

УДК 656.34
ББК 39.81
М82

**Организаторы
издательского проекта**
Министерство культуры РФ
Государственный
музей архитектуры
имени А.В. Щусева
Московский метрополитен



**Государственный
музей архитектуры
имени А.В. Щусева**

Директор
Е.С. Лихачева
Кураторы проекта
И.В. Чепкунова
М.А. Костюк
Е.Ю. Желудкова
Рабочая группа
И.Е. Финская
А.В. Горлова
Е.А. Власова
А.Л. Карпун
И.М. Чуракова-Сильверсван
М.А. Обухова
Н.В. Аскерко
Л.Г. Рассадников
В.Л. Нечаев
М.Р. Аметова
А.В. Семерзина
Т.А. Белякова
О.М. Царева
Ю.А. Андрианова
А.А. Пудова
А.В. Жилыева
Е.А. Моисеева
Оцифровка материалов
В.В. Винокуров

**Московский
метрополитен**
Начальник
В.Н. Козловский
*Старший менеджер
Отдела коммуникаций
и специальных проектов*
И.В. Мартон
*Специалист отдела
по связям со СМИ*
В.В. Силина

Отдельная благодарность
Российской государственной
библиотеке

*Главному библиотекарю
отдела изоизданий*
П.В. Коротчиковой
*Главному библиотекарю
отдела организации
выставочных работ*

Н.С. Шаповаловой
Народному музею
Московского метрополитена
Директору
К.А. Черкасскому
А также:
А. де Маджистрису
М.В. Евстратовой
А.И. Таранову

**Издательство
«Кучково поле»**
Редактор

А.А. Петрова
Перевод
Н.А. Черкасова
Корректоры
Л.А. Катренко
Е.С. Молчанова
Н.А. Черкасова

Дизайн и верстка
ABCdesign
Арт-директор
Д.В. Мордвинцев
Дизайн-макет, верстка
С.А. Данилюк
Подготовка к печати
В.В. Белохвостова
С.А. Данилюк
О.Б. Зирко

Московское метро: Подземный памятник архитектуры = Moscow Metro: Underground architectural monument / сост. И.В. Чепкунова, М.А. Костюк, Е.Ю. Желудкова. — М.: Кучково поле; ABCdesign, 2018. — 336 с.: цв. ил.

«Московское метро: Подземный памятник архитектуры» — переработанная и дополненная версия одноименного альбома, выпущенного в 2016 году и ставшего знаковым изданием по истории, архитектуре и декоративно-прикладному искусству легендарной столичной подземки. На материалах из собрания Музея архитектуры им. А.В. Щусева — проектной графике и архивных фотографиях — подробно прослеживается строительство первых четырех очередей: от Сокольников до Арбатской-кольцевой. Пластическое и конструктивное разнообразие станций и павильонов представлено в деталях и ансамблях архитекторов, художников, скульпторов, мозаичистов: Б. Иофана, А. Душкина, А. Щусева, А. Дейнеки, В. Фролова, П. Корина, М. Манизера... Авангард и ар-деко, неоклассика и соцреализм 1930-х сменяются в 1950-х модернистскими проектами, выразительными и лаконичными. Исторические материалы книги дополняются современными фотографиями и сопровождаются статьями историков, искусствоведов, архитекторов и реставраторов. Так, метро — московский памятник подземной архитектуры — предстает весомой частью мирового наследия, уникальным ансамблем, сохранившимся в XXI веке искусство и архитектуру XX столетия.

'Moscow Metro: Underground architectural monument' is a revised and expanded version of the self-titled album. It was published for the first time in 2016 and became a milestone publication on the history, architecture and decorative applied arts of the legendary Moscow subway. The album contains a great deal of sketches and archival photos from the Schusev State Museum of Architecture's collection and shows in detail the construction of the first four lines: from 'Sokolniki' to 'Arbatskaya Ring' station. The plastic and constructive diversity of stations and pavilions are presented in details and ensembles of architects, artists, sculptors, mosaic artists: B. Iofan, A. Dushkin, A. Shchusev, A. Deineka, V. Frolov, P. Korin, M. Manizer... Avant-garde and Art Deco, Neoclassicism and Social realism of the 1930s are replaced in the 1950s by modernist projects, expressive and concise. The book includes both historical materials and modern photographs which are complemented by the articles of historians, art historians, architects and restorers. So, the Moscow Metro's monument of underground architecture appears as the significant part of the world heritage, a unique ensemble preserved art and architecture of the XX century.

