

 КУЧКОВО
ПОЛЕ

 ARCHIDESIGN

MOSCOW METRO
ARCHITECTURAL GUIDE

МОСКОВСКОЕ МЕТРО
АРХИТЕКТУРНЫЙ ГИД

СОДЕРЖАНИЕ

8	ВЕЛИКОЛЕПНЫЙ ПОДАРОК	
13	КАК УСТРОЕНО МЕТРО: СТАНЦИИ, ОЧЕРЕДИ И ЛИНИИ	
17	СТИЛИ МОСКОВСКОГО МЕТРО STYLES OF THE MOSCOW METRO	
	Ар-деко / Неоклассика / Соцреализм / Ампир / Постмодернизм / Неомодернизм	
43	ЛИНИИ МОСКОВСКОГО МЕТРО LINES OF THE MOSCOW METRO	
45	СОКОЛЬНИЧЕСКАЯ SOKOLNICHESKAYA LINE 1	
	Черкизовская / Сокольники / Красносельская / Комсомольская / художник ЕВГЕНИЙ ЛАНСЕР / архитектор ДМИТРИЙ ЧЕЧУЛИН / Красные ворота / архитектор ИВАН ФОМИН / Чистые пруды / архитектор НИКОЛАЙ КОЛЛИ / Лубянка / архитектор НИКОЛАЙ ЛАДОВСКИЙ / Охотный Ряд / Библиотека им. Ленина / Кропоткинская / архитектор АЛЕКСЕЙ ДУШКИН / Парк культуры / Фрунзенская / Спортивная / Воробьевы горы / Университет / Тропарево / Румянцево / Саларьево	
89	ЗАМОСКВОРЕЦКАЯ ZAMOSKVORETSKAYA LINE 2	
	Сокол / Аэропорт / Динамо / Белорусская / Маяковская / художник АЛЕКСАНДР ДЕЙНЕКА / Тверская / Театральная / скульптор НАТАЛЬЯ ДАНЬКО / Новокузнецкая / художник-мозаичист ВЛАДИМИР ФРОЛОВ / Павелецкая / Автозаводская / Технопарк / Орехово	
127	АРБАТСКО-ПОКРОВСКАЯ ARBATSKO-POKROVSKAYA LINE 3	
	Крылатское / Киевская / Смоленская / Арбатская / архитектор ЛЕОНИД ПОЛЯКОВ / Площадь Революции / скульптор МАТВЕЙ МАНИЗЕР / Курская / Бауманская / Электрозводская / архитекторы ВЛАДИМИР ЩУКО И ВЛАДИМИР ГЕЛЬФРЕЙХ / Семеновская / Партизанская	
157	ФИЛЕВСКАЯ FILYOVSKAYA LINE 4	
	Фили / Смоленская / Киевская / Арбатская / Александровский сад	
169	КОЛЬЦЕВАЯ KOLTSEVAYA LINE 5	
	Киевская / Краснопресненская / Белорусская / Новослободская / художник ПАВЕЛ КОРИН / Проспект Мира / скульптор ГЕОРГИЙ МОТОВИЛОВ / Комсомольская / архитектор АЛЕКСЕЙ ЩУСЕВ / Курская / Таганская / Павелецкая / Добрынинская / Октябрьская / архитектор Леонид Поляков / Парк культуры	
213	КАЛУЖСКО-РИЖСКАЯ KALUZHSKO-RIZHSKAYA LINE 6	
	Медведково / Ботанический сад / Рижская / ВДНХ / архитектор ИВАН ТАРАНОВ / Алексеевская / Шаболовская / Новые Черемушки / Калужская / Коньково / Теплый Стан	
233	ТАГАНСКО-КРАСНОПРЕСНЕНСКАЯ TAGANSKO-KRASNOPRESNENSKAYA LINE 7	
	Щукинская / Полежаевская / Улица 1905 года / Кузнецкий Мост / Китай-город / Жулебино / Кузьминки	
245	КАЛИНИНСКО-СОЛНЦЕВСКАЯ KALININSKO-SOLNTSEVSKAYA LINE 8 8A	
	Перово / Авиамоторная / Площадь Ильича / Марксистская	
255	СЕРПУХОВСКО-ТИМИРЯЗЕВСКАЯ SERPUHOVSKO-TIMIRYAZEVSKAYA LINE 9	
	Менделеевская / Цветной бульвар / Боровицкая / Серпуховская / Тульская / Нагатинская / архитектор НИКОЛАЙ ШУМАКОВ / Нахимовский проспект / Чертановская / архитектор НИНА АЛЕШИНА / Пражская / Аннино	
279	ЛЮБЛИНСКО-ДМИТРОВСКАЯ LYUBLINSKO-DMITROVSKAYA LINE 10	
	Фонвизинская / Бутырская / Достоевская / Сретенский бульвар / Римская / Крестьянская застава / Марьино / Борисово / Зябликово	
297	БУТОВСКАЯ BUTOVSKAYA LINE 12	
	Лесопарковая	
301	МОСКОВСКОЕ МЕТРО: ТЕХНИКА, ИСТОРИЯ, КУЛЬТУРА MOSCOW METRO TECHNOLOGY, HISTORY, CULTURE	
	Лестница-чудесница / Турникет – билет – жетон / Минералогия / Палеонтология в метро / Метро во время войны / Переименование станций / Униформа работников метро / Метро в изобразительном искусстве / Метро в кино / Голос в метро	

ВЕЛИКОЛЕПНЫЙ ПОДАРОК

1931 год. Деревня двинулась в город. Москва буквально распухала от миллионов жителей. Транспортная система с притоком населения уже неправлялась. Перегрузка магистралей, систематические заторы и трамвайный коллапс ускорили, наконец, решение вопроса об уходе под землю, иными словами, о строительстве метро, «главном средстве быстрых и дешевых людских перевозок», дискуссия о котором велась в России с конца XIX века, а проекты долго оставались на бумаге.

«Железный нарком» товарищ Лазарь Моисеевич Каганович провел решение на июньском Пленуме ВКП(б) и дал старт великой стройке. 10 декабря 1931 года во двор дома 13 по улице Русаковской около Сокольников пришли семь рабочих и вонзили лопаты в мерзлую землю. «Какой странный наклонный ход во дворе...», — изумлялись жители окрестных домов.

Примечательно, что за прокладку подземных транспортных коммуникаций взялись довольно поспешно, еще до прояснения полной гидрогеологической картины московских недр. Столичным метро пришлось заниматься харьковским горным инженерам, оказавшимся более компетентными и наработавшим колоссальный строительный опыт.

