6 ноября 1941 года на станции проходило заседание Московского Совета депутатов трудящихся, приуроченное к 24-й годовщине Октябрьской революции. На заседание прибыл И.В.Сталин и выступил с обращением к партии и народу. На станцию Сталин приехал на



Ст. Маяковская. Одна из мозаик с изображением пролета авиации над Кремлем.



Ст. Маяковская. Вид центрального зала станции.

поезде метро со стороны Белорусской и по противоположному пути, используя самый маловероятный путь движения, чтобы избежать возможного покушения. Выступление лидера партии на заседании и его личное присутствие в Москве поддерживало моральный дух жителей — город устоит!

7 ноября 1959 года был открыт дополнительный вход на станцию в доме на другой стороне Тверской улицы (в те времена — улицы Горького).

В начале 1990-х годов износившийся старый эскалатор стал требовать замены, но руководство метрополитена не могло закрыть станцию, так как здесь проходят очень большие пассажиропотоки. Единственным выходом было строительство второго выхода. Работы шли медленно — сказывалась экономическая ситуация. 2 сентября 2005 года второй выход со станции был открыт. Несмотря на то, что вестибюль соединен длинным подходным переходом (ближе не позволяли коммуникации), работа была выполнена на высоком уровне. Стены и колонны вестибюля облицованы темным мрамором, а потолок украшен большим мозаичным панно, продолжающего тему «неба» подземной части станции. Но здесь уже кроме рисунков используются цитаты Маяковского, которые усиливают образ. В новый вестибюль был перенесен и бюст Маяковского от разобранного торца станции.

После открытия второго выхода старый наклон был закрыт на реконструкцию на два года и открылся лишь в 2007 году. После реконструкции вход на станцию из дома старой постройки открыт не был, так как здание находится в аварийном состоянии и ждет реконструкции.

Утраты станции

1. Панно из смальты «знамя СССР», расположенное у старого выхода. Уничтожено при сооружении аванзала с гермозатвором.

2. Гипсовый герб СССР в окружении знамен на торцевой стене центрального зала.

3. Кованые решетки на окнах над дверьми выхода в здании концертного зала.

4. После реконструкции вестибюля заменены на «новodelы» практически все элементы: двери, люстры, ступени лестниц, покрытие стен и пола, изменено оформление касс.

Белорусская

Белорусская была открыта 11 сентября 1938 года в рамках Второй очереди московского метро (участок от станции Площадь Свердлова до станции Сокол). Название станции дано по расположенному рядом Белорусскому вокзалу. В проекте даже указывалось название «Белорусский вокзал», но в результате от слова «вокзал» было решено отказаться. Архитекторы станции Н.Н.Андриканис и Н.А.Быкова создали Белорусскую по стандартной для глубоких станций схеме — пилонной трехсводчатой. Какой-то определенной темы оформления у станции нет.

Наземный вестибюль станции был построен в виде дополнительного крыла Белорусского вокзала. Оформление интерьера наземного вестибюля выполнено в классическом стиле: высокие парные колонны с капителями коринфского ордера поддерживают кессонированный потолок, по обеим сторонам у входа на эскалатор установлены оригинальные торшеры. Зал освещается большими круглыми люстрами. В настоящее время у них утрачены стеклянные плафоны.

Подземная часть станции, как уже было сказано, представляет собой трехзальную конструкцию, разделенную массивными пилонами. Со стороны центрального зала в пилонах сделаны полукруглые ниши, в которые установлены торшеры. Над торшером в пилон вставлены вентиляционные решетки со сложным циркульным рисунком. Пилоны облицованы розоватым мрамором с темными вкраплениями. Потолок центрального зала кессонирован прямоугольными кассетами в стиле боковых залов станции Площадь Свердлова, своды боковых залов оформлены еще грубее — большими прямоугольными кессонами. Потолки в проходах между пилонов имеют собственное освещение, заключенное в квадратную нишу. Раньше эта ниша была оформлена металлической решеткой с оригинальным рисунком со снопами пшеницы в углах квадрата. Пол центрального зала при открытии станции был выложен мраморной мозаикой в виде интересного орнамента. После того как мрамор истерся, его заменили гранитными плитами черного и серого цветов, уложенных в шахматном порядке. Залы освещаются круглыми люстрами, подвешенными по продольной оси каждого зала. Путевые стены облицованы светлой керамической плиткой и подчеркнуты черным мрамором снизу. В торце центрального зала установлен бюст В.И.Ленина, выполненный из черного гранита.

Утраты станции

- 1. Утрачена часть бронзовых торшеров из центрального зала станции.**
- 2. Две массивные люстры над эскалатором и оригинальные плафоны торшеров в наземном вестибюле.**
- 3. Керамический пол наземного вестибюля в виде рисунка.**
- 4. Уникальный мраморный пол, выложенный орнаментальным рисунком, заменен на гранитные плиты, уложенные в шахматном порядке.**



Ст. Белорусская. Пол из мрамора в центральном зале станции (фрагмент).



Ст. Белорусская. Бра в нише бокового зала станции.

5. Оригинальные решетки с потолков в проходах между пилонов.

Динамо

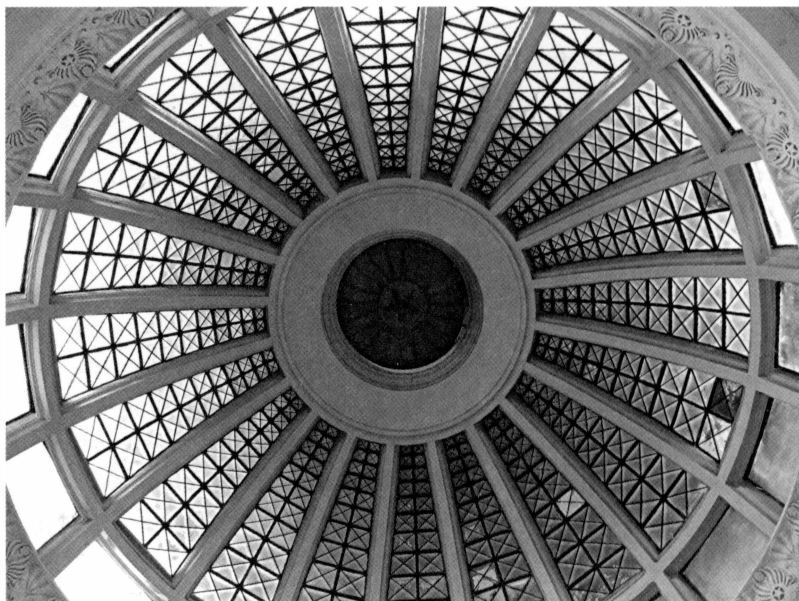
Станция Динамо была открыта для пассажиров 11 сентября 1938 года, в составе участка «Площадь Свердлова — Сокол» Горьковского радиуса Второй очереди. Название станции было дано по расположенному рядом стадиону «Динамо», построенному в 1928 году в Петровском парке. При наименовании станции слово «стадион» было решено опустить.

Станция получила при строительстве сразу два выхода, а точнее два массивных наземных павильона, построенных по проекту Д.Н.Чечулина. Вестибюли расположены на оси Ленинградского проспекта, являясь симметричными копиями друг друга. Павильон, поднятый на стилобат, выглядит как объем в классическом стиле, в который врезан параллелепипед с плоской крышей. Вынесенный карниз основного здания поддерживается по периметру круглыми колоннами коринфского ордера. Углы и центры крыши врезанного параллелепипеда украшены акротериями, а его стены украшают лепные барельефы. Основной объем за колоннами выкрашен в краснокирпичный цвет, а верхняя часть в белый. Колонны получились очень тонкими, не соответствующими возложенной нагрузке. С тыльной стороны павильона пристроен объем-трибуна с двумя торшерами по бокам.

Вход в павильон осуществляется через двери с фронта, а выход через боковые двери. Интерьер украшен классическими колоннами, поддерживающими антаблемент, который отделяет эскалаторную

часть от кассового зала. Парапет на верхнем уровне, проходящий по периметру, украшен шарообразными светильниками. Потолок кассового зала кессонирован, а эскалаторный зал перекрывает стеклянный купол, не видимый с улицы. Пол в вестибюле первое время был облицован керамической плиткой в виде ковра с античным орнаментом. Здесь Чечулин развивает стиль, опробованный на Киевской.

Подземный зал станции спроектирован по типовой схеме для станций глубокого заложения — трехнефным. Авторы проекта подземной части — Я.Г.Лихтенберг, Ю.А.Ревковский. Тема подземной части продолжает, начатую в наземном вестибюле, тему спорта в СССР. Спорт на станции представлен в виде рельефных медальонов, расположенных на пилонах, их автор скульптор Е.А.Янсон-Манизер. Изначально автор выполнила 16 фарфоровых медальонов. На них изображены виды спорта, по которым проводились соревнования на различных Спартакиадах того времени. В 1953 году Янсон-Манизер были заказаны еще 8 тем барельефов. Новая серия была выполнена из фаянса. В итоге на станции было 24 спортивных сюжета. На них мы можем увидеть: лыжный спорт, футбол, метание диска, теннис, тяжелую атлетику, хоккей, метание копья, спортивную гимнастику и др. Всего на станции было более 60 медальонов (некоторые сюжеты повторяются 2-3 раза), впоследствии несколько пар было демонтировано при установке гермозатворов. К сожалению, тогда были утрачены барельефы с темой “спортсменка со скакалкой”. Медальоны расположены не только в среднем зале, но и в платформенных залах. Под каждым медальоном расположены большие деревянные диваны со спинкой, облицованной армянским ониксом. В основании свода авторы установили источники света, закрытые для зрителя плитками оникса, освещающие белый свод. Диваны ограничены по бокам выступающими частями пилонов, которые украшены бронзовыми капителями. Для основного освещения по оси среднего зала подвешены шарообразные светильники. Свод разделен распалубками, исходящими от светильников и опирающимися на пилоны. Пол центрального зала был облицован мрамором с рисунком в виде красных и черных кругов, расположенных в 5 рядов. Позже этот пол заменили гранитным, а рисунок стал состоять из квадратов. Платформы повторяют

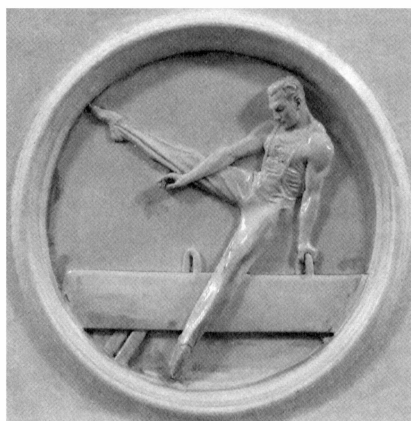


Ст. Динамо. Купол одного из наземных вестибюлей.

облицовку и освещение среднего зала. Путевые стены облицованы серой керамической плиткой.

Утраты станции

- 1. Несколько пар медальонов в среднем зале. Уничтожены при установке гермозатворов. Утрачен сюжет “спортсменка со скакалкой”.**
- 2. Мраморный пол станции. Заменен гранитным с небольшим изменением рисунка.**
- 3. Металлические крепления на шарообразных светильниках станции.**
- 4. Плафоны торшеров в наземных вестибюлях.**



Ст. Динамо. Изображения некоторых барельефов на станции.

5. Кафельный пол в наземных вестибюлях с ковровым рисунком. Заменен гранитом.

6. Деревянные двери в вестибюлях.

Аэропорт

Станция Аэропорт была открыта 11 сентября 1938 года в рамках Второй очереди строительства метро. Такое громкое название станции было дано по недалеко расположенному Центральному аэродрому им. М.В.Фрунзе — первому московскому аэропорту, находящемуся на территории Ходынского поля. Аэродром был основан в 1910 году и сооружался на пожертвования любителей авиации. С 1922 года с аэродрома начали выполняться первые в России международные перелеты, а в 1931 году открыто здание аэровокзала. Разумеется, при строительстве метрополитена было невозможно проложить линию, не захватив такой объект. В начале 2000-х аэропорт был официально закрыт, здание аэровокзала стал занимать торговый центр, а поле активно застраиваться.

Тема оформления станции была выбрана в соответствии с ее названием. Ее авторы, Б.С.Виленский, В.А.Ершов решили создать станцию легкой, односводчатой, передавая впечатление присутствия на аэродроме. Аэропорт стала первой московской односводчатой станцией, построенной открытым способом. Архитектурное оформление станции достаточно лаконично: объем платформенного зала перекрыт одним сводом, украшенным сложным по рисунку рельефными линиями, являющимися продолжением веерного рисунка облицовки путевой стены. Такой плавный переход от стены к своду помогает зрительно увеличить высоту свода. Лепные контуры свода являют-

ся стилизованным изображением парашютных строп на фоне белого неба. Карниз путевой стены сложен из плит серого мрамора, используя метод сопряжения швов. Путевая стена разделена карнизом на трапеции, рисунок которых состоит из рельефного веера желтого мрамора и двух треугольников по краям из красного мрамора. Контуры трапеции подчеркнут черным цветом. Цоколь облицован мрамором черным мрамором. Переплетение рельефных контуров на своде образует сложный рисунок из ромбов, в некоторые из которых, расположенных на одной линии, установлены чугунные вентиляционные решетки с блестящей буквой «М» в их центре. На продольной оси свода при открытии станции были закреплены люстры оригинальной формы: большие, круглые, их металлические части были сделаны из бронзы, а плафоны из молочного стекла. В центре люстры располагался большой круглый плафон, обрамленный по периметру маленькими стеклянными конусообразными плафончиками и хрустальными подвесками. Позднее, эти красивые люстры были заменены люминесцентными лампами, собранными в конус. Такая мера позволила сделать станцию более освещенной.

Еще из утрат станции можно выделить голубой цвет сводов, в который они были выкрашены при открытии. Таким эффектом авторы хотели создать впечатление неба над пассажирами, но этот прием подвергся критике, по мнению некоторых архитекторов, голубой тон снижал красоту мрамора на стенах. Вскоре свод был оштукатурен белым цветом.

При открытии станция имела мраморную облицовку пола вдоль продольной оси в виде наборной мозаики из отдельных плиток. Они составляли рисунок из чередующихся полос серого и красного мраморов. Боковые части платформы, как обычно, были залиты асфальтом.

Несколько выделяются на станции скамейки, расположенные по продольной оси, они имеют металлические стойки, на которых размещаются надписи о расположении объектов в городе рядом со станцией. Такой прием позволил отказаться от подвесных табличек.

Выходы в город сооружены в виде лестниц с барьерами, облицованными мрамором. Промежуточный вестибюль отделен от станции декоративной решеткой, оформленной в стиле подземного зала. Этот вестибюль имеет квадратную форму с плоским перекрытием, опирающимся на четыре многогранных колонны, облицованных ониксом. Колонны объединены круговой архитравной балкой. Потолок украшен разнообразной лепниной и небольшими нишами для осветительных ламп, которые, в настоящее время не используются. Ранее между колоннами была круглая мозаика из битого мрамора. Наземный и промежуточный вестибюли связывает небольшой подходной коридор и лестница. Стены коридора облицованы светлым мрамором.

Наземные вестибюли совершенно одинаковы и встроены в идентичные жилые дома на Ленинградском проспекте, сооруженные архитектором С.М.Кравец одновременно с постройкой станции. Интерьер наземного вестибюля облицован белым мрамором и имеет лестницу, расходящуюся на два марша, для входа и выхода пассажиров. Площадки лестниц были облицованы керамической плиткой в виде ковров. Высокий потолок поддерживают две длинные колонны с богато оформленными капителями. Верхняя часть капители, сделанная из металла, широко развернута по потолку в стиле решетки подземного вестибюля. На углах данной решетки ранее были закреплены маленькие стеклянные светильники. Остальной потолок облицован кессонированными плитками с абстрактным рисунком. Стены вестибюля, облицованы ребристой плиткой, выступающей по волнообразной кривой. Ранее она служила для скрытого отраженного освещения.

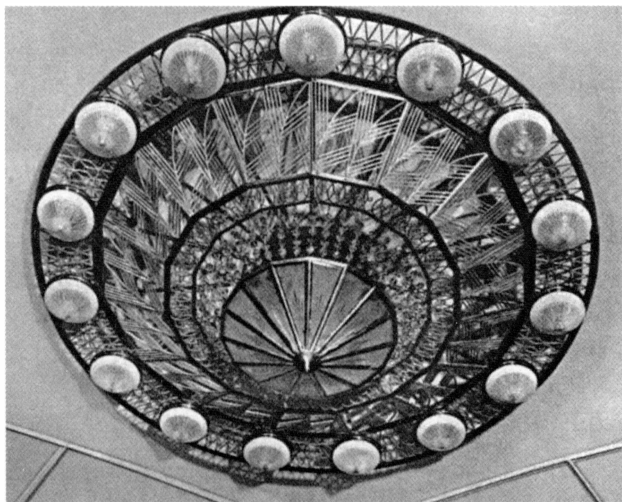
Вход в вестибюль оформлен в виде трех монументальных арок с темной облицовкой, над которыми расположена надпись с названием станции. Арки разделены скромными пилястрами.

Утраты станции

1. Оригинальные люстры на станции. Заменены конусообразными светильниками из люминесцентных ламп.



Ст. Аэропорт. Капитель колонны в одном из наземных вестибюлей.



Ст. Аэропорт. Первоначальная осветительная арматура на станции.

2. Ковровая мозаика из мрамора на полу станции. Заменена гранитом. Ковровая керамическая мозаика в вестибюлях.

3. Голубой цвет свода. Через несколько лет после открытия свод был побелен.

4. Освещение из ниш потолка в подземном вестибюле, а также из-под ребристой плитки наземного вестибюля.

Сокол

Станция метро Сокол была открыта в одноименном поселке на северо-западе Москвы 11 сентября 1938 года. Сокол являлась конечной на участке метро Второй очереди «Площадь Свердлова — Сокол». Изначально в проекте станция должна была получить название «Всехсвятское» по старому селу, известному в тех местах с 1398 года. В 1683 году в селе была построена церковь во имя Всех Святых, которая дала название поселению. В состав Москвы село вошло в 1917 году, а в 1923 году на его окраине строится первый кооперативный жилой поселок с бравым названием «Сокол», который и даст в середине 1930-х название всему селу. В 1933 году первая в Москве троллейбусная линия пролегла из центра в этот поселок, и в 1938 году сюда прокладывается трасса метрополитена.

Наземный вестибюль станции Сокол был сооружен на Ленинградском проспекте. Его авторами (как и самой станции) являются архитекторы братья Ю.Н. и К.Н.Яковлевы. Это подковообразное в плане сооружение, облицованное серым известняком и красным гранитом в цоколе. Здание зрительно делится на два небольших па-

вильона и полукруглую галерею, их соединяющую. Две ножки «подковы» служат для входа и выхода пассажиров, разделяя пассажиропоток. В центре полукруглой площадки перед вестибюлем сооружен фонтан, выполненный из красного полированного гранита. Верхняя металлическая часть фонтана отлита из бронзы. В целом, здание павильона вместе с фонтаном создают впечатление парковой архитектуры. При открытии в ансамбль наземного вестибюля входили еще уличные фонари с витой мачтой и плафонами как у торшеров и бра на станции.

Спустившись, пассажир оказывается в небольшом кассовом зале, который освещается двухламповыми бра, закрепленными по периметру, затем следует небольшой подходной коридор. Его стены облицованы мрамором, создавая ковровый рисунок из ромбов (по авторскому эскизу). Такой прием внес красоту и разнообразие в решение стен коридоров. Коридор имеет двухсводчатую конструкцию и разделен рядом колонн.

Подходной коридор связан с мостиком станции, лестницы которого ведут пассажира непосредственно на платформу. Столбы лестниц облицованы серым мрамором, у подножия лестницы были установлены бронзовые торшеры с мраморным основанием, сейчас они утрачены. На среднем столбе станции напротив лестницы раньше располагались часы художественной работы. Окантовка циферблата на них, стрелок, цифр была сделана из бронзы со вставкой просвечивающих плит мрамора оникс. Теперь на месте часов тройка обычных люминесцентных ламп.

С лестниц перед пассажиром открывается оригинальная конструкция станции — колонная двухсводчатая мелкого заложения. У станции есть только две платформы, разделенные рядом массивных колонн, расширяющихся кверху. Такая конструктивная особенность получилась вынужденно. Ширина платформы была запроектирована очень узкой, поэтому строить близко друг к другу два ряда колонн было нецелесообразно. В данной ситуации самым оптимальным был бы вариант без колонн, но по каким-то причинам авторы выбрали двухсводчатую конструкцию.

Вокруг каждого колонны расположены скамьи. Своды по центральной оси между колоннами прорезаны цилиндром, причем верх цилиндра обработан большим куполом с нервюрами, кронштейнами и декоративным карнизом. В куполах станции также используется оникс, где закарнизный свет излучается не только на купол, но и проходит через дно карниза со вставками ониксовых плит. Такой прием помогал окрасить станцию солнечным светом. Красоту станции немного портит центральный мостик с лестницей, нарушающий общее зрительное восприятие станции. Пол станции изначально был облицован орнаментом из мрамора с восьмигранниками между колонн, позже мрамор заменили гранитом с похожим рисунком.

Перекрытие станции в районе мостика имеет прямую форму, что создало на путевой стене вместо криволинейной поверхности свода прямую вертикальную стену. В этом месте стена украшена огромным панно из белого мрамора на всю ширину и высоту прямой части. Вся плоскость панно покоится на красивых кронштейнах, установленных на цоколе путевой стены. Первоначально было задумано, что на этих четырех больших белых досках будут высечены золотыми буквами слова из сталинской Конституции о правах советского гражданина: «Право на труд», «Право на образование», «Право на отдых», «Право на обеспеченную старость». Планы не сбылись.

21 декабря 1949 года открылся новый западный вестибюль станции Сокол. Его архитекторы В.Г.Поликарпова, В.М.Андреев. Он представляет собой прямоугольный в плане монументальный павильон, по архитектуре напоминает вестибюли Третьей очереди, но остеклением похож на павильон, более ранний по времени.

28 апреля 1960 года в южном торце построен дополнительный выход, ведущий в подземный переход под Ленинградским проспектом.

В 1964 году были построены дополнительные лестницы на платформу, но после обрушения одной из них в 1994 году, они были демонтированы.



Ст. Сокол. Вид станции в первоначальном оформлении. (из фонда РГАКФД г.Красногорск, автор: неизвестен, 1946)

Утраты станции

- 1. Часы на колонне у центральной лестницы станции.**
- 2. Торшеры с мраморными основаниями у основания лестницы.**
- 3. Фонарные столбы у старого наземного вестибюля в стиле бра и торшеров станции.**
- 4. Мраморный пол станции с ковровым орнаментом. Заменен гранитом с похожим рисунком.**

Третья очередь

Сооружено в дни войны

«Сооружена в дни Великой Отечественной войны» - картуши именно с такой надписью украсили все наземные вестибюли станций Третьей очереди. Трасса метро Третьей очереди состояла из двух линий: Замоскворецкой, являющейся продолжением Горьковского радиуса на юг, и Покровской линии — продолжение уже существующего на тот момент радиуса. Всего появилось 7 новых станций.

На Замоскворецком радиусе в рамках Третьей очереди открылись 3 станции:

Новокузнецкая

Павелецкая

Завод имени Сталина

На Покровском радиусе в рамках Третьей очереди открылись 4 станции:

Бауманская

Электrozаводская

Сталинская

Измайловский парк культуры и отдыха им. Сталина

Проект трассы Третьей очереди был утвержден в июле 1937 года, работа над архитектурным оформлением станций и их конструкцией велась с начала 1938 года, а уже в 1939 году почти все проекты станций были утверждены к реализации, и началось строительство. Разумеется, что первоначальное архитектурное оформление станций никак не было связано с военной темой, всё менялось уже непосредственно на месте. Строительство было остановлено в июне 1941 года, к этому времени уже были сделаны тоннели — оставалось достроить станции и эскалаторы. Когда в 1942 году строительство продолжилось, некоторые проекты пришлось срочно менять из-за сложившейся обстановки. Например, керамическая плитка в оформлении станций Третьей очереди не была использована. Это объясняется плохим состоянием ее производства. Впервые были опробованы гранитные полы, которые затем применялись при строительстве последующих станций.

Третья очередь московского метро — это момент, когда архитектурные «излишества», идеология и культ личности Сталина прочно укореняются в оформлении станций метро. Третья очередь — это еще и памятник Войне, отражение тех сложных дней и условий, в которых проходило строительство станций. Несмотря на тяжелые условия, советское правительство требовало отразить подвиг народа, безымянных воинов, пафос войны в оформлении станций. Патриотическая тема защиты Родины заслоняет собой все остальные мотивы. Почти все станции обрели барельефы, картуши на военную тематику, это все смешивалось с элементами о мирной жизни советского народа из довоенных проектов. А самое главное — все станции военного периода обрели лик своего полководца — И.В.Сталина.

Станции глубокого заложения строились с укороченным центральным залом, что создавало уют, камерность и некий налет мистики, что подчеркивалось мягким освещением, орнаментами на сводах и стенах. Множество мелких деталей оформления преподносили станцию не как транспортное сооружение, а как мемориальный зал или музей.

Новокузнецкая

Новокузнецкая была открыта, как и Павелецкая, немного позже станции Завод им. Сталина, а именно 20 ноября 1943 года. До этого почти год поезда проезжали станцию мимо. Наземный вестибюль станции появился на пустыре, занимаемом ранее большим храмом Параскевы Пятницы, что на Пятницкой. Церковь занимала место площади, где сегодня находится вестибюль, и упиралась в Пятницкий переулок, делая его тупиковым. Храм был снесен в 1934 году при подготовке проекта Генплана развития Москвы. Причиной было то, что на этом месте планировалась прокладка трассы Бульварного кольца, которое должно было пройти по Замоскворечью.