ISBN 978-5-9950-0850-7 *Кучково поле*
ISBN 978-5-4330-0068-1 ABCdesign

СОДЕРЖАНИЕ

6 МОСКОВСКИЙ МЕТРОПОЛИТЕН. ПОДЗЕМНОЕ БУДУЩЕЕ СТРАНЫ

Ирина Коробьина

11 ТРИ ПОДХОДА К ПРОЕКТИРОВАНИЮ МЕТРО: 1930-е ГОДЫ

Ирина Чепкунова

17 МОСКОВСКОЕ МЕТРО: КОЛЛЕКЦИЯ МУЗЕЯ АРХИТЕКТУРЫ

Мария Костюк

21 СИНТЕЗ ИСКУССТВ В МОСКОВСКОМ МЕТРОПОЛИТЕНЕ: ПОЛИСТИЛИЗМ СТАЛИНСКОЙ НЕОКЛАССИКИ

*Алессандро де Маджистрис,
Анна Петрова*

33 МОСКОВСКОЕ МЕТРО В ГОДЫ ВОЙНЫ

Ксения Смирнова

38 ПУТЬ К МОДЕРНИЗМУ: от 1960-х к 1980-м

Ирина Чепкунова

44 МЕТРОГИПРОТРАНС И ЕГО ПРОЕКТЫ

Николай Шумаков, интервью

49 РЕСТАВРАЦИЯ В МОСКОВСКОМ МЕТРО

*Анастасия Заморенова,
Андрей Кузькин*

52 ПОДЗЕМНЫЙ ПАМЯТНИК АРХИТЕКТУРЫ

Наталья Душкина

59 ПЕРВАЯ ОЧЕРЕДЬ СТРОИТЕЛЬСТВА

Смоленская / Александровский сад /
Арбатская / Парк культуры /
Кропоткинская / Библиотека
им. Ленина / Охотный Ряд / Лубянка /
Чистые пруды / Красные Ворота /
Комсомольская / Красносельская /
Сокольники / центральная (Никитская)
подстанция метрополитена

131 ВТОРАЯ ОЧЕРЕДЬ СТРОИТЕЛЬСТВА

Сокол / Аэропорт / Динамо /
Белорусская / Маяковская /
Театральная / Киевская / Площадь
Революции / Курская / Смоленский
метромост

177 ТРЕТЬЯ ОЧЕРЕДЬ СТРОИТЕЛЬСТВА

Автозаводская / Павелецкая /
Новокузнецкая / Бауманская /
Электrozаводская / Семеновская /
Партизанская

217 ЧЕТВЕРТАЯ ОЧЕРЕДЬ СТРОИТЕЛЬСТВА

Белорусская / Новослободская /
Проспект Мира / Комсомольская /
Курская / Таганская / Павелецкая /
Добрынинская / Октябрьская /
Парк культуры / Киевская /
Краснопресненская / Киевская /
Смоленская / Арбатская

295 МЕТРО ПОСЛЕ 1955 ГОДА

Рижская / ВДНХ / Алексеевская /
Кузнецкий Мост / Тверская /
Марксистская / Чертановская

312 МОСКОВСКОЕ МЕТРО: ПОДЗЕМНЫЙ ПАМЯТНИК АРХИТЕКТУРЫ СЕГОДНЯ

*Фотографии
Алексея Народицкого*

МОСКОВСКИЙ МЕТРОПОЛИТЕН. ПОДЗЕМНОЕ БУДУЩЕЕ СТРАНЫ

ИРИНА КОРОБЬИНА

Московский метрополитен — беспрецедентный шедевр архитектурного, декоративно-прикладного и инженерного искусства. В мире нет аналогов превращения транспортной коммуникации из сугубо функционального сооружения в художественно-идеологический объект, имеющий самостоятельное значение в культурной и политической жизни страны. Московское метро задумывалось и было воплощено как восьмое чудо света, призванное наглядным примером утвердить в общественном сознании идею победы социализма в отдельно взятой стране.

