

С. Ф. Гаркуша,
журналист

Дворцы подземных магистралей

(К 50-летию
московского метро)

В семь часов утра 15 мая 1935 года впервые распахнулись двери Московского метрополитена. Без преувеличения можно сказать, что вся страна ждала этого события — завершился первый этап ударной комсомольской стройки, начатой по решению июньского Пленума ЦК ВКП(б) 1931 года. Практически без иностранной помощи — инженерной и технической — советские строители за три года выполнили огромный объем работ. Назову всего одну цифру. Вес вынутого грунта и завезенных на стройку материалов составил 14 миллионов тонн. В истории не было аналога столь быстрого сооружения такого грандиозного объекта. Потому и считаются по праву многие станции Московского метрополитена памятниками не только архитектуры, но и истории страны, эпохи ее ударных строек, начала массового стахановского движения.

Ныне метро столицы — это 203 километра линий, 126 станций, 50 километров эскалаторов. 2,4 миллиарда пассажиров в год обслуживает подземная магистраль. В скором времени еще в тринадцати городах страны появятся это современное транспортное сооружение. Начавшееся с 14 километров пути и 13 станций метро становится у нас привычным транспортным средством. В конце 20-х годов, когда только разрабатывались проекты первых линий, его рисовали порой как мрачное подземелье, лишенное воздуха и света. При этом обычно ссылались на печальный опыт Парижа, Лондона с их лишенными удобств «подземками».

Проходя по светлым станциям, мы и не думаем о том, что над головой у нас десятки метров породы, сила давления которой на некоторые опорные колонны — 300—400 тонн.

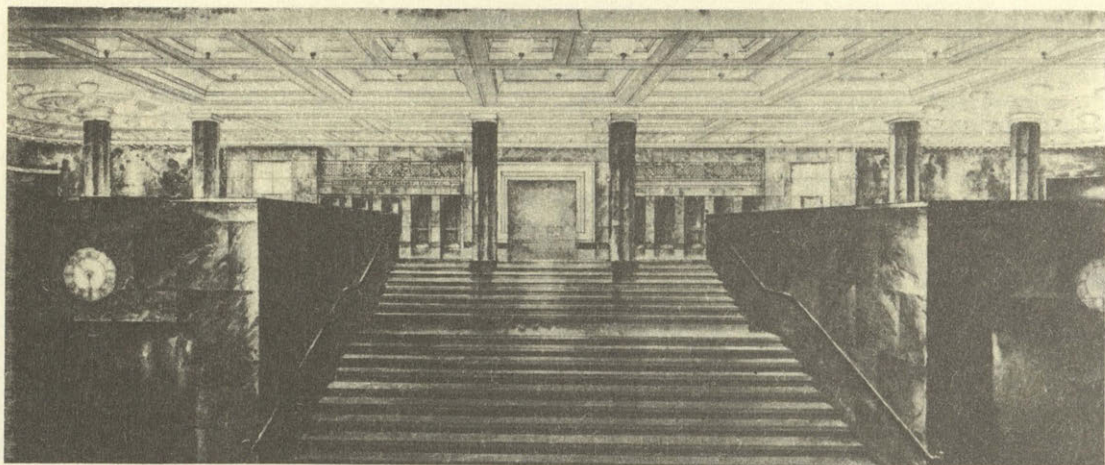
Добиться ощущения безопасности и комфорта создатели метро сумели благодаря тщательно продуманным основным принципам проектирования вестибюлей и станций, всего комплекса метро.

Архитектурная задача первых проектантов

в целом сводилась к обеспечению наиболее оптимальных для пребывания под землей огромного числа пассажиров условий. И большое значение здесь имеет функциональная планировка станций. На первой линии метро все станции (кроме «Имени Коминтерна» — теперь «Калининская») имеют островное устройство платформ, при котором перрон для пассажиров находится между двумя путями. Такая планировка позволяет не только лучше организовать пассажирский поток, но и разнообразнее подходить к оформлению станций, сохраняя при этом цельность их архитектурного решения.

