



АРХИТЕКТУРА МОСКОВСКОГО МЕТРО



ქართული
ნაციონალური
ბიბლიოთეკა





МОСКОВСКИЙ МЕТРОПОЛИТЕН

ИМЕНИ

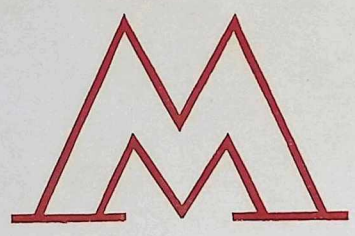
Л. М. КАГАНОВИЧА



ИЗДАТЕЛЬСТВО ВСЕСОЮЗНОЙ АКАДЕМИИ АРХИТЕКТУРЫ
* МОСКВА *



АРХИТЕКТУРА МОСКОВСКОГО МЕТРО



ПОД ОБЩЕЙ РЕДАКЦИЕЙ
АРХИТЕКТОРА Н. Я. КОЛЛИ
И АРХИТЕКТОРА С. М. КРАВЕЦ

G 1085 / 209

ИЗДАТЕЛЬСТВО ВСЕСОЮЗНОЙ АКАДЕМИИ АРХИТЕКТУРЫ
* МОСКВА *



РЕЧЬ ТОВАРИЩА СТАЛИНА

НА ТОРЖЕСТВЕННОМ ЗАСЕДАНИИ, ПОСВЯЩЕННОМ ПУСКУ
МЕТРОПОЛИТЕНА ИМЕНИ Л. М. КАГАНОВИЧА*

— Я имею две поправки, продиктованные теми товарищами, которые сидят вот здесь (*и товарищ Сталин широко обводит рукой зал и сцену*). Дело сводится к следующему.

Партия и правительство наградили за успешное строительство московского метрополитена одних орденом Ленина, других — орденом Красной звезды, третьих — орденом Трудового красного знамени, четвертых — грамотой Центрального исполнительного комитета советов.

Но вот вопрос: а как быть с остальными, как быть с теми товарищами, которые работали не хуже, чем награжденные, которые клали свой труд, свое умение, свои силы наравне с ними? Одни из вас как будто бы рады, а другие недоумевают. Что же делать? Вот вопрос.

Так вот, эту ошибку партии и правительства мы хотим поправить перед всем честным миром. (*Смех, бурные аплодисменты.*) Я не любитель говорить большие речи, поэтому разрешите зачитать поправки.

Первая поправка: за успешную работу по строительству московского метрополитена объявить от имени Центрального исполнительного комитета и Совета народных комиссаров Союза ССР благодарность ударникам, ударницам и всему коллективу инженеров, техников, рабочих и работниц Метростроя.

* «Известия» № 114 (5667) от 16 мая 1935 г.

(Зал приветствует предложение товарища Сталина возгласами шумной овацией. Все встают.)

Сегодня же надо провести поправку о том, что объявляем благодарность всем работникам Метростроя. *(Аплодисменты.)* Вы мне не аплодируйте: это решение всех товарищей.

И вторая поправка — я прямо читаю: за особые заслуги в деле мобилизации славных комсомольцев и комсомолок на успешное строительство московского метрополитена, наградить орденом Ленина московскую организацию комсомола. *(Взрыв аплодисментов, овация. Улыбаясь, товарищ Сталин аплодирует вместе со всеми собравшимися в Колонном зале.)*

Эту поправку тоже надо сегодня провести и завтра опубликовать. *(Поднимая бумажку с поправками, товарищ Сталин тепло и просто обращается к собранию.)* Может быть, товарищи, этого мало, но лучшего мы придумать не сумели. Если что-нибудь еще можно сделать, то вы подскажите.

(Приветствуя ударников—строителей метро, вождь покинул трибуну.)



ПОБЕДА МЕТРОПОЛИТЕНА — ПОБЕДА СОЦИАЛИЗМА

*РЕЧЬ тов. Л. М. КАГАНОВИЧА НА ТОРЖЕСТВЕННОМ ЗАСЕДАНИИ,
ПОСВЯЩЕННОМ ПУСКУ МЕТРОПОЛИТЕНА 14 мая 1935 г.**

I

Товарищи, вы сами, конечно, понимаете, что мне сейчас нелегко выступать. Это не потому, что у нас какой-нибудь «трагический» момент, а потому, что у нас действительно сегодня очень радостный день.

Этот день радостен нам не только потому, что мы получаем хорошо построенное сооружение. Московский метрополитен выходит далеко за рамки обычного представления о техническом сооружении. Наш метрополитен есть символ строящегося нового социалистического общества. Наш метрополитен воплощает в себе всю силу нового господствующего рабочего класса, строящего и работающего на новых основах, противоположных тем, на которых создавались капиталистические государства.

Было время, когда капиталистическое хозяйство строилось на прогрессивных началах. По сравнению с феодализмом, капитализм был более прогрессивным, более передовым. Он поднимал

производительные силы на большую высоту, двигал вперед развитие культуры. Совершенно другое положение теперь. Сейчас капитализм зашел в тупик, он тормозит развитие человеческого общества, он не дает больше прогрессивного направления мысли, технике, науке, искусству.

Дело не в ругани по адресу капиталистического строя. Нет. Анализируя исторические процессы развития человечества, мы видим, что на каждом этапе истории поднимаются новые люди, новые классы, которые дают нечто новое, более прогрессивное, сменяя старые господствующие классы, превратившиеся в тормоз развития.

Нас, большевиков, пролетариев, буржуа пытаются рисовать варварами, разрушителями культуры. Эта ложь наших врагов разоблачена до конца. Наоборот, мы боремся против хищничества, против варварства империализма, мы боремся за новую культуру, за новый труд, за нового человека, за настоящую, светлую, прекрасную жизнь для всего человечества. (Бурные аплодисменты. Крики «ура».)

Мы, коммунисты, зная, что мирно, добро-

* «Известия», № 117 (5670) от 20 мая 1935 г.

волю никакой класс власти, господства не уступает, начали войну против старого мира, начали под руководством Маркса, Энгельса, Ленина и теперь продолжаем под руководством гениального последователя Маркса, Энгельса, Ленина — нашего великого Сталина. (Бурные аплодисменты, крики «ура».)

Мы с вами воевали в дни Октября, затем в гражданскую войну, мы боролись с интервентами и кулаками, воевали с нашей хозяйственной и культурной отсталостью, воевали за новое устройство нашей страны, боролись с оппортунистами в нашей собственной среде. Мы воевали за превращение нашей страны из отсталой, нищей, бездорожной, некультурной в страну культурную, в страну индустриальную, в страну, которая может догнать и обогнать передовые в техническом отношении страны и показывать новые образцы человеческой культуры.

Московский метрополитен есть один из участков той великой войны, какую мы ведем уже десятки лет и в особенности в последние годы. Мы воюем за новое человеческое общество, мы воюем за новые права человека, мы воюем против эксплуатации, против рабства, за добровольный сознательный труд на благо всего коллектива, за труд, воодушевляющий людей, за труд, создающий не только новые прекрасные вещи, но и нового человека. (Бурные аплодисменты.) И если, товарищи, спросить нас, как мы строили метрополитен, то коротко мы могли бы сказать: мы не просто строили метрополитен, мы воевали за победу нашего первого советского метрополитена. (Бурные аплодисменты).

История нашего метрополитена начинается с того, как на июньском пленуме ЦК ВКП(б) в 1931 году был поставлен доклад о городском хозяйстве. Товарищ Сталин непосредственно руководил подготовкой этого вопроса к пленуму. Вопросы исправления текущих недостатков городского хозяйства в области водоснабжения, отопления, городского транспорта перерастали в коренные вопросы реконструкции пролетарской столицы. Именно в этот период, когда я предварительно докладывал товарищу Сталину о всех практических вопросах, возникающих в связи с

реконструкцией Москвы, товарищ Сталин поставил вопрос о необходимости строительства московского метрополитена. На мой вопрос, когда начинать строительство, товарищ Сталин дал, как всегда, ясный, действенный ответ — начинать надо немедленно. (Бурные аплодисменты.)

Слово не разошлось с делом. Мы начали строительство первой очереди метро в том же 1931 году и, как видите, сегодня успешно закончили его. Точно так же был решен вопрос со строительством канала Волга — Москва. Товарищ Сталин четко указал, что без канала и без метрополитена Москва, как многомиллионный город, не может существовать. Без достаточного количества воды и без развитого, быстрого и удобного городского транспорта Москва была бы обречена на прозябание. Строительство канала Волга — Москва, это величайшее сооружение, которое вначале даже вызывало у некоторых, из-за его грандиозности, сомнения в осуществимости, сейчас ведется весьма успешно. Мы не сомневаемся, что родной брат метрополитена, канал Волга — Москва, будет так же успешно завершен. (Аплодисменты.)

У товарища Сталина много дел, он руководит всей страной. Он глубоко вникает в вопросы обороны нашей родины, в вопросы промышленности, сельского хозяйства и транспорта. Но я вам скажу на основе своего опыта, что к вопросам перестройки города Москвы, и в частности к строительству метрополитена и канала Волга — Москва, товарищ Сталин проявляет особую любовь, особую заботливость. Он вникает во все детали нашей стройки: и как устраивать тротуары, и как мостить улицы, и как перестраивать набережные, и как озеленять город и развивать парки, и как строить школы, и как строить метрополитен, канал, чтобы обеспечить высокое качество этих сооружений, своевременное успешное их окончание. Он не раз требовал от нас: смотрите, чтобы качество метрополитена было высокое, образцовое. Каждое его замечание подымало, мобилизовало московских большевиков к еще более упорной борьбе за стройку и высокое ее качество. Если мы победили, то лишь потому,



что наша стройка была под внимательным, любовным наблюдением гиганта нашей великой родины — товарища Сталина. (Все встают. Бурные продолжительные аплодисменты.)

II

Успешно окончив строительство метрополитена, мы победили не только, как строители, но и как большевистские организаторы. Да, много нам труда пришлось положить на стройке. Мы боролись с природой, мы боролись с плохими грунтами под Москвой. Московская геология оказалась дореволюционной, старорежимной (смех), она не сочувствовала большевикам, она шла против нас. Ведешь проходку как будто в сухой породе, и вдруг начинает жать, затапливать, идут плавунки.

Мы не имели опыта в строительстве метро. Нам приходилось вначале вместе с инженерами, техниками разбираться досконально во всех вопросах. Мы, организаторы, учились технике, а инженеры учились у нас, большевиков, напористости и организаторскому искусству.

Когда выяснилась, например, опасность обвалов на площади им. Дзержинского, мы собирались ночами, спрашивали одного, другого специалиста, как быть; были предложения оставить проходку по Дзержинской площади и пойти обходом, или пойти глубже, или, может быть, отказаться от устройства станции на площади и пойти только тоннелем. Один инженер высказывает одну мысль, второй — другую, третий — третью, а в конце концов отсеиваем неправильное, находим правильный путь, соединяем правильные в одну крепкую стальную варку, скрепляем ее большевистским опытом и получаем такое решение, что инженеры и практики уходят уверенными, что дело будет обеспеченным.

Московскому комитету партии, Моссовету и Метрострою приходилось решать много сложных задач. Я не скажу, что строительство шло без трудностей и заминок. Надеюсь, что в строительстве второй очереди, установленной решением ЦК и Совнаркома, мы сможем избежать и

этих заминок. Строительство второй очереди будет вестись на базе более мощной техники. Но одно ясно — на стройке закалился в борьбе, сплотился, на основе развернутой самокритики, такой коллектив, такая сила, как говорил товарищ Сталин, партийных и непартийных большевиков, которая сейчас сумеет построить в Москве метрополитен еще более совершенный. (Бурные аплодисменты.)

Буржуазные клеветники говорят, что большевики против старой культуры. Это ложь. Это опровергнуто Лениным, Сталиным, опровергается нашей практикой каждый день.

Мы берем из старой культуры все лучшее. Мы не выбрасываем капиталистической техники. Она — достояние всего человечества. Мы выбрасываем негодное, отмечаем капиталистическое использование техники, то, что создает угнетателей и угнетенных, что создает поработителей и поработенных, что создает рабов и господ. Но мы используем эту технику, чтобы облегчить труд и жизнь человека, чтобы помочь всей массе трудящихся, а не только богатым или родовитым, жить лучше, культурнее, богаче. Мы создаем мощный коллектив трудящихся, и этот коллектив, будучи вооружен новой техникой и идеей коммунизма, непобедим! (Бурные продолжительные аплодисменты.)

Мы, рабочие, колхозники, большевики, разрушаем негодное старое, но мы умеем создавать новое. И мы умеем учиться технике у профессоров, инженеров не только нашей страны, но и зарубежных. Мы, празднуя сегодня окончание нашего метрополитена, в то же время приветствуем представителей иностранной техники, которые как эксперты помогли нам в 1932 году. (Аплодисменты.) Люди они опытные, мы их пригласили и попросили дать нам экспертизу составленных нашими инженерами проектов. Они нам дали советы, а мы учли и, по-своему, по-рабоче-крестьянски, переварили эти советы. (Бурные аплодисменты.)

Мы учли консультации советских экспертов, лучших ученых нашей страны. И мы сумели на стройке метрополитена применить старые достижения буржуазной культуры и новые методы —



методы большевистской, ленинской, сталинской культуры, побеждающей все на своем пути. (Бурные продолжительные аплодисменты, переходящие в овацию.)

На примере наших великих строек — Днепростроя, Магнитостроя, Кузбасса, Метростроя, десятков и сотен других строек — видно, как новый господствующий класс, класс пролетариев, уже перестает быть чуждым, некультурным; в городе и в деревне у нас растут новые силы инженеров и техников, агрономов и врачей из рабочих и работниц, из колхозников и колхозниц. Ударники — рабочие, колхозники, молодые специалисты — своим энтузиазмом, своей преданностью, своей верой в дело, своей любовью к человечеству заражают энтузиазмом лучших старых специалистов, инженеров, архитекторов, которые вместе с рабочими и колхозниками строят и помогают в стройке нового социалистического общества. (Бурные аплодисменты.)

Вот почему, товарищи, мы уверены, что приехавшие к нам гости — иностранные специалисты — не могут не проникнуться уважением к тому строю, к той стране, к тем людям, которые творят новое, которые могут создавать такие замечательные сооружения, как московский метрополитен.

Наш московский метрополитен замечателен именно тем, что там не просто мрамор — нет, там не просто гранит — нет, там не просто металл — нет, там не только бетон — нет! Там в каждом куске мрамора, в каждом куске металла и бетона, в каждой ступени эскалатора сквозит новая душа человека, наш социалистический труд, там наша кровь, наша любовь, наша борьба за нового человека, за социалистическое общество. (Бурные овации.)

Вот почему сегодня метростроевский коллектив, начиная от рядового рабочего и кончая инженером, получил заслуженную награду, благодарностью, которая удешевляется в своем значении тем, что ее сегодня предложил с этой трибуны наш великий, родной товарищ Сталин. (Бурные овации. Все встают. Крики «ура».)

Перед нами стоят еще сложные задачи, особенно в части образцовой эксплуатации метро-

политена. На прошлом заседании в этом зале, когда собрались метростроевцы, я сказал, что выступаю как член метростроевского коллектива. (Бурные аплодисменты.) Сегодня я уже в качестве народного комиссара путей сообщения, принявшего метрополитен, построенный вами, обещаю, что мы эту замечательную стройку не только не испортим, не только не допустим ее загрязнения, ее порчи, но мы постараемся кое-где ее усовершенствовать, постараемся прежде всего организовать такую нормальную и бесперебойную эксплуатацию, которая будет достойна славных победоносных строителей московского метрополитена. (Аплодисменты.)

От имени Народного комиссариата путей сообщения, от имени железных дорог, принявших в свою семью 29-ю дорогу — метрополитен, приветствую сегодня вас, метростроевцев, которые успешно выстроили первую очередь, и метростроевцев, которые под руководством партии и правительства, под непосредственным управлением Наркомтяжпрома, будут так же успешно строить вторую очередь московского метрополитена! (Аплодисменты.)

III

Метрополитен знаменует собой новый этап нашего социалистического строительства. За последние годы мы усиленно строим заводы, развиваем металлургию и машиностроение, закладываем шахты, так как страна без металла, без угля, без машин была бы страной слабой, которую неминуемо разбили бы и поработили наши враги. Нам нужна была мощная база тяжелой промышленности, чтобы укрепить оборону нашей родины, чтобы развивать сельское хозяйство, транспорт и отрасли, непосредственно обслуживающие нужды трудящихся.

А сейчас, товарищи, мы уже имеем вооруженное передовой техникой сельское хозяйство, крепкие колхозы, замечательные заводы, мы имеем мощную металлургию, которая является образцом нашей промышленности и которая недавно, во главе с народным комиссаром тяжелой промышленности тов. Орджоникидзе, за-



служила высшую награду от нашего правительства. (Бурные аплодисменты.) У нас есть отсталый участок хозяйства — железнодорожный транспорт. Я не могу о нем не упомянуть, ибо он меня непосредственно касается. Но я надеюсь, что и это узкое место народного хозяйства — наш социалистический транспорт — при вашей дружной поддержке быстро пойдет в гору вместе со всем народным хозяйством. (Бурные продолжительные аплодисменты.)

Теперь мы вступили в новую полосу, в полосу строительства для непосредственного и образцового обслуживания народных масс. Мы строим целые города, жилища на миллиарды рублей, хлебозаводы, школы, театры, кино. Мы развиваем наряду с тяжелой индустрией все те отрасли промышленности, которые непосредственно обслуживают народные массы.

И вот, товарищи, окончание строительства московского метрополитена, на который государство дало более 700 миллионов рублей, знаменует собой не только начало, а настоящий, вошедший уже в жизнь, период строительства для непосредственного обслуживания миллионов народных масс.

Вот почему не случайно, что метро встречает такую любовь не только у москвичей, а и у всей страны. Вот почему делегаты съезда советов и съезда колхозников, спускаясь под землю, на станции метрополитена, видели в метро воплощение своего ближайшего будущего. Они не ревновали, что в Москве построено такое сооружение, которого нет в других местах, а говорили: «Если наше правительство рабочих и крестьян сумело построить такое сооружение под землю, то оно сумеет и нас, в других городах и в колхозной деревне, повести к настоящей зажиточной и культурной жизни». (Бурные аплодисменты.)

Крестьянин, рабочий умеет видеть в метрополитене, в этих огнях, в этих мраморных колоннах, не только мрамор, не только прекрасное техническое сооружение. Он видит в метро воплощение своей силы, своей власти. Раньше только помещики, только богачи пользовались мрамором, а теперь власть наша, эта стройка — для нас, рабочих и крестьян, это — наши мраморные

колонны, родные, советские, социалистические! (Аплодисменты, крики «ура».)

Наш метрополитен является не только практической, но и принципиальной победой социалистического строительства. С того момента, как появились социалисты, буржуазия отпугивала мелких буржуа и часть рабочих тем, что социализм — это казарма, что социализм хочет одеть всех под одну гребенку, одеть всех в одинаковые костюмы, создать казарменные дома, сделать жизнь однообразной. Некоторые индивидуалисты из-за такого поклепа отшатывались от социализма: мы-де не против социализма, но мы против казармы, говорили они.

До Октябрьской революции мы разоблачали эту клевету словами. Теперь мы ее разбиваем до конца нашими большевистскими делами.

Посмотрите на наш метрополитен. В чем его особенность? Особенность его в том, что если в других странах метрополитены строились главным образом для выколачивания прибыли, то мы построили метро, преследуя только цель облегчения передвижения трудящихся нашей пролетарской столицы.

Метрополитены в капиталистических городах строятся мрачными, однообразными, унылыми. Человек идет с работы усталый, спускается вниз, в мрак склепа, садится в подземный поезд и не чувствует не только отдыха, а наоборот, еще больше устает.

У нас другое общество и другой строй. Наше общество есть прежде всего общество социалистическое. Социалистическое государство может позволить себе постройку для народа сооружения, которое стоит дороже, но зато дает удобства, лучшее самочувствие, художественное наслаждение населению. Мы хотим, чтобы это сооружение, которое больше, чем какой-либо другой дворец, театр, обслуживает миллионы людей, чтобы это сооружение поднимало дух человека, облегчало его жизнь, доставляло ему отдых, удовольствие.

Наш рабочий, едущий на метро, должен чувствовать себя в этом сооружении бодро и радостно, зная, что работает для себя, зная, что каждая гайка есть гайка социализма. Он должен



чувствовать себя в метро так же радостно, так же бодро, так же хорошо, как чувствует себя в быту, в жизни, на собрании, в клубе, на заводе! (Бурные аплодисменты.)

Вот почему, товарищи, мы построили такой метрополитен, где человек, спускаясь на станцию, чувствует себя, по определению рабочих Москвы, «как во дворце». Да и дворцы нашего метро не однообразные. Что ни станция, то своеобразие. Где же здесь, господа буржуа, казарма, уничтожение личности, уничтожение творчества, уничтожение искусства? Наоборот, на метро мы видим величайший разворот творчества, расцвет архитектурной мысли, — что ни станция, то дворец, что ни дворец, то по-особому оформленный. Но каждый из этих дворцов светит одним огнем — огнем идущего вперед, побеждающего социализма! (Бурные аплодисменты, переходящие в овацию.)

*

Когда мы вспоминаем сегодня обо всем пройденном пути, то невольно испытываешь чувство гордости, что мы построили такое гигантское сооружение — метрополитен — только своими

силами, силами нашей промышленности: эскалаторы наши, реле и автоблокировка наши, вагоны и рельсы наши, рабочие наши, комсомольцы наши, комсомолки наши, инженеры наши! (Бурные аплодисменты.) Но в то же время мы должны наше чувство радости, которое может расквасить, размагнитить некоторых сентиментальных людей, перековать в чувство еще большей сплоченности вокруг партии и правительства, дисциплинированности, в чувство, которое поднимает нас на новые великие дела.

Мы сегодня говорим на весь мир, на всю страну громким голосом:

Да здравствуют победители великой стройки социализма в нашей стране!

Да здравствуют рабочие, работницы, инженеры, техники, коммунисты, парторги, профорги, беспартийные и все, которые строили метрополитен с любовью, с верой в то, что они строят для себя, для социализма!

Да здравствует победоносная партия Ленина и великий строитель коммунизма — наш товарищ Сталин! (Бурные овации, все встают, крики: «ура», «да здравствует товарищ Сталин», «да здравствует товарищ Каганович».)

В СНК СССР и ЦК ВКП(б)*

26 апреля с. г. СНК СССР и ЦК ВКП(б) заслушали доклад Правительственной комиссии по приемке московского метрополитена.

Комиссия пришла к единодушному заключению, что осуществление первоочередных линий московского метрополитена, выполненное строительством в труднейших гидрогеологических условиях, в весьма короткий срок, исключительно из советских материалов, силами советских специалистов, является крупнейшей победой социалистического строительства, свидетельствующей о громадных достижениях на фронте индустриализации СССР и ставшей возможной благодаря огромному подъему энтузиазма строителей метро, повседневному руководству и контролю московских партийных и советских организаций и неустанному руководству и величайшей поддержке всей партии, ее ЦК и правительства.

Комиссия доложила правительству, что в результате подробного и тщательного ознакомления и испытаний всех устройств и частей метрополитена, а также проверки знаний и опыта эксплуатационного персонала, она установила, что все работы сделаны удовлетворительно и полностью закончены.

Прочность и надежность в эксплуатации тонн-

нелей, пути, подвижного состава, движущихся лестниц (эскалаторов), вентиляции и других устройств вполне соответствует требованиям новейшей техники строительства городских подземных железных дорог. Архитектурное оформление значительно лучше, чем у аналогичных заграничных подземных железных дорог.

Поэтому Комиссия признала московский метрополитен вполне готовым для эксплуатации и представила акт о приемке московского метрополитена.

СНК СССР и ЦК ВКП(б) одобрили представленный Комиссией доклад и акт и приняли представленные Комиссией предложения.

СНК СССР и ЦК ВКП(б) постановили назначить пуск метрополитена в нормальную эксплуатацию на 15 мая 1935 г.

Правительственной комиссии по приемке московского метрополитена под председательством т. Межлаука В. И., в составе тт. Гинзбурга С. З., Постникова А. М., акад. Винтера А. В., акад. Веденеева Б. Е., инж. Кагана И. Б., инж. Булата А. Ф., проф. Скочинского А. А., проф. Терпигорева А. М., инж. Шермергорна Д. Т., инж. Штанге Д. А., проф. Келдыш В. М., Пудалова А. Д. и Ловина К. П. объявлена Совнаркомом СССР и ЦК ВКП(б) благодарность за проведенную ею работу.

* «Известия», № 100 (5653) от 27 апреля 1935 г.



**ПОСТАНОВЛЕНИЕ
ЦЕНТРАЛЬНОГО ИСПОЛНИТЕЛЬНОГО КОМИТЕТА
СОЮЗА ССР**

**О НАГРАЖДЕНИИ ОРДЕНОМ ЛЕНИНА МОСКОВСКОЙ ОРГАНИ-
ЗАЦИИ ВЛКСМ***

Центральный исполнительный комитет Союза ССР постановляет:

За особые заслуги в деле мобилизации славных комсомольцев на успешное строительство московского метрополитена—наградить *орденом Ленина* Московскую организацию комсомола.

Председатель Центрального исполнительного комитета Союза ССР *М. КАЛИНИН*.

Секретарь Центрального исполнительного комитета Союза ССР *И. АКУЛОВ*.

Москва, Кремль, 14 мая 1935 года.

**ПОСТАНОВЛЕНИЕ
ЦЕНТРАЛЬНОГО ИСПОЛНИТЕЛЬНОГО КОМИТЕТА
И СОВЕТА НАРОДНЫХ КОМИССАРОВ СОЮЗА ССР**

**О БЛАГОДАРНОСТИ СТРОИТЕЛЯМ МЕТРОПОЛИТЕНА ЗА
УСПЕШНУЮ РАБОТУ***

Центральный исполнительный комитет и Совет народных комиссаров Союза ССР поста-
новляют:

За успешную работу по строительству московского метрополитена объявить от имени Центрального исполнительного комитета и Совета народных комиссаров Союза ССР благо-
дарность ударникам, ударницам и всему коллективу инженеров, техников, рабочих и работниц Метростроя.

Председатель Центрального исполнительного комитета Союза ССР *М. КАЛИНИН*.

Председатель Совета народных комиссаров Союза ССР *В. МОЛОТОВ*.

Секретарь Центрального исполнительного комитета Союза ССР *И. АКУЛОВ*.

Москва, Кремль, 14 мая 1935 года.

* «Известия», № 113 (5666) от 15 мая 1935 г.



**ОБ ОТКРЫТИИ НОРМАЛЬНОГО ДВИЖЕНИЯ ПО ЛИНИЯМ 1-й ОЧЕРЕДИ
МОСКОВСКОГО МЕТРОПОЛИТЕНА**

ПРИКАЗ НАРОДНОГО КОМИССАРА ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ

от 13 мая 1935 г. № 118, д *

На основании постановления Центрального комитета ВКП(б) и Совнаркома СССР об открытии нормального движения по линиям 1-й очереди московского метрополитена 15 мая 1935 г., приказываю Управлению метрополитена:

1. Открыть московский метрополитен для всеобщего пользования с 7 часов утра 15 мая 1935 г.
2. Движение производить непрерывно с 7 часов утра до 1 часа ночи.

Народный комиссар путей сообщения **Л. КАГАНОВИЧ**

**ПОСТАНОВЛЕНИЕ ЦЕНТРАЛЬНОГО ИСПОЛНИТЕЛЬНОГО
КОМИТЕТА СОЮЗА ССР ***

Центральный исполнительный комитет Союза ССР постановляет:

В соответствии с желанием строителей метрополитена и московских партийных и советских организаций — присвоить московскому метрополитену имя тов. Кагановича Л. М.

Председатель Центрального исполнительного
комитета Союза ССР **М. Калинин.**

Секретарь Центрального исполнительного
комитета Союза ССР **И. Акулов.**

Москва, Кремль, 13 мая 1935 года.

* «Правда», № 131 (6377) от 14 мая 1935 г.



ОТ ИЗДАТЕЛЬСТВА

14 мая 1936 г. московский метрополитен имени Л. М. Кагановича завершил первый год своей четкой и бесперебойной работы.

Осуществление строительства первой очереди московского метрополитена — блестящая победа всей страны, всей нашей партии и, в частности, московских большевиков. В соответствии с решением партии и указаниями тов. Сталина, под непосредственным руководством тов. Кагановича, усилиями большого дружного коллектива строителей-рабочих, при активном содействии всех трудящихся Москвы и мобилизации лучших сил архитекторов, инженеров, научных работников — построен красивейший в мире МЕТРО.

Опыт этого строительства должен быть широко известен не только специалистам архитекторам и инженерам, но и всей советской общественности.

Выпуская настоящее издание, издательство Всесоюзной академии архитектуры поставило себе задачу: во-первых, ознакомить широкие круги советской общественности с условиями, методами и объемом работ, связанных с постройкой первой очереди метрополитена, и, во-вторых, по возможности полно показать архитектуру сооружений метро, находящихся сейчас в эксплуатации.

Проблема архитектуры метро — велика и многообразна. В задачу составителей настоящего сборника-альбома не входило всестороннее, детальное освещение этой проблемы. Это — задача будущего издания, которое будет посвящено всему метро в целом, включая и сооружения второй очереди.

Настоящий альбом-сборник, рассчитанный на широкий круг читателей, должен, по нашему мнению, представить известный интерес и для специалистов-архитекторов.

СТРОИТЕЛЬСТВО МОСКОВСКОГО МЕТРО

ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЕ ЗАМЕЧАНИЯ

Успешное завершение первой пятилетки с ее грандиозным, невиданным в мире масштабом и темпом строительства крупнейших фабрик, заводов и других производственных предприятий, а также гигантских гидросиловых и тепловых станций обеспечило нам возможность широко развернуть программу реконструкции городского хозяйства.

Отстававшее и ранее городское хозяйство в последние годы настоятельно требовало коренной реконструкции во всех отраслях. Особенно остро стал ощущаться недостаток городских транспортных средств.

Вопрос о социалистической реконструкции Москвы и других городов Союза был по инициативе товарища Сталина предметом обсуждения на пленуме ЦК ВКП(б) в июне 1931 г. В отношении городского транспорта пленум ЦК признал, что «текущая работа по улучшению трамвайного хозяйства, его частичная реконструкция и расширение трамвайной сети, смягчая в известной мере транспортные затруднения города, на данном этапе не разрешает в целом общей проблемы развития пассажирского транспорта в Москве.

Пленум ЦК считает, что необходимо немедленно приступить к подготовительной работе по сооружению метрополитена в Москве, как главного средства, разрешающего проблему быстрых и дешевых людских перевозок, с тем, чтобы в 1932 г. уже начать строительство метрополитена».

В августе 1931 г. Московский комитет партии и Московский совет приступили к осуществлению этого решения.

2 октября 1931 г. СНК СССР утвердил Положение о Метрострое.

Для начала строительных работ прежде всего, конечно, необходим был проект. Вопрос о строительстве метрополитена в Москве поднимался неоднократно и ранее.

Первый из проектов московского метрополитена был эскизно разработан в 1901 г. Антоновичем, Голеневичем и Дмитриевым. Проект предусматривал сооружение круговой рельсовой линии, проходящей по Камер-Коллежскому валу, с двумя диаметрами: Сокольническо-Арбатским — от Преображенской заставы до Новодевичьего монастыря — и Замоскворецко-Тверским — от Серпуховской заставы до Петровского парка.



1. Монтажные работы в тоннеле Кировского радиуса

Общее протяжение этих линий составляло по проекту около 65 км.

Проект был разработан еще в то время, когда в Москве существовала конно-железная дорога. Авторы проекта подчеркивали, что одновременно с постройкой внеуличных дорог необходим переход с конной тяги на электрическую на существующей городской рельсовой сети с тем, чтобы эта сеть служила подъездными путями к городским внеуличным дорогам большой скорости.

В 1902 г. появился второй проект московского метрополитена, составленный инженерами Белинским и Кнорре.

Оба эти проекта не были приняты.

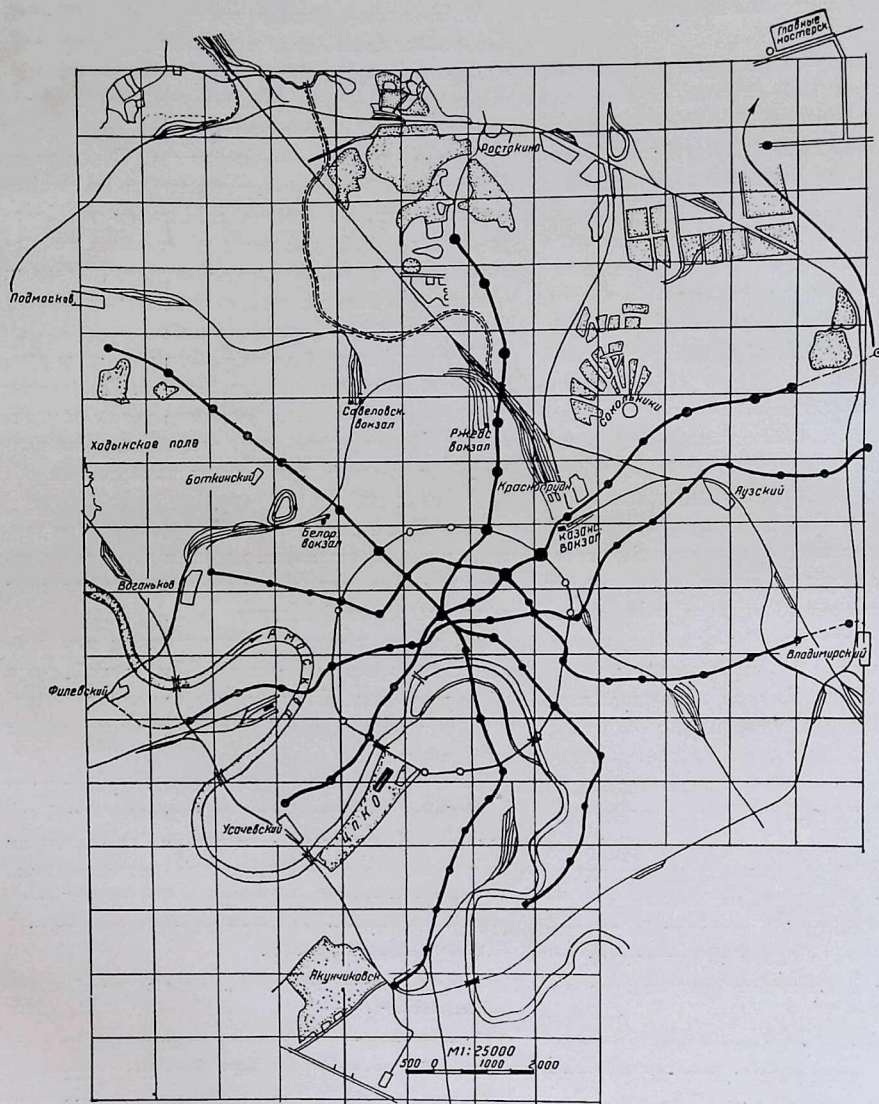
В течение следующего десятилетия город выкупил сеть второго Бельгийского о-ва конных

железных дорог (первая линия была выкуплена в 1901 г.) и перевел всю сеть конной железной дороги на электрическую тягу.

В 1911 г. городская управа вошла в Городскую думу с докладом о сооружении трамвайного тоннеля под частью Лубянского проезда, под Ильинкой и Красной площадью для разгрузки центрального узла на Лубянской и Театральной площадях.

В докладе указывалось, что этот трамвайный тоннель может войти позже составной частью в сеть будущего метрополитена, схема линий которого также была представлена. Схема эта показывает, что городская управа остановилась на метрополитене чисто городского типа.

Однако и этот проект не получил своего осуществления.



2. ОБЩАЯ СХЕМА ЛИНИЙ МЕТРОПОЛИТЕНА. УТВЕРЖДЕНА в 1932 г. (ПЛАН № 1)



В 1912 г. был представлен новый проект инж. Руиным.

Вслед за этим поступило второе предложение от инж. Кнорре, который являлся на этот раз представителем германского капитала и группы гласных Московской городской думы, объединившихся с представителями русского банкового капитала.

Новый проект инж. Кнорре предусматривал сооружение в первую очередь одного только городского радиуса — от центра, под Китайским проездом, Маросейкой и Покровкой, до соединительной ветви между Октябрьской и Курской железными дорогами.

Эта линия должна была обслуживать два новых вокзала — центральный пассажирский, занимающий целых два квартала между Софийкой, Театральным и Неглинным проездами, и центральный товарный в Охотном ряду. Над этими вокзалами предполагалось надстроить многоэтажные дома для складов, гостиниц, торговых и общественных помещений, причем концессионное предприятие оказалось бы владельцем наиболее бойких кварталов в центре столицы.

Данный проект инж. Кнорре не выдерживал критики с технической стороны, а в связи со спекулятивными претензиями концессионера на захват целых кварталов городской территории оказывался еще менее приемлемым с точки зрения интересов города.

По сравнению с проектами Руина и другими современными им, первоначальный проект Кнорре и проект бывшей городской управы представляются гораздо более продуманным решением проблемы московского внеуличного сообщения.

Эти проекты предусматривают целую сеть внеуличных дорог, охватывающих всю территорию города внутри Садового кольца. Сеть эта представляет собой три диаметра общим протяжением около 40 км, а именно:

- 1) Мясницко-Арбатский диаметр, соединяющий Каланчевскую площадь со Смоленским рынком;
- 2) Таганско-Тверской, соединяющий Покровскую заставу с Тверской, и

- 3) Замоскворецко-Виндавский, соединяющий Серпуховскую площадь с Крестовской заставой.

Проект Кнорре, кроме того, имел в виду сооружение во второй очереди кольцевой линии метрополитена по Садовому кольцу.

Первые проекты — Антоновича, Голеневича, Дмитриева, Руина — предполагали постройку метрополитена на эстакадах. Проекты же Кнорре и городской управы предусматривали постройку тоннелей. Разница между последними заключалась лишь в типе тоннелей и связанном с ним способе производства работ.

Проект Кнорре был разработан по типу тоннелей берлинского метрополитена. Городская управа в своем проекте, учитывая узость и извилистость московских улиц, остановилась на конструкции сводчатых каменных тоннелей по образцу парижских.

Несмотря на наличие ряда проектов, к строительству метрополитена все-таки не было приступлено. Это сооружение оказалось не под силу капиталистической Москве.

В 1923 г., в связи с наметившимся уже значительным ростом Москвы, Московский совет образовал при Управлении московских городских железных дорог Бюро по проектированию метрополитена.

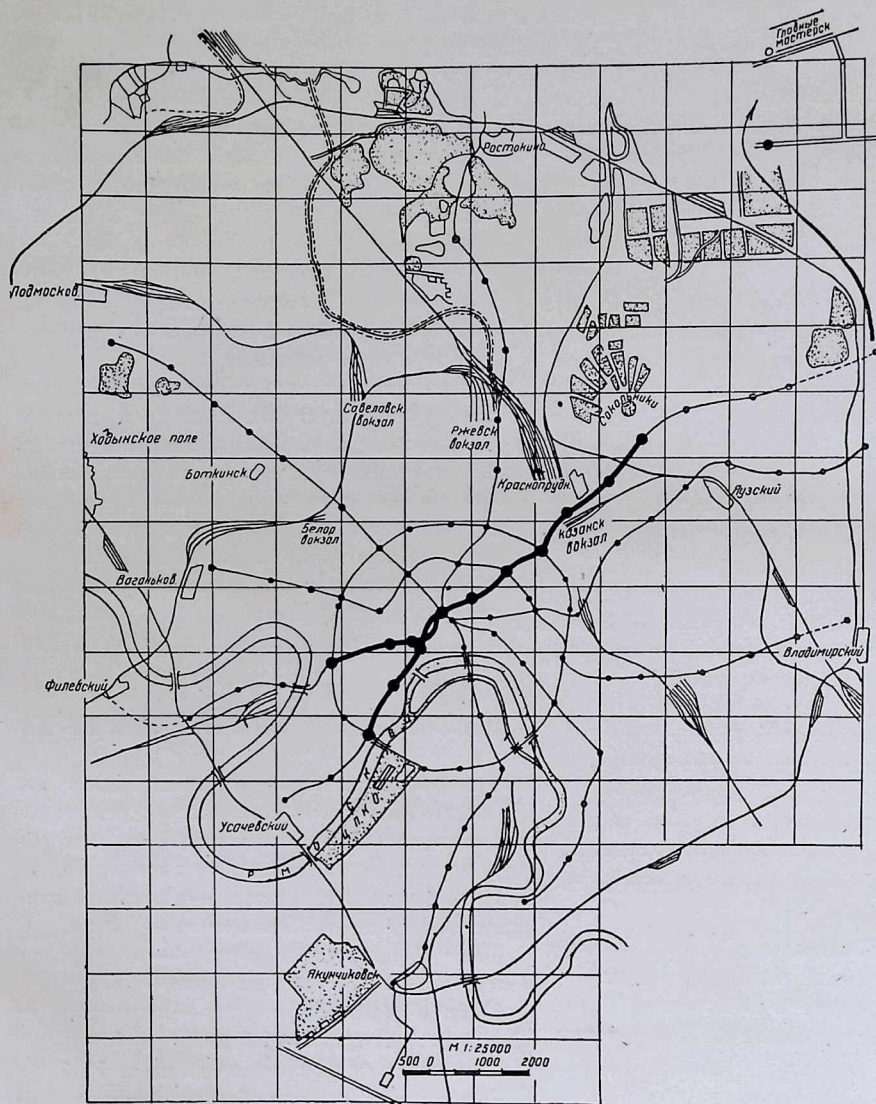
Бюро провело предварительные изыскания и разработало эскизный проект первоочередной линии от Каланчевской площади до площади Свердлова по типу парижского метрополитена.

Одновременно было предложено разработать проект по этому же направлению германской фирме Сименс-Баунион.

Фирма запроектировала линию по берлинскому способу.

Ознакомившись со всеми перечисленными проектами, Метрострой не мог, конечно, использовать ни одного из них непосредственно для строительства, поскольку к этому времени перед московским метрополитеном ставились задачи значительно шире.

Вся ранее сделанная работа была принята во внимание Метростроем только как определенный материал по вопросам проектирования метрополитена.



3. СХЕМА ЛИНИИ МЕТРОПОЛИТЕНА ПЕРВОЙ ОЧЕРЕДИ. УТВЕРЖДЕНА в 1932 г. (ПЛАН № 2)



СХЕМА МОСКОВСКОГО МЕТРОПОЛИТЕНА ПО ПРОЕКТУ МЕТРОСТРОЯ

Пришлось приступить к разработке нового проекта. Осуществление этого проекта предполагалось в порядке определенной очередности, причем в первую очередь была намечена линия от Сокольников до Крымской площади и Арбатский радиус — от Манежной улицы до Смоленской площади.

Проектировать одну какую-либо линию, не имея общей схемы сети метрополитена, было бы неправильно. В этом случае обязательно выявился бы впоследствии целый ряд неувязок в отдельных узлах, что можно часто наблюдать в заграничных метрополитенах, которые строились постепенно и без заранее разработанной схемы. Таким образом, первой задачей Метростроя являлась выработка схемы линий метрополитена.

Метрополитен, являющийся быстрым и удобным средством сообщения, естественно будет способствовать развитию городской застройки по тем районам, по которым он проходит. Поэтому правильная разработка схемы линий имеет громадное значение и должна быть строго увязана с общим планом реконструкции города.

Исходя из этого положения, схема линий московского метрополитена была намечена в виде отдельных радиусов, сопрягаемых между собою в диаметры, с последующим ее дополнением кольцевыми линиями.

Постановлением Совнаркома СССР от 21 марта 1933 г. схема линий московского метрополитена была утверждена в количестве 10 радиусов, общим протяжением в 80,3 км, в том числе:

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

- 9) Краснопресненский радиус — 4,5 км,
- 10) Дзержинский радиус — 7,8 км.

Направление этих линий, показанное на прилагаемом плане (№ 1) города Москвы, образует 5 диаметров:

- 1) Кировско-Фрунзенский,
- 2) Арбатско-Покровский,
- 3) Горьковско-Замоскворецкий,
- 4) Краснопресненско-Рогожский,
- 5) Дзержинско-Таганский.

В дальнейшем предполагается еще сооружение Тимирязевско-Калужского диаметра и двух колец — Садового и по Камер-Коллежскому валу.

Все диаметры проходят через центральный район города, связывают районы в пределах Окружной железной дороги с центром и обслуживают все железнодорожные вокзалы Москвы, наиболее крупные промышленные предприятия и физкультурные центры.

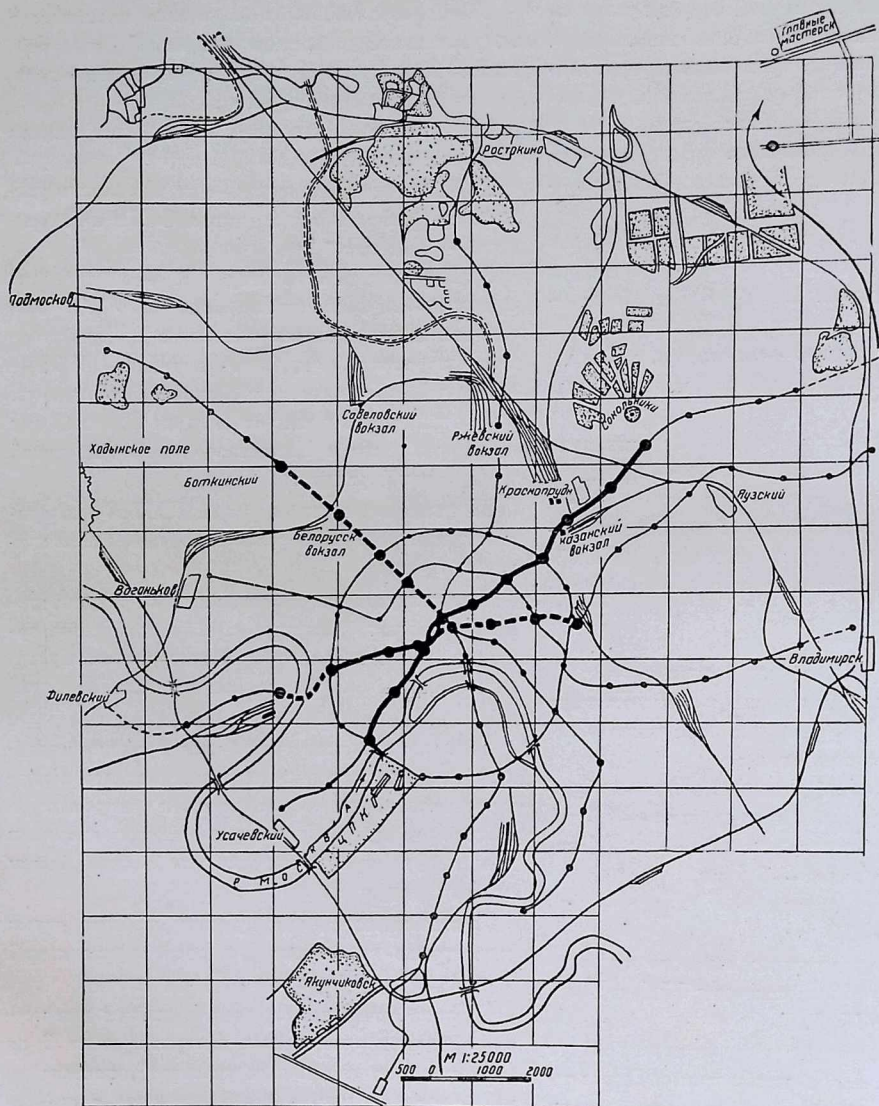
ОБЩАЯ СХЕМА ЛИНИЙ МОСКОВСКОГО МЕТРОПОЛИТЕНА

Тем же постановлением Совнаркома от 21 марта 1933 г. был окончательно установлен объем строительства линий первой очереди, общим протяжением 11,6 км, а именно:

- 1) по Кировскому радиусу — участок от площади Свердлова до Сокольников — 5,8 км,
- 2) по Фрунзенскому радиусу — от площади Свердлова до Крымской площади — 3,5 км.
- 3) по Арбатскому радиусу — от центра до Смоленской площади — 2,3 км.

Схема этих линий показана на плане № 2.