Если вспомнить, что метро в Лондоне было построено в 1863 году — через два года после того, как в России отменили крепостное право, — то проясняется мотивация подхода к созданию Московского метрополитена в формате грандиозного художественного проекта. Страна Советов, преодолевая техническую отсталость, заявляла амбицию идти своим путем, чтобы совершить очередной прорыв и оказаться «впереди планеты всей». Совершенно очевидно, что идеологические и социально-политические аспекты, а также художественное качество проекта Московского метрополитена и его культурное значение в огромной степени превалировало над утилитарным. Инициатива И.В. Сталина, высказанная на июньском Пленуме ЦК ВКП(б) 1931 года короткой директивой «Начинать надо немедленно!», развернулась в главную стройку страны, по мнению партии и правительства, наглядно демонстрирующую неоспоримую мощь

и преимущества социалистического строя. Эта стройка встала в один ряд с другими грандиозными проектами: строительством водоканала Москва — Волга и Выставкой достижений народного хозяйства на севере столицы. Неслучайно в публицистике тех лет метрополитен фигурирует как «родной брат Водоканала»: без них невозможно было представить будущее страны.

Московский метрополитен, ежедневно пропускающий через себя огромные толпы пассажиров, открыл для рядового населения светлые дворцы коммунизма, отделанные гранитом и мрамором, благородной бронзой, драгоценной смальтой и натуральными самоцветами. Покинув утлый мир наверху, и спустившись по лестнице-чудеснице под землю, советские трудящиеся ежедневно становились частью идеально-го мира удивительных храмов и чертогов, дающих многообразие культурных и эстетических впечатлений на каждой станции. Серые будни, заполненные нищетой и лишениями, по замыслу идеологов того времени, должна была озарить красота и невиданная роскошь, ставшая повседневной нормой жизни. Товарищ Каганович в своей речи однажды сказал: «Метро дает художественное наслаждение и лучшее самочувствие населению». Условная плата за проезд подчеркивала, что самое дорогое по затратам на строительство транспортного средство в мире — достояние всего трудового народа, имеющего право наслаждаться роскошью его интерьеров, удобством поездов и быстротой сообщения. Метро в глазах членов социалистического общества являлось моделью светлого будущего: оно уже не за горами — стоит лишь помчаться ему навстречу с невиданной скоростью в комфортабельном вагоне метропоезда.

Метро служило наглядным аргументом — доказательством победы большевизма, поборовшего не только гидру мирового капитала, но и саму природу. По словам Л.М. Кагановича, московская гидрогеология оказалась



И.Г. Таранов

Метрополитен: пролетарской столице — образцовый транспорт.

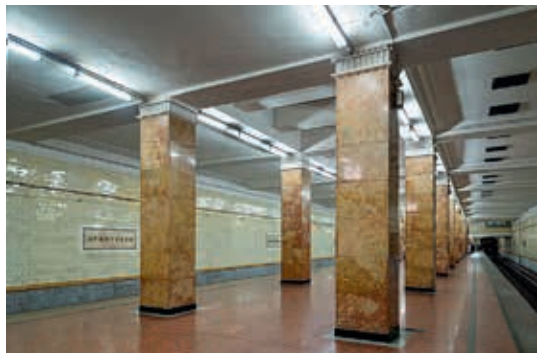
Плакат. Л., 1932

Из собрания Российской государственной библиотеки

«старорежимной, не сочувствующей большевикам». По мере строительства природа отчаянно сопротивлялась проседанием грунтов, селявыми затоплениями, аварийными обрушениями. Но и она подчинилась метростроевцам, еще раз подтвердив справедливость строк: «Нам нет преград ни в море, ни на суше...» В противостоянии миру капитала Московский метрополитен предьявлялся как главное свидетельство прорыва молодой Страны Советов в международной политике и экономике. Метро подавалось и воспринималось как символ строящегося социалистического общества. В политической и идеологической борьбе с буржуазным миром метро играло роль антипода капитализма и доказывало непоборимую мощь рабочего класса Советского государства. Ведь оно было построено собственными силами отечественных специалистов, из отечественных материалов, без иностранной помощи. Товарищ Каганович отмечал:

«Московский метрополитен не может не вызвать уважение всего мира». Этот наглядный аргумент, по мнению политических вождей того времени и лично товарища Сталина, сделавшего ставку на воплощение идеалов собственной политики в архитектуре мегасупер-объектов, был неоспорим.