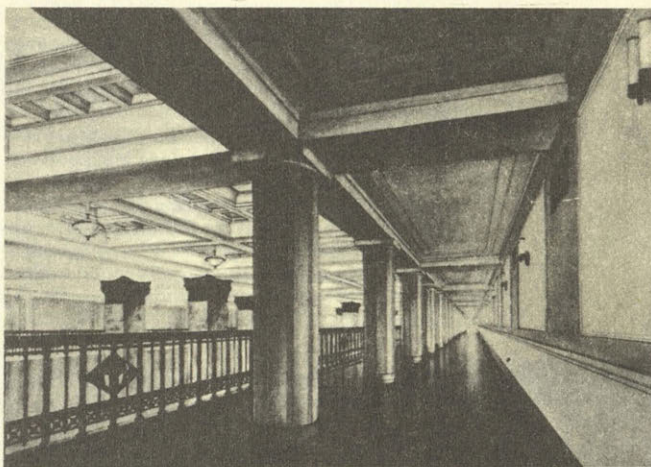
Зодчим первых станций во многом приходилось считаться с техническими возможностями, которыми располагали в то время строители. Поэтому так существенно отличаются — и по конструкции, и по архитектуре — станции глубокого и мелкого заложения. Платформенные залы на станциях мелкого заложения, как правило, — просторные, прямоугольные помещения с вертикальными стенами, плоское перекрытие-потолок их опирается на ряды колонн. Станции же глубокого заложения в современном виде представляют собой единое трехсводчатое помещение, состоящее из среднего зала и двух боковых залов-платформ, к которым подходит поезд. Такой прием использован на станциях «Охотный ряд» — ныне «Проспект Маркса» и «Красные ворота» — ныне «Лермонтовская». Из-за сложных условий проходки станции «Дзержинская» и «Кировская» были построены без центрального зала на всю длину тоннелей-платформ и переделаны уже в наше время.

Трехсводчатая конструкция дает архитектору большие возможности для создания мощного цельного образа. На первых станциях, правда, строители были еще вынуждены использовать толстые опорные колонны. И «обыграть» их архитекторам было не так-то просто. Но применение более стойких материалов, улучшение технологии строительства



Д. Н. Чечулин.
Проект
оформления
станции метро
«Комсомоль-
ская»

Станция метро
«Комсомоль-
ская». Вид
с балкона.
Проект



Е. Е. Лансере.
Майолика
в вестибюле
станции метро
«Комсомоль-
ская»



дало зодчим большие возможности для творчества, чем, например, отлично воспользовался архитектор А. Н. Душкин при создании станции «Маяковская». Стальные колонны ее легки и изящны.

В жарких спорах, творческих поисках сотрудников архитектурного отдела Метропроекта устанавливались система платформ, тип станций и местоположение их в городе. Работа над проектом осложнялась тем, что почти все архитекторы даже понятия не имели о метрополитене, его специфике, структуре, функциональных особенностях. Главный архитектор

доксально, отклоненные проекты. Многие из них были оригинальны и впечатляли своими решениями, но в то же время их авторы не уловили специфики «подземки» или трактовали ее чересчур примитивно. На некоторых станциях предлагалось сделать стеклянные потолки, чтобы создать иллюзию железнодорожного перрона. Архитектор Джус предложил выкрасить потолок станции в черный цвет — такой прием не дает возможности зрителю определить высоту потолка — и ярко осветить перрон. Благодаря этому у пассажира должно было создаться впечатление черного осеннего неба над головой. Психологически такие проекты были неприемлемы. Их откровенная ориентация на вокзальность не подходила для метро, ведь все же это городской вид транспорта повседневногo спроса, к тому же расположенный под землей. Потому-то и нужны были новые архитектурно-эстетические принципы его оформления.

Неудача постигла и других авторов проектов, которые не поняли острую необходимость принципиально нового подхода к оформлению метро. Исходя из того, что станция «Кировская» глубокого заложения, архитектор Гольц решил усилить впечатление человека от присутствия в подземелье. В его проекте своды как в средневековом замке, прогибаясь под тяжестью огромного пласта земли, давят на человека. Присутствие под землей подчеркивалось и цветом, и освещением. И, естественно, такой проект не годился для метро.

Некоторые другие проекты страдали излишеством архитектурных деталей: Так, к сводчатым перекрытиям станции «Охотный ряд» архитектор Д. Н. Чечулин помимо необходимых опорных приставил дополнительные колонны. И варианты, страдающие чрезмерной декоративностью, либо были отклонены, либо их авторам пришлось упростить свои проекты.

