

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 / Нео́модернизм
- 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 НИКОЛА́Й КОЛЛИ́ / Лубя́нка / АРХИТЕКТОР
НИКОЛА́Й ЛАДОВСКИЙ́ / Охотный Ряд / Библиотека им. Ленина /
Кропоткинская / АРХИТЕКТОР АЛЕКСЕ́Й ДУШКИ́Н / Парк культуры /
Фрунзенская / Спортивная / Воробьевы горы / Университет /
Тропарево / Румянцево / Саларьево
- 89 **ЗАМОСКВОРЕЦКАЯ** ZAMOSKVORETSKAYA LINE 2
Сокол / Аэропорт / Динамо / Белорусская / Маяковская /
художник АЛЕКСАНДР ДЕЙНЕ́КА / Тверская / Театральная /
скульптор НАТА́ЛЬЯ ДА́НЬКО / Новокузнецкая /
художник-мозаичист ВЛАДИМИ́Р ФРО́ЛОВ / Павелецкая /
Автозаводская / Технопарк / Орехово
- 127 **АРБАТСКО-ПОКРОВСКАЯ** ARBATSKO-POKROVSKAYA LINE 3
Крылатское / Киевская / Смоленская / Арбатская / АРХИТЕКТОР
ЛЕОНИ́Д ПО́ЛЯКОВ / Площадь Революции / скульптор МАТВЕ́Й
МАНИ́ЗЕР / Курская / Бауманская / Электрозаводская /
АРХИТЕКТОРЫ ВЛАДИМИ́Р ЩУ́КО И ВЛАДИМИ́Р ГЕ́ЛЬФРЕЙХ́ /
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 ГЕОРГИ́Й МОТОВИ́ЛОВ / Комсомольская /
АРХИТЕКТОР АЛЕКСЕ́Й ЩУ́СЕВ / Курская / Таганская / Павелецкая /
Добрынинская / Октябрьская / АРХИТЕКТОР ЛЕОНИ́Д ПО́ЛЯКОВ /
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-TIMIRYAEVSKAYA LINE 9
Менделеевская / Цветной бульвар / Боровицкая / Серпуховская /
Тульская / Нагатинская / АРХИТЕКТОР НИКОЛА́Й ШУ́МАКОВ /
Нахимовский проспект / Чертановская / АРХИТЕКТОР НИ́НА
АЛЕ́ШИНА / 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 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 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 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 плывуны (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 заплаты, 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, Ивану Таранову, Алексею Душкину, братьям Яковлевым, Владимиру Шуко и другим, к слову сказать, не имеющим

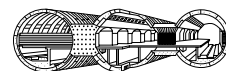
Типов планировок станций было избрано несколько, не изменившихся до сих пор. Наличие центрального зала, мнимо бесполезного, будто не имеющего иного назначения, кроме торжественного шествия, праздного созерцания мозаичных сводов, бесспорно, завоевание советского метростроя, затратное, но репрезентативное,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

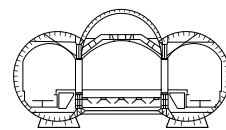
1990–2000-е годы приходят на новом витке снижения финансирования и экономии средств. Единственной вновь открытой веткой московского метрополитена тех лет становится Люблинская. 2000–2010-е приносят в подземелье разнообразие авторских концепций, новых языков и экспериментов с цветом, фактурой материала,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

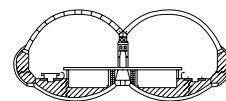
Сложнейший транспортный механизм инженерно-архитектурного ансамбля московского метро раскладывается на типовые проекты. Станции глубокого и мелкого заложения строят пилонными или колонными, трехсводчатыми или двухсводчатыми, при этом односводчатые и однопролетные станции сегодня научились возводить на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



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

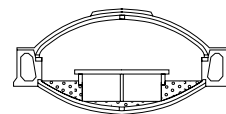


ТРЕХСВОДЧАТАЯ КОЛОННАЯ ГЛУБОКОГО ЗАЛОЖЕНИЯ станция формируется центральным и двумя боковыми (перронными, платформенными) залами круглого сечения, кольца обделок которых опираются на общий конструктивный элемент — колонну. Пропускная способность такой станции гораздо выше пилонной. Первой станцией этого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

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.



Московское метро строилось не линиями, а очередями, постепенно вращаясь 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 1935–1938 годах: тогда московский метрополитен вырос 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 «Новокузнецкой» до «Автозаводской») и Арбатско-Покровской линий (от «Бауманской» до «Партизанской») общей длиной в 13,9 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.

▲ **И. Г. Таранов**
Метрополитен:
пролетарской столице –
образцовый транспорт.
Плак. Л., 1932
РГБ



▲ **Линии и станции**
первой очереди
московского метро-
политена имени
Л. М. Кагановича.
Плак. М., 1935
РГБ

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



Итого 120 стан.
С. С. С. Р. — М. М. С. С.

МОСКОВСКИЙ МЕТРОПОЛИТЕН

инжен. А. М. БАГАНИНЧЕВ

ПЛАН ЛИНИЙ 1955 г.