Метро решало задачу утверждения новой художественной культуры. В ответ на обвинения международных оппонентов в варварстве и уничтожении культурного наследия Советские предьявляли метрополитен как символ новой культуры. Архитекторам в его строительстве отводилась главенствующая роль. Перед ними была поставлена задача организации материальной и духовной среды для человека социалистической эпохи. Станции метрополитена 1935–1950-х годов поражают неожиданностью трактовки наследия мировой классики и роскошью воплощения архитектурно-художественных решений с использованием богатейшего

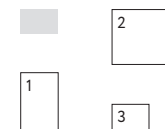


ДАТА ОТКРЫТИЯ 15 мая 1935 года
ПРОЕКТНОЕ НАЗВАНИЕ Арбатская площадь
АРХИТЕКТОР СТАЦИИ И ПАВИЛЬОНА Л.С. Теплицкий
ИНЖЕНЕР-КОНСТРУКТОР Г.И. Кибардин
КОНСТРУКЦИЯ СТАЦИИ колонная, трех-
 пролетная, мелкого заложения — 8 м

Станция «Арбатская» решена в строгих, простых формах: два ряда мощных колонн прямоугольного сечения поддерживают плоские перекрытия перронного зала. В оформлении станции использованы желтый крымский мрамор для декорирования колонн и глазурированная керамическая плитка бежевого цвета для облицовки путевых стен. Вход и выход пассажиров осуществляется по широким лестницам в конце зала. Наземный павильон, возведенный на месте снесенного в 1934 году храма Тихона, епископа Амафунтского, выполнен в форме пятиконечной звезды с ярусным завершением и внутри перекрыт куполом. Этот купол снаружи переходит в глухой барабан, который должен был служить основанием для скульптурной группы рабочего и красноармейца. Оригинальное решение плана в форме пятиконечной звезды было продиктовано близостью здания Народного комиссариата обороны. Свое наименование станция получила по улице Арбат, название которой встречается уже в XIV веке.

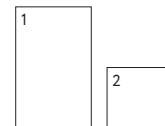
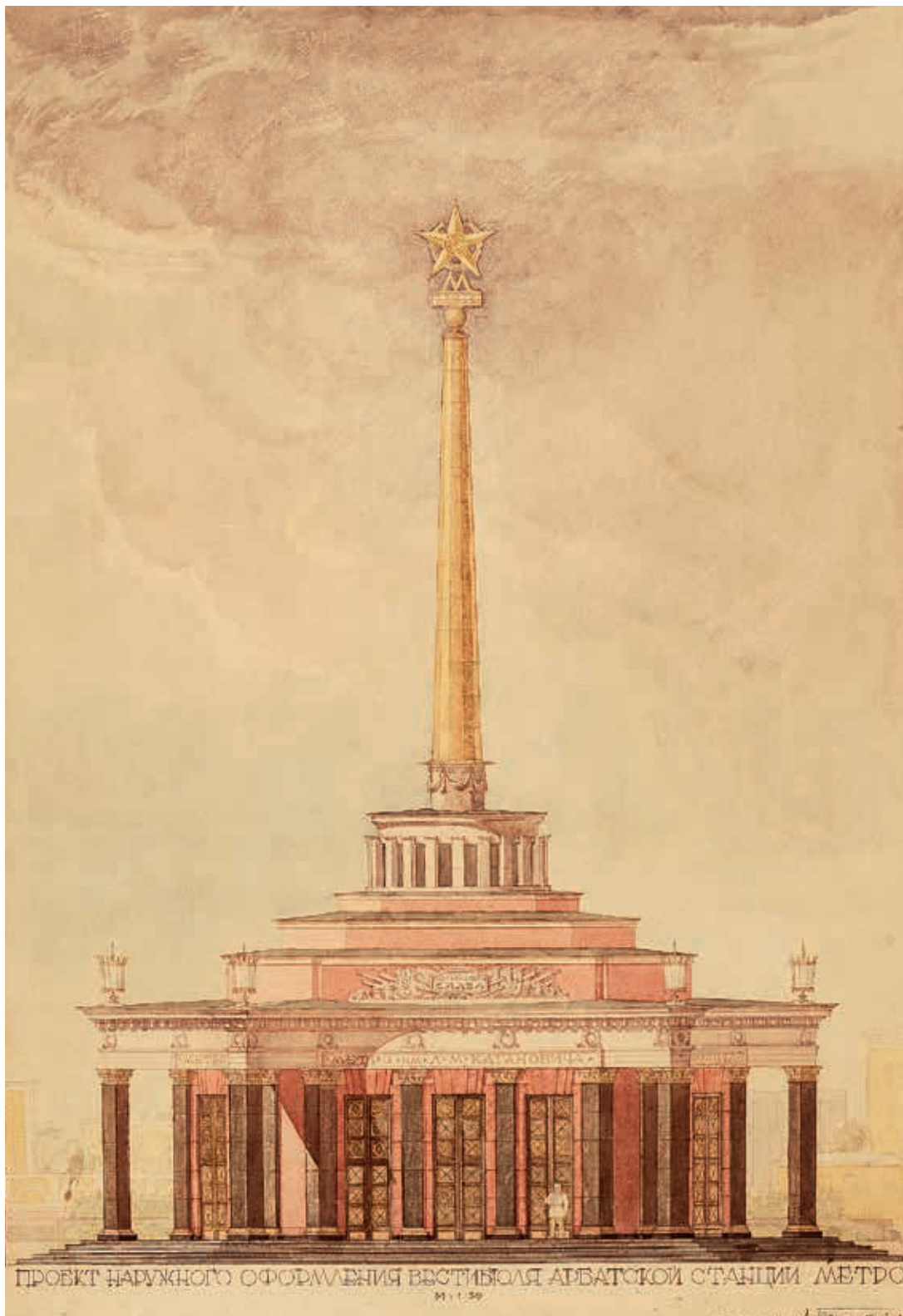