Время доказало правильность выбранного направления в архитектурном оформлении станций. Мерилом тому — впечатление уже десятков миллионов пассажиров, для которых поездка под землей — дело обычное, психологически, во всяком случае с точки зрения архитектурной, не утомительное. И не случайно те станции, проекты которых на выставке 34-го года получили высшие премии, — «Красные ворота» и «Кировская» — по достоинству оцениваются и нашими современниками.

В первые годы строительства метро, как и в наши дни, авторами проектов его станций и вестибюлей, консультантами были лучшие архитекторы страны. Их творческими усилиями, усилиями строителей и было создано это уникальное архитектурное сооружение. Надо отметить, что на отделку и художественное оформление метро при всей жесткой экономии средств было отпущено в достаточном количестве. Всего же на строительство первой линии было затрачено около 760 миллионов рублей, и 28 миллионов из них — на отделку.

Для оформления подземных дворцов использовались высококачественные облицовочные материалы — мрамор, гранит, лабрадор, порфир, плитка марблит. Причем в таком количестве, какого требовало лишь сооружение грандиозных построек типа Исаакиевского собора в Ленинграде. Одним только мрамором в метро облицовано почти 22 тысячи квадратных метров поверхности — примерно столько же этого материала ушло на все дворцы рус-



Станция метро «Новокузнецкая». Оформление перронного зала. Барельеф Дмитрия Донского

метро С. М. Кравец, лично изучавший подземные дороги за рубежом, сумел передать свои наблюдения и опыт товарищам по работе. И в целом группа первых разработчиков успешно справилась со своей задачей.

Тем не менее руководство Московского комитета партии и Моссовета посчитало нужным привлечь к проектированию станций первого советского метрополитена широкий круг архитекторов. В марте 1934 года был объявлен конкурс на архитектурное оформление станций и распределены заказы по всем архитектурно-проектным мастерским Моссовета с таким расчетом, чтобы для каждой станции иметь несколько вариантов проектов в различных творческих трактовках.

Московский метрополитен стал первой крупной стройкой, на которой советским архитекторам предоставилась возможность попробовать свои силы, показать себя, да и наметить общие творческие тенденции. Забегая вперед, отметим, что именно такой подход и привел к успеху. Уже первая линия метро поражает архитектурным величием и разнообразием своих подземных дворцов. Лучшие ее станции вошли в золотой фонд советской архитектуры.

Работы над проектами велись в таком темпе, что все они были представлены через 25 дней в Моссовете. И выставка эта стала подлинным событием в архитектурной жизни страны. Такого изобилия и разнообразия проектов Москва еще не видела! С точки зрения выработки общих тенденций в проектировании станций метро интересны, как ни пара-

ских царей. На отделку потребовалось 50 тысяч различных плиток, сотни вагонов гранита и других отделочных материалов. Стелярные изделия выполнялись по специальным чертежам из лучших сортов дерева — ореха и дуба. Одних дверей было заказано 400 штук, и едва ли не все — разных рисунков.

13 станций и 17 наземных вестибюлей строились по индивидуальным проектам. Каждая, даже мелкая деталь поручней, решеток, светильников выполнялась по специальному чертежу. А как трудно было выполнять сложную лепнину в такие короткие сроки! На станции «Комсомольская» все пространство между балками и прогонами потолка заполнялось сложными кессонами весом по 250 килограммов каждый. Почти четыре сотни их нужно было подвесить к потолку станции. И подвешивали кессоны по частям, тщательно подгоняя и проверяя крепления, изоляцию. Да и само изготовление их в сжатые сроки было проблемой — специалисты-лепщики не успевали справляться со всем объемом работ. В помощь им направили комсомольцев. Молодежи пришлось срочно осваивать специальности штукатуров, мраморщиков, плиточников. И во многом благодаря энтузиазму молодежи отделочные работы шли хорошими темпами. Особенно быстро была облицована мрамором станция «Охотный ряд». Научилась молодежь и класть плитку. И за два месяца работ метро-строители уложили ее столько, сколько не укладывали в Москве за два года.

Отделочные работы осложнялись не только тем, что не хватало вначале квалифицированных кадров, опыта, поджимали сроки. Любая, даже самая простая, работа в условиях метро становилась сложной. И все же отделка, начатая в июле 1934 года, меньше чем за год была выполнена.

Наконец в метро включили полный свет, зажглись тысячи ламп. И сразу как бы воспарили своды станций, засиял разноцветьем мрамор, матово заблестела плитка, ярче и наряднее стала вся отделка. Пройдемся же по готовым станциям и вестибюлям первой очереди метро.