Народное удивление не преминуло выразить пролетарский поэт Владимир Маяковский в частушечной манере:

Что такое?
Елки-палки!

По Москве —
землечерпалки.

Это
улиц потроха
вырывает МКХ.

МКХ
тебе
не тень
навело
на майский день.

Через год
без всякой тени
прите
в метрополитене.

Я
кататься не хочу,
я
не верю лихачу.

Я
поеду
с Танею
В метрополитену.

с. 5
Г. Г. Клуцис
**Вся Москва строит
метро...**
Плакат, 1934
**Народный музей
московского
метрополитена**

▼ Н. А. Долгоруков
**Метрополитен —
главное средство,
разрешающее проблему
быстрых и дешевых
людских перевозок.**
Плакат. М.; Л., 1931
РГБ



Сооружение метрополитена в условиях Москвы, с пестротой и не-постоянством ее почв, песками, суглинками и юрскими глинами, было чрезвычайно сложной технической задачей.

Практика метростроения знала до того три метода проходки тоннелей:

БЕРЛИНСКИЙ (ОТКРЫТЫЙ), где котлован и траншея роются на поверхности улицы и после засыпаются грунтом, подходит для станций мелкого заложения (до 15 м), требует всех подземных коммуникаций и укрепления фундаментов рядом стоящих зданий. В Москве берлинским методом построены участки первой очереди «Сокольники» — «Комсомольская» и «Кропоткинская» — «Парк культуры».

ПАРИЖСКИЙ (ЗАКРЫТЫЙ), без вскрытия улиц при помощи неглубоких шахт с проходкой тоннелей горным способом, применяется при строительстве станций глубокого заложения. При этом методе опасность представляют плытуны (насыщенные водой грунты).

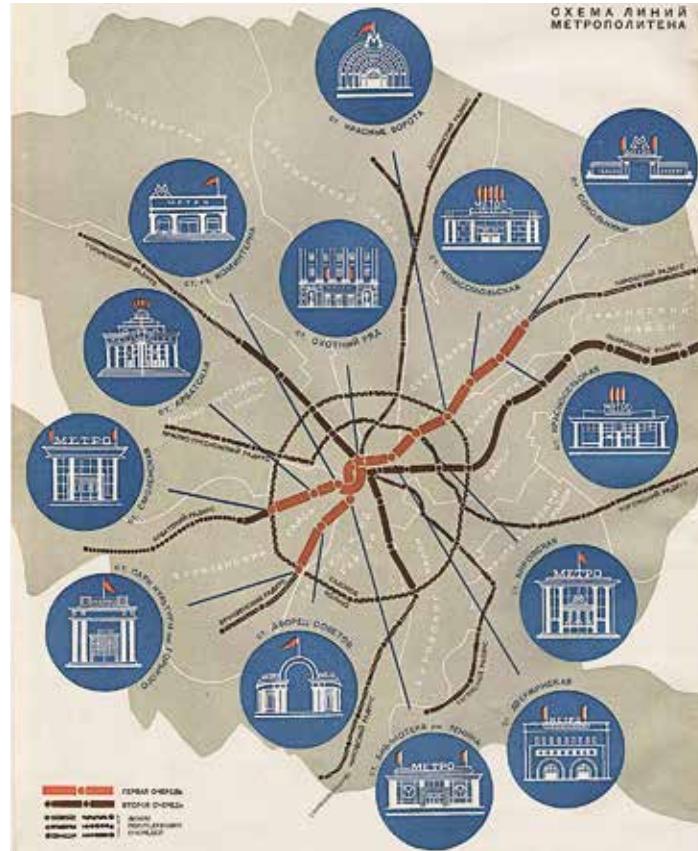
БЕЛЬГИЙСКИЙ МЕТОД (МЕТОД ОПЕРТОГО СВОДА) — аналогичен парижскому, но с разработкой верхней части будущего тоннеля, бетонированием потолка, опирающегося прямо на грунт.

ЛОНДОНСКИЙ (ЩИТОВОЙ), самый дорогостоящий, без вскрытия улиц, с проходкой щитом и котлованами глубиной до 20 м. «Проходческий» щит, изобретенный в Англии в XIX веке, был впервые использован в Москве на участке между станциями «Площадь Свердлова» («Театральная») и «Дзержинская» («Лубянка»).

Ни один из выше перечисленных вариантов для подземных условий Москвы полностью не соответствовал: требовалась их комбинация и индивидуальный подход при прокладке каждой трассы. Но не только в этом состояла уникальность московского метро. Объект, единственный в мире и с художественной, и с идеологической точек зрения, представлял собой витрину государства, пример монументальной пропаганды, экспериментальную лабораторию для выработки архитектурных стилей.

История столичной подземки — это путешествие во времени, гримасы которого оставили свои заплатки, вместе с тем это и рассказ об эволюции эстетических представлений и понятий о красоте, о том, как регламентировалась творческая свобода, вздувались и сжимались бюджеты на строительные материалы.

И в архитектурном отношении метро оказалось совершенно всеядным организмом. Проектировать станции в самые короткие сроки поручали зодчим разных поколений и направлений, в том числе с дерево-люминционным образованием: Николаю Ладовскому, Ивану Фомину, Ивану Таранову, Алексею Душкину, братьям Яковлевым, Владимиру Щуко и другим, к слову сказать, не имеющим



▲ Схема перспективного
развития метро, 1935
**Народный музей
московского
метрополитена**

перед глазами каких-либо образных концепций и отправных точек для оформления объекта новой типологии. Возможно, благодаря установке свыше «строить красивые станции», сегодня в метро собрана практически энциклопедия, учебник для наглядного штудирования вариации стилей, от рационализма, ар-деко, неоклассики, сталинского ампира вплоть до модернизма и неомодернизма. В убранстве залов внимательный зритель обнаружит как черты древнерусского зодчества, так и мотивы из арсенала готики и барокко. И стилевые, эти признаки, точно в калейдоскопе, мелькают за окном вагона, проносящегося по одной, к примеру, Сокольнической ветке.

В большом государственном проекте показная сторона стояла, несомненно, на первом месте. Помимо демонстрации советского могущества не обошлось без жаркого стремления пустить пыль в глаза буржуазным соседям (метро тогда уже существовало в Лондоне, Берлине, Нью-Йорке, Париже), значения внешним эффектам в своих этих «tube» и «underground» особо ни придающим, размышляющим все больше о функции и экономии.