АРБАТСКАЯ



1. Станция «Арбатская» Филевской линии. Перронный зал. Центральная часть. Фото Л.А. Великжанина, В. Савостьянова (фотохроника ТАСС), 1947
2. Арбатский рынок и наземный павильон станции «Арбатская» Филевской линии. Общий вид с Арбатской площади. Фото, кон. 1930-х
3. Станция «Арбатская» Филевской линии. Перронный зал. Лестница. Фото И.О. Сосфенова, 1935

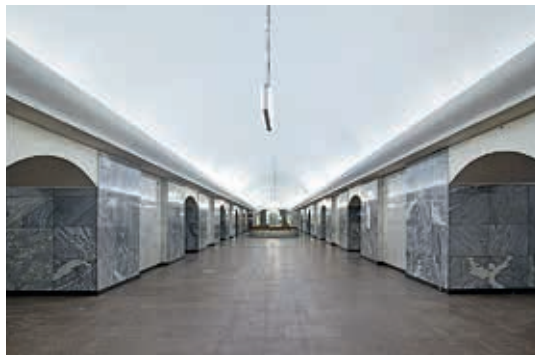




1. Л.С. Теплицкий
Проект наружного
оформления павильона
станции «Арбатская»,
1945
2. Л.С. Теплицкий
Проект станции
«Арбатская площадь»
(«Арбатская»)
Филевской линии,
1934. Перронный зал.
Перспектива

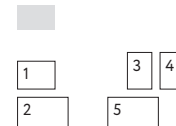
1. L. Teplitsky
Project of the 'Arbatskaya'
station's above-ground
pavilion (exterior), 1945
2. L. Teplitsky
Project of 'Arbatskaya
Square' ('Arbatskaya')
station of the Filyovskaya
Line, 1934. Perspective
view of the platform hall





ДАТА ОТКРЫТИЯ 15 мая 1935 года
ПРОЕКТНЫЕ НАЗВАНИЯ Мясницкая, Мясницкие ворота
ПРЕЖНЕЕ НАЗВАНИЕ Кировская, 1935–1990
АРХИТЕКТОРЫ СТАНЦИИ И ПАВИЛЬОНА Н.Я. Колли, С.Г. Андриевский, при участии Л.П. Шухаревой
ИНЖЕНЕР-КОНСТРУКТОР А.Ф. Денищенко
КОНСТРУКЦИЯ СТАНЦИИ пилонная, трехсводчатая, глубокого заложения — 35 м
СТАТУС объект культурного наследия местного значения

Наземный павильон станции «Чистые пруды» представляет собой симметричную композицию с двумя четырехколонными портиками. Боковые стены вестибюля оформлены небольшими круглыми окнами и нишами, в которых предполагалось разместить барельефы, изображающие метростроевцев. В подземном переходе мотив круглых окон повторяется в иллюминаторах боковых стен, которые являются источниками искусственного освещения. В 1930-е годы при строительстве станции опасные, насыщенные водой грунты не позволили осуществить проект центрального подземного зала, поэтому станция до реконструкции 1971 года имела два коротких аванзала. В период Великой Отечественной войны здесь работал аппарат Генерального штаба Красной армии, станция была закрыта для пассажиров с июня 1941 по апрель 1945 года. Первоначальное название станции было связано с переименованием улицы Мясницкой в честь государственного и партийного деятеля СССР С.М. Кирова (1886–1934). В 1990 году станцию назвали по расположенным вблизи Чистым прудам.

