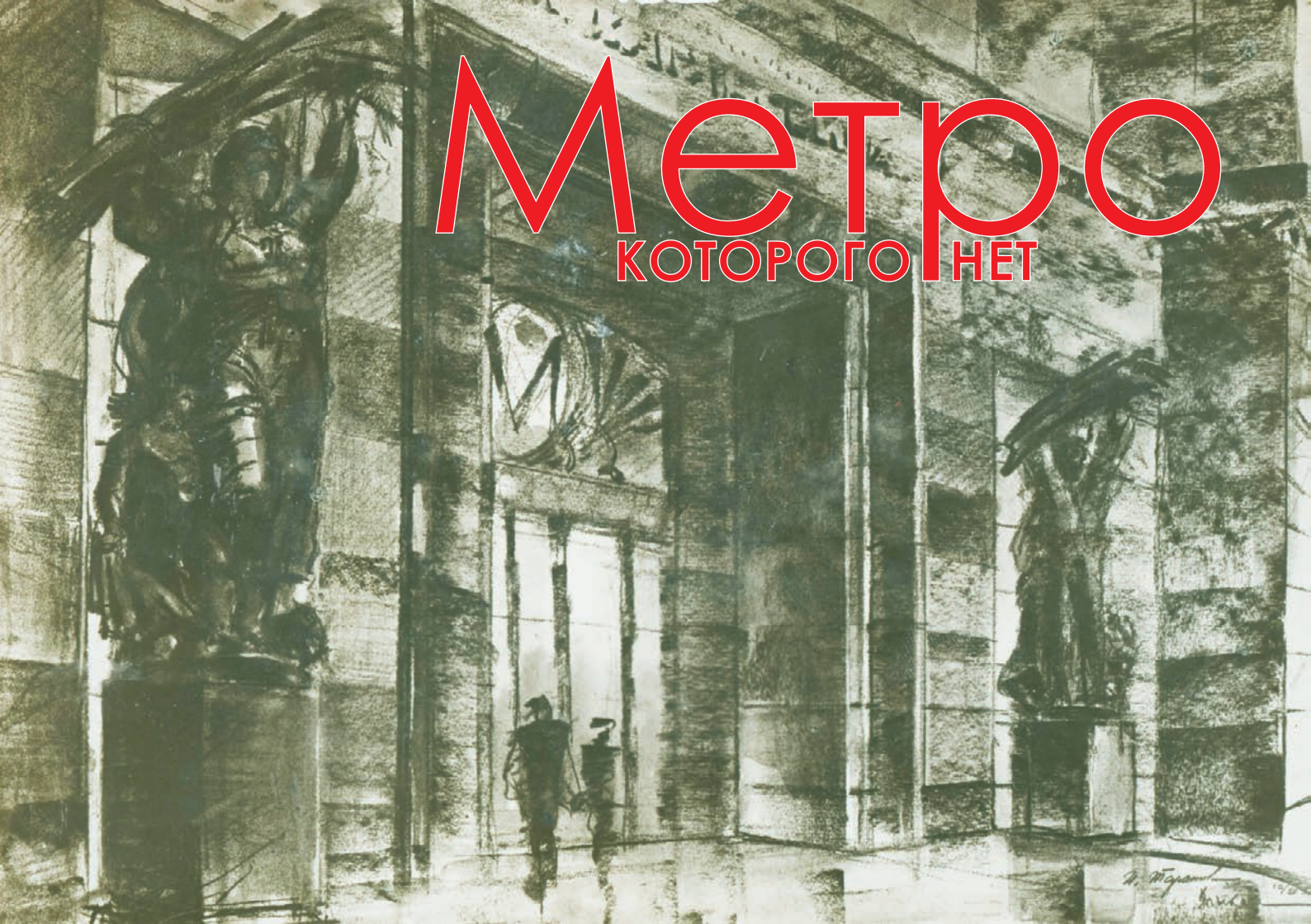


МЕТРО

КОТОРОГО НЕТ





В первой половине XX века метро для молодого советского государства было особым проектом. На его строительство были брошены лучшие силы, его возводили, без преувеличения, всей страной. Лучшие инженеры, проектировщики, проходчики, строители работали не покладая рук, чтобы советское метро стало самым лучшим в мире. Если с технической точки зрения в Московском метрополитене многое было позаимствовано из опыта эксплуатации метрополитенов Берлина, Парижа и Нью-Йорка, то архитектуру московского метро молодое протарское государство создавало самостоятельно.