Станция «Сокольники»

Авторы оформления этого комплекса сооружений архитекторы Н. А. Быкова и И. Г. Таранов максимально использовали возможности станции мелкого заложения. Пропорции просторного платформенного зала хорошо рассчитаны. Строгий ритм станции, заданный двумя рядами квадратных, довольно стройных колонн, разнообразят лестничные марши, удачно вписанные в интерьер. Хотя при современной загруженности метро они несколько затрудняют движение пассажиров. Это беда многих первых станций, не рассчитанных на такое число пассажиров.

Для платформенного зала и вестибюля найдено спокойное сочетание цветов. Колонны в зале облицованы серым уфалейским мрамором, их капители — из белого уральского камня, базы — из лабрадора. Цвет облицовочной плитки в зале — светло-желтый, в подземном вестибюле — белый, при белых же колоннах. Несколько потускневшая в наше время плитка нарушила задуманную чистую гармонию.

Приятны глазу отдельные детали оформления станции — простые молочные светильники, хорошего рисунка лестничные огражде-

ния, скульптурные фризы на стенах прохода. С помощью широких швов, разбивающих плоскость облицовки на большие многоугольники, авторы удачно скрасили монотонность боковых стен перрона.

Станция «Красносельская»

Платформенный зал станции, оформленной архитекторами Б. С. Виленским, В. А. Ершовым и художником Я. Д. Ромасом, разделен рядом колонн по центру. Такой вариант дает преимущества и в оформлении, и функциональные. Но в то же время центральное распо-



ложение колонн «дробит» восприятие свободного пространства зала. Он зрительно воспринимается более узким, чем залы подобных станций. Усиливается это впечатление и цветовой гаммой. Шестигранные колонны облицованы крымским желто-коричневым мрамором «бюк-янкой», а стены — темно-желтой плиткой. Интересное решение нашли авторы для потолка — сочетание круглых и квадратных кессонов с различными светильниками.

Станция «Комсомольская»

Автор проекта Д. Н. Чечудин при оформлении станции наиболее полно из всех архитекторов метро использовал классические мотивы. В целом это привело к созданию интересного образа станции, который, впрочем, несколько портят отдельные непродуманные детали: почти коринфские капители со значками «КИМ», изящные сами по себе аванзалы с сюжетными панно, мотивы которых, уже более современные, в общем-то конфликтуют с основным замыслом.

Учитывая значение этой станции, связующей город с тремя вокзалами, автор дал ей пышное оформление. Особое внимание обращено на тщательную проработку и прорисовку богато кессонированных потолков с полусферическими светильниками. Потолок средней части зала украшен бронзовыми вентиляционными решетками, к которым подвешены хрустальные люстры. Тщательно и прихотливо выполнены все детали оформления — от перил до технического оборудования.

Станция метро «Новокузнецкая». Оформление перронного зала. Барельеф Минина и Пожарского

Станция — крупнейшая на линии по своим размерам. Архитектор сумел удачным распределением свободных объемов за счет боковых верхних галерей и двух зрительно сближенных рядов колонн пригасить впечатление огромности зала, придать ему более локальный характер.

Хорошо сочетаются в оформлении станции крымский мрамор «чоргунь» на колоннах и светло-желтая глазуванная плитка на стенах. А капители колонн, обработанные под бронзу, гармонируют с решетками верхних галерей. В целом получилась приятная и спокойная желто-коричневая гамма.

В 1937 году макет станции был показан на Международной выставке в Париже и вызвал исключительный интерес.

Станция «Красные ворота» (ныне «Дерматовская»)

Подземный зал станции (автор проекта архитектор И. А. Фомин) стал своеобразным эталоном среди станций глубокого заложения. Его формы, детали, модифицировав, использовали на более поздних станциях. В окончательном варианте оформления автор почти не отошел от конкурсного проекта. Лишь черно-красный эффектный, но трудный в обработке уральский порфир заменен темно-красным грузинским мрамором «шроша». Основной цвет станции выбран по ее старому названию. Он удачно сочетается с белым мрамором, создавая сдержанную гамму, и в целом — со спокойными классическими архитектурными формами. Несмотря на массивные пилоны (ширина опор почти 8 метров), небольшую высоту стен пропорции всех элементов оформления зала устранили всякое ощущение придавренности.