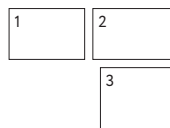


1. Станция «Кировская» («Чистые пруды»). Подземный вестибюль. Кассовый зал Фотолаборатория ВАА, 1938
2. Станция «Кировская» («Чистые пруды»). Подземный вестибюль. Интерьер аванзала Фотолаборатория ВАА, 1938
3. Станция «Кировская» («Чистые пруды»). Наземный павильон. Интерьер Фотолаборатория ВАА, 1938
4. Станция «Кировская» («Чистые пруды»). Наземный павильон. Лестница в интерьере Фотолаборатория ВАА, 1938
5. Станция «Кировская» («Чистые пруды»). Наземный павильон на Чистопрудном бульваре. Общий вид Фото И.О. Сосфенова, 1930-е

Ч И С Т Ы Е П Р У Д Ы



1. 'Kirovskaya' ('Chistye Prudy') station. Underground vestibule. Ticket hall Photolaboratory of VAA, 1938
2. 'Kirovskaya' ('Chistye Prudy') station. Underground vestibule. Interior of the ticket hall Photolaboratory of VAA, 1938
3. 'Kirovskaya' ('Chistye Prudy') station. Above-ground pavilion. Stairs Photo by I. Sosfenov, 1930s
4. 'Kirovskaya' ('Chistye Prudy') station. Above-ground pavilion in the Chistoprydny Boulevard. General view Photo by I. Sosfenov, 1930s
5. 'Kirovskaya' ('Chistye Prudy') station. Above-ground pavilion in the Chistoprydny Boulevard. General view Photo by I. Sosfenov, 1930s



1. Н.Я. Колли,
С.Г. Андриевский
Проект станции
«Мясницкие ворота»
(«Чистые пруды»),
1934. Перронный зал.
Перспектива
2. Н.Я. Колли,
С.Г. Андриевский
Проект станции
«Мясницкие ворота»
(«Чистые пруды»),
1934. Перронный зал.
Перспектива
3. Н.Я. Колли,
С.Г. Андриевский
Проект станции
«Мясницкие ворота»
(«Чистые пруды»), 1934.
Наземный павильон.
Перспектива

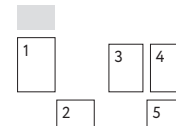
1. N. Kolli, S. Andrievsky
Project of 'Myasnitskie
Vorota' ('Chistye Prudy')
station, 1934. Perspective
view of the platform hall
2. N. Kolli, S. Andrievsky
Project of 'Myasnitskie
Vorota' ('Chistye Prudy')
station, 1934. Perspective
view of the platform hall
3. N. Kolli, S. Andrievsky
'Myasnitskie Vorota'
(Chistye Prudy) station,
1934. Perspective view
of the above-ground
pavilion



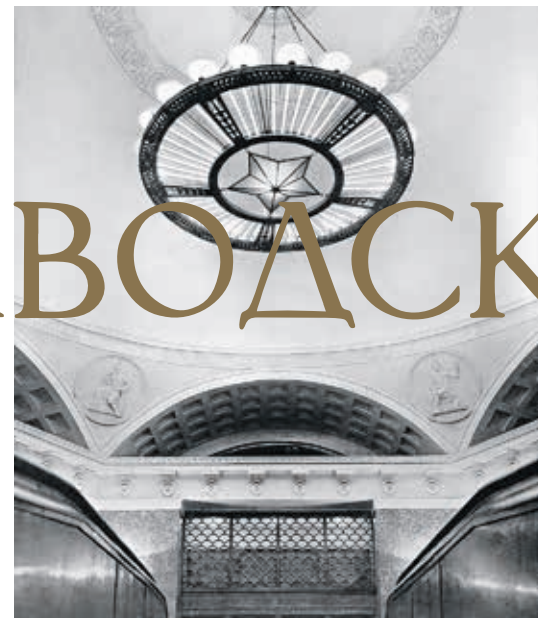


ДАТА ОТКРЫТИЯ 15 мая 1944 года
ПРОЕКТНОЕ НАЗВАНИЕ Электrozавод
АРХИТЕКТОРЫ СТАНЦИИ В.А. Щуко, В.Г. Гельфрейх, И.Е. Рожин, при участии П.Г. Капланского, Л.А. Шагуриной
АРХИТЕКТОРЫ ПАВИЛЬОНА В.Г. Гельфрейх, И.Е. Рожин, А.Е. Аркин
СКУЛЬПТОРЫ Г.И. Мотовилов, М.Г. Манизер
ИНЖЕНЕР-КОНСТРУКТОР Б. Уманский
КОНСТРУКЦИЯ СТАНЦИИ пилонная, трехсводчатая, глубокого заложения — 31,5 м
НАГРАДА Сталинская премия I степени архитекторам В.Г. Гельфрейху и И.Е. Рожину, 1946
СТАТУС объект культурного наследия местного значения

