



**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 / Ампи́р /  
Постмодернизм / Неомодернизм
- 43 **ЛИНИИ МОСКОВСКОГО МЕТРО** LINES OF THE MOSCOW METRO
- 45 **СОКОЛЬНИЧЕСКАЯ** SOKOLNICHESKAYA LINE 1  
Черкизовская / Сокольники / Красносельская /  
Комсомольская / художник **ЕВГЕНИЙ ЛАНСЕ́РЕ** / **АРХИТЕКТОР** **ДМИТРИЙ**  
**ЧЕЧУЛИ́Н** / Красные ворота / **АРХИТЕКТОР** **ИВАН ФОМИ́Н** / Чистые  
пруды / **АРХИТЕКТОР** **НИКОЛАЙ КОЛЛИ** / Лубянка / **АРХИТЕКТОР**  
**НИКОЛАЙ ЛАДОВСКИЙ** / Охотный Ряд / Библиотека им. Ленина /  
Кропоткинская / **АРХИТЕКТОР** **АЛЕКСЕЙ ДУШКИ́Н** / 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 ДА́НЬКО** / 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**  
**МАНИ́ЗЕР** / Курская / Бауманская / Электрозаводская /  
**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 КОРИ́Н** / 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 ТАРА́НОВ** / 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** SERPUKHOVSKO-TIMIRYAZEVSAYA LINE 9  
Менделеевская / Цветной бульвар / Боровицкая / Серпуховская /  
Тульская / Нагатинская / **АРХИТЕКТОР** **НИКОЛАЙ ШУМАКОВ** /  
Нахимовский проспект / Чертановская / **АРХИТЕКТОР** **НИНА**  
**АЛЕШИ́НА** / 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

1951 год. Деревня двинулась в город. Москва буквально распухла от миллионов жителей. Транспортная система с притоком населения уже не справлялась. 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 1951 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 инженером, оказавшимся более компетентными и наработавшим колоссальный строительный опыт.

Народное удивление не преминул 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 метрополитанию.

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

Н. А. Долгоруков  
Метрополитен —  
«главное средство,  
разрешающее проблему  
быстрых и дешевых  
людских перевозок».  
Плакаты. М.; Л., 1931  
РГБ



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

Практика метроостроения 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 пльвуны (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 запятки, 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 дореволюционным образованием: Николаю Ладовскому, Ивану Фомину, Якову Яковлевому, Владимиру Щуко и другим, к слову сказать, не имеющим



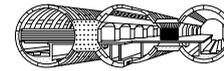
Типов планировок станций было избрано несколько, не изменившихся до сих пор. Наличие центрального зала, мнимо бесполезного, будто не имеющего иного назначения, кроме торжественного шествия, праздного созерцания мозаичных сводов, бесспорно, завоевание советского метроостроя, затратное, но репрезентативное, 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 репрезентацией, понемногу возвращаются в подземку.

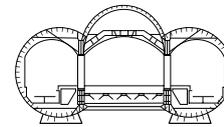
1990–2000-е годы приходят на новом витке снижения финансирования и экономии средств. Единственной вновь открытой веткой московского метрополитена тех лет становится Люблинская. 2000–2010-е приносят в подземелье разнообразие авторских концепций, новых языков и экспериментов с цветом, фактурой материала, 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!»

# КАК УСТРОЕНО МЕТРО: СТАНЦИИ, ОЧЕРЕДИ И ЛИНИИ

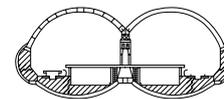
Сложнейший транспортный механизм инженерно-архитектурного ансамбля московского метро раскладывается на типовые проекты. Станции глубокого и мелкого заложения строят пилонными или колонными, трехсводчатыми или двухсводчатыми, при этом односводчатые и однопролетные станции сегодня научились возводить на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



**ТРЕХСВОДЧАТАЯ ПИЛОННАЯ СТАНЦИЯ ГЛУБОКОГО ЗАЛОЖЕНИЯ** имеет в качестве опор столбы большого сечения (пилоны), отделки 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».

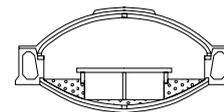


**ТРЕХСВОДЧАТАЯ КОЛОННАЯ ГЛУБОКОГО ЗАЛОЖЕНИЯ** станция формируется центральным и двумя боковыми (перронными, платформенными) залами круглого сечения, кольца отделки которых опираются на общий конструктивный элемент — колонну. Пропускная способность такой станции гораздо выше пилонной. Первой станцией 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».