Новокузнецкая - самая первая станция в московском метро с таким количеством «излишеств». По первоначальному проекту тема станции была посвящена реконструкции Москвы по Генплану 1935 года, но в результате получилась посвященной советскому народу и армии в дни войны, а также теме преемственности русских воинов и Красной армии. Эта тема стала закладываться в оформлении после известной речи И.В.Сталина 7 ноября 1941 года о вдохновении мужественными образами наших великих предков: Александра Невского, Дмитрия Донского, Александра Суворова, Михаила Кутузова и др. Символизм преемственности будет отражен и в других панно станций Третьей очереди.



Ст. Новокузнецкая. Внешний вид наземного вестибюля.



Ст. Новокузнецкая. Интерьер центрального зала. (из фонда РГАКФД г.Красногорск, автор: Великжанин, 1945).

Наземный вестибюль станции выполнен круглым в плане, с небольшим куполом, по проекту архитекторов В.Г.Гельфрейха и И.Е.Рожина. Вход и выход пассажиров осуществляется по окружности вестибюля. Свод эскалаторного зала украшает мозаика по эскизу художника А.А.Дейнеки «Парад физкультурников». Над проходами расположены медальоны с изображением рельефных фигур. Они олицетворяют собой архитектуру, живопись, скульптуру, науку и технику. Автор рельефов Г.И.Мотовилов.

Сама станция очень насыщена архитектурным оформлением, и это замечает любой, кто побывал на Новокузнецкой. Она выполнена по довоенному проекту, и является одной из немногих, все-таки похожих на свой эскиз. Авторы этого произведения искусства — архитекторы И.Г.Таранов и Н.А.Быкова. Сразу обращает на себя внимание необычайно красивый свод среднего зала. Он украшен лепниной по аналогии с лепным декором свода гробницы Валериев — мистическая древнеримская тематика была адаптирована к советской символике: лепнина содержала звезды и серпы с молотами. Главное украшение свода — это шесть красивейших мозаичных панно, выполненных по эскизам А.А.Дейнеки, выполненных академиком В.А.Фроловым. Интересна судьба этих панно — об этом читайте в описании Павелецкой-радиальной. Плафоны с панно из смальты были размещены на потолке среднего зала под торшерами. Эти торшеры изначально присутствовали в проекте, а не предназначались исключительно для освещения мозаичных плафонов.

К сожалению, седьмой мозаичный плафон, ближайший к эскалатору, не сохранился до нашего времени. Он был демонтирован при установке гермозатвора в конце 1950-х годов. Вот как описывает его художник А.В.Виннер в книге «Материалы и техника мозаичной живописи»: «Три шахтера, возвращающиеся с работы в шахте. Фигуры шахтеров даны на фоне пепельно-сиреневого неба и шахтных вышек с развевающимися на них алыми флагами. Автор дает фигуры в виде фронтального шествия, направляющихся от зрителя».



*Ст. Новокузнецкая. Мозаичное панно в торце центрального зала:
первоначальный и современный вариант.*



Ст. Новокузнецкая. Картуш центрального зала "Слава героическим защитникам города Сталинграда".

Пилоны станции оставлены округленными, а проходы между ними обработаны вертикальными порталами — получившиеся углубления использованы для установки мраморных диванов. Очень красиво выполнены прекрасные «коврики» перед диванами и возле торшеров — посетитель может чувствовать себя уютно как дома. Смешивание в отделке пола мрамора и гранита, имеющих разный коэффициент истирания, привели к появлению «рельефа», что предсказывали критики станции. Интересна легенда о том, что скамейки Новокузнецкой это немного, что осталось от взорванного храма Христа Спасителя, их вывезли оттуда незадолго до взрыва. Кто-то утверждает, что они сделаны из церковного мрамора. На самом деле, вряд ли это соответствует действительности, так как рисунки диванов выполнялись архитекторами при разработке проекта станции.

Свод станции у основания обрамлен скульптурными фризами на тему Великой Отечественной войны (автор С.Л.Рабинович). На пилонах в центральном зале размещены картуши, прославляющие города-Герои, а со стороны платформ расположены аналогичные щиты с изображением русских полководцев, перечисленных в речи Сталина.

Торец центрального зала был оформлен огромным панно, выполненным из мраморной мозаики по эскизам художника Б.В.Покровского на тему «Фронт и тыл страны Советов в дни войны». Стоит отметить, что это одна из первых советских флорентийских мозаик. На ней изображен народ на фоне Москвы и знамен с изображением профиля Сталина. В 1960-х Сталина заменили Лениным. В 1970 году центральный зал станции удлинili — новые проходы с пилонами заметно отличаются от старых, упрощенные, без украшений в стиле первоначальной Новокузнецкой. Панно было перенесено на площадку перехода.

Утраты станции

1. Мозаичный плафон в центральном зале. Демонтирован при установке гермозатвора.

2. Изображение И.В.Сталина в мраморном панно. Сталина заменили Лениным в начале 60-х годов. Позже панно перенесли на площадку перехода при удлинении станции.

3. Светильники в проходах между пилонов, они располагались в потолке, в центре лепной окружности. Люстра и торшер в центральном зале рядом с эскалатором.

Павелецкая

Станция была открыта также во время Великой Отечественной войны, а именно 20 ноября 1943 года. Именно война повлияла на внешний вид станции, не позволившей ей стать такой богатой на панно или барельефы.

Доработка и отделка станции велись уже на действующем участке Новокузнецкая — Завод им. Сталина.

После конкурса проектов станций Третьей очереди за проектирование станции Павелецкая взялись архитекторы В.А и А.А.Веснины. Темой оформления они выбрали Донбасс — этому послужила близость станции к Павелецкому вокзалу, откуда отправляются поезда до Донецка. Станцию также предлагалось назвать «Донбасской». Проект станции был несколько похож на Маяковскую (те же колонны при глубоком заложении), и Веснины решили использовать смальтовую мозаику на своде центрального зала. Всего на станции предполагалось разместить 14 мозаик восьмигранной формы, 3 метра по диагонали.

Для выполнения эскизов мозаичных плафонов Веснины обратились к Дейнеке. В проекте Павелецкой мозаики должны были размещаться прямо на своде, без углублений и куполов, что позволя-

ло рассматривать их издалека, а также, по сравнению с Маяковской, размер плафонов был больше. Тема мозаик была задана проектным названием станции, она называлась «Донбасс — Всесоюзная кочегарка». Через некоторое время эскизы были закончены. Они были сделаны в том же стиле, как и на Маяковской — пассажир как бы «подсматривал» за происходящим на земле и видел всё происходившее снизу, как из окна в потолке.

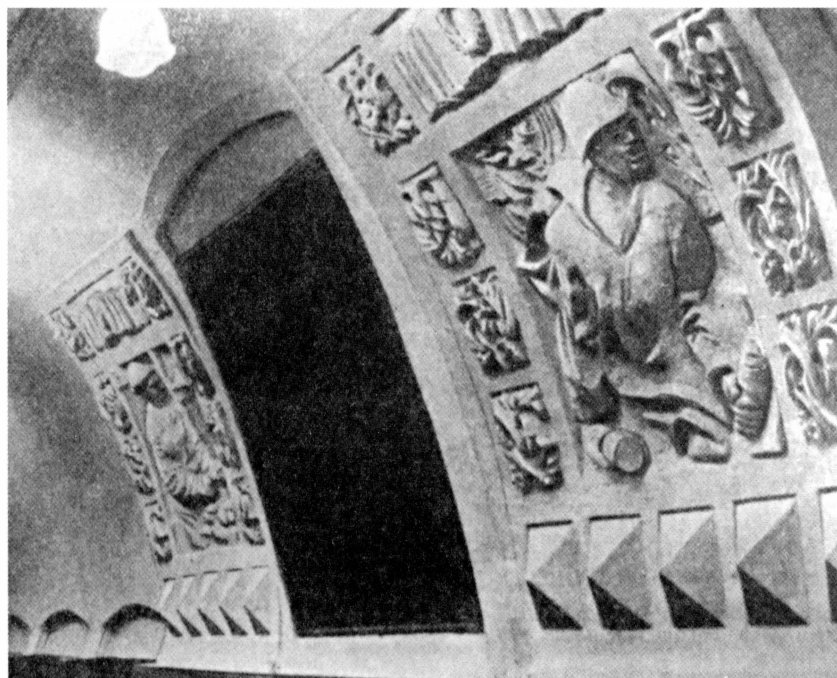
Вскоре началась война, набор мозаик происходил в блокадном Ленинграде в мастерской В.Фролова. В 1942 году мозаики были доделаны и отправлены в Москву. Дейнека на заводском дворе заливал восьмигранники, чтобы сделать прочное основание для мозаик. Из-за регулярных бомбежек администрация приказала срочно убрать мозаики со двора, т.к. «они могут привлечь внимание своим золотым отражением». Залитые в цемент мозаики были опущены краном в ямы для временного хранения.

Тем временем металлоконструкции, предназначенные для Павелецкой, попали на временно оккупированную территорию. Проект станции пришлось срочно менять и делать ее без центрального зала — двухсводчатой (проект А.Н.Душкина и Н.С.Князева). Мозаики становились ненужными. И.Г.Таранов, архитектор Новокузнецкой, узнав об этом, решил установить мозаики на своей станции. Из-за относительно небольшой длины центрального зала Новокузнецкой на своде удалось разместить 7 восьмигранных мозаик и еще одну — «Парад физкультурников» установили в наземном вестибюле. Остальные мозаики так и продолжали лежать в земле, и их дальнейшая судьба неизвестна. На утраченных мозаиках были изображены композиции: «Танец», «Футбол», «Заводы».

В результате станция Павелецкая получилась лондонского типа: пассажир после эскалатора попадает в небольшой зал, из которого существует пара проходов на платформы. Это, конечно, была мера вынужденная и временная, но так как у нас в стране нет ничего более постоянного, чем временное, да и открывать бедную на архитектуру станцию не могли — была сооружена красивая станция. Черный



*Ст. Павелецкая. Вид перронного зала до реконструкции станции.
(из фонда РГАКФД г.Красногорск, автор: Гаранин, 1947).*



Ст. Павелецкая. Барельефы на станции до реконструкции.

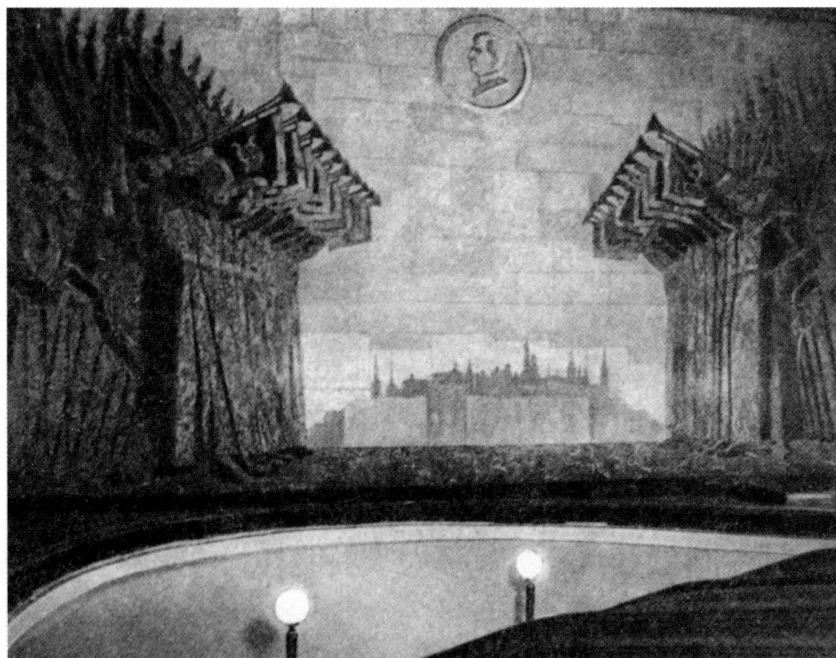
цоколь, скамьи из красного дерева, стены вдоль платформ украсили барельефами на военную тему «Связь фронта и тыла» (скульптор И.С.Ефимов). На барельефах были изображены: девушка, делающая ручные гранаты, рабочий у станка, моряк около торпедного аппарата, водитель танка, летчик.

Вдоль свода боковых залов располагалось два орнаментальных валика. На валике, который ближе к платформе, были подвешены однопламповые светильники с открытыми молочными колпаками в виде тюльпанов. Аванзал около эскалатора освещался относительно большой круглой люстрой и оригинальными настенными светильниками с растительным орнаментом.

Авторами наземного вестибюля также являются Душкин с Князевым. В настоящее время фасадная часть здания вестибюля расположена внутри Павелецкого вокзала. Наземный вестибюль внешне красив и лаконичен. Это мощное серое здание с четырьмя широкими пилястрами. Три пролета между пилястрами, покрытыми туфом использовались как вход и выход, а средний пролет — под большую мемориальную доску из полированного красного гранита. Внутри вестибюль имел полукруглую стену с небольшими подковообразными окошками. По бокам от эскалаторов располагались небольшие торшеры. Свод вестибюля был украшен плафоном: произведение художника В.Ф.Бордиченко на историческую тему, посвященную славе русского оружия. В центре потолка была изображена красноармейская звезда, а по круглой стене силуэты пехотинцев, кавалеристов, моряков, танки, пушки. Рядом в медальонах расположены воины и оружие Отечественной войны 1812 года. Плафон был также интересен своим оптическим эффектом: если на него смотреть с пола вестибюля, он казался абсолютно плоским, но если пассажир смотрел на него с поднимающегося эскалатора — появлялся эффект «купола», объема. Эта иллюзия пропадала лишь на верхних ступенях эскалатора. Стена за эскалатором украшена мраморной мозаикой по эскизам того же художника В.Ф.Бордиченко. Тема «Фанфарный салют народу и его вождю И.Сталину».



Ст. Павелецкая. Фасад наземного вестибюля.



Ст. Павелецкая. Панно из мрамора на стене наземного вестибюля.

Вскоре после окончания войны, в 1948 году, на станции началась реконструкция. Работу вели, не прекращая допуска пассажиров. Был утвержден проект, несколько повторяющий первый, очень близкий к Маяковской (с увеличенной высотой), но без мозаичных панно на своде — они уже заняли свое место на Новокузнецкой, а создавать что-то оригинальное снова, видимо, не было желания. Авторами архитектурного проекта стали С.В.Лященко и Е.С.Демченко. При реконструкции начало станции (юг) не трогали — через него проходили люди, а стали прорубать средний зал, одновременно сооружая эскалаторный ход с круглым аванзалом в северной части. Эскалатор вел в вестибюль кольцевой линии, что соединило две станции. Путевые стены облицовывали ночью, колонны были смонтированы за месяц. 21 февраля 1953 года открылась обновленная северная часть станции, включающая в себя аванзал и несколько пар колонн. Аванзал перед новым эскалатором венчал купол, обрамленный венками, бронзовым жгутом. Источники света спрятаны в кессонах свода станции и за картушами с изображением серпа и молота, расположенными между арок. Работы продолжались: реконструировалась центральная часть станции, и велось строительство перехода, который открылся 30 июля 1955 года и стал самым длинным в московском метро! Между лестницами перехода в центре станции установили постамент, возле которого оборудованы скамейки. На постаменте в дальнейшем должна была появиться скульптурная группа, но планы не сбылись...

Окончательно реконструкция станции завершилась в 1959 году. Именно тогда был открыт третий участок станции и завершена отделка, включая монтаж бронзовых картушей.

В итоге от первоначальной временной станции Павелецкая не осталось практически ничего, кроме массивных пилонов в южной части, через которые пассажиры проходили к платформам. Этот отрезок станции в целях экономии средств было решено не реконструировать.

Так как Сталина на станции было немного, то и развенчание культа личности прошло практически безболезненно для архитектур-



*Ст. Павелецкая. Аванзал у эскалатора, украшенный лепниной.
(ЦАЭИАДМ, автор: ТАСС, Н.Ситников. 23.02.1953)*



Ст. Павелецкая. Картуш в центральном зале.

но-художественного облика — всего лишь демонтировали его профиль с мраморной мозаики с фанфарами.

В начале 1980-х годов стала производиться реконструкция Павелецкого вокзала, которая предусматривала его расширение вдоль площади в несколько раз, современный вокзал должен был иметь аналогичную старому зданию архитектуру. Расширению вокзала стал мешать наземный вестибюль Павелецкой радиальной. Архитекторы приняли хорошее решение: вестибюль полностью не разрушать, а «накрыть» его новым вокзалом, продолжая пропускать пассажиров через прежние вход-выход. В итоге, в ходе реконструкции от вестибюля осталась лишь фронтальная стена с проходами, а всё остальное пришлось снести. Вход через эту стену также перестал использоваться по назначению — в него вмонтировали фигурные решетки, а пассажиры стали проходить через другой вокзальный подъезд, сбоку, стен вестибюля уже не было...

В апреле 1987 года произошел пожар в последнем вагоне поезда, следовавшем от Автозаводской до Павелецкой. Когда вагон выехал на станцию его стали тушить, но пламя было достаточно сильное, вследствие чего пострадала отделка в «старой» части Павелецкой. Станции срочно потребовалась реконструкция поврежденной части: была заменена отделка, сооружены современные светильники на потолке между пилонами. В итоге «старая» часть выглядит современнее «новой».

Утраты станции

1. Барельеф с профилем И.В.Сталина в наземном вестибюле вследствие развенчания культа личности. Следы профиля остались до сих пор.

2. Все барельефы и светильники перронной части «старой станции» архитектора Душкина.

3. Лепнина в аванзале перед эскалатором в северной части. Исчезли после установки гермозатвора.

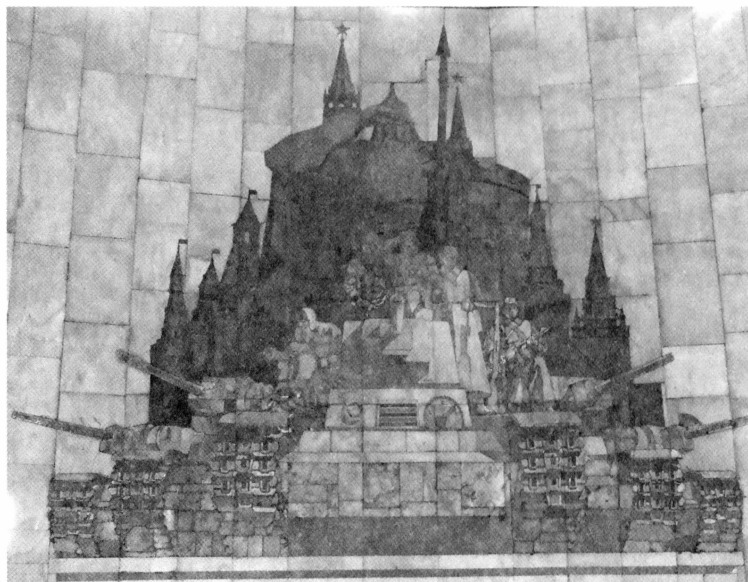
4. Плафон В.Ф.Бордиченко в своде наземного вестибюля и осветительная арматура по причине частичного разрушения здания вестибюля в ходе реконструкции Павелецкого вокзала.

5. Часть облицовки, люстра и светильники в пилонной части станции. Обновлены после пожара в 1987 году.

Завод имени Сталина (ныне Автозаводская)

Станцию Завод им. Сталина открыли в составе Третьей очереди как конечную 1 января 1943 года. Проектов на станцию с таким громким и ответственным названием набралось много — 54, победителем стал А.Н.Душкин, который уже был известен по архитектуре станций: Дворец Советов, Площадь Революции, Маяковская. Архитектурный образ станции явно перекликается с архитектурой Дворца Советов (ныне Кропоткинская). Завод им. Сталина стал первой станцией мелкого заложения (11 метров), которая была оборудована эскалаторами и первой станцией, облицованной красивым мрамором «ороктя».

Наземный вестибюль (южный) спроектирован также А.Н.Душкиным, его архитектура схожа с построенным вестибюлем Павелецкой. Он нашел в этом монументально-лаконичном стиле красоту и удобство. Интерьер вестибюля выполнен в виде круглого зала, украшением которого является мраморное панно на стене. На панно изображены танкисты с командиром танка, а над ними возвышается



Ст. Завод им. Сталина. Мозаичное панно в наземном вестибюле.

силуэт богатыря Ильи Муромца, всматривающегося вдаль — олицетворение преемственности поколений в защите Родины. За ними виден Кремль, что олицетворяет тему обороны Москвы. Авторы панно — художники В.Ф.Бордиченко и Б.В.Покровский. Круглый плафон зала был украшен росписью на тему «Слава» всё тех же авторов. В росписи было изображено кольцо из знамён различных родов войск и орденов Советского союза: Ленина, Александра Невского, Суворова, Кутузова, Трудового Красного знамени и др., переплетенные лентой с надписью “Слава героям Отечественной войны! Слава!”. Они окружали знамя с изображением И.В.Сталина. Лик вождя на потолках, в кругах, в знаменах, орденах очень сильно напоминает роспись храмов с иконами на сводах. Правильно сравнивали станции с подземными храмами — дело не только в интерьерах, а еще и в атенстической росписи с новыми «иконами».

Основная тема самой станции — труд советского народа в дни Великой Отечественной войны. Путевые стены украшены двумя ба-



Ст. Завод им. Сталина. Эскалаторный наклон. (из фонда РГАКФД г.Красногорск, автор: Гаранин, 1947).

рельефами (скульптор И.С.Ефимов) — в центре станции, по одному на каждой стене. Один барельеф называется «Труд в СССР», другой «От края до края». В промежутках барельефов располагались цитаты времен И.В.Сталина. Первая цитата самого Сталина: Труд СССР — дело славы, дело чести, дело доблести и героизма /Сталин/, вторая цитата казахского акына Джамбула: Это всё дела, что сталинская мудрость родила /Джамбул/. Также на стенах расположены 8 мозаичных панно из смальты, по 4 с каждой стороны на тему войны и удар-

ного труда народа для помощи фронту (выполнены В.А.Фроловым в 1940-41 г.г. по рисункам Бордиченко, Покровского и др.). На панно одной стены представлены: кузнечный цех, механический цех, литейный цех, сбор танка на конвейере — этюды к этим панно делались непосредственно в цехах ЗИСа. На другой стене изображены следующие темы: подготовка к ночному полету, морские силы в походе, уборка урожая, порт. В северном торце станции располагалась монументальная скульптура Сталина работы С.Д.Меркурова, поставленная на гранитный постамент. Статуя подсвечивалась двумя прожекторами, закрепленными на двух ближайших колоннах.

Изначально своды станции венчали красивые конические светильники, которые позже в 60-е годы были заменены на простые люминесцентные лампы, с более частым шагом, что нарушило замысел архитектора Душкина, который с помощью освещения подчеркивал свою архитектурную идею, рельеф сводов.

Затем, в 1956 году заводу дали имя Лихачева, а станцию переименовали в Автозаводскую. Если смотреть на современные буквы названия на путевых стенах — можно разглядеть дыры от прежних букв. Во второй половине 1960-х сооружен северный выход со станции. Немногим позже старый наземный вестибюль встроили в построенное на этом месте здание, что несколько изменило его архитектуру.

Утраты станции

1. Скульптура И.В.Сталина в северном торце станции. Убрана по причине развенчания культа личности.

2. Панно на потолке в наземном вестибюле с изображением знамен и И.В.Сталина вследствие борьбы с культом. Заменен нейтральным с изображением серпа и молота, будней рабочих и надписями «мир, равенство, братство...».

3. Цитаты из речей И.В.Сталина между барельефами. Замазаны краской, из-под которой они регулярно проступают.

4. Оригинальные светильники. Заменены на типовые с люминесцентными лампами.

Бауманская

Интересна судьба Бауманской, открытой 18 января 1944 года. Ее архитектором является всем известный Б.М.Иофан (автор проектов Дома на Набережной и сталинского Дворца Советов). Это единственная его работа в московском метро. Вестибюль — также работа Иофана в соавторстве с Ю.П.Зенкевичем. Изначально, когда утверждались проекты станций Третьей очереди в 1939 году, для станции Спартаковская (название по близлежащей улице) выбрали проект Иофана. Образ станции должен был быть посвящен теме восстания Спартака в Древнем Риме. Эта интересная тема в архитектуре станции развивалась бы с помощью использования скульптур, установленных около пилонов в нишах, а над проходами, между пилонов, наносились бы цитаты, посвященные этому событию. Скульптуры Спартака в нишах, одетого в древние одежды, в проекте стоят на кронштейнах, а под ними размещаются скамейки. На фасаде наземного вестибюля также планировалось нанести цитаты К.Маркса о Спартаке. Вот, например, планируемая надпись на фронте: «Спартак — благородный характер, истинный представитель античного пролетариата!». Сегодня это звучит немного иронично. А вот другая цитата: «Пролетариям нечего терять кроме своих цепей, приобретут же они целый мир!»

Война не изменила архитектуры станции — она осталась такой же, как и планировалась Спартакoвская, только поменяла название на Бауманскую (также по близлежащей улице) и вместо скульптур Спартакa в ней появились фигуры воинов, партизан, тружеников тыла скульптора В.А.Андреева. Все скульптуры стоят на постаментах, поэтому места для скамеек в среднем зале не осталось, их установили только в перронных залах. Потолок центрального зала украшен лепниной, а свет спрятан за карнизами свода в два ряда. Данный тип освещения в то время был редкостью, но такой прием в дальнейшем найдет частое применение (вспомнить хотя бы радиальные Таганскую и Октябрьскую). Вызывает сожаление утрата оригинального освещения в боковых залах станции. Ныне они освещаются обычными люминесцентными лампами, но понятно, что так было не всегда. После открытия платформы освещались люстрами в виде чаши, обрамленной расходящимися металлическими лучами.