Станции метро, по мнению советского правительства, должны были представлять собой настоящие дворцы – дворцы для простого народа. К работе над оформлением станций метрополитена были привлечены лучшие архитекторы, был создан специальный институт – Метропроект (сейчас – ОАО «Метротранс»), которым разработаны проекты всех станций Московского метрополитена – от первой до последней. И если сейчас у специалистов Метротранса за плечами огромный накопленный опыт, то тогда, в 30-х годах прошлого века, задача была абсолютно новой, никто из светил отечественной архитектуры не имел опыта подземного строительства.

Над архитектурным оформлением каждой станции трудились несколько мастерских, каждая представляла свой вариант внутреннего убранства подземного зала,

из которых специальная комиссия выбирала лучший. При проектировании станций метро перед всеми мастерскими стояла общая задача: создать наземные павильоны станций, пусть небольшие по размеру, но значительные по своим художественным достоинствам, чтобы они служили ориентирами в городской среде, связывая стилистически новую застройку Москвы с её продолжением под землей; сделать подземные залы легкими, нарядными и светлыми, чтобы человек, впервые спустившийся в непривычное, подземное пространство, не только не испытывал страха, а, наоборот, переживал ощущение восторга и гордости за свою страну; связать художественное оформление станций метро с топографией города, тематически отразить характер места, где расположена станция.

Многим из выполненных проектов было не суждено воплотиться в мраморе и граните. Те из них, которые вы увидите на этой выставке, могли навсегда остаться в архивах. До сегодняшнего дня их видели только специалисты, которые занимались строительством метро в первой половине XX века, и молодые архитекторы, черпающие вдохновение у своих великих предшественников. Теперь посетитель галереи «Метро» тоже может посмотреть на них и узнать, какими могли бы стать привычные для нас станции. Среди представленных проектов станций есть несколько реализованных, которые внимательный пассажир метро, несомненно, сразу узнает.



История московского метро начинается задолго до дня его открытия 15 мая 1935 года. Самые первые предложения по строительству внеуличной транспортной системы в Москве появились ещё в 70-х годах XIX века. Но тогда дальше предложений дело не сдвинулось.

15 мая 1902 года один из инициаторов отечественного метростроения инженер Пётр Балинский и его соавтор Евгений Кнорре подали на имя московского генерал-губернатора докладную записку о необходимости создания в Москве «городских железных дорог большой скорости внеуличного движения». Авторам впервые в отечественной истории удалось добиться широкого обсуждения своего проекта во влиятельных кругах.

Представление проекта в городской Думе состоялось 7 августа 1902 года. После бурных обсуждений городская Дума вынесла резолюцию, в которой было сказано: «Господам Кнорре и Балинскому в их домогательствах отказать...».



Эстакада и центральный вокзал метрополитена. Красная площадь. 1902 г.
Рисунок Н. Н. Каразина
(по проекту инженеров Е. К. Кнорре и П. И. Балинского)

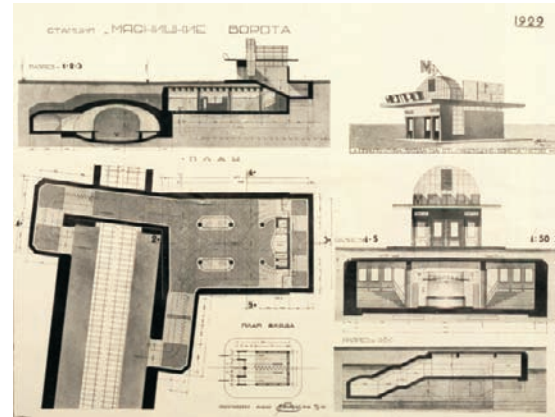


Центральный вокзал метрополитена на Васильевском спуске.
Москворецкий мост. 1902 г.
Рисунок Н. Н. Каразина (по проекту инженеров Е. К. Кнорре и П. И. Балинского)