«Яркой иллюстрацией служит метрополитен Парижа. Здесь все подчинено интересам капиталистической наживы. В нескольких метрах под землей – унылое, казарменное однообразие сырых и затхлых, убого освещенных катакомб, по которым движутся поезда метро. Пассажиров мутят от спретого воздуха, так как

неутолимая жадность предпринимателей лишила метрополитен Парижа всякой вентиляции... Такая же “забота” о пассажирах характерна и для нью-йоркского метрополитена, станционные помещения которого напоминают складские базы. Здесь нет даже попыток отделки помещений, затирки неровностей, получившихся от применения старой, помятой стандартной металлической опалубки», – описывал подземные ужасы конкурентов Самуил Кравец, которым противопоставлялось великолепие, сродни гастрономическому, московского метро, смакуемое Семеном Кирсановым:

Наконец-то
сегодня
Я и жена
Получили
подземное крещенье.
Шагом степенным
с нами
Со всеми
идут по ступеням
рабочие семьи.
Едва отбелел
вестибюльный карниз,
жена говорит,
удивившись:
— Спускались-то мы
По лестнице
вниз,
а очутились,
по-моему,
выше!
Похоже,
что вскоре
начнут облака
с колонн
и балконов
свешиваться...
А зала
вся,
как стакан молока,
сияет
утренней
свежестью.
Плитки –
белевшая великолепь!
О них
говорить не устану –
хотется
плитку
намазать на хлеб
и смаковать,
как сметану.

КАК УСТРОЕНО МЕТРО: СТАНЦИИ, ОЧЕРЕДИ И ЛИНИИ

Типов планировок станций было избрано несколько, не изменившихся до сих пор. Наличие центрального зала, мимо бесполезного, будто не имеющего иного назначения, кроме торжественного шествия, праздного созерцания мозаичных сводов, бесспорно, завоевание советского метростроя, затратное, но презентативное, остающееся предметом неизменного восхищения. Пусть сама концепция навязывалась заказчиком, коим являлось государство, но советским зодчим будто бы нравилось играть в строителей дворцов, призванных отвести малейшую мысль о наземном бытовом неустройстве. Золотые в буквальном смысле годы метро приходятся на прокладку Кольцевой линии, где каждая станция слагает гимн победе, спорту, отдыху, ратному и сельскому труду, где из архитектуры буквально сочится идеология и непрерывной вереницей тянутся сверкающие образцы героев, скульптурные рельефы, мраморные изваяния и укоренившийся в декоре, казалось, навсегда образ вождя всех народов. Однако пришло время, и любители излишеств были пойманы с поличным. Хрущевские преобразования 1955 года (Хрущев в свое время был, между прочим, правой рукой наркома путей сообщения Лазаря Кагановича) очистили метро от показной роскоши, уступившей место предельному аскетизму и камерности. Кардинально поменялось само восприятие пространства, эстетически подземные транспортные сооружения развивались уже в русле идей модернизма. На повестке дня стояла односводчатая конструкция и так называемая сороконожка – два ряда по двадцать шесть колонн, поддерживающих своды подземного зала.

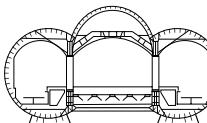
Станция метро «Кузнецкий Мост» в 1975 году ознаменовала новый этап метростроительства. Дворцы в их новом прочтении, с глубоким заложением, индустриальными методами строительства, налетом ретроспективных переживаний и должной художественной презентацией, понемногу возвращаются в подземку.

1990–2000-е годы приходят на новом витке снижения финансирования и экономии средств. Единственной вновь открытой веткой московского метрополитена тех лет становится Люблинская. 2000–2010-е приносят в подземелье разнообразие авторских концепций, новых языков и экспериментов с цветом, фактурой материала, дизайном освещения, конструкцией, а также заметное включение в архитектурный образ станции произведений монументального искусства. Проходят конкурсы на проекты новых станций. В растущем в длину московском метро, не похожем ни на одну из подземок мира, так и не появилось ни одной одинаковой станции. И как прежде пассажирам, заполняющим вестибюли, эскалаторы и перроны, хочется сказать: «Поднимите глаза!»

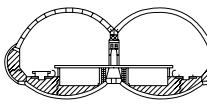
Сложнейший транспортный механизм инженерно-архитектурного ансамбля московского метро раскладывается на типовые проекты. Станции глубокого и мелкого заложения строят пилонными или колонными, трехсводчатыми или двухсводчатыми, при этом односводчатые и однопролетные станции сегодня научились возводить на разной глубине.



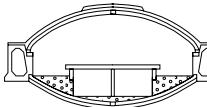
ТРЕХСВОДЧАТАЯ ПИЛОННАЯ СТАНЦИЯ ГЛУБОКОГО ЗАЛОЖЕНИЯ имеет в качестве опор столбы большого сечения (пилоны), обделки ее центрального и платформенных залов не пересекаются: по сути, это три разных зала. Такую конструкцию самого старого типа имеют станции, построенные закрытым способом на глубине 15–105 м: «Белорусская», «Охотный Ряд», «Театральная», «Таганская»... Подвидом этого типа является станция с укороченным центральным залом – «Шаболовская». Первой модернистской типовой трехпролетной станцией с 26 рядами колонн («сороконожкой») из сборного железобетона, самой распространенной в строительстве 1960–1970-х годов, стала «Первомайская».



ТРЕХСВОДЧАТАЯ КОЛОННАЯ ГЛУБОКОГО ЗАЛОЖЕНИЯ станция формируется центральным и двумя боковыми (перронными, платформенными) залами круглого сечения, кольца обделок которых опираются на общий конструктивный элемент – колонну. Пропускная способность такой станции гораздо выше пилонной. Первой станцией этого типа в Москве стала «Маяковская», колонно-стеновой ее разновидностью являются, например, станции «Крестьянская застава» и «Достоевская».



ЧЕТЫРЕХПРОЛЕТНОЙ является станция «Александровский сад», **ДВУХПРОЛЕТНОЙ** с одним рядом колонн – «Красносельская». **ОДНОСВОДЧАТОЙ КОНСТРУКЦИЕЙ ГЛУБОКОГО ЗАЛОЖЕНИЯ** отличается пологим сводом переменной толщины, примеры такой конструкции – «Библиотека им. Ленина», «Сходненская», «Митино». **ОДНОСВОДЧАТОЙ КОНСТРУКЦИЕЙ МЕЛКОГО ЗАЛОЖЕНИЯ** со сводчатым залом и островной платформой стала станция «Тимирязевская».