В торце станции сооружен аванзал с отличающимися пилонами и красивым торцом с мраморным панно. Из-за отличий в стилях пилонов многие ошибочно полагают, что станцию «удлиняли». На самом деле это кажется немного несуразным: зачем тратить такие усилия, чтобы пробить один лишний проход? Этот аванзал сооружен был изначально, симметрично такому же аванзалу у эскалатора, впоследствии переделанного. Теперь этот отрезок создает ощущение отдельной комнаты в среднем зале — Красного уголка. Стену торца в конце 1945 года украсило мраморное панно, с изображением знамен, на переднем из которых были запечатлены профили Сталина и Ленина. В 1963 году кусок знамени с профилями изъяли и вставили мозаику с профилем Ленина, но взор его был направлен уже в другую сторону. Если произойдет что-то невероятное, и будет построен второй выход со станции, то, скорее всего, с панно мы попрощаемся.

Наземный вестибюль станции внешне ничем не оригинален и решен в виде портала с четырьмя гранитными колоннами. Фасад временно был оштукатурен, а затем облицован известняком. Над дверьми установлен горельеф, посвященный теме защиты Москвы работы скульпторов М.Лысенко, Л.Муравьиной. Зрительно он поделен на



Ст. Бауманская. Барельеф наземного вестибюля (фрагмент).



Ст. Бауманская. Перронный зал станции с оригинальными люстрами (ЦАЭИАДМ, автор: ТАСС, В.Савостьянов, Л.Великжанин. 29.04.1947)

три части. Слева партизаны, в центре солдат и матрос, справа летчики, высматривающие врага. За фигурами расположен рельефный пейзаж Москвы. Здесь мы видим Красную площадь с Собором Василия Блаженного, Спасскую башню с кремлевской стеной, мавзолей и здание Сената. Внутри вестибюля подсвечен свод станции. Арка над эскалатором украшена мозаичным панно с изображением знамен всех советских республик, посередине их венчает орден Победы и лента с надписью «Слава советской армии». Панно было установлено в 1947 году, автор — И.М.Рабинович. Над эскалаторным порталом высечена цитата И.В.Сталина об армии. Пол в середине вестибюля украшает мозаика, со временем потерявшая свой первоначальный вид. Спустя несколько лет у выхода был установлен бюст Н.Э.Баумана (скульптор А.П.Шлыков).

Утраты станции

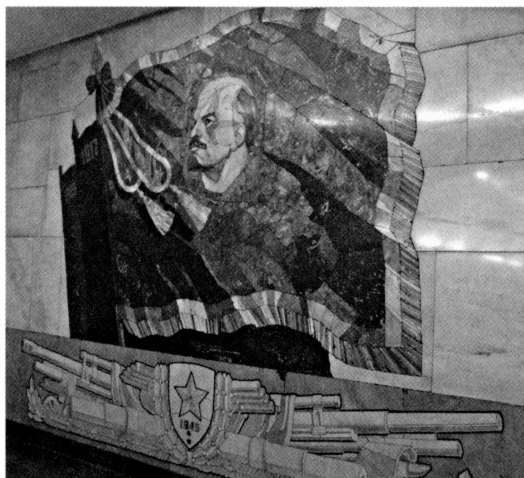
- 1. Часть панно в торце станции с профилями Сталина и Ленина. Заменен профилем Ленина в ходе десталинизации. Кусок мозаики вставлен неаккуратно, по краям новой части видна граница.**
- 2. Подпись под цитатой Сталина в наземном вестибюле. Если приглядеться, то ее можно разобрать.**
- 3. Люстры в боковых залах станции. Заменены люминесцентными лампами.**

Электrozаводская

Перейдем к другой станции Третьей очереди — Электrozаводской. Она была открыта 15 мая 1944, к 9-й годовщине пуска метро.



Ст. Бауманская. Мозаичное панно в торце центрального зала в конце 1940-х и сегодня.



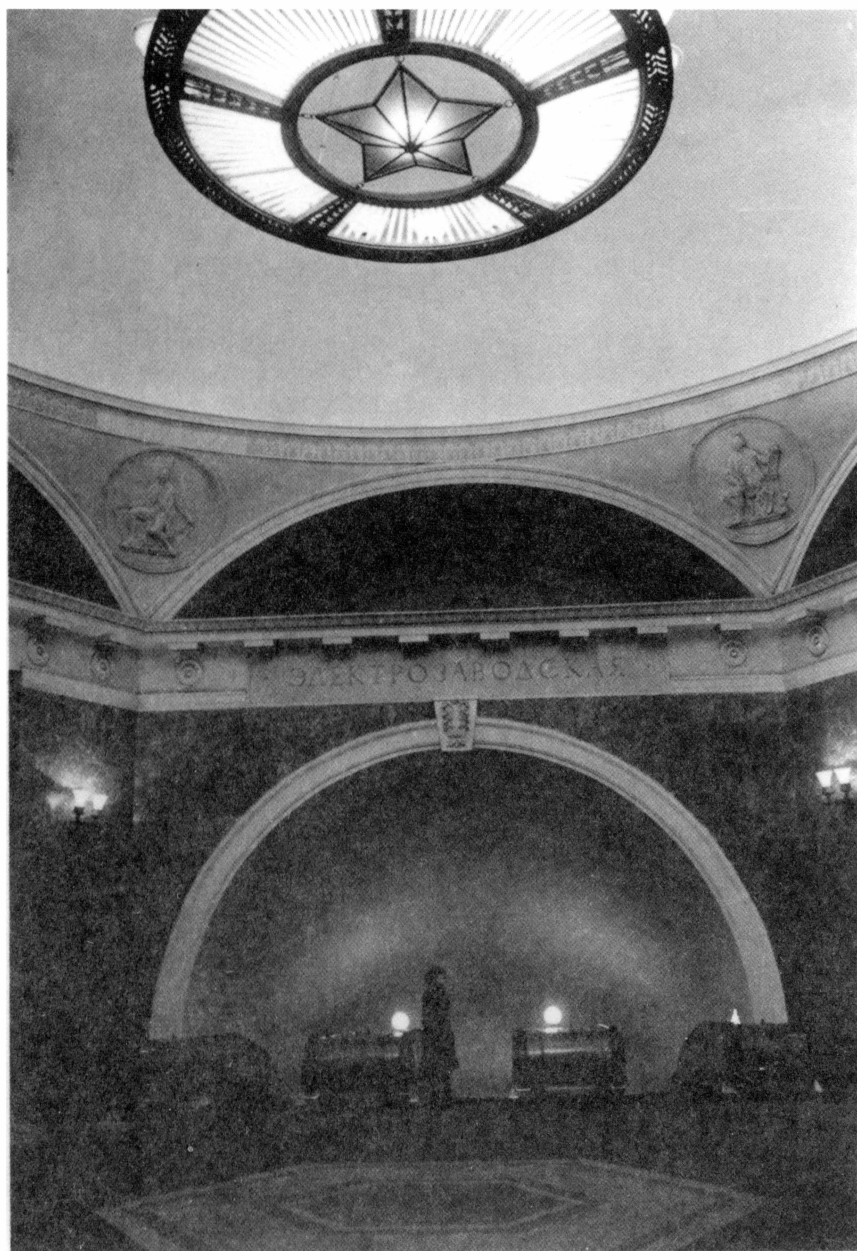
Ст. Бауманская. Одна из скульптур в центральном зале станции.

Станцию доделывали, когда поезда уже ходили по трассе. Авторы Электrozаводской — академик архитектуры В.А.Щуко (на начальном этапе), В.Г.Гельфрейх и И.Е.Рожин. Название дано по расположенному рядом Электроламповому заводу (Электrozаводу). Это соседство повлияло не только на название, но и на архитектуру станции.

Любопытно, что в проекте станции конца 1930-х годов в пилонах станции планировалось сделать углубления, куда были бы установлены бюсты героев-стахановцев. Но когда начали составлять список рабочих для изображения, то приходилось постоянно менять фамилии: каждый завод просил увековечить «своего» рабочего. В итоге от этой идеи пришлось отказаться.

Средний зал этой станции, как и у других глубокого заложения, короче боковых. Первое, что сразу бросается в глаза — это освещение станции, а точнее огромное число светильников, уложенных в 6 рядов, которыми занято все пространство свода. Акцент на освещении раскрывает название станции и соседство с Электrozаводом. Интересно, что изначально потолок планировался орнаментальным, похожим на Новокузнецкую, но затем решили сделать сферические кессоны с лампой в каждом кессоне. Смешной случай рассказывал автор станции И.Рожин: «Мы долго думали над тем, из чего сделать кессоны. И придумали алюминиевые полусферы с особыми ромбовидными креплениями на винтах. Когда свод был одет в эти колпаки, станцию посетил председатель горисполкома А.С.Щербаков. Увидев еще неоконченный потолок, он с гневом спросил: «Что за посудная лавка?» с трудом удалось убедить его в том, что это — «полуфабрикат». Потом, подвергнув полусферы пескоструйной обработке (после чего они стали матовыми), мы запудризовали их краской соответствующего тона. До сих пор никто не подозревает, что лампы ввинчены в алюминиевые колпаки».

Пилоны станции облицованы светлым мрамором, что создает прекрасный фон для барельефов, которые на них располагаются (скульптор — Г.И.Мотовилов). Тема барельефов — труд в различных



Ст. Электrozаводская. Интерьер наземного вестибюля. (из фонда РГАКФД г.Красногорск, автор: неизвестен, 1947).

отраслях. Здесь мы видим работников электрозавода, машиностроителей, кузнецов, представителей сельского хозяйства и т.д. Сегодня на станции осталось 12 барельефов, 2 барельефа были демонтированы из-за перестройки части зала. Торец станции украшен сверху барельефом с изображением знамен, в центре которых располагался медальон с профилем И.В.Сталина.

Наземный вестибюль станции оригинальной формы — шестиугольник с куполом. Рядом с входом установлена скульптура «Метростроевцы в забое» (скульптор — М.Г.Манизер). Внутри вестибюля, на стенах расположены медальоны с изображениями основоположников электротехники: П.Н.Яблочков, А.С.Попов, М.Фарадей, М.В.Ломоносов, В.Джильберт, Б.Франклин (изображенный также на 100-долларовой купюре, Франклин в советском метро — это удивительный случай). Одной из изюминок этой станции, в момент ее открытия, была круглая люстра с красной звездой по центру. Это была первая люстра в московском метро, работающая на люминесцентных лампах — гордость электролампового завода того времени. К сожалению, через некоторое время она была демонтирована.

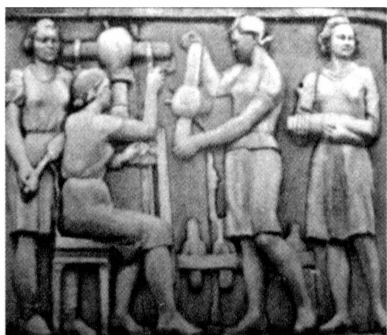
В 2007-2008 годах станция подверглась полной реконструкции. Кроме замены эскалаторов, на станции заменили пол: вместо истесанного мрамора выложили полированный гранит с сохранением первоначального рисунка.

Утраты станции

1. Барельеф с профилем Сталина в торце станции. Остался пустой медальон между знамен.

2. Два барельефа в центральном зале. Сняты при строительстве гермозатвора.

3. Люстра с люминесцентными лампами в наземном вестибюле.



Ст. Электрозаводская. Некоторые барельефы в центральном зале: ныне демонтированные (сверху) и существующие.



Ст. Электрозаводская. Барельеф на торцевой стене. В круге изначально находился профиль И.В.Сталина.

Сталинская (ныне Семеновская)

Сталинская была открыта 18 января 1944 года, в составе Третьей очереди на участке Арбатско-Покровской линии. Архитектором является С.М.Кравец — руководитель архитектурной группы для станций Первой очереди. Название станции было изменено незадолго до открытия — при проектировании она везде числится Семёновской (по названию площади), но затем название сделали более «угрожающим», так как станция располагалась в Сталинском районе.

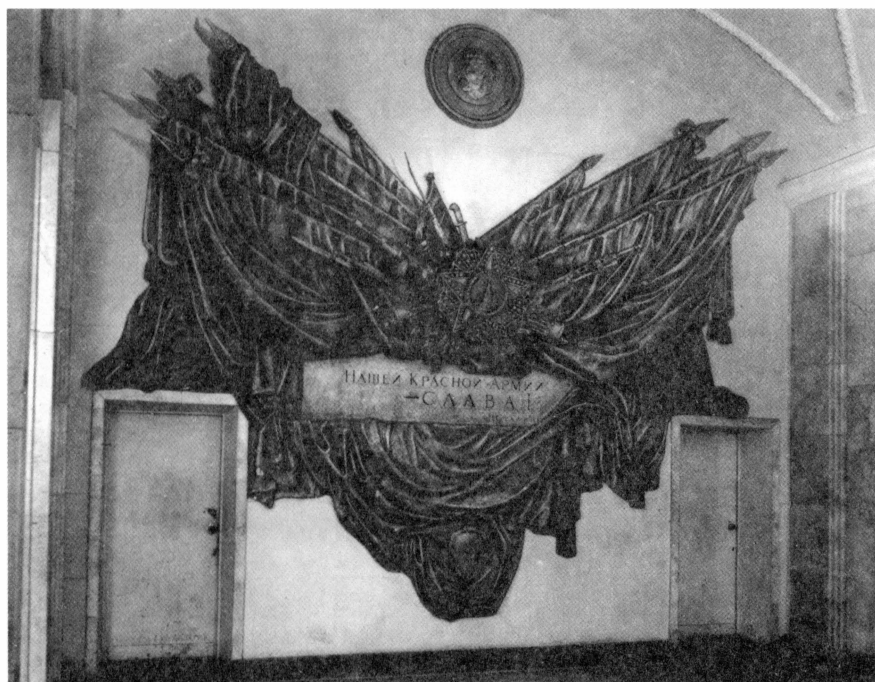
Станция интересна своей конструктивной схемой: она пилонная, глубокого заложения, но пилоны здесь «раскрыты» — заменены парной колоннадой. Убрав середину пилона, станция стала более просторной и дала возможность пассажирам использовать высвобожденное место. Стены оформлены картушами с изображением различных видов тяжелого вооружения Красной армии и флота в период Великой Отечественной войны. Щиты чередуются с лепными медальонами, изображающими воинов соответствующих родов войск.

По первоначальному проекту станции на путевых стенах были запланированы мозаики, по 11 штук на каждой стене. С одной стороны должны были разместиться мозаичные панно на тему гражданской войны, на другой — мозаики о жизни и учебе Красной армии. В написании эскизов принимали участие монументалисты мастерской Дворца Советов (Л.Карнаухов и др.), но их реализация была прервана с началом войны.

Торец станции украшает скульптурное изображение ордена «Победа» на фоне развевающихся знамен. Под орденом цитата Сталина «Нашей Красной армии — СЛАВА!». Над орденом — медальон с профилем И.В.Сталина. Позже подпись Сталина была стерта, а медальон с ним демонтирован. Все скульптурные элементы выполнены по эскизам скульпторов В.И.Мухиной и В.П.Ахметьева.



Ст. Сталинская. Фрагмент наземного вестибюля.



Ст. Сталинская. Барельеф на торцевой стене. (ЦАЭИАДМ, автор: ТАСС, В.Савостьянов, Л.Великжанин. 22.04.1947).

Центральный зал освещается торшерами по типу Новокузнецкой. Боковые залы изначально освещались люстрами с плафонами в виде тюльпанов, теперь освещение производится с помощью люминесцентных ламп.

Наземный вестибюль станции монументален с фасадом в виде арки — триумфальной арки для народа-победителя. Этот прием будет взят на вооружение при проектировании вестибюлей Четвертой очереди (Кольцевой линии). Над входом размещался барельеф с профилем И.В.Сталина с лентами в классическом стиле. Внутри вестибюля стояла скульптура И.В.Сталина с девочкой, исполненная по мотивам известной фотографии.

В 1961 году название станции сменили на нынешнее, которое и задумывалось изначально. А в 2005-м станция на год закрывалась полностью для замены эскалаторов, выработавших свой ресурс — это был первый случай полного закрытия станции для ремонта.

Утраты станции

1. Барельеф на фасаде вестибюля с профилем И.В.Сталина. Демонтирован при замене названия станции в 1961 году.

2. Скульптура И.В.Сталина в кассовом зале. Увезена, вероятно, в 1956 году при развенчании культа личности.

3. Барельеф с профилем И.В.Сталина в торце станции над орденом «Победа».

4. Фамилия Сталина под его цитатой в торце центрального зала. Заретуширована в 1961 году.

5. Люстры в боковых залах. Заменены на люминесцентные лампы.



Ст. Сталинская. Один из барельефов на путевой стене.

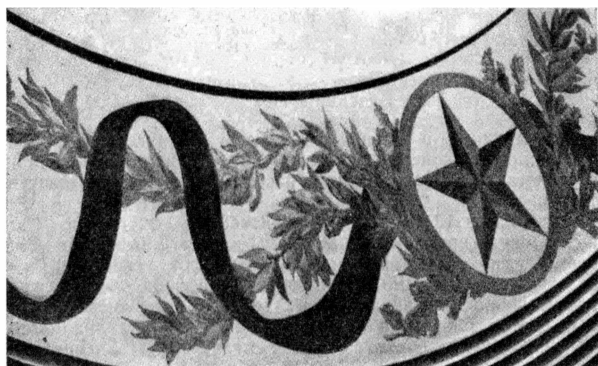
Измайловский парк культуры и отдыха имени Сталина (ныне Партизанская)

Станция с таким названием завершала собой Покровский радиус метро. Она была открыта 18 января 1944 года. Станция мелкого заложения, она заметно выделяется своими внушительными размерами. Это объясняется тем, что станция предназначалась для обслуживания больших пассажиропотоков — посетителей Измайловского парка культуры, а самое главное, посетителей строящегося большого Стадиона Народов им. Сталина. Для этого было сооружено две платформы и три пути. Перед началом матча на стадионе, планировалось разгружать по два поезда сразу, а по окончании матча — загружать два состава. Гигантский стадион так и не был построен, поэтому планы

по одновременному использованию трех путей реализованы не были. В настоящее время используются два пути как у обычной станции.

Архитектор станции Б.С.Виленский. Им было спроектировано решение станции таким образом, что вестибюль сливался со станционным залом. Широкие лестницы ведут из вестибюля на обе платформы. На площадке между лестницами установлена скульптурная группа «Партизаны» работы М.Г.Манизера. На стене этой площадки, облицованной мрамором, была выложена металлическими буквами надпись «Защита Отечества есть священный долг каждого гражданина СССР» (статья из Конституции СССР 1936 года). Над этими словами располагался барельеф с профилем И.В.Сталина. Рядом с колоннами, ближайшими к выходу, установлены скульптуры Зои Космодемьянской и Матвея Кузьмина — их автор также скульптор Манизер. Путевые стены украшены барельефами на тему партизанского движения скульптора С.Л.Рабиновича. Если говорить о «партизанской» теме станции, то это объясняется временем ее постройки. Изначально у станции должна была быть спортивная тема оформления из-за строящегося рядом стадиона, но война «подкорректировала» проект.

Потолок станции в центральной его части живописно был украшен серией панно «Небо Родины», выполненных по эскизам художника А.Д.Гончарова. Порядок фресок был выбран неслучайно: пассажир, проходя вдоль станции и, наблюдая изображенные в кессонах пейзажи, видел изменяющееся небо: от облачного цвета войны до ясного неба мирной жизни. В первом кессоне на фоне темных туч и верхушек елей развевается красное знамя партизан. На следующих фресках облака редуют, появляются птицы, ели сменяются дубами. На одной из фресок была изображена радуга на прояснившемся небе. На последней фреске изображено лето, зеленые деревья и три красных знамени с пятиконечными звездами, легко развевающихся на ветру. Пассажиру через них передается основная мысль: «Война — это не конец жизни. Всё будет хорошо!». Два купола по краям станции расписывались Гончаровым по периметру в виде орнамента из пятиконечных звезд, веток лавра и дуба, сплетенные красной лентой. Также



*Ст. Измайловский ПКЮ им. Сталина. Роспись плафона.
Фрагмент. (Фотограф: А.Соркин, 1940-е г.г.)*



*Ст. Измайловский ПКЮ им. Сталина.
Скульптурная группа "Партизаны".*

в куполах были подвешены круглые люстры для подсветки орнамента. К сожалению, фрески до нашего времени не сохранились, они продержались недолго и были замазаны в 1960-х годах. Причиной их малого срока службы послужили некачественные материалы для росписи, а также спешка в их написании. Уже к 1951 году живопись пожухла, а в некоторых местах отпала целыми кусками, а к концу 1950-х годов на своде не было ни одной целой фрески... Оригинальные светильники также до нас не дошли, они были заменены типовыми люминесцентными лампами.

Наземный вестибюль построен также архитектором Б.С.Виленским. Монументальное тяжелое здание желтого цвета с четырьмя колоннами, облицованными черным гранитом и разделяющими пассажиропотоки. Здание планировалось как временное, поэтому оно несколько невыразительно по сравнению с другими вестибюлями.

В 2005 году по решению мэра Москвы Ю.М.Лужкова станция поменяла свое название с Измайловского Парка на Партизанскую «в честь 60-летия победы в Великой Отечественной войне». Это было первое переименование станции метро после волны переименований начала 1990-х и последующего длительного затишья. Новое название станции вызвало бурные споры. Хотя оно как нельзя точно подошло к архитектурно-художественному оформлению станции.

Утраты станции

- 1. 12 панно А.Д.Гончарова над средним путем станции.**
- 2. Оригинальные светильники на потолке станции. Заменены в 1960-х годах типовыми с люминесцентными лампами.**
- 3. Барельеф с профилем И.В.Сталина и цитатой из Конституции под ним. Снят в конце 1950-х в ходе борьбы с культом личности Сталина. Цитата демонтирована позже.**



*Ст. Измайловский
ПКиО им. Сталина.
Скульптура "Зоя
Космодемьянская".*

**4. Роспись и оригинальные кольцевые люстры двух
больших круглых плафонов на потолке станции.**

Четвертая очередь

Триумф

Четвертая очередь метро — это изначально Кольцевая линия, а также внезапно открытый в 1953 году Арбатский радиус глубокого заложения (см. Четвертая очередь метро: Глубокий Арбат). На Кольцевой линии в рамках Четвертой очереди было построено 12 станций:

Парк Культуры и Отдыха имени Горького

Калужская

Серпуховская

Павелецкая

Таганская

Курская

Комсомольская

Ботанический сад

Новослободская

Белорусская

Краснопресненская Киевская

Кольцевая линия метрополитена проектировалась задолго до своего строительства. Изначально, в 1933 году, Кольцевую собирались построить ровно под Садовым кольцом, но эта линия не была в числе приоритетных, городу требовались радиусы. В 1938 году вышла в свет перспективная карта Московского метрополитена: на ней Кольцевая уже стала проектироваться по бывшему Камер-коллежскому валу. Например, точки были поставлены на станциях: Калужская застава, Серпуховская застава, Завод имени Сталина, Спартаковская, Красносельская, Ржевский вокзал, Савеловский вокзал, Динамо, Киевская, Усачевская и т.д. То есть, сопоставляя с современными станциями метро видно, что Кольцевая прошла бы через Ленинский проспект, Тульскую, Автозаводскую, Римскую, Бауманскую, Красносельскую, Рижскую, Савеловскую, Динамо, Киевскую, Спортивную. Но Кольцевая на тот момент все также остается в числе менее приоритетных линий.

Планы начинают меняться в начале 1940-х. Стало понятно, что центральные пересадочные узлы не выдержат нарастающего пассажиропотока, срочно нужен второй пересадочный контур. Также было необходимо реализовать одну из главных целей строительства метро в Москве: связать между собой вокзалы столицы — много людей прибывало в Москву транзитом, пересаживаясь с одного вокзала на другой. Кольцевая линия в своем сегодняшнем виде была спроектирована в 1941 году, она представляла собой кольцо длиной 19,4 км, проходящим на юге под Садовым кольцом, а на севере отходя от него на километр.

Великая Отечественная война еще шла, а уже началось строительство первого участка «ПКиО имени Горького — Курская», который прошел точно под Садовым кольцом. Его предполагалось построить к 1948 году, но из-за тяжелой послевоенной ситуации работа

несколько затянулась. Участок был открыт 1 января 1950 года, причем станция Курская с одним вестибюлем, вместо двух намеченных. Тематика новых станций отражала действительность: триумф советского народа. Все наземные вестибюли строились как Триумфальные арки, как парадные ворота в подземные дворцы, архитектура была насквозь пронизана темой Победы. Сталин упоминался в оформлении как главный полководец, олицетворение Победы в войне, символ светлого будущего. Второй участок Кольца «Курская — Белорусская» был пущен 30 января 1952 года также с заметными сокращениями: на Комсомольской вместо трех вестибюлей в проекте — построен один, на Белорусской также один выход вместо двух. Все станции имели по одному вестибюлю. Таким образом, метрострой изо всех сил ускорял открытие участков, откладывая постройку вторых выходов «в долгий ящик». Второй участок уже отошел от трассы Садового кольца, чтобы связать вокзалы. Замкнулось кольцо 14 марта 1954 года пуском участка «Белорусская — ПКиО имени Горького», уже после смерти Сталина, но на станциях продолжалось его прославление, правда, в последний раз.