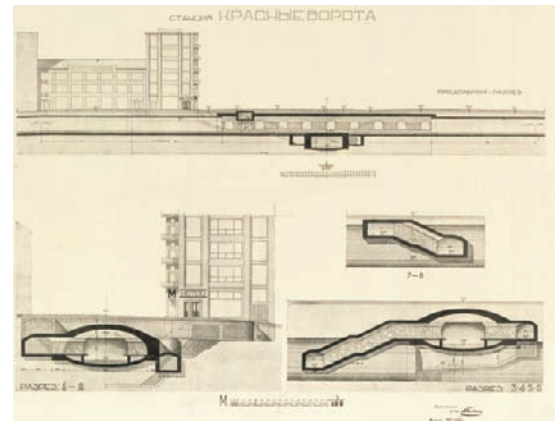


К идее строительства метро в Москве вернулись всего лишь через пять с небольшим лет. На этот раз разработку проектов инициировали уже городские власти. Население Москвы стремительно возрастало и приближалось к двум миллионам. Вместе с ростом города обострялись и транспортные проблемы. Казалось, что перспектива строительства метрополитена приобретает облик реальности, но начавшаяся первая мировая, а затем и гражданская война отодвинули решение транспортной проблемы на неопределенное время.

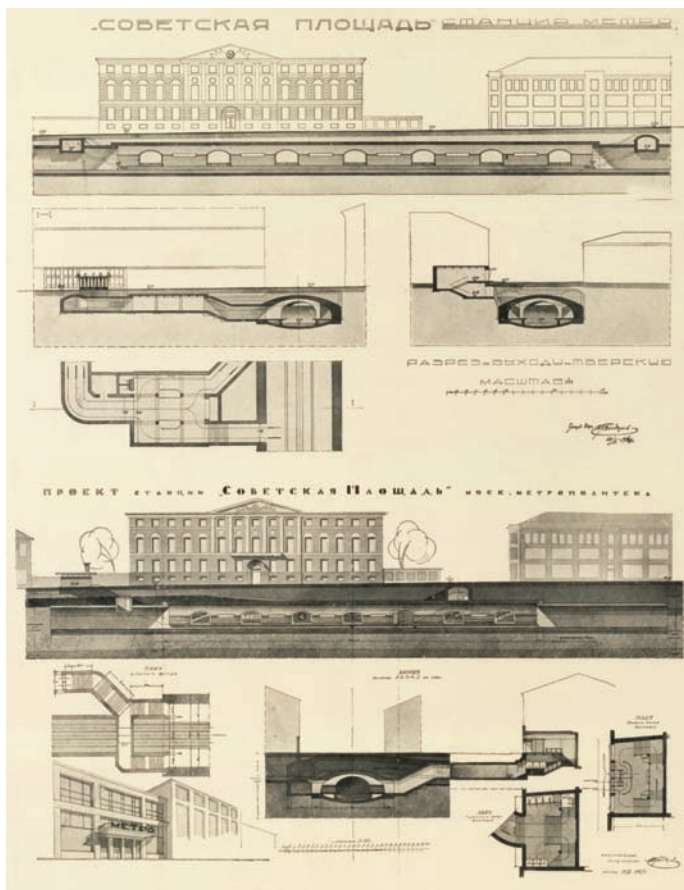
В очередной раз к идее строительства метро вернулись в 1924 году, когда Управлению московских городских железных дорог и трамвайной сети (МГЖД) было поручено «проектирование метрополитена с производством первоочередных натурных изысканий». С 1925 по 1930 год был разработан проект сети метро из четырех диаметральных и одной кольцевой пиний общей протяженностью около 50 километров. В рамках работы над этим проектом впервые в Москве были проведены серьезные геологические изыскания, предшествующие всякому подземному строительству.