ОДНОПРОЛЕТНЫЕ СТАНЦИИ МЕЛКОГО ЗАЛОЖЕНИЯ без промежуточных опор строятся с плоским перекрытием из пролетных балок автодорожных мостов, к ним относятся «Волжская» и «Марьино».

Наземные станции метро сооружаются **крытыми**, например, эстакадная, стоящая на опорах станция «Воробьевы горы» с островной центральной платформой, и **открытыми** – это станция «Фили» с береговой платформой, пути которой проходят в центре, а пассажиры разных направлений разделены поездами.



Московское метро строилось не линиями, а очередями, постепенно врастая в структуру города. Так, **ПЕРВАЯ ОЧЕРЕДЬ** из тринадцати станций, сооруженная в 1931–1935 годах, начинала движение от станции «Сокольники» до «Охотного Ряда», и далее велась по развилке – до «Парка культуры» или «Смоленской».

ВТОРАЯ ОЧЕРЕДЬ строилась в 1955–1958 годах: тогда московский метрополитен подрос на 20,2 км, в строй входило девять станций трех веток. Участок «Смоленская» – «Киевская» Филевского радиуса пересекал реку по первому в истории СССР метромосту. Арбатско-Покровская линия продолжила маршрут от «Площади Революции» до «Курской». Горьковский радиус шел от «Театральной» до «Сокола» – под землей теперь можно было добраться до стадиона «Динамо» и Центрального аэродрома им. М. В. Фрунзе (станция «Аэропорт»). Транспортное сообщение с центром получили три столичных вокзала: Курский, Киевский и Белорусский.

Сооружением **ТРЕТЬЕЙ ОЧЕРЕДИ** московской подземки в 1939–1943 годах Метрострой планировал соединить подземным транспортом рабочие окраины с центром Москвы. Два маршрута Замоскворецкой (от «Новоузнецкой» до «Автозаводской») и Арбатско-Покровской линий (от «Бауманской» до «Партизанской») общей длиной в 15,9 км наносили на карту семь новых станций. К лету 1941 года были готовы все перегонные тоннели, но строительство остановила война. Только после поражения немецких войск под Москвой и начала контрнаступления Советской армии в мае 1942 года прокладка метро возобновилась.

ЧЕТВЕРТАЯ ОЧЕРЕДЬ метро – Кольцевая линия и новая трасса Арбатского радиуса, построенные в 1945–1954 годах, – завершила выполнение изначального плана развития московского метрополитена. Шестнадцать станций и восемнадцать павильонов четвертой очереди составили общую трассу длиной 23,4 км.

**Линии и станции первой очереди
Московского метрополитена
имени Л. М. Нагановича**



Линии и станции
первой очереди
московского метро
политеха им.
Л. М. Кагановича.
Плакат. М., 1935
РГБ

> План линий
московского
метрополитена имени
Л. М. Кагановича, 1935
Народный музей
московского
метрополитена



Применение и стойкость анти-упралкивания и антиокисления масел				Низкая коррозионная и избирательная прокрасть антибактерии и трансформаторы			
Степень анти-	Мин. вязкость	Макс. темп.	ДЛ. хранения	Гидролиз	Гидролиз в отсутствии	Гидролиз в отсутствии	
Базисные	0,5-1,5, 15-20, 20-25, 30-45	—	4	Бактериальный фильтрующий масл. базис. Бактериальный фильтрующий масл. базис. с бактери.	Бактериальный фильтрующий масл. базис.	Бактериальный фильтрующий масл. базис.	
Бромистые	0,5-1,5, 15-20, 20-25, 30-45	—	—	Бактериальный фильтрующий масл. базис.	Бактериальный фильтрующий масл. базис.	Бактериальный фильтрующий масл. базис.	
Бромо-кремниевые	0,5-1,5, 15-20, 20-25, 30-45	—	1,5-10	Бактериальный фильтрующий масл. базис.	Бактериальный фильтрующий масл. базис.	Бактериальный фильтрующий масл. базис.	
Бромо-ароматические	1,5-14, 12-20, 20-30, 5	—	8	Бактериальный фильтрующий масл. базис.	Бактериальный фильтрующий масл. базис.	Бактериальный фильтрующий масл. базис.	
Боросные	0,5-1,5, 15-20, 20-25, 30-45	—	1,5-5, 10	Бактериальный фильтрующий масл. базис.	Бактериальный фильтрующий масл. базис.	Бактериальный фильтрующий масл. базис.	
Диоксины	1,5-14, 12-20, 20-25, 30-45	—	8, 10	Бактериальный фильтрующий масл. базис.	Бактериальный фильтрующий масл. базис.	Бактериальный фильтрующий масл. базис.	
Синтет. масла	0,5-10, 20-30	—	1,5	Бактериальный фильтрующий масл. базис.	Бактериальный фильтрующий масл. базис.	Бактериальный фильтрующий масл. базис.	
Бромо-диоксины	0,5-10, 15-20, 20-25, 30-45	—	2, 4, 10, 15, 20-25, 30-45	Бактериальный фильтрующий масл. базис.	Бактериальный фильтрующий масл. базис.	Бактериальный фильтрующий масл. базис.	
Бромо-кремниевые	0,5-10, 15-20, 20-25, 30-45	—	1, 21	Бактериальный фильтрующий масл. базис.	Бактериальный фильтрующий масл. базис.	Бактериальный фильтрующий масл. базис.	
Бромо-ароматические	0,5-10, 15-20, 20-25, 30-45	—	2	Бактериальный фильтрующий масл. базис.	Бактериальный фильтрующий масл. базис.	Бактериальный фильтрующий масл. базис.	
Боросные	0,5-10, 15-20, 20-25, 30-45	—	2	Бактериальный фильтрующий масл. базис.	Бактериальный фильтрующий масл. базис.	Бактериальный фильтрующий масл. базис.	
Диоксины	0,5-10, 15-20, 20-25, 30-45	—	2	Бактериальный фильтрующий масл. базис.	Бактериальный фильтрующий масл. базис.	Бактериальный фильтрующий масл. базис.	
Фтор-кремниевые	0,5-10, 15-20, 20-25, 30-45	—	2	Бактериальный фильтрующий масл. базис.	Бактериальный фильтрующий масл. базис.	Бактериальный фильтрующий масл. базис.	
Фтор-ароматические	0,5-10, 15-20, 20-25, 30-45	—	2	Бактериальный фильтрующий масл. базис.	Бактериальный фильтрующий масл. базис.	Бактериальный фильтрующий масл. базис.	
Фтор-кремниевые	0,5-10, 15-20, 20-25, 30-45	—	2	Бактериальный фильтрующий масл. базис.	Бактериальный фильтрующий масл. базис.	Бактериальный фильтрующий масл. базис.	
Фтор-ароматические	0,5-10, 15-20, 20-25, 30-45	—	2	Бактериальный фильтрующий масл. базис.	Бактериальный фильтрующий масл. базис.	Бактериальный фильтрующий масл. базис.	
Фтор-кремниевые	0,5-10, 15-20, 20-25, 30-45	—	2	Бактериальный фильтрующий масл. базис.	Бактериальный фильтрующий масл. базис.	Бактериальный фильтрующий масл. базис.	