Линии первой очереди обслуживают городские магистрали: Сокольники — Комсомольская площадь — Свердловская площадь — Крымская площадь и Манежная площадь — Смоленская площадь. Они соединяют центр с Октябрьским, Северным, Московско-Казанским вокзалами и с двумя крупнейшими парками культуры и отдыха (Центральный им. Горького и Сокольнический).



4. СХЕМА ЛИНИЙ МЕТРОПОЛИТЕНА к 1937 г. УТВЕРЖДЕНА в 1932 г. (ПЛАН № 3). ПЕРВАЯ ОЧЕРЕДЬ ОБОЗНАЧЕНА СПЛОШНОЙ ЖИРНОЙ ЧЕРТОЙ; ПЕРВАЯ ЧАСТЬ ВТОРОЙ ОЧЕРЕДИ – ЖИРНЫМ ПУНКТИРОМ



В связи с окончанием первой очереди установлены объем и сроки строительства линий второй очереди московского метрополитена протяжением 20,2 км, каковое после дальнейших уточнений составило 22,2 км, а именно:

1) продолжение Арбатского радиуса — от Смоленской площади до Киевского вокзала — 1,7 км,

2) Покровский радиус — от Манежа, через Курский вокзал и Электрозавод до строящегося Центрального стадиона СССР в Измайлове — 10,4 км,

3) Горьковский радиус — от площади Свердлова по улице Горького до стадиона «Динамо» — 5,8 км,

4) Замоскворецкий радиус — от площади Свердлова до Павелецкого вокзала — 4,3 км.

Линии второй очереди выбраны, исходя из тех соображений, чтобы в течение ближайшего времени связать сетью метрополитена все главные вокзалы и обеспечить этим видом транспорта строящийся Центральный стадион СССР в Измайлове.

Из линий второй очереди первая часть должна быть закончена и пущена в эксплуатацию к 1 января 1938 г. Протяжение этой части установлено в 11 км. в том числе:

1) продолжение Арбатского радиуса — от Смоленской площади до Киевского вокзала — 1,7 км,

2) участок Покровского радиуса — от Манежа до Курского вокзала — 3,5 км,

3) Горьковский радиус — «Динамо» — площадь Свердлова — 5,8 км.

Общее протяжение сети московского метрополитена к началу 1938 г. составит 22,6 км, как показано на плане № 3.

К этому времени сетью метрополитена будут связаны все вокзалы, за исключением Павелецкого, и обслужены наиболее напряженные части городских магистралей.

Остальные участки линий второй очереди, общим протяжением 11,2 км, т. е. Замоскворецкий радиус и продолжение Покровского радиуса до Центрального стадиона СССР в Измайлове, должны быть закончены и пущены в эксплуатацию в 1940 г.

Таким образом, в 1940 г. сеть московского метрополитена должна достигнуть общего протяжения 33,8 км и состоять из трех диаметров, как показано на плане № 4:

1) Кировско-Фрунзенский — от Сокольников до Крымской площади — 9,3 км,

2) Арбатско-Покровский — от Киевского вокзала до Центрального стадиона СССР в Измайлове — 14,4 км,

3) Горьковско-Замоскворецкий — от стадиона «Динамо» до Павелецкого вокзала — 10,1 км.

Организация движения поездов предусматривает в течение первого периода (1935 — 1936 гг.), до сооружения Покровского радиуса, в и л о ч н о е движение от станции Охотный ряд по направлению с Кировского на Фрунзенский и Арбатский радиусы.

Начиная со второго периода (1937 г.), на каждом диаметре организуется самостоятельное движение поездов.

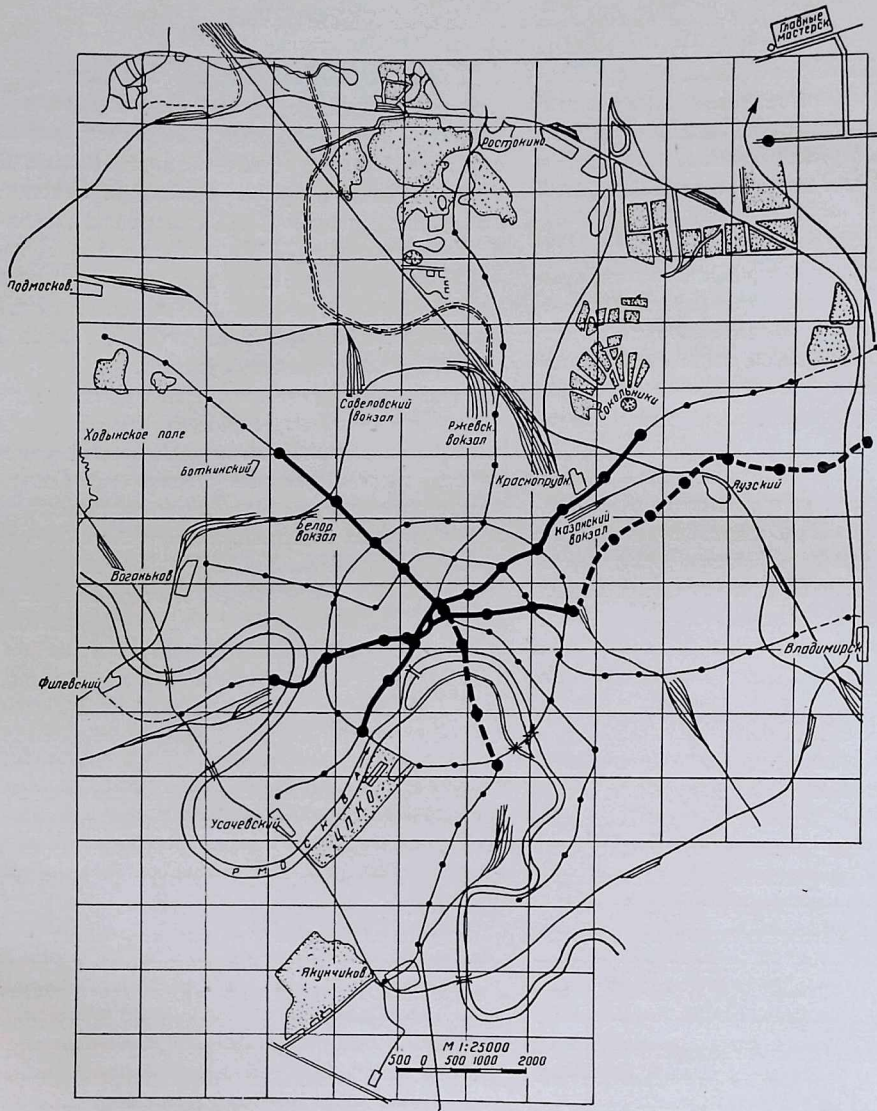
Для центральных участков линий предусматривается зонное движение с оборотом части составов на тупиках, устраиваемых у промежуточных станций: Комсомольская площадь, Курский и Белорусский вокзалы.

Эксплуатационная связь между линиями различных диаметров, для передачи составов в парки и мастерские, обеспечивается запроектированными в соответствующих местах съездами между путями и соединительными служебными ветками между диаметрами.

Для пассажиров связь между любыми двумя диаметрами обеспечивается посредством одной пересадки в центральном районе города.

Частота движения поездов, принятая для первого года эксплуатации с интервалами от 3 до 6 минут (для различных участков), постепенно увеличивается, интервалы в конечном итоге сокращаются до полутора минут.

Провозная способность, исчисленная из нормального заполнения вагона в 170 чел., достигает при интервалах между поездами в 1½ минуты — 40 800 чел. в каждом направлении при 6-вагонном составе и до 54 400 чел. — при 8-вагонном составе.



5. СХЕМА ЛИНИЙ МЕТРОПОЛИТЕНА к 1939 г. УТВЕРЖДЕНА в 1932 г. (ПЛАН № 4)

ГИДРОГЕОЛОГИЧЕСКИЕ УСЛОВИЯ

1. ГОРЬКОВСКИЙ РАДИУС. На протяжении Горьковского радиуса геологические напластования характеризуются коренными породами каменноугольного происхождения, залегающими на глубине 16,33 м и покрытыми слоем плотной юры мощностью 5—10 м.

На участке от площади Свердлова до проезда Художественного театра юрские отложения частично размыты. Плотные юрские глины отделены от четвертичных отложений юрским суглинком мощностью 5,8 м. Выше этого суглинка порода представляется чисто глинистым песком и супесью разной зернистости, насыщенными водой (пльвуны).

Уровень грунтовых вод от площади Свердлова до Белорусского вокзала залегает на поверхности от 3 до 10 м. От Белорусского вокзала в направлении к стадиону «Динамо» уровень грунтовых вод понижается. Притока воды в известняках можно ожидать в пределах от 150 до 200 м³ в час, за исключением участка в районе площади Свердлова, где могут быть большие притоки (до 300 м³ в час).

2. ЗАМОСКВОРЕЦКИЙ РАДИУС. В районе Китайгорода каменноугольные отложения, представленные известняками и карбонной глиной, залегают на глубине от 10 до 22 м. За Москва-рекой трасса проходит по склонам глубокого размыва. Поверхность каменноугольных отложений крайне неровная и проходит на глубине от 12 до 33 м. Известняки-водоносы имеют напор, и приток воды в подземных выработках может достигнуть 150—200 м³ в час. Юрские отложения по Москворецкому радиусу отсутствуют, и непосредственно на коренных напластованиях лежит неустойчивая порода, представленная песками разной зернистости и супесью.

В районе Китайгорода вклиниваются моренные глины мощностью 5—6 м. Уровень грунтовых вод лежит на глубине 3—4 м и лишь в Китайгороде опускается до 18 м.

На участке от Новокузнецкой улицы до Павелецкого вокзала верхнее напластование представлено песками.

3. ПОКРОВСКИЙ РАДИУС. Направление трассы пересекается размывами рек Неглилки, Чечеры, Рыбинки и Яузы. Поверхность коренных пород, состоящая из известняков и плотной карбонной глины, крайне неровная и проходит на глубине от 15 до 40 м. Притока воды из известняков следует ожидать в пределах 100—150 м³ в час. На участках между размывами на карбоне залегают юрские отложения, представленные глинами, мощностью до 10 м, с верхней частью в виде размытого суглинка.

Выше юры в размывах, непосредственно на каменноугольных отложениях, залегают неустойчивые породы, состоящие из песка разной зернистости, супеси и суглинка, среди которых выделяется пласт морены мощностью до 10 м. Уровень грунтовых вод залегает на глубине 4—5 м.

4. АРБАТСКИЙ РАДИУС. (В части продолжения от Смоленской площади до Киевского вокзала.) Пересекаемая трассой долина Москва-реки представляет в геологическом строении глубокий доледниковый разрыв коренных пород, состоящих из известняков и карбонной глины, и залегает на глубине до 23 м. Разрыв заполнен четвертичными отложениями разного состава. В нижней части залегает разной зернистости песок с гравием; над ним песок и супесь, насыщенные водой. Уровень грунтовых вод на правом берегу Москва-реки находится на глубине от 4 до 7 м.

Гидрогеологические условия по трассе уже осуществленных линий, а именно от площади Дзержинского до Красных ворот, почти аналогичны с горьковским направлением. На участках от Комсомольской площади до Сокольников и от Манежа до Крымской площади имеются глубокие древние размывы рек Ольховки, Чечеры и Волхонки.

На осуществленной части Арбатского радиуса юрских глин не имеется. Ниже культурного слоя идут пески, небольшие прослойки морены и затем коренные породы каменноугольного происхождения, карбонные глины и известняки, размытые на глубине до 55 м в районе Арбата.

УСЛОВИЯ РАБОТЫ

Описанные выше гидрогеологические условия вызвали необходимость при постройке линий первой очереди пойти на различную глубину заложения в отдельных местах трассы, несмотря на то, что, как правило, в городах всегда желательно строить метрополитены закрытым тоннельным способом, так как этот способ вызывает меньшее стеснение уличного движения.

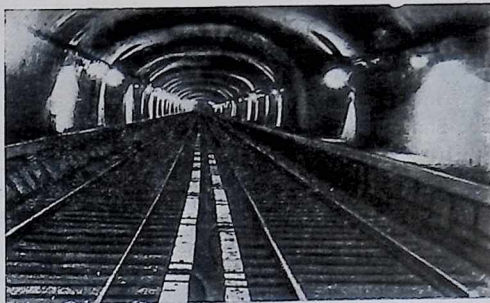
Менее благоприятные геологические условия в Сокольниках и на Фрунзенском радиусе, а также на Арбате, заставили на этих участках трассы пойти неглубоким заложением.

В Сокольниках и на Фрунзенском радиусе работы были осуществлены открытым берлинским способом, а на Арбате и по улице Коминтерна трасса была запроектирована вне улиц, через застроенные участки, с проходкой под домами траншейным способом.

На Кировском же радиусе, где имеется слой юрских глин, линии метрополитена проходят на значительной глубине и выполнены закрытым тоннельным способом.

Учитывая гидрогеологические условия второй очереди, заложение линий метрополитена по Горьковскому радиусу принято глубокое, с проходкой закрытым тоннельным способом с помощью щитов. Эти линии поднимаются кверху только за стадионом «Динамо» и за Новокузнецкой улицей до Павелецкого вокзала, а также за Семеновской площадью до Центрального стадиона СССР в Измайлове. На том протяжении, где линии второй очереди пройдут неглубоким заложением, намечен траншейный способ производства работ.

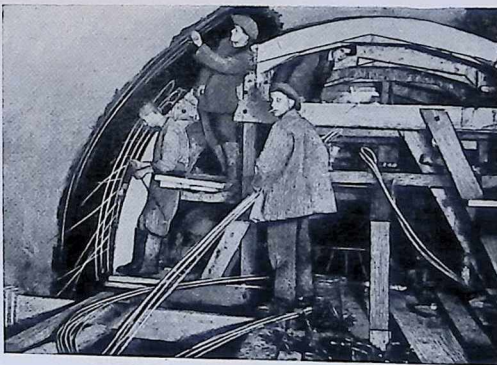
Стены тоннелей и станций, своды, лотки, а в тоннелях мелкого заложения и перекрытия, сделаны из бетона и железобетона, и только наклонные входы для эскалаторов (движущихся лестниц) на первой очереди выполнены из чугунных колец (тубингов), состоящих из отдельных сегментов. На линиях второй очереди обделка станций и тоннелей намечена везде чугунными тубингами.



6. Готовый участок. Станция Сокольники



7. Подходный путь к станции Смоленская площадь



8. Укладка внутренней изоляции и арматуры железобетонной рубашки

Все тоннели как первой, так и второй очереди на большей части своего протяжения проходят в сильно водоносных грунтах. Ввиду этого вопросам гидроизоляции тоннелей было уделено большое внимание.

Для достижения водонепроницаемости в тоннелях и на станциях применена оклеечная изоляция, состоящая из двух рядов руберойда и двух рядов пергамина и битума. На тоннелях глубокого заложения, построенных закрытым способом, эта оклеечная изоляция нанесена внутри основной конструкции тоннеля и прижата к ней железобетонной обоймой (рубашкой), рассчитанной на восприятие полного гидростатического давления.

В тоннелях же, выполненных открытым способом или траншейным, эта оклеечная изоляция нанесена предварительно по бетонной подготовке на дне тоннеля и по защитным стенкам снаружи тоннеля, а затем вплотную к ней возведена конструкция самого тоннеля. Жесткая гидроизоляция в данном случае не применима, так как тон-

нель имеет большое протяжение, основан на грунтах разной носкости, ввиду чего не исключается возможность появления некоторых осадочных и температурных трещин, а также трещин от усадки бетона. При жесткой изоляции, которая дала бы водонепроницаемость самого бетона, эти трещины неизбежно явились бы причиной появления воды в тоннелях. Оклеечная битумная изоляция, в силу своей эластичности, несмотря даже на появление таких трещин, прекрасно выполняет свою роль и не пропускает воды.

Этот вопрос вызвал в свое время много различных дискуссий, а иностранные эксперты, которые рассматривали проект Метростроя, указывали, что только применение металлических тубингов разрешит задачу гидроизоляции. В действительности, как можно судить по опыту проделанной работы по изоляции на линиях первой очереди, примененный способ полностью себя оправдал. Везде, где оклеечная изоляция сделана надлежащим образом, тоннели совершенно сухие.

СТАНЦИОННЫЕ СООРУЖЕНИЯ

Основной тип станции на линиях как первой, так и второй очереди принят островной, т. е. платформа располагается между путями. Такие станции имеют значительные преимущества со стороны эксплуатации и требуют меньше персонала для обслуживания.

Обыкновенно на станциях в те или иные часы бывает усиленный приток пассажиров в одном каком-либо направлении: по утрам — по направлению к центру, где помещается большинство учреждений, а после окончания служебных занятий — из центра к периферии; по направлению к театрам, паркам и стадионам — перед началом спектаклей и состязаний, в обратном направлении — по окончании их, и т. д. При боковых платформах в таких случаях создавалась бы значительная перегрузка платформы прибытия в то время, когда платформа отправления была бы совершенно пуста, и наоборот.

Общая же платформа между путями дает возможность более равномерно и, следовательно,

более эффективно использовать площадь платформы.

Станции глубокого заложения запроектированы в виде трех параллельных друг другу сводчатых тоннелей. По двум крайним тоннелям проходят линии метрополитена правого и левого направлений, а с внутренней стороны этих тоннелей расположены платформы, которые через соответствующие проемы сообщаются с платформой среднего тоннеля.

В среднем тоннеле, по обоим его торцам, расположены наклонные ходы, в которых устроены движущиеся лестницы (эскалаторы). С каждой стороны станции имеется по три эскалатора. В моменты усиленного отправления пассажиров два эскалатора с каждой стороны работают на спуск и один — на подъем, в моменты же усиленного прибытия — наоборот.

Трудно предположить, чтобы встретился такой момент, когда все шесть эскалаторов станции стояли бы из-за ремонта, но если даже это

и случилось бы, то по остановившемуся эскалатору можно так же передвигаться, как по обыкновенной лестнице. На станциях мелкого заложения подъем и спуск пассажиров производится по обыкновенным лестницам.

Входы на станции сделаны или непосредственно в домах, расположенных вблизи станции, или же в виде отдельных павильонов. Устройство входов на станции посреди улицы или площади, что часто встречается на старых линиях метрополитена за границей, как например в Берлине на Фридрихштрассе или Вюртенбергерплац, нельзя признать удачным.

Метрополитен не только должен способствовать разгрузке улиц от трамвая и автобусов, но, по возможности, он должен уменьшить и те людские потоки, которые, пересекая улицы, затрудняют уличное движение и вызывают целый ряд несчастных случаев.

Последние лондонские и американские станции метрополитена строятся таким образом, чтобы пассажир имел возможность выйти на тот тротуар, на который ему нужно, не пересекая улицы.

В густо застроенных районах Москвы по трассе первой очереди метрополитена таким именно образом и разрешены входы на станции. В других же местах, где нет такой густой застройки, построены отдельные входные павильоны.

На архитектурное оформление станций, вестибюлей и входов обращено особое внимание. Для разработки архитектурных проектов были привлечены архитектурные мастерские Моссовета, где работают лучшие архитекторы.

Главнейшими материалами для внутренней отделки станций являются полированный мрамор и глазурованные керамиковые плитки. Эти материалы приняты из тех соображений, чтобы, давая оформлению станций богатый и эффектный вид, вместе с тем обеспечить содержание станций в надлежащей чистоте. При отделке мрамором и плитками возможно в короткие перерывы движения поездов (по ночам) производить обмывку стен и колонн станций и свести до минимума периодические ремонты, неизбежные при применении штукатурной отделки на стенах и колоннах станций.



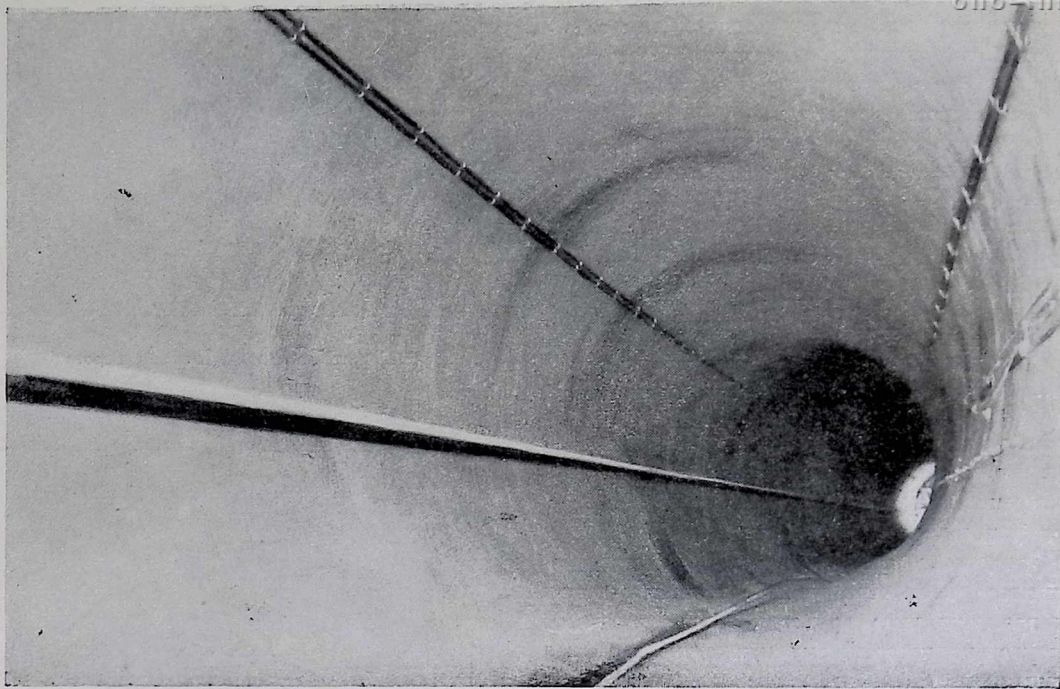
9. Готовый потолок станции Красные ворота



10. Переход двухпутного тоннеля Сокольнического радиуса в однопутные тоннели к станции Комсомольская площадь



11. Монтажные работы по укладке путей



12. Однопутный тоннель Мясищского радиуса

ОБЪЕМ И МЕТОДЫ РАБОТЫ

Общий объем работ, который предстояло выполнить при постройке первой очереди, определяется по главнейшим показателям следующими цифрами: грунта пришлось вынуть 2 305 тыс. м³ и уложить бетона 842,5 тыс. м³.

Если бы этот объем работ пришлось выполнить в течение всего периода стройки, начиная с 1932 г., то это не представило бы особых затруднений. Но в течение первого года, когда не было еще проекта первоочередных линий, не были проделаны достаточные гидрогеологические изыскания, а также не были подготовлены складские базы, подсобные предприятия, карьеры и прочее, конечно, не было возможности надлежащим образом развивать работу.

Для осуществления впервые у нас в Советском

союзе столь сложной задачи, какой является строительство метрополитена, требовалась предварительная подготовка надлежащих кадров рабочих и инженерно-технических работников. Необходимы были и соответствующее оборудование и овладение новыми методами работ, а именно: проходка тоннелей под сжатым воздухом, освоение щитового метода работ, искусственное водопонижение уровня грунтовых вод, метод силикатизации, т. е. искусственное окаменение грунтов, и способ замораживания.

Вследствие всего этого в первое время строительства работы развивались очень медленно. Так, например, проходка шахт вблизи многоэтажных зданий на Кировской улице при мощном слое неустойчивых плавунных пород, до-



стигавших 20 м, в 1932 г. требовала свыше года, а в конце 1933 г. шахты в таких же условиях, благодаря применению сжатого воздуха, проходились в течение 45 дней.

Все эти обстоятельства в конечном итоге привели к тому, что за 1932—1933 гг. было вынуто всего 314,2 тыс. м³ грунта и уложено бетона только 61 тыс. м³. Таким образом, на 1934 г. оставалось вынуть породы 1 991 тыс. м³ и уложить бетона 781,5 тыс. м³.

Эти цифры пугали людей, не знавших о той громадной потенциальной энергии, которую накопил Метрострой за два предыдущих года. Скептики полагали, что программа не реальна, и считали более правильными сроки, которые указывались иностранными экспертами при рассмотрении проекта, т. е. от четырех до пяти лет. В действительности же к концу 1934 г. было уже выполнено 2 260 тыс. м³ грунта и 800 тыс. м³ бетона, несмотря на то, что во многих местах трассы, при дальнейшем уточнении гидрогеологических условий, оказалось необходимым применять технически более сложные методы работы, чем первоначально предполагалось.

Трудными участками по постройке тоннелей и станций оказались следующие: Комсомольская станция, участок от Казанского вокзала до площади Каланчевской улицы, станции глубокого заложения и наклонные входы на станции, перегон между площадью Дзержинского и площадью Свердлова, участок от Манежа до улицы Фрунзе. Самым трудным из всех участков является перегон между площадью Дзержинского и площадью Свердлова. Это сразу учитывалось, и там был применен метод проходки щитом с помощью сжатого воздуха, благодаря чему задача была решена без особых затруднений. Этот участок пройден с отделкой железобетонными блоками.

Иностранные эксперты указывали, что железобетонные блоки здесь не применимы, что обязательно нужно прибегнуть к тубингам. Однако, несмотря на это, применение железобетонных блоков соответствующей конструкции позволило успешно выполнить этот перегон. Скорость про-

ходки щитом составляла от 2,5 до 4,0 и даже 4,5 м в сутки, в зависимости от геологических условий каждого участка, в то время как иностранные специалисты исчисляли возможную скорость проходки в данных условиях лишь в 0,75 м в сутки.

Удачный опыт применения щитовой проходки на первоочередных линиях, а также освоение нашей промышленностью производства щитов (при постройке линий первой очереди работал один советский щит) позволило прийти к выводу, что самым целесообразным методом постройки линий второй очереди будет щитовой метод.

Громадные достижения советской промышленности в области освоения новых производств позволили уже при строительстве первой очереди обойтись почти без импорта.

Вагоны построены на заводах в Мытищах. Они полностью сделаны из металла, и все их конструкции сварные. Электрооборудование вагонов изготовлено на заводе «Динамо». Советские вагоны как по внешнему своему виду, так и по показателям пробного испытания не уступают иностранным вагонам.

Сложной задачей являлось освоение производства эскалаторов (движущихся лестниц). Это весьма ответственные механизмы, которые в смысле проектирования, подбора материалов и исполнения требовали большого опыта и знания дела. Сейчас уже доказано, что эта задача нашей промышленностью разрешена полностью.

Партия и правительство уделяли исключительное внимание постройке метрополитена. Широкая помощь Московского комитета ВКП(б) и Московского совета, а также личное конкретное руководство Л. М. Кагановича, который сам часто посещал шахты и, вникая во все детали дела, оказывал громадную помощь строительству, способствовали концентрации широких масс трудящихся на этой стройке. Все это помогло коллективу строителей метро выполнить поставленную перед ним большую и технически новую задачу.

Инж. П. П. РОТТЕРТ.

АРХИТЕКТУРНАЯ ПРОЕКТИРОВКА МОСКОВСКОГО МЕТРО

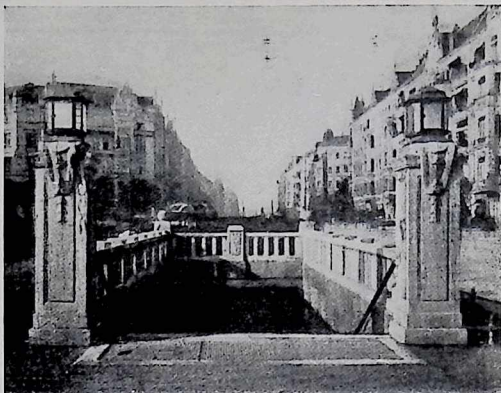
Качеству нашего метрополитена в целом и его лица — станций и вестибюлей в частности — партия и правительство придают огромное значение и уделяют исключительное внимание. Да это и вполне понятно: у нас ведь не может иметь места естественный для капиталистических стран взгляд, что новому виду пассажирских перевозок, призванному разгрузить перегруженный городской пассажирский транспорт, успех все равно обеспечен, и поэтому незачем излишне тратиться на и без того очень дорогое предприятие. У нас совершенно иное отношение к пассажиру метро: мы хотим сделать пребывание пассажира в метро не только максимально удобным, но и приятным. Пассажир не должен воспринимать поездку в метро в качестве печальной необходимости, как это наблюдается, например, в Париже, а наоборот, должен испытывать удовольствие от пользования этим новым видом транспорта.

Из всего сложнейшего организма метро пассажир будет зрительно воспринимать только вестибюли, станции и вагоны. Организовать эти элементы призвана архитектура, и она заняла в проектировке и строительстве московского метро

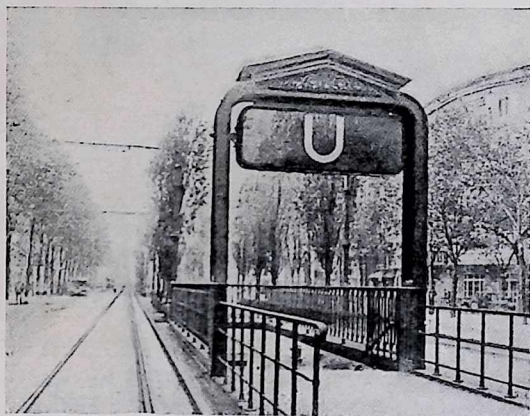
такое видное место, какое ей не уделялось ни в одном метро мира.

Нужно представить себе всю степень трудности подземных работ, да еще в московских грунтах, чтобы понять, с какими усилиями сопряжено получение лишнего сантиметра высоты или ширины, каждого кубометра объема. И, однако, нами созданы станции, совершенно свободные от того давящего ощущения, которым характеризуются станции метро за границей (в особенности в Америке). Наши высокие, просторные залы метро не дают никакого повода для ощущения подземности их расположения и могут в наилучших для пассажира условиях обслужить его пребывание в пределах станции.

Перед нами была поставлена совершенно новая задача и, как объект архитектурного творчества, задача эта характеризовалась рядом своеобразных особенностей, которые предопределили пути архитектурных решений. Особенности эти непосредственно вытекали из специфической строительной сущности сооружения, с одной стороны, и из технологии этого транспортного организма, с другой.



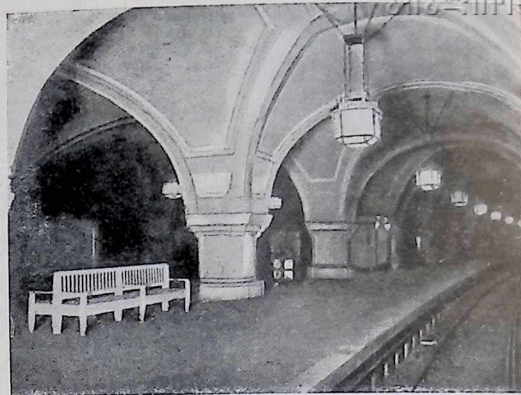
1. Берлин. Вход на станцию метро



2. Берлин. Вход на станцию метро



3. Берлин. Станция метро



4. Берлин. Станция Гейдельбергерплац

Особенности первого рода заложены в под-
земности расположения проектируемых объ-
ектов. Отсюда наличие не имеющих естествен-
ного освещения интерьеров, нуждающихся не-
редко в особых транспортных средствах для
собщения с поверхностью; отсюда же новые
конструктивные габариты, особенности венти-
ляционных устройств, специальные подходы к от-
делке, превращающейся в облицовку, и т. д.

Особенности второго рода вытекают из не-
прерывности работы этого организма, ко-
торая является следствием его массовости.
Большие составы, сменяющие друг друга каждые
 $1\frac{1}{2}$ минуты и переносящие со станции на стан-
цию значительные массы пассажиров с недоступ-
ными в городских условиях (на поверхности)
скоростями, рожают свои особые потоки пас-
сажиров, с особыми темпами передвижения их
с улиц на платформы и обратно.

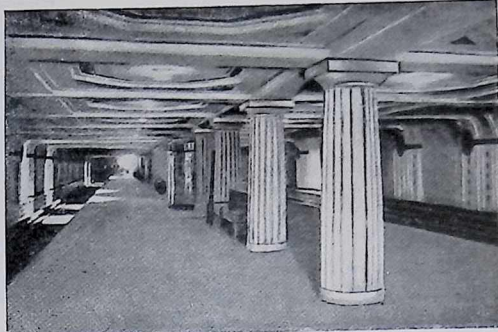
Наконец, компоновка этого нового организма,
крепко и неразрывно увязанного с наиболее от-
ветственными узлами городских магистралей, —
вот примерное содержание вопросов, владевших
вниманием архитектора.

Архитектору было над чем поработать в мет-
ро, — об этом красноречиво говорят результаты
первых опытов работ наших архитекторов на
строительстве первой очереди метро. Но даже
трактовка роли архитектуры в метро у нас яв-
ляется новой. Это и понятно. Метрополитен, яв-

ляясь наиболее массовым средством транспортного обслуживания городского населения, не нуждается в рекламе — этом единственном для капиталистических стран средстве стимулировать заботы об архитектурной «приманке». Только бедственное положение лондонского метрополитена, жестоко страдающего от автобусной конкуренции, заставило его выдвинуть архитектуру как последний ресурс для приманки пассажиров. Но архитектура эта — чисто внешняя, только оформительская.

У нас архитектор органически включился в работу по сооружению метро с первых шагов проектировки. Архитектор решает вопросы места расположения станций, увязывая его с реконструктивными построениями тех надземных узлов, естественным продолжением которых (в транспортном смысле) является каждая станция метро. Архитектор решает тип станции в общем комплексе с надземными ее элементами и в увязке со строительными, конструктивными и технологическими ее особенностями. Архитектор же завершает свою работу оформлением всего комплекса.

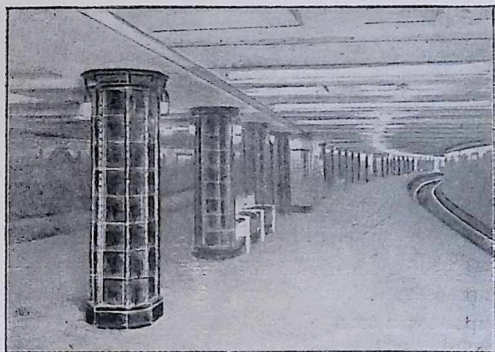
Эта большая и ответственная работа не могла бы быть с успехом проведена без того исключительного внимания и буквально повседневного конкретного руководства, которыми пользовался архитектор метро со стороны Московского совета и Московского комитета партии в лице



6. Берлин. Станция Брейтенбахплац



7. Париж. Станция метро (Бастилия)



5. Берлин. Станция Фербеллинерплац



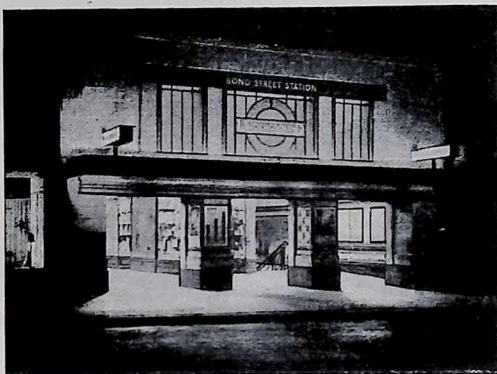
8. Париж. Эскалаторный тоннель (станция Монп) (Монпарназ)



9. Лондон. Вестибюль метро (станция Энфилд)



12. Лондон. Вестибюль метро (станция Саутгэт)



10. Лондон. Вестибюль метро (станция Бондстрит)



11. Лондон. Вестибюль метро (станция Илинг-Коммон)

тт. Н. С. Хрущева, Н. А. Булганина и лично Л. М. Кагановича. Ведь надо прямо сказать, что при всей сознательности наших инженеров всех родов оружия, участвовавших в проектировке метро, строительные трудности (а их мы имели в такой дозе, которой не знало ни одно подобное строительство в мире) часто невольно заслоняли интересы пассажира. И архитектору, с его постоянной заботой о конечной цели строительства — удобствах пассажира, конечно, не удавалось бы с полным успехом противостоять этой стихии объективных обстоятельств, если бы не внимание Московского комитета партии. Более того, огромный ряд проектировочных установок, ведущих к улучшению самочувствия пассажиров, выдвинут личной инициативой тт. Л. М. Кагановича, Н. С. Хрущева и Н. А. Булганина.

Если сравнить наше метро с метрополитенами Запада, то прежде всего бросается в глаза невиданный размах нашей проектировки и строительства. Для подземных сооружений характерны «экономные» высотные габариты; мы же стремились к тому, чтобы у нас в метро легко дышалось. И это достигнуто главным образом хорошей высотой станционных зал, — таких высот не знает Запад. Особенно разительное сравнение станций глубокого заложения: даже в условиях чудовищных нагрузок, мы все же создали станции («Охотный ряд», «Красные воро-

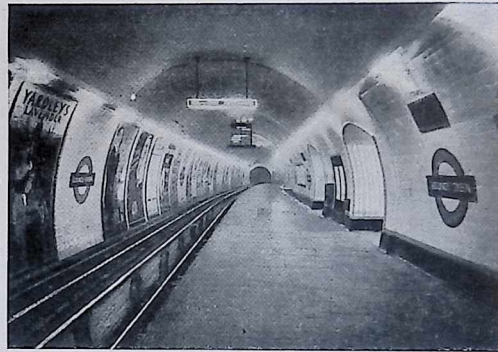
та»), равных которым по размаху, удобствам и красоте не встретить нигде в мире. И, конечно, не рекордные устремления руководили нашей работой, а все то же желание дать трудящимся новый вид транспорта в таком виде, чтобы им наиболее удобно и приятно было пользоваться.

Изучая метро на Западе, ищешь какой-то единой, подлинной мудрости, которая объединяла бы основные черты этого наиболее совершенного вида массового городского транспорта, — и не находишь. Ее нет, потому что капиталистическая страна идет на эти огромные затраты только для наживы, потому что все разнообразные удобства для пассажиров создаются лишь в целях успешной конкуренции с другими компаниями, эксплуатирующими иные виды транспорта. Только наше советское метро, воплотившее самое гуманитарное стремление — дать трудящимся наиболее для них удобное и приятное транспортное средство, свободно от целей наживы.

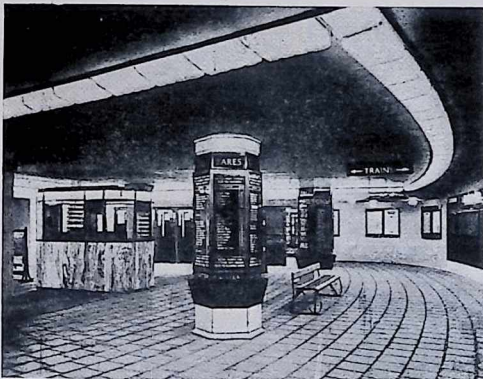
Нужно оговориться, что нашу отрицательную оценку вызывает лишь, так сказать, оправа заграничного метро, технология же его в большинстве капиталистических стран достигла таких технических высот, что нам есть чему поучиться. Относительно же «оправы» больше всех «отличается» Америка: там идеальная технология облечена в такие покровы, которые исключают подозрения в малейшей сентиментальности



14. Лондон. Вестибюль метро (станция Пикадилли)



15. Лондон. Станция Баунде-Грин



13. Лондон. Вестибюль метро (станция Гайд-парк)



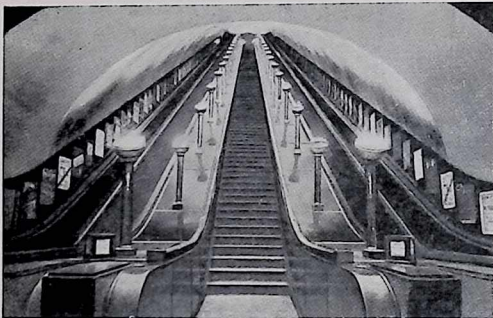
16. Лондон. Вестибюль метро (ст. Маноф-Гауз)



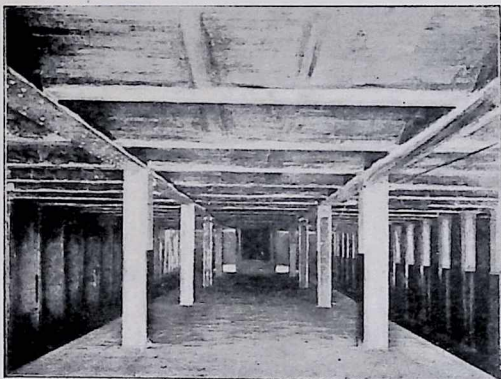
17. Вагон лондонского метро



20. Нью-Йорк. Станция метро.



18. Лондон. Эскалаторный тоннель (станция Гайд-парк)



19. Нью-Йорк. Станция метро

по адресу пассажира. Единственным «американцем» среди европейских метро, в общем все же сохранивших в той или иной мере эту «сентиментальность», является Париж. Он, пожалуй, даже перещеголял Америку (Нью-Йорк, Филадельфию, Бостон), создав штамп монотонно-одинаковых антихудожественных и неряшливых станций; Париж не удосужился снабдить свой метрополитен даже вентиляцией.

В Лондоне часть метро (наиболее заглубленная — Underground) сделана прекрасно: нарядные вестибюли, хорошие станции, удобные вагоны. Но бросается в глаза резкая разница между этой и всеми остальными частями лондонского метро, — разница, в которой ясно видишь истинный смысл этих благ: конкуренция с другими видами транспорта. Это мешает здесь видеть только положительное явление.

В Берлине встречаем метро — посредственно-удовлетворительный как по архитектуре, так и по эксплуатационным признакам, без явных плюсов и минусов, с весьма удобной островной платформой, по поводу которой, однако, получаешь разъяснение, что она создана из чисто эксплуатационных соображений: ради экономии на персонале.

Некоторые детали — в виде системы железных заборов на новых нью-йоркских станциях (для страховки от «зайцев»), или знаменитых па-

рижских «portillions» (автоматических калиток, закрывающих доступ пассажиров на платформы к моменту прибытия поезда), или, наконец, всей этой «развитой» системы контроля во всех европейских метро — лучше всего характеризует степень уважения к пассажиру.

Как же все вопросы проектировки станций решаются у нас?

Мы знаем два основных типа строительства станций: так называемого открытого способа работ (когда сооружение осуществляется в открытом, впоследствии засыпаемом котловане) и тоннельного.

В первом случае основные формы станционных объемов можно охарактеризовать как параллелепипеды, т. е. мало, в сущности, отличающиеся от надземных залов с вертикальными стенами и плоскими перекрытиями, опирающимися на колонны. И если бы не железобетон как основной строительный материал, который габаритами своих конструкций обнаруживает непривычные нагрузки, можно было бы разницы и не чувствовать. Такие станции залегают настолько близко к мостовой, насколько позволяет городская надземная сеть, и сообщение с поверхностью осуществляется обыкновенными лестницами, поскольку разность отметок тротуара и платформы станции колеблется в среднем в пределах около 10 м.



21. Облицовка колонн станции мрамором. Станция Красносельская



22. Установка капители на станции Комсомольская площадь



23. Облицовочные работы на станции Красносельская



24. Колонны на станции Красносельская

Станции другого типа — тоннельные — обычно глубокого заложения (20—40 м). Это — горизонтальные цилиндры, заключающие в себе уже только по половине станции (по ширине). Цилиндры эти располагаются параллельно, на известном расстоянии друг от друга, необходимым для пропуска между ними наклонных эскалаторных тоннелей. Эскалаторы необходимы для механизации процессов передвижения пассажиров между тротуаром и платформами.

Существует еще третий тип станций — мелко-го заложения, но сооружаемый также тоннельным способом. Тип этот, принятый парижским метро, отличается тем, что эллиптический свод перекрывает здесь все станционное пространство — платформу и оба пути.

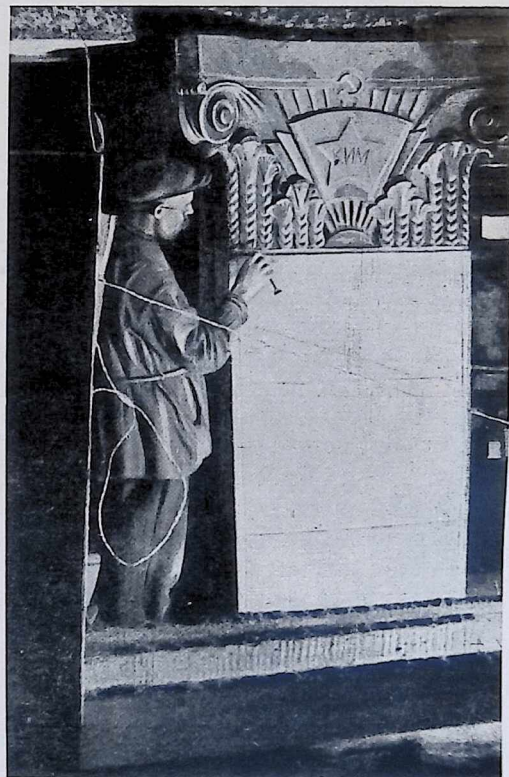
Независимо от этих конструктивных особенностей, плановое построение станции определяется принятой системой платформ. Систем всего две — боковые и островные платформы. Каждая из них имеет свои плюсы и минусы, каждая имеет своих убежденных сторонников. Одно можно сказать с точки зрения архитектора ценнее та система, которая представляет больше удобств пассажирам и открывает возможности более парадных архитектурных решений. Такою представляется, конечно, система островных платформ: объединяя пассажиров обоих направлений, она не стесняет их передвижения, равномерно заполняется, независимо от неравномерности работы обоих направлений, и, кроме того, отводя пассажирам центральные места станционных зал, а поездам — боковые, дает более благоприятный материал архитектуре.

Нами принята система островных платформ, и лишь одна станция (ул. Коминтерна) по целому ряду причин построена с боковыми платформами.

На глубину заложения трассы влияет ряд факторов, начиная с грунтовых условий и кончая соображениями о сохранении уличного движения и городских подземных сетей в местах проходов. Все эти соображения привели к необходимости заглубления центральной части нашей первоочередной трассы, в пределах от Красных ворот до Охотного ряда (в составе четырех станций);



25. Облицовочные работы на станции Красносельская



26. Капитель на станции Комсомольская площадь

концы же всех трех радиусов (по три станции) — мелкого заложения.

Станционный зал мелкого заложения представляет параллелепипед длиной 155 м (в расчете на 8-вагонный состав) и шириною, в зависимости от ширины платформы, от 15 м (станция «Красносельская») до 22 м (станция «Дворец советов»); ширина платформы при этом соответственно от 8 до 15 м. Входы и выходы, которых для каждой станции предусматривается по четыре, сосредоточиваются в надземных вестибюлях. Надземные вестибюли, расположенные обычно не над самой станцией (из-за тесных габаритов московских улиц и во избежание необходимости пересечения пассажирами уличного движения), а несколько в стороне от нее, на линии застройки, сообщаются со станционными залами с помощью подземных переходов, находящихся под мостовой и над поездами. Таким образом, одна лестница — в вестибюле — соединяет улицу с подземным переходом, а другая — на станции — соединяет переход с платформой. Расположение этих лестниц на платформе носит самый разнообразный характер, в зависимости от принятой системы связи с вестибюлями, от индивидуальных особенностей станции, характера и напряженности пассажиропотоков и прочего.

Мы стремились индивидуализировать внешний облик наших станций, чтобы пассажиру легко было ориентироваться из вагона, независимо от имеющихся на станции надписей. Это достигается индивидуальностью конструктивной схемы каждой станции, индивидуальностью архитектурных решений, системой освещения, выбором гаммы облицовочных материалов и т. д.

Описанная схема всего комплекса — станции с вестибюлями — вызывает необходимость достаточного заглубления головки рельса (и, следовательно, платформы) для пропуска поперечных коридоров над габаритом подвижного состава. Это обстоятельство дало возможность добиться высотных габаритов станционных зал.

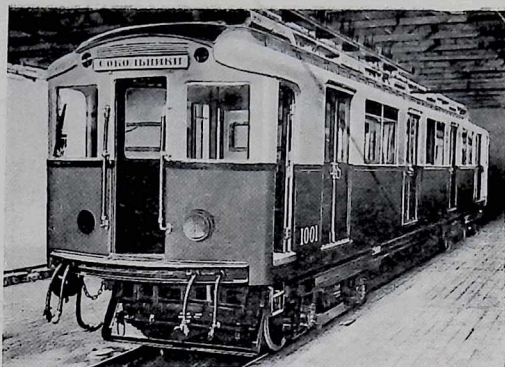
Станции глубокого заложения резко отличаются как структурой своих платформенных зал, так и общим содержанием всего комплекса стан-



27. Облицовка стены станции Комсомольская площадь глазурованными пантями



28. Облицовочные работы на станции Красносельская



29. Прицепной вагон метрополитена

ции. Это, как уже упоминалось, — два параллельных горизонтальных тоннеля (с платформой и путем одного направления в каждом), между которыми с обоих концов станции расположены нижние основания двух наклонных тоннелей. В этих тоннелях — эскалаторы. Помещения, в которых заканчиваются эскалаторы, находятся на одном уровне с обеими платформами и сообщаются с ними. Верхние окончания эскалаторных тоннелей выходят в особые подземные залы (непосредственно под мостовой), которые подземными же коридорами сообщаются с надземными вестибюлями, как и в системе станций мелкого заложения.