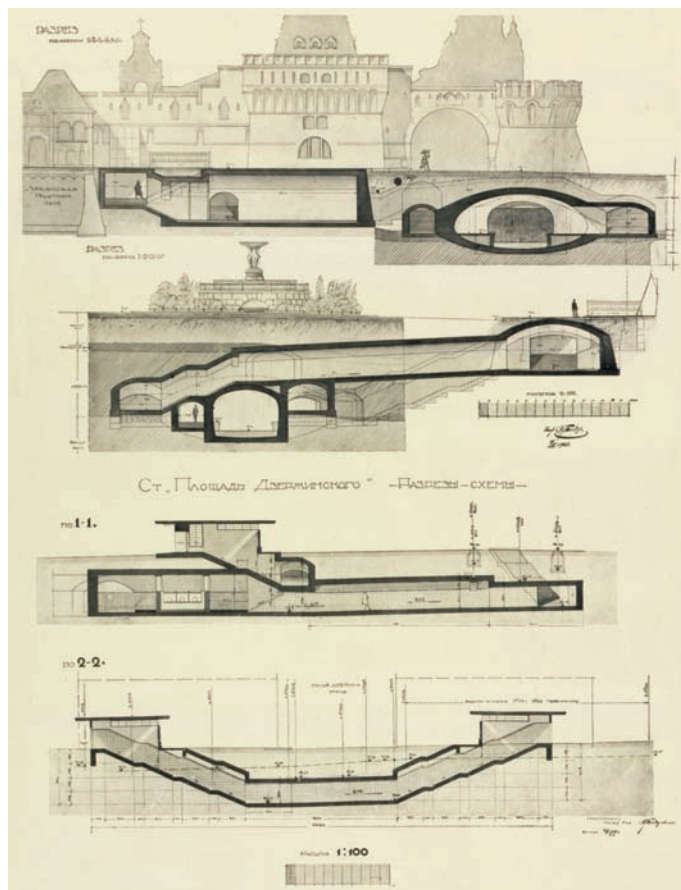
Проект станции «Мясницкие ворота». Трест МГЖД. 1929 год.
Гражданский инженер А. К. Болдырев, архитектор В. Д. Владимиров



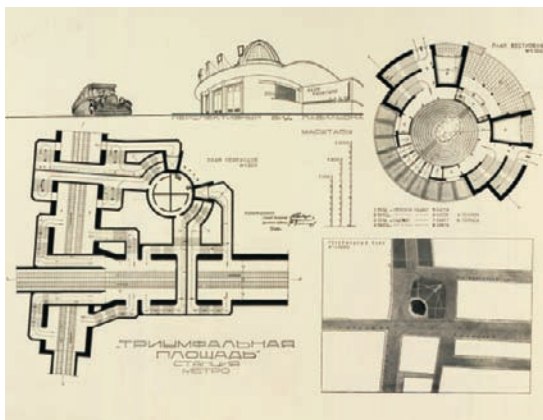
Проект станции «Красные ворота». Трест МГЖД. 1929 год.
Гражданский инженер А. К. Болдырев, архитектор В. Д. Владимиров



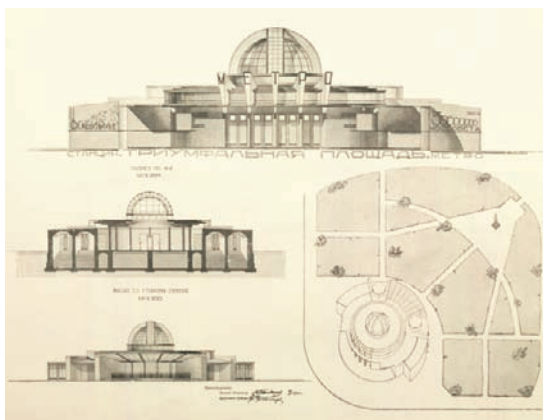
Проект станции «Советская площадь». Трест МГЖД, 1927 год.
Гражданский инженер А. К. Болдырев, архитектор В. Д. Владимиров



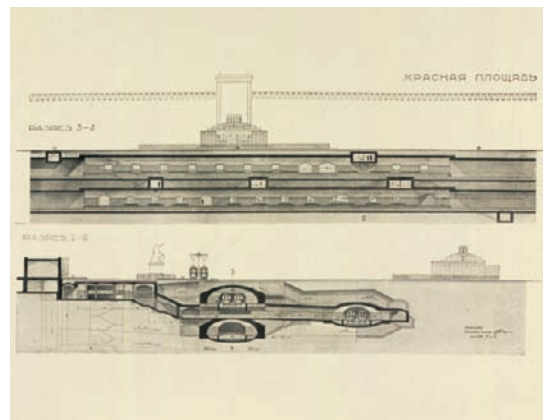
Проект станции «Площадь Дзержинского». Трест МГЖД, 1929 год.
Гражданский инженер А. К. Болдырев, архитектор В. Д. Владимиров