STYLES OF THE MOSCOW METRO

ART DECO

SOVIET NEOCLASSICISM

SOCIAL REALISM

STALINIST EMPIRE

MODERNISM

POSTMODERNISM

NEOMODERNISM

СТИЛИ МОСКОВСКОГО МЕТРО

АР-ДЕКО

СОВЕТСКАЯ НЕОКЛАССИКА

СОЦРЕАЛИЗМ

СТАЛИНСКИЙ АМПИР

МОДЕРНИЗМ

ПОСТМОДЕРНИЗМ

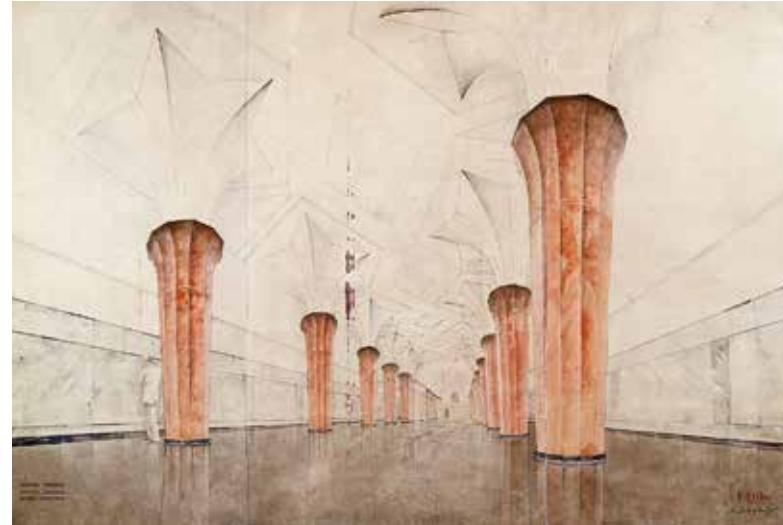
НЕОМОДЕРНИЗМ

АР-ДЕКО

Стиль ар-деко (с фр. «декоративное искусство») обязан своим названием парижской Выставке современных декоративных и промышленных искусств 1925 года: именно тогда заявило о себе направление, представляющее счастливый компромисс между авангардом и классикой. Международный стиль, широко распространенный в Европе и Америке, вдохновлялся культурами Востока, Египта, Африки, Америки, предлагая широкому кругу потребителей эффектные композиции из контрастных по фактуре материалов, геометрических форм, ярких цветов и ультрасовременных технологических новинок. Нью-йоркские небоскребы, изделия из стекла Рене Лалика, индустриальный дизайн Венского сецессиона и театральные постановки «Русских сезонов» Сергея Дягилева становятся манифестами этого мирового движения.

▼ В. А. Веснин,
А. А. Веснин,
С. В. Лященко, при
участии С. В. Леверта
Проект станции
«Киевская II», кон. 1940-х.
Перспектива аванзала

> А. Н. Душкин,
Я. Г. Лихтенберг
Проект станции
«Дворец Советов»
«(Кропотkinsкая)»,
1934. Перронный зал.
Перспектива



Московское метро, подземный рай, могло бы стать не имевшим аналогов памятником советского конструктивизма, но не стало. Постановление ЦК ВКП(б) от 25 апреля 1932 года «О перестройке литературно-художественных организаций» пресекало любые проявления авангардных идей – рационализма и конструктивизма – и заставило архитекторов пуститься на отчаянные поиски нового языка.

Как раз в этот момент на повестке дня стоял метрополис. Приятию многих проектных решений и строительству как таковому отводились весьма сжатые сроки, близкие к крайности. Архитектор Николай Колли вспомнит потом, как в его мастерской 1 марта 1934 года раздался звонок: «Дорогие товарищи, надо делать станции метро». – «Срок?» – «Двадцать пять дней». – «Какую именно станцию?» – «Вам, товарищ Колли, «Кировскую»». – «Какого же рода станции надо делать?» – «Красивые станции». Подобные расплывчатые определения заказчиков пока еще оставляли лазейки для «независимого творчества». Считается, что самые красивые станции первых очередей московской подземки демонстрируют стилевые признаки ар-деко. Однако споры, был ли в СССР этот стиль ведутся до сих пор. Но скорее, они лежат в области терминологии.

Исследователь советской архитектуры Вигдания Хазанова в свое время предложила термин «стиль 1935 года», Селим Хан-Магомедов назвал постконструктивизмом переходный этап от авангарда к ретроспективизму. Игорь Казус определяет стиль термином «сталинское ар-деко» «модернизовированную классику», имея в виду, прежде всего, московские высотки. Татьяна Малинина трактует наиболее широко стиль ар-деко как избегающий «неприятия всякого рода крайностей: принципиального традиционализма, новаторского экстремизма, диктата теоретических систем, а также приоритета техники перед искусством, рационального перед интуитивным».

Итак, происходит смена курса, сокращение числа творческих течений, усиливается патриотическая линия, и советским зодчим высочайше рекомендуют обратить внимание на классическое наследие. Но не все, однако, с энтузиазмом бросаются

копировать памятники античности буквально. Иные, и довольно экстравагантно, посягают на создание новой классики и нового ордера, извлекая из памяти формы архаики, Древнего Вавилона и Египта, что, безусловно, сближает их поиски со словарем ар-деко.

В московском метрополитене стилевые черты наиболее последовательно воплотил Алексей Душкин. Получивший одну из первых премий за конкурсный проект Дворца Советов и вызванный телеграммой-молнией ВЦИК для дальнейшей разработки проекта, архитектор с семьей из Харькова переехал в столицу. В 1934 году совместно с коллегой Я. Г. Лихтенбергом Душкин проектирует станцию «Дворец Советов» (ныне «Кропотkinsкая»), опирая ее свод на массивные и строгие колонны, капители которых походят и на древнеегипетские лотосы и на советскую пятиконечную звезду одновременно. Позднее архитектор напишет: «Экскурс в историю оказался оправданным – Луксор и Карнак пригодились». Колонны с раструбами авторы обратили в источник света, скрестив классический элемент с электрическим оборудованием. Осветительный эффект от «распушек-софитов» подчеркивал форму и добавил интерьеру перронного зала монументальности.