**Односводчатая станция мелкого заложения** отличается пологим сводом переменной толщины, примеры такой конструкции — «Библиотека им. Ленина», «Сходненская», «Митино». **Односводчатой конструкцией глубокого 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.



# 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. Лаврента  
Проект станции  
«Киевская II», кон. 1940-х.  
Перспектива аванзала

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

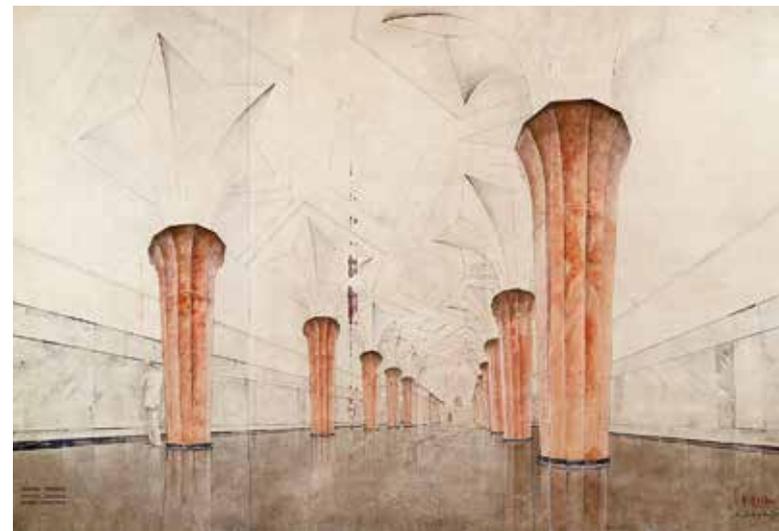


Московское метро, подземный рай, могло бы стать не имевшим аналогов памятником советского конструктивизма, но не стало. Постановление ЦК ВКП(б) от 23 апреля 1952 года «О перестройке литературно-художественных организаций» пресекало любые проявления авангардных идей – рационализма и конструктивизма – и заставляло архитекторов пуститься на отчаянные поиски нового языка.

Как раз в этот момент на повестке дня стоял метрополитен. Принятию многих проектных решений и строительству как таковому отводились весьма сжатые сроки, близкие к цейтноту. Архитектор Николай Колли вспомнит потом, как в его мастерской 1 марта 1954 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 Вигдария Хазанова в свое время предложила термин «стиль 1935 года», Селим Хан-Магомедов назвал постконструктивизмом переходный этап от авангарда к ретроспективизму. Игорь Казусь определяет стиль термином «сталинское ар-деко» «модернизированную 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 «Кропоткинская»), опирая ее свод на массивные и строгие колонны, капители которых походят и на древнеегипетские лотосы и на советскую пятиконечную звезду одновременно. Позднее архитектор напишет: «Экскур 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 плоскостными 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 (раскрытые парашюты) и черными ромбами чугунных решеток. Капители колонн в вестибюле, как чуть ранее было у Душкина на «Кропоткинской», 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

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

# ЛИНИИ МОСКОВСКОГО МЕТРО

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

**БУЛЬВАР РОКОССОВСКОГО**  
BULVAR ROKOSSOVSKOGO

**ЧЕРКИЗОВСКАЯ** 46  
CHERKIZOVSKAYA

**ПРЕОБРАЖЕНСКАЯ ПЛОЩАДЬ**  
PREOBRAZHENSKAYA PLOSHCHAD

**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

**ВОРОБЬЕВЫ ГОРЫ** 78  
VOROB'YOVY GORY

**УНИВЕРСИТЕТ** 80  
UNIVERSITET

**ПРОСПЕКТ ВЕРНАДСКОГО**  
PROSPEKT VERNADSKOGO

**ЮГО-ЗАПАДНАЯ**  
YUGO-ZAPADNAYA

**ТРОПАРЁВО** 82  
TROPAREVO

**РУМЯНУЦЕВО** 84  
RUMYANTSEVO

**САЛАРЬЕВО** 86  
SALARYEVO

SOKOLNICHESKAYA LINE

# СОКОЛЬНИЧЕСКАЯ ЛИНИЯ

1

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 — «Кропоткинская», «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 СТАНЦИИ**