Идеальными местами расположения соединительных помещений, сообщающих платформы с эскалаторами, являются точки, отстоящие от концов платформы на $\frac{1}{4}$ длины ее; в этом случае максимально сокращаются пути движений пассажиров. Но так как такое расположение далеко не всегда достижимо и в иных случаях вызвало бы ряд эксплуатационных неувязок, нами принято развитие этого типа станций в сторону среднего пространства между двумя тоннелями. Если его использовать как дополнительное помещение для движения, перекрыв третьим сводом, получается зал, имеющий в торцах эскалаторы, а в боках — аркады, сообщающие его с платформами. В целом же образуется огромное единое трехсводчатое пространство, которому не страшны никакие напряжения пассажиропо-

токов и которое дает архитектору богатейший материал для монументальных решений.

Этот прием использован на станциях «Охотный ряд» и «Красные ворота» и получил бы применение и на остальных двух глубоких станциях, если бы не слишком аварийные грунтовые условия.

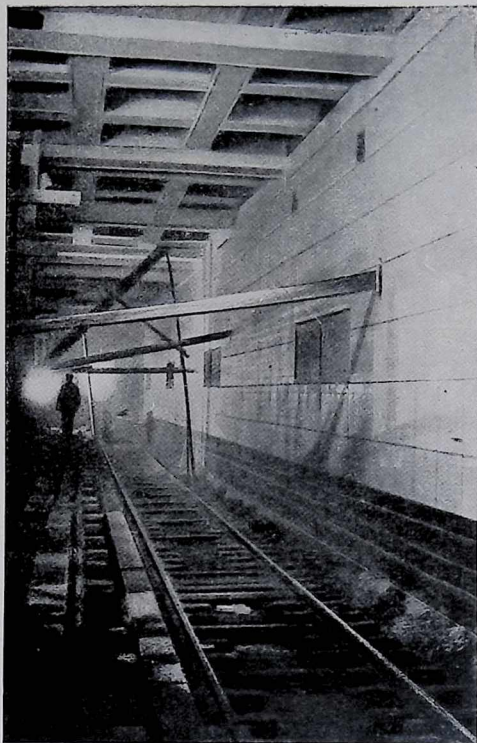
Эскалаторы в московском метро непрерывные, беспересадочные, сразу доставляющие пассажира с места на место. Некоторые из них по своей длине, доходящей до 60 м (подъем 30 м), превосходят все существующие в настоящее время эскалаторы. Это — наиболее совершенный инструмент для вертикальной транспортировки пассажиров, непрерывностью своей работы прекрасно согласованный с непрерывностью действия самого метро. Кроме того, применение эскалаторов избавляет пассажиров от той рождающей ощущение беспомощности временной изоляции, которую несут с собой лифты.

Наземные вестибюли, служащие для входа и выхода, для взимания проездной платы и для некоторых видов обслуживания пассажиров, осуществляются для первой очереди не все сразу: на 13 станций пока построено лишь 17 вестибюлей, так как в условиях только начавшейся реконструкции города трудно было закрепить большее количество площадок.

Вестибюли явились наиболее трудным участком работы архитекторов: весьма значительная роль их в оформлении реконструируемой столицы, вместе с новизной и специфичностью функций самых вестибюлей, создали такие затруднения, которые не всеми авторами преодолены с одинаковым успехом.

Из технологических особенностей вестибюлей наиболее новой для нас должна явиться автоматизация системы оплаты проезда. Несомненно, что система, избавляющая пассажира от покупки билета и необходимости его хранения во время поездки, сберегает время и нервы пассажира.

Вся предварительная работа по выявлению типа и характера станций, установлению их архитектурной структуры и начальных эскизов оформления была выполнена Архитектурным отделом Метропроекта (архитекторы: Андрика-



30. Станция Сокольники. Подходный путь к перрону

нис, Быкова, Гонцкевич, Лихтенберг, Ревковский, Седликова, Тархов, Шагурина, Шухарева, под руководством арх. С. М. Кравец).

Общая система отделки станций и вестибюлей является заключительным звеном той непрерывной цепи мероприятий, которые созданы для удобств и удовлетворения зрительных восприятий пассажиров. Полированный мрамор разных оттенков, гранит, лабрадор, мрамор — явились самыми ходовыми материалами при облицовке различных элементов конструкций и архитектурных деталей.

Заключительным аккордом нарядности оформления станций являются система и качество освещения. Не приходится распространяться о значении, которое имеет искусственное освеще-

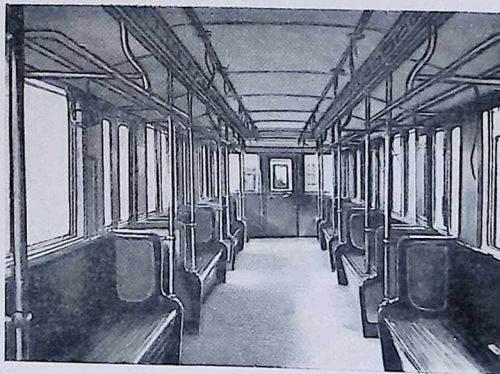
ние помещений, не знающих естественного света.

Сила освещенности наших станций (в люксах) превосходит общепринятую в несколько раз и достигается комбинированием прямого и отраженного света с помощью целой системы новых по конструкциям и форме светильников, если не всегда удачных (это покажет опыт), то во всяком случае созданных с самыми лучшими намерениями.

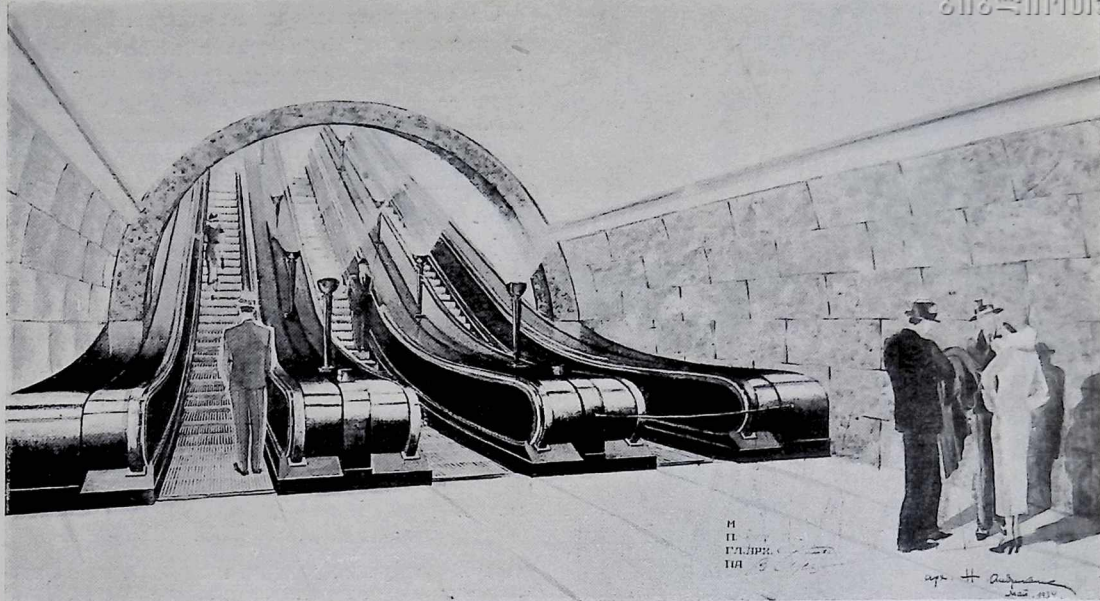
Нужно уделить несколько слов еще одному мероприятию, обеспечивающему хорошее самочувствие пассажиров в пределах метро, это — вентиляция. Не полагаясь на самотек, а механизировав всю сложнейшую систему нашей вентиляции, мы вправе рассчитывать, что «климат» московского метро не создаст почвы для тех нареканий, которые справедливо вызывает эта область обслуживания во многих зарубежных метро.

Целый ряд вентиляционных шахт будет засасывать воздух на станции и высасывать из тоннелей. Зимой на станции воздух будет попадать уже несколько подогретым. Подходя в коробах к станции, воздух равномерно распространяется, пройдя через системы решеток в потолке или в боковых стенах станций, притом на таких расстояниях от головы пассажира, чтобы ощущение воздушных токов было полностью исключено.

Процесс эксплуатации потребует целого ряда коррективов отдельных деталей обслуживания,



31. Прицепной вагон метрополитена



32. Эскалаторы. Отделка барьеров, нижняя площадка. Проект. Автор: арх. Н. Н. Андриканис

укажет, быть может, и на ряд кардинальных ошибок проектировки и строительства. Мы создали свой первый советский метро без иностранной помощи, руками коллектива, из которого 99,9% ни разу в своей жизни не видели метро. Метро создан полностью из советских материалов и на 99% при помощи советского оборудования. Этот первый трудный шаг нужно рассматривать как великолепную школу, которая в последующем будет давать все более и более совершенные результаты.

В заключение необходимо отметить, что стро-

ительство метро в нашей столице явилось активнейшим началом, решительно подтолкнувшим как планировочные работы по реконструкции Москвы, так и самую реконструкцию. Решительно сдвинутое с мертвой точки, одно из звеньев реконструкции потянуло за собой и другие. Метро в руках такого руководителя, как Лазарь Моисеевич Каганович, приобрело новые творческие качества и явилось мощным рычагом той коренной реконструкции, которая быстрыми темпами превращает старую купеческую Москву в мировую социалистическую столицу.

Архитектор С. М. КРАВЕЦ

АРХИТЕКТУРА МОСКОВСКОГО МЕТРО *

Великая пролетарская революция, сметая на своем пути косность и рутину, бескультурье бывшей «расейской» действительности, раскрепостила производительные силы, уничтожила окопы, связывавшие развитие науки, техники и искусства, и, изменяя общественно-производственные отношения, создала исключительно благоприятные условия для культурного роста нашей страны.

Новые общественные отношения выдвинули необходимость создания новых типов сооружений и зданий, отвечающих новым социально-бытовым и трудовым процессам. Перед советской архитектурой поставлена исключительная по своей исторической значимости задача создания и организации материальной и духовной среды человека социалистической эпохи. Проблема создания социалистического города с новыми типами жилья, проблема зданий общественного назначения, — клубов, дворцов культуры и прочее, парков культуры и отдыха, промышленных сооружений, где протекает труд, который стал «делом чести, делом славы, делом доблести и геройства», — вот перечень лишь самых основных

проблем, над которыми работала и работает молодая советская архитектура.

Гигантские достижения первой пятилетки обеспечили небывало быстрый рост материального благосостояния страны и общий подъем культуры. Рост наших городов и быстро возросшие культурные потребности населения вызвали необходимость применения последних научных и технических достижений в области благоустройства городов.

Это в свою очередь выдвинуло перед архитектурой новые творческие задачи.

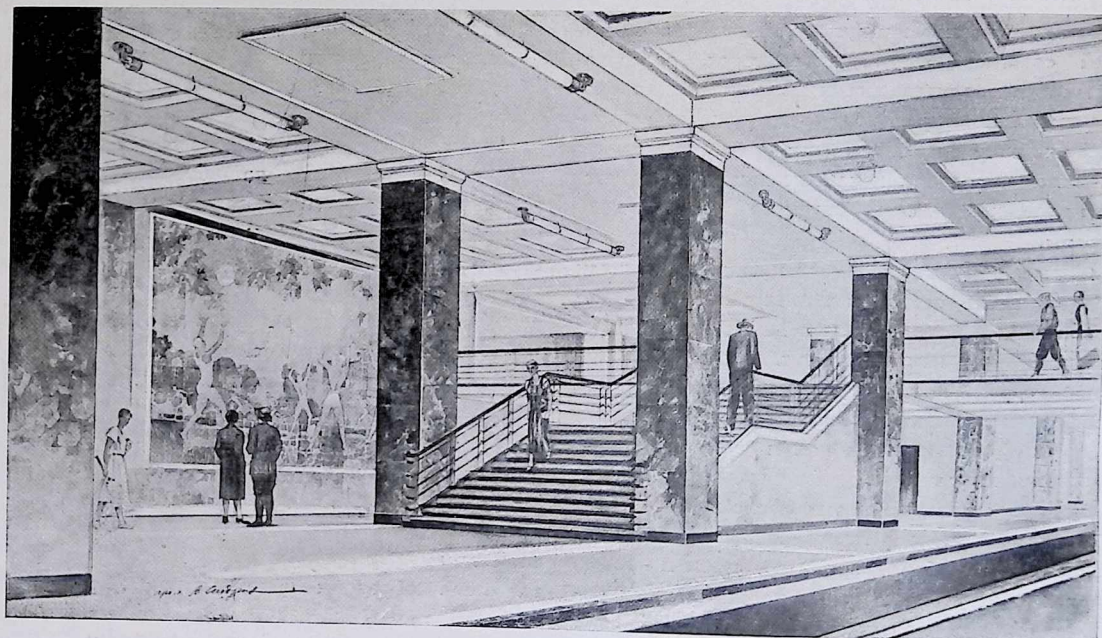
Наша архитектура, поставленная на службу социализму, должна отвечать разносторонним запросам и потребностям социалистического человека и быть важнейшим элементом красоты в нашей повседневной жизни.

Великий Октябрь превратил Москву в социалистическую столицу страны диктатуры пролетариата, в центр пролетарской революции. Москва стала образцом большевистского размаха

* Среди текста настоящей статьи помещены снимки с проектных решений. Снимки с натуры выполненного строительства см. в альбоме в конце.



1. Станция Сокольники. Наземный вестибюль. Проект. Авторы: арх. Быкова Н. А. и арх. Таранов И. Г.



2. Станция Сокольники. Внутренний вид платформенного зала. Проект. Авторы: арх. Быкова Н. А. и арх. Таранов И. Г.



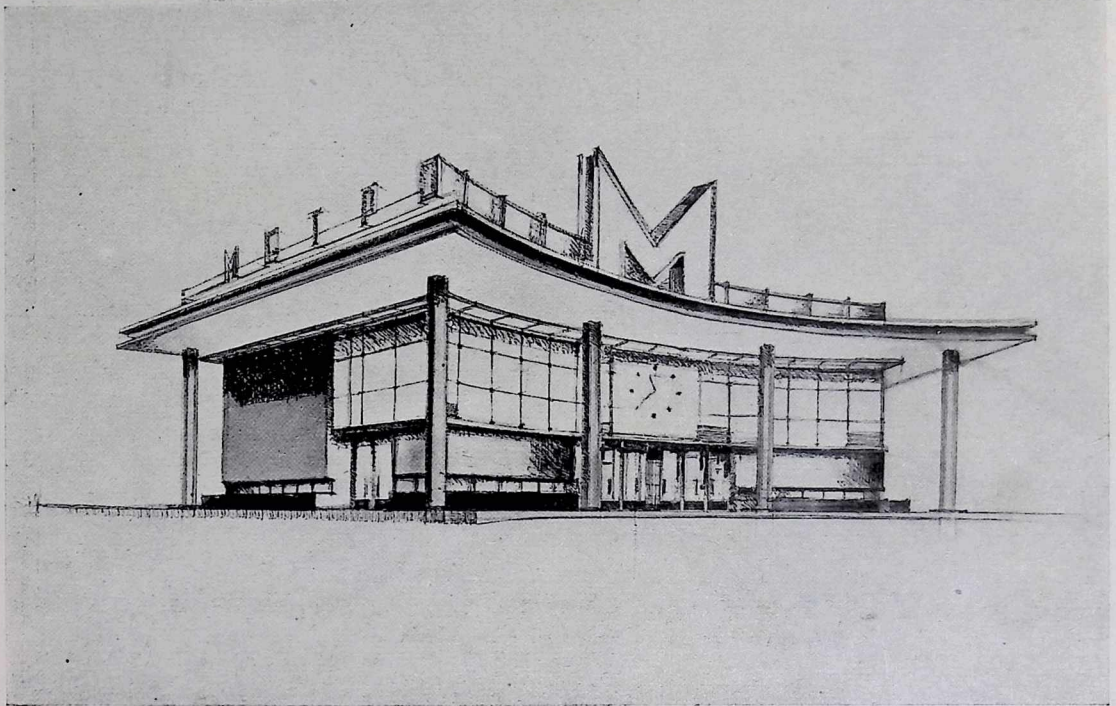
3. Станция Сокольники. Перспектива платформенного зала. Проект. Авторы: арх. Быкова Н. А. и арх. Таранов И. Г.

революции, она стала знаменем героической борьбы за строительство социализма. Чтобы сделать Москву городом, действительно достойным звания столицы социалистической родины и центра мировой пролетарской революции, чтобы превратить Москву из большой неблагоустроенной деревни в социалистический город, московские большевики должны разрешить в минимальные сроки поставленную перед ними задачу — провести как архитектурно-планировочную реконструкцию Москвы, так и реконструкцию всего ее городского хозяйства.

Одним из мероприятий, коренным образом улучшающим хозяйство Москвы, разрешая ее транспортную проблему, является строительство первого в Союзе метрополитена. Метрополитен должен был быть построен быстро, прочно, хорошо и функционировать бесперебойно, с наибольшим комфортом для пассажиров.

«Метрополитен мы должны строить так, чтобы

человеку, который будет пользоваться метро, было удобно, чтобы станции и вагоны были сооружены удобно, просто и красиво», — так сказал в одном из своих выступлений Л. М. Каганович, и в этих словах заключается формулировка целой художественной проблемы — архитектуры метро. Таким образом, всем ходом социалистического строительства перед советской архитектурой была поставлена совершенно новая для нее, чрезвычайно своеобразная, творческая задача. Перевозить пассажиров с максимальными быстротой, удобствами и безопасностью — вот основная и непосредственная практическая задача метрополитена. Однако отсюда не следует, что в условиях социалистического города станционные сооружения метрополитена должны быть только сугубо утилитарными сооружениями. Являясь элементами своеобразного подземного города, они в то же время являются неотделимой частью всего городского ансамбля,



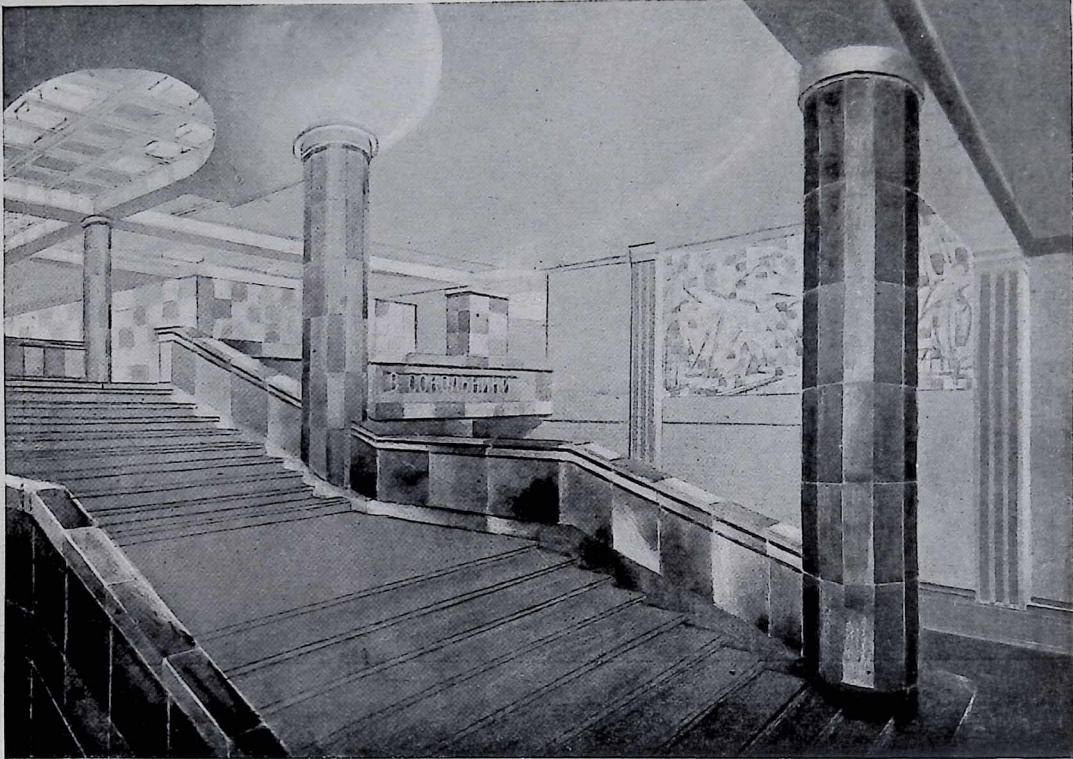
4. Станция Красносельская. Наземный вестибюль. Проект. Авторы: арх. Виленский Б. С., арх. Ершов В. А., худ. Ромас Я. Д.

продолжением городских улиц и площадей под землей. Это обязывало к нахождению такого архитектурного оформления станций, которое не только отвечало бы всем специфическим требованиям эксплуатации метро, но и было бы художественно выразительно и шло бы в ногу с теми требованиями, которые предъявляются к качеству архитектуры общественных зданий города.

Станции метро представляют собою сложную систему взаимно связанных сооружений, от находящихся глубоко под землей платформенных зал, подземных вестибюлей и переходов до наземных вестибюлей. Доминирующее положение в этой системе сооружений занимают именно подземные помещения, т. е. платформенные залы, вестибюли и переходы. Характерной особенностью этих помещений, находящихся глубоко под землей, является, во-первых, отсутствие внешнего объемного выражения их внутреннего

пространственного построения и, во-вторых, полное отсутствие дневного света и тем самым полное отсутствие световых отверстий. Архитектор встречается здесь с задачей разрешения лишь этого внутреннего пространства, с задачей оформления образующих это внутреннее пространство поверхностей стен, колонн, перекрытий и т. д. Связь между подземными сооружениями метро с пространством улиц и площадей города осуществляется через посредство наземных сооружений метро, наземных вестибюлей, сооружаемых либо в виде отдельно стоящих зданий, либо располагаемых в первых этажах городских зданий.

Таким образом, с одной стороны, возникает специфическая для метро проблема архитектуры внутренних пространств и архитектоники искусственного света, т. е. интерьера подземных соору-

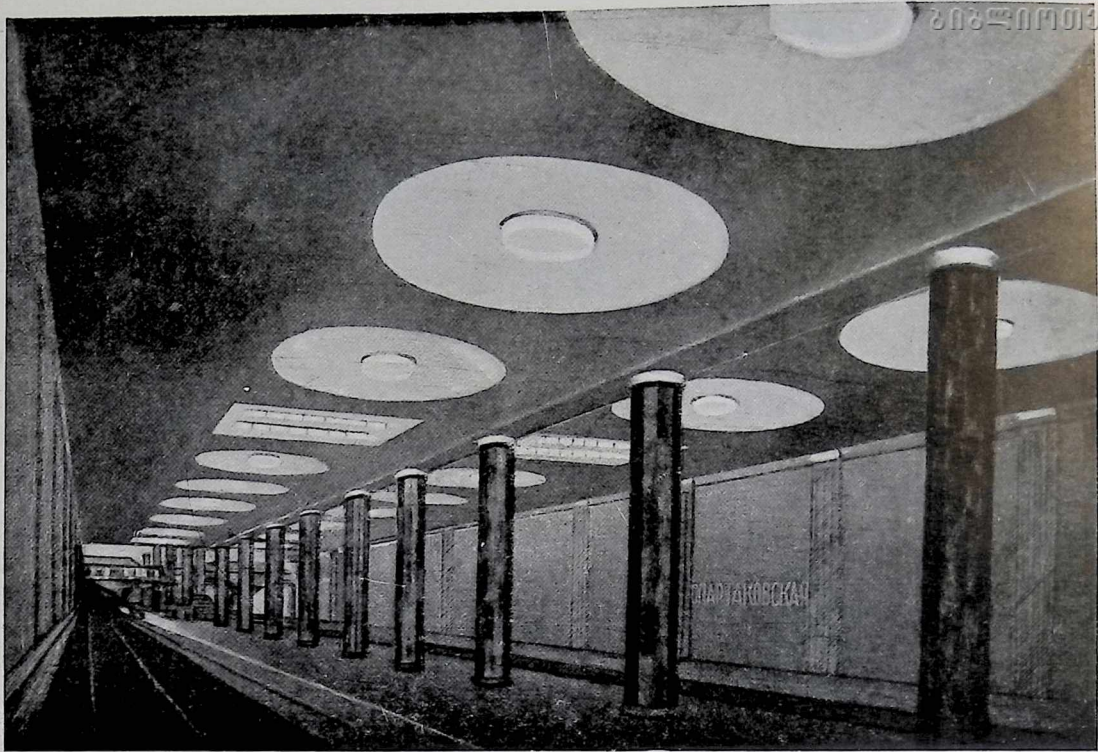


5. Станция Красносельская. Внутренний вид. Проект. Авторы: арх. Виленский Б. С., арх. Ершов В. А.
худ. Ромас Я. Д.

жений, с другой — проблема архитектуры наземных сооружений метро. В этой второй проблеме основная архитектурная задача заключается в отыскании такой формы здания, которая, отвечая всем необходимым условиям правильного распределения и направления потоков пассажиров, не ассоциировалась бы с формами жилых или общественных зданий, и нашла бы правильную меру масштабности и характерность, выделяющие наземные сооружения метро на фоне окружающих его городских зданий.

Одним из основных определяющих моментов в решении архитектурной задачи оформления подземных сооружений метро являлось преодоление средствами художественной выразительности ощущения спуска и нахождения глубоко под

землей. Задача заключалась в создании впечатления уверенной легкости всех сооружений, насыщенности светом и воздухом всех подземных сооружений. Это относится в особенности к станциям глубокого заложения, расположенным на глубине около 30—40 м от уровня улицы, где огромный вес земли, давящей на своды этих станций, вызывал необходимость придания опорам сводов значительных размеров, которые иначе могли вызвать впечатление придавленности и чрезмерной массивности. Таким образом, перед архитектором стояла задача решить архитектуру целой цепи сооружений, представляющих одно композиционное целое, начиная от наземного вестибюля, который всей своей композицией должен выявить специфику метро, и кончая



6. Станция Красносельская. Перспектива платформенного зала. Проект. Авторы: арх. Виленский Б. С., арх. Ершов В. А. и худ. Ромас Я. Д.

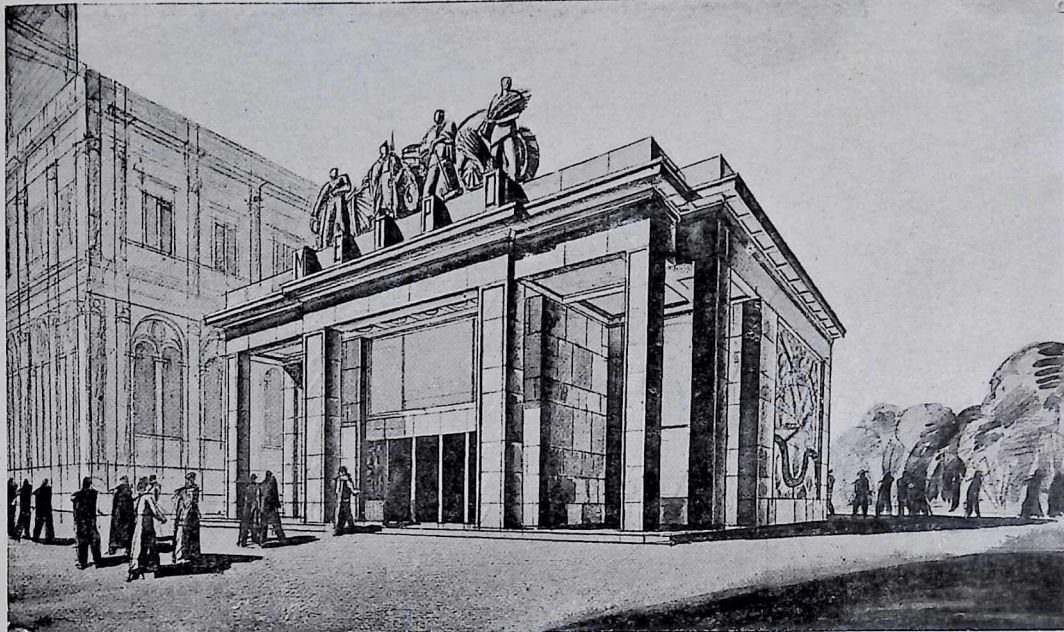
подземными вестибюлями и платформенными залами станций, в которых искусственное освещение и полихромия материалов являются одним из определяющих архитектуру моментов.

Кроме общей сложности и новизны проблемы, перед нашими архитекторами встала задача художественного освоения таких конструктивных форм, как столбы и пилоны мощных пропорций, подпругные арки и, главное, цилиндрические и коробовые своды, с которыми большинству архитекторов за последние годы проектной и строительной практики — в связи с почти полным вытеснением сводчатых перекрытий железными и железобетонными балочными конструкциями — редко или почти совсем не приходилось встречаться. Вместе с тем, помимо требований художественного порядка — сделать московский метрополитен красивейшим в мире — особые ус-

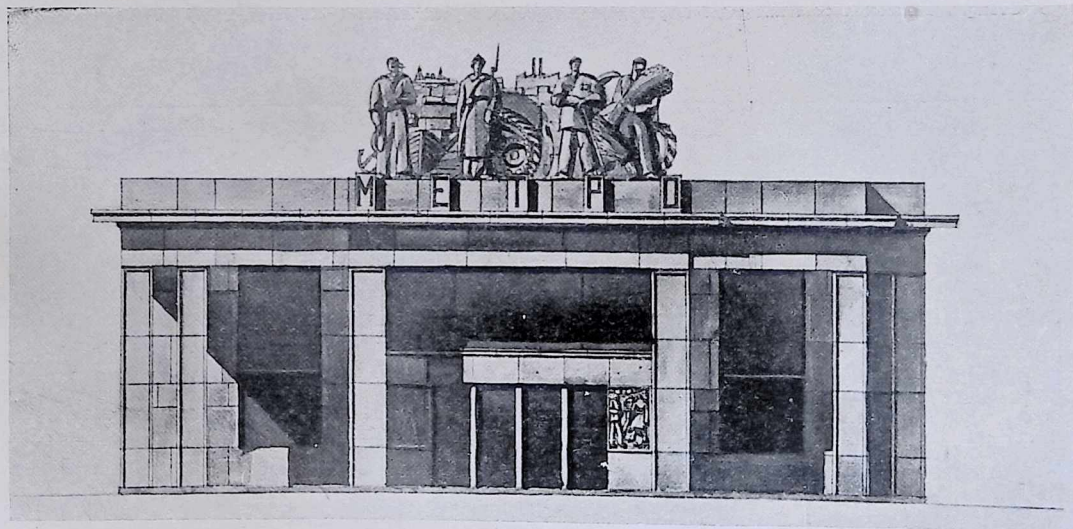
ловия эксплуатации метро — необходимость создания таких поверхностей стен, которые были бы достаточно стойкими против сырости, легко подвергались бы очистке, не давая возможности скапливаться пыли, обладали бы большой механической прочностью — выдвинули необходимость применения таких высококачественных облицовочных материалов, как полированный мрамор, мраморит и гранит. Это вновь поставило перед архитекторами, после длительного перерыва, задачу архитектурно и художественно целесообразно использовать исключительные декоративные возможности этих материалов и найти правильную меру их применения.

Вот основные задачи, которые встали перед советскими архитекторами при разрешении проблемы архитектуры метро.

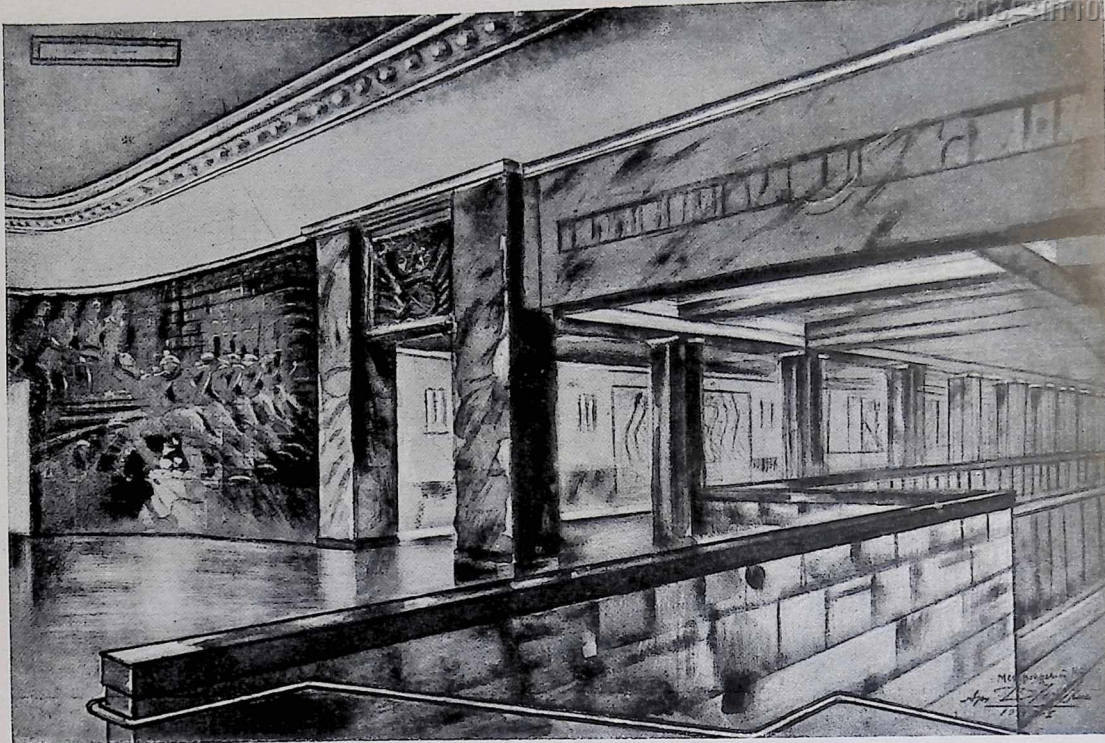
На первой стадии архитектурное разрешение



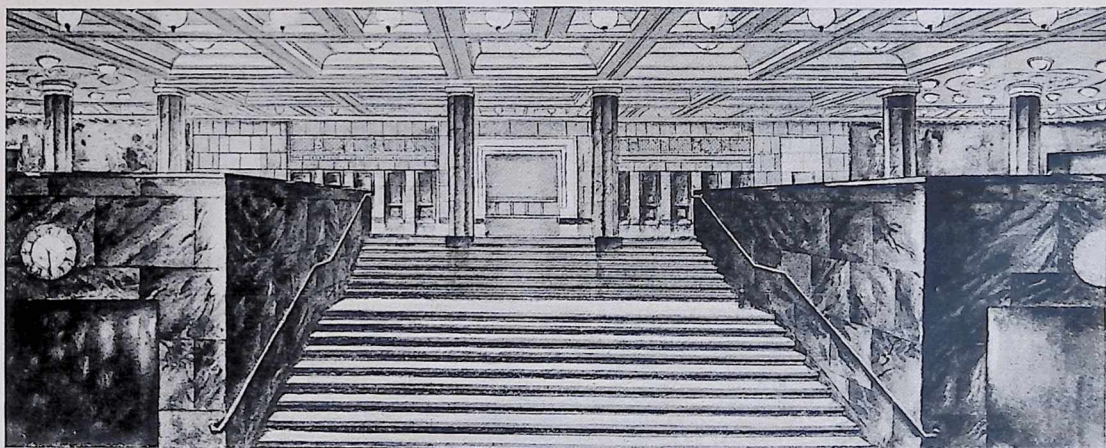
7. Станция Космопольская площадь. Наземный вестибюль. Проект (вариант). Авторы: арх. Рухлядев А. М. и арх. Кринский В. Ф.



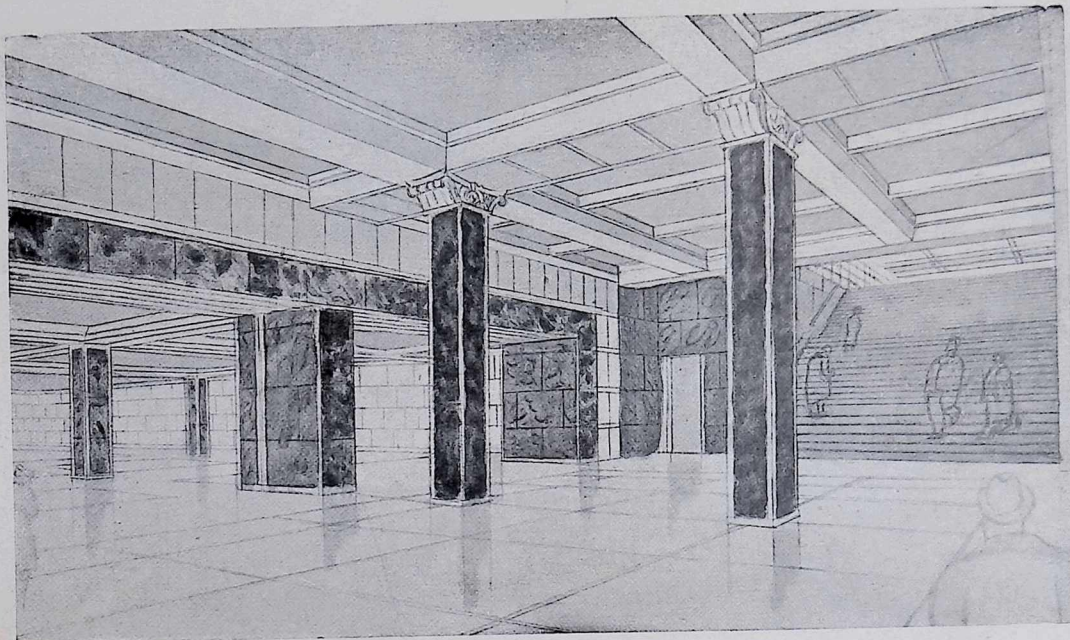
8. Станция Космопольская площадь. Наземный вестибюль. Проект (вариант). Авторы: арх. Рухлядев А. М. и арх. Кринский В. Ф.



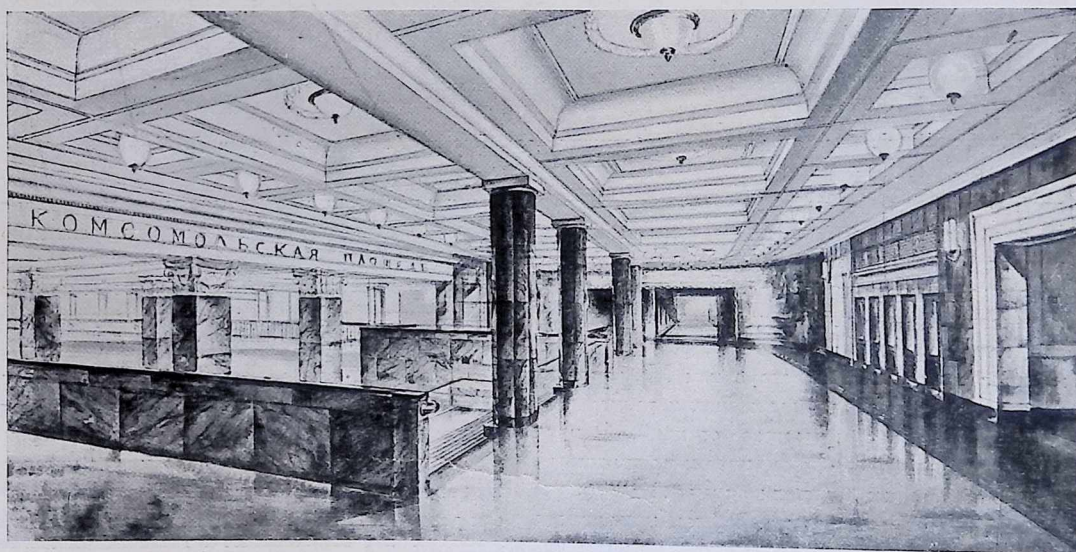
9. Станция Комсомольская площадь. Переходная площадка. Проект. Автор арх. Чечулин Д. Н.



10. Станция Комсомольская площадь. Перспектива. Проект. Автор арх. Чечулин Д. Н.



11. Станция Комсомольская площадь. Подземный вестибюль. Проект. Авторы: арх. Рухлядев А. М. и арх. Кринский В. Ф.



12. Станция Комсомольская площадь. Внутренний вид. Проект. Автор арх. Чечулин Д. Н.



НАЦИОНАЛЬНАЯ

БИБЛИОТЕКА

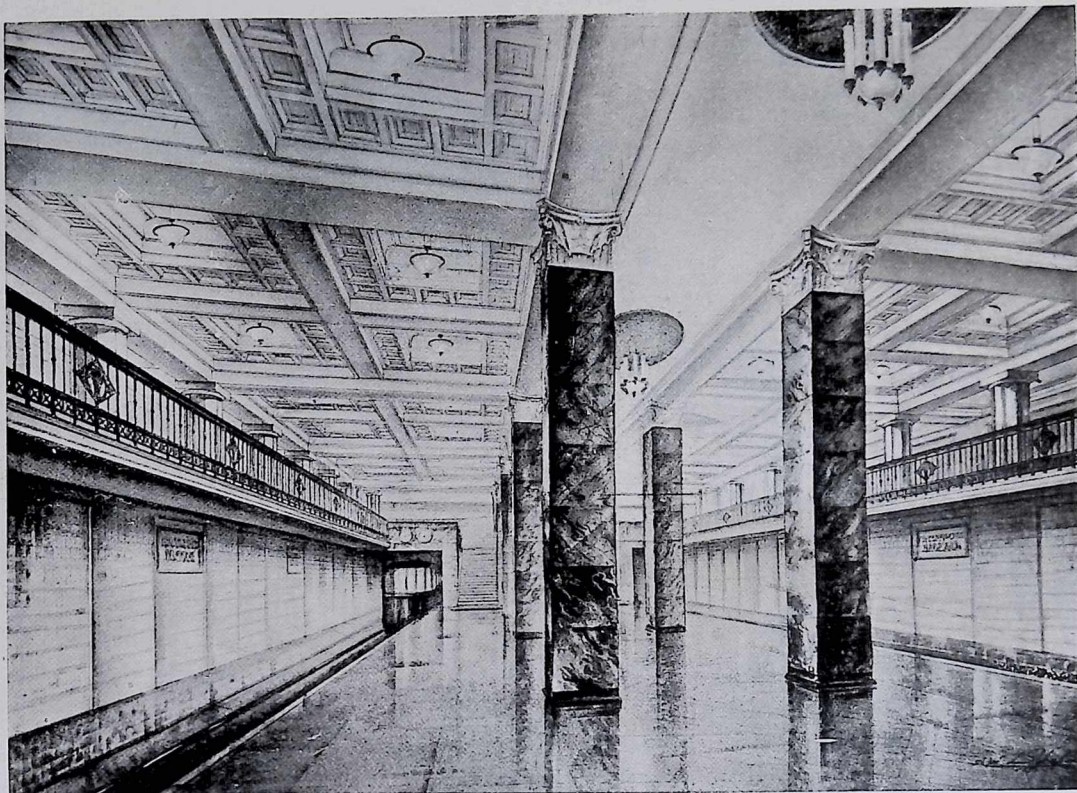


13. Станция Космо́льская площадь. Платформенный зал. Проект. Автор арх. Чечулин Д. Н.

этой новой проблемы было сосредоточено в Метропроекте, где были выполнены и первые эскизы оформления станций. В своей работе Метропроект исходил из необходимости создать планировкой станций максимальные удобства для пассажиров, правильно распределяя и направляя их потоки. Вместе с тем Метропроект сделал первые шаги в разрешении и архитектурной задачи по оформлению станций. Однако вскоре, в связи с грандиозностью и монументальностью задачи, к оформлению станций и к проектировке наземных вестибюлей были привлечены широкие круги архитектурной общественности. Для этой цели между всеми архитектурно-проект-

ными и некоторыми планировочными мастерскими Моссовета был объявлен конкурс на архитектурное оформление станций метро с таким распределением заказов по мастерским, чтобы по каждой станции получить несколько вариантов в различных архитектурных трактовках.

Московские архитекторы с большим энтузиазмом взялись за трудную, но почетную задачу. В чрезвычайно короткие сроки проделав огромную творческую работу, они дали ряд интересных и острых по художественной выразительности решений. Представленные на конкурс работы показали, что архитекторы в основном наметили верный путь для выявления специфики метро,



14. Станция Космо́льская площадь. Платформенный зал. Проект. Автор арх. Чечулин Д. Н.

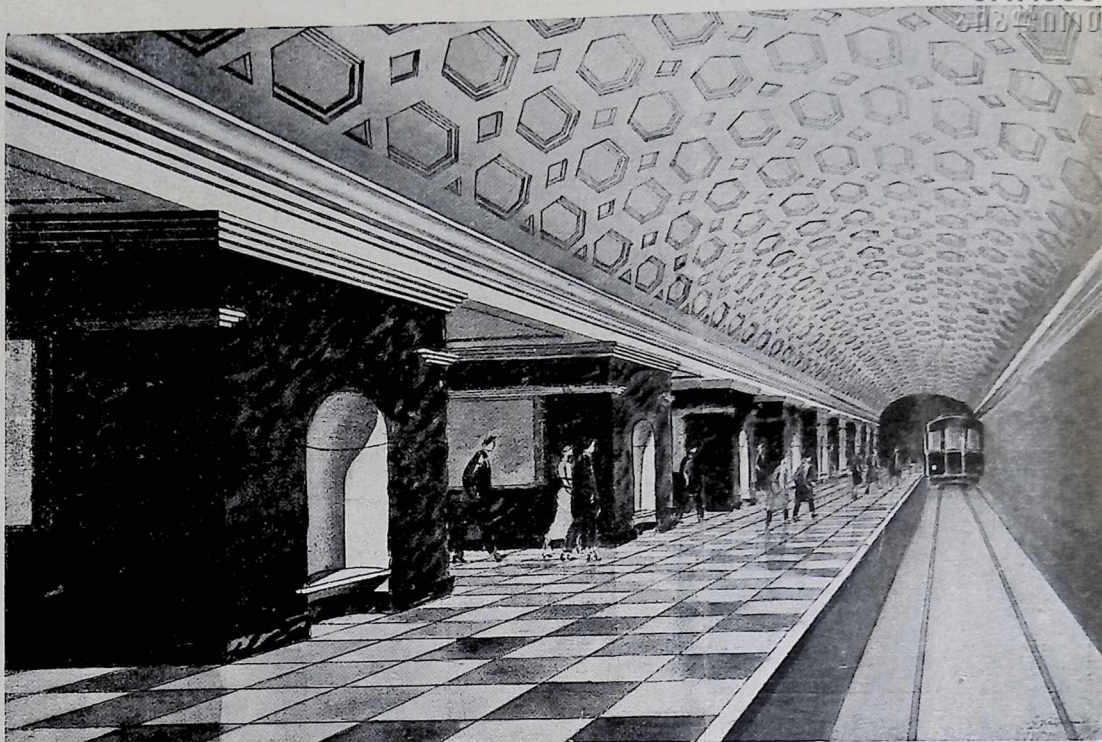
учли всю значимость искусственного освещения и свойств облицовочных материалов, как основных факторов, определяющих архитектуру метро. Экспертная комиссия Моссовета, рассматривавшая представленные на конкурс проекты, отметила высокий качественный уровень ряда проектов, но вместе с тем не сочла возможным присудить первой премии ни одному из них. Две вторые премии были присуждены: академику И. А. Фомину, руководителю 2-й архитектурно-проектной мастерской, за проект оформления станции «Красные ворота» и архитектору Н. Я. Колли, руководителю 6-й архитектурно-проектной мастерской, за проект оформления станции «Кировская» (б. «Мясницкие ворота»).