Станция «Кировская»

Автор проекта архитектор Н. Я. Колли был поставлен перед трудной задачей. Из-за технических сложностей строителям тогда не удалось проложить центральный тоннель на всю длину боковых платформ (это сделано уже в наше время). И сейчас станция представлена такой, какой ее задумал автор.

«В основу художественного оформления станции положен принцип преодоления спуска в глубокое подземелье, — рассказывал Н. Я. Колли в статье, опубликованной в сборнике «Как мы строили метро». — Громадная тяжесть пласта земли, давящая на своды и на поддерживающие их устой-пилоны, вызвала чрезвычайную грузность и массивность последних. Отсутствие дневного света делает искусственное освещение одним из важнейших моментов, определяющих оформление подземного сооружения. Ведущим освещением платформенного зала станции «Кировская» является отраженный свет с источником его в виде софитов, расположенных вдоль основания свода. Яркое освещение свода у оснований создает впечатление «парения» свода. Он кажется как бы висящим в воздухе. В качестве попытки преодоления художественными средствами массивности и грузности пилонов применена облицовка каждого из двух соседних сторон пилонов различным мрамором: одна пара противоположных сторон пилона облицована серым уфалейским мрамором, другая пара — бело-палевым уральским мрамором «кюенга». В качестве мощного декоративного средства использованы декоративные свой-

ства естественной красоты чудесных уральских пород мрамора. С этой целью мраморная облицовка положена в виде плит крупных размеров, которые дают возможность во всей красоте свободно и полно развернуться замечательной игре рисунков камня».

Архитектор отказался от кессонирования потолка, дав «воздух» станции светом. По словам самих строителей, на «Кировской» дышалось легче, чем на соседних станциях глубокого заложения, где применялась разбивка поверхности потолка кессонами.

При отделке станции строители поджимали сроки. Поэтому большие квадраты «уфалея» замечательного рисунка как бы пеящегося прибором плохо подобраны. К сожалению, и современные строители при переделке станции не подобрали пластины мрамора по рисунку.

Станция «Дзержинская»

Ее автору Н. А. Ладовскому также пришлось решать трудную задачу оформления станции глубокого заложения (сейчас она представлена в переделанном виде). Архитектор был вынужден бороться с грузностью и массивностью опор, криволинейным сечением тоннеля. За счет подпружных арок, поставленных с неодинаковыми интервалами, он нарушил монотонность свода и притушил его кривизну.

По мысли автора, более сильное освещение самого перрона при слабом освещении путевой части тоннеля должно было усилить впечатление пространства. Какого-то эффекта от этого добился, но все же станция несет отпечаток неуютности, серой железобетонности. Это, пожалуй, самая тяжелая по восприятию станция первой линии.

Станция «Охотный ряд» (ныне — «Прспект Маркса»)

Авторы двух лучших конкурсных проектов этой станции архитектор Ю. А. Ревковский и художники Н. Г. Боров и Г. С. Земский объединили свои творческие усилия. Они создали цельный архитектурный образ станции в простых и стройных формах, светлых и легких тонах.

При оформлении станции учитывалось ее расположение рядом с Домом союзов, Большим и Малым театрами. Поэтому авторы использовали прежде всего классические формы, по-своему их интерпретируя, и в то же время не скупясь на детали отделки.

Пилоны подземного зала выполнены в виде двоянных многогранных колонн, скрывающих их толщину. Они облицованы белым итальянским мрамором с небольшими капителями из темно-красного грузинского мрамора «шроша». Свод среднего зала обработан кессонами квадратной формы. Ему дан дополнительный ритм разбивкой на части. Боковые своды покрыты богатой лепниной.

Посередине центрального зала стоял ряд высоких полусферических светильников, дававших на потолок дополнительный свет. (Станция перегружена. Поэтому светильники пришлось убрать.) Все детали станции работают на задуманный образ, выдержанный в форме и тонах. К нему «подводят» пассажира более темные подземные вестибюли, облицованные мраморами желтым и оливковым «садахло» с Кавказа.

Станция «Библиотека Ленина» (ныне «Библиотека имени Ленина»)

Архитектор А. И. Гонцевич спроектировал единственную на первой линии станцию под единым безопорным сводом, дав свою трактовку в общем-то уже разработанному на Западе варианту. Автор обогатил поверхность свода прямоугольными кессонами и многочисленными светильниками разных типов. Посередине платформы были расположены скамьи с источниками света на высоких спинках. Перехода в центре зала тогда еще не существовало. Так что станция воспринималась единым объемом. Приятная светло-желтая и коричневая гамма, созданная благодаря применению крымского мрамора «кадыковка» и глазурированной плитки, и в наше время отличает станцию.