Следующий «дворец для народа», ставший идеалом организации среды и авангардного синтеза архитектуры и монументального искусства, – станция «Маяковская». За этот проект Алексей Душкин на Всемирной выставке в Нью-Йорке 1939 года получил Гран-при. Новому формообразованию содействовало применение последних отделочных материалов. Из арсенала ар-деко советский архитектор позаимствовал влечение к пластическим комбинациям металла и редких пород камня. Энергичный полукруг стальной арки обрамляется полосками ярко-розового дендритового родонита, красно-бурого орлеца и черного мраморовидного известняка «садахло». Доказательством того, как ловко в конструктивистскую архитектуру внедрялась декоративность, была задача ритмично раздробить поверхность свода, декорированного утопленными в потолок «Сутками Страны Советов» – звонкими по цвету и по плакатному плоскостным мозаичными эллипсами Александра Дейнеки.

В 1930-е годы архитекторы, пока избегающие открытой ордерности, позволяют себе игру с деталями. Они возвращают в моду кессоны, орнаментально оживляющие своды, и даже заполняют их сюжетно: так, в ромбах-нишах на потолке «Театральной» появляются фарфоровые музыканты и танцоры из семи республик СССР работы скульптора-керамиста Натальи Данько.

Ребристость и зигзагообразность ар-деко вдохновила архитекторов Бориса Виленского и Владимира Ершова на оформление стен и потолка станции «Аэропорт» зонтичными мраморными рельефами (раскрытие парашюты) и черными ромбами чугунных решеток. Капители колонн в вестибюле, как чуть ранее было у Душкина на «Кропотkinsкой», отсылали к эстетике Древнего Египта.

В Стране Советов стиль ар-деко обрел собственное лицо, возможно, отличавшееся от вариаций стиля других стран большим разнообразием. Остается лишь предполагать, сколь далеко могла бы развиваться фантазия архитекторов, не столкнувшись они с кампанией по «борьбе с излишествами» конца 1950-х годов.

> **Перронный зал**
станции «Маяковская»,
архитектор А. Н. Душкин,
1938
Фото А. М. Народицкого,
2018



LINES OF THE MOSCOW METRO

ЛИНИИ МОСКОВСКОГО МЕТРО

SOKOLNICHESKAYA LINE
ZAMOSKVORETSKAYA LINE
ARBATSKO-POKROVSKAYA LINE
FILYOVSKAYA LINE
KOLTSEVAYA LINE
KALUZHSKO-RIZHSKAYA LINE
TAGANSKO-KRASNOPRESNENSKAYA LINE
KALININSKO-SOLNTSEVSKAYA LINE
SERPUKHOVSKO-TIMIRYAZEVSKAYA LINE
LYUBLINSKO-DMITROVSKAYA LINE
BUTOVSKAYA LINE

СОКОЛЬНИЧЕСКАЯ
ЗАМОСКВОРЕЦКАЯ
АРБАТСКО-ПОКРОВСКАЯ
ФИЛЕВСКАЯ
КОЛЬЦЕВАЯ
КАЛУЖСКО-РИЖСКАЯ
ТАГАНСКО-КРАСНОПРЕСНЕНСКАЯ
КАЛИНИНСКО-СОЛНЦЕВСКАЯ
СЕРПУХОВСКО-ТИМИРЯЗЕВСКАЯ
ЛЮБЛИНСКО-ДМИТРОВСКАЯ
БУТОВСКАЯ

СОКОЛЬНИЧЕСКАЯ ЛИНИЯ

SOKOLNICHESKAYA LINE

БУЛЬВАР РОКОССОВСКОГО
BULVAR ROKOSOVSKOGO

ЧЕРКИЗОВСКАЯ 46
CHERKIZOVSKAYA

ПРЕОБРАЖЕНСКАЯ ПЛОЩАДЬ
PREOBRAZHENSKAYA PLOSHAD

СОКОЛЬНИКИ 48
SOKOLNIKI

КРАСНОСЕЛЬСКАЯ 50
KRASNOSELSKAYA

КОМСОМОЛЬСКАЯ 52
KOMSOMOLSKAYA

КРАСНЫЕ ВОРОТА 56
KRASNYE VOROTA

ЧИСТЫЕ ПРУДЫ 60
CHISTYE PRUDY

ЛУБЯНКА 62
LUBYANKA

ОХОТНЫЙ РЯД 64
OKHOTNY RYAD

БИБЛИОТЕКА им. ЛЕНИНА 66
BIBLIOTEKA IMENI LENINA

КРОПОТКИНСКАЯ 68
KROPOTKINSKAYA

ПАРК КУЛЬТУРЫ 72
PARK KULTURY

ФРУНЗЕНСКАЯ 74
FRUNZENSKAYA

СПОРТИВНАЯ 76
SPORTIVNAYA

ВОРОБЬЁВЫ ГОРЫ 78
VOROBYOVO GORY

УНИВЕРСИТЕТ 80
UNIVERSITET

ПРОСПЕКТ ВЕРНАДСКОГО
PROSPEKT VERNADSKOGO

ЮГО-ЗАПАДНАЯ
YUGO-ZAPADNAYA

ТРОПАРЕВО 82
TROPAREVO

РУМИАНЦЕВО 84
RUMYANTSEVO

САЛАРЬЕВО 86
SALARYEVO

Впервые о метро в Москве заговорили в 1902 году: нельзя же было отставать от Лондона, где подземка заработала еще 39 лет назад. Но городские власти все тянули с утверждением проектов инженеров, а извозчики боялись остаться без заработка. Наконец, город окончательно встал в пробках, а горожане задохнулись в трамвайной давке. Первую шахту заложили в 1931 году, за четыре года полностью построив первую очередь московского метрополитена. В 7 часов утра 15 мая 1935 года движение начиналось от станции «Сокольники» до «Охотного Ряда» и далее шло по разветвлению до «Парка культуры» или «Смоленской», в 1963-м достроили участок «Университет» — «Юго-Западная» (4,5 км), через два года ветку продлили на север до станции «Преображенская площадь». До 1990 года красная линия (длина 32,5 км, 22 станции, 51 мин в пути) имела название Кировско-Фрунзенская. «Воробьевы горы» расположены на Лужнецком метромосту. «Колодезная», «Хованская» и «Лужниковская» — станции запланированные, но так и не построенные. Среди шедевров линии — «Кропотkinsкая», «Красные ворота», «Комсомольская».