Семь третьих премий были присуждены следующим лицам: бригаде архитектора Б. С. Ви-

ленского (Ершов, Ромас, Скаржинский, мастерская № 2 Наркомтяжпрома) за проект оформления станции «Красносельская» (б. «Гаврикова улица»); архитекторам С. Г. Андреевскому и Т. И. Макарычеву из 6-й архитектурно-проектной мастерской за проект станции «Космо́льская площадь»; архитектору И. А. Голосову, руководителю 4-й архитектурно-проектной мастерской, за проект станции «Красные ворота»; архитектору Н. А. Ладовскому, руководителю 5-й планировочной мастерской, за проект станции «Площадь Дзержинского»; за проекты станции «Охотный ряд» были выданы три премии: архитектору Д. Н. Чечулину (мастерская № 2), художникам Н. Г. Борову и Г. С. Замскому (мастерская № 12) и архитектору Ю. А. Ревковскому (Метропроект).



МИНИСТЕРСТВО
КУЛЬТУРЫ
РОССИИ

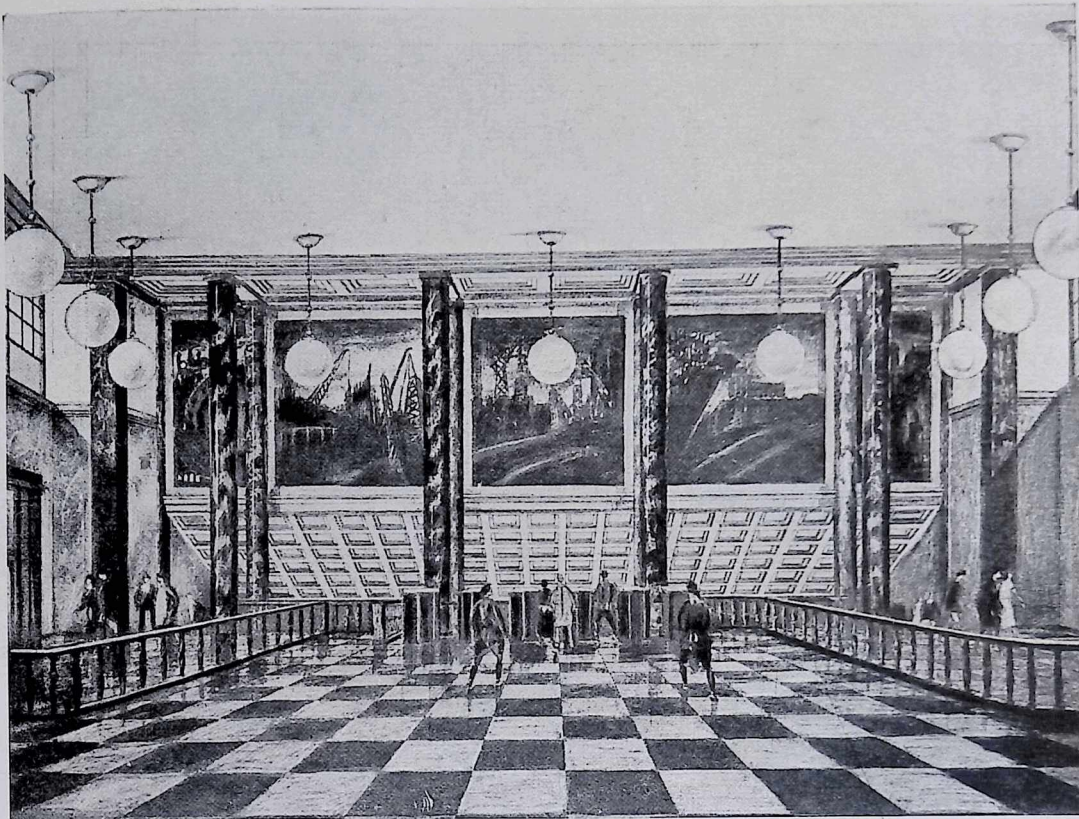


15. Станция Красные ворота. Платформенный зал. Проект. Автор акад. архитектуры Фомин И. А.

Четвертых премий присуждено шесть: архитектору Н. А. Быковой (Метропроект) за проект станции «Сокольники»; художникам Н. Г. Борову и Г. С. Замскому (мастерская № 12) за проект станции «Библиотека им. Ленина»; архитекторам Г. П. Гольц и С. Н. Котину (мастерская № 1) за проект станции «Кировская»; архитекторам А. Н. Земскому и А. Г. Туркенидзе (мастерская № 11) за проект станции «Кировская»; архитектору Н. В. Лукину (мастерская № 5) за проект станции «Библиотека им. Ленина»; архитектору Б. Я. Мовчан (мастерская № 8) за проект станции «Смоленская площадь».

Какаясь конкурсных проектов, следует в первую очередь остановиться на проекте оформления станции «Красные ворота», составленном

академиком архитектуры И. А. Фоминым и признанном лучшим из проектов этой станции. Массивные пилоны, поддерживающие своды этой станции, решены в строгих лаконических формах и облицованы черно-красным уральским порфиром. Своды платформенного зала станции богато кессонированы, что, по мысли автора проекта, должно нарушить монотонность и придать впечатление легкости сводчатому перекрытию. Красный цвет преобладает в оформлении как подземной части, так и наземного вестибюля. Являясь доминирующим в колорите всей станции, этот цвет придает ей ту индивидуальную особенность, которая поможет пассажиру быстро запомнить основной характер оформления этой станции.



16. Станция Красные ворота. Внутренняя перспектива вестибюля. Проект. Автор акад. архитектуры Фомина И. А.

Интересно и своеобразно разрешает оформление платформенного зала той же станции «Красные ворота» архитектор И. А. Голосов. Пилоны, поддерживающие своды, решены им в виде дорических колонн, чрезвычайно мощных пропорций, с глубокими и сильными каннелюрами. В противовес гладким сводам путевых тоннелей свод среднего тоннеля своеобразно обработан в виде гофрированной, складчатой поверхности с расположением складок параллельно своду. Наполовину стеклянные складки служат вместе с тем и источником освещения свода.

Заслуживает внимания проект оформления станции «Комсомольская площадь» архитекторов С. Г. Андреевского и Т. И. Макарычева. Мягкая светлая гамма серого и желтого мрамора обли-

цовки, простой и ясной формы, в сочетании со светом, струящимся из стеклянного потолка, дает впечатление воздушности и легкости и вместе с тем монументальности.

Лучшим проектом оформления станции «Красносельская» был признан проект архитекторов Б. С. Виленского, В. А. Ершова, В. Ф. Скаржинского и худ. Я. Ромас. Капители круглых облицованных мрамором колонн платформенного зала решены как источники скрытого освещения, подсвечивающего потолок. Гладкий потолок обработан двумя рядами круглых и прямоугольных кессонов, за закраинами которых скрыты источники освещения. Боковые стены путевых тоннелей обработаны панелью с облицовкой майоликой. В проекте наземного вестибюля для той



17. Станция Красные ворота. Внутренняя перспектива вестибюля. Проект. Автор акад. архитектуры Фомина И. А.

же станции авторы делали попытку, вряд ли особенно убедительную, найти символику для сооружения метро, решая фасадную стену павильона в виде грандиозной буквы «М».

Из проектов оформления станции «Сокольники» наиболее удачным явился проект архитектора Н. А. Быковой (архитектурный отдел Метропроекта), разрешившей задачу в простых спокойных формах. Квадратные колонны облицованы крымским светложелтым мрамором, с капителями и базами из лабрадора. Потолок обработан кессонами, оформляющими основную конструкцию его. Освещение решено большими шарами молочного стекла, подвешенными к прогонам между колоннами. Кессоны потолка подсве-

чены небольшими шарами, расположенными в центре кессонов.

Ряд ценных мыслей внес архитектор Н. А. Ладовский в проект оформления станции «Площадь Дзержинского». Автор проекта правильно учел, что в условиях длительного спуска на эскалаторе пол помещения, в которое ведет спуск, будет виден задолго до того, как станет возможным охватить взором весь внутренний объем зала. Исходя из этого, архитектор Ладовский считает необходимым придать трактовке пола декоративный характер. Далее, метрический ряд пилонов автор предлагает превратить в ритмический путем спаривания в определенном ритме некоторых соседних пилонов, с устройством в образованных таким спариванием нишах скамей для пассажиров.



18. Станция Красные ворота. Вестибюль. Внутренняя перспектива. Проект. Автор акад. архитектуры Фомин И. А.

Из конкурсных проектов оформления станции «Охотный ряд» наиболее интересными признаны три проекта, а именно: архитектора Ю. А. Ревковского (Метропроект), художников Н. Г. Борова и Г. С. Замского (архитектурная мастерская № 12), архитектора Д. Н. Чечулина (архитектурная мастерская № 2). Первые два проекта довольно близко совпали в основных приемах трактовки пилонов и сводов. Пилоны обработаны в виде парных каннелированных полуколонн, своей формой плавно закругляющих углы пилонов, способствуя тем желательной обтекаемости проходов. Архитектор Д. Н. Чечулин дал три варианта оформления станции «Охотный ряд». Лучшими из них являлся более строгий и простой вариант, с майоликовыми панно на поперечных сторонах пилонов. Этот прием оформления безусловно заслуживает внимания. Что касается двух

других вариантов, то они страдали некоторой немасштабностью и излишней пышностью.

Станция «Библиотека Ленина» представляет обширный внутренний объем, перекрытый единым сводом без пилонов и колонн, с общей островной платформой.

Несмотря на все возможности, которые дает пространственное построение этой станции для хорошего оформления, представленные на конкурс проекты оказались, по сравнению с проектами других станций, менее удачными. Художники Боров и Замский (художественная мастерская № 12) дали оформление платформенного зала в двух вариантах, из которых вариант с разбивкой свода подпружными арками синего цвета и обработкой основания свода между арками панно являлся более удачным. Проектом архитекторов Ликина и Милюткина (архитектурная мастерская № 5) основание главного свода решалось до-



19. Станция Красные ворота. Переходы. Проект. Автор акад. архитектуры Фомин И. А.

полнительными сводчатыми поверхностями, за которыми скрыто освещение. Этот прием, помимо затруднений строительного и эксплуатационного порядка, архитектурно не увязан с масштабом станции и не дает нужного декоративного эффекта.

Проект архитектора А. И. Гонцкевич (Метропроект) намечает более правильный путь в оформлении этой станции, давая ритмическое членение свода мощными парными арками. Здесь свод является моментом, определяющим архитектуру станции.

Конкурсные проекты станций «Крымская площадь» и «Арбатская площадь» не дали достаточно интересных решений в оформлении. В проекте оформления станции «Смоленская площадь» архитектор Б. Я. Мовчан решает оформление колонн аналогично приему решения станции «Красносельская» (б. ст. «Гаврикова улица»),

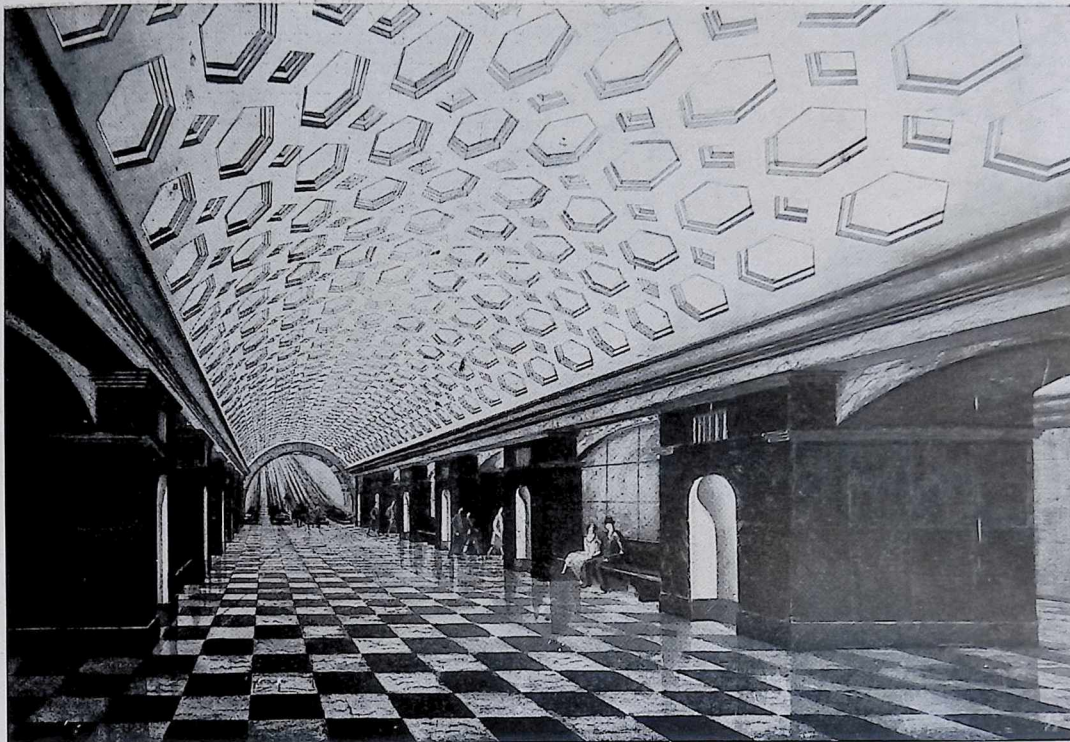
т. е. трактует капители колонн как источник скрытого освещения.

Что касается оформления станции «Кировская» (б. «Мясницкие ворота»), то было представлено три проекта.

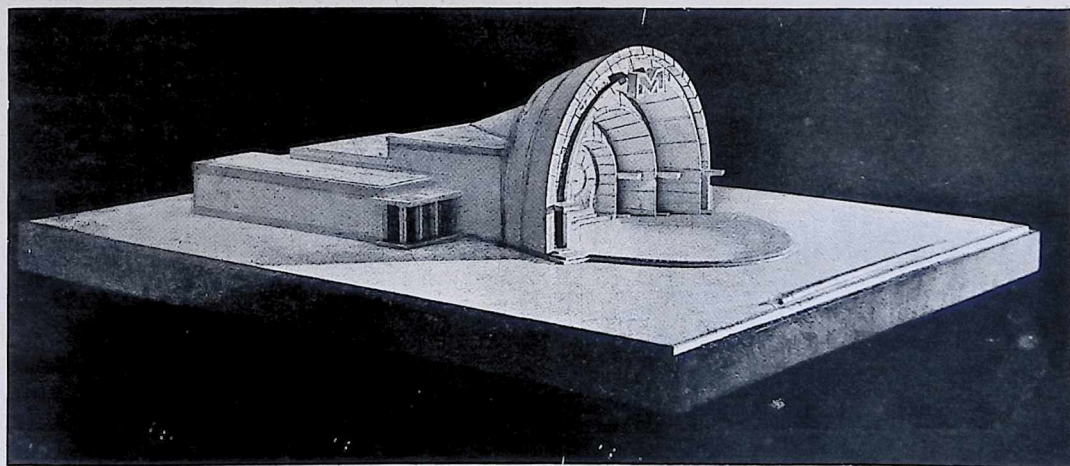
Проект архитекторов Г. П. Гольц и С. Н. Кожина (мастерская № 1), решенный с безукоризненным архитектурным вкусом, всей своей концепцией подчеркивает массивность несущих конструкций — пилонов и сводов, не рассеивая впечатления глубокого подземелья.

Проект архитекторов Туркенидзе и Земского (мастерская № 11) стремится к созданию ощущения большого пространства, преодолению чувства придавренности применением в облицовке пилонов зеркал, что может повлечь за собой известную дезорганизацию восприятия всего пространства.

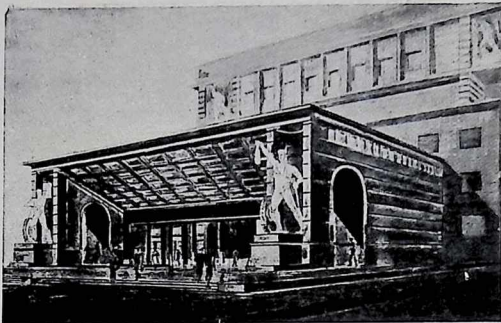
Третий проект оформления станции «Киров-



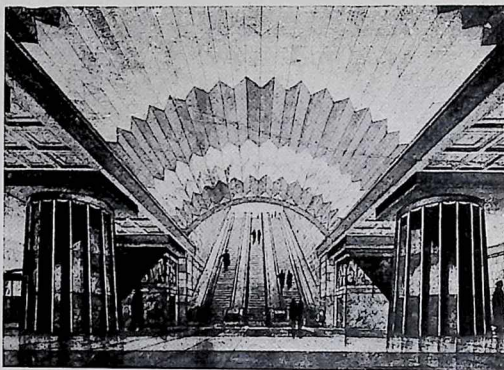
20. Станция Красные ворота. Платформенный зал. Проект. Автор акад. архитектуры Фомин И. А.



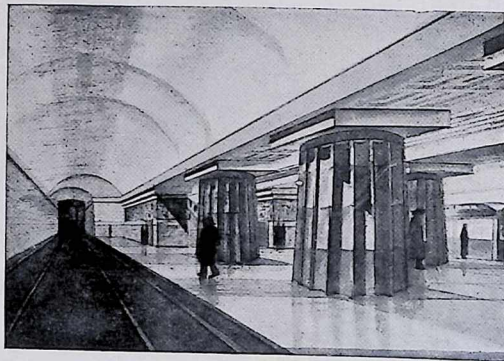
21. Станция Красные ворота. Наземный вестибюль. Макет. Автор проф. Ладовский Н. А.



22. Станция Красные ворота. Вестибюль. Проект (конкурсный). Автор арх. Голосов И. А.



23. Станция Красные ворота. Проект (конкурсный). Автор арх. Голосов И. А.



24. Станция Красные ворота. Перспектива тоннеля. Проект (конкурсный). Автор арх. Голосов И. А.

ская», автором которого является архитектор Н. Я. Колли, ставит своей основной задачей преодоление средствами художественной выразительности впечатления спуска в глубокое подземелье и давящей тяжести сводов и массивности столбов. Проект стремится достигнуть этого как системой облицовки противоположных сторон массивных пилонов различными породами мрамора, так и системой искусственного освещения, применяя отраженный свет со скрытыми его источниками в софитах, расположенных у основания сводов. Ярко освещенный у своего основания, свод должен казаться как бы висящим в воздухе и легко опирающимся на опоры.

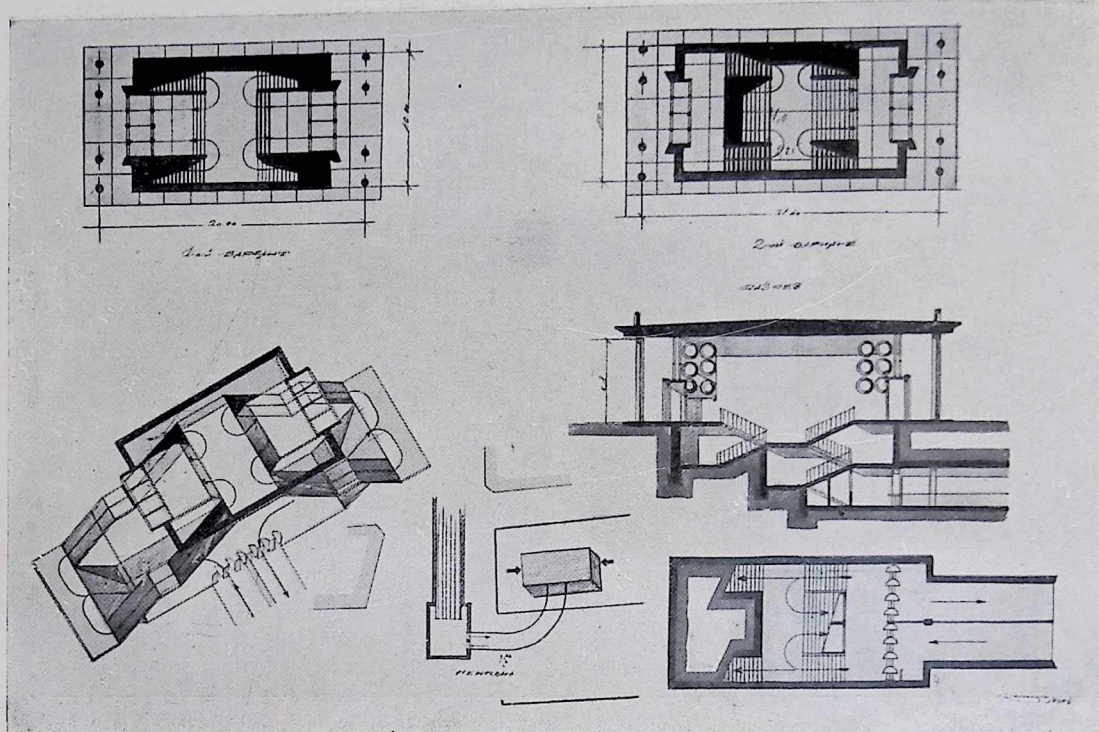
В результате этого чрезвычайно интересного по своим результатам конкурса было произведено распределение заказов. То обстоятельство, что оформление всех станций в конечном результате было поручено ряду архитекторов, имело свои чрезвычайно положительные стороны. Во-первых, оформление станций, запроектированных различными архитекторами с присущей каждому из них индивидуальной склонностью в выборе той или иной архитектурной формы, цветовой гаммы, характера и системы освещения, создает характерные особенности — индивидуальные черты каждой станции. Помимо общего художественного разнообразия, это позволяет пассажиру метро в очень короткий срок запомнить характерные особенности оформления той или иной станции и различать их, даже не читая надписей, подобно тому, как трамвайные остановки распознаются по окружающим зданиям.

И действительно, как показали окончательные проекты оформления всех станций метро первой очереди, начиная от Сокольников и кончая Смоленской и Крымской площадями, все станции, включая подземные сооружения и наземные вестибюли, архитектурно трактованы различно, с различным архитектурно-художественным подходом, создавая разнообразную гамму зрительных впечатлений. Однако, несмотря на все внешнее различие, оформление всех станций метро исходит из единой и основной творческой установки, которая всеми без исключения архитекторами-авторами была принята безоговорочно.

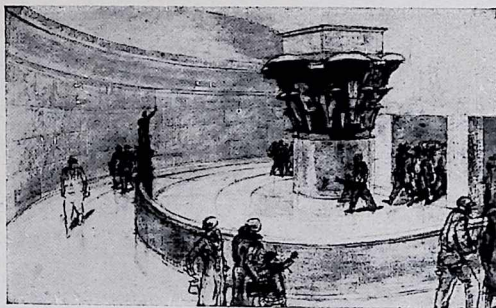
An architectural sketch of a modern building, identified as the M. J. Healy Building. The building features a prominent large 'M' on its upper left facade. The main entrance is characterized by a series of tall, narrow vertical columns. To the right, a curved section of the building is decorated with a pattern of circular or porthole-like openings. The drawing is a black and white line sketch on a light background.

A black and white architectural sketch of a building, likely a school or institutional structure. The building features a long, low profile with a prominent portico supported by a series of square columns. The roof is flat and extends over the portico. To the right, a taller, more rectangular section of the building is visible. The foreground shows a paved area with some faint lines suggesting a road or sidewalk. The sketch is signed 'J. H. H.' in the bottom right corner.

67



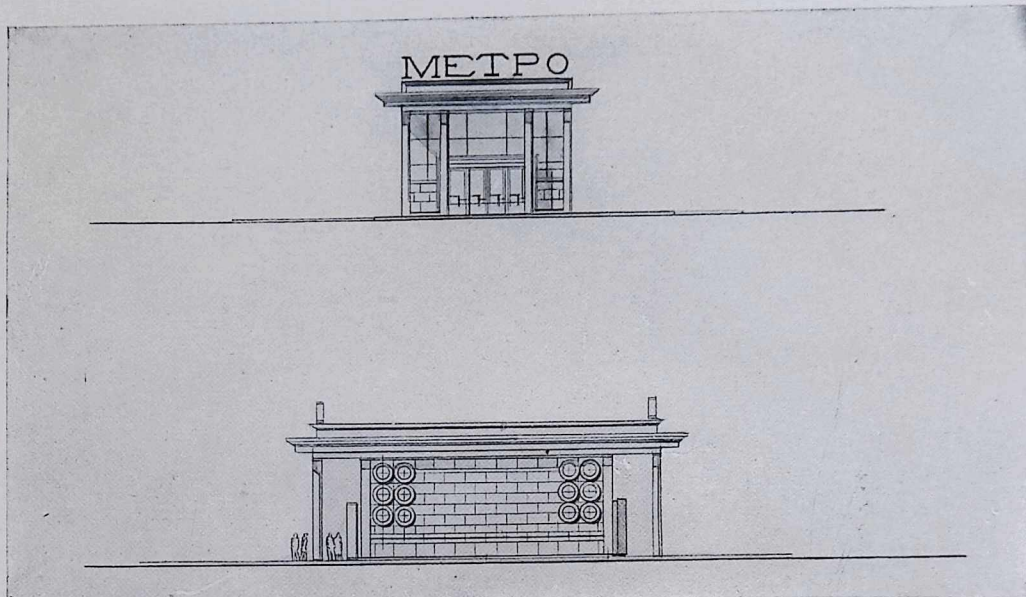
28. Станция Кировская (б. Мясницкие ворота). Наземный вестибюль. Третий вариант с подвариантами.
Арх. Колли Н. Я.



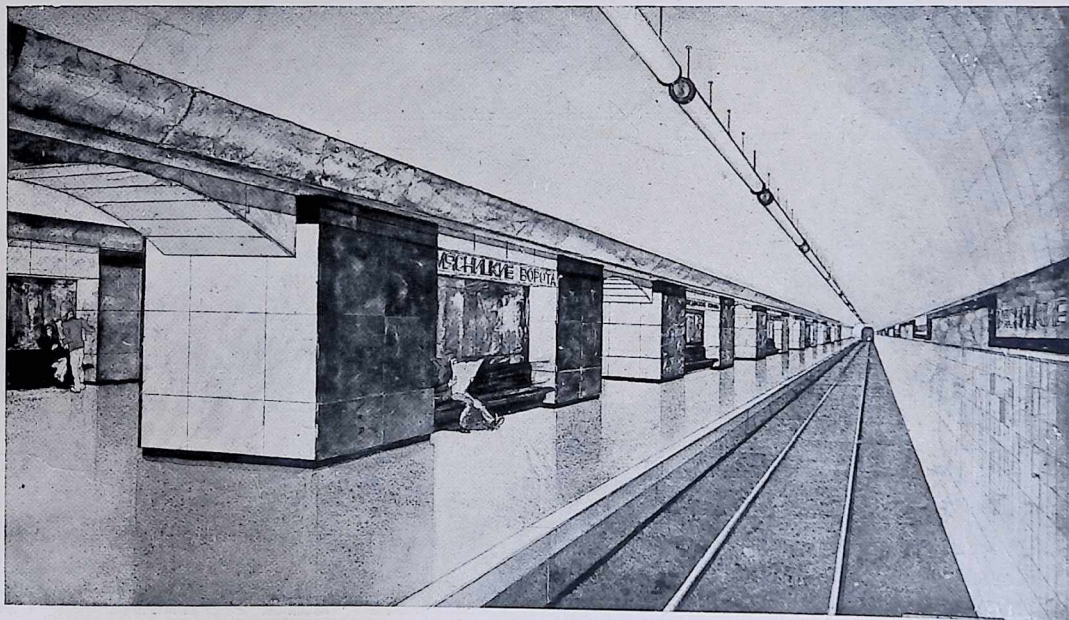
29. Станция Кировская (б. Мясницкие ворота). Подземный вестибюль. Конкурсный проект. Авторы арх. Гольц Г. П. и Кожин С. Н.



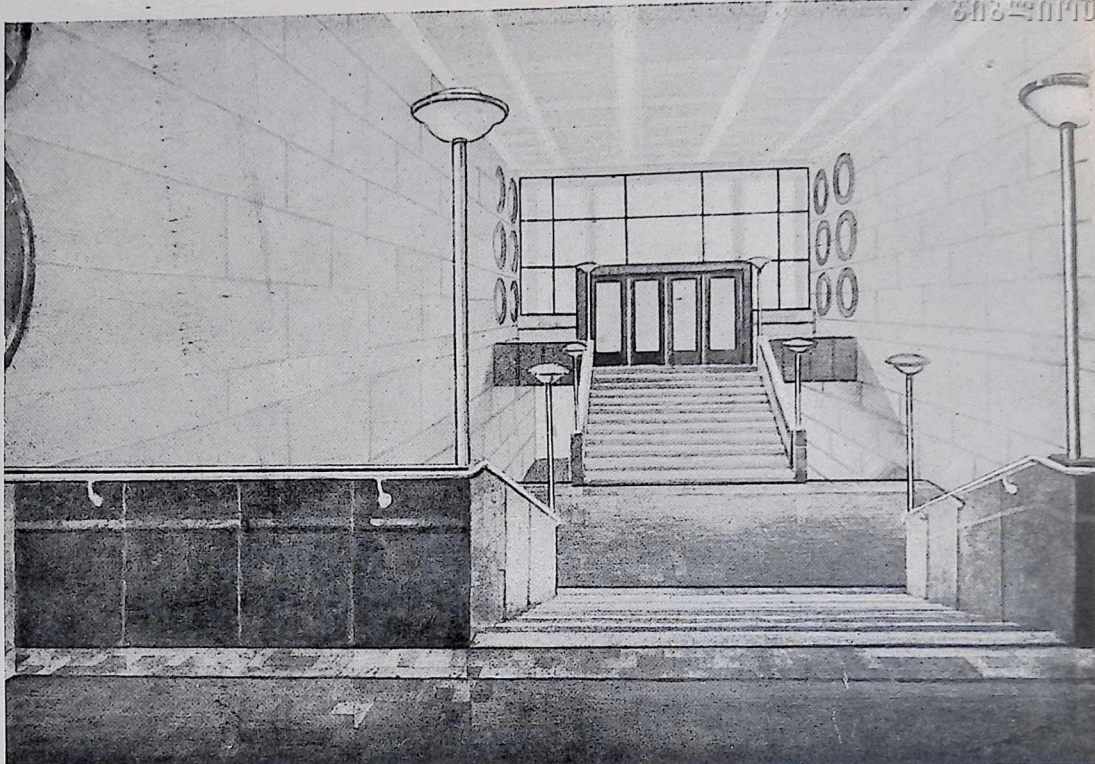
30. Станция Кировская (б. Мясницкие ворота). Наземный вестибюль. Проект. Третий вариант.
Автор арх. Колли Н. Я.



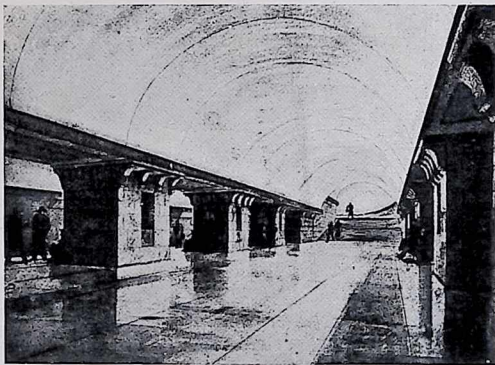
31. Станция Кировская (б. Мясницкие ворота). Наземный вестибюль. Проект. Третий вариант (окончательный). Автор арх. Колли Н. Я.



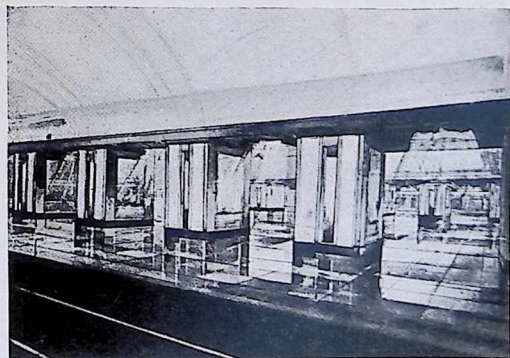
32. Станция Кировская (б. Мясницкие ворота). Путевой тоннель. Проект. Автор арх. Колли Н. Я. при участии арх. Саммер Ф. И.



33. Станция Кировская (б. Мясницкие ворота). Наземный вестибюль. Интерьер. Проект. Автор арх. Колли Н. Я. при участии арх. Саммер Ф. И.



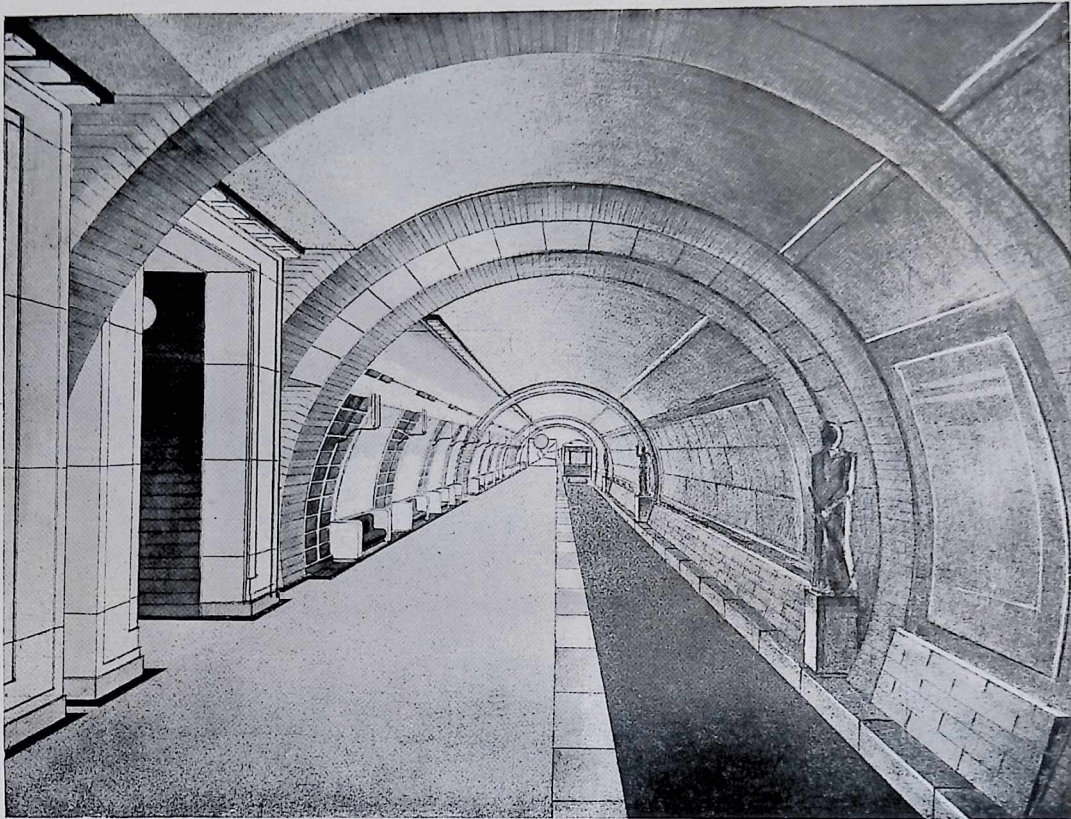
34. Станция Кировская (б. Мясницкие ворота). Перспектива станции (конкурсный проект). Авторы: арх. Кожин С. Н. и Гольц Г. П.



35. Станция Кировская (б. Мясницкие ворота). Перспектива станции (конкурсный проект). Авторы: арх. Земский А. Н. и арх. Туркенидзе А. Г.



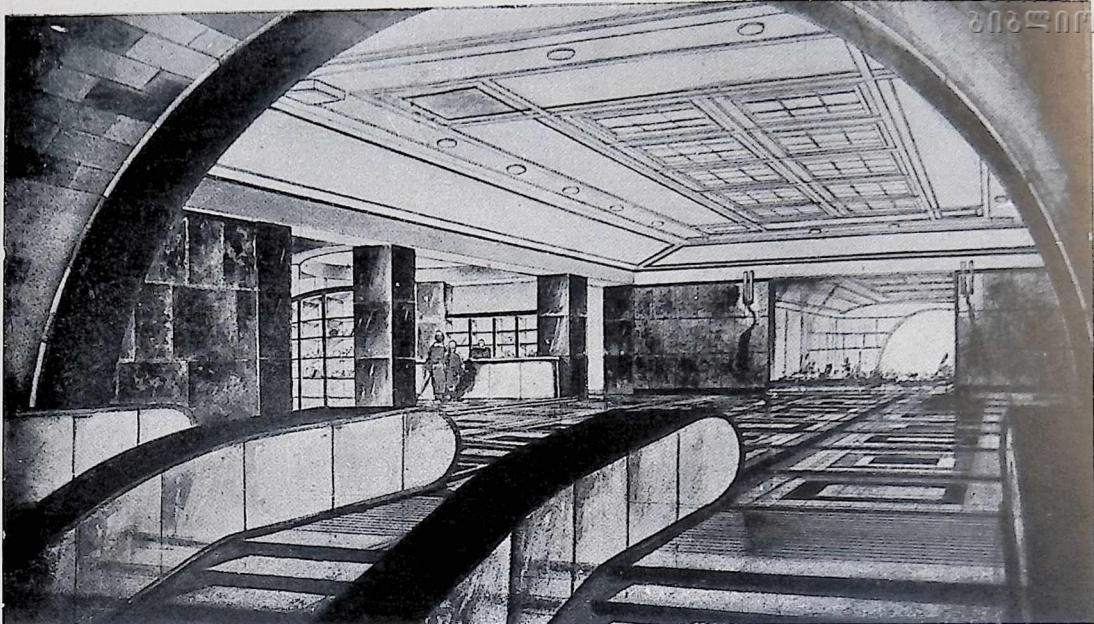
НАЦИОНАЛЬНАЯ
БИБЛИОТЕКА



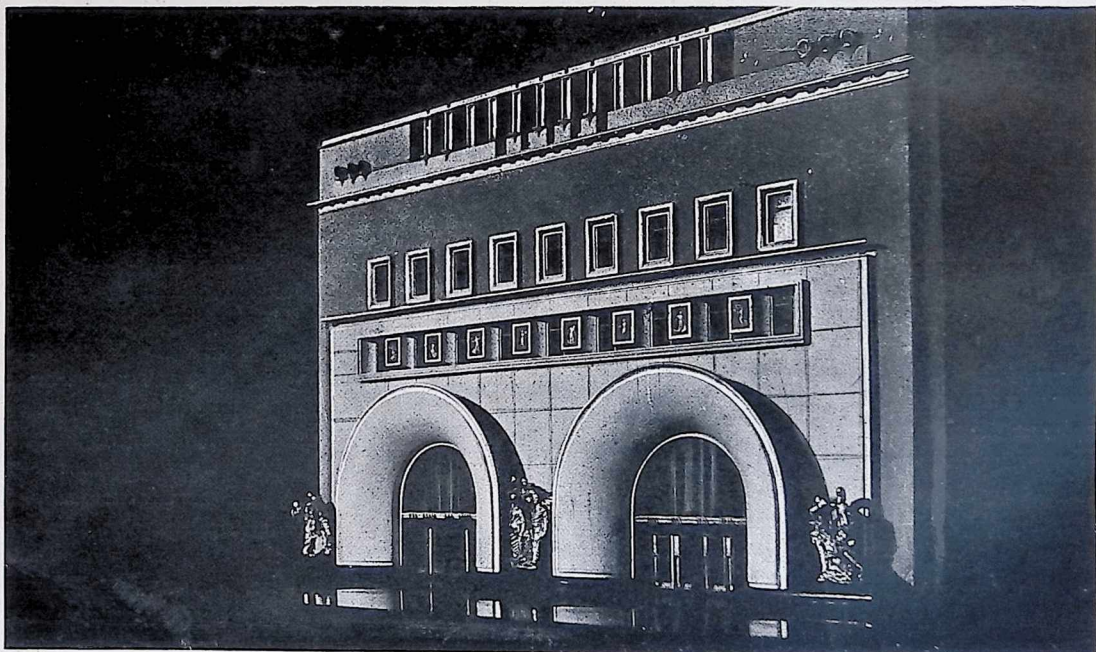
36. Станция Площадь Дзержинского. Перспектива станции. Проект. Автор проф. Ладовский Н. А.

как основное руководящее творческое начало: подземные сооружения станций не должны быть похожи на подzemелья, не должны напоминать о нахождении глубоко под землей, в лишенных дневного света помещениях; наоборот, станции должны быть наполнены светом, должен быть подчеркнут их простор, и архитектура их должна быть бодрой и радостной. С другой стороны, привлечение к оформлению московского метрополитена широких кругов архитекторов, в подавляющем большинстве своем — архитектурного молодняка, безусловно способствовало выявлению, уточнению и конкретизации их творческих

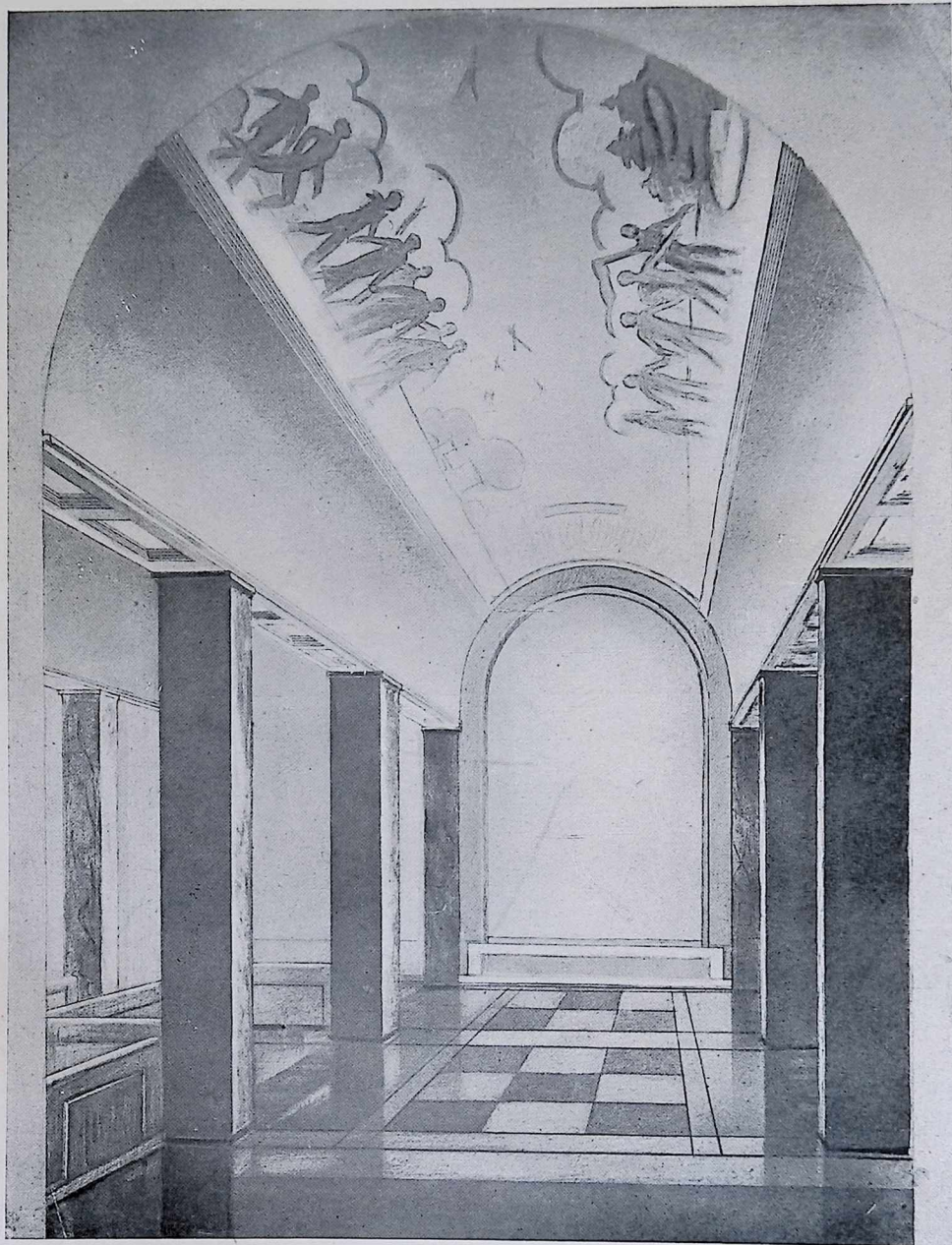
установок, их художественного credo. Строительство метрополитена, актуальнейшего и важнейшего элемента в деле реконструкции Москвы, создало для этого исключительно благоприятные условия: во-первых, архитекторы имели здесь повседневное конкретное идейное руководство со стороны московской партийной организации в лице руководителя московских большевиков, первого строителя Москвы и московского метро — Лазаря Моисеевича Кагановича; во-вторых, налицо были быстрые сроки претворения художественного замысла в реальную действительность и, наконец, в-третьих, в распоряжение архитектора были предоставлены высококаче-



37. Станция Площадь Дзержинского. Подземный вестибюль. Интерьер. Проект. Автор проф. Ладовский Н. А.



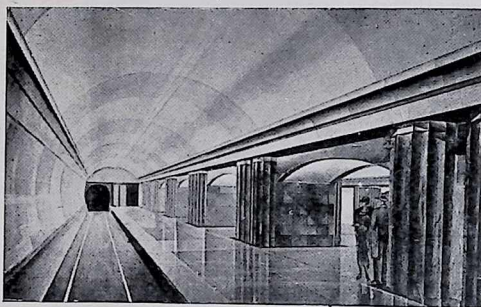
38. Станция Площадь Дзержинского. Наземный вестибюль. Проект. Автор арх. Ловейко И. И.
 Руководитель арх. Фридман Д. Ф.



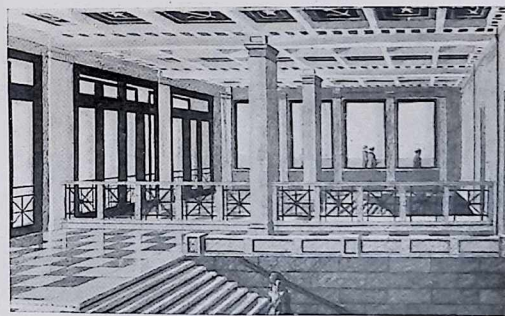
39. Станция Площадь Дзержинского. Наземный вестибюль. Интерьер. Проект.
 § Автор арх. Ловейко И. И. Руководитель арх. Фридман Д. Ф.



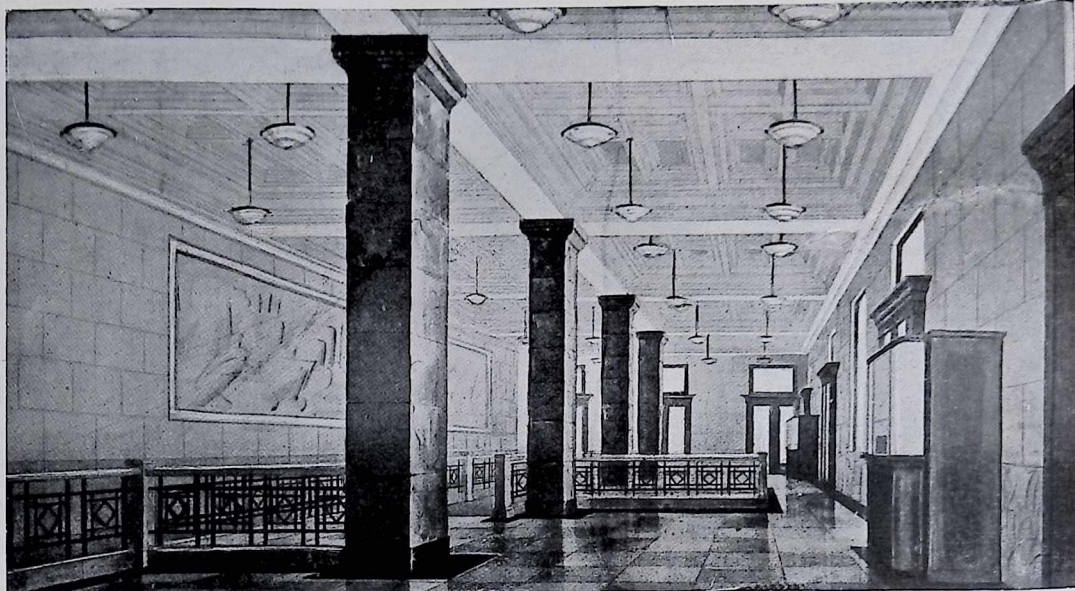
40. Станция Охотный ряд. Гостиница Моссовета. Южный вестибюль метро. Конкурсный проект. Авторы: арх. Боров и Замский.



41. Станция Охотный ряд. Конкурсный проект. Автор арх. Ревковский Ю. А.