Невероятная красота Кольцевой поражала всех: на ее станциях было смонтировано 700 люстр и светильников, лучшие мастера отделочных работ установили для облицовки залов около 50 000 м² мрамора и гранита различных сортов, привезенных с Кавказа, Урала, Алтая, Украины, Узбекистана, Карелии. Известные художники и скульпторы украшали подземные дворцы, дополняя решения лучших архитекторов. Авторы станций Калужская, Курская, Комсомольская, Белорусская были отмечены Сталинскими премиями по архитектуре. Впервые были сооружены наклонные ходы увеличенного диаметра, позволившие установить четыре эскалатора вместо трех, а всего смонтировано 60 эскалаторов. Если можно было бы составить эти эскалаторы в один, то получилась бы лестница длиной 10 км!

Парк культуры имени Горького (ныне Парк культуры)

Станция «ПКиО имени Горького» открылась 1 января 1950 года в составе первого участка Кольцевой линии. Название станция получила по соседней с ней радиальной станции, открытой в составе Первой очереди метро.

Автор станции — архитектор И.Е.Рожин при участии Е.М.Марковой. По проекту Рожина был возведен наземный вестибюль на месте демонтированного южного вестибюля радиальной станции. Новый вестибюль стал общим для обеих станций. В его архитектуре автор старался избежать лишней декоративности, а внести нотку, перекликающуюся с Провиантскими складами, которые находятся на другой стороне Садового кольца. Полностью реализовать задуманное не удалось: Рожин проектировал длинную аркаду, а пришлось строить типовую для того времени версию. На вестибюле встречаются элементы архитектуры Провиантских складов, позаимствованных автором: например, декоративные арки над нишами, расположенные по обе стороны от выхода. Над дверьми выхода расположен барельеф с изображением отдыхающих советских людей. Интерьер вестибюля достаточно просторный. Центральный зал перекрыт куполом. Паруса украшают четыре барельефа на тему отдыха в Парке культуры (скульптор Г.И.Мотовилов). Над эскалаторами и в кассовом зале висят большие люстры в виде кольца.

Подземная часть станции любопытна оформлением потолка среднего зала — сложные пересечения сводов обработаны в виде плетеных жгутов, ими автор старался обогатить и разнообразить пространство. Пилоны облицованы серым мрамором. Возле каждого пилона в центральном зале находились мраморные скамейки. Арочные завершения пилонов украшают барельефы, которые повествуют

о досуге советской молодежи. Их автор — скульптор И.Рабинович. Освещают станцию оригинальные граненые фонари-светильники, которые были подвешены архитектором напротив проходов между пилонов. Вследствие чего была допущена ошибка: освещенные люстрами рельефы стали отбрасывать двойные тени.

Торец центрального зала украшает бронзовый барельеф с профилем Максима Горького и надпись «Центральный парк культуры и отдыха имени А.М.Горького». Путевые стены облицованы черным мрамором, что делает станцию очень мрачной. В проекте для путевых стен предназначался белый мрамор, но его заполучить не удалось. В итоге автор согласился на темный цвет, в ущерб легкости и торжественности.

Станция в момент открытия из-за небольшого пассажиропотока не нуждалась в строительстве отдельного перехода на радиус, под переход стал использоваться выход в город. Затем, когда пассажиропоток увеличился, уже не было финансовой возможности его соорудить, но разговоры про его строительство и сооружение второго выхода со станции регулярно встречаются в прессе.

В последние годы появилась тенденция замены ламп люстр более яркими, энергосберегающими. Данная ситуация коснулась и Парка Культуры: станция стала более освещенной, в то же время исказив первоначальный облик.

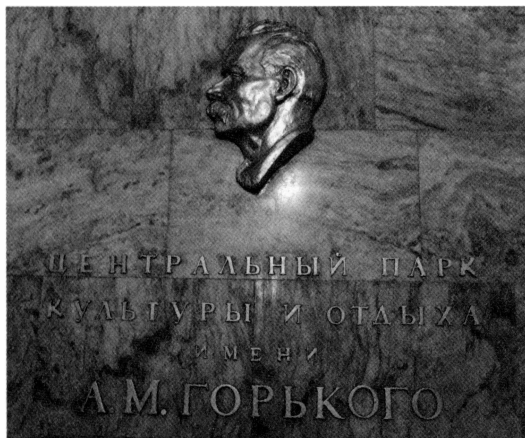
Утраты станции

1. Мраморные скамьи в центральном и боковых залах станции.

2. Бра в подземном зале около эскалаторов.



*Ст. ЦПКиО. Централь-
ный зал со скамьями*



*Ст. ЦПКиО.
Название станции
и профиль Горького
в торце*



*Ст. ЦПКиО. Один из баре-
льефов подземного зала*

Калужская (ныне Октябрьская)

Калужская открыта в составе первого участка Кольцевой линии 1 января 1950 года. Свое название станция получила по бывшему наименованию площади, на которую выходит ее вестибюль. Это несколько парадоксальный момент, ведь площадь называлась Октябрьской с 1922 года в честь активных боев за Советскую власть рядом с ней. Конечно, можно предположить, что вестибюль расположен рядом с Большой Калужской улицей (ныне — Ленинский проспект), но последующее переименование станции 6 июня 1961 года в Октябрьскую говорит о привязке к площади.

Архитектор станции Калужская — Л.М.Поляков. Оформление и архитектура станции поражает. Если к некоторым другим станциям можно было применять слова «подземный храм» несколько поверхностно, то к данной станции они подходят как никогда в точности. Калужская — это квинтэссенция темы Победы, отраженная на всех станциях Кольцевой линии, это памятник Триумфа победителей и памятник павшим воинам, пантеон. Тема станции ясна и легка для понимания: автор хотел восславить Советскую армию в архитектуре, ее триумф и ему это удалось.

Наружный вид наземного вестибюля подчинен основной идее станции — он построен в форме Триумфальной арки. Входные двери были сделаны из черного кованого железа с золотым орнаментом в виде венков славы. По обе стороны от входа расположены два массивных торшера из литого чугуна на постаментах. Над входом-аркой трубят о Славе изображенные на барельефах мужская и женская фигуры в форме военной поры. Тема триумфа продолжается и в интерьере вестибюля: на сводах, поддерживаемых арками, расположены барельефы с изображением знамен, труб, оружия. Тройные светильники на стенах напоминают горящие факелы. Под потолком раньше располагалось огромное кольцо люстры, в настоящее время она



Ст. Калужская. Вид наземного вестибюля

демонтирована. Кассовый зал переходит в эскалаторный зал, перекрытый куполом, своды которого украшают барельефы с фигурами девушек в развевающихся плащах с горнами и венками славы в руках (скульптор — Г.И.Мотовилов). Днем зал залит солнечным светом, проходящим через полукруглые окна. По углам зала стоят огромные торшеры, оплетенные лентами и лавровыми листьями. Пассажир, находясь в эскалаторном зале, как бы представляет себе звуки горна, горящие факелы, приглашающие спуститься вниз — в главное помещение станции.

Подземный зал предстает подземным древним храмом, на стенах которого закреплены факелы-светильники, а на полу постелена ковровая дорожка из гранита. Цилиндрический свод зала расчленен арками, перекинутыми с пилон на пилон. Основания арок украшают скульптурные портреты воинов. Вентиляционные решетки между «факелов» окрашены золотом. Возле каждого пилон стояли мраморные скамьи. Пассажир, спустившись по эскалатору, проходит в свете

факелов по ковру к великолепной апсиде, с подсвеченным голубым потолком. Нишу закрывает массивная высокая решетка, а рядом с ней стоят два торшера. Весь интерьер подталкивает пассажира на мысль, что эта ниша напоминает алтарь, а решетка и торец — иконостас. Автор хотел создать этой декорацией эффект неба, чтобы пассажир не ощущал себя глубоко под землей. Однако последующая критика станции касалась именно торцевой декорации, воспевая остальные части станции. Она была связана с тем, что пассажиры стали шутить на тему голубого неба за решеткой.

Боковые залы повторяют тему среднего: те же арки, факелы и решетки. Путевая стена облицована желтой керамической плиткой, с рельефными вставками в виде венков, расписанных золотом. Буквы названия станции «Калужская» ранее располагались в керамической рельефной раме. После смены названия новые буквы закрепили непосредственно на плитках, но с более редким шагом, поэтому остались места без плиток с позолоченным рельефом.

Несмотря на частичную критику станции, её автор Л.М.Поляков удостоится Сталинской премии второй степени. А последующее строительство станции Пушкинская в Ленинграде по этому же проекту учтет недостатки и в торце вместо решетки появится памятник Пушкину.

В конце 1980-х годов вестибюль станции встроит в огромное серое здание.

Утраты станции

1. Входные двери наземного вестибюля с позолоченным кованым орнаментом. Позже были заменены обычными. После реконструкции вестибюля в 2010 году орнаменты дверей были восстановлены из более дешевого материала.

2. Барельеф на фронте наземного павильона с табличкой на фоне пушек и знамен. Уничтожен при встраивании вестибюля.



Ст. Калужская. Интерьер наземного вестибюля с оригинальной люстрой (из фонда РГАКФД г.Красногорск, автор неизвестен, апрель 1950).



*Ст. Калужская.
Центральный зал*

3. **Мраморные скамьи в среднем зале станции.**
4. **Пара люстр над эскалатором в подземной части станции.**

Серпуховская (ныне Добрынинская)

Станция Серпуховская открыта 1 января 1950 года в составе первого участка Кольцевой линии. Любопытно, но свое название она получила по бывшему названию площади, на которую выходит наземный вестибюль. Серпуховская площадь, которая стала так называться по названию ворот Земляного города, стоявших на этом месте, была переименована в 1918 году в Советскую. Затем она была площадью Карла Либкнехта, а в 1922 году получила название Добрынинской — в честь рабочего токаря П.Г.Добрынина, погибшего в боях за Советскую власть в 1917 году на Остоженке. Открытие станции с названием «Серпуховская» поражает. Это говорит о том, как трудно искоренить старую топонимику Москвы, а может и том, что кто-то “наверху” любил старые названия, ведь понятно, что все названия станций утверждались.

Архитектор станции — Л.Н.Павлов. Как он сам отзывался в своих воспоминаниях — эту станцию он построил под впечатлением от архитектуры храма Покрова на Нерли во Владимире. Вот цитата из воспоминаний: «Я часто ездил во Владимир, изучал архитектурные памятники. Когда начал размышлять над образом станции, тоже поехал туда — к церкви на Нерли. Добрался на место поздно вечером. На ночь сторож устроил меня на колокольне, где был сеновал. Уснул я, вдыхая теплый запах сена, под кваканье лягушек. Проснулся рано, чуть-чуть брезжил свет. Перед моим взором, на фоне прозрачного



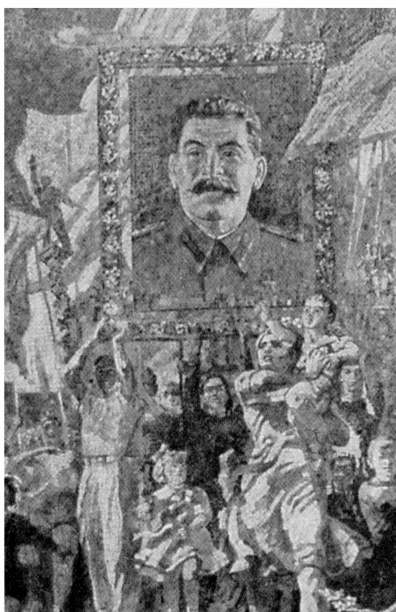
Ст. Серпуховская. Вид наземного вестибюля.

голубого неба, каким-то тяжелым, серым монолитом возникла церковь. Я любовался ею... Вдруг она начала светлеть. Потом порозовела. Потом стала желтой. На стенах появились тени от скульптурных рельефов, очертились карнизы. Церковь как бы меняла форму, ее монолитность исчезала. И, наконец, она стала ярко-белой, волнуя своей девической красотой. Такая живая картина становления образа потрясла меня. Я понял, что эта тема должна стать основополагающей для композиции «Добрынинской». [...] В мраморной облицовке я пытался достичь цветовых ощущений, пережитых у владимирской церкви в описанное мною утро».

Здание вестибюля выполнено в «победном» стиле — два больших арочных проема, напоминающих триумфальную арку, за которой расположена входная лоджия. Деревянные входные двери, расположенные в арках поменьше, в нижней части были украшены звездами в венках. Интерьер вестибюля очень просторный, потолок с кессонами украшен массивными люстрами с изображением рубиновых звезд.

Рисунок люстр — звезда в круге — несколько напоминает оккультный. По обе стороны эскалаторов стоят огромные торшеры — самые большие в московском метро! Заднюю стену вестибюля украшают три мозаичных панно огромного размера, составляющие триптих (художники — Г.О.Рублев, Б.В.Иорданский). Мозаики были установлены к 1 мая 1951 года. На панно изображены военный парад и парад спортсменов на Красной площади. Военные несут знамя с изображением В.И.Ленина и И.В.Сталина в профиль, эту часть панно позже заменят изображением знака «Гвардия», причем цвет его фона будет отличаться от общего цвета панно. Измененную часть панно до сих пор заметно, можно даже разобрать контуры профилей. Спортсмены на другом панно ранее несли портрет со Сталиным, изображенным в фас. В середине 1960-х годов “лик Вождя” также заменят изображением космонавта Ю.Гагарина. Получится историческое несоответствие: при открытии станции, в 1950-м году, космонавтов еще не было. Центральное панно занимает портрет В.И.Ленина на фоне 16-ти гербов советских республик. Данный триптих не является примером монументальной работы, а скорее напоминает масляную живопись. В том же 1951 году, около центрального панно с Лениным была установлена скульптура «Сталин за трибуной» из гипса, скульптор Д.П.Шварц.

Подземный зал станции встречает пассажира уже знакомыми ему порталами. Пилоны станции также украшены глухими перспективными порталами с небольшими барельефами в центре на тему труда советского народа. Автор барельефов (12 штук) — скульптор Е.А.Янсон-Манизер. Интересно, что изначально барельефов было 16 — по числу союзных республик. На них изображены типичные представители народов в характерной для себя обстановке: рыбак, охотник, крестьянка, садовод, сборщик винограда, пастух, доярка и т.д. На некоторых изображениях имеется автограф автора. Торец центрального зала украшал барельеф с изображением профиля И.В.Сталина на фоне победных знамен, ниже которых располагался советский герб со строчками из гимна. Торец как бы объединял в себе все 16 композиций. Автор данного барельефа также Е.А.Янсон-Манизер. В ходе окончательной десталинизации, проходившей после



Ст. Серпуховская. Одно из мозаичных панно наземного вестибюля.



Ст. Серпуховская. Гипсовая статуя И.В.Сталина на фоне центрального панно.

1961 года барельеф был снят, а в 1967-м торец украсило мозаичное панно «Утро космической эры» (художник — С.А.Павловский), изображающее женщину с малышом, тянущимся к звездам. Путевые стены станции облицованы красным мрамором. Станцию освещают люстры достаточно оригинальной конструкции, хотя первый год после открытия Серпуховскую освещали другие, временные, светильники.

На момент открытия Серпуховская являлась отрицательным примером оформления “Сталинского метро”. Критиковались порталы: якобы многократное повторение арки зрительно сокращает ее размер, что делает ее немасштабной к человеку. Пассажир ощущает себя внутри макета, больше окружающих размеров. Нарушение масштаба усиливается непривычно низко расположенными барельефами. Критике подверглись и сами барельефы, которые сливаются со стеной, человеку надо подойти вплотную, чтобы его разглядеть — камерное повествование не для многомиллионного транспорта, где барельеф должен висеть высоко и быть достаточно объемным. Осуждалась тематика барельефов — показывающих СССР аграрной страной. Критиковалось, что станция не имеет внятного идейно-художественного содержания, что авторы подошли к проектировке с позиции архитектуры, а к идейности подошли формально, как к чему-то сопутствующему, а ведь должно быть все наоборот. Отмечалось, что авторы сделали слишком невзрачную станцию, мало подходящую для парадной Кольцевой.

В 1961 году название станции привели в соответствие с наименованием площади, станция стала называться Добрынинской. А в 1967 году у вестибюля поставили бюст П.Г.Добрынина работы скульптора Г.Д.Распопова, «закрепив» название.

Архитектор Л.Н.Павлов после 1950-го года долго не возвращался к проектированию станций метро. Для сталинского метро Добрынинская была слишком простой, для хрущевского — слишком помпезной. Следующая станция метро по проекту Павлова открылась лишь в 1983 году, волею судеб это была снова Серпуховская...



Ст. Серпуховская. Изображения демонтированных барельефов.



Ст. Серпуховская. Барельеф с изображением И.В.Сталина на торцевой стене.

В 2007-08 годах вестибюль Добрынинской был закрыт на реставрацию и замену эскалаторов. При открытии вестибюля пассажиры увидели новые деревянные двери, заработавшие большие торшеры, много лет стоявшие без ламп, а также новые плафоны на эскалаторах. К сожалению, старые плафоны не считают нужным сохранять.

Утраты станции

- 1. Два изображения И.В.Сталина на панно в наземном вестибюле. Заменены на орден и космонавта в ходе борьбы с культом личности.**
- 2. Статуя И.В.Сталина за трибуной в наземном вестибюле. Убрана в 1956 году в ходе борьбы с культом.**
- 3. Барельеф с профилем Сталина, знаменами и гербом. Заменен на мозаичное панно «Утро космической эры».**
- 4. Четыре барельефа из центрального зала. Демонтированы в ходе установки металлоконструкций.**
- 5. Освещение проемов между пилонами, старые светильники на эскалаторе.**

Павелецкая

Павелецкая Кольцевой линии была открыта 1 января 1950 года в составе первого участка Парк культуры — Курская. Название было дано по Павелецкому вокзалу, как и у радиальной станции. Архитекторы станции — Н.Я.Колли, И.Н.Кастель, они же являются архитекторами здания с наземным вестибюлем этой станции, стоящим

на углу Новокузнецкой улицы и Зацепского вала, а также являются авторами рядом стоящего «сталинского» дома.

Станция глубокого заложения, диаметр центрального зала 9,5 метров, построена по типовому проекту глубоких станций того времени. Архитектура станции величественна, основательна. Мощные пилоны обработаны по углам трехчетвертными колоннами. Колонны высечены из цельных кусков мрамора, сверху украшены богатыми капителями. Проемы между пилонами перекрыты куполами, которые ранее подсвечивались. Подсветка придавала куполам легкость, расширяя пространство станции. Поверхность пилонов инкрустирована красным мрамором, а вся станция и путевые стены облицованы белым мрамором. Средний и боковые залы освещаются мощными бронзовыми люстрами с необычным силуэтом. Вентиляционные решетки на пилонах сделаны из мрамора с большим количеством прорезей в виде сложного рисунка. Эти прорези с окружностями, инкрустация пилонов стрелками и кругами делают станцию оригинальной и запоминающейся.

Средний зал завершался торцом с бронзовым медальоном с профилями В.И.Ленина и И.В.Сталина (автор М.Г.Манизер), подсвеченный двумя бронзовыми бра с обеих сторон. Кстати, изначально по проекту торец планировалось украсить бюстом Сталина. В начале 1960-х этот медальон был снят вместе с бра, а на его месте установили большое мозаичное панно с изображением рабочего и колхозницы под гербом СССР. Панно было создано по эскизу художника П.Д.Корина. Так как станция сооружалась одновременно с заделом под переход на радиальную станцию (был открыт в 1955 году), то и лестницы в центре зала оформлены перилами в классическом стиле.

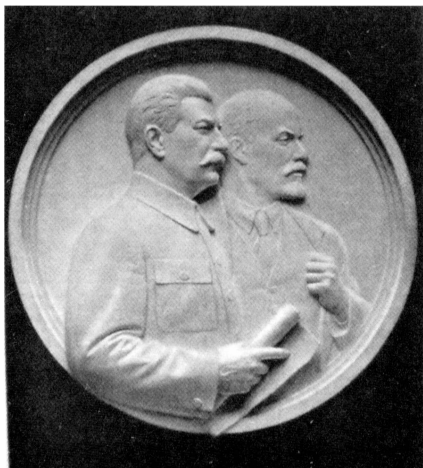
Наземный вестибюль, как уже упоминалось, был сделан на первом этаже строящегося дома, который впоследствии занял Метрогипротранс. Центр вестибюля представляет собой круглый зал, а подходы к нему разбиты на 3 шестигранника при помощи колонн, перекрытые плоскими куполами. Круглый зал тоже перекрыт куполом, а его поверхность украшена звездами и орденами — наградами для наро-

да-победителя. Центр купола имеет углубление синего цвета, которое подсвечивалось и создавало ощущение неба над ним. Фриз под куполом украшен смальтовым панно работы художника И.М.Рабиновича. Панно появилось только в начале 1951 года, при открытии вестибюля его не было. Тема этой мозаики — “Сталинский план преобразования природы”, известная в конце 1940-х программа по изменению климата страны. На ней изображены гирлянды 4 видов: хлеба, плоды, цветы, овощи. За гирляндами видны леса, сады, реки. На одном фоне изображен возрожденный Сталинград с новыми зданиями и большим белым монументом И.В.Сталина. В силу своей незаметности этот участок не пострадал. Гирлянды разделяются знаменами из яшмы. В середине этих знамен изначально размещались небольшие бронзовые профили И.В.Сталина, затем их заменили металлическими пятиконечными звездами. На знаменах также выложены слова “Гимна о лесах”, посвященного плану преобразования природы, каждое знамя — одна строка. Если сложить все вместе, то получится:

В леса, сады мы обрядим Отчизну,
Мы на пустыни двинемся войной,
Конец навечно засухе положим,
Изменится лицо земли родной!

Над фризом расположен карниз, сквозь который ранее производилась подсветка мозаики. Без подсветки мозаика стала темной, малозаметной. В простенках зала имеются ниши, в которых установлены крупные торшеры.

Пространство над эскалатором украшает кессонированный потолок, на котором крепилась люстра, такая же, как в подземной части станции. Стены вестибюля вокруг эскалаторного спуска были украшены бронзовыми бра в стиле люстр. Они же висели на простенках подходов залов. Позже на стене над эскалаторным спуском на кольцевую линию был установлен большой медальон с изображением Красной площади с мавзолеем, Собором Василия Блаженного, памятника Минину и Пожарскому, красным флагом над ними, на флаге до 1961 года располагался профиль Сталина. Изображение площади расположено на фоне знамен с лентами, на которых начертаны названия городов, между которыми должны были быть созданы го-



*Ст. Павелецкая.
Медальон торцевой стены.*



*Ст. Павелецкая. Центральный зал (из фонда РГАФКД
г.Красногорск, автор: И.Аронс, 1949)*

сударственные защитные лесные полосы по плану преобразования природы. Между лент изображено изобилие плодов, которое должна принести реализация данного плана.

Утраты станции

1. Медальон с изображением Ленина и Сталина в торце станции. Заменен в конце 1950-х на мозаичное панно П.Корина в связи с развенчанием культа личности Сталина.

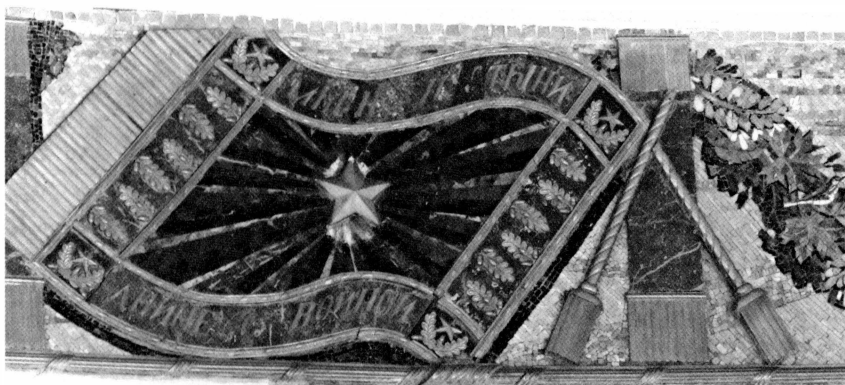
2. Люстра над эскалаторами и бра на стенах. Заменены типовым освещением люминесцентными лампами. Следы бра и места подвеса люстры остались до сих пор.

3. Освещение куполов в проемах между пилонов станции. Освещение фриза в наземном вестибюле.

4. На медальоне в наземном вестибюле заменено слово «Сталинград» на «Волгоград» по причине его переименования в 1961 году.

5. С флага на медальоне наземного вестибюля в 1961 году убран профиль И.В.Сталина.

6. На мозаичном фризе бронзовые профили И.В.Сталина на знаменах заменены на пятиконечные звезды.



Ст. Павелецкая. Элемент фриза в наземном вестибюле.
Надпись: "Мы на пустыни движемся войной". (Фотограф:
Е.Евпалов, 2011 г.)



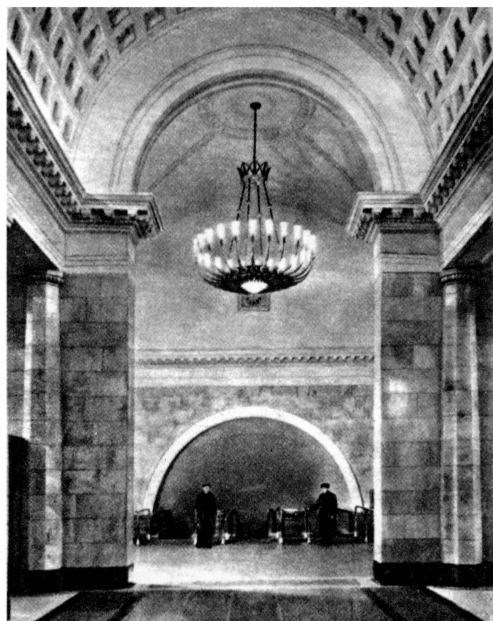
Ст. Павелецкая. Мозаичное панно на торцевой стене в настоящее время.