Тематика станции «Электrozаводская» раскрывается в ее декоративном оформлении: на пилонках перронного зала между стилизованными триглифами размещены барельефы с изображением трудовых будней рабочих завода, на стенах наземного вестибюля расположены медальоны с портретами ученых — основоположников электротехники. Серо-голубая гамма мрамора центрального зала удачно сочетается с бронзовыми деталями и черно-серым рисунком пола. В своде центрального подземного зала, внутри кессонов сферической формы, размещено более трехсот светильников: шесть рядов «киллюминаторов» объединяют рельефы пилонов и инкрустацию пола в единый образ перронного зала. Свое название станция получила по расположенному в этом районе Московскому электrozаводу им. В.В. Куйбышева, основанному в 1928 году для реализации плана электрификации России.

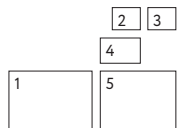


1. Станция «Электrozаводская». Скульптурная группа «Метростроевцы в забое» в нише наземного павильона Фото В. Савостьянова, Л.А. Великжанина, 1947
2. Станция «Электrozаводская». Наземный павильон. Интерьер Фото А.А. Тартаковского, 1943
3. Станция «Электrozаводская». Наземный павильон Фото, 1943
4. Станция «Электrozаводская». Фрагмент пилоновой стены перронного зала Фото Л.К. Данилкина, 1952
5. Станция «Электrozаводская». Наземный павильон. Интерьер Фотохроника ТАСС, 1949



1. 'Elektrozavodskaya' station. Metro Builders at the Coalface sculpture in the niche of above-ground pavilion Photo by V. Savostyanov, L. Velikzhanin, 1947
2. 'Elektrozavodskaya' station. Above-ground pavilion. Interior Photo by A. Tartakovsky, 1943
3. 'Elektrozavodskaya' station. Above-ground pavilion Photo, 1943
4. 'Elektrozavodskaya' station. Fragment of the pylon wall of the platform hall Photo by L. Danilkin, 1952
5. 'Elektrozavodskaya' station. Above-ground pavilion. Interior TASS, 1949