42. Станция Охотный ряд. Интерьер южного вестибюля. Проект. Авторы: акад. Щусев А. В., арх. Савельев Л. И. и арх. Стапран О. А.



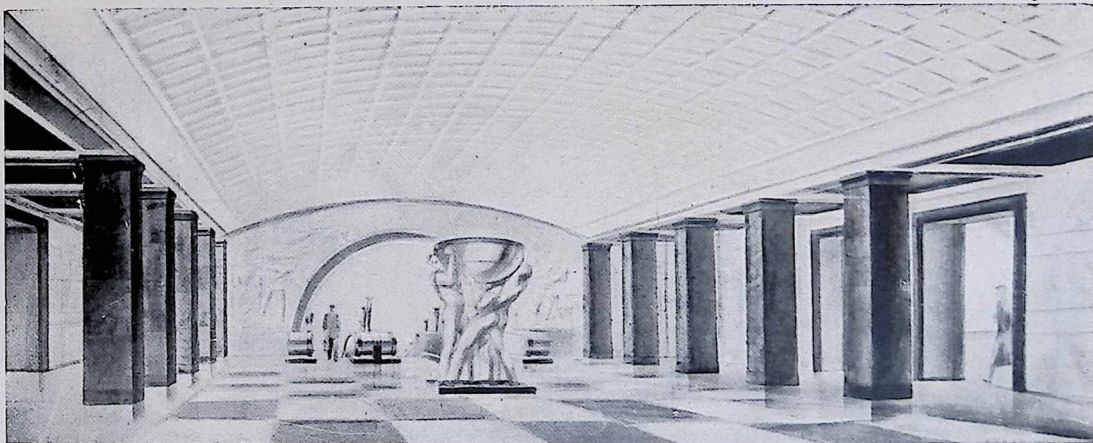
43. Станция Охотный ряд. Интерьер северного вестибюля. Проект. Автор арх. Чечулин Д. Н.



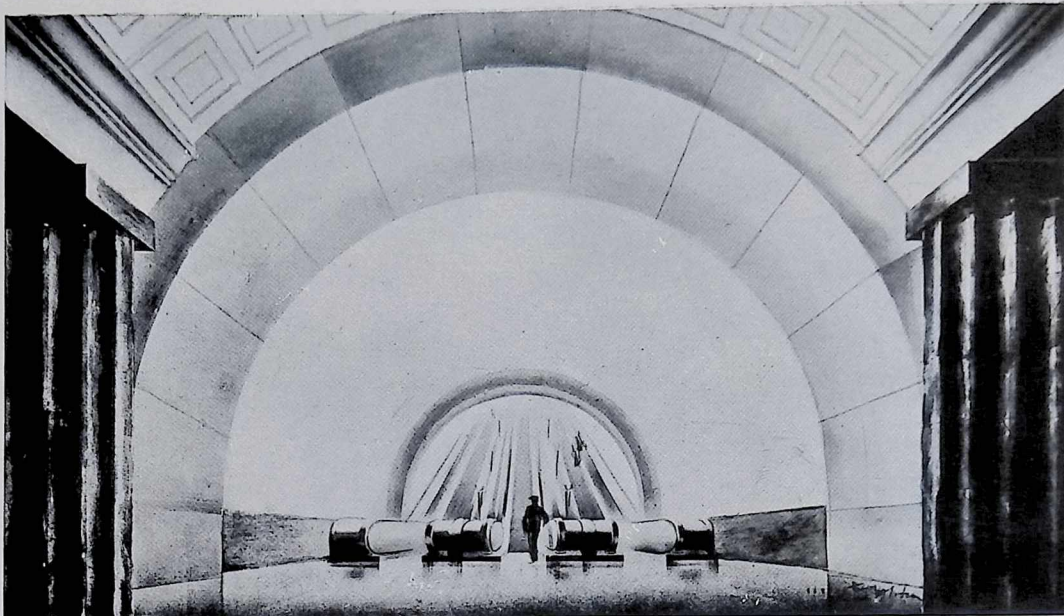
44. Станция Охотный ряд. Северный вестибюль. Проект. Автор арх. Чечулин Д. Н.



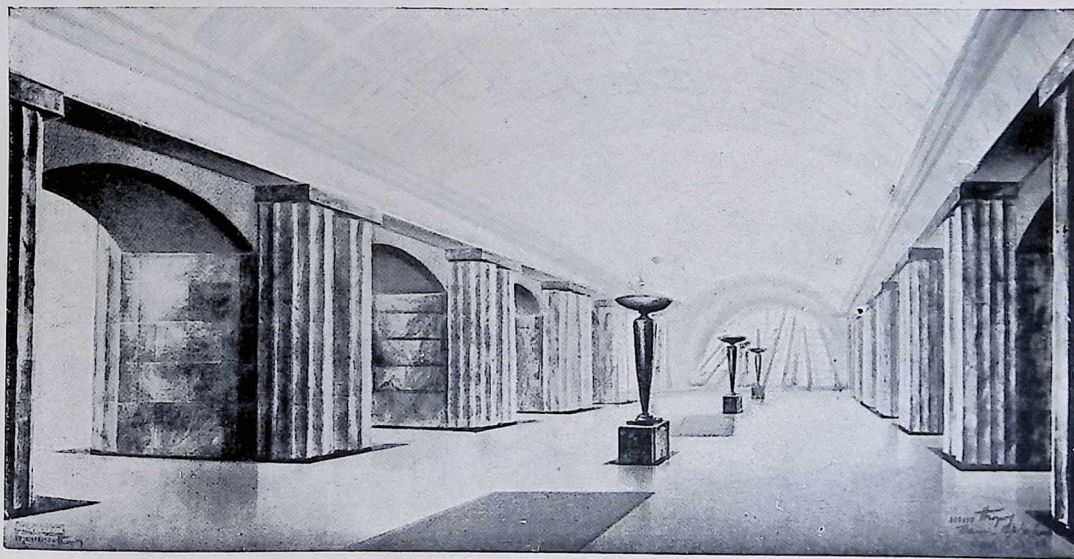
45. Станция Охотный ряд. Переходы. Проект. Авторы: худ. Боров Н. Г., худ. Замский Г. С. и арх. Ревковский Ю. А.



46. Станция Охотный ряд. Перспектива. Проект. Авторы: худ. Боров Н. Г., худ. Замский Г. С. и арх. Ревковский Ю. А.



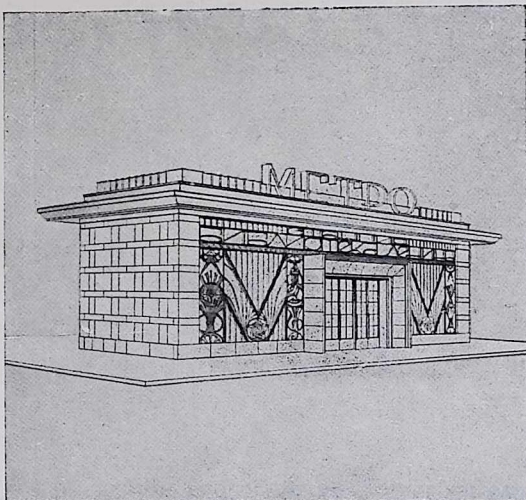
47. Станция Охотный ряд. Центральный тоннель. Проект. Авторы: худ. Боров Н. Г., худ. Замский Г. С. и арх. Ревковский Ю. А.



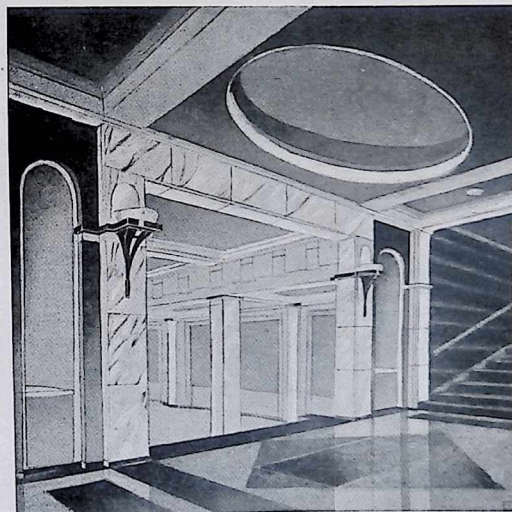
48. Станция Охотный ряд. Перспектива. Проект. Авторы: худ. Боров Н. Г., худ. Замский Г. С. и арх. Ревковский Ю. А.



49. Станция Библиотека им. Ленина. Платформенный зал. Проект. Автор арх. Гонцкевич А. И.



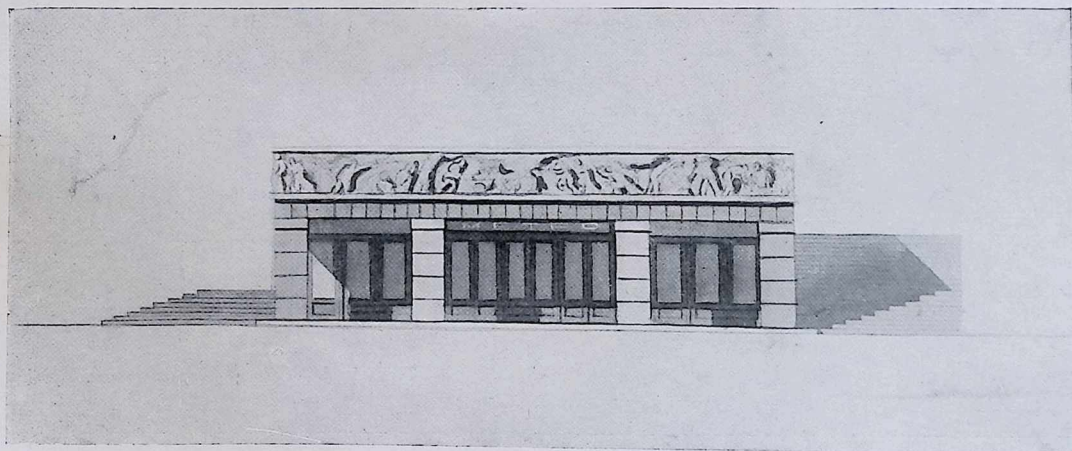
50. Станция Библиотека им. Ленина. Вестибюль. Проект. Авторы: арх. Кравец С. М. и арх. Соколов А. И. (Метропроект).



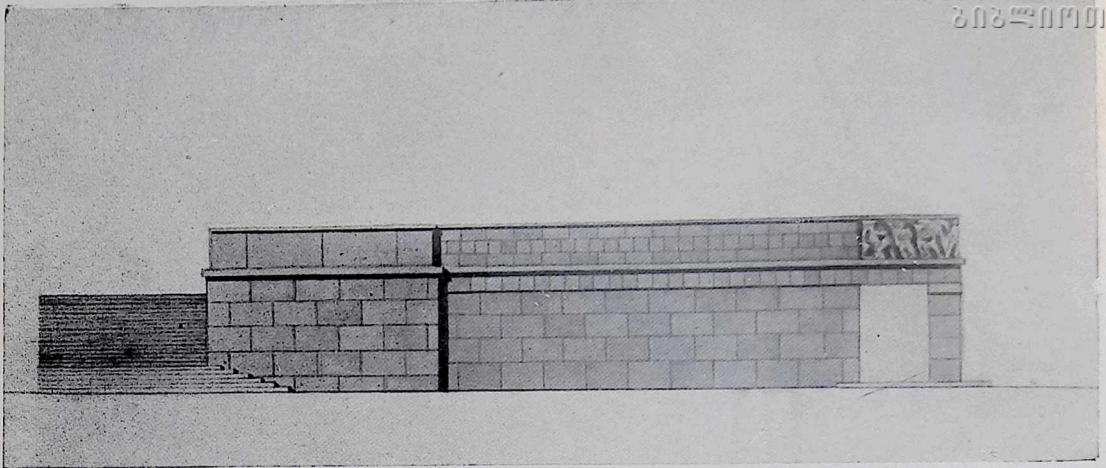
51. Станция Библиотека им. Ленина. Интерьер вестибюля. Проект. Автор арх. Костенко В. П.



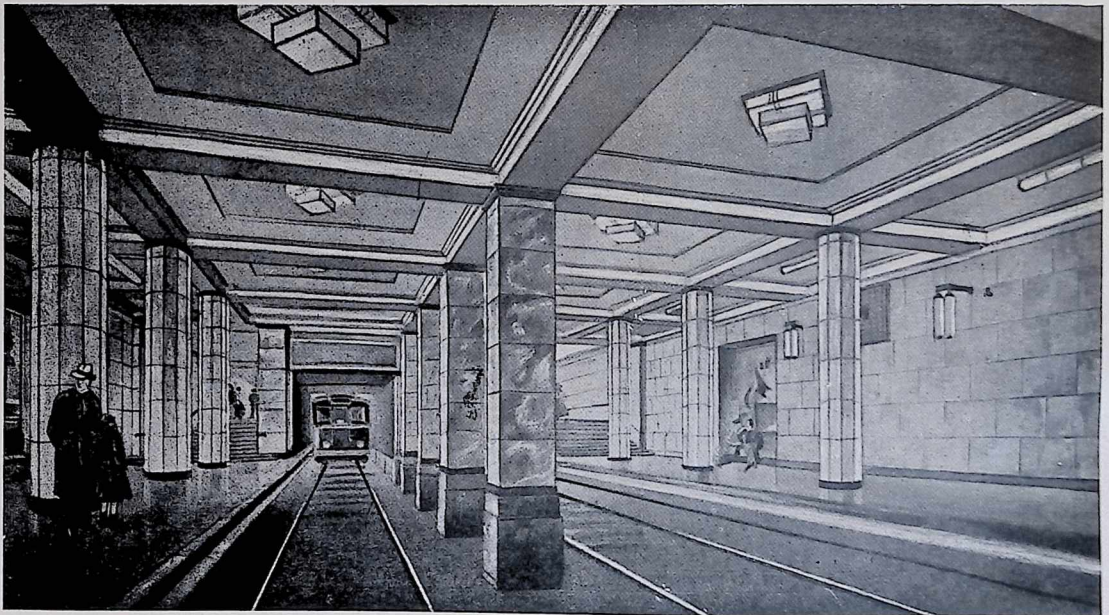
52. Станция Библиотека им. Ленина. Интерьер вестибюля. Проект. Автор арх. Костенко В. П.



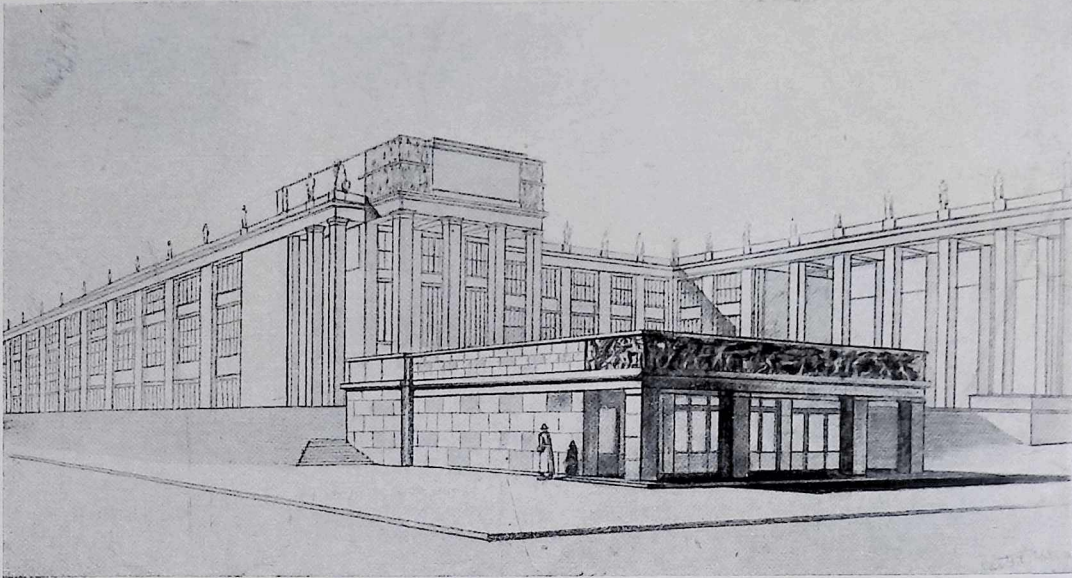
53. Станция Улица Коминтерна. Вестибюль. Проект. Авторы: арх. Файдыш П. П., арх. Лавров С. П., консультация акад. архитектуры Щуко В. А.



54. Станция Улица Коминтерна. Фасад по Моховой ул. Проект. Авторы: арх. Файдыш П. П., арх. Лавров С. П., консультация акад. архитектуры Щуко В. А.



55. Станция Улица Коминтерна. Платформенный зал. Проект. Автор арх. Гонцкевич А. И.



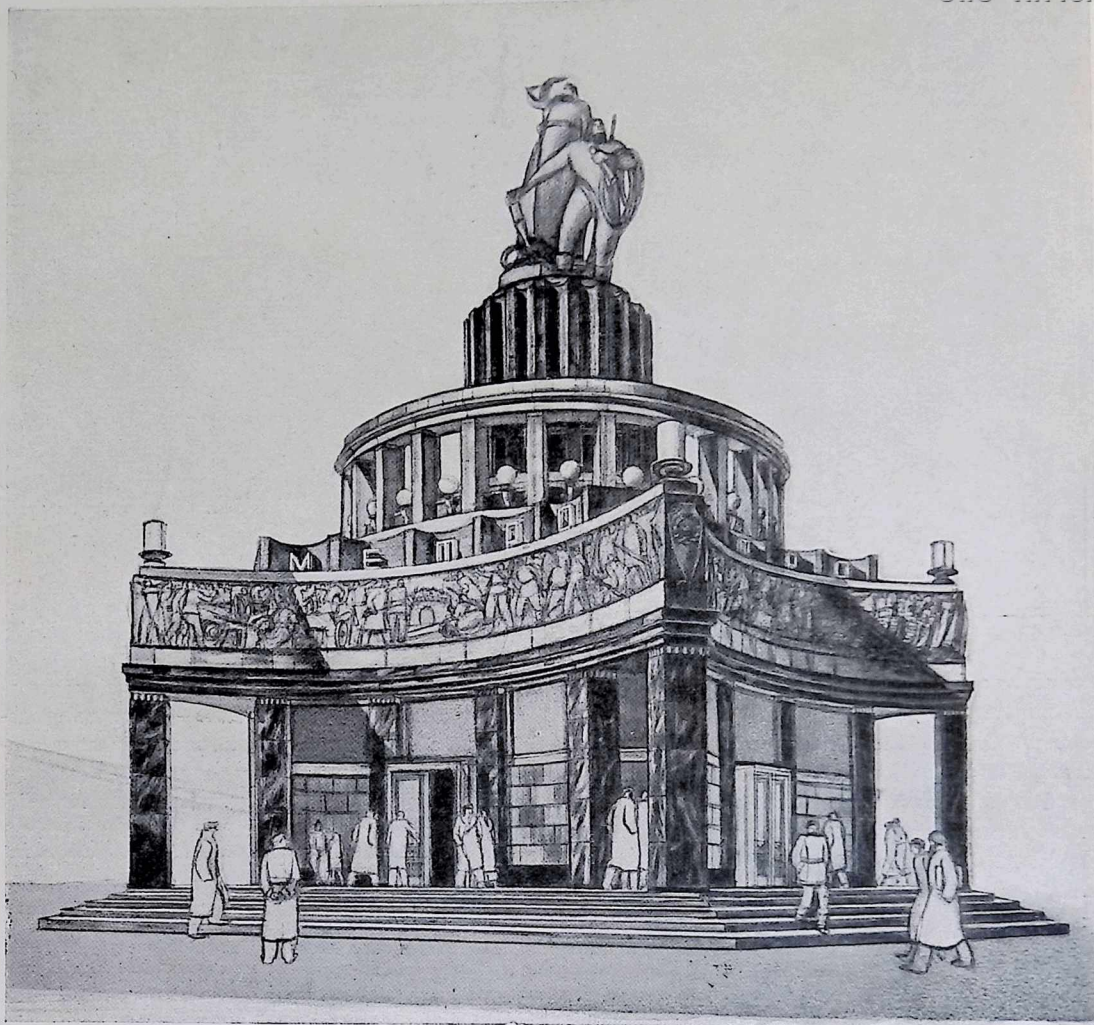
56. Станция Улица Коминтерна. Наземный вестибюль. Проект. Авторы: арх. Файдыш П. П. и арх. Лавров С. П., консультация акад. архитектуры Щуко В. А.

ственные облицовочные и отделочные материалы, исключительно богатые декоративными свойствами. Однако многие из авторов оформления станционных сооружений метро, стремясь в процессе проектирования всеми мерами выявить монументальность и грандиозность строительства первого в стране метро, преодолеть, аннулировать художественными средствами «подземность» метро, пошли по пути придания всему оформлению излишней, неоправданной пышности форм, по пути перегрузки деталями. Многие из авторов потеряли в процессе эскизного проектирования чувство художественного масштаба и меры как в отношении величины и формы зданий, так и в отношении правильного применения высококачественных материалов. Это имело место также при эскизном проектировании наземных вестибюлей, где вместо зданий, призванных служить входами и выходами метро и связанных поэтому определенной мерой масштабности в общей картине улицы или площади, были запроектированы либо очень крупные по своим размерам здания с многоколонными портиками,

либо грандиозные монументы, мало соответствующие своей прямой задаче — служить входами и выходами метро. Здесь, в исправлении «загибов», исключительно большую идейную помощь архитекторам оказал А. М. Каганович, который в своих высказываниях всегда давал архитекторам совершенно четкие и конкретные указания, выправлявшие их ошибки и неизменно направлявшие творческую мысль по правильному пути.

Перейдем теперь к описанию окончательных проектов оформления тринадцати станций и семнадцати наземных вестибюлей 1-й очереди московского метрополитена.

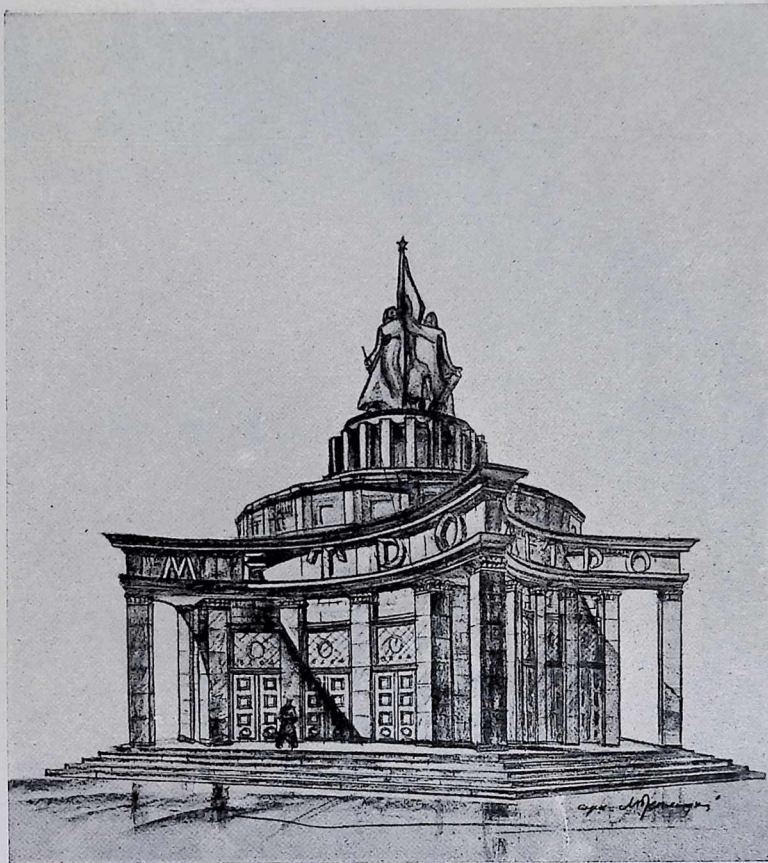
Конечной станцией метро Кировского (б. Мясницкого) радиуса является станция «Сокольники», которая представляет собой тип станции мелкого заложения, с большим просторным платформенным залом, перекрытие которого поддерживается двумя рядами квадратных столбов стройных пропорций. Авторами оформления всего комплекса сооружений этой станции являются архитекторы Метропроекта Н. А. Быкова и И. Г. Таранов.



57. Станция Арбатская площадь. Вестибюль. Проект. Вариант. Автор арх. Теплицкий Л. С.

По их проекту вестибюль станции «Сокольники» представляет собой небольших размеров — как в плане, так и в объеме — павильон, расположенный поперек аллеи, ведущей от Русаковской улицы к Сокольническому кругу. В своей средней части павильон решен в виде широкого прохода, связывающего аллею с Русаковской улицей. Стены этого прохода трактованы широ-

кими пилонами, поддерживающими перекрытие со светящейся надписью «Метро». Со стороны прохода в пилонах устроены входы на лестницы, расположенные в боковых частях павильона и ведущие в подземный вестибюль. Круглый световой плафон в перекрытии прохода и скульптурные фризы по верху его стен органически входят в общее архитектурное решение. Авторы про-



58. Станция Арбатская площадь. Вестибюль. Проект. Вариант. Автор арх. Теплицкий Л. С.

екта учли. расположение павильона вблизи Сокольнического парка культуры и отдыха, имеющего общее физкультурное направление работы, ввели в оформление зеленые насаждения, образующие с павильоном органическое целое, и дали также место фигурной скульптуре, поставленной по бокам прохода и хорошо рисующейся на фоне боковых пилонов. Подземный вестибюль полукруглой в плане формы облицован белым мрамблитом, создающим впечатление чистоты и опрятности вестибюля. Колонны, поддерживающие перекрытие, облицованы уральским белым мрамором. В решении платформенного зала авто-

ры в основном мало отошли от конкурсного проекта, признанного лучшим для этой станции. Потолок, как и в конкурсном проекте, решен кессонами, оформляющими основную конструкцию перекрытия и освещенными молочными шарами небольших размеров. Квадратные столбы, стоящие в два ряда по залу станций, вместо желтого крымского мрамора облицованы теперь серым уфалейским мрамором с Урала, отличающимся исключительно красивым рисунком. Капители сделаны из белого уральского мрамора, базы — из лабрадора. Следует отметить с положительной стороны, как интересный прием, решение пу-

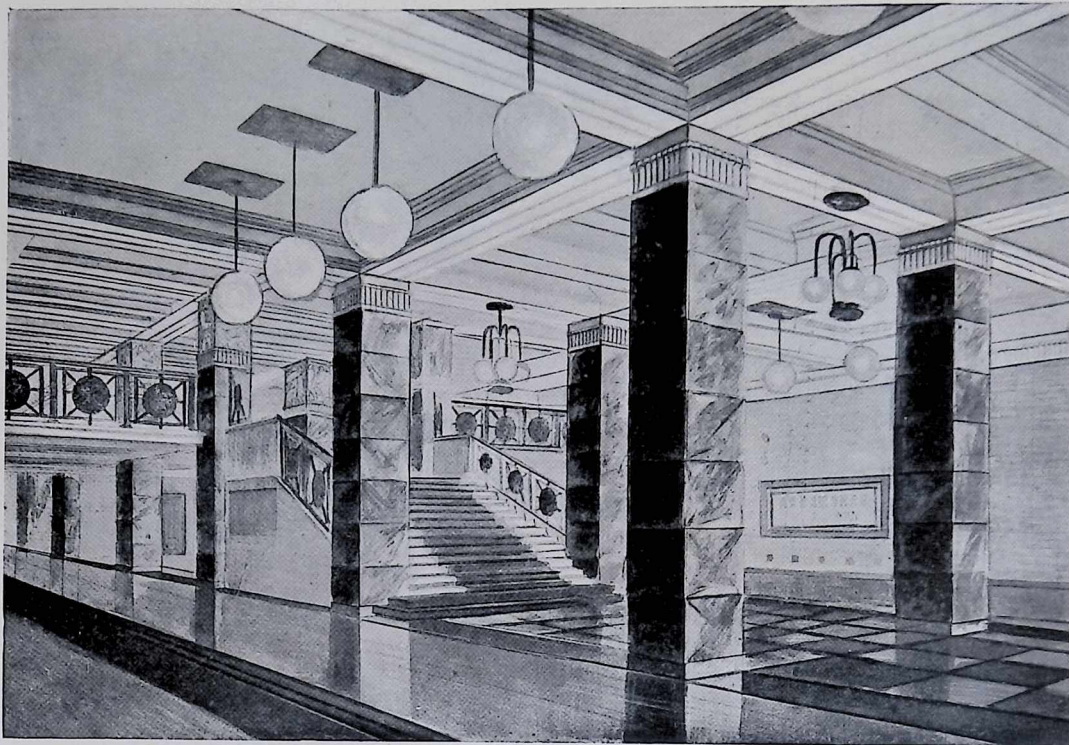


59. Станция Арбатская площадь. Вестибюль. Интерьер. Проект. Автор арх. Теплицкий Л. С.

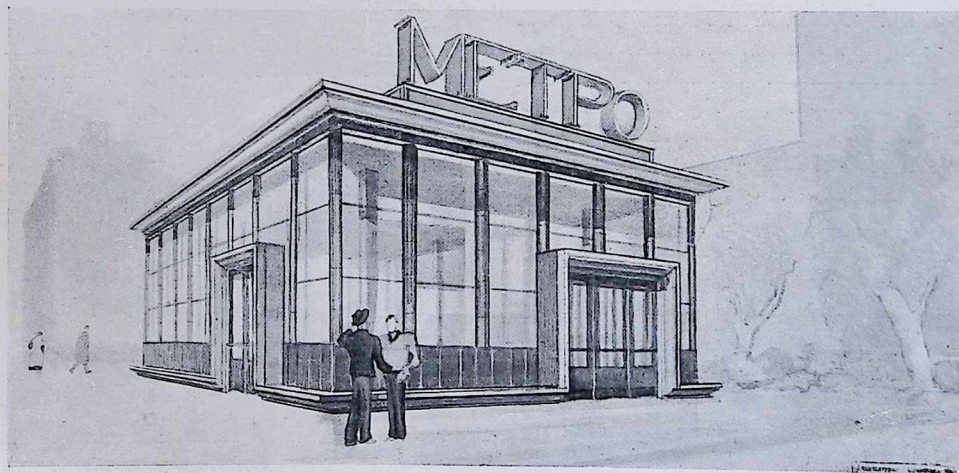
тевых стен: облицовка глазурированными плитками разбита широкими швами на большие квадраты, нарушая тем самым монотонность стены. Основное освещение платформенного зала осуществляется большими шарами молочного стекла, подвешенными на прогонах между столбами.

В целом оформление всего комплекса подзем-

ных сооружений этой станции, в особенности платформенного зала, производит сильное и цельное впечатление верно найденными цветовыми и световыми соотношениями. Так, например в платформенном зале серо-голубой тон чудесного уфалейского мрамора облицовки колонн, удачно сочетаясь с мягким светом молоч-



60. Станция Арбатская площадь. Платформенный зал. Проект. Автор арх. Теплицкий Л. С.



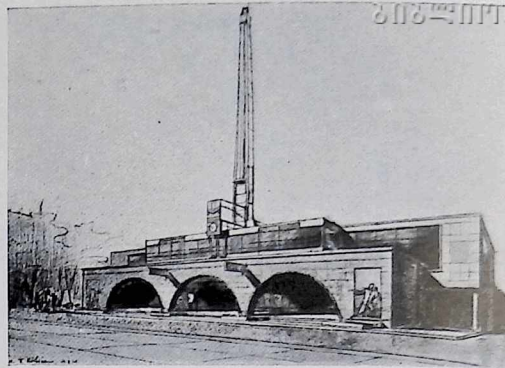
61. Станция Смоленская площадь. Вестибюль у Николо-Щеповских переулков. Четвертый вариант (утвержденный). Автор арх. Андреевский С. Г.

ных шаров, создает прекрасную цвето-световую гамму, исключительную прозрачность и какую-то голубизну воздуха.

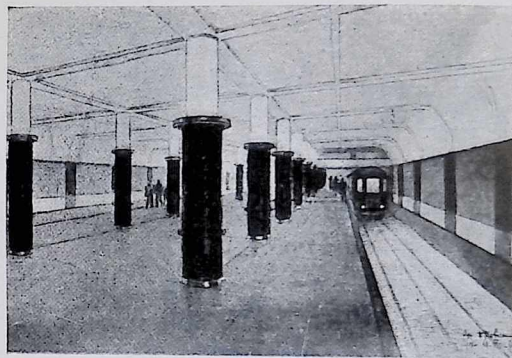
Оформление платформенного зала станции «Сокольники» является одним из наиболее удачных и выдержанных по общему замыслу, цельности и ясности композиции решений.

Оформление всего комплекса следующей по трассе станции «Красносельская» разработано архитекторами мастерской № 2 Наркомтяжпрома Б. С. Виленским, В. А. Ершовым и художником Я. Ромас. Наземный вестибюль этой станции имеет в плане трапециoidalную в основном форму и представляет небольшое хорошо освещенное большим витражем здание, окруженное портиком с широко расставленными квадратными колоннами. Общая архитектурная концепция, уместное и сдержанное применение ценных облицовочных материалов — все это подчеркивает положительные качества этого проекта, дающего в целом впечатление масштабного по своему назначению здания. Платформенный зал станции имеет лишь один ряд колонн, поддерживающих перекрытие зала. Колонны десятигранной формы облицованы крымским желтым мрамором биюк-янккой. Капители белого мрамора и базы — из уфалейского серого мрамора. Интересно разрешен потолок — устройством больших, круглых, очень плоских белого цвета кессонов с большими плафонами, дающими основное освещение станции. Идущие двумя рядами круглые кессоны чередуются квадратными кессонами с расположенными в них софитными лампами. В оформлении этой станции авторами уделено также большое внимание подбору такой цветовой и световой гаммы, которая вызывала бы ощущение легкости и воздушности и помогла бы четкому восприятию всего свободного пространства зала.

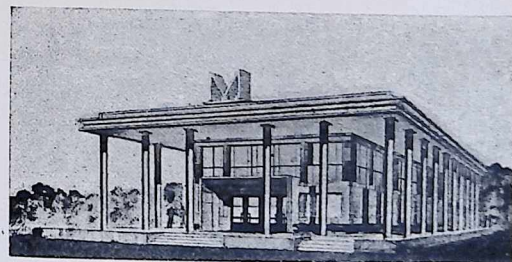
И если на предыдущей станции «Сокольники» основная цветовая гамма дана в серебристо-голубых тонах уфалейского мрамора, ведущего все цветовое оформление платформенного зала, то на этой станции цветовая гамма платформенного зала основана на желтых, солнечных тонах.



62. Станция Смоленская площадь. Вестибюль. Конкурсный проект. Автор арх. Мовчан Б. Я.



63. Станция Смоленская площадь. Перспектива станции. Конкурсный проект. Автор арх. Мовчан Б. Я.



64. Станция Смоленская площадь. Вестибюль по оси бульвара. Проект. Первый вариант. Автор арх. Андреевский С. Г.



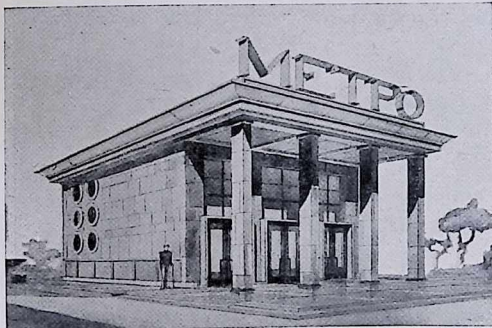
УДК 62-50
62-50:62-50



65. Станция Смоленская площадь. Вестибюль у Кармавицкого переулка. Проект. Второй вариант. Автор арх. Андреевский С. Г.



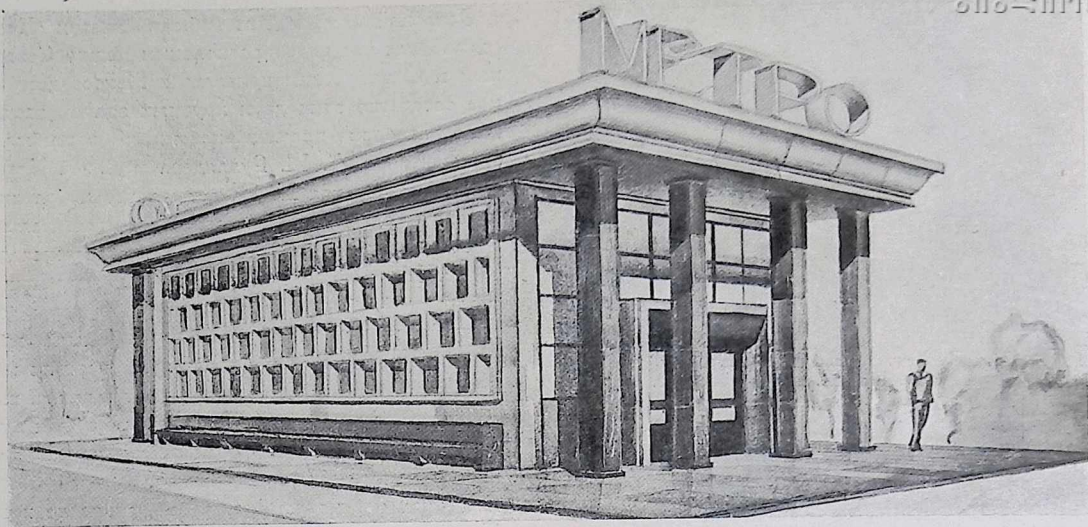
66. Станция Смоленская площадь. Вестибюль у Николо-Шеповского переулка. Автор арх. Андреевский С. Г.



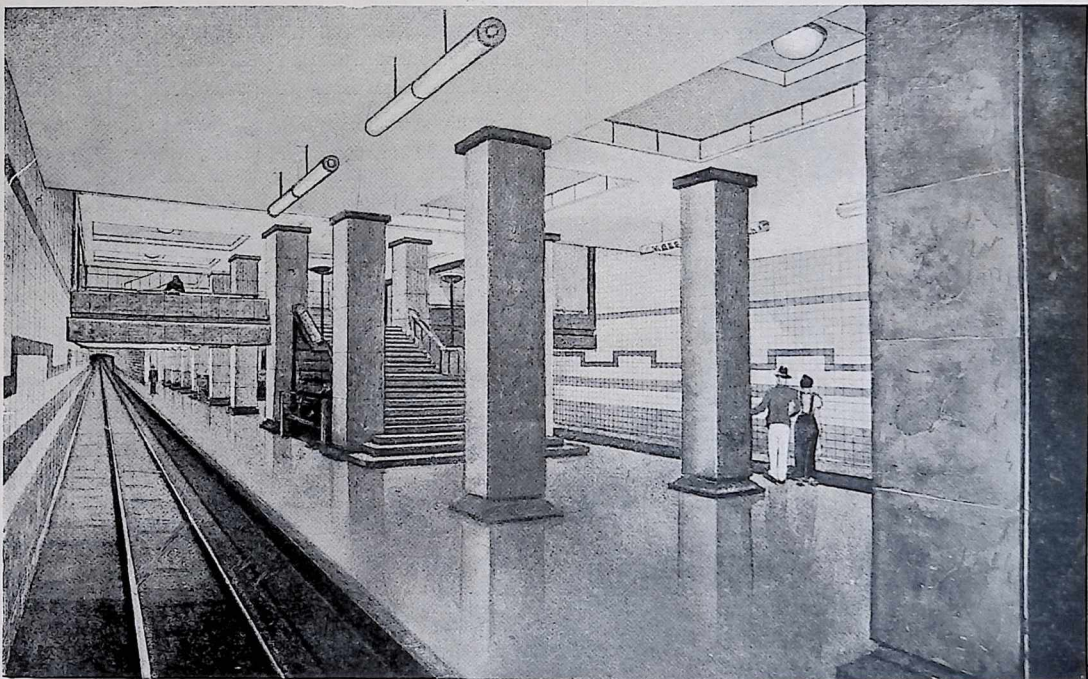
67. Станция Смоленская площадь. Вестибюль. Проект. Вариант. Автор арх. Андреевский С. Г.

Основной наземный вестибюль станции «Комсомольская площадь» расположен между Северным и Октябрьским вокзалами. Непосредственное соседство этих двух крупных зданий заставило авторов проекта наземного вестибюля, архитекторов А. М. Рухлядева и В. Ф. Кринского (мастерская № 2), решать это небольшое по своим размерам здание очень монументально как в общих пропорциях, так и в отдельных деталях. Мощные, в пропорции 1 : 6, квадратные столбы, обработанные с фасадной стороны филенкой, несут антаблемент, увенчанный простым, но хорошо нарисованным карнизом с большим выносом. На аттике над входом расположена заканчивающая и концентрирующая в себе всю композицию большая скульптурная группа из четырех крупных размеров фигур — краснофлотца, красноармейца, рабочего и колхозника. По бокам входов намечено расположение двух барельефов. Здание должно производить очень цельное и мощное впечатление, благодаря верно найденным пропорциям и правильному масштабу как в целом, так и в деталях. Очень простой и ясный план, с хорошо расположенными и решенными лестницами, дает пассажирам возможность легко ориентироваться, направляя их по подземному коридору в платформенный зал этой крупнейшей станции. На стенах лестниц предполагается разместить живописные панно, одно — на тему «Комсомол — вперед к новым победам», по эскизу художника А. Т. Иванова, и другое — иллюстрирующее моменты строительства метро и участие в нем руководителей партии. На потолке вестибюля будет помещена роспись по способу «сграффито» по эскизам художника В. А. Фаворского.

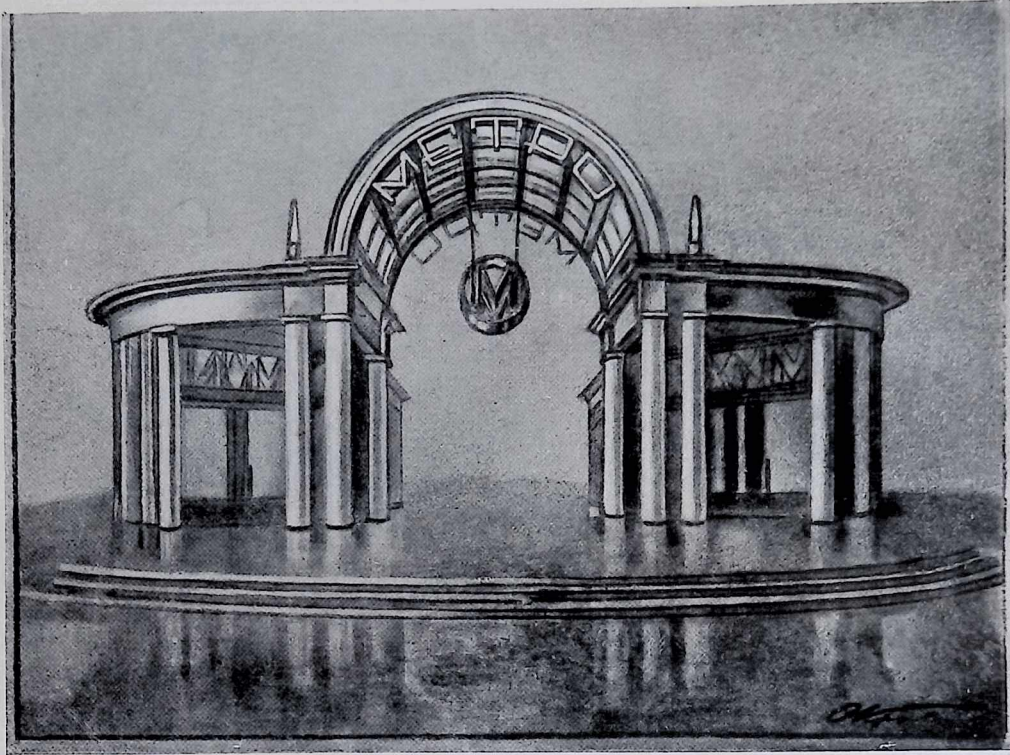
Учитывая значение этой станции, как связывающей город с вокзалами, автор оформления платформенного зала, архитектор Д. Н. Чечулин (архитектурно-проектная мастерская № 2), дал более пышное, нежели на предыдущих станциях, оформление. Два ряда квадратных колонн, облицованных крымским желто-красным мрамором (чоргунь), с лепными капителями, свободно трактуемыми коринфский ордер, поддерживают перекрытие. Особенное внимание обращено



68. Станция Смоленская площадь. Вестибюль по оси бульвара. Проект (утвержденный).
Автор арх. Андреевский С. Г.



69. Станция Смоленская площадь. Платформенный зал. Проект. Авторы: арх. Макарычев Т. И. и
арх. Андреевский С. Г.



70. Станция Дворец советов (Кропоткинские ворота). Вестибюль. Проект. Автор арх. Кравец С. М.

на тщательную проработку и прорисовку кессонированных потолков над путевыми частями зала и над галереями. Тщательно прорисованы все детали оформления, включая электроарматуру и перила галерей.

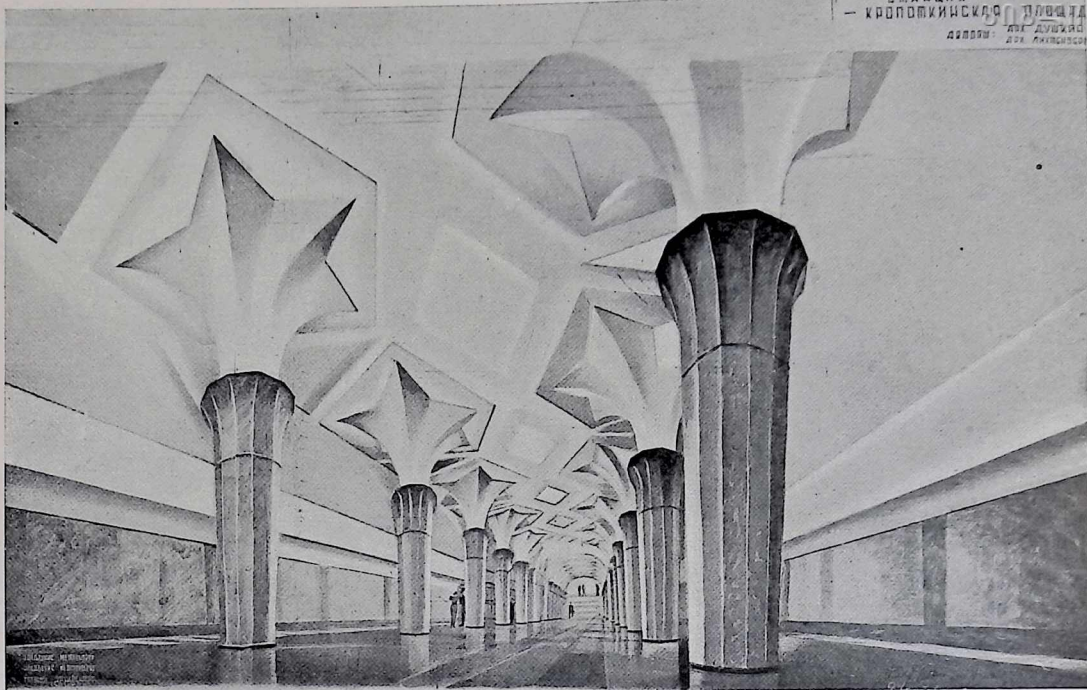
Всем характером несколько пышного оформления, отдельными деталями, системой и характером освещения автор проекта вызывает у пассажира ассоциативные представления о больших фойе и кулуарах театров, о холле первой классной гостиницы, совершенно выключая ощущение нахождения под землей.

Второй наземный вестибюль этой крупнейшей станции московского метро расположен в здании Казанского вокзала, давая возможность спускаться в метро и с другой стороны обширной

Комсомольской площади, а также непосредственно с платформы Казанской жел. дор.

Оформление помещений и входа в этот вестибюль разработано архитекторами В. Ф. Кринским и А. М. Рухлядевым в мотивах, родственных архитектуре Казанского вокзала.