ЧЕРКИЗОВСКАЯ

ДАТА ОТКРЫТИЯ

1 августа 1990 года

АРХИТЕКТОРЫ СТАНЦИИ

В. А. Черемин,
А. Л. Вигдоров, при
участии Л. Л. Борзенкова

АРХИТЕКТОРЫ**ПАВИЛЬОНОВ**

В. А. Черемин,

А. Л. Вигдоров

ХУДОЖНИК

А. Н. Кузнецов

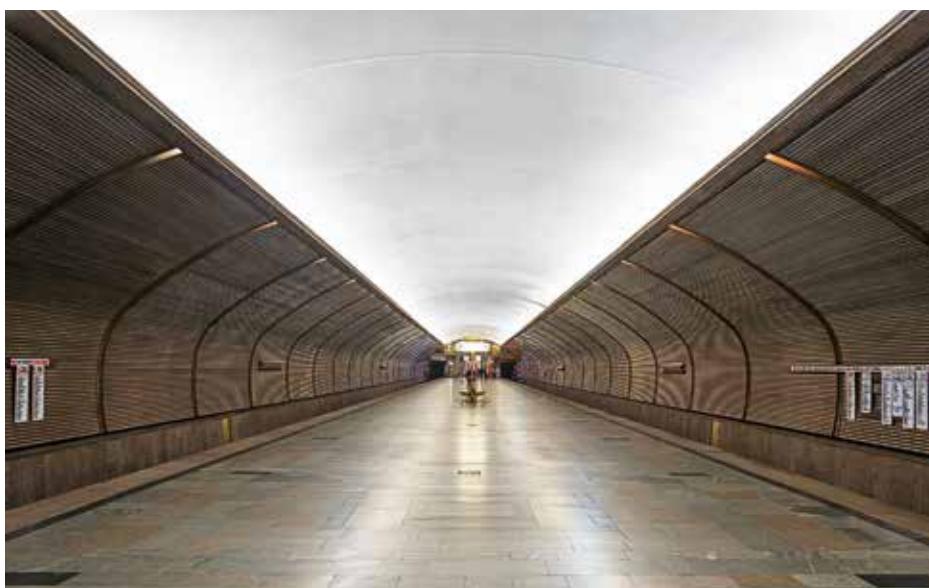
КОНСТРУКЦИЯ СТАНЦИИодносводчатая, мелкого
заложения – 11 м

В середине XIV века из-за родовых разногласий иные представители элит Золотой Орды переходили на службу к русским князьям. Сказочно богатый царевич Серкиз (Черкиз) явился к Дмитрию Донскому с многочисленной конной ратью, пригнал табуны коней и отары овец. Великий князь наделил пе-ребежчика волостями и угодьями, с тех пор называвшимися Черкизовыми. Одно из сел Черкиза на берегу речки Сосенки вошло в массовую жилую застройку Москвы.

Однако исторические нюансы этой топонимики не нашли отражения в декоре подземного объекта, запущенного на территории бывшего владения потомка Чингисхана. Зато шагающих по лестнице пассажиров жизнерадостно приветствуют «Олимпийские игры» – витражи Андрея Кузнецова (раннюю мозаику художника-монументалиста см. на станции «Проспект Мира»). Спортивный сюжет понятен: из южного вестибюля станции можно выйти

к футбольному стадиону «Локомотив», недавно переименованному в «РЖД Арена».

Виктор Черемин, занимавший должность главного архитектора московского метрополитена, создал на станции настроение сумрачной торжественности. В облицовке путевых тоннелей «Черкизовской» был использован темный металл. Пол выложен серым гранитом. Высокие своды стягивают на себе весь свет, льющийся от ламп, скрытых под верхней частью вогнутых панелей.



ЗАМОСКВОРЕЦКАЯ ЛИНИЯ

ZAMOSKVORETSKAYA LINE

ХОВРИНО	KHOVRINO
РЕЧНОЙ ВОКЗАЛ	RECHNOY VOKZAL
ВОДНЫЙ СТАДИОН	VODNY STADION
ВОЙКОВСКАЯ	VOYKOVSKAYA
СОКОЛ 90	SOKOL
АЭРОПОРТ 94	AEROPORT
ДИНАМО 98	DINAMO
БЕЛОРУССКАЯ 102	BELORUSSKAYA
МАЯКОВСКАЯ 104	MAYAKOVSKAYA
ТВЕРСКАЯ 108	TVERSKAYA
ТЕАТРАЛЬНАЯ 110	TEATRALNAYA
НОВОКУЗНЕЦКАЯ 112	NOVOKUZNETSAYA
ПАВЕЛЕЦКАЯ 116	PAVELETSKAYA
АВТОЗАВОДСКАЯ 120	AVTOZAVODSKAYA
ТЕХНОПАРК 122	TEKHNOPARK
КОЛОМЕНСКАЯ	KOLOMENSKAYA
КАШИРСКАЯ	KASHIRSKAYA
КАНТЕМИРОВСКАЯ	KANTEMIROVSKAYA
ЦАРИЦЫНО	TSARITSYNO
ОРЕХОВО 124	OREKHOVO
ДОМОДЕДОВСКАЯ	DOMODEDOVSKAYA
КРАСНОГВАРДЕЙСКАЯ	KRASNOGVARDEYSKAYA
АЛМА-АТИНСКАЯ	ALMA-ATINSKAYA

В 1937–1938 годах московский метрополитен подрос на 20,2 км. С запуском второй очереди московского метрополитена выходило уже три ветки, пересекающихся в центре. Подземными путями отныне можно было добраться до стадиона «Динамо» и Центрального аэродрома им. М. В. Фрунзе. И, главное, соединение приобрели три московских железнодорожных вокзала: Курский, Киевский и Белорусский. Огромное внимание авторы проектов уделили разнообразию художественного оформления залов и вестибюлей, привлекая в команду коллег, скульпторов и художников. В списке второй очереди числятся одни из красивейших станций московского метро: «Маяковская», «Новокузнецкая», «Сокол», «Аэропорт», «Динамо», «Автозаводская», «Советская», «Москворецкая», «Ленинградская» («Окружная»), «Левобережная», «Дербеневская», «Вишняковский переулок» и «Бега» — проектирующиеся, но нереализованные станции зеленой ветки.