В МЕТРО МОСКОВСКОГО
курсы, платформы, станции, тоннели и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен, метрополитен и
улицы, метрополитен,

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»
 («Кропоткинская»),
1934. Перронный зал.
Перспектива

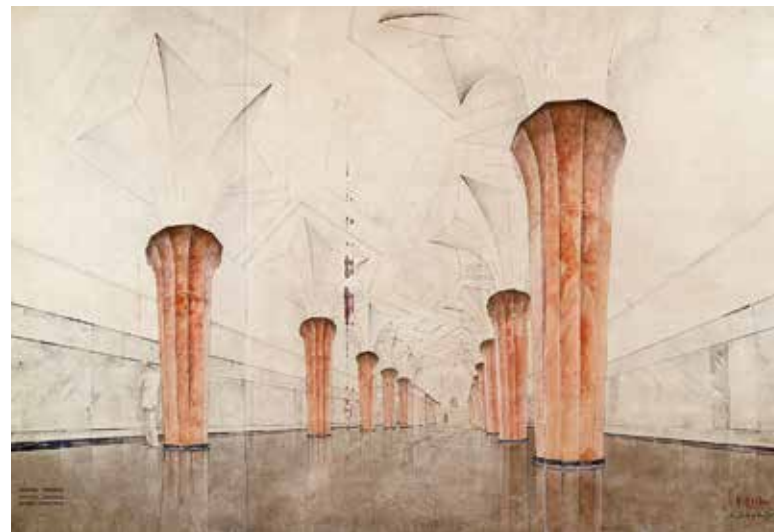


Московское метро, подземный рай, могло бы стать не имевшим аналогов памятником советского конструктивизма, но не стало. Постановление ЦК ВКП(б) от 23 апреля 1932 года «О перестройке литературно-художественных организаций» пресекало любые проявления авангардных идей – рационализма и конструктивизма – 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 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 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: «Экскурсе 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 мозаичным 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.

Рибристость 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
 КАЛУЖСКО-РИЖСКАЯ
 ТАГАНСКО-КРАСНОПРЕСНЕНСКАЯ
 КАЛИНИНСКО-СОЛНЦЕВСКАЯ
 СЕРПУХОВСКО-ТИМИРЯЗЕВСКАЯ
 ЛЮБЛИНСКО-ДМИТРОВСКАЯ
 БУТОВСКАЯ



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

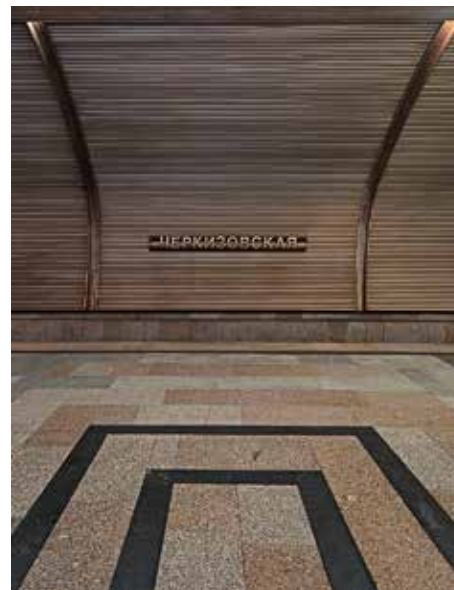
одноводчатая, мелкого
заложения – 11 м

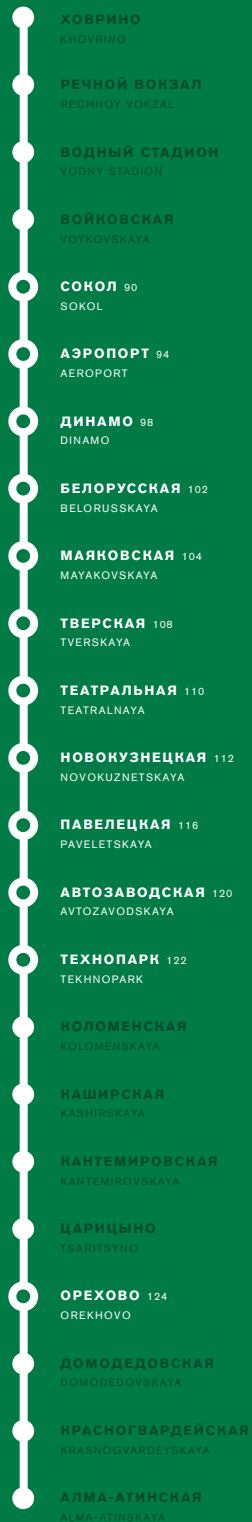
В середине XIV века из-за родовых разногласий иные представители элит Золотой Орды переходили на службу к русским князьям. Сказочно богатый царевич Серкиз (Черкиз) явился к Дмитрию Донскому с многочисленной конной ратью, пригнал табуны коней и отары овец. Великий князь наделил перебежчика волостями и 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 «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, сокрытых под верхней частью вогнутых панелей.





ZAMOSKVORETSKAYA LINE

ЗАМОСКВОРЕЦКАЯ ЛИНИЯ

2

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 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 опор, облицованных бирюбиджанским 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.





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 настигова-на 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.