Станции глубокого заложения, расположенные на глубине около 30 — 40 м от уровня земли, представляют наиболее трудную задачу в отношении архитектурно-художественного оформления: в силу громадной нагрузки на своды, несущие их пилоны-столбы чрезвычайно массивны, грузны и в значительной мере загромождают внутреннее пространство платформенных зал, создавая впечатление давящей тяжести и напряженности. Поэтому здесь с особой остротой



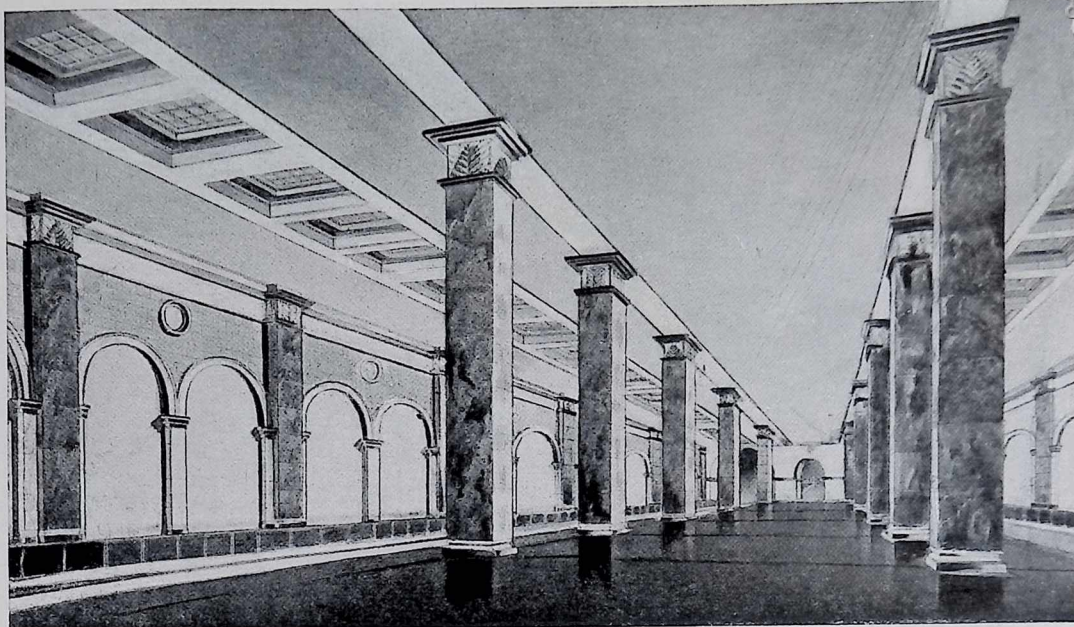
71. Станция Дворец советов (Кропоткинские ворота). Платформенный зал. Авторы: арх. Душкин А. Н. и арх. Лихтенберг Я. Г.

встает задача преодоления средствами художественной выразительности — архитектурной формой, характером деталей, цветовой и световой гаммой и характером искусственного освещения — ощущения придавленности, грузности, глубины подземелья.

Подземная часть станции «Красные ворота» представляет собой тип станции глубокого заложения. В окончательном проекте оформления платформенного зала этой станции академик И. А. Фомин почти не отошел от конкурсного проекта. Осталась та же сложная и интересная система кессонов на сводах, и лишь черно-красный уральский порфир заменен более мягким темнокрасным мрамором (шроша). Простенки между пилонами и пояски на пилонах облицованы желтым крымским мрамором — биюк-янкой. Цоколь пилонов и простенков — из полированно-

го лабрадора. Своды среднего и боковых путевых тоннелей обработаны кессонами различной формы, что подчеркивает различное назначение этих зал. Так, свод среднего распределительного тоннеля обработан кессонами шестиугольной формы, в то время как своды путевых тоннелей покрыты кессонами квадратной формы. Рисунок пола среднего тоннеля трактован большими белыми и красными квадратами, расположенными в шахматном порядке. В прекрасной прорисовке отдельных деталей, в проявлении тонкого чувства меры и пропорций, в соотношениях, например, между формой массивных столбов и профилями их деталей — во всем видно большое и зрелое мастерство автора.

В основу пространственной композиции наземного вестибюля этой станции архитектором Н. А. Ладовским, автором проекта вестибюля,



72. Станция Парк культуры и отдыха. Зал. Проект. Вариант. Авторы: арх. Крутиков Г. Т. и Попов В. С.

положена форма цилиндрического свода, наклонно выходящего из-под земли и являющегося как бы продолжением тоннеля метро. Этот свод завершается громадным арочным порталом, ассоциирующимся со сводчатой формой тоннелей метро, что должно, четко выделяя здание вестибюля на фоне окружающих зданий, облегчать пассажирам отыскание на площади входа в метро.

Если на станции «Красные ворога» платформенный зал представляет огромное единое трехсводчатое помещение, состоящее из среднего тоннеля, имеющего в торцах нижние окончания эскалаторов, а боковые стены в виде аркад, связывающих его с расположенными по бокам двумя путевыми тоннелями, то соседняя станция «Кировская», тоже глубокого заложения, в силу исключительно тяжелых грунтовых условий имеет только два боковых нефа, т. е. только путевые тоннели.

Средний подземный тоннель отсутствует почти

на всем протяжении этой станции, сохраняясь лишь в виде двух небольших отрезков у концов платформенных тоннелей, для связи между ними и эскалаторами. В основу художественного оформления станции «Кировская» положен почти без изменения принцип, принятый автором в конкурсном проекте для этой же станции, т. е. принцип преодоления средствами художественной выразительности ощущения спуска в глубокое подземелье. Громадная тяжесть земли, давящая на своды и поддерживающие их пилоны, вызвала чрезвычайную массивность и грузность последних, создавая впечатление напряженности и известной придавленности. Отсутствие дневного света делает искусственное освещение одним из моментов, определяющих оформление подземных сооружений метро. Поэтому весь желательный художественный эффект оформления должен базироваться в значительной степени на характере и системе освещения, которое сильно влияет на создание впечатления воздушности, насыщенно-



ТАТАРСТАН

ҖҮМХУМАТЫ

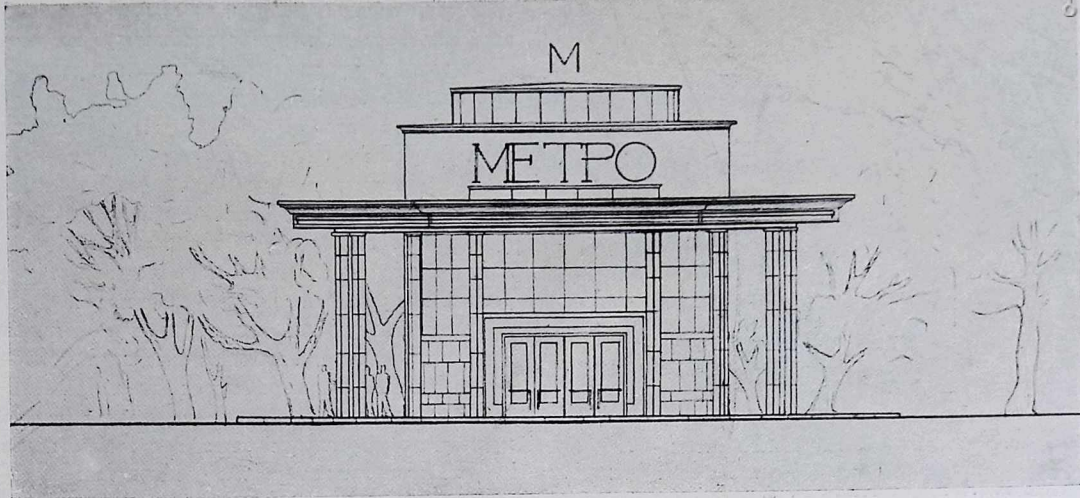


73. Станция Парк культуры и отдыха. Наземный вестибюль. Перспектива лестницы. Проект. Авторы: арх. Крутиков Г. Т. и арх. Попов В. С.

сти светом и воздухом. Ведущим освещением платформенного зала станции «Кировские ворота» является отраженный свет с источниками его в виде софитов, расположенных вдоль оснований свода. Яркое освещение свода у его основания создает впечатление «парения» свода, наполняет его воздухом, подобно вздутому ветром парусу. Свод кажется как бы висящим в воздухе и легко опирающимся на опоры.

В качестве попытки преодоления художествен-

ными средствами впечатления массивности и грузности пилонов применена облицовка каждой двух соседних сторон пилонов различным мрамором: одна пара противоположных сторон пилона облицована серым уфалейским мрамором, другая пара — бело-палевым уральским мрамором (коелга). Как мощное декоративное средство, использована естественная красота чудесных уральских пород мрамора. С этой целью разрезка камней облицовки дана в виде плит крупных



74. Станция Парк культуры и отдыха Вестибюль (Остоженка, 53). Проект. Авторы: арх. Колли Н. Я. и арх. Андреевский С. Г.

размеров, которые позволяют во всей красоте, свободно и полно, развернуться замечательной игре рисунков мрамора.

Обработка стен путевых тоннелей играет большую роль в общем оформлении станций глубокого заложения, так как стены эти непосредственно переходят в своды. На станции «Кировская» путевые стены облицованы белой шестигранной фарфоровой плиткой, выше облицовки которой у начала кривой свода идет облицовка белыми глазурованными плитками, окаймленными серым уфалейским мрамором. Белые своды путевых тоннелей, а также южного и северного вестибюлей решены почти гладко и лишь у вершины обработаны больших размеров накладными рамками-кессонами очень плоского рельефа. Если на станции «Красные ворота» общая цветовая гамма в оформлении платформенного зала дана в красно-желтых тонах ведущих мраморов пилонов и ниш — шроша и биюк-янк — и красно-белых квадратах пола, то на «Кировской» большие поверхности крупных плит чудесного серого уфалейского мрамора облицовки пилонов и бело-розовый мрамор создают совсем иную, только этой станции присущую, цветовую гамму серебристо-голубых и розовых тонов.

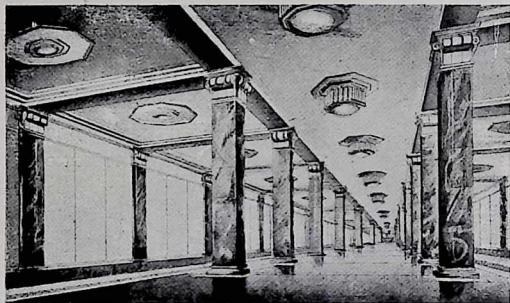
Характерной особенностью оформления эскалаторного зала этой станции является устройство сплошного стеклянного потолка, который, являясь непосредственным источником искусственного освещения, наполняет весь зал мягким, ровным, почти дневным светом. Стены зала выше панели (из желтого мрамора (кадыковка) с рамкой из белого) облицованы крупными плитами белого мрамблита.

Оформление этого зала представляет собою попытку разрешения характером искусственного освещения, цветом и фактурой облицовки одной из основных проблем архитектуры метро — преодоления ощущения спуска и нахождения глубоко под землей.

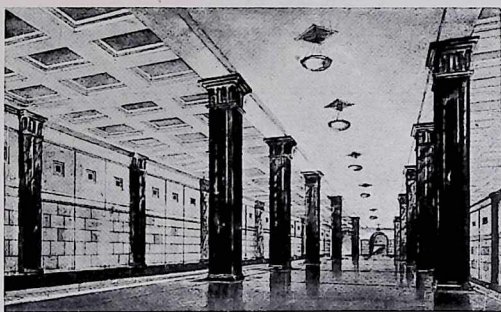
В оформлении подземного коридора, соединяющего эскалаторный зал с системой лестниц наземного вестибюля, ведущая роль отведена характеру освещения и декоративной трактовке пола. Основными источниками освещения служат круглые с плоским молочным стеклом иллюминаторы, вделанные в облицованные белым мрамблитом стены коридора. Эта круглая форма иллюминаторов находит в дальнейшем свое повторение в круглых плафонах и круглых окнах наземного вестибюля. Рисунок пола коридора



75. Станция Парк культуры и отдыха. Главный фасад вестибюля (Чуковка, 2). Проект. Авторы: арх. Крутиков Г. Т. и арх. Попов В. С.



76. Станция Парк культуры и отдыха. Перспектива платформенного зала. Проект. Авторы: арх. Крутиков Г. Т. и арх. Попов В. С.



77. Станция Парк культуры и отдыха. Платформенный зал. Вариант. Авторы: арх. Крутиков Г. Т. и арх. Попов В. С.

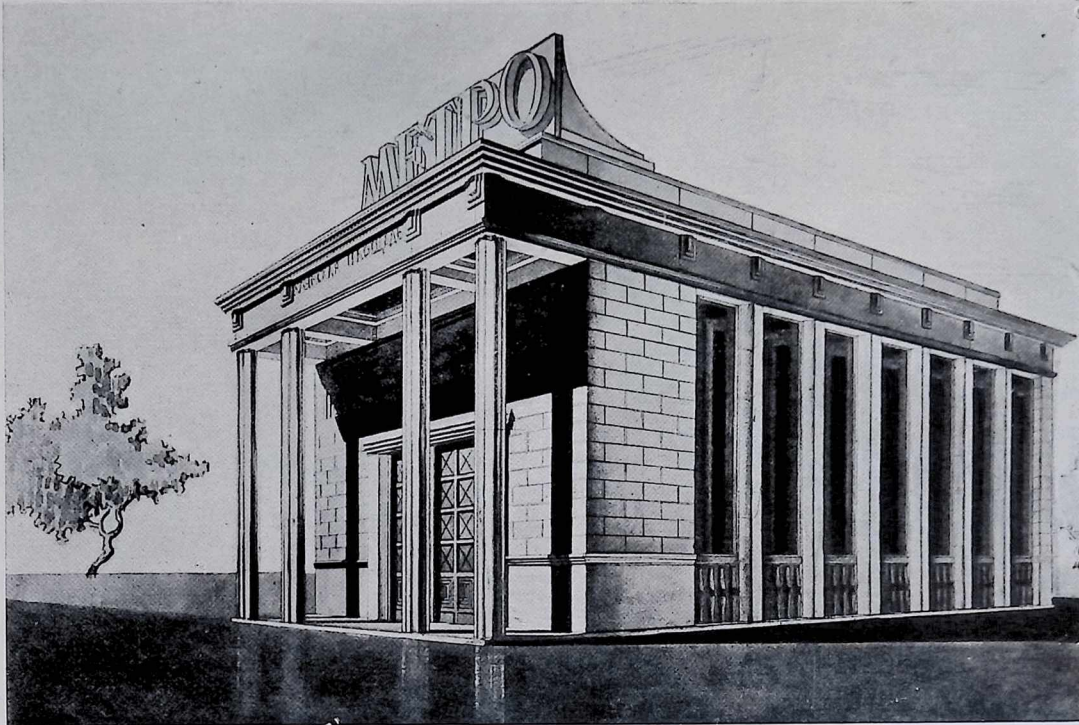
трактрован крупным узором, охватывающим большими квадратами и прямоугольниками колонны коридора. Рисунок пола выложен красными плитками по белому фону.

Наземный вестибюль станции «Кировские ворота» расположен на площади, образованной на месте снесенного дома, замыкавшего Чистопрудный бульвар. По своей форме, масштабу и пропорциям здание этого вестибюля представляет попытку возможно ближе подойти к разрешению проблемы архитектуры метро. Для облицовки наружных стен вестибюля применен калужский мрамор, а колонны входных портиков выполнены в ковном розовом граните. На боковых стенах вестибюля будут помещены большие мраморные барельефы по эскизам скульптора Б. Д. Королева, изображающие моменты строительства метро.

Автором проектов оформления всего комплекса сооружений станции «Кировские ворота» является архитектор Н. Я. Колли при участии архитектора Ф. Саммер.

Подобно станции «Кировская», «Площадь Дзержинского» имеет также два путевых платформенных зала, соединенных лишь по концам вестибюльными залами. Автором оформления подземных частей является архитектор Н. А. Ладовский, автор одобренного конкурсного проекта для этой станции.

Эта станция, в силу ряда усложняющих обстоятельств, явилась одной из труднейших для оформления. К таким усложняющим моментам относятся криволинейность очертания всего сечения тоннеля без прямых частей, грузность и массивность опор. Поэтому в архитектурном решении тоннелей здесь важную роль играют подпружные арки, которыми свод тоннеля ритмически делится на отдельные звенья с неодинаковыми интервалами, создающими ритм, нарушающий монотонность свода. Подпружные арки, которые раньше предполагалось облицовывать мрамором, в окончательном варианте приняты штукатурными, с разбивкой на русты. Путевые стены в интервалах между подпружными арками облицованы белой фарфоровой шестигран-



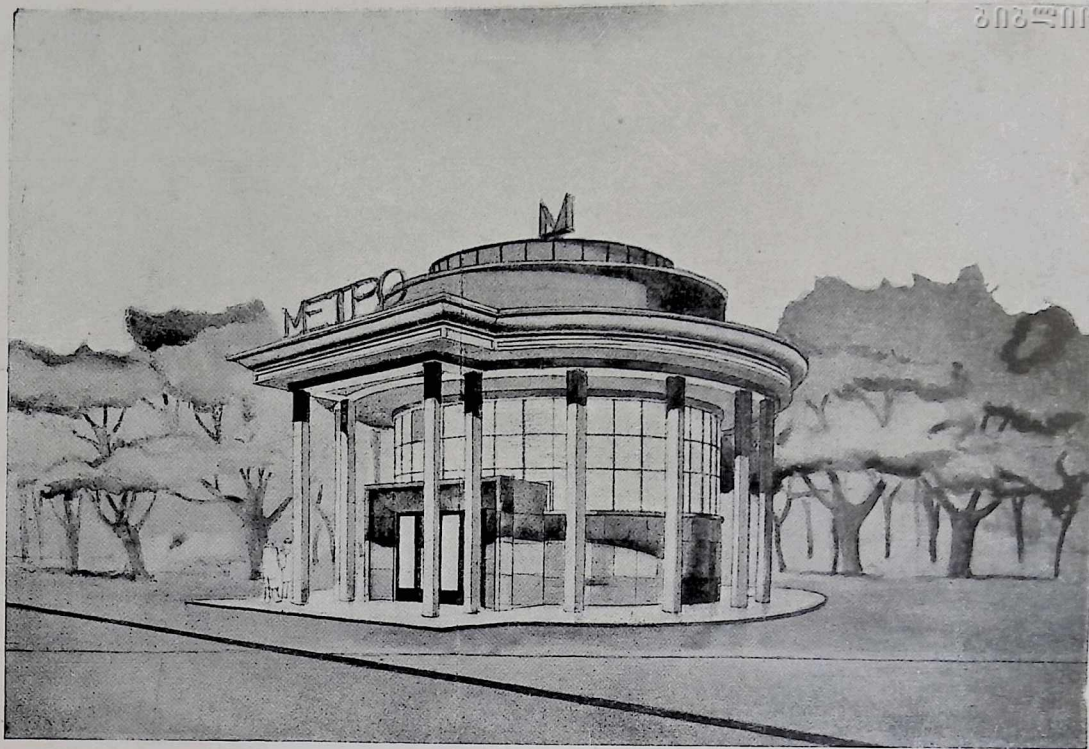
78. Станция Парк культуры и отдыха. Вестибюль. Проект. Авторы: арх. Крутиков Г. Т. и арх. Попов В. С.

ной плиткой. При выборе освещения платформенных тоннелей в проекте взят принцип сильного освещения самого перрона станции с оставлением путевой части тоннеля более слабо освещенной, что должно, по мысли автора проекта, увеличить впечатление пространства. Кроме того, ежеминутно подходящие к платформе ярко освещенные поезда, заполняя собой всю путевую часть тоннеля, сами будут являться источниками дополнительного интенсивного и притом движущегося света. Свод нижнего распределительного зала выдержан в белых тонах; панели этого зала, а также стены проходов на перроны облицованы серым уфалейским мрамором.

В оформлении эскалаторного зала станции следует отметить прекрасный рисунок пола, трактованного большими серыми и черными квадратами по белому фону. Хорошо обработан пото-

лок зала глубокими кессонами, плафоны которых остеклены и служат источниками искусственного освещения. В наземном вестибюле интересна роспись потолка по способу «сграффито».

Наземный вестибюль станции «Площадь Дзержинского» расположен в первом этаже одного из зданий, стоящих на площади. Автор оформления этого вестибюля архитектор И. И. Ловейко, под руководством архитектора Д. Ф. Фридман, произвел полную архитектурную реконструкцию всего фасада здания, в котором помещен вестибюль, с целью найти формы, наиболее приближающиеся к представлениям о сооружениях метро. Входы и выходы трактованы здесь в виде двух внушительных по размерам арочных порталов, с своеобразной пластической формой наличника арки, допускающей устройство подсвечивания арки отраженным светом.



79. Станция Парк культуры и отдыха. Вестибюль (Остоженка, 53). Проект. Авторы: арх. Колли Н. Я. и арх. Андреевский С. Г.

По бокам порталов предусмотрена постановка скульптурных групп. Простой в основном фасаде хорошо прорисован в деталях карнизов, наличников окон и арок. Расположенные в простенках между окнами второго этажа барельефные фигуры не связаны, однако, с общей композицией и особенно с масштабом здания, выпадают из общего ансамбля и несколько нарушают цельность впечатления от всего реконструированного здания.

Станция «Охотный ряд» является одной из важнейших станций центра города. Общая архитектурная и планировочная картина этой части города, реконструкция ее в связи со строительством двух таких крупных объектов, как гостиница Моссовета и Дом комитетов СТО, указали на целесообразность устройства наземных вестибюлей метро не в виде отдельных зданий, а в

первых этажах окружающих площадь зданий. Так называемый южный вестибюль, устроенный в первом этаже гостиницы Моссовета, на углу ул. Горького и Охотного ряда, как по внешнему, так и по внутреннему оформлению полностью совпадает с архитектурой всего здания гостиницы. Авторами вестибюля являются авторы самой гостиницы — академик архитектуры А. В. Щусев и архитекторы Л. И. Савельев и О. А. Стапран. Северный вестибюль станции «Охотный ряд» расположен в первом этаже здания на углу Большой Дмитровки и Охотного ряда. Автор проекта архитектор Д. Н. Чечулин, в связи с устройством вестибюля метро, полностью реконструировал фасады здания. Учитывая окружающую архитектурную картину и то, что это здание выходит одним из фасадов на Свердловскую площадь, автор проекта считал более

уместным эту реконструкцию провести в духе классики, как доминирующего момента в архитектуре всего ансамбля окружающих зданий (Дом союзов, Большой и Малый театры, дом американского посольства и пр.).

Через четыре тамбура пассажиры метро попадают в обширный северный вестибюль, для облицовки стен которого проект предусматривал применение «триплекс» светложелтого цвета. Цоколь стены облицован желтым мрамором (кадыковка). Четыре колонны из темнокрасного кавказского мрамора (шроша) поддерживают потолок, обработанный глубокими кессонами. По двум широким лестницам пассажиры спускаются в переход, соединяющий наземный вестибюль с эскалаторным залом. В оформлении перехода автор дает общую светлую гамму, облицовывая стены перехода белым уральским мрамором (коелга), а колонны — желтым мрамором (кадыковка).

Что касается оформления подземных вестибюлей и платформенного зала, то авторы двух лучших конкурсных проектов, художники Н. Г. Боров и Г. С. Замский и архитектор Ю. А. Ревковский, объединившись в одну бригаду, сумели найти общий творческий язык и, не отклоняясь далеко от основных композиционных принципов конкурсных проектов, дали интересное и цельное художественное оформление в светлых, легких, белых тонах. Пилоны платформенного зала, поддерживающие своды, облицованы белым итальянским мрамором. Своды центрального тоннеля обработаны кессонами квадратной формы, в то время как своды путевых тоннелей покрываются лепным рисунком, образующим в целом систему меандров. Все это, вместе с основным освещением центрального тоннеля торшерами, дающими интересные эффекты света, должно создать цельную, выдержанную в единой архитектурной гамме картину. Подземные вестибюли этой станции, со стенами, облицованными желтым мрамором, и колоннами из темнооливкового кавказского мрамора (садахло), создают промежуточный цветовой элемент, подготовляющий восприятие белого мрамора, освещенного отраженным светом платформенного зала.

Наземный вестибюль станции «Библиотека им. Ленина» расположен на Моховой улице, между новым и старым зданиями библиотеки, и представляет небольшой павильон прямоугольной формы с удобным расположением лестниц, облегчающим правильное распределение и направление потоков пассажиров. Внешнее оформление здания вестибюля, в связи с близким соседством двух больших, очень монументальных зданий, решено просто, лаконично, в крупных членениях и деталях. Авторами проекта являются архитекторы С. М. Кравец и А. М. Соколов (Метропроект). Проект внутреннего оформления этого вестибюля исполнен архитектором В. П. Костенко. Панель и пилястры стен облицованы светложелтым мрамором (кадыковка); плоскости стен между пилястрами покрыты цветной штукатуркой. Колонны подземного вестибюля облицованы белым уральским мрамором (коелга).

Платформенный зал станции «Библиотека им. Ленина» представляет единый внутренний объем, перекрытый мощным сводом. Архитектор Гонцевич, автор как конкурсного проекта этой станции так и окончательного оформления ее, решил в своем последнем варианте оформление свода в виде прямоугольных кессонов, обогащающих всю его поверхность. Посередине единой островной платформы расположены скамейки для пассажиров; на спинках скамеек установлены большие, хорошего рисунка торшеры, обеспечивающие основное освещение этого грандиозного зала. Пилоны, поддерживающие основные арки, облицованы светложелтым мрамором (кадыковка).

Наружный вестибюль станции «Улица Коминтерна» составляет единое архитектурное целое с террасами и лестницами, окружающими территорию нового здания библиотеки, и решен в общем духе архитектуры библиотеки архитекторами П. П. Файдыш и С. П. Лавровым, при консультации академика архитектуры В. А. Щуко.

Платформенный зал этой станции мелкого заложения имеет единственные на всей трассе первой очереди отдельные платформы. Перекрытие станции поддерживается тремя рядами колонн, из которых средний ряд, между путями,



решен автором проекта оформления, архитектором Гонцкевич, восьмигранными колоннами.

Колонны боковых рядов, стоящих на платформах, имеют также восьмигранную форму и облицованы белым уральским мрамором (коелга). Стены платформенного зала, непосредственно ограничивая платформу, имеют большое значение в его оформлении. Панель из светложелтого мрамора и облицовка верхней части стены белым мрамблитом дают цветовую гамму, хорошо сочетающуюся с белым мрамором колонн.

Наземный вестибюль станции «Арбатская площадь» решен в виде монументального по своим пропорциям и по трактовке деталей здания, имеющего в плане форму пятиугольника, перекрытого куполом. Тяжелый антаблемент, мощные колонны из шокшинского порфира, поддерживающие углы здания, массивный барабан, несущий венчающую всю композицию скульптурную группу, — все эти моменты придают зданию характер, несколько отличный от других наземных вестибюлей. Внутреннее, перекрытое куполом, пространство вестибюля освещается расположенным в вершине купола световым окном, дающим мягкий рассеянный свет, что создает хороший световой переход к искусственному освещению подземного вестибюля. Освещение последнего решено в свою очередь в виде остекленных кессонов, также дающих мягкую световую гамму. Таким образом, в этом проекте, автором которого является архитектор Л. С. Теплицкий (мастерская № 2 Моссовета), проблема света, как одного из факторов, определяющих и ведущих оформление подземных сооружений, получила одно из оптимальных решений. Внутри вестибюль облицован темнокрасным мрамором — шроша, который применен и для облицовки пилястров фасада. Лестница, выдвинутая в подземный вестибюль, выполнена белым мрамором, стены подземного вестибюля белым мрамблитом и бело-розовым мрамором коелга.

Платформенный зал этой станции, представляющий обычный тип станции мелкого заложения, решен с применением в оформлении, главным образом, крымского мрамора биюк-янской желто-красного цвета, очень сочного по колориту

и рисунку. Этим мрамором, определяющим всю цветовую гамму, облицованы квадратные колонны, поддерживающие перекрытие зала, а также перила лестниц, барьеры и стены переходных мостиков и панели подземного вестибюля. Базы колонн зала простой формы, выполнены из уральского серого мрамора (уфалей), капитали представляют творческую переработку античных пергамских образцов. Автором проекта оформления платформенного зала является также архитектор Л. С. Теплицкий.

Если авторам проектов оформления станций глубокого заложения пришлось разрешать трудную задачу преодоления впечатления тяжести и мрачности глубоких подземелий, то перед авторами оформления станций мелкого заложения, платформенные залы которых представляют просторные высокие помещения, в большинстве случаев с двумя рядами колонн достаточно стройных пропорций, стояла задача средствами искусственного освещения, средствами архитектурной детализировки и полихромией подчеркнуть и усилить это впечатление высоты и свободы пространства. В цели удачного в целом оформления станций мелкого заложения не последнее место занимает оформление станции «Смоленская площадь», являющейся конечной станцией первой очереди метро Арбатского радиуса.

Основной идеей композиции оформления платформенного зала этой станции было стремление дать простую, спокойную монументальность архитектурных форм, поддержанную мягкой, светлой цветовой гаммой, без лишней пестроты и нарочитой пышности. Ровная протяженность немного однообразных путевых стен, облицованных почти белой шестигранной фарфоровой плиткой, направляет внимание на основную по богатству обработки часть станции — колоннаду и переходные мостики, т. е. места непосредственного пребывания публики, в то время как путевые стены ежеминутно закрываются подходящими поездами. Для облицовки колонн применен светлосерый шабровский мрамор, отличающийся крупнозернистостью строения и необычайной мягкостью оттенков. Базы колонн — простого, но хорошего рисунка с большим выно-

сом — выполнены из голубого мрамора, капители же в виде простых абак — из лабрадора. Колонны, поддерживающие переходные мостики, а также перила мостиков облицованы желтым крымским мрамором (кадыковка). Такое цветовое выделение этих колонн, вводя ритм в цветовую гамму, вместе с тем облегчают пассажирам ориентировку. Стены выходов из станции на переходах также облицованы кадыковкой, с наличниками на проходах из желто-красного мрамора. Основное освещение зала осуществляется большими плафонами молочного стекла.

Со станции можно выйти на две стороны, через два наземных вестибюля: один — в центре Смоленской площади, другой между Малым и Большим Николо-Щеповским переулками. К вестибюлю в сторону Арбата ведут два выхода, соединяющиеся в один общий широкий проход, стены которого облицованы белым мрамблитом, а колонны, стоящие в два ряда и имеющие эллиптическую форму, оштукатурены с мраморной крошкой. Пол — из красных метлахских плиток. Переход приводит к небольшому подземному вестибюлю с колоннами из шабровского мрамора, как и главные колонны зала. Отсюда начинается система лестниц наземного вестибюля, дающих возможность выхода как в сторону Арбата, так и в сторону Новинского бульвара.

Главный наземный вестибюль этой станции, стоящей в центре Смоленской площади, представляет небольшое по размерам здание прямоугольной формы, с двумя портиками по торцам, поддержанными каждый четырьмя прямоугольной формы колоннами из серого полированного гранита с капителями из розового гранита и базами из диорита. Небольшие размеры всего здания позволили, в стремлении выявить масштабность его несколько утрировать пропорции деталей мощного карниза, решенного в виде большого гуська. Продольные наружные стены этого вестибюля решены в виде каменного переплета, своеобразно трактующего стенную плоскость. Надо сказать, что этот каменный переплет, заполняющий всю поверхность стены, одновременно с функциями декоративными выполняет функции конструктивные, являясь основной несущей конструкцией

здания. Над входами с каждой стороны здания венчают объемные надписи «Метро», освещенные по вечерам отраженным светом.

Второй наземный вестибюль станции «Смоленская площадь» расположен между Малым и Большим Николо-Щеповским переулками. Он представляет собою небольшое, простого объема здание, со стенками в виде сплошного витража, основные вертикальные членения которого облицованы розовым гранитом. Изящный, тонкой профилировки карниз завершает здание. Авторами подземных частей этой станции являются архитекторы С. Г. Андриевский и Т. И. Макарычев (мастерская № 6 Моссовета), автором наземных вестибюлей — архитектор С. Г. Андриевский.

По окончании строительства Дворца советов платформенный зал станции «Дворец советов» будет непосредственно соединяться с вестибюлями Дворца, имеющими проходы с выходами и входами на платформы. Кроме того, станция «Дворец советов» обслуживается наземным вестибюлем, расположенным на Гоголевском бульваре. Автор проекта этого вестибюля, архитектор С. М. Кравец, решает его в виде паркового типа павильона, имеющего в плане форму подковы. В боковых частях этой подковы расположены ведущие вниз прямые, без поворотов, лестницы, средняя же часть представляет широкий сквозной проход, дающий возможность прямого движения по бульвару. Перекрытие этого прохода поддерживается рядом колонн, образующих своего рода пропилеи, и в средней своей части решено цилиндрическим сводом, трактованным как сквозной каменный трельяж. Подземный коридор, облицованный желтыми глазурованными плитками, ведет в платформенный зал станции, имеющей очень широкую платформу (15 м). Колонны зала, облицованные белым уральским мрамором (коелга), имеют форму грандиозных торшеров, дающих основное освещение зала. В верхней своей части эти колонны трактованы как многогранные отражатели, плавно переходящие в потолок, имеющий сложный интересный рисунок. Белые колонны станции, отраженный свет искусственного освеще-



щения вместе с светлосерым, почти белым колоритом облицованных шестигранной фарфоровой плиткой путевых стен должны создать мягкую и торжественную гамму.

Авторами оформления подземного платформенного зала станции «Дворец советов» являются архитекторы А. Н. Душкин и Я. Г. Лихтенберг.

После «Дворца советов» следует конечная остановка линии первой очереди — станция «Парк культуры и отдыха». Колонны платформенного зала этой станции облицованы желтым мрамором (кадыковка) и имеют лепные капители интересного рисунка. Базы колонн — из темного калужского мрамора. Путевые стены расчленены пилястрами, отвечающими колоннам зала. Между пилястрами стены облицованы шестигранными фарфоровыми плитками белого цвета. Станция «Парк культуры и отдыха» имеет два наземных вестибюля. Один из них, главный, расположен по улице Чудовке и представляет собой прямоугольное в плане здание хороших пропорций, со входным портиком из четырех квадратных колонн, облицованных красным полированным гранитом. Боковые стены обработаны пилястрами, все пространство между которыми образует световые отверстия. Торцевая же стена, с богато обработанными входами, решена глухой и украшена барельефами в верхней своей части. Колонны портика и пилястры стен несут высокий антаблемент с архитравом и карнизом несколько упрощенного рисунка. На высоком аттике большая объемная надпись — «Метро». Внутреннее пространство этого вестибюля перекрыто цилиндрическим сводом, обработанным кессонами, дно которых окрашено в голубой цвет. Свод поддерживается колоннами, расположенными в общем ритме с колоннами наружных стен. Широкая, во всю ширину павильона, прямая лестница ведет в подземный вестибюль и переходы, для облицовки которых применен белый мрамор и местами серый мрамор (уфалей). Авторами проекта этого вестибюля, а также и оформления платформенного зала являются архитекторы Г. Т. Крутиков и В. С. Попов (мастерская № 3). Наравне с оформлением платформенных зал таких станций

мелкого заложения, какими являются станции «Сокольники», «Арбатская площадь» и «Смоленская», оформление платформенного зала и станции «Парк культуры и отдыха» дает собой пример верно найденных цветовых и световых соотношений, правильного чувства художественной меры и верно понятой монументальности.

Второй, меньшего значения, наземный вестибюль этой станции расположен на Остоженке, в парке Института красной профессуры. Учитывая соседство старого парка, авторы проекта этого вестибюля — архитекторы С. Г. Андриевский и Н. Я. Колли при участии архитектора Ф. Саммер — решают его в виде легкого павильона с круглой формой плана, окруженного колоннадой пятигранных колонн. Со стороны входа колоннада усилена двухколонным портиком. Помимо светового фриза на стене, образующей основной объем павильона, освещение внутреннего объема достигается устройством светового барабана, венчающего здание.

Что касается внутреннего оформления этого вестибюля, то следует указать на применение черного мрамбита для облицовки барьеров лестницы, вентиляционных коробов, а также двух круглых колонн подземного вестибюля. В этом последнем случае черный мрамбит применен в виде узких, длинных, вертикально поставленных плиток, что дало возможность легко, без резких граней, повторить круглую форму колонн. В оформлении подземного вестибюля и перехода к платформенному залу авторы проекта ведущую роль отвели рисунку пола. Рисунок решен в виде крупного узора, охватывающего всю поверхность пола, и выполнен из белых метлахских плиток по красному общему фону.

Такова в общих чертах основная характеристика архитектуры станций московского метрополитена. К этим окончательным результатам, осуществление которых в натуре в настоящее время уже закончено, московские архитекторы — авторы проектов — пришли после напряженной творческой работы, после многочисленных вариантов и попыток решений, после неоднократных творческих срывов и ошибок, неизменно и всегда во время выправлявшихся конкретными указа-



ниями Л. М. Кагановича. Эта исключительная по интенсивности творческая работа над разрешением интереснейшей по специфике и притом актуальнейшей проблемы — архитектуры метро — не случайно совпала и с историческим этапом в развитии советской архитектуры, этапом большого творческого подъема, становления и кристаллизации творческих установок. Всем ходом социалистического строительства, ростом благосостояния страны была выдвинута необходимость строительства в Москве первого в Союзе метрополитена. Всем ходом социалистического строительства обеспечен великолепный рост нашей культуры, одним из боевых, передовых участков которой является советская архитектура. То исключительное внимание, которое правительство и партия, во главе с гениальным зодчим нашей страны тов. И. В. Сталиным, уделяют архитектуре городов и домов, зовет архитекторов к активнейшей творческой работе, к борьбе за архитектуру радостную, полную бодрости, полноценно отражающую нашу социалистическую действительность, — за архитектуру социалистического реализма. Строительство московского метрополитена, осуществленное в исключительно короткие, невиданные в истории подобных сооружений сроки, явилось исключительно благоприятной базой для своего рода проверки творческих сдвигов и исканий широкого круга

архитекторов, искренно стремящихся своей работой ответить на неизмеримо выросшие запросы нашей страны, бурно растущей в культурном и материальном отношениях.

Задача настоящего краткого обзора заключалась в основном и по существу лишь в освещении главных моментов проектирования и основных творческих приемов, использованных в проектах оформления станционных сооружений московского метро. Новизна и размах такой темы, как архитектура метро, настолько велики, что содержание их невозможно исчерпать в одной статье, да в этом и нет никакой необходимости.

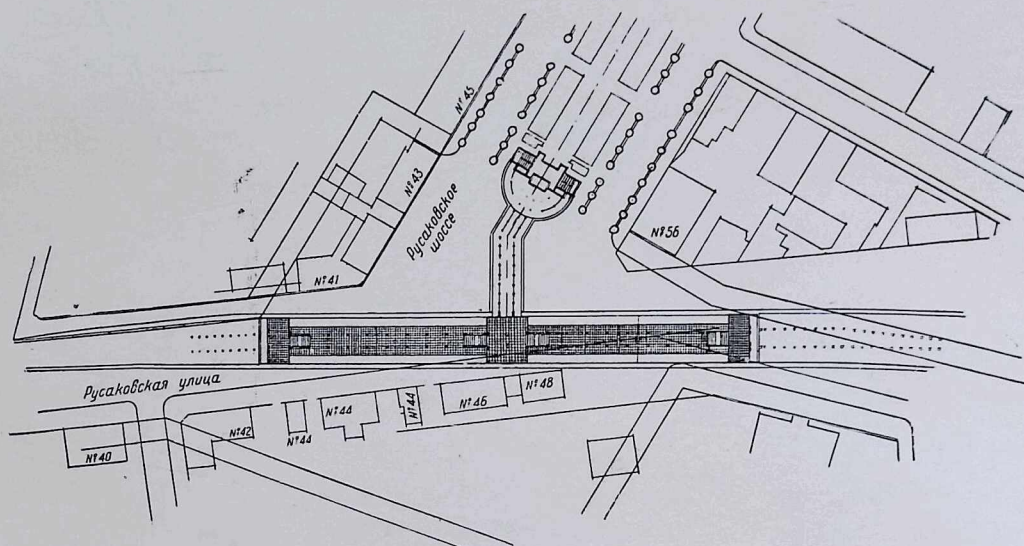
Исключительное разнообразие и сложность проделанной московскими архитекторами работы, громадное богатство творческих приемов, колоссальный опыт, полученный архитекторами на этой работе, не только в области чисто строительно-технической, но и в области организации своего творческого процесса и всего проектирования в целом, — все это представляет огромное поле для исследования и изучений.

В ходе строительства и оформления станций в описанные здесь проекты был внесен ряд изменений и поправок, и дело дальнейшей работы — дать исчерпывающий разбор осуществленного оформления в условиях уже действующего метро.

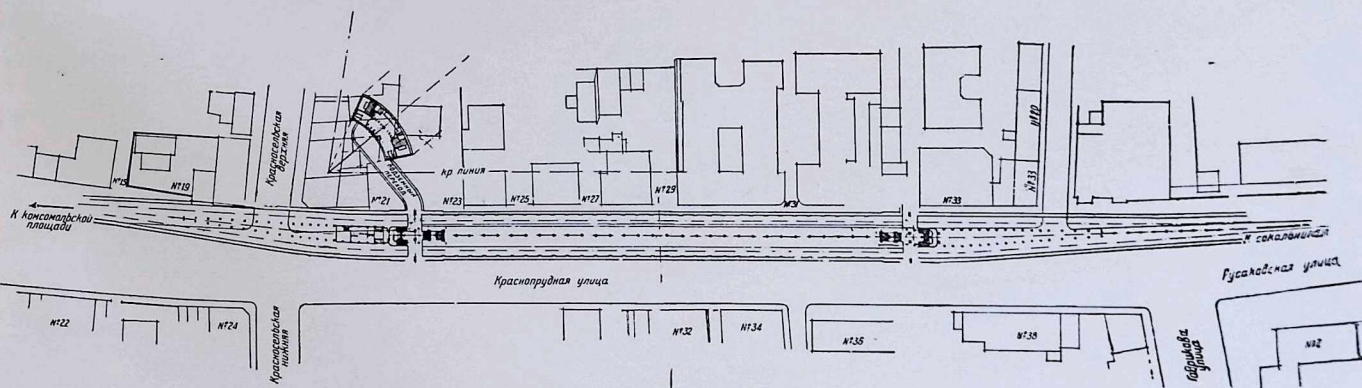
Архитектор Н. Я. КОЛЛИ.

**СТАНЦИИ МЕТРО
ОБЩЕУВЯЗОЧНЫЕ ПЛАНЫ**

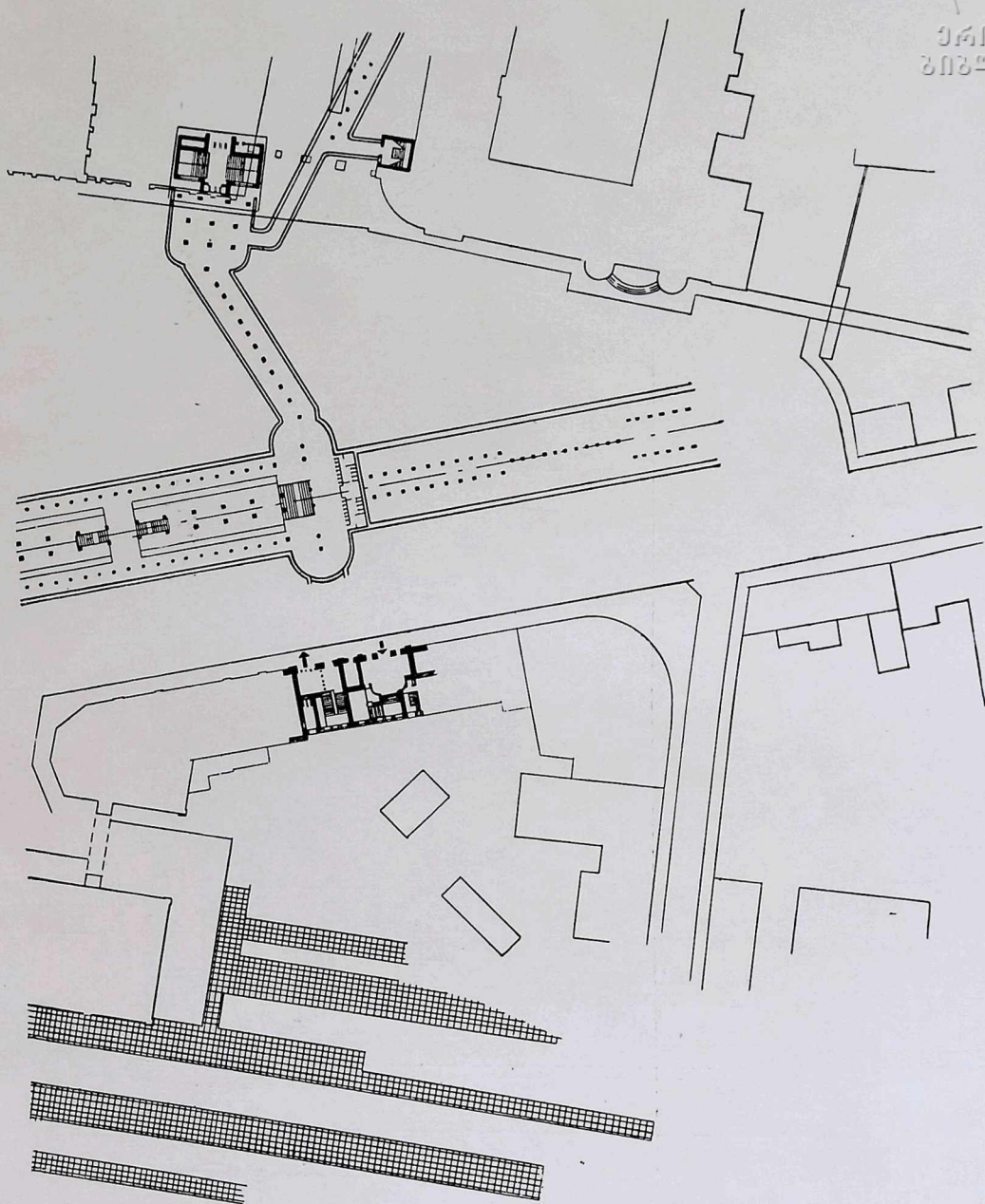
✱



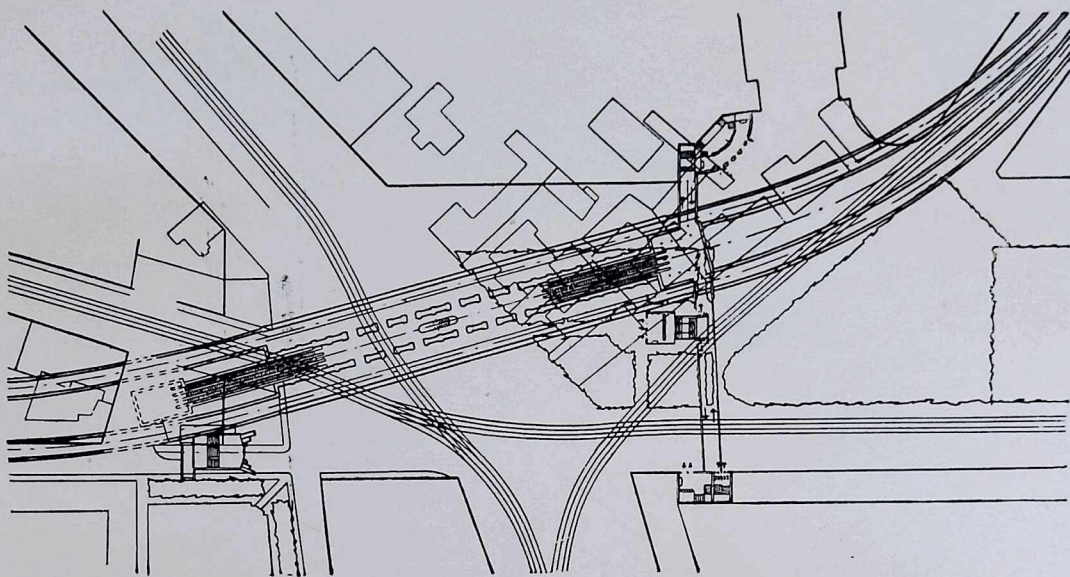
Станция Сокольники. Общевуязочный план.