Таганская

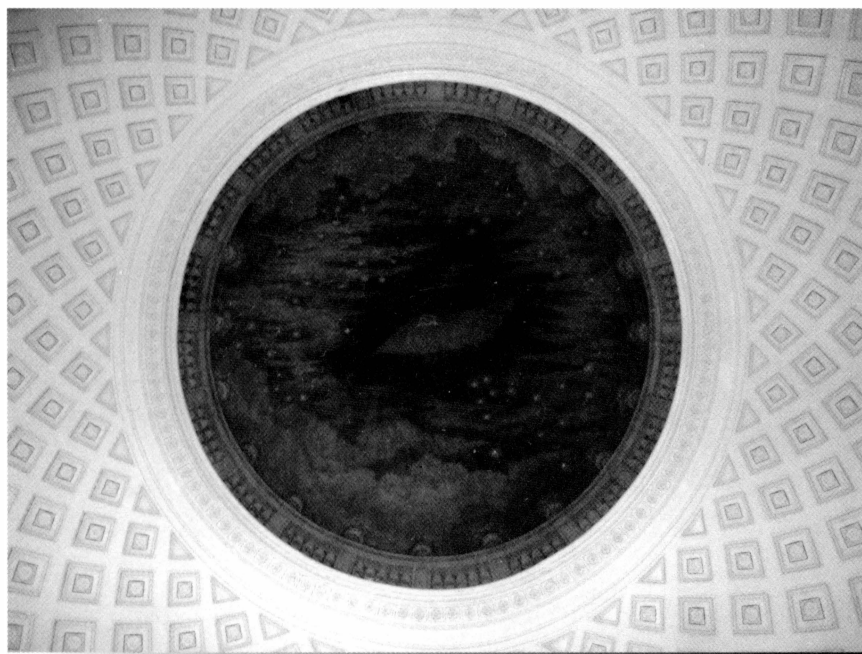
Таганская Кольцевой линии была открыта 1 января 1950 года в составе участка Парк Культуры — Курская. Название станция получила по наименованию площади, на которую выходит её вестибюль. Хотя, если быть точнее, в момент постройки станции вестибюль выходил на Верхнюю Таганскую площадь. В 1963 году она была объединена с Нижней и получила название Таганская. Данная площадь — центр бывшей Таганной слободы, где ремесленники делали таганы — треноги, соединенные обручем, служащие подставкой для котла при готовке пищи на огне.

Станция посвящена прославлению Героев войны. Её архитекторы К.С.Рыжков и А.А.Медведев. Наземный вестибюль станции — простое монументальное сооружение, построенное в общем стиле вестибюлей станций Четвертой очереди. Арочные входы, украшенные гирляндами по фризу, приглашают пройти через них в народный подземный дворец. Центральный вход, по бокам которого расположены кассы, перекрыт кессонированным сводом, поддерживаемым рядами колонн. Эскалаторный зал перекрыт крестовым куполом, а в его центре расположена огромная золоченая люстра.

Эскалаторный спуск имеет промежуточную площадку в виде круглого зала. Интересный момент связан с постройкой этого зала: для его сооружения нельзя было выкопать котлован над ним (не позволял храм Святителя Николая, имеющий статус памятника архитектуры). Инженеры решили задачу так: сделали железобетонный цилиндр подземного зала на поверхности и опускали его на нужную глубину, а затем соорудили над ним купол. Стены зала облицованы золотистым мрамором «Ороктой» с прожилками, придавшими залу яркий колорит — этот мрамор уже известен по облицовке колонн станции Завод имени Сталина. По периметру зала расположены спаренные пилястры. Кессоны купола заворачивают. В центре купола располагается



Ст. Таганская. Интерьер наземного вестибюля с оригинальной люстрой.

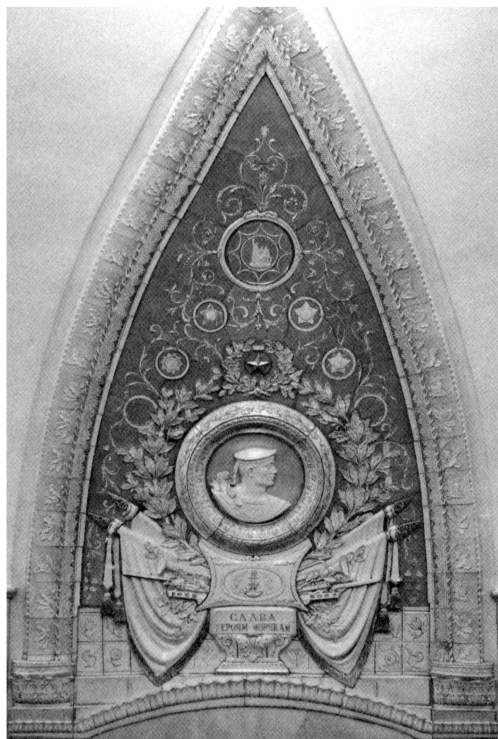


Ст. Таганская. Кессоны и роспись купола промежуточного зала.

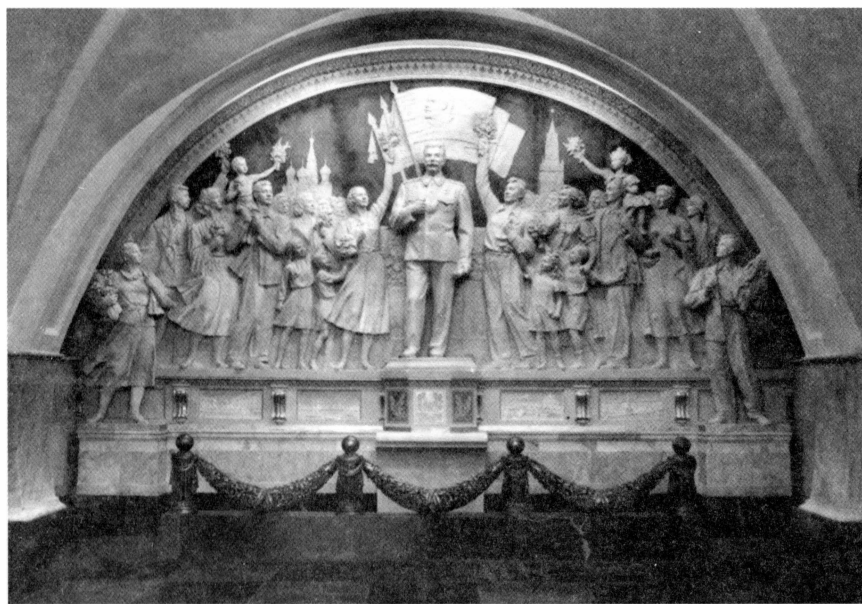
плафон работы художницы А.К.Ширяевой «Салют Победы». На нем изображено небо Москвы в ночь победных салютов и реющее на этом фоне советское знамя.

В подземной части станции архитекторы не стали делать мощных декоративных пилонов, а занялись поиском органичной формы с конструкцией тубингов. Авторы использовали конструктивную особенность тубинговых колец — их кривизну. Пилоны станции украшены майоликовыми панно с мотивами русского орнамента, оформляющих скульптурные портреты воинов Советской армии. На панно можно встретить Героев кавалеристов, железнодорожников, партизан, танкистов, моряков, пехотинцев. Любопытно, что в центральном зале они решены в бело-голубом цвете, а в боковых залах — в белом. Освещается станция бронзовыми люстрами с десятью плафонами в виде бутонов. В боковых залах люстры несколько скромнее, чем в среднем. Кессоны в форме ромбов на своде центрального зала изначально были выкрашены голубой краской по общей цветовой схеме с панно, но через несколько лет их забелили. Путевые стены облицованы светлой керамической плиткой, нижняя часть темным мрамором. Внимания заслуживают таблички с названием, которые выполнены также из майолики на голубом фоне в едином стиле со станцией.

Интересна судьба торцевой стены. При открытии её украшала скульптурная композиция «Сталин и молодежь», на которой И.В.Сталин был изображен среди счастливого советского народа на фоне кремлевских башен и знамени с профилем В.И.Ленина. Скульпторы: Е.П.Блинова и П.А.Баландин. Под этой группой располагались 4 мраморные таблички с изображениями городов-героев Ленинграда, Сталинграда, Севастополя и Одессы. Именно эти города назвал Героями И.В.Сталин в Приказе Верховного Главнокомандующего от 1 мая 1945 года. Позднее, в конце 1950-х, изображение Сталина из панно удалили, добавив туда гипсовые гербы союзных республик. Панно стало называться «Салют Победы на Красной площади». В 1966 году торец станции прорубили для организации перехода на Таганскую радиальную, и это панно также было утрачено.



Ст. Таганская. Керамическое панно на одном из пилонов центрального зала.



Ст. Таганская. Скульптурная композиция в торце станции.

В 2005-2006 годах наземный вестибюль станции закрывался на реконструкцию для замены эскалаторов. Заодно заменили покрытие пола, отделку балюстрады эскалаторов.

Утраты станции

1. Скульптурная композиция «Сталин и молодежь» у торцевой стены. Демонтирована в конце 1950-х по причине развенчания культа личности.
2. Панно с портретом В.И.Ленина и гербами советских республик на торцевой стене. Снято в 1966 году при открытии перехода на радиальную станцию.
3. Монументальная люстра из наземного вестибюля.
4. Оригинальный венок, обрамляющий букву «М», на аттике наземного вестибюля.
5. Голубой цвет ромбовидных кессонов на своде центрального зала станции.
6. Половина мраморных скамеек из среднего зала станции.

Курская

Станция Курская Кольцевой линии открыта 1 января 1950 года в рамках строительства Четвертой очереди метро на первом участке



*Ст. Курская.
Скульптура
И.В.Сталина в на-
земном вестибюле.*



*Ст. Курская. Вид пило-
нов на станции.*

Кольца. Название станция получила по расположенному рядом Курскому вокзалу и радиальной станции (названия кольцевых станций в то время копировали с радиальных).

Первоначально на станции Курская предполагалось построить два вестибюля с наклонными ходами в торцах станции. В 1950 году был открыт лишь один вестибюль и переход на радиальную станцию, а второй выход со станции появился лишь в 1995 году вместе с открытием станции Чкаловская Люблинской линии. Здание наземного вестибюля было запроектировано пристроенным к старому зданию Курского вокзала. В соответствии с этим архитектуру павильона авторы станции Г.А.Захаров и Э.С.Чернышева задумали похожей на стиль вокзального здания. Вестибюль был объединен с композицией вокзала и представлял собой знакомый образ Триумфальных ворот с тремя пролетами. Смысловое содержание станции раскрывается в оригинальной композиции интерьера вестибюля. Заходя внутрь, пассажир видит центральную ротонду, образованную 12-ю колоннами, которые поддерживают мощный архитрав. По архитраву изнутри позолоченными буквами вписаны слова гимна Советского Союза:

Сквозь грозы сияло нам солнце свободы,
И Ленин великий нам путь озарил.
Нас вырастил Сталин — на верность народу,
На труд и на подвиги нас вдохновил.

На архитраве установлены легкие колонны-столбики, около которых установлены скульптурные фигуры юношей и девушек в виде воинов, рабочих, одновременно являя собой античный стиль. Выше скульптур над восьмигранником возвышается гофрированный купол, напоминающий парящий купол парашюта. Эта ротонда обращена к входящим пассажирам мощным мраморным порталом. По фризу портала расположены золотые венки славы. Между венков планировалось установить большое хрустальное изображение ордена «Победа», но реализовано оно не было: портал украсили золотые звезды и небольшой орден в центре.

После богато украшенной ротонды, пассажира встречала величественная скульптура И.В.Сталина, установленная на пьедестале.



*Ст. Курская. Фрагмент
наземного вестибюля.*



*Ст. Курская. Фрагмент
перехода.*



*Ст. Курская. Вид
перехода с плиточным
покрытием пола в виде
ковра.*

Скульптура была установлена в богато кессонированной купольной нише. Её автор — скульптор Н.В.Томский, любопытно, что именно он станет автором бюста Сталина на его могиле у Кремлевской стены после выноса тела из Мавзолея (бюст установлен в 1970 году).

Затем боковые лестницы ведут пассажира в подземный вестибюль. При его проектировке приходилось учитывать выходы на радиальную станцию Курская и косое направление эскалаторов, в результате все сложности были решены круглой формой зала. Круглый вестибюль окаймлен 14-ю колоннами, а в его центре поставлена огромная как бы «утопленная в пол» колонна под названием «Каменный цветок», плавно переходящая в потолок. Колонна украшена рельефным орнаментом с цветами и фигурами женщин, несущих плоды русской земли. Специальные ниши излучают лучи света. Телефонные кабины богато украшены колоннадой. Освещают зал круглые люстры с люминесцентными лампами. Также люминесцентное освещение было применено в торшерах. Они украшают периметр эскалаторного спуска.

Подземный зал станции прост и лаконичен в исполнении. Использован контраст богато украшенного наземного вестибюля и простота подземной части. Конструкция станции позволила сузить пилоны, создав между ними широкие проходы. Пилоны, окаймленные по обе стороны каннелированными полуколоннами, облицованы светлым мрамором, что сделало станцию легкой и праздничной. Вдоль основания свода протянут золотой жгут, сплетенный из цветов. На путевой стене есть медальон с орнаментом и надписью «Курская Большого кольца 1945-1949», что напоминает о нереализованном проекте малой кольцевой линии метро. Торец станции ввиду намечавшейся «скорой» постройки второго вестибюля украшен не был, в нем лишь имелась дверь в служебные помещения.

Место бокового перехода, ведущего на старую радиальную станцию, было художественно украшено авторами. В центре зала они разорвали свод квадратным куполом, опирающимся на мощные арки, поддерживаемыми широкими пилонами. Эти пилоны украшены ку-

польными нишами с установленными в них хрустальными торшерами (точно такие же, как в наземном вестибюле). Перекрытие купола создано из вписанных друг в друга квадратов и ромбов.

Пол перехода, сложенный из метлахских плиток, создавал впечатление узорчатого ковра со старинным русским орнаментом. Стены инкрустированы мрамором красного тона. Освещается переход лампами из ниш в стенах. Переход оканчивается развилкой двух тоннелей. На месте развилки располагался портик, в нише которого ранее находился огромный светящийся хрустальный торшер.

Авторы этой станции — архитекторы Захаров и Чернышева были удостоены Сталинской премии по архитектуре первой степени.

В 1972 году Курский вокзал был перестроен: к наземному вестибюлю стал примыкать стеклянный объем нового здания, и общая композиция была разрушена.

В 1995 году был построен второй выход со станции, ведущий в вестибюль станции Чкаловская Люблинской линии.

В 2008-2009 годах вестибюль закрывался на ремонт. Кроме замены старых эскалаторов были проведены реставрационные работы над архитектурными элементами: обновлена большая колонна, заменен гранитный пол. Одновременно были замурованы телефонные кабины — их закрыли от пассажиров мрамором. В них теперь находится подсобное помещение.

Утраты станции

1. Статуя И.В.Сталина в наземном вестибюле. Демонтирована, вероятно, в 1961 году после развенчания культа личности Сталина.

2. Некоторые архитектурные элементы внешней отделки наземного вестибюля (капители, портик). Пострадали из-за пристройки к павильону здания нового Курского вокзала.

3. Хрустальные торшеры в нишах среднего зала станции. В начале 2000-х был разбит один из торшеров, что привело к их демонтажу. Несколько лет от них оставались лишь «пеньки». В 2009 году, в ходе реконструкции вестибюля, были установлены новые пластиковые торшеры, покрытые декоративной металлической сеткой — они потеряли связь с теми, что находятся в наземном вестибюле. Заодно были восстановлены вертикальные лампы в люстрах станции.

4. Грандиозный плиточный пол в виде узорчатого ковра в переходе на радиальную станцию. Заменен гранитом по причине недолговечности керамической плитки.

5. Большой торшер в нише портика на месте развилки перехода.

Комсомольская

Комсомольская, одна из самых ярких и запоминающихся станций, была открыта 30 января 1952 года в составе второго участка Кольцевой линии от Курской до Белорусской. Название станции дано по наименованию Комсомольской площади, на которую выходит наземный вестибюль.

Тип станции — колонная, глубокого заложения. Диаметр центрального зала — 11,5 метров! Впервые был применен такой огромный диаметр для глубокой станции метро. Впервые в московском

метро был сконструирован переход с помощью эскалаторов. Впервые был построен наклонный ход для четырех эскалаторов (диаметр 11,5 метров).

Утром 30 января 1952 года на станции прошел митинг в честь открытия второго участка Кольца. Председателем митинга был Н.С.Хрущев, также присутствовали инженеры, строители, архитекторы, создававшие станцию. После митинга движение на участке было открыто.

Проект станции в 1949 году создал известный академик архитектуры А.В.Щусев, вскоре скончавшийся. Станцию достраивали его ученики — В.Д.Кокорин, А.Ю.Заболотная. Архитектура станции возвращает нас к наследию русской архитектуры 18 века, своды украшены богатой лепниной в стиле барокко и большими мозаичными плафонами.

Первоначально для художественного оформления станции Щусевым была приглашена группа художников, включая В.Бордиченко, Б.Покровского, зарекомендовавших себя в монументальных работах на станциях Третьей очереди. П.Корин, входивший в эту группу, не принимал активного участия. При разработке эскизов мозаичных плафонов художники отталкивались от архитектурного образа станции, в результате чего эскизы были построены на основе перспективной плафонной живописи, характерной для классицизма и барокко. Сюжетами стали знаковые эпизоды истории России. Щусева иллюзорный прорыв свода не устроил, и он привлек для разработки П.Корина, известного своей любовью к иконам и картинам на древнерусскую тему. Эскизы Корин выполнил в стиле древних мозаик Киева, они же и были реализованы.

Темой оформления станции стала фраза «Слава победоносному русскому оружию». Восемь огромных мозаик на своде, обрамленные в рамы, олицетворяли речь И.В.Сталина, сказанную им на параде 7 ноября 1941 года: «Война, которую вы ведете, есть война освободительная, война справедливая. Пусть вдохновляет вас в этой войне му-

жественный образ наших великих предков — Александра Невского, Дмитрия Донского, Кузьмы Минина, Дмитрия Пожарского, Александра Суворова, Михаила Кутузова! Пусть осенит вас победоносное знамя великого Ленина!...». Итак, перечислим 8 мозаичных панно на момент открытия станции, начиная от торца станции:

- Александр Невский. В его руках знамя с изображением Христа.

- Дмитрий Донской перед Куликовской битвой. Также изображена хоруговь и Пересвета с Ослябей на переднем плане.

- Минин и Пожарский на Красной площади собирают народное ополчение.

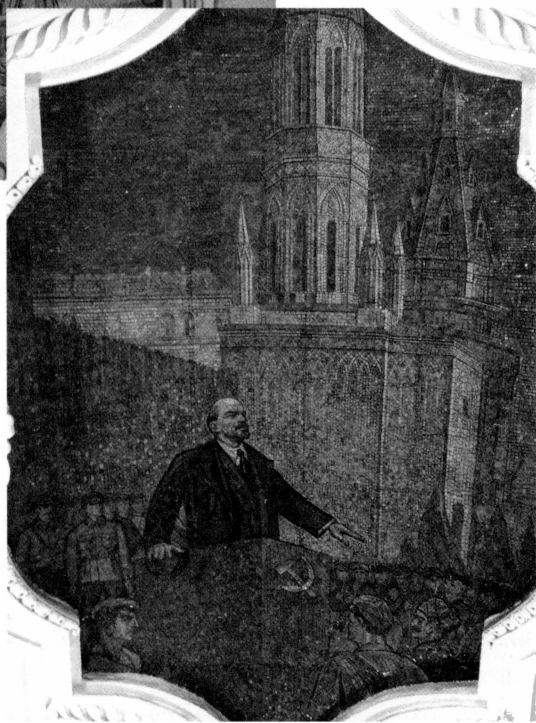
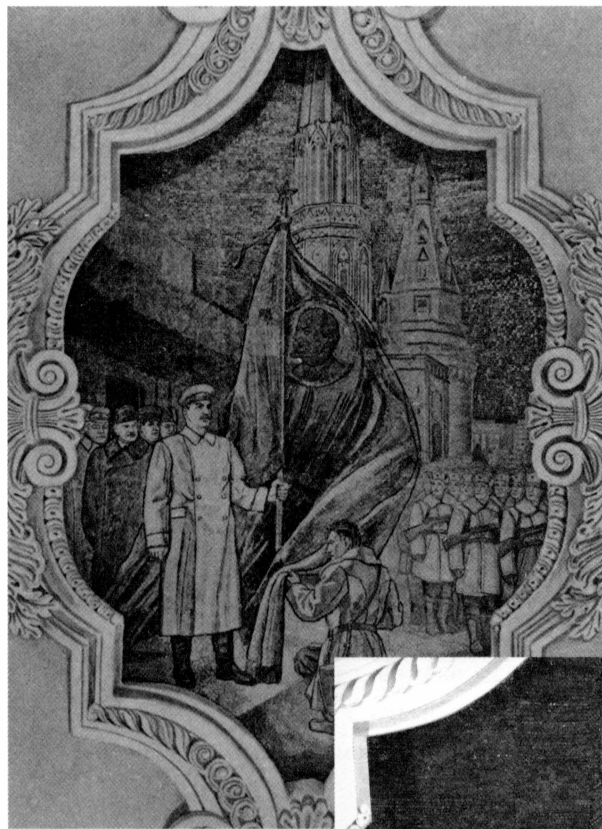
- Александр Суворов и его легендарный поход через Альпы.

- Михаил Кутузов и битва при Бородино.

- Иосиф Сталин на параде 7 ноября 1941 года на Красной площади. Сталин стоит перед мавзолеем, держа в руках знамя с изображением профиля Ленина. Перед ним, опустившись на колено, стоит солдат, целующий знамя. За спиной Сталина стоят представители тогдашнего Политбюро: Ворошилов, Молотов, Маленков, Берия. На фоне изображены башни Кремля и ряды солдат, отправляющихся на фронт.

- Взятие рейхстага советскими войсками в 1945 году. На переднем плане стоят счастливые солдаты, за их спиной развешаются красные знамена с профилями Ленина и Сталина. На фоне — разрушенные остатки рейхстага.

- Парад Победы 24 июня 1945 года. На трибуне мавзолея стоит И.Сталин в окружении членов Политбюро и военачальников. У дверей мавзолея стоит почетный караул. К подножию мавзолея солдатами брошены поверженные фашистские знамена.

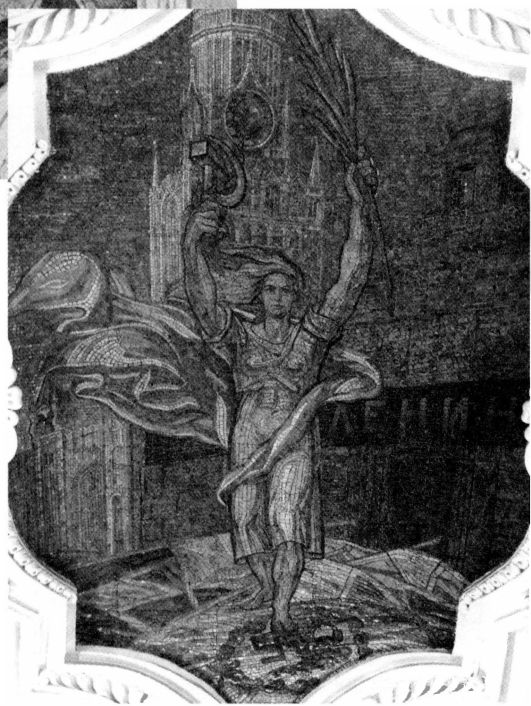
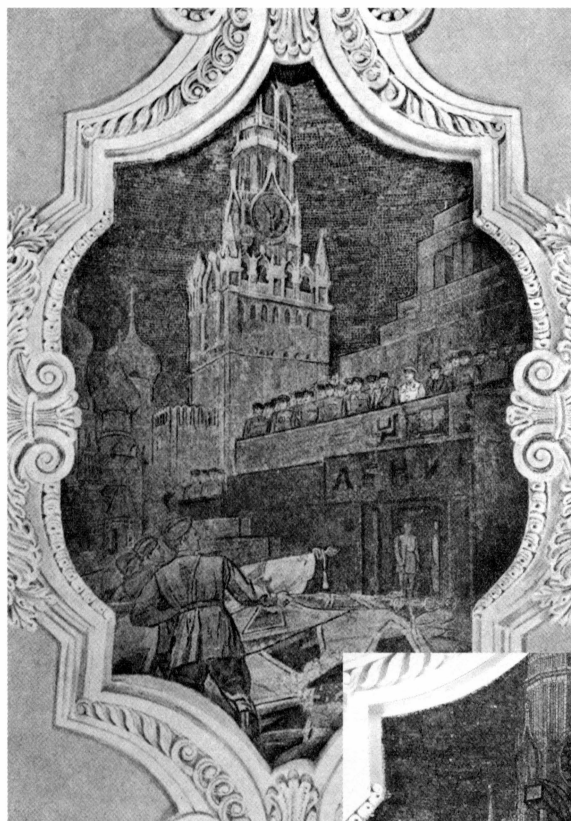


Ст. Комсомольская. Мозаичное панно "Парад 1941 года" превратилось в "Выступление В.И.Ленина на Красной площади".