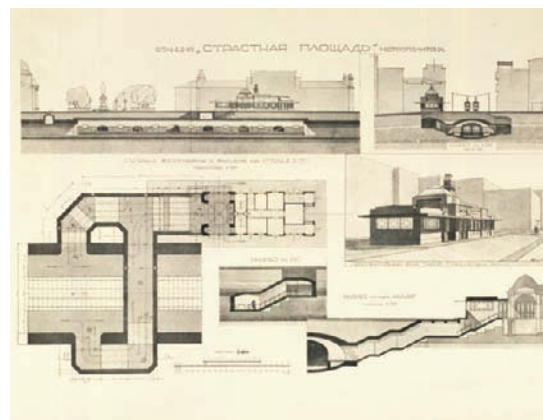
Проект станции «Триумфальная площадь». Трест МГЖД. 1929 год.
Гражданский инженер А. К. Болдырев, архитектор В. Д. Владимиров



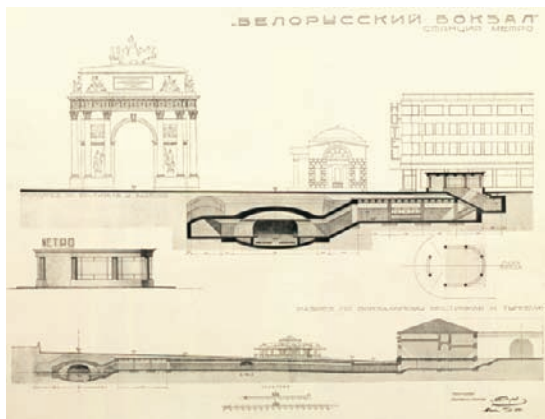
Проект станции «Триумфальная площадь». Трест МГЖД. 1929 год.
Гражданский инженер А. К. Болдырев, архитектор В. Д. Владимиров



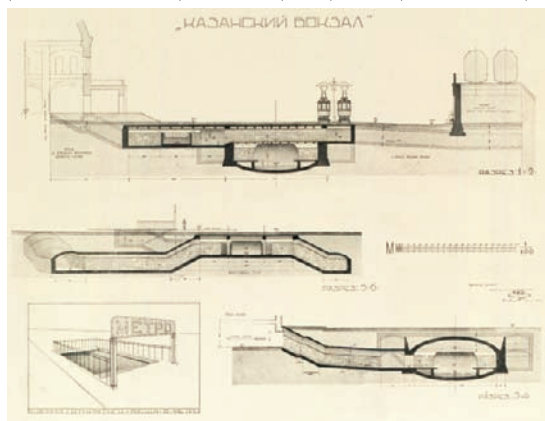
Проект станции «Красная площадь». Трест МГЖД. 1930 год.
Гражданский инженер А. К. Болдырев, архитектор В. Д. Владимиров



Проект станции «Страстная площадь». Трест МГЖД. 1930 год.
Гражданский инженер А. К. Болдырев, архитектор В. Д. Владимиров



Проект станции «Белорусский вокзал». Трест МГЖД. 1930 год.
Гражданский инженер А. К. Болдырев, архитектор В. Д. Владимиров



Проект станции «Казанский вокзал». Трест МГЖД. 1929 год.
Гражданский инженер А. К. Болдырев, архитектор В. Д. Владимиров



Проект станции «Площадь Свердлова». Трест МГЖД. 1927 год.
Гражданский инженер А. К. Болдырев, архитектор В. Д. Владимиров



Проект наземного вестибюля станции метро. Трест МГЖД. 1927 год.
Гражданский инженер А. К. Болдырев, архитектор В. Д. Владимиров



15 июня 1931 года на Пленуме ЦК ВКП(б), посвященному реконструкции и дальнейшему развитию городов страны было принято постановление в которое вошло историческое решение «немедленно приступить к подготовительным работам с тем, чтобы в 1932 году уже начать строительство метро в Москве, как единственного средства быстрых и дешевых людских перевозок».