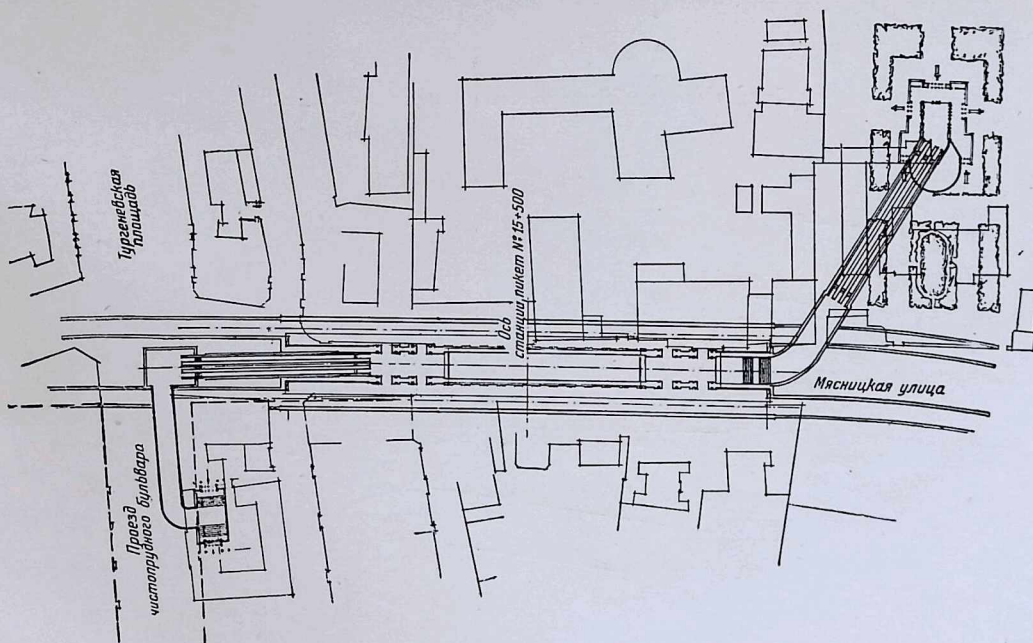
Станция Красносельская. Общевуязочный план.



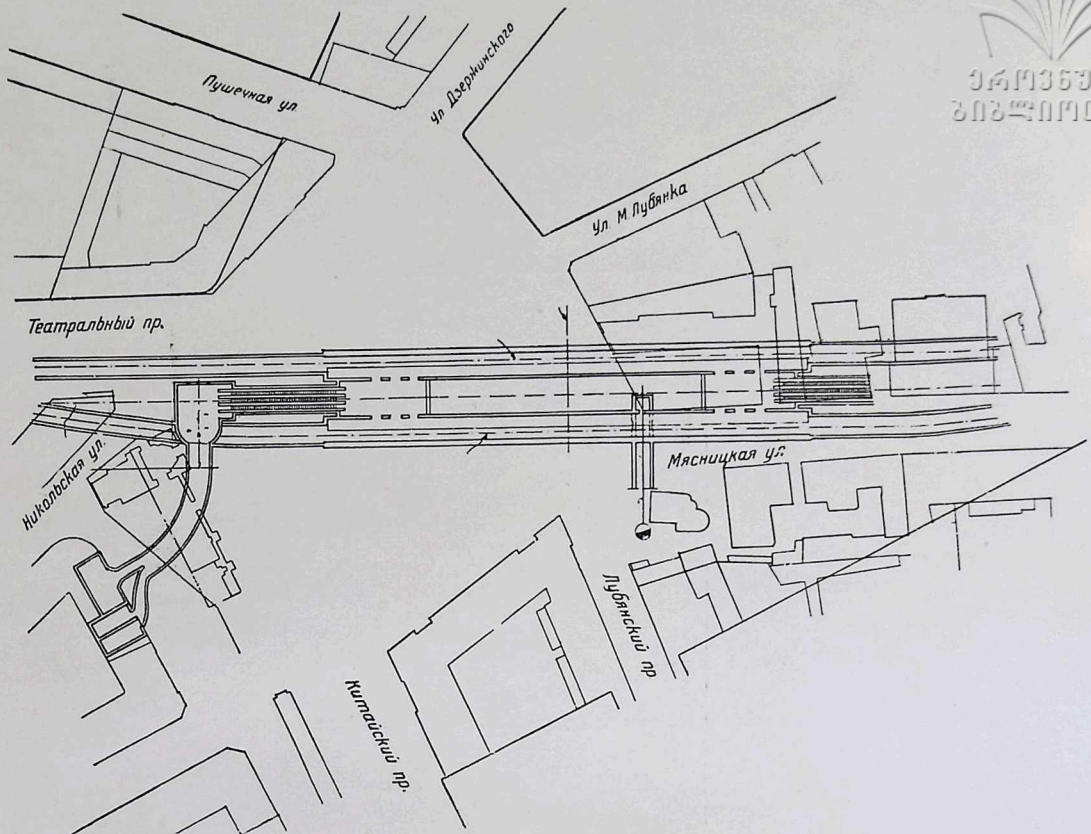
Станция Комсомольская площадь. Общевуязочный план.



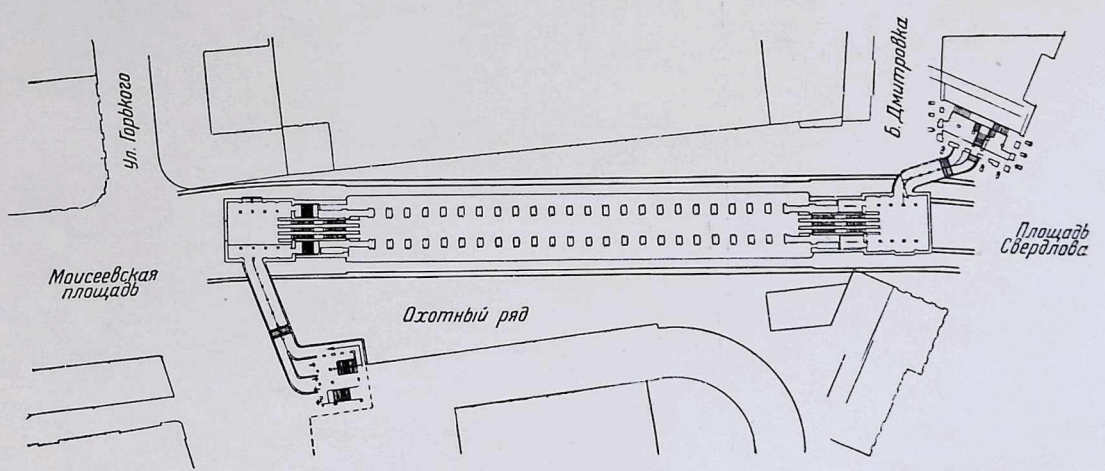
Станция Красные ворота. Общевязочный план.



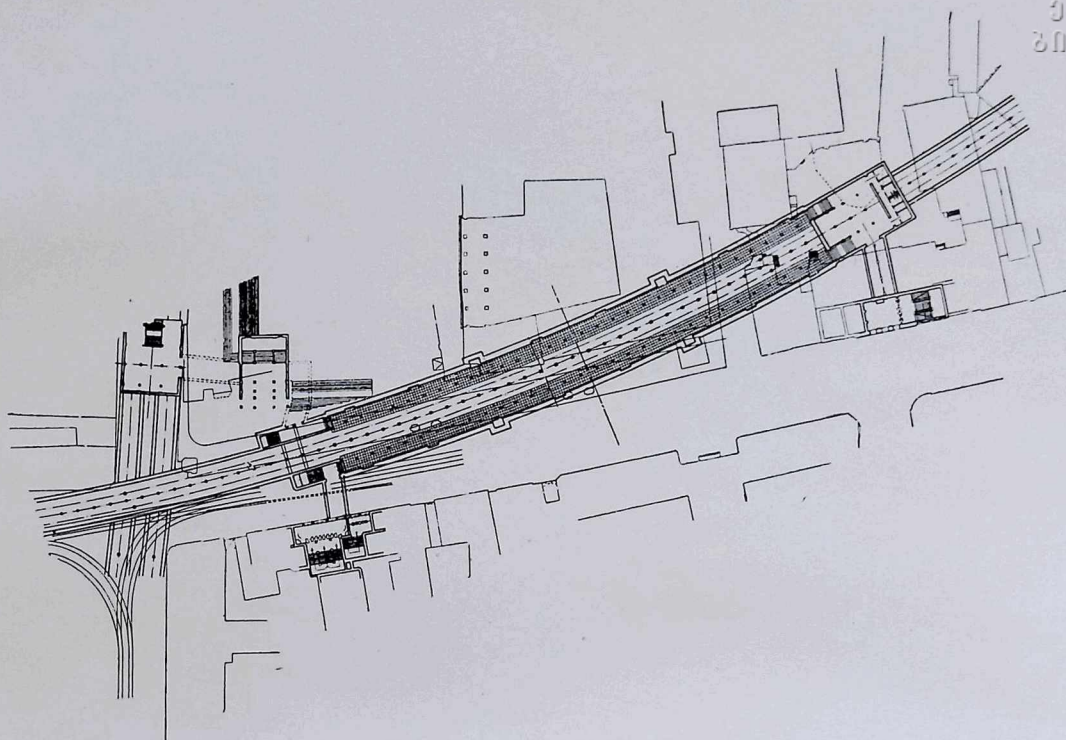
Станция Кировские ворота. Общевязочный план.



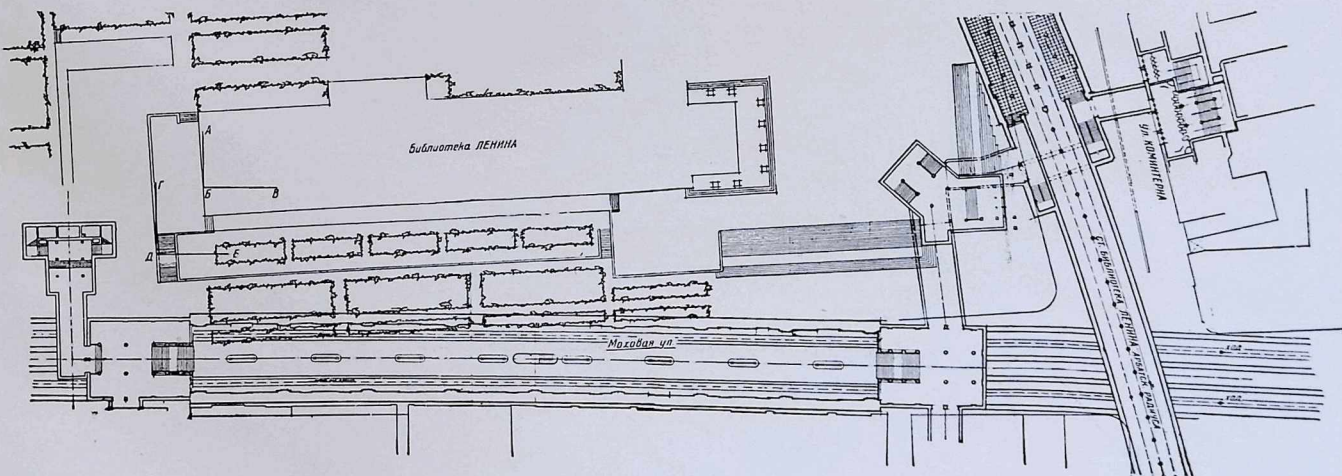
Станция площадь Дзержинского. Общеувязочный план.



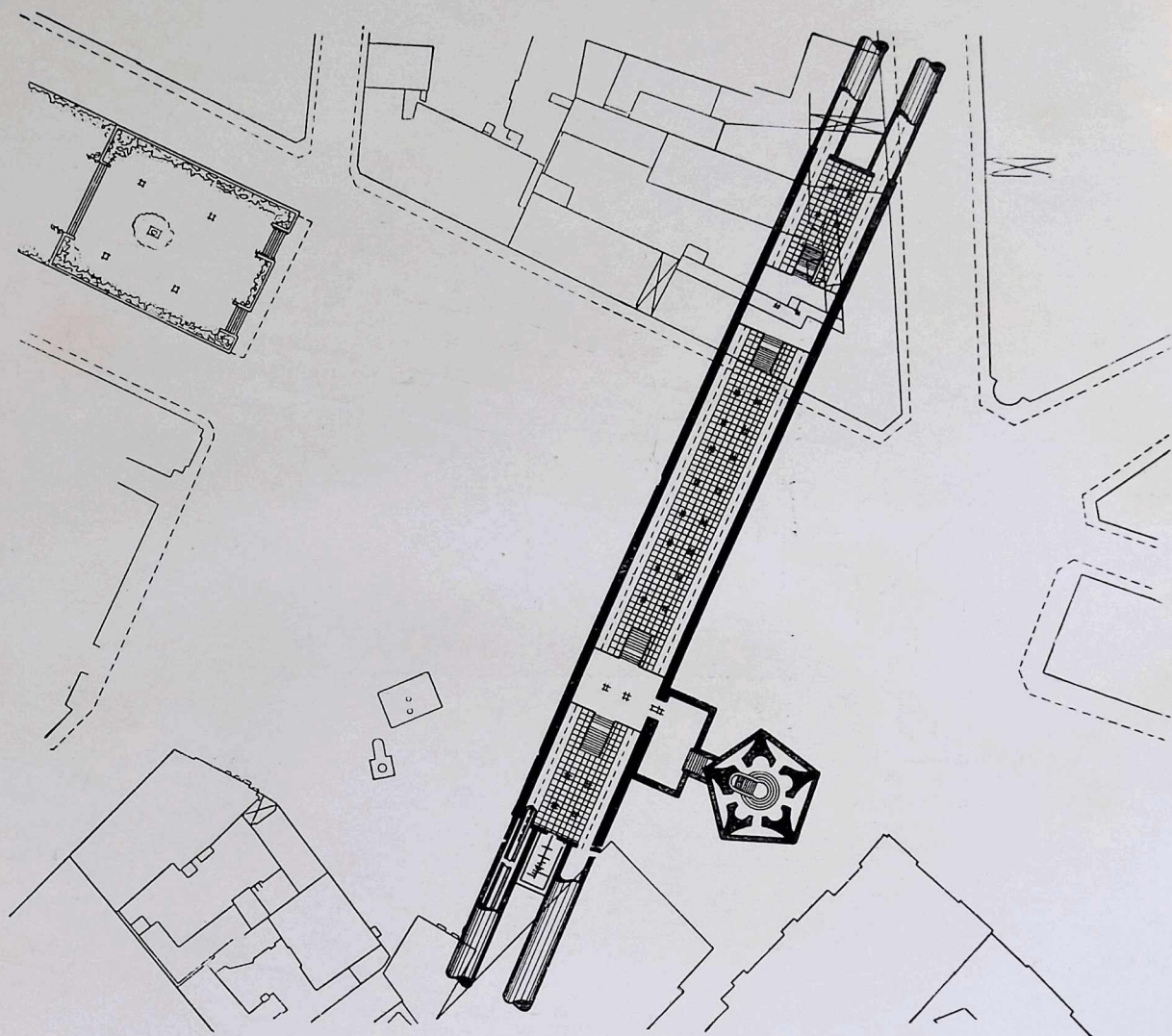
Станция Охотный ряд. Общеувязочный план.



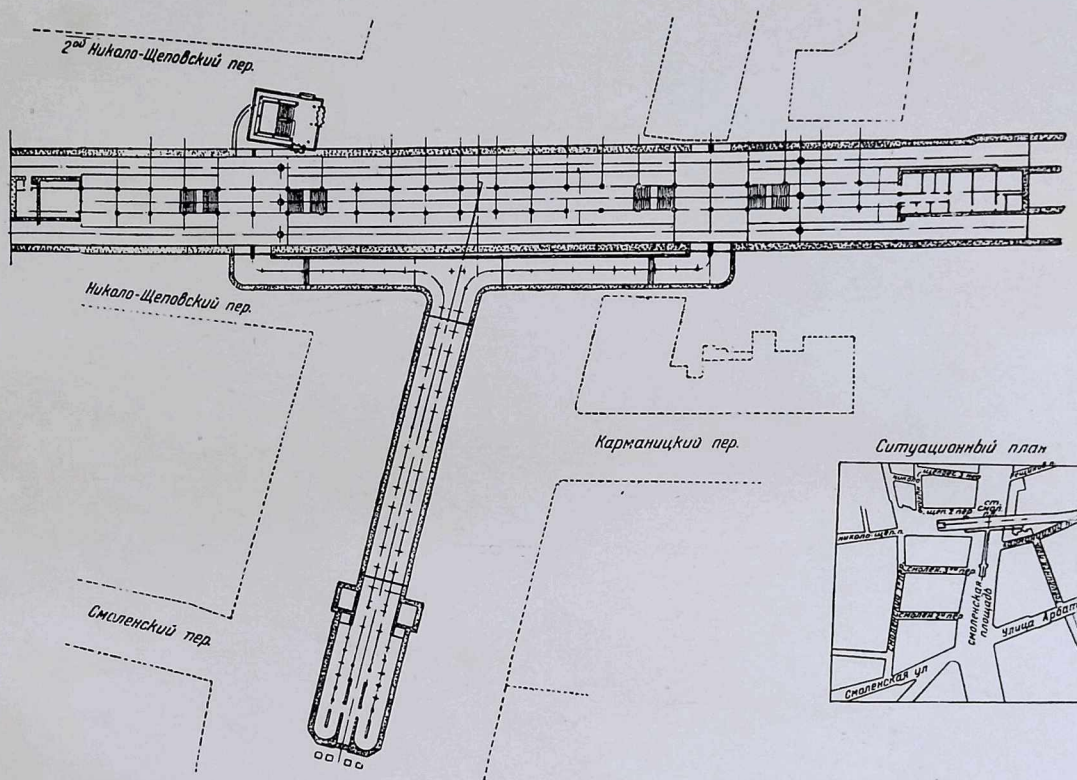
Станция Улица Коминтерна. Общеувязочный план.



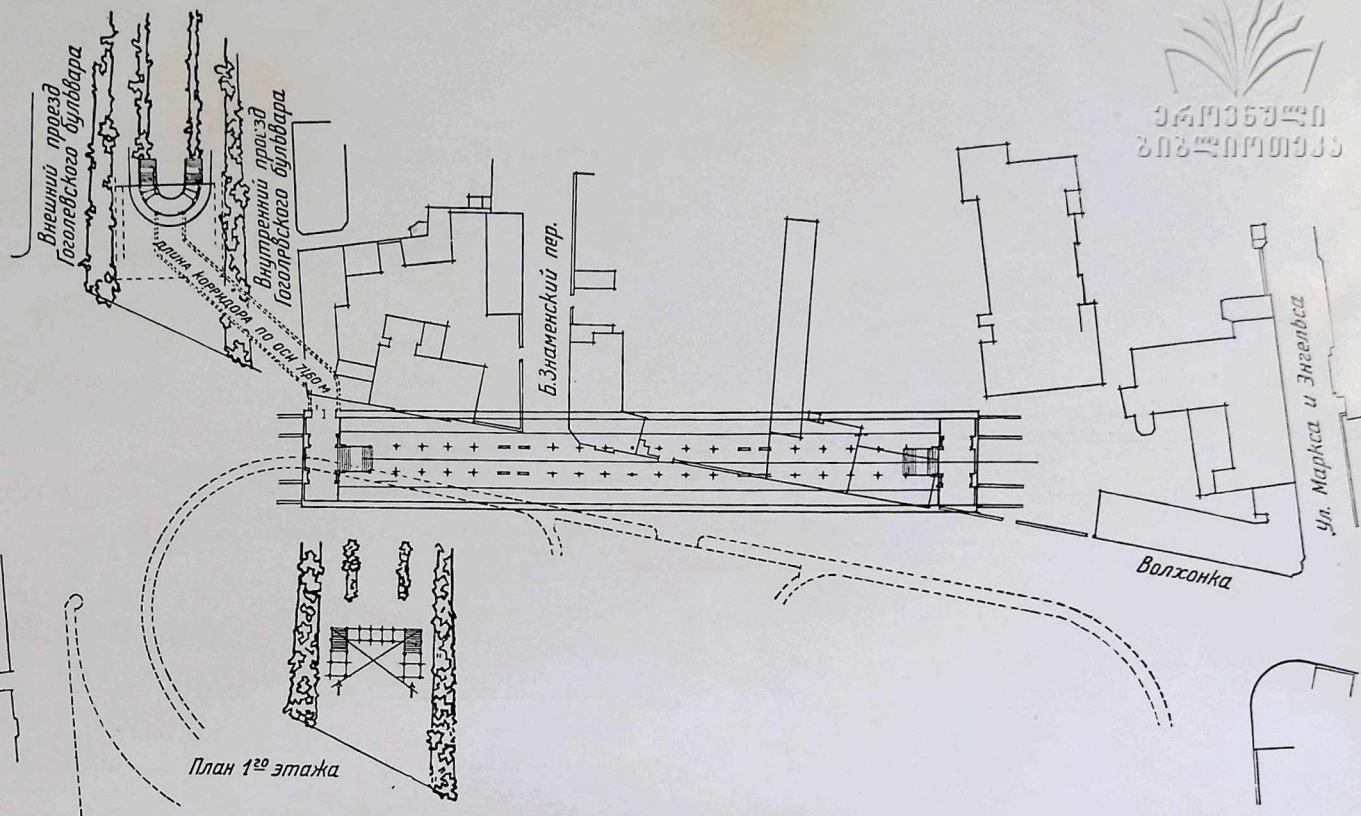
Станция Библиотека Ленина. Общеувязочный план.



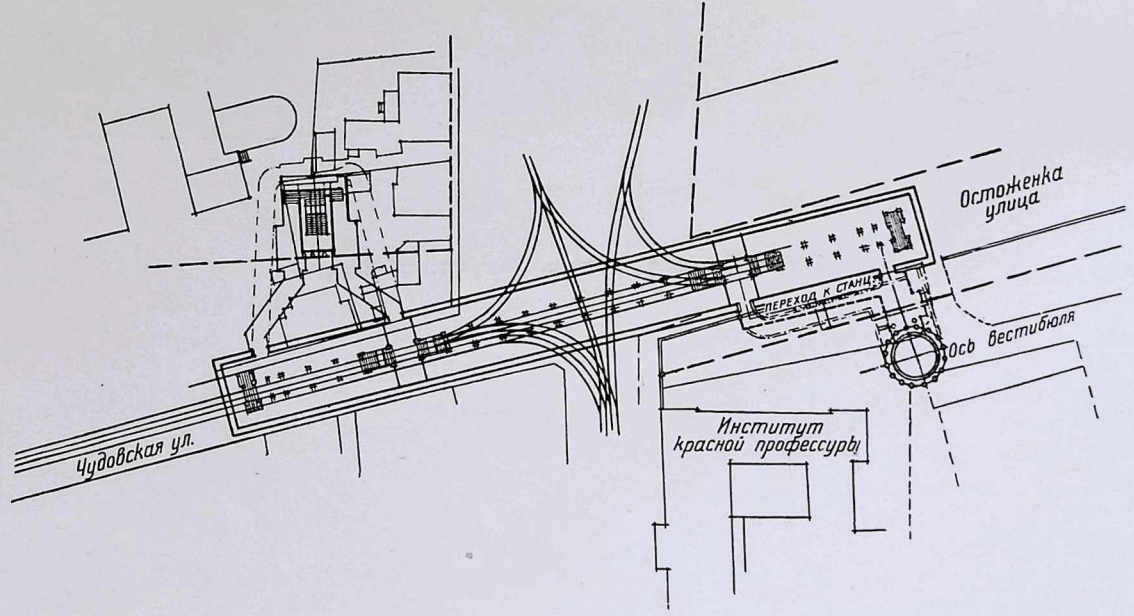
Станция Арбатская площадь. Общеувязочный план.



Станция Смоленская площадь. Общевузвочный план.



Станция Кропоткинские ворота. Общеувязочный план.



Станция Крымская площадь. Общеувязочный план.

**СТАНЦИИ МЕТРО
СНИМКИ С НАТУРЫ**

✱

Авторами осуществленных проектов станций московского метро 1-й очереди являются следующие товарищи:

СОКОЛЬНИКИ — Быкова Н. А. и Таранов И. Г.

КРАСНОСЕЛЬСКАЯ — Виленский Б. С., Ершов В. А., Ромас Я. Д.

КОМСОМОЛЬСКАЯ ПЛОЩАДЬ: наземный вестибюль — Рухлядев А. М., Кринский В. Ф.; платформенный зал — Чечулин Д. Н.

КРАСНЫЕ ВОРОТА — Фомин И. А.; наземный вестибюль — Ладовский Н. А.

КИРОВСКИЕ ВОРОТА — Колли Н. Я. при участии Саммера Ф. И.

ПЛОЩАДЬ ДЗЕРЖИНСКОГО — Ладовский Н. А.; наземный вестибюль — Ловейко И. И., руков. Фридман Д. Ф.

ОХОТНЫЙ РЯД — Боров Н. Г., Замский Г. С., Ревковский Ю. А.; наземный вестибюль — Чечулин Д. Н.; наземный вестибюль (здание гостиницы «Москва») — Щусев А. В., Савельев Л. И., Стапран О. А.

УЛИЦА КОМИНТЕРНА — Гонцкевич А. И.; наземный вестибюль — Файдыш П. П. и Лавров С. П. (консультация Щуко В. А.).

БИБЛИОТЕКА ИМЕНИ ЛЕНИНА — Гонцкевич А. И.; наземный вестибюль — Кравец С. М., Соколов А. И., Костенко В. П.

АРБАТСКАЯ ПЛОЩАДЬ — Теплицкий Л. С.

СМОЛЕНСКАЯ ПЛОЩАДЬ — Андреевский С. Г., Макарычев Т. И.

ДВОРЕЦ СОВЕТОВ — Душкин А. Н., Лихтенберг Я. Г.; наземный вестибюль — Кравец С. М.

ПАРК КУЛЬТУРЫ — Крутиков Г. Т., Попов В. С.; наземный вестибюль (Остоженка, 53) — Колли Н. Я. и Андреевский С. Г.

В статье Н. Я. Колли «Архитектура московского метро» (стр. 49—101) точно указаны авторы осуществленных проектов отдельных частей станций метро. Этими данными следует руководствоваться при пользовании альбомом иллюстраций.



1. Станция СОКОЛЬНИКИ. Платформенный зал. Авторы: арх. Быкова И. А., Таранов Г. И.

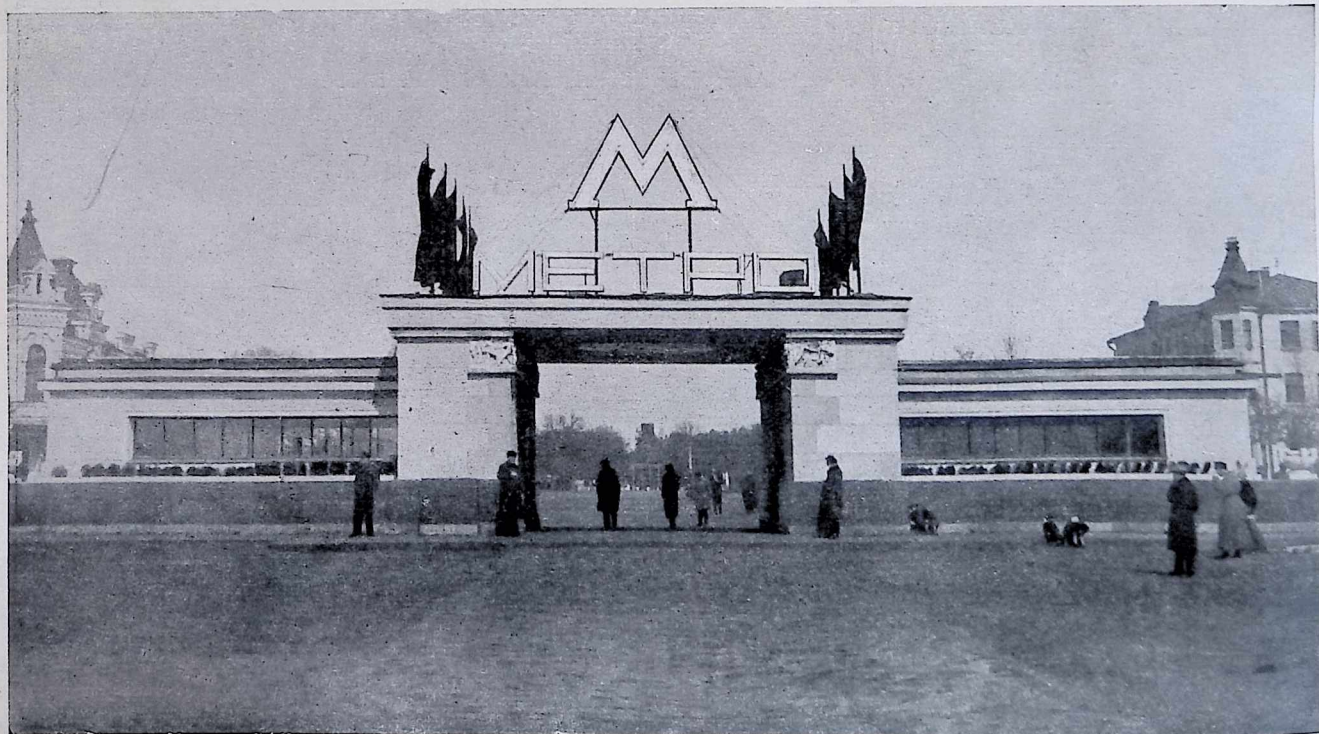
2. Станция СОКОЛЬНИКИ. Боковой тоннель. Авторы: арх. Быкова И. А., Таранов Г. И.

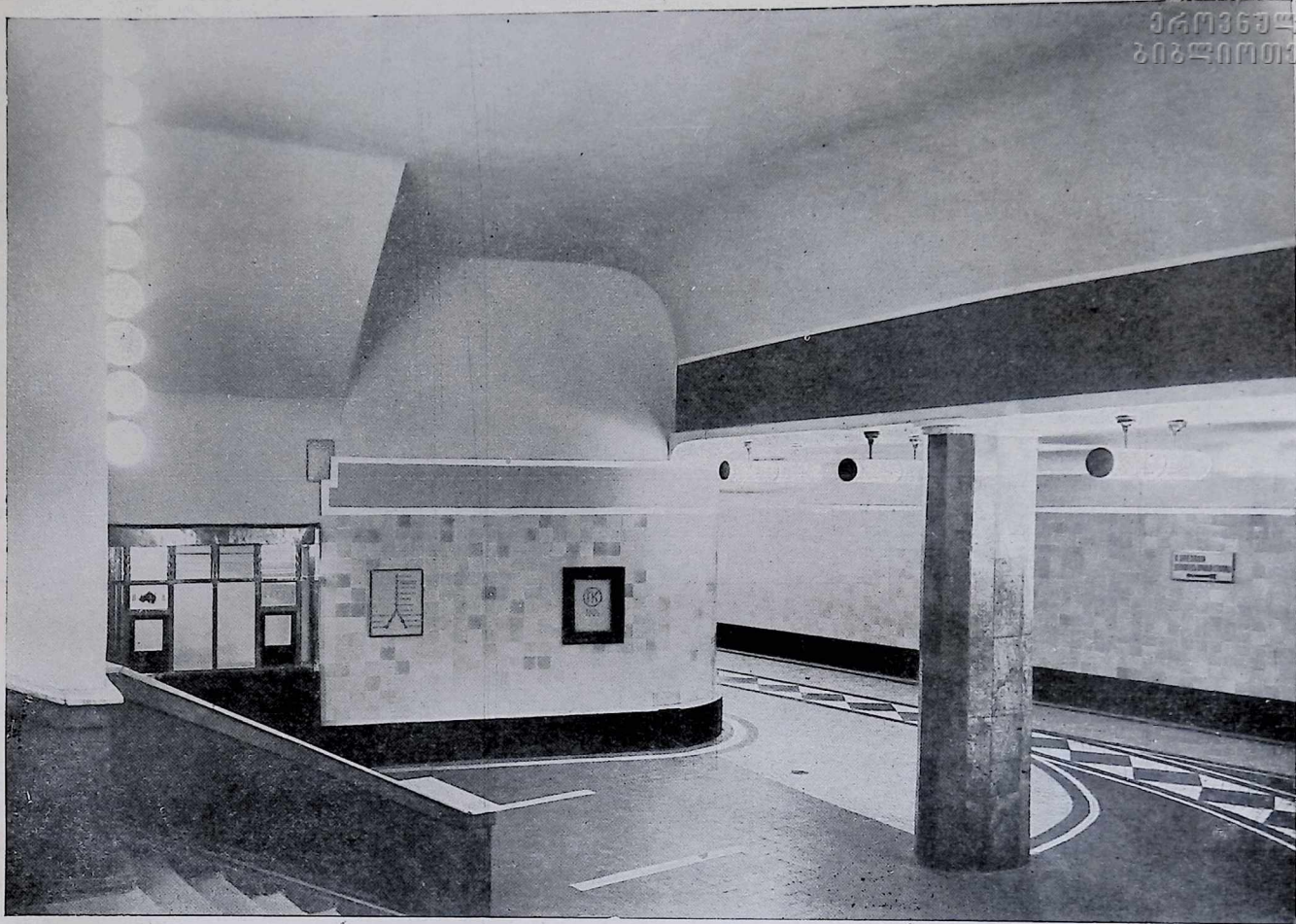




3. Станция СОКОЛЬНИКИ. Коридор, ведущий к перрону. Авторы: арх. Быкова И. А., Таранов Г. И.

4. Станция СОКОЛЬНИКИ. Наземный вестибюль. Авторы: арх. Быкова И. А., Таранов Г. И.

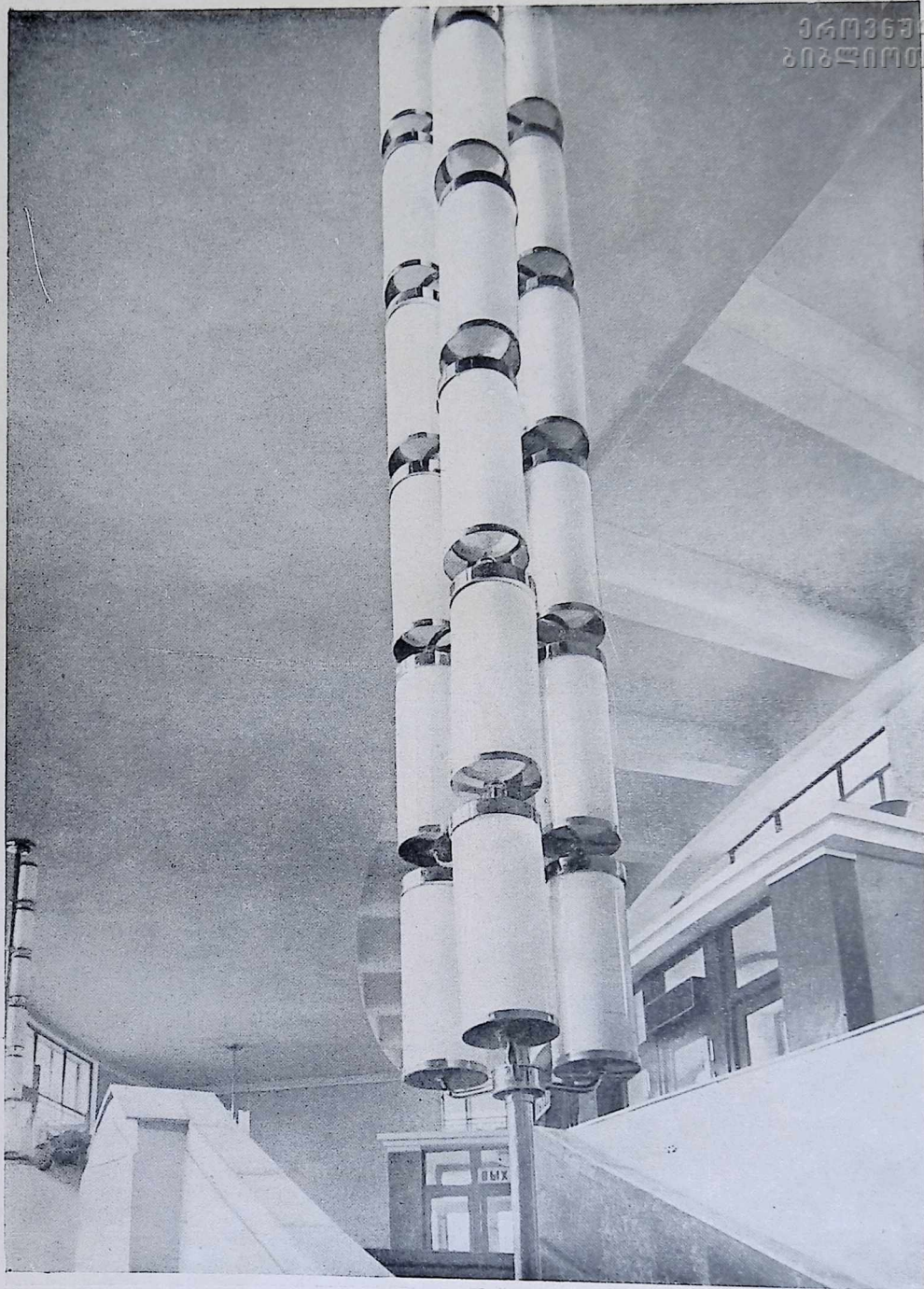




5. Станция КРАСНОСЕЛЬСКАЯ. Кассовый зал. Авторы: арх. Виленский Б. С., Ершов В. А., худ. Ромас Я. Д.



6. Станция КРАСНОСЕЛЬСКАЯ. Авторы: арх. Виленский Б. С., Ершов В. А., худ. Ромас Я. Д.



7. Станция КРАСНОСЕЛЬСКАЯ. Световая колонна: Авторы арх. Виленский Б. С., Ершов В. А.
худ. Ромас Я. Д.



8. Станция КОМСОМОЛЬСКАЯ ПЛОЩАДЬ. Переходы. Авторы: арх. Рухлядев А. М.,
Кринский В. Ф.



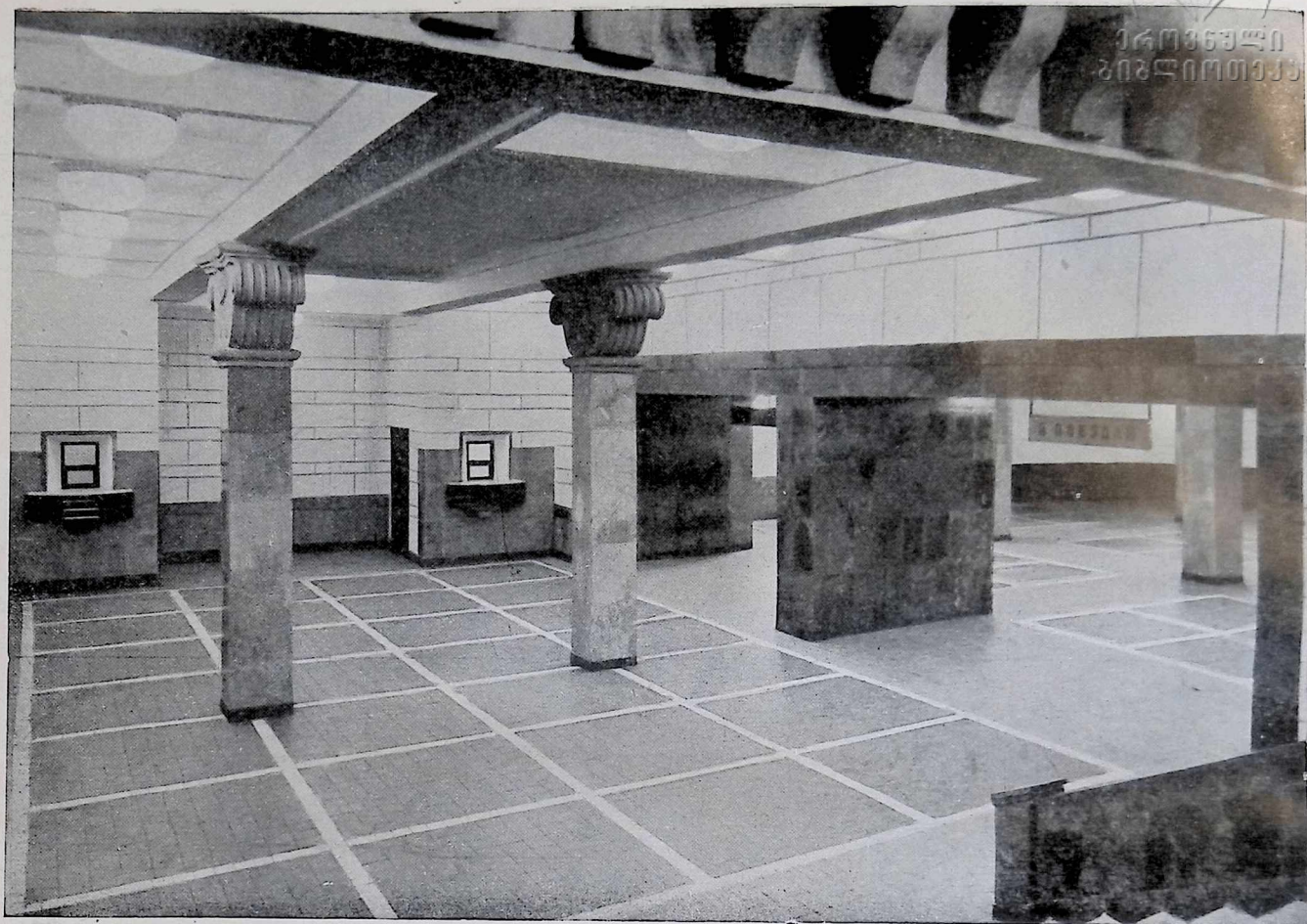
9. Станция КОМСОМОЛЬСКАЯ ПЛОЩАДЬ. Платформенный зал. Автор: арх. Чечулин Д. Н.



10. Станция КОМСОМОЛЬСКАЯ ПЛОЩАДЬ. Переходы. Авторы: арх. Рухлядев А. М., Кринский В. Ф.

11. Станция КОМСОМОЛЬСКАЯ ПЛОЩАДЬ. Переходы. Авторы: арх. Рухлядев А. М., Кринский В. Ф.





12. Станция КОМСОМОЛЬСКАЯ ПЛОЩАДЬ. Кассовый зал. Авторы: арх. Рухлядев А. М., Крипский В. Ф.

13. Станция КОМСОМОЛЬСКАЯ ПЛОЩАДЬ. Лестница. Автор арх. Чечулин Д. Н.





14. Станция КОМСОМОЛЬСКАЯ ПЛОЩАДЬ. Лестница. Авторы: арх. Рухлядев А. М., Кринский В. Ф. Живопись худ. Фаворского В. А.

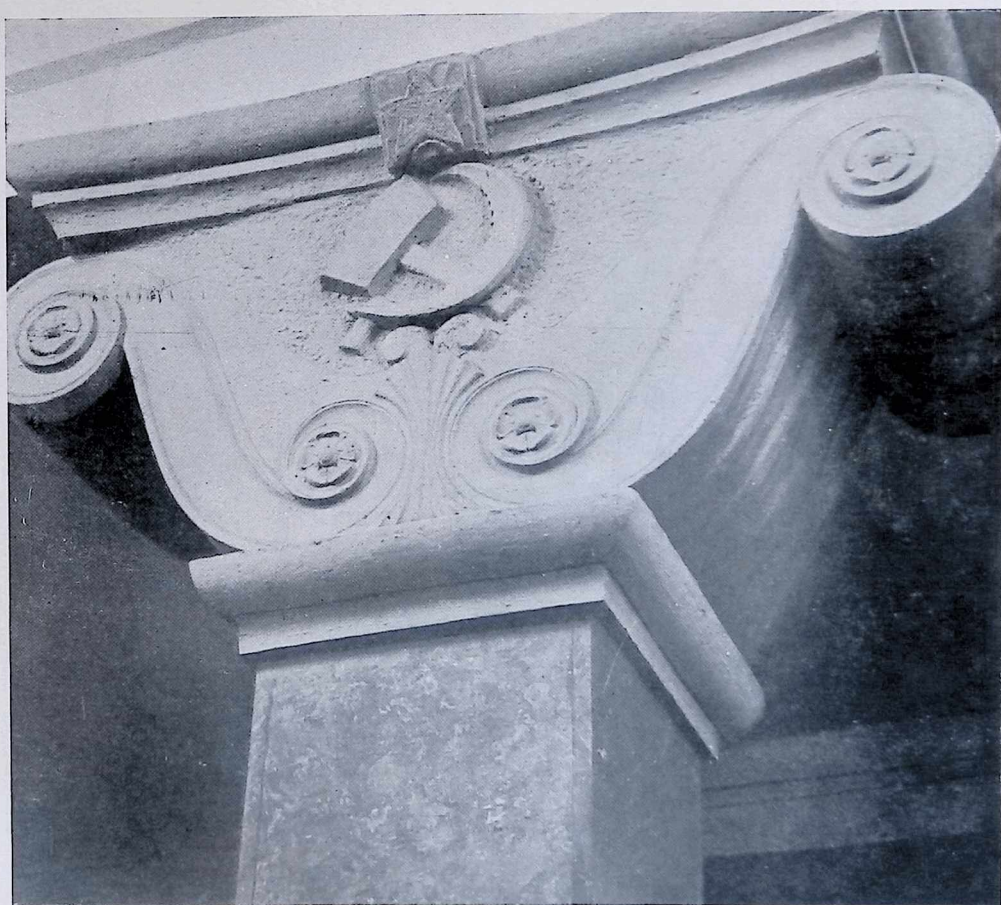
15. Станция КОМСОМЛЬСКАЯ ПЛОЩАДЬ. Деталь колонны. Автор арх. Чечулин Д. Н.





16. Станция КОМСОМОЛЬСКАЯ ПЛОЩАДЬ. Деталь потолка. Автор арх. Чечулин Д. Н.

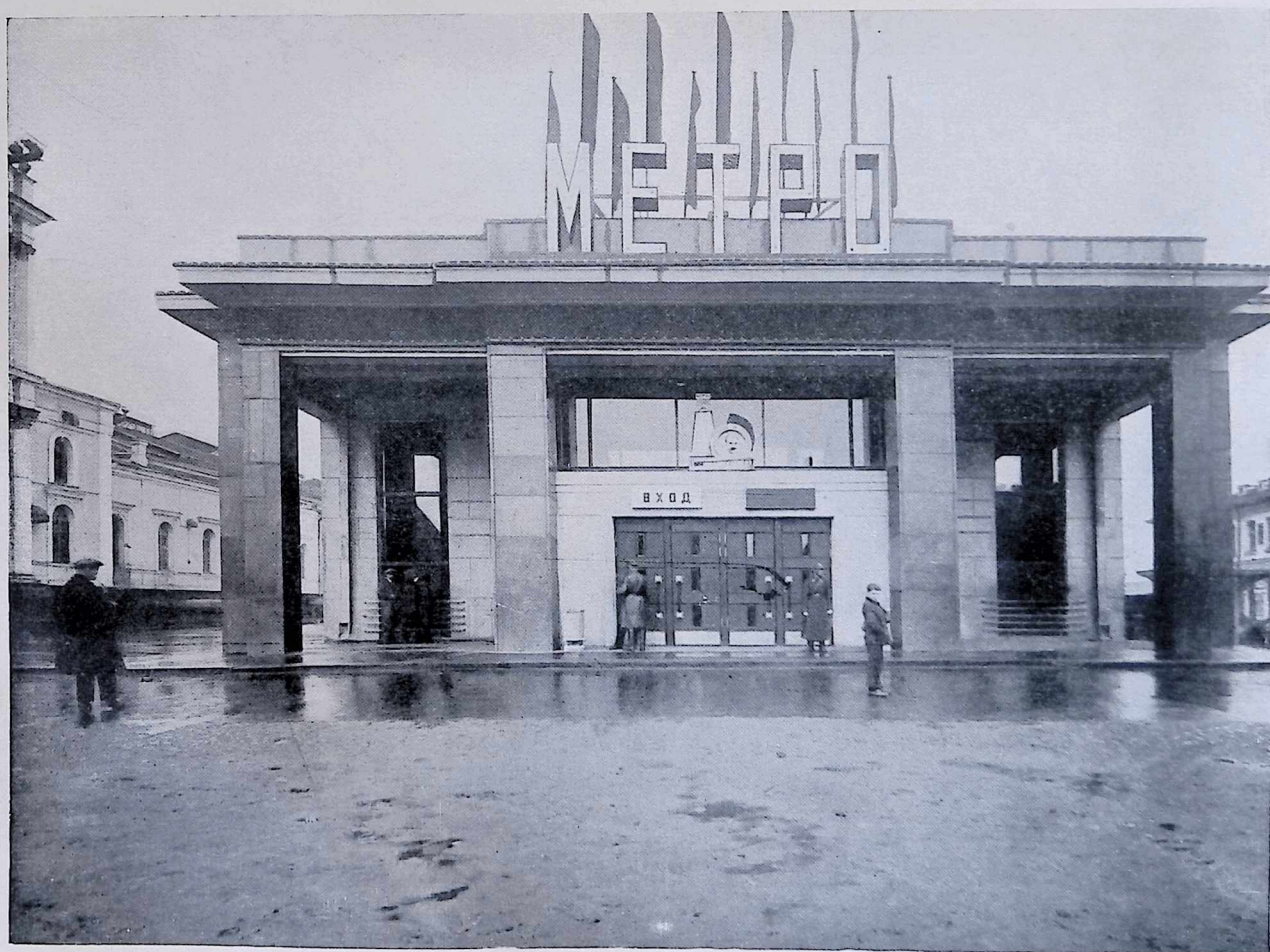
17. Станция КОМСОМОВСКАЯ ПЛОЩАДЬ. Деталь капители.