Именно последние три мозаики стали жертвой осуждения культа личности и преступлений Сталина в 1961 году, на XXII съезде КПСС. После съезда партии начальники метрополитена обратились к Павлу Корину для переработки мозаик, на которых встречается изображение Сталина. Проще всего было с мозаикой «Взятие рейхстага». Круглая вставка на знамени с профилями Ленина и Сталина была заменена вставкой с профилем Ленина, взятой из мозаики «Парад 1941 года». С другими двумя мозаиками было сложнее. В 1961 году Корин приступил к работе и вскоре создал две мозаики, использующие другие образы, но вобравшие в себя максимум участков из первоначальных работ. Мозаика с парадом 7 ноября 1941 года была заменена изображением с выступлением В.Ленина на Красной площади перед Красной армией в годы гражданской войны. Кремлевские башни были оставлены с первоначальной мозаики. С мозаикой «Парад Победы 1945 года» Корин поступил другим образом: он оставил мавзолей и поверженные фашистские знамена, «заретушировав» всех людей. На переднем плане он изобразил аллегорическую фигуру «Родины-матери», стоящую на знаменах и держащую в руках серп с молотом и ветвь оливы. Мозаики были сделаны в 1963 году, и в течение 1964 года постепенно заменили прежние (работы шли по ночам).

У оснований сводов между большими мозаиками были расположены барельефы, выполненные скульпторами С.В.Казаковым и А.М.Сергеевым на тему становление русского оружия с древних времен до наших дней. На них были изображены перекрещенные мечи с шлемом, ружья, пулеметы, а также орден Победы. В 1964-65 годах произошла замена барельефов мозаичными эмблемами, разработанных П.Кориным.

В центральном зале, на своде между мозаик, закреплены грандиозные люстры в виде кольца, на которых расположено множество рожков с лампами дневного света. Боковые залы освещаются также круглыми люстрами с люминесцентными лампами, но более скромными по размеру. Свод покоится на колоннах, облицованных светло-бежевым мрамором, украшенных красивыми капителями. Путевые станы облицованы таким же светлым мрамором с черным гранитным цоколем.



Ст. Комсомольская. Мозаичное панно "Парад Победы 1945 года" превратилось в "Родину-мать".

Торец зала исполнен скромно, так как по проекту предполагалось сделать там второй выход. Сначала его «украшала» лишь дверь, ведущая в служебные помещения. Чуть позже арку над торцом обогатили мозаикой в виде герба СССР по центру и растительным орнаментом по краям. Мозаика выполнена золотой смальтой на темно-красном фоне. Перед дверью располагается бюст В.И.Ленина, установленный на высоком постаменте.

В центре подземного зала расположены две пары эскалаторов, ведущих в переход на радиальную станцию. Спустившись вниз, пассажир попадает в просторный зал, освещаемый небольшой люстрой и настенными бра. Под потолком расположены кованые решетки вентиляции. Затем пассажир проходит по коридору, облицованному оригинальной керамической плиткой. Коридор заканчивается залом, на стене которого установлено большое панно флорентийской мозаики, выполненное по эскизу художника П.Д.Корина. На панно изображен орден «Победа», на фоне которого расположены знамена, меч, бердыш, шлем и более современное оружие. Все эти предметы обрамляет лавровый венок, обвитый георгиевской лентой. Далее из зала ведет большой четырехленточный эскалатор, ширина которого поражает воображение. Поднявшись наверх, пассажир попадает к торцу радиальной станции.

Также подземный зал Комсомольской соединяется с большим наземным вестибюлем, к нему ведет широкая лестница из торца станции. Рядом на стене ранее располагалась мраморная доска с речью И.В.Сталина 7 ноября 1941 года. Поднявшись по лестнице, пассажир попадает в небольшой аванзал, потолок которого украшен золотой смальтой, в центре которой изображена красная звезда. До середины 1960-х мозаичного украшения потолка не было. Далее зал переходит в относительно длинный коридор, а на поверхность ведет трехленточный эскалатор.

Наземный вестибюль представляет собой большое здание-павильон, построенное в классическом стиле. Выступающий фронтон поддерживают граненые колонны, украшенные богатыми капителя-



Ст. Косомольская. Подземный зал. У основания свода гипсовые картуши.



Ст. Косомольская. Аванзал у лестницы до покрытия купола смальтой.

ми. Карниз поддерживается небольшими консолями. Крышу венчает купол в виде шлема былинного богатыря, завершающийся золотым шпилем со звездой. Над дверьми в вестибюль расположено восьмигранное окошко, обрамленное лепниной.

Интерьер наземного вестибюля также богато украшен. Он выполнен в плане в виде восьмигранника. По двум углам вестибюля расположены эскалаторы для спуска на кольцевую или радиальную станции. По другим двум углам расположены лестницы из подземного вестибюля, через который ныне осуществляется вход. Стены облицованы светло-бежевым мрамором. Возле эскалаторов расположены массивные бронзовые торшеры на гранитных постаментах. На своде расположены лепные детали со скульптурными вставками на тему «Созидательный труд советского народа», выполненные Г.И.Мотовиловым.

Утраты станции

1. На мозаике «Взятие рейхстага в 1945 году» заменена часть знамени с профилями В.И.Ленина и И.В.Сталина на профиль Ленина, взятый из мозаики «Парад 7 ноября 1941 года».

2. Мозаика «Парад 7 ноября 1941 года» в 1964 году заменена мозаикой «Выступление В.И.Ленина перед Красной армией» вследствие развенчания культа личности Сталина.

3. Мозаика «Парад Победы 24 июня 1945 года» в 1964 года заменена мозаикой «Родина-мать», изображающая фигуру античной женщины, стоящей на поверженных фашистских знаменах.

4. Скульптурные барельефы на станции у основания сводов в 1964 году заменены мозаичными аналогами.

5. Мраморная доска с текстом выступления

И.В.Сталина 7 ноября 1941 года. Снята вследствие борьбы с культом личности И.В.Сталина.

6. Оригинальные настенные светильники в переходе и наземном вестибюле станции.

Ботанический Сад (ныне Проспект Мира)

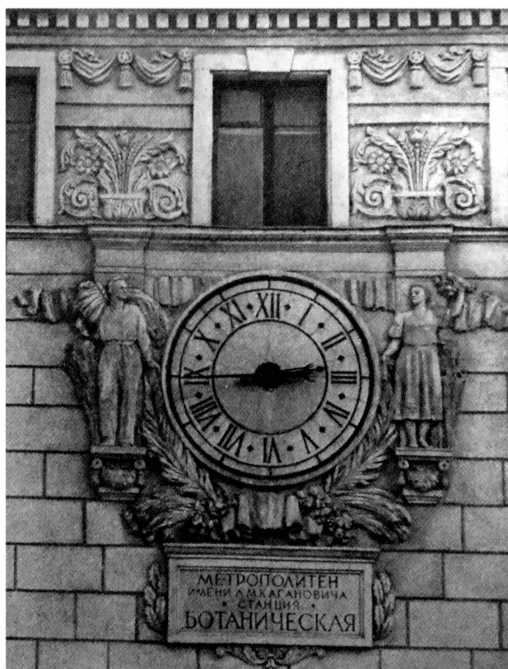
Одной из станций второго участка Кольцевой линии стала станция Ботанический Сад. Открытие состоялось 30 января 1952 года. Название было дано по расположенному рядом Ботаническому Саду МГУ («Аптекарский огород») — самому старому из сохранившихся парков столицы. Сад был основан в 1706 на севере Москвы для выращивания лекарственных растений, получив название «Аптекарский огород», в 1805 году был выкуплен Университетом и стал его ботаническим садом. 20 июня 1966 года станцию переименовали в Проспект Мира по проходящей рядом магистрали. Проспект был образован в 1957 году слиянием 1-й Мещанской, Троицкого шоссе, Б.Ростокинской улицы и части Ярославского шоссе. С 1930-х активно велась реконструкция 1-й Мещанской улицы, лишь в середине 1960-х проспект стал красивой благоустроенной магистралью столицы. Проспектом Мира также стала называться открытая к тому времени станция Ботанический Сад Рижского радиуса.

Наземный вестибюль Ботанического Сада открылся в строящемся 13-этажном жилом здании для работников Метростроя (автор — А.Е.Аркин). Под вестибюль было выделено два первых этажа, в местах входа и выхода дом отодвинут от тротуара, создавая просторную площадку. Проходы в вестибюль оформлены в виде двух больших арок, между которыми расположена ниша, где ранее находи-

лась скульптура “Изобилие”, установленная в 1953 году. Изобилие изображалось в виде женщины с полной корзиной фруктов на плече (скульптор Г.И.Мотовилов). Над нишей располагаются оригинальные часы, украшенные барельефом с изображением мужчины и женщины. Раньше под часами располагалась табличка со словами «Метрополитен имени Л.М.Кагановича станция Ботаническая». Судя по всему, названия станций не были строго регламентированы. Позже, после переименования, табличку заменили металлическими буквами с современным названием станции. По бокам от арок располагались четыре бра, которые не так давно исчезли.

Внутри вестибюль выполнен довольно лаконично, в виде большого зала с плоским потолком, совмещающий в себе функции кассового и эскалаторного помещения. Потолок поддерживают четыре оригинально украшенные колонны, выполненные по примеру станции Дворец Советов — керамикой облицована не вся колонна, а лишь $\frac{3}{4}$. Глазурованная керамика выполнена золотой росписью на зеленой майолике с изображением звезд, снопов и различных цветов. Богато оформленные колонны одиноко смотрятся на фоне аскетичных стен интерьера, которые просто оштукатурены, что в сумме с керамикой делает стиль вестибюля похожим на подземную часть станции. Освещается вестибюль лампами, спрятанными за карнизом капителей. Стена напротив эскалатора первоначально была украшена лепным барельефом с профилем Сталина. В 1956 году лепнина была демонтирована, а в 1957 году стена была украшена смальтовым панно «Матери мира» художника А.Н.Кузнецова. На нем изображены три матери с детьми трех основных рас человечества. Они изображены на фоне известных построек городов мира и строят вместе домик из песка. Это панно олицетворяет дружбу народов на волне проходившего в этом году Фестиваля молодежи и студенчества.

Подземный вестибюль станции сооружен по проекту архитекторов В.Г.Гельфрейха и М.А.Минкуса. Архитектурное оформление станции посвящено теме «Преобразование природы». Мощные пилоны облицованы мрамором кремового цвета. Их фриз украшен керамическим барельефом с изображением растительного орнамента.



Ст. Ботанический Сад. Часы на фасаде наземного вестибюля.



Ст. Ботанический Сад. Интерьер наземного вестибюля. Колонны, покрытые майоликой, и гипсовый барельеф И.В.Сталина.

Декор из листьев белого цвета с позолотой обрамляет центральную композицию фриза — круглые медальоны, изображающие развитие ботаники в СССР. Автор барельефов — скульптор Г.И.Мотовилов, на медальонах изображены: школьники, собирающие плоды; садовник, сажающий черенок; женщина, ухаживающая за деревцем; девочка, помогающая матери посадить цветок в горшок и др. Центральный свод станции оформлен кессонами в виде ромбов. Станция освещается мощными бронзовыми люстрами с большим числом газоразрядных ламп, в боковых тоннелях люстры немного меньше по размеру. Пол облицован гранитными плитами серого и черного цветов, выложенных в шахматном порядке. Пилоны со стороны боковых залов украшены бронзовыми решетками с вентиляционными отверстиями, в центре которых располагается восьмиугольник с серпом и молотом. Путевые стены облицованы красным мрамором с белыми прожилками.

Торцевая стена в момент открытия станции была пустой. По проекту она была отведена под большую композицию из керамики (продолжая стиль станции), в центре которой выделялся портрет И.В.Сталина, как организатора проектов преобразования природы СССР. Керамическое панно со Сталиным было установлено в торце станции лишь после смерти вождя — в 1953 году. На ней был изображен профиль Сталина (как уже это много раз было на станциях Третьей очереди) в окружении знамен. Панно пробыло на станции недолго: был утвержден проект Пятой очереди, в котором имелась радиальная станция Ботанический сад, а переход на нее планировался как раз через торец. В 1958 году переход был открыт.

20 июня 1966 года, как уже упоминалось, станция получила новое название «Проспект Мира».

Утраты станции

- 1. Скульптура “Изобилие” из ниши фасада наземного вестибюля.**
- 2. Керамическое панно в торце с профилем**



*Ст. Ботанический
Сад. Мозаичное
панно в наземном
вестибюле "Мате-
ри мира" в настоя-
щее время.*



*Ст. Ботанический Сад. Центральный зал. На торцевой стене
керамическое панно с профилем И.В.Сталина. (ЦАЭИАДМ,
автор: ТАСС, В.Кошевой. 16.05.1955)*

И.В.Сталина. Демонтировано в 1958 г. по причине сооружения перехода на радиальную станцию.

3. Барельеф с профилем И.В.Сталина в наземном вестибюле напротив эскалаторов. Снят в 1956 году. На его месте в 1957 году было установлено панно «Матери мира».

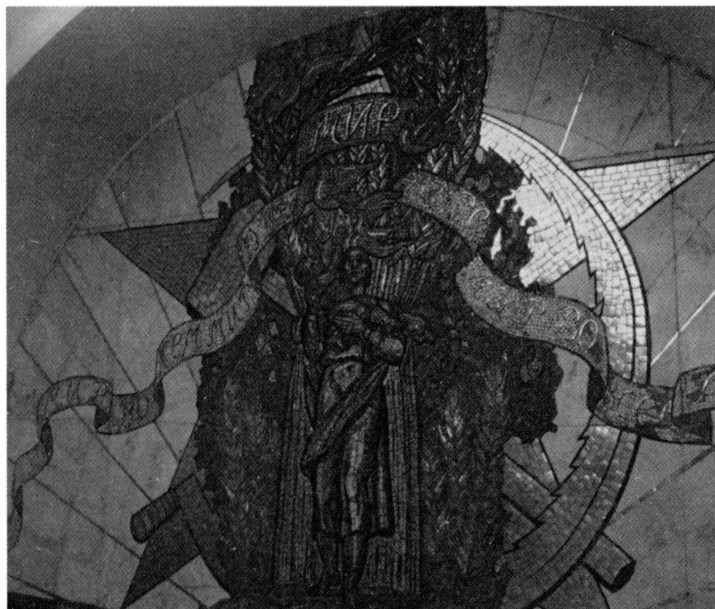
4. Табличка под часами с прежним названием станции. Снята в 1966 в связи с переименованием.

5. Четыре светильника-бра на фасаде.

Новослободская

Когда москвич слышит название Новослободской, он сразу вспоминает витражи, которыми украшена станция. Она была открыта 30 января 1952 года на участке «Курская — Белорусская». Авторы станции — известный архитектор А.Н.Душкин и А.Ф.Стрелков. Темой художественного оформления станции стал мирный созидательный труд народов СССР. Название Новослободская получила по одноименной улице, на которой стоит вестибюль. Предполагалось вокруг павильона разбить озелененную красивую площадь, но в настоящее время ее занимают всевозможные торговые палатки.

Наземный вестибюль предстает перед нами в виде древнегреческого Акрополя. Массивный портик поддерживают шесть каннелированных колонн, крайние из которых квадратные, а средние — круглые. Над каждой колонной под карнизом прикреплены лепные розетки, а над карнизом, на аттике, располагается надпись с названием станции. Пройдя деревянные двери входа, пассажир оказывается в кассовом зале. Проход к эскалаторному залу сооружен в виде не-



Ст. Новослободская. Панно в торце центрального зала в момент открытия (из фонда РГАКФД г.Красногорск, автор: Д.Шоломович, 1952) и сегодня.

большого закругленного коридора. Эскалаторный зал — это круглое помещение, облицованное серым мрамором, перекрытое куполом с нервюрами. Фриз зала украшен лепниной в виде цветков. Вершину купола венчает лепная розетка. Зал освещается с помощью настенных бра, установленных по периметру и закарнизным освещением (которое в последнее время не используется).

Спускаясь по эскалатору вниз, перед пассажиром предстает замечательный подземный дворец, украшенный красивыми витражами, которые расположены на пилонах в малых арках. Витражи подсвечиваются изнутри, что делает станцию яркой и красочной. Все 32 оригинальных витража были изготовлены по эскизам известного художника П.Д.Корина в витражных мастерских города Риги (художники Э.Вейланд, Э.Крестс). Почти всю площадь витража занимает орнаментальный рисунок в виде цветов, растущих из античных ваз, а круги в верхней части посвящены труду советских людей. На них можно увидеть: музыканта, художника, рабочего, колхозницу и др.

Готического стиля на станции нет, авторы избежали его с помощью плавных форм арок над проходами и витражами. Арки подчеркнуты золотым жгутом, что создает длинную аркаду наподобие древнерусского дворца. Пол в центральном зале станции уложен из серого и черного гранита в шахматном порядке, в боковых залах он серый. Путевые стены, как и пилоны, облицованы серым мрамором. Освещается зал оригинальными легкими конусообразными люстрами.

Торец станции занимает большое смальтовое панно на тему «Мир во всем мире» работы П.Д.Корина. На этой композиции изображена женщина (напоминающая Родину-мать) с маленьким ребенком на руках, тянущим ручки. На их фоне расположен сноп золотой пшеницы с лентой, на которой написано «мир во всем мире» и летают голуби мира. При открытии станции над женщиной располагалось изображение с профилем И.В.Сталина, к которому тянулся мальчик, но в середине 1960-х годов профиль заменили голубем и надписью «МИР».

Существует интересная легенда, связанная с торцевым панно. Якобы при осмотре станции Н.С.Хрущевым в 1954 году не понравилось, что женщина на панно изображена босоногой. Мол, вы показываете, что при Советской власти колхозница обувь себе позволить не может. Фигуру «обули» в древние сандалии. Но многим в ЦК эта мозаика все равно не нравилась — она напоминала Сикстинскую Мадонну, и это во время яростной борьбы Хрущева с религией. В итоге через несколько месяцев поступил приказ: мозаику снять. Но работники метро не стали заниматься вандализмом, а лишь закрыли панно мраморной фальшстенной. Только когда Хрущев был смещен с постов, мозаику позволили открыть, но при этом требовалось удалить оттуда Сталина, что и было сделано Кориным, а заодно женщина была «разута» и стала держать ребенка немного по-другому.

Утраты станции

1. Изображение профиля И.В.Сталина на торцевой мозаике станции. Заменено на голубя и часть ленты.

2. Две люстры в подходном аванзале у эскалаторов подземной части станции.

Белорусская

Станция Белорусская Четвертой очереди была открыта 30 января 1952 года на участке «Курская — Белорусская». Архитекторы станции И.Г.Таранов, Н.А.Быкова при участии Я.В.Татаржинской, А.А.Маровой, архитекторы наземного вестибюля И.Г.Таранов и Ю.А.Черепанов. Наземный вестибюль расположен на площади Белорусского вокзала. Ныне площадь называется «площадь Тверская

застава» в память о заставе, расположенной на пересечении Тверской дороги с Камер-коллежским валом. До переименования в площадь Белорусского вокзала она называлась площадью «Новых Триумфальных ворот», в честь Триумфальных ворот О.Бове, стоявших здесь до 1936 года.

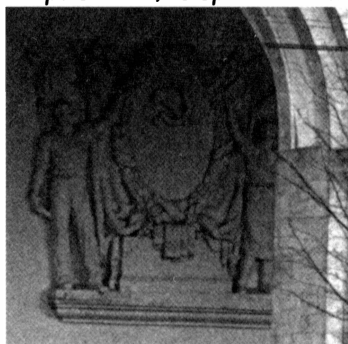
Архитектура наземного павильона сильно напоминает вестибюль станции Серпуховская, построенной двумя годами ранее. Квадратное в плане здание с двумя большими арками по фронту для входа и выхода пассажиров, между их сводами имеются круглые углубления. Сбоку вестибюля большие арки дублируются в количестве 4 штук, но 3 из них глухие. Интересно, что фасадные арки являлись по плану частью композиции будущего семиэтажного административного здания в сталинском стиле, но планы не осуществились. На углах фасада расположены барельефы, выполненные скульпторами С.М.Рабиновичем и Л.М.Слонимом в мастерской скульптора С.М.Орлова. Между барельефами имеется надпись с именем станции. В пространстве за арками, у стены, расположен декоративный гранитный фонтан, над которым располагался барельеф с изображением мужчины и женщины, держащими венки на фоне знамен. Этот барельеф до настоящего времени не сохранился. Над дверьми входа-выхода расположены металлические панно золотого цвета с буквой «М» посередине.

Пройдя через тамбур, пассажир попадает в овальный кассовый зал, облицованный красным мрамором. Раньше на потолочном овале крепились две люстры, но теперь они утрачены. Эскалаторный зал спроектирован в виде шестигранника. Глухие стороны зала занимают художественно оформленные кабины таксофонов. Остальные стороны используются для входа, выхода и эскалаторного наклона. Зал перекрыт куполом.

Архитектура подземного зала посвящена теме белорусского народа. Необычное мягкое освещение залов с помощью оригинальных настенных бра впечатляет, кажется, будто оказался в храме. Бра установлены не только в среднем, но и в боковых залах, они выполнены из мрамора и стекла. Красиво оформлены рельефом своды за-



Ст. Белорусская. Вид наземного вестибюля. (ЦАЭИАДМ, автор: ТАСС, Н.Грановский. 30.11.1955)



Ст. Белорусская. Барельеф наземного вестибюля.



Ст. Белорусская. Скульптурная группа "Партизаны" в переходе на радиальную станцию.

лов, они связывают восприятие трех залов в единое целое. Рельефы содержат повторяющиеся рисунки ржаных колосьев в выпуклых квадратах. Пилоны облицованы мрамором кремового цвета. Плафоны свода среднего зала украшают 12 мраморных панно на тему «Расцвет Советской Белоруссии». Они были созданы мастерами С.Волковым и И.Морозовым на мраморном заводе Метростроя по рисункам художника Г.И.Опрышко. На панно можно увидеть герб БССР в двух экземплярах, моменты трудовой и культурной жизни белорусов: девушки вышивают орден Трудового красного знамени (ранее здесь был портрет И.В.Сталина), девочка дарит цветы учительнице, мужчины на стройке, народный танец, белорусские солдаты, принимающие присягу и др.

Отдельно стоит отметить первоначальный плиточный пол. Керамической плиткой на полу был выложен белорусский орнамент, который дополнял общее оформление станции. Но, к сожалению, со временем плитка стала выпадать и ее пришлось заменить гранитом, более грубо повторяющим предыдущий орнамент, в результате пол стал выглядеть заметно скромнее.

Путевые стены облицованы глазурованной плиткой с декоративными плиточными вставками, цоколь облицован темным мрамором.

Торец станции украшала скульптурная композиция «Советская Белоруссия» скульптора С.М.Орлова, установленная летом 1954 года. В композиции размещались женщина с ребенком, рабочий и стоящая между ними женщина, положившая руку на герб БССР. Монументальная скульптура ярко завершала цельный образ станции. При сооружении второго выхода со станции в середине 1990-х в торцевой стене скульптурная композиция стала помехой. Вместо того чтобы ее переместить в подходящее место наземного вестибюля, либо перехода, неожиданно было принято решение о ее демонтаже! Представители Белоруссии хотели спасти скульптуру и обратились с просьбой о ее передаче. Но судьба была против памятника: поднять скульптуру на поверхность оказалось трудоемким занятием, а про-



Ст. Белорусская. Скульптурная группа "Советская Белоруссия" в торце центрального зала. (ЦАЭИАДМ, автор: ТАСС, Л.Великжанин. 08.07.1954)



Ст. Белорусская. Мраморная мозаика "Подарок Вождю".
Первоначальный и современный варианты.

екты с использованием дополнительных механизмов стоили больших денег, с которыми в 1990-х было тяжело. В итоге скульптура была просто распилена на куски. 25 августа 1997 года открылся новый восточный вестибюль на Лесной улице, украшенный майоликовым панно «Лица мира» португальской художницы V.Moraís на котором изображены лица различных национальностей.

Одновременно с открытием станции был сооружен переход на станцию Горьковского радиуса. Арки переходов украшены флорентийской мозаикой в виде национального белорусского орнамента и рельефными вставками растительной тематики. В аванзале перехода в 1954 году была установлена скульптурная группа «Белорусские партизаны» (авторы: С.М.Орлов, С.М.Рабинович, И.А.Слоним). В композиции изображены парень с девушкой, стоящие по обе стороны от пожилого бородатого партизана. Мужественно смотря вперед и поддерживая боевое знамя, они символизируют стойкость белорусских партизан, сражавшихся в Великой Отечественной войне.

Авторы станции Белорусская И.Г.Таранов, Н.А.Быкова и Г.И.Опрышко в 1951 году были награждены Сталинской премией по архитектуре.

Утраты станции

1. Скульптурная композиция «Советская Белоруссия» в торце станции. Утрачена в 1997 году при строительстве второго выхода со станции.

2. Плиточный пол в виде ковра. Заменен на гранитную облицовку, грубо повторяющую первоначальный орнамент.

3. Изображение И.В.Сталина на панно «женщины-ковровщицы». Заменено на изображение ордена Трудового красного знамени при развенчании культа личности.

4. Барельеф наземного вестибюля с изображением мужчины и женщины.

5. Маленькие одноламповые люстры в проходах между пилонов.

6. Люстра у эскалаторов в подземной части станции. Была копией люстр на Павелецкой-кольцевой.

7. Две люстры в овальном кассовом зале.

Краснопресненская

Станция Краснопресненская открыта на последнем, третьем, участке Кольцевой линии «Белорусская — Парк Культуры» 14 марта 1954 года. Станция получила название по улице Красная Пресня, на которой расположен наземный вестибюль, улице, известной своим революционным прошлым 1905 и 1917 годов. Именно здесь проходили самые ожесточенные бои восстания 1905 года. Естественно, что эти революционные события послужили темой оформления станции.