Те, кто должен был выполнить это решение, начинали почти с нуля. Ещё до революции Россия могла похвастаться отлично развитым горным делом и железными дорогами, однако в стране трудно было найти человека, который хотя бы раз видел метро своими глазами.

И, если с технической точки зрения, в Московском метрополитене многое действительно было позаимствовано из опыта эксплуатации метрополитенов Берлина, Парижа и Нью-Йорка, то архитектуре метро молодого пролетарского государства было уделено особое внимание.



Проект станции «Новокузнецкая». Центральный зал. (1938 г.)
Архитекторы И. Г. Таранов, Н. А. Быкова



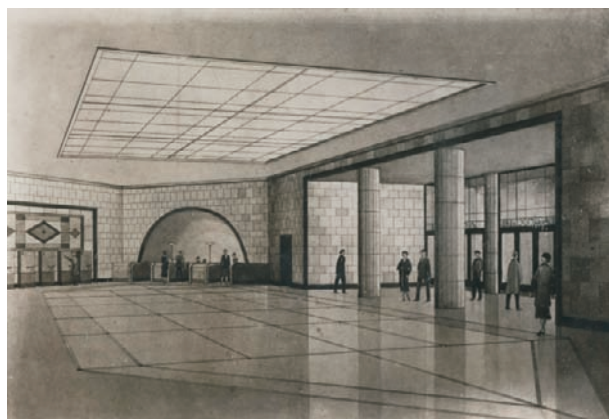
Проект станции «Новокузнецкая». Центральный зал. (1938 г.)



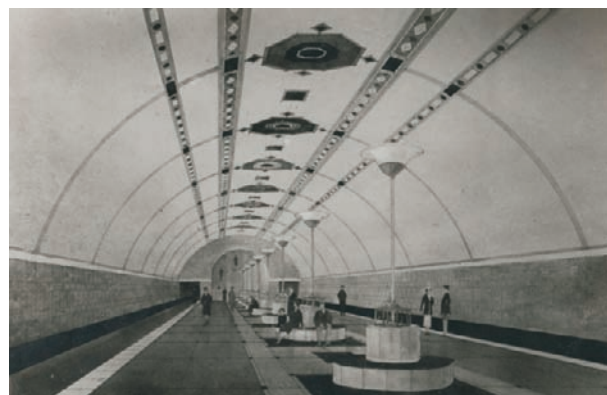
Проект станции «Павелецкий вокзал» («Павелецкая»-радиальная).
Наземный вестибюль. (1938 г.)
Архитекторы В. А. Веснин, А. А. Веснин



Проект станции «Павелецкий вокзал» («Павелецкая»-радиальная).
Центральный зал. (1938 г.)
Архитекторы В. А. Веснин, А. А. Веснин



Проект станции «Павелецкий вокзал» («Павелецкая»-радиальная).
Интерьер наземного вестибюля. (1938 г.)
Архитекторы В. А. Веснин, А. А. Веснин



Проект станции «Павелецкий вокзал» («Павелецкая»-радиальная).
Центральный зал. (1938 г.)
Архитекторы В. А. Веснин, А. А. Веснин

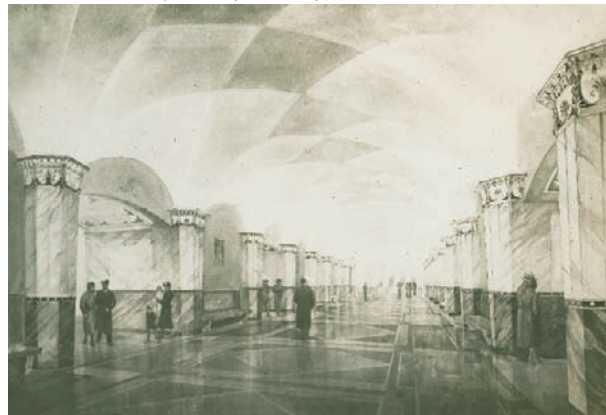


К работе над оформлением станций метрополитена была привлечена широкая архитектурная общественность Москвы.