СОКОЛ

ДАТА ОТКРЫТИЯ

11 сентября 1958 года

АРХИТЕКТОРЫ ЗАПАДНОГО ПАВИЛЬОНА И ВОСТОЧНОГО ПАВИЛЬОНА

Ю. Н. Яковлев, К. Н. Яковлев

АРХИТЕКТОРЫ ЗАПАДНОГО ПАВИЛЬОНА

В. Г. Поликарпова,
В. М. Андреев

КОНСТРУКЦИЯ СТАНЦИИ

колонная, двухпролетная,
мелкого заложения – 9,6 м

ОХРАННЫЙ СТАТУС

выявленный объект
культурного наследия

> Станция «Сокол». Наземный павильон. Фрагмент внутреннего двора с фонтаном
Фото А. А. Тартаковского, 1950-е



Братья Яковлевы пришли в Метропроект в 1956 году вместе и вместе же строили Смоленский метромост через Москву-реку. «Сокол» – их первая и единственная станция, но она «стоит мессы». Название метро получило от поселка Сокол, дачного кооператива деятелей академии наук СССР, спроектированного в 1920-е годы братьями Веснинами, Щусевым, Кондаковым и Марковниковым. Открытая в один день с «Маяковской» станция «Сокол» многое сообщает о вкусах того предвоенного времени. Перронный зал – два параллельных свода, опирающихся на боковые стены и на ось монументальных опор, облицованных бирюзажным мрамором. Круги и дуги света, точно воронками выхваченные из полумрака, гигантскими лепестками раскрытых парашютов выпадают на своды. Купола, а на деле плоские чаши, служат рефлекторами источников освещения, скрытых

за квадратиками агамзалинского оникса. На полу – композиция из серого и розового гранита. На путевых стенах так и остались незаполненными панно из белого мрамора в рамках. Замысел высечь золотыми буквами список прав советского гражданина («Право на труд», «Право на образование», «Право на отдых», «Право на обеспеченную старость») не сбылся по неясной причине.

Мостики, с которого начинается выход в город, делит перрон пополам. Лестницы ведут к сводчатым галереям, связывающим станцию с наземными вестибюлями. Некогда стены галерей покрывал ромбовидный орнамент из цветного мрамора, которого станция – выявленный объект культурного наследия – лишилась в ходе реставрации и благоустройства. Также были утрачены бронзовые торшеры с мраморным основанием, украшавшие лестницу, и часы на колонне со стрелками и цифрами

из бронзы. Центр подземного кассового зала с двухламповыми бра отмечен колонной – споном, окруженным хороводом потолочных фонариков. Восточный наземный павильон решен «покоем» (П-образный в плане) с курдонером и фонтаном из полированного гранита. Западный павильон был построен другими архитекторами позже, в 1949 году, когда Юрия Яковleva уже не было в живых: он пропал без вести на фронте в 1941 году. Его брат, Константин, продолжал активно творить и строил преимущественно мосты.



ZAMOSKVORETSKAYA LINE



ZAMOSKVORETSKAYA LINE



КОЛЬЦЕВАЯ

KOLTSEVAYA LINE



Путь по кольцу в 19,4 км занимает полчаса. Линия соединяет между собой почти все радиальные линии и доставляет пассажиров к семи из девяти московских железнодорожных вокзалов. В связи с назревшей необходимостью разгрузки пересадочных узлов, было принято решение о строительстве Кольцевой линии московского метро. Стройка началась в 1950 году, через четыре года кольцо сомкнулось. В 1995 году журналист Валерий Хилтунен предложил переименовать дюжину станций Кольцевой линии по названиям месяцев года, тем более что «Октябрьская» уже имелась. Были планы строительства между «Киевской» и «Краснопресненской» станции «Российская», которая должна была иметь пересадку на перспективную линию от Калининского радиуса — по нынешним планам на станцию «Дорогомиловская». Однако от проекта станции отказались в 2017 году.

КИЕВСКАЯ

ДАТА ОТКРЫТИЯ

14 марта 1954 года

АРХИТЕКТОРЫ СТАНЦИИ

Е. И. Катонин,
В. К. Скугарев,
Г. Е. Голубев, соавтор
А. А. Марова

АРХИТЕКТОРЫ ВЕСТИБЮЛЯ (В ЗДАНИИ КИЕВСКОГО ВОКЗАЛА)

Л. В. Сачкова,
М. В. Головинова
ХУДОЖНИКИ
А. В. Мызин, Г. И. Опрышко,
А. Т. Иванов

КОНСТРУКЦИЯ СТАНЦИИ

пилонная, трехсводчатая,
глубокого заложения –
53 м

ОХРАННЫЙ СТАТУС

объект культурного
наследия регионального
значения

Убранство дворца, где сомкнулось кольцо московского метрополитена, посвящено 500-летию воссоединения Украины с Россией. Более двухсот архитекторов боролись за победу в конкурсе на «Киевскую». В двух турах жюри рассматривало семьдесят два проекта. Выиграли украинские зодчие во главе с одесситом Евгением Катониным, выпускником Академии художеств (мастерская Леонтия Бенуа), до 1948 года работавшим над составлением генплана Ленинграда в коллективе неоклассика Ивана Фомина.

Юность Никиты Хрущева, руководившего приемной комиссией, прошла на Украине. Станция Киевская стала последней, где только что приступивший к обязанностям первый секретарь ЦК КПСС допустил присутствие излишеств.

Расширенные проходы и параболическое очертание свода проектировщики позаимствовали у коллеги Леонида Полякова, автора ближайшей станции «Арбатская», сданной годом раньше. Лепной жгут в обрамлении арок из орнаментики украинского барокко XVII века, то есть времени Богдана Хмельницкого и Переяславской рады. В отделке использовался мрамор «коелга» и серый гранит. Дворцовые многорожковые люстры осветили зал и перрон.

Могучая каменная масса нашпигована сияющей мозаикой. Восемнадцать панно монументалиста и блестящего графика Александра Мызина повествуют о ключевых моментах истории взаимоотношений России и Украины, например, «Калинин и Орджоникидзе на открытии Днепрогэса», «Привозглашение Лениным Советской власти

на Украине». Мозаичный портрет Ленина в окружении знамен и текста советского гимна помещен в торец зала, после развенчания культа личности заменивший собой большой профиль Ленина – Сталина.

Вход на станцию осуществляется несколькими способами: через встроенный в здание Киевского вокзала вестибюль

с колонным портиком, куполообразным потолком и круговой мозаикой или подземными переходами, прихотливо украшенными французскими архитекторами в 2006 году в стиле ар-нуво. Два длинных чугунных стебля завершены бутонами точь-в-точь как у Эктора Гимара в парижском метрополитене.