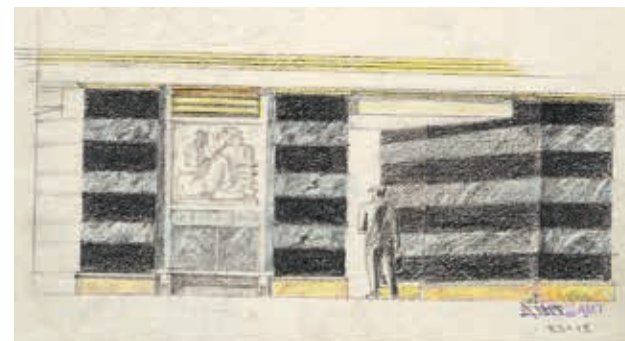
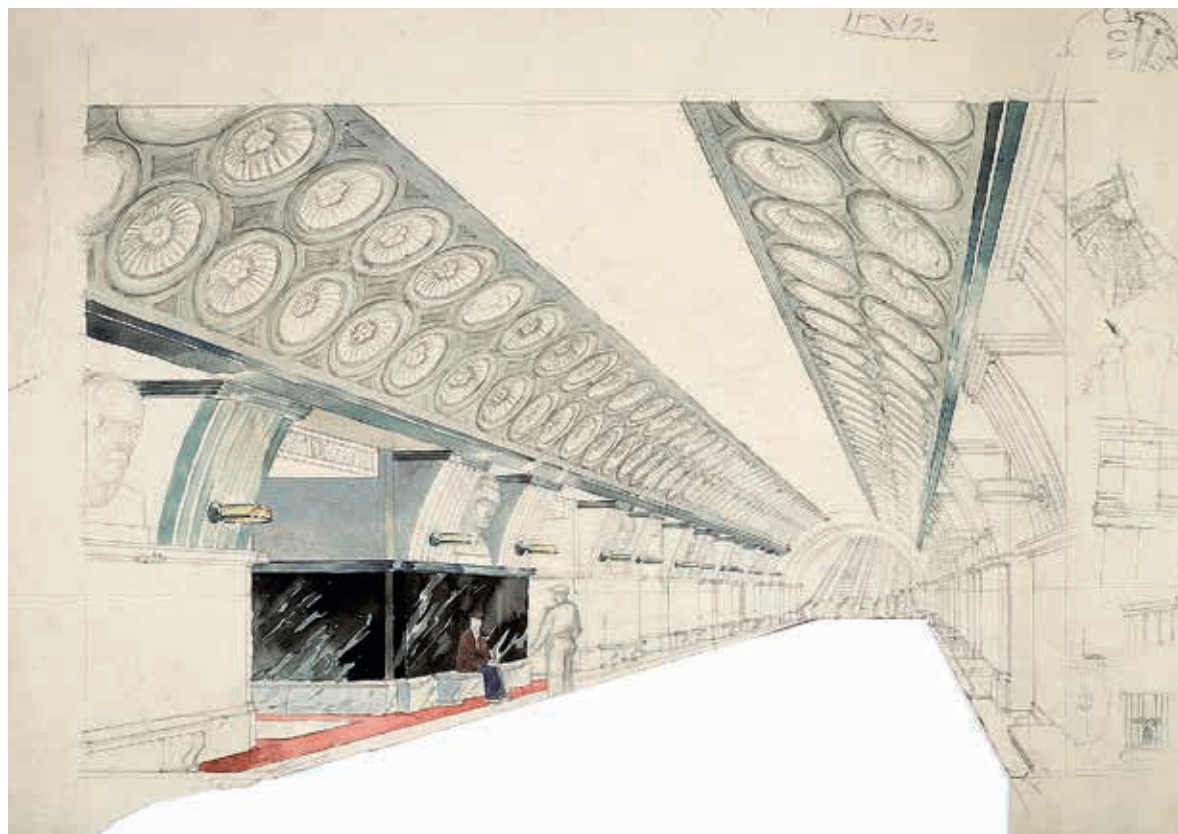


1. В.А. Шуко, В.Г. Гельфрейх, И.Е. Рожин, при участии П.Г. Капланского, Л.А. Шагуриной
Проект станции «Электрозаводская», 1938. Перспектива перронного зала
- 2-3. В.А. Шуко
Проект станции «Электрозаводская», 1938. Перспектива перронного зала. Эскиз

4. В.А. Шуко, И.Е. Рожин, В.Г. Гельфрейх, при участии П.Г. Капланского, Л.А. Шагуриной
Проект станции «Электрозаводская», 1938. Перронный зал. Пилон
5. В.Г. Гельфрейх, И.Е. Рожин, при участии П.Г. Капланского, Л.А. Шагуриной
Проект станции «Электрозаводская», 1939. Перспектива перронного зала

1. V. Shchuko, V. Gelfreih, I. Rozhin with the participation of P. Kaplansky, L. Shagurina
Project of 'Elektrozavodskaya' station, 1938. Perspective view of the platform hall
- 2-3. V. Shchuko
Project of 'Elektrozavodskaya' station, 1938. Perspective view of the platform hall. Sketch

4. V. Shchuko, V. Gelfreih, I. Rozhin with the participation of P. Kaplansky, L. Shagurina
Project of 'Elektrozavodskaya' station, 1938. Platform hall. Pylon
5. V. Gelfreih, I. Rozhin with the participation of P. Kaplansky, L. Shagurina
Project of 'Elektrozavodskaya' station, 1939. Perspective view of the platform hall





МОСКОВСКОЕ МЕТРО

ПОДЗЕМНЫЙ ПАМЯТНИК АРХИТЕКТУРЫ СЕГОДНЯ

ФОТОГРАФИИ
АЛЕКСЕЯ НАРОДИЦКОГО

КРАСНЫЕ ВОРОТА, НОВОКУЗНЕЦКАЯ,
КОМСОМЛЬСКАЯ КОЛЬЦЕВОЙ ЛИНИИ,
БАУМАНСКАЯ, КИЕВСКАЯ ФИЛЕВСКОЙ ЛИНИИ,
КИЕВСКАЯ АРБАТСКО-ПОКРОВСКОЙ ЛИНИИ,
МАЯКОВСКАЯ, ЭЛЕКТРОЗАВОДСКАЯ, АЭРОПОРТ,
КИЕВСКАЯ КОЛЬЦЕВОЙ ЛИНИИ