При проектировании станций метро перед всеми архитекторами стояла общая задача: создать наземные павильоны станций, пусть небольшие по размеру, но значительные по своим художественным достоинствам, чтобы они служили ориентирами в городской среде, связывая стилистически новую застройку Москвы с её продолжением под землей; сделать подземные залы легкими, нарядными и светлыми, чтобы человек, впервые спустившийся в непривычное, подземное пространство, не только не испытывал страха, а, наоборот, переживал ощущение восторга и гордости за свою страну; связать художественное оформление станций метро с топографией города, тематически отразить характер места, где расположена станция.



Проект станции «Павелецкий вокзал» («Павелецкая»-радиальная).
Интерьер наземного вестибюля. (1937 г.)
Архитекторы И. Г. Таранов, Н. А. Быкова



Проект станции «Павелецкий вокзал» («Павелецкая»-радиальная).
Центральный зал. (1938 г.)
Архитекторы И. Г. Таранов, Н. А. Быкова



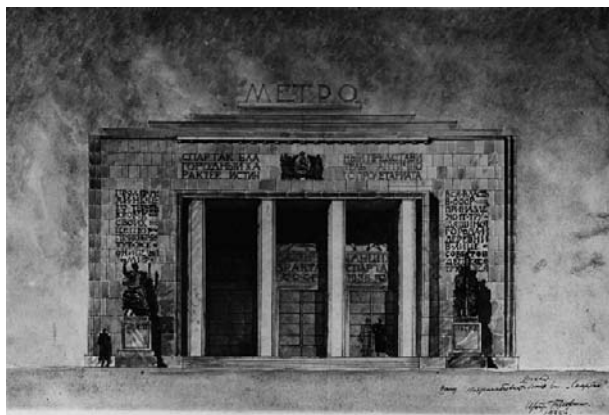
Проект станции «Завод имени Сталина» («Автозаводская»).
Центральный зал. (1938 г.)
Архитектор Н. Н. Андриканис



Проект станции «Завод имени Сталина» («Автозаводская»).
Центральный зал. (1938 г.)
Архитектор Н. Н. Андриканис



Проект станции «Завод имени Сталина» («Автозаводская»).
Центральный зал. (1938 г.)
Архитектор Л. М. Поляков



Проект станции «Спартак» («Бауманская»).
Фасад наземного вестибюля. (1938 г.)
Архитектор Б. М. Иофан



Проект станции «Спартак» («Бауманская»).
Центральный зал. (1938 г.)
Архитектор Б. М. Иофан



Проект станции «Электrozавод» («Электrozаводская»).
Центральный зал. (1938 г.)
Архитекторы В. А. Щуко, В. Г. Гельфрейх, И. Е. Рожин



Проект станции «Электrozавод» («Электrozаводская»).
Центральный зал. (1938 г.)
Архитекторы В. А. Щуко, В. Г. Гельфрейх, И. Е. Рожин



Станции метрополитена не должны быть только утилитарными сооружениями. Они должны были стать элементами целого подземного города и стать неотделимой частью всего городского ансамбля, продолжением городских улиц и площадей под землей. Это обязывало к поиску такого архитектурного оформления станций, которое не только отвечало бы всем специфическим требованиям эксплуатации такого сложного технического сооружения как метро, но отвечало бы требованиям, предъявляемым к архитектуре самых значимых общественных зданий города.

Первые эскизы оформления станций были выполнены в Метропроекте. Однако вскоре был объявлен конкурс между всеми архитектурно-проектными и некоторыми планировочными мастерскими Моссовета, с таким расчетом, чтобы по каждой станции получить несколько вариантов архитектурного решения задачи.



Проект станции «Стадион имени Сталина» («Партизанская»).
Центральный зал. (1939 г.)
Архитектор В. М. Таушканов



Проект станции «Стадион имени Сталина» («Партизанская»)
Наземный вестибюль. (1937 г.)
Архитектор Б. С. Виленский



Проект станции «Стадион имени Сталина» («Партизанская»)
Центральный зал. (1937 г.)



Проект станции «Стадион имени Сталина» («Партизанская»)
Центральный зал. (1937 г.)
Архитектор Б. С. Виленский



Проект станции «Стадион имени Сталина» («Партизанская»)
Центральный зал. (1937 г.)