18. Станция КОМСОМОЛЬСКАЯ ПЛОЩАДЬ. Вход (Казанский вокзал)

19. Станция КОМСОМЛЬСКАЯ ПЛОЩАДЬ. Наземный вестибюль. Авторы: Рухлядев А. М., Кринский В. Ф.





20. Станция КРАСНЫЕ ВОРОТА. Платформенный зал. Автор акад. арх. Фомин И. А.

21. Станция КРАСНЫЕ ВОРОТА. Эскалаторный зал. Автор акад. арх. Фомин И. А.





22. Станция КРАСНЫЕ ВОРОТА. Турникеты. Автор акад. арх. Фомин И. А.

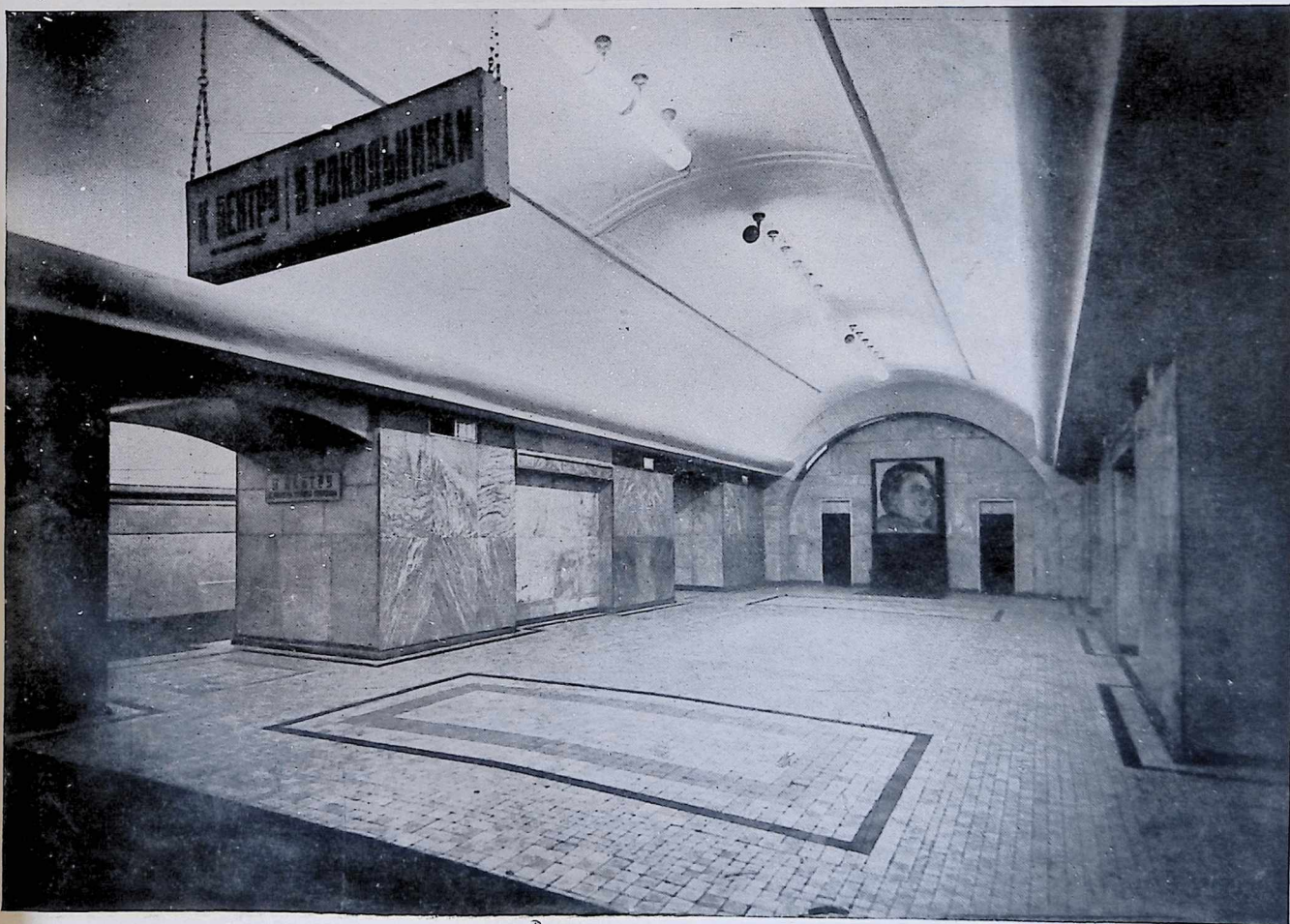
23. Станция КРАСНЫЕ ВОРОТА. Наземный вестибюль. Автор проф. Ладовский Н. А.





24. Станция КИРОВСКИЕ ВОРОТА. Платформенный зал. Автор проф. Колли Н. Я.

25. Станция КИРОВСКИЕ ВОРОТА. Перспектива платформенного зала. Автор проф. Колли Н. Я.





26. Станция КИРОВСКИЕ ВОРОТА. Эскалаторный зал. Авторы: проф. Колли Н. Я., при участии арх. Саммера Ф. И.



27. Станция КИРОВСКИЕ ВОРОТА. Подземный коридор. Авторы: проф. Колли Н. Я., при участии арх. Саммера Ф. И.



28. Станция КИРОВСКИЕ ВОРОТА. Подземный коридор. Авторы: проф. Колли Н. Я., при участии арх. Саммера Ф. И.



29. Станция КИРОВСКИЕ ВОРОТА. Подземный коридор. Авторы: проф. Колли Н. Я., при участии арх. Саммера Ф. И.



30. Станция КИРОВСКИЕ ВОРОТА. Переходы. Автор проф. Колли Н. Я.



31. Станция КИРОВСКИЕ ВОРОТА. Вестибюль. Автор проф. Колли Н. Я.

32. Станция КИРОВСКИЕ ВОРОТА. Наземный вестибюль. Авторы: проф. Колли Н. Я., при участии арх. Саммера Ф. И.





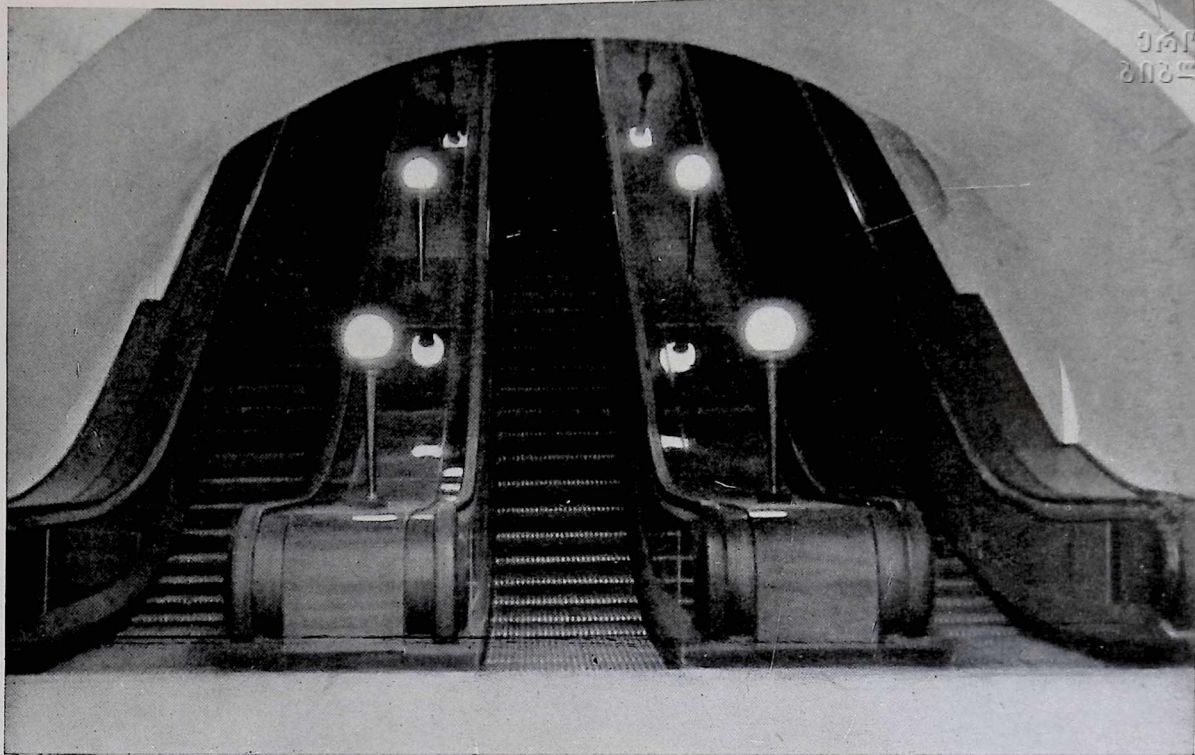
33. Станция ПЛОЩАДЬ ДЗЕРЖИНСКОГО. Боковой тоннель. Автор проф. Ладовский Н. А.



34. Станция ПЛОЩАДЬ ДЗЕРЖИНСКОГО. Боковой тоннель. Автор: проф. Ладовский Н. А.

35. Станция ПЛОЩАДЬ ДЗЕРЖИНСКОГО. Боковой тоннель. Автор: проф. Ладовский Н. А.





36. Станция ПЛОЩАДЬ ДЗЕРЖИНСКОГО. Эскалаторы.

37. Станция ПЛОЩАДЬ ДЗЕРЖИНСКОГО. Эскалаторный зал. Автор: арх. Ловейко И. И. (Руковод. арх. Фридман Д. Ф.).





38. Станция ПЛОЩАДЬ ДЗЕРЖИНСКОГО. Коридор. Автор: проф. Ладовский Н. А.

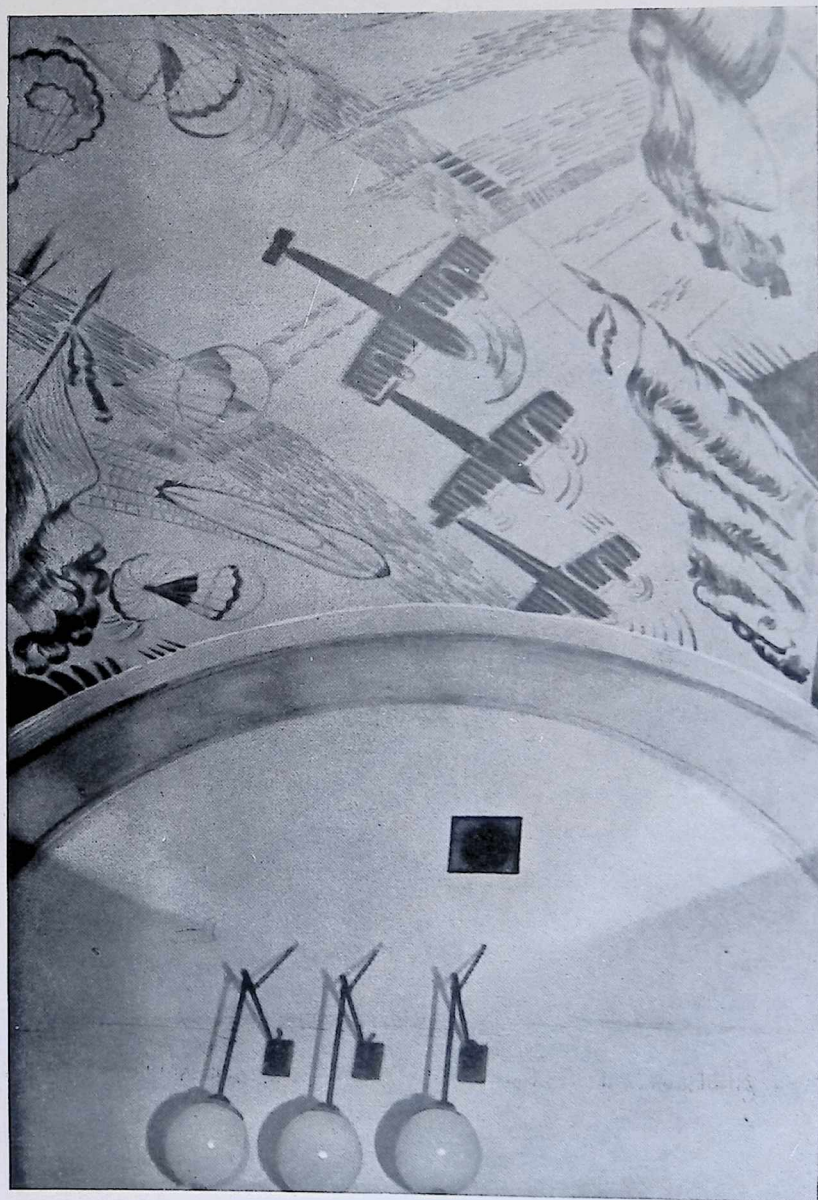
39. Станция ПЛОЩАДЬ ДЗЕРЖИНСКОГО. Интерьер подземного вестибюля. Автор: арх. Ловейко И. И. (Руков. арх. Фридман Д. Ф.).

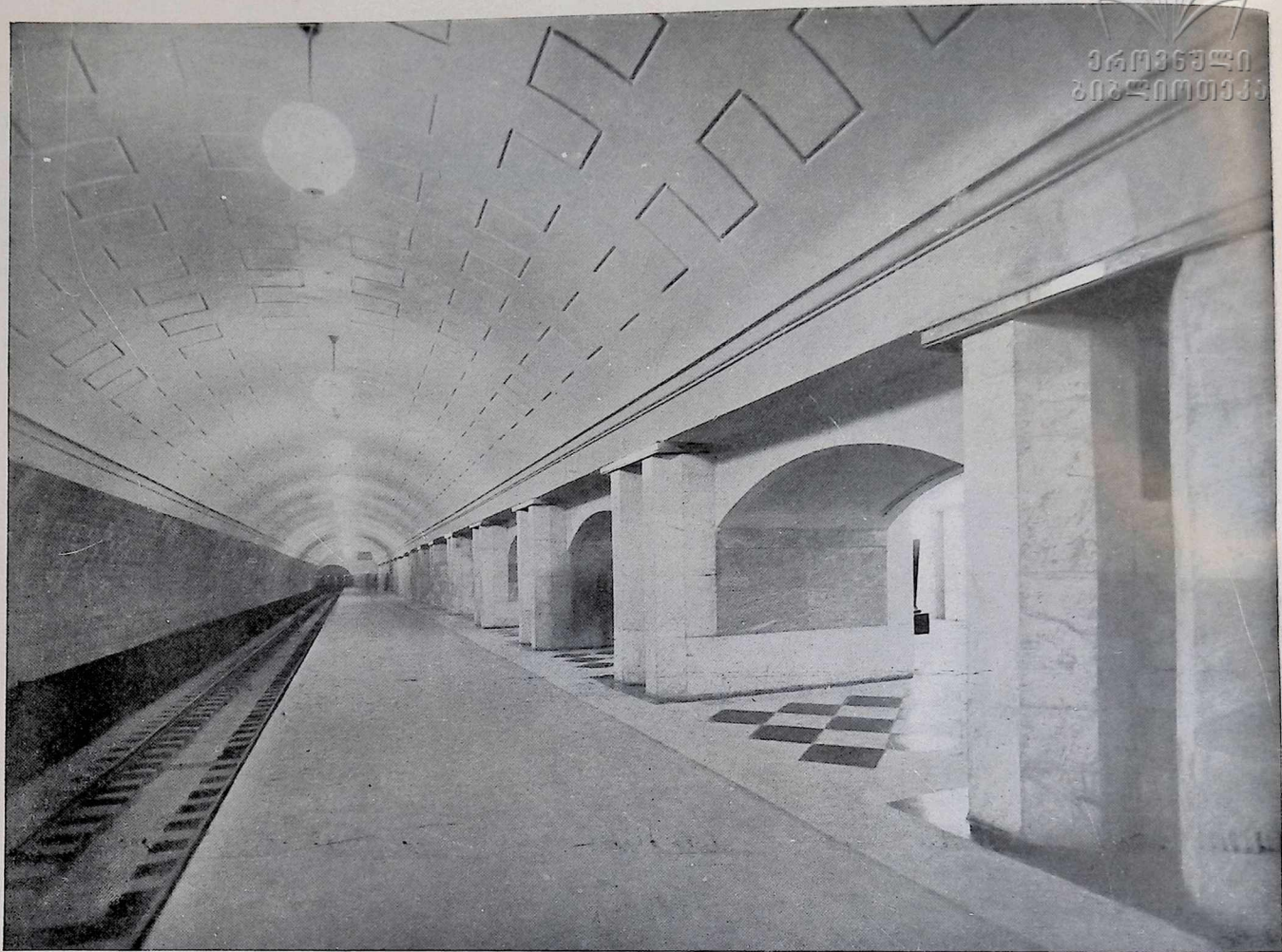




40. Станция ПЛОЩАДЬ ДЗЕРЖИНСКОГО. Роспись потолка.

41. Станция ПЛОЩАДЬ ДЗЕРЖИНСКОГО. Роспись потолка вестибюля.





42. Станция ОХОТНЫЙ РЯД. Боковой тоннель. Авторы: худ. Боров Н. Г., Замский Г. С.; арх. Ревковский Ю. А.

43. Станция ОХОТНЫЙ РЯД. Эскалаторный зал. Авторы: худ. Боров Н. Г., Замский Г. С.; арх. Ревковский Ю. А.





44. Станция ОХОТНЫЙ РЯД. Проход к платформе. Авторы: худ. Боров Н. Г., Замский Г. С.; арх. Ревковский Ю. А.

45. Станция ОХОТНЫЙ РЯД. Авторы: худ. Боров Н. Г., Замский Г. С.; арх. Ревковский Ю. А.





46. Станция ОХОТНЫЙ РЯД. Интерьер наземного вестибюля. Авторы: акад. арх. Щусев А. В.
арх. Савельев Л. И., Стапран О. А.



47. Станция ОХОТНЫЙ РЯД. Наземный вестибюль (здание гостиницы «Москва»). Авторы: акад. арх. Щусев А. В., арх. Савельев Л. И., Стапран О. А.

48. Станция ОХОТНЫЙ РЯД. Наземный вестибюль. Автор: арх. Чечулин Д. Н.





49. Станция ОХОТНЫЙ РЯД. Южный вестибюль (здание гостиницы «Москва»). Авторы: акад. арх. Шусев А. В., арх. Савельев Л. И., Стапран О. А.

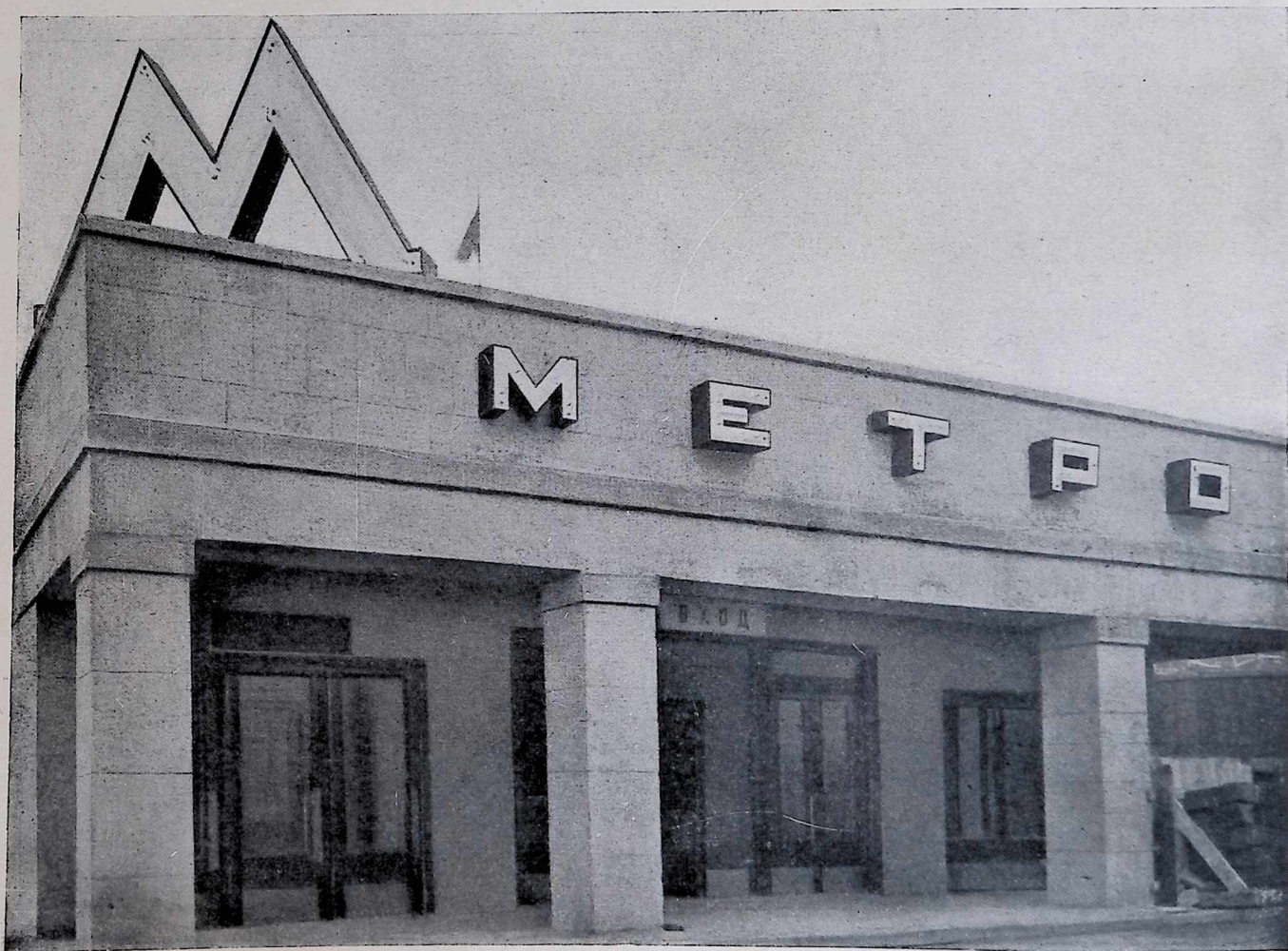


50. Станция УЛИЦА КОМИНТЕРНА. Боковая платформа. Автор арх. Гонцкевич А. И.

51. Станция УЛИЦА КОМИНТЕРНА. Лестница вестибюля. Авторы: арх. Файдыш П. П., Лавров С. П. (Консультация акад. арх. Щуко В. А.).



52. Станция УЛИЦА КОМИНТЕРНА. Наземный вестибюль.





53. Станция УЛИЦА КОМИНТЕРНА. Наземный вестибюль.



54. Станция БИБЛИОТЕКА им. ЛЕНИНА. Перспектива станции. Автор арх. Гонцкевич А. И.

55. Станция БИБЛИОТЕКА им. ЛЕНИНА. Вход в станцию. Автор арх. Костен П. М.





56. Станция БИБЛИОТЕКА им. ЛЕНИНА. Лестница. Авторы: арх. Кравец С. М., Соколов А. И.

57. Станция БИБЛИОТЕКА им. ЛЕНИНА. Переход из наземного вестибюля на станцию. Авторы: арх. Кравец С. М., Соколов А. И.





58. Станция БИБЛИОТЕКА им. ЛЕНИНА. Наземный вестибюль. Авторы: арх. Кравец С. М., Соколов А. И.

59. Станция БИБЛИОТЕКА им. ЛЕНИНА. Наземный вестибюль. Авторы: арх. Кравец С. М., Соколов А. И.

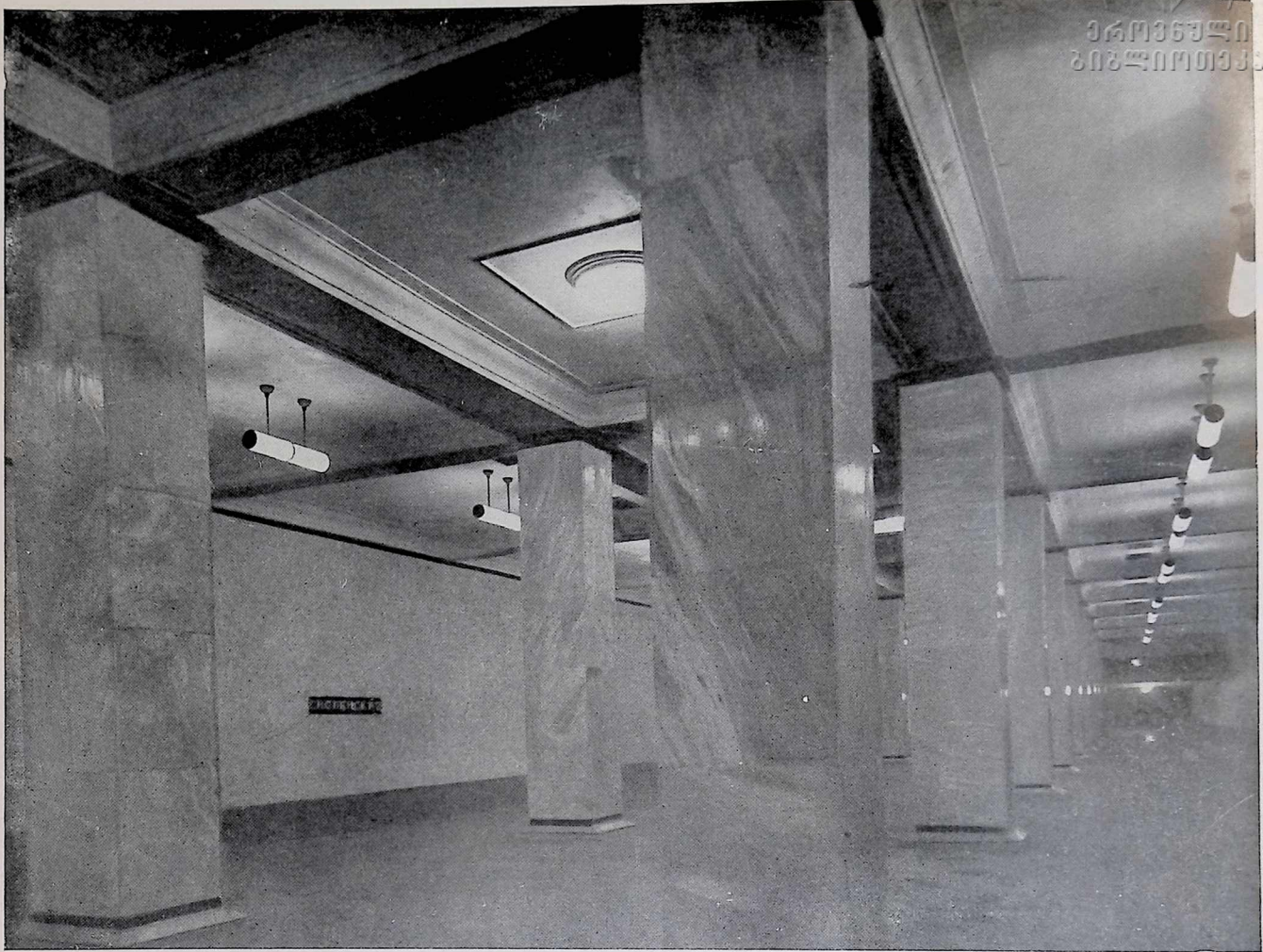




60. Станция АРБАТСКАЯ ПЛОЩАДЬ. Перспектива бокового тоннеля. Автор арх. Теплицкий Л. С.

61. Станция АРБАТСКАЯ ПЛОЩАДЬ. Перспектива платформенного зала. Автор арх. Теплицкий Л. С.





62. Станция СМОЛЕНСКАЯ ПЛОЩАДЬ. Платформенный зал. Авторы: арх. Андриевский С. Г., Макарычев Т. И.

63. Станция СМОЛЕНСКАЯ ПЛОЩАДЬ. Платформенный зал. Авторы: арх. Андриевский С. Г., Макарычев Т. И.





ეროვნული
ბიბლიოთეკა

64. Станция СМОЛЕНСКАЯ ПЛОЩАДЬ. Проход к поездам. Авторы: арх. Андриевский С. Г., Макарычев Т. И.

65. Станция СМОЛЕНСКАЯ ПЛОЩАДЬ. Выход. Авторы: арх. Андриевский С. Г., Макарычев Т. И.





66. Станция СМОЛЕНСКАЯ ПЛОЩАДЬ. Боковая лестница наземного вестибюля.
Автор арх. Андриевский С. Г.

67. Станция СМОЛЕНСКАЯ ПЛОЩАДЬ. Интерьер наземного вестибюля. Автор арх. Андриевский С. Г.





68. Станция СМОЛЕНСКАЯ ПЛОЩАДЬ. Интерьер наземного вестибюля.
Автор арх. Андриевский С. Г.

69. Станция СМОЛЕНСКАЯ ПЛОЩАДЬ. Интерьер наземного вестибюля. Автор арх. Андриевский С. Г.





70. Станция СМОЛЕНСКАЯ ПЛОЩАДЬ. Наземный вестибюль. Автор арх. Андриевский С. Г.

71. Станция ДВОРЕЦ СОВЕТОВ. Платформенный зал. Авторы: арх. Кравец С. М., Душкин А. Н., Лихтенберг Я. Г.





72. Станция ДВОРЕЦ СОВЕТОВ. Лестница. Авторы: арх. Кравец С. М., Душкин А. Н., Лихтенберг Я. Г.

73. Станция ДВОРЕЦ СОВЕТОВ. Кассовый зал. Авторы: арх. Кравец С. М., Душкин А. Н., Лихтенберг Я. Г.





74. Станция ПАРК КУЛЬТУРЫ. Платформенный зал. Авторы: арх. Крутиков Г. Т., Попов В. С.

75. Станция ПАРК КУЛЬТУРЫ. Интерьер вестибюля. Авторы: арх. Крутиков Г. Т., Попов В. С.





76. Станция ПАРК КУЛЬТУРЫ. Кассовый зал.
 Авторы: арх. Крутиков Г. Т., Попов В. С.



77. Станция ПАРК КУЛЬТУРЫ. Платформенный зал.
 Авторы: арх. Крутиков Г. Т., Попов В. С.



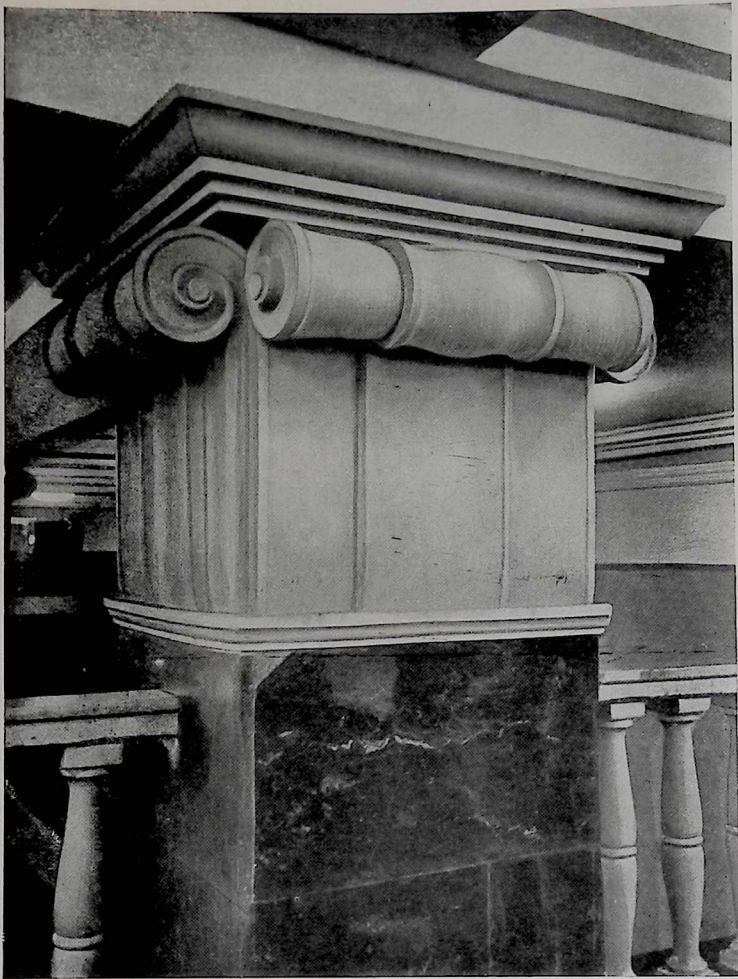
78. Станция ПАРК КУЛЬТУРЫ. Интерьер входа в наземный вестибюль.
Авторы: арх. Крутиков Г. Т., Попов В. С.



79. Станция ПАРК КУЛЬТУРЫ. Интерьер входа наземного вестибюля.
Авторы: арх. Крутиков Г. Т., Попов В. С.

80. Станция ПАРК КУЛЬТУРЫ. Наземный вестибюль на Чудовке № 2.
Авторы: арх. Крутиков Г. Т., Попов В. С.





81. Станция ПАРК КУЛЬТУРЫ. Капитель колонн платформенного зала.
Авторы: арх. Крутиков Г. Т., Попов В. С.

ПЕРЕЧЕНЬ ИЛЛЮСТРАЦИЙ

ОБЩЕУВЯЗОЧНЫЕ ПЛАНЫ

Станция СОКОЛЬНИКИ.
Станция КРАСНОСЕЛЬСКАЯ.
Станция КОМСОМОЛЬСКАЯ ПЛОЩАДЬ.
Станция КРАСНЫЕ ВОРОТА.
Станция КИРОВСКИЕ ВОРОТА.
Станция ПЛОЩАДЬ ДЗЕРЖИНСКОГО.
Станция ОХОТНЫЙ РЯД.

Станция УЛИЦА КОМИНТЕРНА.
Станция БИБЛИОТЕКА ЛЕНИНА.
Станция АРБАТСКАЯ ПЛОЩАДЬ.
Станция СМОЛЕНСКАЯ ПЛОЩАДЬ.
Станция КРОПОТКИНСКИЕ ВОРОТА.
Станция КРЫМСКАЯ ПЛОЩАДЬ.

СНИМКИ С НАТУРЫ

1. Станция СОКОЛЬНИКИ. Платформенный зал. Авторы: арх. Быкова Н. А., Таранов Г. И.
2. Станция СОКОЛЬНИКИ. Боковой тоннель. Авторы: арх. Быкова Н. А., Таранов Г. И.
3. Станция СОКОЛЬНИКИ. Коридор, ведущий к перрону. Авторы: арх. Быкова Н. А., Таранов Г. И.
4. Станция СОКОЛЬНИКИ. Наземный вестибюль. Авторы: арх. Быкова Н. А., Таранов Г. И.
5. Станция КРАСНОСЕЛЬСКАЯ. Кассовый зал. Авторы: арх. Виленский Б. С., Ершов В. А., худ. Ромас Я. Д.
6. Станция КРАСНОСЕЛЬСКАЯ. Авторы: арх. Виленский Б. С., Ершов В. А., худ. Ромас Я. Д.
7. Станция КРАСНОСЕЛЬСКАЯ. Световая колонна. Авторы: арх. Виленский Б. С., Ершов В. А., худ. Ромас Я. Д.
8. Станция КОМСОМОЛЬСКАЯ ПЛОЩАДЬ. Переходы. Авторы: арх. Рухлядев А. М., Кринский В. Ф.
9. Станция КОМСОМОЛЬСКАЯ ПЛОЩАДЬ. Платформенный зал. Автор: арх. Чечулин Д. Н.
10. Станция КОМСОМОЛЬСКАЯ ПЛОЩАДЬ. Переходы. Авторы: арх. Рухлядев А. М., Кринский В. Ф.
11. Станция КОМСОМОЛЬСКАЯ ПЛОЩАДЬ. Переходы. Авторы: арх. Рухлядев А. М., Кринский В. Ф.
12. Станция КОМСОМОЛЬСКАЯ ПЛОЩАДЬ. Кассовый зал. Авторы: арх. Рухлядев А. М., Кринский В. Ф.



13. Станция КОМСОМОЛЬСКАЯ ПЛОЩАДЬ. Лестница. Автор: арх. Чечулин Д. М.
14. Станция КОМСОМОЛЬСКАЯ ПЛОЩАДЬ. Лестница. Авторы: арх. Рухлядев А. М., Кринский В. Ф. Живопись худ. Фаворского В. А.
15. Станция КОМСОМОЛЬСКАЯ ПЛОЩАДЬ. Деталь колонны. Автор: арх. Чечулин Д. Н.
16. Станция КОМСОМОЛЬСКАЯ ПЛОЩАДЬ. Деталь потолка. Автор: арх. Чечулин Д. Н.
17. Станция КОМСОМОЛЬСКАЯ ПЛОЩАДЬ. Деталь капители.
18. Станция КОМСОМОЛЬСКАЯ ПЛОЩАДЬ. Вход (Казанский вокзал).
19. Станция КОМСОМОЛЬСКАЯ ПЛОЩАДЬ. Наземный вестибюль. Авторы: Рухлядев А. М., Кринский В. Ф.
20. Станция КРАСНЫЕ ВОРОТА. Платформенный зал. Автор: акад. арх. Фомин И. А.
21. Станция КРАСНЫЕ ВОРОТА. Эскалаторный зал. Автор: акад. арх. Фомин И. А.
22. Станция КРАСНЫЕ ВОРОТА. Турникеты. Автор: акад. арх. Фомин И. А.
23. Станция КРАСНЫЕ ВОРОТА. Наземный вестибюль. Автор: проф. Ладовский Н. А.
24. Станция КИРОВСКИЕ ВОРОТА. Платформенный зал. Автор: проф. Колли Н. Я.
25. Станция КИРОВСКИЕ ВОРОТА. Перспектива платформенного зала. Автор: проф. Колли Н. Я.
26. Станция КИРОВСКИЕ ВОРОТА. Эскалаторный зал. Авторы: проф. Колли Н. Я., при участии арх. Саммера Ф. И.
27. Станция КИРОВСКИЕ ВОРОТА. Подземный коридор. Авторы: проф. Колли Н. Я., при участии арх. Саммера Ф. И.
28. Станция КИРОВСКИЕ ВОРОТА. Подземный коридор. Авторы: проф. Колли Н. Я., при участии арх. Саммера Ф. И.
29. Станция КИРОВСКИЕ ВОРОТА. Подземный коридор. Авторы: проф. Колли Н. Я., при участии арх. Саммера Ф. И.
30. Станция КИРОВСКИЕ ВОРОТА. Переходы. Автор: проф. Колли Н. Я.
31. Станция КИРОВСКИЕ ВОРОТА. Вестибюль. Автор: проф. Колли Н. Я.
32. Станция КИРОВСКИЕ ВОРОТА. Наземный вестибюль. Авторы: проф. Колли Н. Я., при участии арх. Саммера Ф. И.
33. Станция ПЛОЩАДЬ ДЗЕРЖИНСКОГО. Боковой тоннель. Автор: проф. Ладовский Н. А.
34. Станция ПЛОЩАДЬ ДЗЕРЖИНСКОГО. Боковой тоннель. Автор: проф. Ладовский Н. А.
35. Станция ПЛОЩАДЬ ДЗЕРЖИНСКОГО. Боковой тоннель. Автор: проф. Ладовский Н. А.
36. Станция ПЛОЩАДЬ ДЗЕРЖИНСКОГО. Эскалаторный зал. Автор: арх. Ловейко И. И. (Руковод. арх. Фридман Д. Ф.).
37. Станция ПЛОЩАДЬ ДЗЕРЖИНСКОГО. Эскалаторный зал. Автор: арх. Ловейко И. И. (Руковод. арх. Фридман Д. Ф.).
38. Станция ПЛОЩАДЬ ДЗЕРЖИНСКОГО. Коридор. Автор: проф. Ладовский Н. А.
39. Станция ПЛОЩАДЬ ДЗЕРЖИНСКОГО. Интерьер подземного вестибюля. Автор: арх. Ловейко И. И. (Руковод. арх. Фридман Д. Ф.).
40. Станция ПЛОЩАДЬ ДЗЕРЖИНСКОГО. Роспись потолка.
41. Станция ПЛОЩАДЬ ДЗЕРЖИНСКОГО. Роспись потолка вестибюля.
42. Станция ОХОТНЫЙ РЯД. Боковой тоннель. Авторы: худ. Боров Н. Г., Замский Г. С.; арх. Ревковский Ю. А.
43. Станция ОХОТНЫЙ РЯД. Эскалаторный зал. Авторы: худ. Боров Н. Г., Замский Г. С.; арх. Ревковский Ю. А.
44. Станция ОХОТНЫЙ РЯД. Проход к платформе. Авторы: худ. Боров Н. Г., Замский Г. С.; арх. Ревковский Ю. А.
45. Станция ОХОТНЫЙ РЯД. Авторы: худ. Боров Н. Г., Замский Г. С.; арх. Ревковский Ю. А.
46. Станция ОХОТНЫЙ РЯД. Интерьер наземного вестибюля. Авторы: акад. арх. Щусев А. В., арх. Савельев Л. И., Стапран О. А.
47. Станция ОХОТНЫЙ РЯД. Наземный вестибюль (здание гостиницы «Москва»). Авторы: акад. арх. Щусев А. В., арх. Савельев Л. И., Стапран О. А.
48. Станция ОХОТНЫЙ РЯД. Наземный вестибюль. Автор: арх. Чечулин Д. Н.
49. Станция ОХОТНЫЙ РЯД. Южный вестибюль (здание гостиницы «Москва»). Авторы: акад. арх. Щусев А. В., арх. Савельев Л. И., Стапран О. А.
50. Станция УЛИЦА КОМИНТЕРНА. Боковая платформа. Автор: арх. Гонцкевич А. И.
51. Станция УЛИЦА КОМИНТЕРНА. Лестница вестибюля. Авторы: арх. Файдыш П. П., Лавров С. П. (Консультация акад. арх. Щуко В. А.).
52. Станция УЛИЦА КОМИНТЕРНА. Наземный вестибюль.
53. Станция УЛИЦА КОМИНТЕРНА. Наземный вестибюль.
54. Станция БИБЛИОТЕКА им. ЛЕНИНА. Перспектива станции. Автор: арх. Гонцкевич А. И.
55. Станция БИБЛИОТЕКА им. ЛЕНИНА. Вход в станцию. Автор: арх. Костен П. М.
56. Станция БИБЛИОТЕКА им. ЛЕНИНА. Лестница. Авторы: арх. Кравец С. М., Соколов А. И.
57. Станция БИБЛИОТЕКА им. ЛЕНИНА. Переход из наземного вестибюля на станцию. Авторы: арх. Кравец С. М., Соколов А. И.
58. Станция БИБЛИОТЕКА им. ЛЕНИНА. Наземный вестибюль. Авторы: арх. Кравец С. М., Соколов А. И.



НАЦІОНАЛЬНАЯ
БІБЛІОТЕКА РЭСПУБЛІКІ БЕЛАРУСЬ

59. Станция БИБЛИОТЕКА им. ЛЕНИНА. Наземный вестибюль. Авторы: арх. Кравец С. М., Соколов А. И.
60. Станция АРБАТСКАЯ ПЛОЩАДЬ. Перспектива бокового тоннеля. Автор: арх. Теплицкий Л. С.
61. Станция АРБАТСКАЯ ПЛОЩАДЬ. Перспектива платформенного зала. Автор: арх. Теплицкий Л. С.
62. Станция СМОЛЕНСКАЯ ПЛОЩАДЬ. Платформенный зал. Авторы: арх. Андриевский С. Г., Макарычев Т. И.
63. Станция СМОЛЕНСКАЯ ПЛОЩАДЬ. Платформенный зал. Авторы: арх. Андриевский С. Г., Макарычев Т. И.
64. Станция СМОЛЕНСКАЯ ПЛОЩАДЬ. Проход к поездам. Авторы: арх. Андриевский С. Г., Макарычев Т. И.
65. Станция СМОЛЕНСКАЯ ПЛОЩАДЬ. Выход. Авторы: арх. Андриевский С. Г., Макарычев Т. И.
66. Станция СМОЛЕНСКАЯ ПЛОЩАДЬ. Боковая лестница наземного вестибюля. Автор: арх. Андриевский С. Г.
67. Станция СМОЛЕНСКАЯ ПЛОЩАДЬ. Интерьер наземного вестибюля. Автор: арх. Андриевский С. Г.
68. Станция СМОЛЕНСКАЯ ПЛОЩАДЬ. Интерьер наземного вестибюля. Автор: арх. Андриевский С. Г.
69. Станция СМОЛЕНСКАЯ ПЛОЩАДЬ. Интерьер наземного вестибюля. Автор: арх. Андриевский С. Г.
70. Станция СМОЛЕНСКАЯ ПЛОЩАДЬ. Наземный вестибюль. Автор: арх. Андриевский С. Г.
71. Станция ДВОРЕЦ СОВЕТОВ. Платформенный зал. Авторы: арх. Кравец С. М., Душкин А. Н., Лихтенберг Я. Г.
72. Станция ДВОРЕЦ СОВЕТОВ. Лестница. Авторы: арх. Кравец С. М., Душкин А. Н., Лихтенберг Я. Г.
73. Станция ДВОРЕЦ СОВЕТОВ. Кассовый зал. Авторы: арх. Кравец С. М., Душкин А. Н., Лихтенберг Я. Г.
74. Станция ПАРК КУЛЬТУРЫ. Платформенный зал. Авторы: арх. Крутиков Г. Т., Попов В. С.
75. Станция ПАРК КУЛЬТУРЫ. Интерьер вестибюля. Авторы: арх. Крутиков Г. Т., Попов В. С.
76. Станция ПАРК КУЛЬТУРЫ. Кассовый зал. Авторы: арх. Крутиков Г. Т., Попов В. С.
77. Станция ПАРК КУЛЬТУРЫ. Платформенный зал. Авторы: арх. Крутиков Г. Т., Попов В. С.
78. Станция ПАРК КУЛЬТУРЫ. Интерьер входа в наземный вестибюль. Авторы: арх. Крутиков Г. Т., Попов В. С.
79. Станция ПАРК КУЛЬТУРЫ. Интерьер входа наземного вестибюля. Авторы: арх. Крутиков Г. Т., Попов В. С.
80. Станция ПАРК КУЛЬТУРЫ. Наземный вестибюль на Чудовке № 2. Авторы: арх. Крутиков Г. Т., Попов В. С.
81. Станция ПАРК КУЛЬТУРЫ. Капитель колонн платформенного зала. Авторы: арх. Крутиков Г. Т., Попов В. С.

СОДЕРЖАНИЕ

Речь тов. Сталина на торжественном заседании, посвященном пуску метрополитена им. Л. М. Кагановича	7	Приказ НКПС об открытии нормального движе- ния по линиям 1-й очереди московского метро- политена	17
Победа метрополитена — победа социализма. Речь тов. Л. М. Кагановича на торжественном за- седании, посвященном пуску метрополитена, 14 мая 1935 г.	9	От издательства	19
В СНК СССР и ЦК ВКП(б)	15	Строительство московского метро. Инж. П. П. Роттерт	21
Постановления ЦИК и СНК Союза ССР:		Архитектурная проектировка московского метро. Арх. С. М. Кравец	37
О награждении орденом Ленина Московской организации ВЛКСМ	16	Архитектура московского метро (в проектах). Арх. Н. Я. Колли	49
О благодарности строителям метрополитена за успешную работу.	16	Станция метро. Общеувязочные планы.	103
		Станция метро. Снимки с натуры.	113
		Перечень иллюстраций.	193

Книга набрана, отпечатана и оформлена в типо-литографии им. Воровского, Москва. Макет издания, переплет и титул художника Н. В. Ильина. Клише динкографии 1-й газетной типографии; портреты отпечатаны в „Артели фототипов“ Мосблсоюзпечати. Литературная редакция—В. К. Траубенберг. Корректор—О. Е. Ауэрбах. Уполном. Главлита В 31782. Тираж 2 600. Сдана в производство 7/III 1935 г. Подписана к печати 22/IV 1936 г. Бумага 62×94¹/₈, 24¹/₂ печ. л. +2 вклейки. Заказ № 143.

Цена 20 руб. Переплет 5 руб.

M 15277