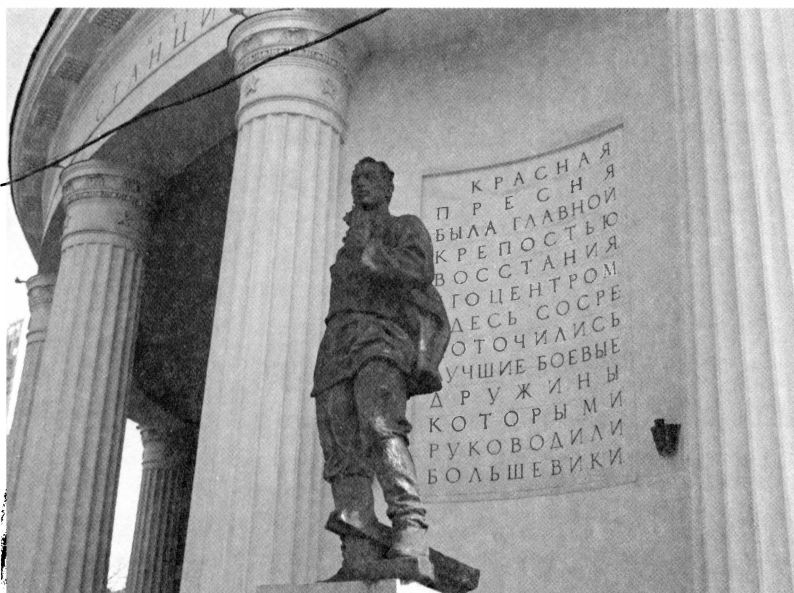
Наземный павильон сооружен в виде огромной ротонды, что существенно отличает его от других вестибюлей станций Четвертой очереди. Его архитекторы К.С.Алабян, Т.А.Ильина, В.И.Алешина. Мощные высокие каннелированные колонны светлого цвета поддерживают свод. На фризе расположена надпись с названием станции. В ротонде сооружены два выреза, которые служат для входа и выхода пассажиров, а между ними построена ниша, стену которой украшает мемориальная доска с надписью «Красная Пресня была главной крепостью восстания, её центром. Здесь сосредоточились лучшие боевые дружины, которыми руководили большевики». Перед нишей, в марте 1955 года, установлена скульптура «Дружинник» работы скульптора А.Е.Зеленского. Данная композиция изображает рабочего с гра-



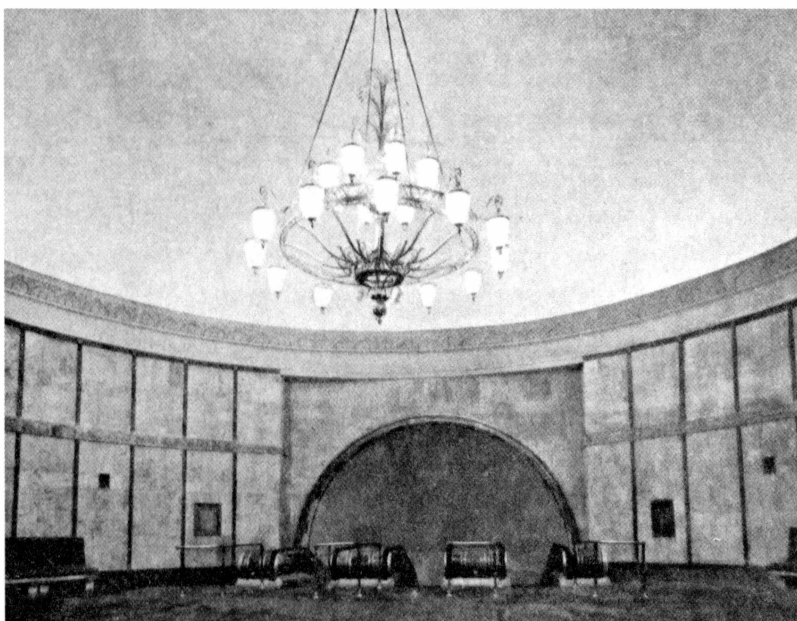
Ст. Краснопресненская. Скульптурная композиция у торцевой стены. (ЦАЭИАДМ, автор: ТАСС, Н.Грановский, Л.Великжанин. 19.02.1954).

натой. Проход к эскалаторному залу выполнен в виде коридора по окружности вестибюля. Эскалаторный зал облицован светлым мрамором, потолок перекрыт гладким белым куполом с лепной розеткой в центре. Освещение выполнено в виде скрытых за карнизом светильников. Ранее зал украшала огромная помпезная люстра, которая была подвешена в центре, она добавляла роскоши интерьеру.

Подземную часть станции проектировали архитекторы-комсомольцы: В.С.Егоров, М.П.Константинов, Ф.А.Новиков, И.А.Покровский. Подземный зал продолжает революционную тему наземного вестибюля. Мощные пилоны облицованы темно-красным мрамором, а их верхняя часть — белым. В качестве художественного оформления, свод над карнизами пилонов в центральном зале украшают барельефы. Всего барельефов 14 штук, 8 из них посвящены вос-



Ст. Краснопресненская. Фрагмент наземного вестибюля и скульптура "Дружинник".



Ст. Краснопресненская. Интерьер наземного вестибюля с оригинальной люстрой.

станию 1905 года, 6 других — революции 1917 года, об этом говорят таблички под ними с датой события. На барельефах изображены восстание на броненосце Потемкин, залп Авроры, взятие Зимнего дворца, восставшие рабочие на баррикадах, на заводах. В боковых залах над пилонами помещены аналогичные барельефы, но на них рисунок повторяется: изображен серп с молотом, восходящее солнце, в лучах которого расположена надпись «1905-1917». Станция освещается оригинальными бронзовыми люстрами с шестью плафонами на каждой. Пол центрального зала решен в виде ковровой дорожки из красного гранита и черной окантовки. Путевые стены облицованы серым мрамором, а снизу — черным.

Торец среднего зала был украшен скульптурой с фигурами В.И.Ленина и И.В.Сталина, по обе стороны от которых стояли два достаточно высоких бронзовых торшера. Спустя некоторое время, в начале 1960-х годов, скульптурная группа была убрана. Позже, в 1972 году, здесь был устроен переход на станцию Баррикадная.

Утраты станции

1. Скульптуры Ленина и Сталина в торце станции. Скульптура убрана в 1956 году.

2. Два торшера по бокам от скульптур. Были утрачены при строительстве перехода на Баррикадную.

3. Большая люстра из наземного вестибюля. Осталась только лепная розетка в центре свода.

Киевская

Станция Киевская Кольцевой линии была открыта 14 марта 1954 года на участке «Белорусская — Парк Культуры». Киевская была открыта в год 300-летия воссоединения Украины с Россией, именно этой теме было посвящено оформление подземного зала станции. Проект станции разработан киевскими архитекторами: Е.И.Катониным, В.К.Скугаревым, Г.Е.Голубевым, художником А.В.Мизиным. В качестве наземного вестибюля был использован вестибюль Киевской Арбатского радиуса, построенного год назад.

Конструкция станции напоминает глубокую Арбатскую, открытую в 1953 году: параболический арочный свод, суженные пилоны, расширенные проходы. Низкие цоколи пилонов, облицованные белым мрамором, позволили использовать больший объем станции. Над цоколем в богатом орнаменте расположено 18 мозаичных панно. На мозаиках запечатлены моменты общей истории Украины и России. Здесь можно увидеть Переяславскую раду 1654 года, Полтавскую битву, Пушкина на Украине, 1905 год на Донбассе, Провозглашение Советской власти на Украине в 1917 году Лениным, Освобождение Киева в 1943 году, Социалистическое соревнование металлургов и другие картины, повествующие об основных вехах нашей общей истории.

Следует отметить, что по проекту одна из мозаик отводилась теме “XIX съезд партии - съезд единства партии, правительства и народа”. Панно должно было прославлять Сталина, но его смерть повлияла на реализацию этого замысла: художникам была заказана мозаика на другую тему.

На торцевой стене центрального зала изначально был установлен высеченный из белого мрамора барельеф В.И.Ленина и И.В.Сталина, на фоне знамен, вокруг которого начертаны слова из гимна: «Славься Отечество наше свободное, дружбы народов на-



Ст. Киевская. Мозаики "Воссоединение Украины" и "Провозглашение Советской власти" с изображением Сталина.

дежный оплот». Чуть позже круглый барельеф заменили смальтовым панно с изображением одного Ленина. Под портретом слова самого Ленина на украинскую тему: «Нерушимая вечная дружба украинского и русского народов является залогом национальной независимости и свободы, расцвета национальной культуры и процветания украинского народа, как и других народов Советского Союза».

Пол станции из серого гранита. Освещается станция торжественными дворцовыми круглыми люстрами с богатым орнаментом.

Утраты станции

1. Мраморный барельеф в торце с изображением Ленина и Сталина. Заменен мозаичным портретом Ленина.
2. Изображение Сталина за спиной у Ленина на панно «Провозглашение Советской власти на Украине В.И.Лениным, Октябрь 1917».
3. Профили Сталина и Ленина на флаге, изображенном на панно «Воссоединение всего украинского народа в едином украинском советском государстве». Профиль Сталина заретуширован смальтой.



Ст. Киевская. Общий вид центрального зала. (ЦАЭИАДМ, автор: ТАСС, В.Кошевой. 20.05.1955).



Ст. Киевская. Торцевая композиция в 1954 году и сегодня.



Четвертая очередь

Глубокий Арбат

В апреле 1953 года, москвичи, потрясенные недавними похоронами Сталина были удивлены еще раз — вдруг открылся новый Арбатский радиус метро глубокого заложения. На новом Арбатском радиусе в рамках Четвертой очереди были построены 3 станции:

- Арбатская
- Смоленская
- Киевская

Строительство этой линии не афишировалось в прессе, её не было на картах метро, она не входила в Генплан, но вдруг произошло ее открытие. Удивление также усиливалось фактом, что новые станции стали дублем уже построенных станций Арбатского радиуса, но более мелкого заложения. Помимо недоумения, у населения города имелись чувства недовольства: при слабо развитой сети метрополи-

тена сооружать дублирующие станции казалось большой роскошью. Официальная причина такого строительства — уклон тоннелей от Площади Революции был слишком крутым, и нужно было это исправить. Да, конечно перепад между 34 и 7 метрами большой, но ведь на протяжении нескольких лет поезда с этим нормально справлялись. Неофициальное объяснение выглядит куда более реальным: во время Войны немецкая бомба разрушила перегон «Арбатская — Смоленская» и Сталин был очень обеспокоен этим событием. Холодная война набирала обороты, и после войны было принято решение о строительстве этого радиуса. Это постановление не разглашалось, всё было засекречено. Первая информация стала просачиваться в июле 1951-го, когда были опубликованы проекты станций, принятых к реализации. Причем, как потом стало известно, проектирование архитектуры станций велось «заочно» — авторы не знали, для какой станции они делают проект, и где они располагаются. Подпись под всеми эскизами гласила: «Проект одной из будущих станций метро». Ни названий, ни фактов. На протяжении 1952 года вкратце освещалась работа по облицовке и оформлению станций этого радиуса под кодовыми названиями. Смоленская была “станция строительства №10”, Киевская - “станция строительства №5” и т.д. Когда все-таки станции открылись, были напечатаны их названия, подробности оформления. В частности писалось о быстром их строительстве за 1,5 года, но в это с трудом верится, так как к июлю 1951 года тоннели были готовы, и пришло время для облицовки и монтажа эскалаторов.

Арбатский радиус представляет собой пафос русской архитектуры, это «сталинский ампи́р» во всем своем проявлении. В архитектурном образе станций ярко звучат ноты русского классического зодчества и национальные мотивы славянских народов. Такую печать, вероятно, на архитектуру наложила политическая кампания конца 1940-х годов по борьбе “с космополитизмом и низкопоклонством перед Западом”. Советская модель предполагала соблюдать “линию Партии” не только в идеологической сфере, но и продвигать эти идеи в сферы искусства и науки. Авторы монументальных произведений на станциях также обращаются к патриотической теме и истории Российского государства.

Тема оформления станций этого периода — послевоенная жизнь советского народа и Победа в Войне. Входные вестибюли продолжают традиции первых вестибюлей Кольцевой линии — Триумфальные арки для народа-победителя. Используемые архитектурные элементы выполнены более богато, плавно, в них меньше беспокойства по сравнению с оформлением станций Третьей очереди.

Три новых станции заменили четыре старых: Арбатская заменила собой старую Арбатскую и Калининскую (ныне Александровский Сад), остальные две станции продублировали одноименные мелкого заложения. После Площади Революции поезда стали следовать на новую станцию Арбатскую. Возникает вопрос: а что случилось со старыми станциями Первой очереди? Они были закрыты. Факт закрытия станций в прессе не сообщался, и дальнейшая их судьба была поначалу неизвестна. В результате на них были устроены склады, на пути свозили старые вагоны, нуждающиеся в ремонте. На Арбатской стали проходить различные выставки, в вестибюле и на станции. Заново станции мелкого заложения открылись лишь в 1958 году, когда радиус метро был продлен до Филей дешевым наземным способом.

Арбатская

Станция Арбатская глубокого заложения была открыта для пассажиров 5 апреля 1953 года в составе участка «Площадь Революции — Киевская». Название станции дано по улице Арбат, расположенной недалеко от наземного вестибюля, а также по старой станции Арбатская, которую при открытии заменила новая глубокая станция. Архитекторы станции: Л.М.Поляков, В.В.Пелевин.



Ст. Арбатская. Наземный вестибюль. (ЦАЭИАДМ, автор: ТАСС, Н.Грановский. 30.11.1955)



Ст. Арбатская. Мозаичное панно в наземном вестибюле.

Арбатская привлекает внимание пассажиров своей необычной длиной: четверть километра вместе с подходными коридорами! По официальной версии такой размер был вызван тем, что станция должна была иметь выход на Арбатскую площадь, а другой примыкать к переходу на станцию Библиотека им. Ленина. По другим мнениям такая длина объясняется стратегическим характером станции, подземное пространство можно было в нужный момент превратить в штаб управления и убежище. Большая длина станции осложняла ее конструктивное и архитектурное решения. Положительную роль в конструкции сыграла новая модель пилонов, суженных по сравнению с ранее применявшимися, уменьшенные на одно тубинговое кольцо. Такие пилоны сделали станцию более просторной.

Наземный павильон был сооружен на территории сквера с красивым фонтаном. Кстати, уже при строительстве было задумано, что вестибюль в будущем будет встроен в новое здание, после реконструкции площади. Планам не суждено было сбыться — на высшем уровне был провозглашен путь устранения «архитектурных излишеств» и построить его в здание похожей «имперской» архитектуры не получилось, а в 1970-х годах его обстроили по периметру новым зданием Генштаба, соорудив вход через боковую стену. Архитектура фасада вестибюля решена в одном характере с интерьером самой станции в имперском классическом стиле («сталинский ампир»). Вестибюль построен, как и многие вестибюли Четвертой очереди, в виде трехпролетной триумфальной арки — тема Победы прослеживается и здесь. Входы и выходы были расположены в крайних арках, в средней арке находились запасные двери. Каждую арку украшала лепнина, несколько напоминающая двуглавых орлов, за что была подвержена критике. Кассовый зал перекрыт тремя сводами, соответствующими трем аркам фасада. Стены интерьера украшают лепные картуши. Эскалаторный зал вестибюля перекрыт сводом, упирающимся на четыре параболические арки.

На стене, напротив эскалаторного спуска, в огромной лепной раме раньше был помещен мозаичный портрет И.В.Сталина во весь рост! Сталин изображен с блокнотом рядом с большим знаменем. Ав-

тор мозаики — художник Г.И.Опрышко. Мозаика была создана из мрамора, порфира, яшмы и смальты. Грандиозное по размерам панно открылось уже «невовремя»: Сталин уже месяц как скончался и мозаика, как и помпезная архитектура Арбатской, стала реквиемом по ушедшему вождю. Портрет Сталина при открытии был встречен без энтузиазма и торжественности. Размер панно и его смысловая оторванность от архитектурного образа вестибюля предрешили его судьбу — в 1956 году мозаику было решено разобрать. По слухам, автор мозаики Опрышко просил отдать ему часть панно с головой Сталина, чтобы оставить себе небольшой портрет на память, но ему было отказано. Говорили, что панно лишь замазано побелкой, откуда возник слух, что оно сохранилось. Происходившая реконструкция вестибюля в 2006-м году подтвердила — никакого Сталина там нет...

Архитектура подземного зала станции выдержана в одном стиле с наземным вестибюлем. Проходы и своды украшены богатой лепниной, средний зал освещается красивыми люстрами, подвешенными в два ряда. Параболические арки украшены жгутами, хорошо прорисованы вентиляционные решетки, расположенные на своде среднего зала. У каждого пилона установлены массивные скамейки. Путевые стены облицованы керамической плиткой, а пол выложен из гранитных кусков в виде узора, что добавило красоты, снизив качество покрытия. В проходах между пилонов в середине лепных картушей раньше размещались бронзовые бра, похожие по стилю на люстры, но, к сожалению, просуществовали они недолго.

Лепные рамы, расположенные на своде, в количестве 25 штук предназначались под мозаичные панно. Заказ на мозаики был отдан художнику П.Д.Корину, как раз закончившему работу на Комсомольской. За 1952 год он выполнил эскизы мозаик на тему «Становление Руси». Корин продолжил развивать патриотическую тему: он изобразил портреты полководцев, включая всех, кого перечислил Сталин в своей речи 7 ноября 1941 года. Также был изображен Юрий Долгорукий, Иван Третий, изображенный в момент попирания ханской грамоты, в знак свержения ига. На некоторых мозаиках предлагались портреты маршалов времен ВОВ. Часть мозаик должна была

изображать не людей, а воинские эмблемы и оружие: перекрестные мечи, ружья, автоматы; орден Победы, Красную Звезду и т.д. К сожалению, мозаики реализованы не были. Неизвестно, что послужило причиной для этого, хотя в 1961 году Корин переделывал часть эскизов для этой станции, но видимо и без того насыщенный декор станции решили не перегружать.

В 1970-х годах, как уже упоминалось, вестибюль был обстроен зданием Генштаба, что послужило причиной строительства другого входа в павильон. Он был решен в виде двух арок, напоминающих прежний вход, но в более бедном исполнении. А само здание вестибюля осталось нетронутым. Люди видят интерьер вестибюля, но не могут увидеть экстерьер — он просматривается только из внутреннего двора Генштаба.

В 2006-2007 годах были заменены эскалаторы и отреставрирован наземный вестибюль.

Утраты станции

1. Грандиозное мозаичное панно с изображением И.В.Сталина в полный рост. Разобрано в 1956-м году по указанию «сверху».

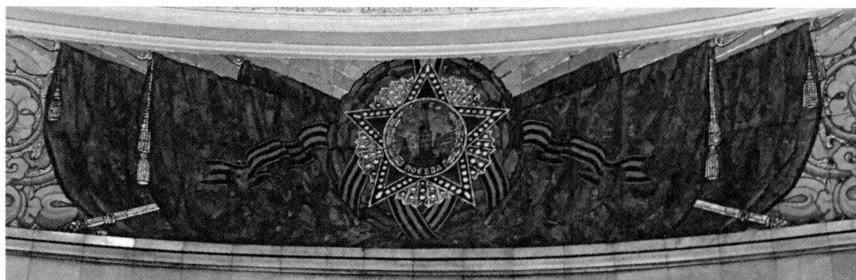
2. Бра, освещавшие проходы между пилонами, установленные в центре лепных рам. Сняты в 1960-х годах.

3. Экстерьер наземного вестибюля, в том числе элементы декора, оригинальные двери (входные арки заложены). Общий вид павильона закрыт зданием Генштаба.

Смоленская

Глубокая «Смоленская» была открыта 5 апреля 1953 года в составе нового глубокого Арбатского радиуса на участке «Площадь Революции — Киевская». Архитекторы станции И.Е.Рожин и Г.П.Яковлев, авторы вестибюля О.А.Великорецкий и А.Ф.Стрелков. Наземный вестибюль был построен во дворе Смоленского бульвара и улицы Арбат. Месторасположение было выбрано в соответствии с Генпланом Москвы — в дальнейшем предполагалось, что вестибюль будет располагаться на новой большой площади, устраиваемой по Карманицкому переулку. Но архитекторы понимали, что Генплан реализуется слишком вяло, и было предусмотрено решение, которое соответствовало «временному» положению здания. В итоге сам павильон размещен во дворе, а со стороны Смоленского бульвара подход к нему был оформлен однопроходной аркой в классическом стиле. По бокам от арки расположены каннелированные пилястры, а сверху она украшена лепниной с изображением венков и ветвей славы. Арка продолжается декоративными стенами с нишами, в которых установлены торшеры. Эта арка со стенами выводит пассажира на площадку с наземным павильоном станции в таком же стиле.

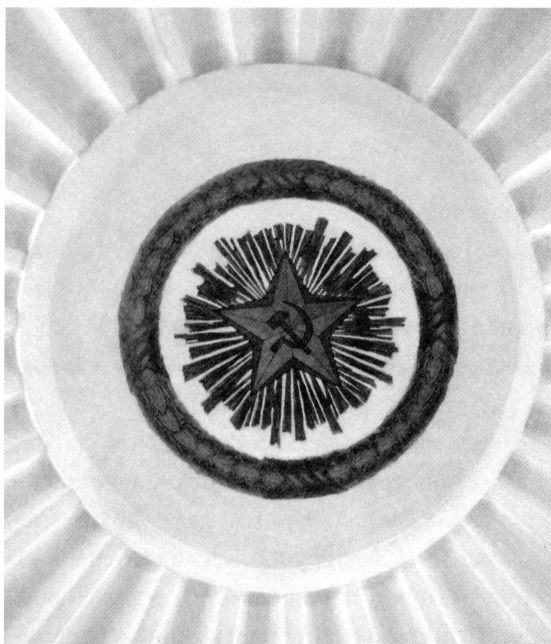
Фасад наземного вестибюля использует мотив Триумфальной арки с тремя проходами. Крайние арки используются для входа и выхода пассажиров, а средняя арка выполнена круглой нишей. Эта ниша предназначалась для установки в ней декоративной вазы, высотой 4 метра, украшенной орнаментом из золотой и цветной смальты. Смоленская открылась уже после смерти Сталина, и на лишнее украшательство в виде вазы тратить не стали. Между сводов арок закреплены четыре круглых лепных медальона, на которых изображены воины-победители разных войн: 1612, 1812, 1917 и 1945 годов. Эти рельефы повествуют о патриотическом художественном образе станции и вестибюля. Авторы медальонов — О.А.Иконников и Ю.Г.Ушаков. Внутри стены кассового зала облицованы красным



Ст. Смоленская. Фрагмент мозаичного фриза в наземном вестибюле.

мрамором, а стены коридора — белым. Эскалаторный зал построен круглым в плане. Его фриз украшен мозаикой из смальты и мрамора (художник П.Д.Корин). Тема данной мозаики: Победа русского народа в войнах 1812 года и 1941-1945 годов. Над эскалатором на фризе изображен орден «Победа» на фоне красных знамен, а вдоль стен изображены красные звезды на фоне оружия и надписи «1945», меч на фоне орудий и знамен времен войны 1812 года с указанием этой даты. Зал перекрыт рифленным куполом, центр которого украшает мозаика с золотой звездой, в центре которой расположены серп и молот. Освещается зал спрятанными за карнизом лампами.

Подземный зал Смоленской удивляет своей простотой и лаконичностью: хоть он и построен в классическом стиле, но после помпезной арки и наземного вестибюля кажется бедноватым. Пилоны сделаны массивными, по бокам оформлены каннелированными декоративными полуколоннами из белого мрамора. Украшает пилоны резной мраморный карниз. На пилонах закреплены бронзовые пятирожковые бра. Свод зала освещается скрытыми за широким карнизом светильниками. Торцевая стена украшена барельефом «Сражение» скульптора Г.И.Мотовилова. На нем изображены советские солдаты со знаменами и оружием, рвущиеся в бой. Пол выложен из черного гранита, окаймленный по периметру орнаментом белого цвета. В среднем и боковых залах у пилонов установлены мраморные скамейки. Путевые стены облицованы светлой плиткой, с позолоченным рисунком в верхней части.



*Ст. Смоленская.
Мозаика в центре
купола наземного
вестибюля.*



*Ст. Смоленс-
кая. Барельеф
на торцевой
стене.*

Киевская

Киевская глубокого Арбатского радиуса была открыта 5 апреля 1953 года, в составе участка «Киевская — Площадь Революции» и стала конечной на долгие 50 лет. В 2003 году конечной стала станция Парк Победы, созданная в «псевдосталинском» стиле. Название «Киевская» станция получила из-за соседства с Киевским вокзалом.

Вестибюль сооружен в центре фасада Киевского вокзала. Кассовые залы расположились в реконструированном цокольном этаже. Заново были сооружены аванзал, эскалаторный зал. Архитектор наземного вестибюля И.Г.Таранов, Г.С.Тосунов. Эскалаторный зал выполнен в виде полукруглого атриума, обращенного к эскалаторной арке. Восемь колонн зала несут антаблемент, над которым вздымается купол. Освещение выполняется лампами, расположенными за карнизом. Стену зала за колоннами украшает мозаичный фриз «Торжество труда людей Советской Украины» Г.И.Опрышко. На нем изображены счастливые советские граждане Украины (дети, кузнецы, крестьяне, инженеры), которые несут гербу Советской Украины плоды своих трудов. Стилистика изображений несколько напоминает древнеегипетскую живопись. Существует предположение, что на месте герба в мозаике изначально было изображение И.В.Сталина (то есть все дары предназначались ему), но это мнение ошибочно.