Проект станции «Стадион имени Сталина» («Партизанская»).
Наземный вестибюль. (1937 г.)



Проект станции «Стадион имени Сталина» («Партизанская»).
Центральный зал. (1937 г.)



Проект станции «Стадион имени Сталина» («Партизанская»).
Центральный зал. (1937 г.)



Проект станции «Стадион имени Сталина» («Партизанская»).
Продольный разрез. (1937 г.)

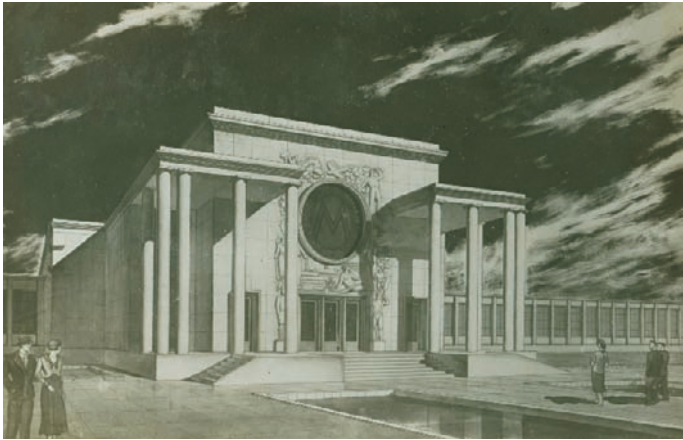


Проект станции «Стадион имени Сталина» («Партизанская»).
Наземный вестибюль. (1937 г.)
Архитектор Д. Н. Чечулин



Несмотря на разнообразие художественных впечатлений, проектирование всех станций исходило из единой творческой установки, которая всеми архитекторами была принята как основное руководящее начало: подземные сооружения станций не должны быть похожи на подземелья, лишенные света и воздуха, наоборот, они должны нести заряд оптимизма и бодрости, быть просторными, наполненными ярким светом.

Какие-то из представленных проектов станций были осуществлены полностью, другие – частично, но большинство проектов так и остались на бумаге. Однако никто не станет спорить с тем, что станции Московского метрополитена остаются одними из наиболее ярких памятников своей эпохи, не только отразив творческие установки в архитектуре и градостроительстве того времени, но и во многом повлияв на их формирование.



Проект станции «Первомайская». Наземный вестибюль. (1937 г.)
Архитекторы Л. М. Поляков, Р. А. Пуриг



Проект станции «Первомайская». Наземный вестибюль. (1937 г.)
Архитектор И. Г. Гайнутдинов



Проект станции «Первомайская». Центральный зал. (1937 г.)
Архитектор В. А. Ершов, Л. А. Шагурина



Проект станции «Первомайская». Центральный зал. (1937 г.)
Архитектор И. Г. Гайнутдинов



Проект станции «Серпуховская» («Добрынинская»)
Центральный зал. (1949 г.)
Архитекторы Л. Н. Павлов, М. А. Зеленин, М. А. Ильин



Проект станции «Таганская» - кольцевая. Центральный зал. (1949 г.)
Архитекторы К. С. Рыжков, А. А. Медведев



Проект оформления пилона станции «Таганская» - кольцевая. (1949 г.)
Архитекторы К. С. Рыжков, А. А. Медведев



Проект станции «Павелецкая» - кольцевая. Центральный зал. (1949 г.)
Архитекторы Н. Я. Коли, И. Н. Кастель



Проект станции «Курская» - кольцевая. Центральный зал. (1949 г.)
Архитекторы Г. А. Захаров, З. С. Чернышёва



Проект станции «Парк культуры» - кольцевая. Центральный зал. (1949 г.)
Архитектор И. Е. Рожин



Проект станции «Калужская» («Октябрьская») - кольцевая. Центральный зал. (1949 г.)
Архитектор Л. М. Поляков



МОСКОВСКИЙ МЕТРОПОЛИТЕН

Отдел по связям с общественностью и СМИ

Телефон: (495) 684-9620

e-mail: news@mosmetro.ru

www.mosmetro.ru