Станция «Улица Коминтерна» (ныне «Калининская») арбатского радиуса

Ее платформенный зал с боковыми перронами. Архитектор А. И. Гонцевич системой трех рядов восьмигранных колонн, переходных маршей и галерей не сумел создать внятного облика станции. Ее функциональные основы излишне выпирают, подавляя эстетическое начало. Не спасает ее и цветовая гамма, созданная тем же мрамором «кадыковка» и белым мрамблито — специальным отделочным стеклом, который и перекликается с белым мрамором колонн. Здесь она получилась приглушенной, не оптимистичной.

Станции «Арбатская» и «Смоленская»

Они последние на первой очереди арбатского радиуса (станция «Киевская» открыта в 1937 году). Их платформенные залы обычны для станций мелкого залегания. Авторы Л. С. Теплицкий («Арбатская») и С. Г. Андриевский, Г. И. Макарычев («Смоленская») сдержанную монументальность архитектурных форм подкрепили спокойными цветовыми гаммами, простыми, без нарочитой пышности деталями. В сравнении с другими станциями линии эти выглядят бедными родственницами в скромных повседневных платьях. Тем более что сейчас за ними следует яркая и декоративно броская станция «Киевская».

Станция «Дворец Советов» (ныне «Кропоткинская»)

Проектанты А. Н. Душкин и Я. Г. Лихтенберг, учитывая местоположение станции, предполагающее массовые потоки пассажиров к Дворцу Советов, значительно увеличили ее объемы в сравнении с другими станциями.

Иные пропорции требовали нового подхода к оформлению. И авторы нашли его, создав наиболее эффектный из платформенных залов станций мелкого заложения.

Своеобразно разработанная опора — главный мотив оформления зала. Ее нижняя часть облицована белым уральским мрамором «коелга». Она завершается растробом — капителью, скрывающим источник отраженного света. Световые фонтаны словно бьют в плоскость потолка, и он кажется опирающимся на пучки света. При этом колонны воспринимаются огромными светильниками. Их белый мрамор оттенялся светло-серой плоскостью стен и черным асфальтовым полом.

К сожалению, при реконструкции станции пол покрыли гранитными плитами, а стены

мрамором. Это пригасило эффект, которого добились авторы. Несколько портят впечатление и тяжелые квадратные опоры в центре зала. Они явно выбиваются из рядов более изящных десятигранных колонн. На их примере, кстати, можно видеть, как нарушение пропорций снижает эффект.

Станция «Крымская» (ныне «Парк культуры и отдыха им. Горького»)

Авторы проекта Г. Т. Крутиков и В. С. Поповольно или неволью сделали платформенный зал станции очень по архитектурному решению похожим на противоположные «Сокольники». В этом, может быть, есть определенный смысл. Ведь и там, и здесь станции выводят к местам массового отдыха и завершали в свое время линию метро.

«Крымская» имеет приятную желтоватую гамму. Ее колонны облицованы «кадыковой» и завершаются капителями сложного рисунка, которые несколько оживляют сдержанный вид станции.

Метро для пассажира начинается с наземного вестибюля. Для них творческим группам не удалось найти единого в стиле решения. Может быть, это и к лучшему. Во всяком случае город получил несколько интересных небольших зданий.

Лучшим из них по праву считается вестибюль станции «Лермонтовская» (автор Н. А. Ладовский). Его фасад сделан большим ступенчатым порталом, перекликающимся с тоннельными сводами подземной дороги.

Хорошо вписался в городской пейзаж вестибюль станции «Кировская». Архитектор Н. Я. Колли по-своему интерпретировал известные архитектурные темы и создал легкий, изящный павильон. На его боковых стенах должны быть фриз. Совсем не украшая павильон, на месте фризов висит кинореклам.

Своеобразны и вестибюли станций «Кропоткинская» (архитектор С. М. Кравец) и «Сокольники» (авторы И. Г. Тараканов, Н. А. Быкова). Они отдаленно схожи между собой. Видимо, потому, что авторы независимо друг от друга пытались вписать их в схожие условия — близость зеленой зоны и места массового отдыха.