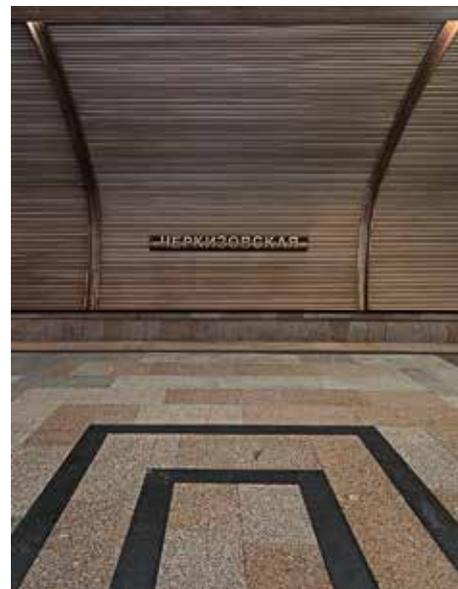
одноводчатая, мелкого  
заложения – 11 м

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 перебежчика 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 «Перспектив 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, люющийся от ламп, сокрытых под верхней частью вогнутых панелей.



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  
NOVOKUZNETSKAYA

ПАВЕЛЕЦКАЯ 116  
PAVELETSKAYA

АВТОЗАВОДСКАЯ 120  
AVTOZAVODSKAYA

ТЕХНОПАРК 122  
TEKHNOPARK

КОЛОМЕНСКАЯ  
KOLOMENSKAYA

НАШИРСКАЯ  
KASHIRSKAYA

НАНТЕМИРОВСКАЯ  
KANTEMIROVSKAYA

ЦАРИЦЫНО  
TSARITSYNO

ОРЕХОВО 124  
OREKHOVO

ДОМОДЕДОВСКАЯ  
DOMODEDOVSKAYA

КРАСНОГВАРДЕЙСКАЯ  
KRASNOGVARDEYSKAYA

АЛМА-АТИНСКАЯ  
ALMA-ATINSKAYA

ZAMOSKVORETSKAYA LINE

# ЗАМОСКВОРЕЦКАЯ ЛИНИЯ

2

В 1937–1938 годах московский метрополитен вырос на 20,2 км. С запуском второй очереди московского метрополитена вышло 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 переулоч» и «Бега» — проектирующиеся, но нереализованные станции зеленой ветки.

# СОКОЛ

## ДАТА ОТКРЫТИЯ

11 сентября 1938 года

## АРХИТЕКТОРЫ СТАНЦИИ 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

Братья Яковлевы пришли в Метропроект в 1936 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 Весниными, 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 мрамор, облицованных биробиджанским 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.

Мостик, 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

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



из бронзы. Центр подземного кассового зала с двухламповыми бра отмечен колонной — снопом, 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 Яковлева 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



ЗАМОСКВОРЕЦКАЯ ЛИНИЯ



**КИЕВСКАЯ** 170  
KIEVSKAYA

**КРАСНОПРЕСНЕНСКАЯ** 174  
KRASNOPRESNENSKAYA

**БЕЛОРУССКАЯ** 176  
BELORUSSKAYA

**НОВОСЛОБОДСКАЯ** 180  
NOVOSLOBODSKAYA

**ПРОСПЕКТ МИРА** 184  
PROSPEKT MIRA

**КОМСОМОЛЬСКАЯ** 188  
KOMSOOLSKAYA

**КУРСКАЯ** 194  
KURSKAYA

**ТАГАНСКАЯ** 196  
TAGANSKAYA

**ПАВЕЛЕЦКАЯ** 200  
PAVELETSKAYA

**ДОБРЫНИНСКАЯ** 202  
DOBRYNINSKAYA

**ОКТЯБРЬСКАЯ** 206  
OKTYABRSKAYA

**ПАРК КУЛЬТУРЫ** 210  
PARK KULTURY

KOLTSEVAYA LINE

# КОЛЬЦЕВАЯ

5

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 —  
55 м

## ОХРАННЫЙ СТАТУС

объект культурного  
наследия регионального  
значения

Убранство дворца, где сомкнулось кольцо московского метрополитена, посвящено 300-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 настигована 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», «Провозглашение 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 точно так у Эктора Гимара в парижском метрополитене.