Подземный зал Киевской выглядит светло и торжественно. Архитекторы: Л.В.Лилье, В.А.Литвинов, М.Ф.Марковский. Тема подземной части продолжает тему наземного зала: Советская Украина и воссоединение Украины с Россией. Мощные пилоны облицованы светло-серым мрамором. Антаблемент пилонов украшен керамическим фризом в украинском народном стиле. Керамика красно-коричневого цвета добавила станции мягкость и теплоту. Над пилонами на своде размещены панно, выполненные в технике фрески в лепных роскошных обрамлениях. Всего картин 24 — по 12 с каждой стороны.



*Ст. Киевская. Фрески на
пилонах станции.*



*Ст. Киевская. Панно в торце станции, посвященное 300-летию
воссоединения Украины с Россией. (ЦАЭИАДМ, автор: ТАСС,
Н.Грановский, Л.Великжанин. 19.02.1954)*

На них изображены: «Студенты», «Рыбаки», «Строитель», «Хлопкороб», «Сталевары», «Каменщики», «Украинский танец», «Химики», «Виноделы», «Шахтеры», «Селекционеры» и другие. Авторы панно: В.Коновалов, В.Аркелов, П.Михайлов, Л.Карнаухов, Т.Коновалова, А.Ширяева, И.Радоман, К.Аксенов. Интересен факт, что на всех фресках небо или фон изображен золотого цвета, передавая яркую, радостную атмосферу. Любопытно заметить, что хоть фреска не является мозаичной, но золотой фон на ней имитирует мозаичную кладку. Зал освещается легкими по рисунку бронзовыми люстрами с шестью светильниками на каждой.

Торцевая стена украшена огромным панно, на котором изображен счастливый украинский народ во время празднования 300-летия с момента воссоединения Украины и России. На нем мы видим танцующую пару в национальных одеждах, её окружает большое количество людей: дети с цветами, музыкант, ветераны, учителя и т.д. Гуляния происходят на фоне памятника Б.Хмельницкому и куполов киевских храмов. Народ держит красные знамена, на которых изображены гербы СССР, а на переднем знамени профиль В.И.Ленина. Но во времена открытия станции вместо него было изображено сразу два профиля - Ленина и Сталина.

В октябре 2010 года скрытая течь привела к обрушению торцевой фрески. Руководство метрополитена обещает восстановить произведение.

В боковых залах станции пилоны украшены такими же лепными рамами, в которых размещены изображения различных цветов: васильков, незабудок, медунит и других. Путевые стены украшены мрамором серого цвета. Пол выложен непримечательным гранитом.

Утраты станции

1. Профиль И.В.Сталина на изображении знамени панно торцевой стены. В 1960-х вместо него был изображен профиль В.И.Ленина. В 2010 году из-за течи фреска разрушилась.

Пятая очередь

Печальный финал

К середине 1950-х годов сложилось сразу несколько факторов, не позволявших развиваться архитектуре станций метро в том направлении, в котором оно шло в первых 4-х очередях.

Первый фактор, безусловно, это смерть И.В.Сталина. Именно Сталин на протяжении всех лет питал особый интерес к архитектуре и оформлению станций. С помощью различных панно, барельефов, скульптур показывалось богатство и процветание будущей жизни — коммунизм, ударный труд людей и образ Сталина, вождя, ведущего к этому счастью. Без богатого оформления было бы невозможно наглядное прославление Сталина и всех его заслуг. Естественно, что после его смерти заинтересованность в культе образа резко упала.

Другим фактором стала необходимость индустриализации и ускорения строительства. Тоннели строились долго, оформлялись станции еще дольше. Богатство лепнины, сложной мраморной облицовки

затягивало открытие станций, а некоторые панно и скульптуры устанавливались через несколько лет после открытия.

Но самой главной причиной сворачивания помпезной архитектуры стал приход к власти Н.С.Хрущева. Он в себе объединил всё: борьбу с культом личности Сталина и любовь к индустриализации, упрощению и техническому прогрессу. Борьба с излишествами, противопоставление, изменение стиля провозглашало смену эпох.

Борьба со сталинской архитектурой проходила в несколько этапов. Первый переломный момент произошел на Втором Всесоюзном совещании строителей, архитекторов и работников промышленности строительных материалов, проходившем 7 декабря 1954 года. На нем выступает сам Н.С.Хрущев и подвергает критике пышность архитектуры, возводимой на тот момент. Звучат призывы к снижению стоимости зданий, внедрению панельного строительства, а также отказу от “показной архитектуры”, переходу к простым и ясным формам.

В результате этого совещания пышность зданий немного уменьшилась, но стилистика и общие формы остались прежними. Перестройка не могла произойти мгновенно. Тогда выходит знаменитое Постановление Центрального Комитета КПСС и Совета Министров СССР от 4 ноября 1955 года №1871 «Об устранении излишеств в проектировании и строительстве». В данном документе критикуются высотные здания, другие многоэтажные дома и архитекторы, их проектировавшие, некоторые архитекторы лишаются Сталинских премий по архитектуре. Постановление требует использовать типовые проекты, снизить художественность архитектуры.

После данного постановления начинается всеобщий пересмотр архитектурных проектов, максимально стираются все декоративные элементы и малые формы. Разумеется, вся перестройка архитектурной школы не могла не повлиять на облик станций метрополитена.

Стоит признать, что вмешательство руководства страны и партийных чиновников в архитектурное проектирование было делом не-

компетентным. Этот фактор на протяжении нескольких десятилетий не давал развиваться другим стилям, отдавая советскую архитектуру от общемировых тенденций. Если при Сталине требовалась переработка античного наследия и архитектуры Ренессанса, с обязательными колоннами, портиками, карнизами, то при Хрущеве, наоборот, был возможен только голый функционализм. Никаких альтернатив не допускалось, что неблагоприятно сказывалось на творчестве архитекторов.

План трасс Пятой очереди метрополитена был утвержден в 1953 году. Станции Пятой очереди стали образцами “пограничной” архитектуры между двумя периодами. Габариты станций, различные мелкие детали оформления, мраморные скамьи у пилонов еще оставались прежними, но художественное оформление было безжалостно удалено. Было исключено применение различных барельефов, мозаичных панно, мраморной облицовки путевых стен.

В рамках Пятой очереди на Покровском радиусе построена 1 станция:

- Первомайская

На Фрунзенском радиусе было запланировано 5 станций, но в ходе строительства проект был изменен и реализовано 4 станции:

- Фрунзенская
- Спортивная
- Ленинские Горы
- Университет

Также в рамках Пятой очереди был сооружен новый Щербаковский (со дня открытия - Рижский) радиус длиной 5,4 км, который соединил Кольцевую линию с Всесоюзной Сельскохозяйственной Выставкой. На радиусе было построено 4 станции:

- Ботанический Сад
- Рижская
- Мир
- ВСХВ

Первомайская (ныне не существует)

Станцию Первомайская можно считать предвестником грядущих изменений в архитектуре метрополитена. Проект станции был создан архитектором Н.И.Демчинским в первой половине 1952 года. Первомайская становилась первой наземной станцией московского метрополитена и располагалась в отдельном нефе незадолго до этого построенного электродепо Измайлово. Такое проектное решение ускоряло возведение станции и удешевляло ее строительство. По проекту Первомайская должна была выглядеть немного богаче, чем в результате было построено: потолок состоял из множества восьмиугольных застекленных окошек-кессонов, через которые пропусклся солнечный свет, и было видно небо. Торец станции должен был украшать стандартный уже для того времени барельеф И.В.Сталина в окружении знамен из белого мрамора.

Станция, открытая 5 ноября 1954 года, имела вид более скромный. Потолок был перекрыт конструкциями в виде ангара, между кронштейнов, поддерживающих свод, были расположены лепные картуши с рогами изобилия. Зал освещали люстры как на Киевской-радиальной (1953 года открытия). Путевые стены облицованы светлой плиткой. Технический потолок и художественные люстры совершенно не гармонировали между собой, также как и кронштейны с картушами. Художественное оформление на тот момент не могло быть другим, даже несмотря на оригинальную конструкцию станции.

Наземный вестибюль построен в виде монументального здания с двумя арками для входа и выхода пассажиров. Над дверьми закреплены оригинальные металлические буквы “М”. Сверху здание вестибюля венчает лепной карниз.

Интерьер вестибюля украшают 8 колонн, облицованных белым мрамором. Колонны поддерживают кессонированный потолок. Пол вестибюля и платформы застелен красной и желтой плиткой в виде ковра. Наземный вестибюль с платформой соединяет мраморная арка.

21 октября 1961 года станция была закрыта, а линия проложена другим маршрутом от станции Измайловский парк Третьей очереди. После закрытия помещение станции стало использоваться для ремонта поездов, а наземный вестибюль был приспособлен под дом культуры для работников депо.

Фрунзенская

1 мая 1957 года открывается первый участок Фрунзенского радиуса с двумя станциями Фрунзенская и Спортивная. Архитекторами Фрунзенской являются Ю.П.Зенкевич, Р.И.Погребной. Название станции дано по Фрунзенской набережной, расположенной неподалеку.

Проект станции, изготовленный уже после известных нападков на сталинскую архитектуру, не содержит в себе никаких особых излишеств в виде мозаик, но еще и не обеднен. Пилоны станции облицованы красным мрамором с поясками из белого мрамора с резным узором. Над пилонами закреплены металлические решетки с пяти-



Ст. Первомайская. Вид на платформу станции из наземного вестибюля. (ЦАЭИАДМ, автор: ТАСС, В.Кунов, М.Харлампиев. 28.10.1954).

конечной звездой. Своды напротив пилонов и своды проходов украшены простыми лепными жгутами, внося разнообразие в свод. Залы освещаются массивными люстрами с 8 рожками-плафонами. Люстры передают нарядность станции. Путевые стены сверху облицованы керамической плиткой кремового цвета и черной плиткой внизу. Стены со стороны платформ облицованы красным и белым мрамором, как и в центральном зале станции. Решетка-щит на путевой стене выполнена с использованием художественного литья, на ней имеется табличка с датой "1957".

В торце центрального зала станции расположен постамент с бюстом М.В.Фрунзе, выполненный из белого мрамора скульптором Е.В.Вучетичем. Бюст хорошо контрастирует с торцевой стеной из красного мрамора.

Наземный вестибюль построен в виде высокого монументального здания, поднятого на небольшой стилобат. Оформлен грубым портиком из 6 квадратных колонн. На фронте стандартная надпись с названием станции. По своей архитектуре несколько напоминает вестибюль станции Измайловский Парк Третьей очереди. Интерьер вестибюля достаточно бедный. Свод перекрыт оштукатуренным куполом.

В 1982-87 годах рядом с вестибюлем проходило строительство здания Дворца Молодежи, который "поглотил" в себя частично разобранный вестибюль Фрунзенской.

Спортивная

Станция Спортивная, строившаяся под именем Усачевская, была открыта 1 мая 1957 года. Авторы станции архитекторы

И.Г.Таранов, Н.А.Быкова. Название было дано в честь открытого в 1956 году Центрального стадиона имени В.И.Ленина.

Архитекторы тщательным образом переработали станцию после выхода Постановления о “борьбе с излишествами”. В качестве аргументов соответствия проекта данному постановлению было то, что на станции не используются люстры, что придает им “дворцовый характер”, своды покрываются асбоцементным зонтом с рисунком, что обогашает станцию, не затрачивая лишних средств. Также путевые стены и стены вдоль платформ у торцов облицованы керамической плиткой для удешевления строительства.

В целом получилась достаточно привлекательная станция. Пилоны облицованы белым мрамором с зелеными линиями-поясами в верхней части. Станция освещается парными бра, закрепленными металлических вентиляционных решетках с несложным рисунком. Интересно завершены путевые и станционные стены - их верхняя часть облицована керамической плиткой с рельефом дубовых листьев. На путевой стене имеются служебные решетки с датой постройки станции “1957”.

На станцию ведут два монументальных вестибюля. Южный вестибюль с 6 квадратными колоннами повторяет вестибюль Фрунзенской (ныне реконструированный). Северный вестибюль несколько шире южного. Портик выполнен в виде двух квадратных колонн по краям и четырех круглых колонн между ними. Потоки пассажиров разделены выступом с металлической решеткой.

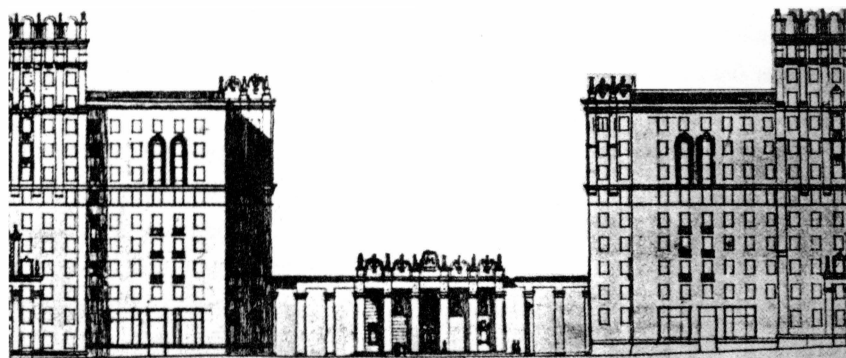
Рижский радиус

1 мая 1958 года открывается Рижский радиус, который во время строительства назывался Щербаковским в честь партийного деятеля сталинского времени А.С.Щербакова. Радиус, ведущий к Всесоюзной Выставке, имел 4 станции: Ботанический Сад (с пересадкой на Кольцевую линию), Рижская, Мир, ВСХВ.

Окончательный конкурс проектов станций данного радиуса был проведен в июле 1957 года. В это время в проектирование станций прочно закладывается практика ограничения стоимости строительства. На каждый вестибюль и станцию отводится определенная сумма денег, превысить которую архитектор не имеет права. Также стандартизуется вид наземного вестибюля. Это, по мыслям правительства, должно было облегчить нахождение вестибюлей метро в городской среде, удешевить его строительство.

Авторами “типового вестибюля” в виде ротонды стали С.М.Кравец, Г.Е.Голубев, Ю.А.Колесникова. Габариты такого вестибюля были относительно просторными, но уже заметно меньше по высоте вестибюлей Четвертой очереди. Охватившая архитектуру лихорадка экономии приносила свои плоды. Интерьеры вестибюлей и станций не украшались скульптурами и барельефами, не монтировались богатые люстры, а в газетах сообщалось о тысячах и миллионах сэкономленных рублей от такого строительства.

Типовой вестибюль был построен для станций Рижская, Мир, ВСХВ. Таким образом, канули в Лету эскизные проекты индивидуальных вестибюлей, планировавшихся еще во времена “излишеств”. Вестибюль станции Мир (ныне Алексеевская) изначально планировался встроенным в жилой дом “сталинской” архитектуры по типу станции Ботанический Сад Четвертой очереди. Затем вестибюль запланировали в разрыв между домами в виде колоннады под общим



Ст. Мир. Один из эскизных проектов застройки Проспекта Мира с наземным вестибюлем между зданиями.

перекрытием. В центральных проходах между колоннами размещались двери вестибюля. Затем проекты упрощались, пока не дошли до типовой ротонды. А, например, наземный вестибюль ВСХВ изначально планировался похожим на вестибюль Комсомольской Четвертой очереди: высокий, с куполом и золоченым шпилем. Такой силуэт был бы созвучен павильонам выставки.

Проекты подземных залов станций выглядели, конечно, беднее станций Четвертой очереди, но у них пока оставалась одна схожесть: по габаритам это были все еще станции “сталинского типа”.

Станция Ботанический Сад была запроектирована самой аскетичной, хотя и являлась пересадочной на Кольцевую линию. Конструктивно она повторяла одноименную станцию, но была лишена даже малейшего декора. Карнизы пилонов, за которыми размещаются скрытые источники света, по проекту должны были быть выполнены в виде плетеных цветов из бронзы. Но даже и такой карниз при постройке показался слишком роскошным. В итоге станция, облицованная светлым мрамором и черно-белой кафельной плиткой, стала одной из самых простых в метро среди станций глубокого заложения. Высокий наземный вестибюль, по типу Фрунзенской, был открыт в 1959 году. Позже он был разобран, а на его месте возведен Инженерный корпус московского метрополитена со встроенным вестибюлем.

Станция Рижская получилась довольно оригинальной. Несмотря на жесткие ограничения, здесь авторы пошли путем игры цветом. Пилоны были облицованы желтой и коричневой керамикой, передающей цвета янтаря. На керамических плитках пилонов в центральном зале были нанесены малозаметные рельефы с изображением известных мест Риги.

Станция Мир интересна с точки зрения получения названия. Данная станция строилась под названием Щербаковская, также назывался и сам радиус. В начале апреля 1958 года металлические буквы “Щербаковская” уже украшали наземный вестибюль станции и ее путевые стены. Для торцевой стены был изготовлен мраморный барельеф А.С.Щербакова (автор Г.И.Мотовилов). Однако, после того как 29 апреля 1958 года станции посетил Президиум ЦК КПСС во главе с Н.С.Хрущевым, станция Щербаковская вдруг стала носить название “Мир” (по наименованию проспекта), а радиус вдруг стал называться Рижским. Оказалось, что Хрущев не любил Щербакова и, увидев барельеф, проявил недовольство в своей манере. Барельеф был тут же снят, но вполне вероятно, что в первые дни работы на путевых стенах еще висели буквы с названием “Щербаковская”. Пилоны на станции облицованы белым мрамором со вставками мрамора зеленого цвета. Освещение производится круглыми люстрами по типу тех, которые используются на Курской-кольцевой.

Конечная станция ВСХВ (ныне ВДНХ) выглядит более нарядно. Подземные залы освещаются люстрами, которые были использованы на Киевской Новоарбатского радиуса и Первомайской в депо. Они несут в себе торжественные черты. По проекту на пилонах должны были висеть четырехрожковые бра, но вместо них были реализованы красивые декоративные решетки с изображением цветов. Распалубки пилонов покрашены зеленой краской, но по проекту там должны были находиться мраморные мозаики с изображением орнаментов всех союзных республик. Эскизы орнаментов были заказаны В.А.Фаворскому, но даже такая робкая попытка украшения мозаикой была, в конце концов, пресечена.

Университет

Второй участок Фрузенского радиуса Пятой очереди, к сожалению, был изменен относительно первоначального варианта. Трассу линии сделали более прямой, и, вместо двух станций Лужники и Усачевская, была построена одна станция Спортивная с двумя вестибюлями. Станция Ленинские горы в целях экономии вместо глубокого залегания была построена на мосту. Характер ее архитектуры был слишком новаторским, легким и современным, что совсем не вписывается в концепцию “Сталинского метро”, поэтому описывать ее не представляется нужным.

Открытая 12 января 1959 года станция Университет стала последней станцией конструктивно схожей с другими станциями глубокого заложения предыдущих очередей. Диаметр центрального зала 9,5 метров. Пилоны облицованы светлым мрамором, а путевые стены керамической плиткой. Над пилонами проложен фриз из рельефной керамической плитки. По проекту фриз должен был быть несколько сложнее. Около пилонов в центральном и боковых залах установлены мраморные скамьи. Освещение производится люминесцентными лампами, закрепленными в плафонах. В проекте освещение предполагалось выполнить большими оригинальными люстрами, но идея не была реализована.

Станция имеет два наземных вестибюля-ротонды, имеющих большие остекленные поверхности. Козырек поддерживают парные граненые колонны. Вид вестибюлей схож с вестибюлями Рижского радиуса.

С открытием станции Университет завершилось строительство Пятой очереди метро.

Эпилог

Еще во время строительства Пятой очереди, 25 ноября 1955 года Президиум ЦК КПСС принимает решение о присвоении московскому метрополитену имени В.И.Ленина вместо Л.М.Кагановича «по предложению товарища Л.М.Кагановича». Постановление, отмечая заслуги Кагановича, принимает решение о переименовании станции Охотный Ряд в его честь. Очевидно, что это переименование было инициировано Хрущевым, который спустя два месяца, в феврале 1956 года, в докладе «О культе личности и его последствиях» осудит присвоение имен ныне здравствующих людей городам и объектам. В июне 1957 года Каганович выводится из состава ЦК, как участник «антипартийной группы», не согласной с осуждением культа личности Сталина. Таким образом, он заканчивает свою политическую карьеру.

С завершением Пятой очереди история “Сталинского метро” заканчивается. Уже в середине 1950-х нумерация очередей строительства перестала активно использоваться и ушла в прошлое, а вместе с ними перестали строить станции метро с просторными, богато оформленными вестибюлями. Так был прерван проект строительства “самого красивого метро в мире” со станциями, украшенными мозаиками и барельефами, поражающими своим великолепием. Образ станций

перестал передаваться через произведения искусства, их вид был абстрактен, стандартизирован, а габариты станций уменьшены.

К счастью, эпоха минимализма в архитектуре метро была недолгой. Уже после отставки Н.С.Хрущева начинаются робкие попытки разнообразить станции. С каждым новым участком использовались различные конструктивные решения, и применялся синтез искусств. Но все же ту планку, которую задала Четвертая очередь метро, превзойти не удалось. Но такой задачи уже и не ставилось. Метрополитен перестал быть выставкой достижений, витриной социализма, он стал обычным транспортным средством, где удобство и легкость эксплуатации было выше всего.

Сталинское метро давно вошло в историю не только как хорошее транспортное сооружение, но и как произведение искусства. Над ним работали лучшие архитекторы и художники. По задумке руководства страны все сооружения должны были прийти к единому “социалистическому стилю”. В начале 1950-х годов шикарный имперский стиль воцарился практически повсеместно. Газеты и журналы того времени сообщали, что строительство ведется на века и граждане, которые будут жить уже в коммунистическом обществе, также будут восхищаться этими сооружениями. Получался странный парадокс: люди, не имевшие достаточно высокого уровня жизни, воплощали эту сказочную счастливую жизнь в произведениях искусства, мечтая о том, что их потомки получат все это изобилие. Сегодня, смотря на эти произведения искусства из капиталистического общества, мы тоже не перестаем ими восхищаться. Хотя и понимаем, что мечты людей были слишком наивны.

К сожалению, утраты на станциях того времени продолжают и сегодня. Каждый год, шаг за шагом, уничтожается первоначальная атмосфера старых станций метрополитена. При проведении “реконструкций” отделка заменяется на новую, даже не смотря на статус памятника архитектуры многих станций. Возможно, что читатель, листая эту книгу лет через 100-150, будет сильно удивлен красоте московского метро, так как к этому времени мало что сохранилось...

Оглавление

О книге.....	3
Начало строительства.....	6
Первая очередь.....	14
Сокольники.....	16
Красносельская.....	20
Комсомольская.....	24
Красные Ворота.....	28
Кировская (ныне Чистые Пруды).....	32
Дзержинская (ныне Лубянка).....	36
Охотный Ряд.....	41
Библиотека имени Ленина.....	44
Дворец Советов (ныне Кропоткинская).....	47
Парк культуры имени Горького (ныне Парк Культуры).....	51
Улица Коминтерна (ныне Александровский Сад).....	56
Арбатская.....	59
Смоленская.....	60
Вторая очередь.....	64
Киевская.....	66
Площадь Революции.....	70
Курская.....	77
Площадь Свердлова (ныне Театральная).....	80
Маяковская.....	86
Белорусская.....	93
Динамо.....	96
Аэропорт.....	100
Сокол.....	104

Третья очередь	108
Новокузнецкая.....	110
Павелецкая.....	115
Завод имени Сталина (ныне Автозаводская).....	123
Бауманская.....	127
Электrozаводская.....	130
Сталинская (ныне Семеновская).....	136
Измайловский парк культуры (ныне Партизанская).....	139
Четвертая очередь	144
Парк культуры имени Горького (ныне Парк культуры).....	147
Калужская (ныне Октябрьская).....	150
Серпуховская (ныне Добрынинская).....	154
Павелецкая.....	160
Таганская.....	166
Курская.....	170
Комсомольская.....	176
Ботанический Сад (ныне Проспект Мира).....	185
Новослободская.....	190
Белорусская.....	193
Краснопресненская.....	199
Киевская.....	203
Четвертая очередь (Глубокий Арбат)	206
Арбатская.....	208
Смоленская.....	213
Киевская.....	216
Пятая очередь	220
Первомайская (ныне не существует).....	223
Фрунзенская.....	224
Спортивная.....	226
Рижский радиус.....	228
Университет.....	231
Эпилог	232

Александр Николаевич Зиновьев

СТАЛИНСКОЕ МЕТРО

Исторический путеводитель

Подписано в печать 20.10.2011.

Формат 60х90/16. Печать офсетная.

Бумага офсетная. Объем 14,75 п.л.

Тираж 2000 экз. Заказ № 2406.

Отпечатано в ОАО «Типография «Новости»

105005, г. Москва, ул. Ф. Энгельса, 46

Книга «Сталинское метро» — это исторический путеводитель, который поможет представить станции метрополитена в их первоначальном великолепии, узнать идеологический смысл их архитектурно-художественного оформления, проследить путь «сталинской неоклассики» от зарождения до заката.

Это первое издание о московском метро, которое максимально объективно и подробно исследует процесс «борьбы с культом личности» в художественном убранстве станций, структурирует все архитектурные утраты, которые происходили в метрополитене в различные периоды.



Александр Зиновьев

Родился в г.Москве. По образованию радиоинженер, окончил МИРЭА в 2011 году. Краевед, автор статей. В сферу интересов входит история Москвы, художественное оформление станций московского метро, архитектура советского периода.

ISBN 978-5-9903159-1-4



9 785990 315914