

## 1.

Московскому метро уделяется много внимания, но мне хотелось показать своим ученикам красоту станций и попытаться объяснить детям, которые никогда не видели метро, что это такое. И именно самым красивым станциям метро, на мой взгляд, и посвящена эта работа.

Другая цель – познакомить учеников с историей Московского метро от станций «первой очереди» и высокого сталинского ампира до последних советских станций и ультрасовременных сооружений. Прогулка наглядно показывает, что история московского метро неотделима от истории страны, так же как подземная Москва от Москвы наземной

## 2.

Столичное метро – быстрый, удобный транспорт и туристический объект

Считается самым красивым в мире

Ежедневно оно перевозит 8 млн. пассажиров

В час - пик в московском метро проходят почти 50 пар поездов в минуту

Более 180 станций

Большая часть станций - подземные. Только девять станций - наземные, и пять - надземные (на эстакадах и мостах). Из подземных станций **70** глубокого заложения, **88** мелкого.

Самая глубокая станция московского метро - «Парк Победы» - **84 м**.

Средняя скорость – 41 – 43 км/ч

## 3.

Метро давно стало для миллионов москвичей основным видом городского транспорта.

Оно существует уже 75 лет:

первая линия была открыта 15 мая 1935 года, она соединяла район "Сокольники" с "Парком культуры".

Ее длина была чуть больше 11 км. По сегодняшним меркам это совсем мало.

Первые станции, построенные в 1930-е годы, и сегодня принадлежат к числу самых красивых. У каждой из них свой архитектурный облик, своя цветовая гамма, многие украшены мозаиками, витражами, рельефами.

## 4.

Перед вами схема метро. Система состоит из 12 линий (включая линию лёгкого метро) общей протяжённостью 302,3 км (в двухпутном исчислении), на которых расположены 182 станции.

Спуск на подземные станции метрополитена и подъём на надземные осуществляется при помощи эскалаторов и лестничных маршей

5.

Станция «Комсомольская»

Первые работы на площадке будущей станции начались 3 мая 1933 года.

Станция длиной 155 метров и шириной 16,8 метра сооружалась открытым способом на постоянно загруженной площади трех вокзалов.

За все 75 лет, прошедших с момента открытия, станция практически не подвергалась переделкам и сохранила свой первоначальный архитектурный облик без изменений.

Время коснулось лишь покрытия платформы и освещения.

"Комсомольской" повезло больше, нежели другим станциям первой очереди, глаза не режут "голые" люминесцентные лампы без рассеивателей, сохранились светильники, установленные в кессонах перекрытия, только красивые люстры, висевшие в центральном нефе, заменены стандартными светильниками - "шарами".

6 .

Пилонная станция глубокого заложения

Глубина **«Красных ворот»** – 31 метр.

В архитектуре пилоны – это массивные столбы, на которые опирается свод.

Сооружена по индивидуальному проекту горным способом с обделкой из монолитного бетона.

Открыта в составе первой очереди московского метро 15 мая 1935 года

Неоклассицизм в архитектуре.

7 .

Станция **«Библиотека имени Ленина»** стала первой в стране односводчатой станцией мелкого заложения.

Станция открыта 15 мая 1935 года

Односводчатые станции имеют один общий зал, являющийся одновременно и распределительным и посадочным.

Они удобны для пассажиров и просторны, но строить их не так просто. Выбор именно этого типа станции применительно к «Библиотеке имени Ленина» был не случаен. Она строилась в весьма стесненных условиях: слишком маленькое расстояние между домами, где станция должна была быть расположена, потребовало свести ширину подземной выработки к минимуму.

По первоначальному проекту станция должна была представлять собой гигантский подземный памятник пролетарскому вождю, переключаясь со зданиями библиотеки и проектировавшимся Дворцом Советов.

Изначально она была сооружена с двумя наземными вестибюлями, но ни один из них не сохранился.

В центре зала «Библиотеки им. Ленина» был сооружён мостик, являющийся переходом на станции «Арбатская» и «Александровский сад», а также выходом в город.

На станции «Библиотека имени Ленина» вы можете обнаружить сразу два интересных артефакта. Первый – это загадочные металлические рамки на путевых стенах. Они явно не являются украшениями, но и пользы тоже не приносят.

75 лет назад в каждой такой рамке без труда умещалась схема первой очереди московского метро. Сейчас в московском метрополитене уже 180 с лишним станций, и ни в какие рамки их уже не вписать....

8.

Еще одна станция первой очереди – **«Кропоткинская»** - восхищает своей строгостью и изяществом.

Станция открыта 15 мая 1935 года

Подземное пространство станции по замыслу архитектора Алексея Душкина напоминает знаменитый древнеегипетский храм Амона в Карнаке с колоннами, подобными цветку Лотоса.

Существует легенда, что когда Каганович, отвечавший за строительство метро, узнал об этом сходстве, его возмущению не было предела. Однако зодчий Душкин успокоил высокопоставленную персону: «У них дворцы для фараонов, а у нас - для народа!».

Когда открылась «Кропоткинская», Алексею Душкину было всего 32 года. После войны выросла спроектированная Душкиным вместе с Мезенцовым и уже знакомая нам высотка у Красных ворот. Проект «Кропоткинской» был удостоен Государственной премии СССР в 1941 и "Гран-При" Брюссельской выставки в 1958 году.

В настоящее время станция как памятник архитектуры мирового масштаба охраняется "ЮНЕСКО".

Именно поэтому в 90-х годах ее так и не переименовали...

9.

### **"Площадь Революции"**

Открыта 13 марта 1938 года в составе участка «Улица Коминтерна» (ныне «Александровский сад») — «Курская» (вторая очередь строительства). Название получила по одноимённой площади (до 1918 года она носила название Воскресенская).

Глубина залегания станции — 33,6 метра

Пилонная трёхсводчатая станция глубокого заложения. Сооружена по типовому проекту. Диаметр центрального зала 9,5 м, боковых залов — 8,5 м.

В отделке станции использован чёрный армянский мрамор «давалу», сочетающийся с белым, серым и золотистым мрамором других пород. Пол выложен светлым и чёрным гранитом. Станционный зал освещается двумя рядами круглых плоских люстр-«тарелок».

В нишах каждой из арок, образуемых пилонами станционного зала, установлены 76 бронзовых фигур, изображающие советских людей

На станции метро "Площадь Революции" в разгар зимней и летней сессии выстраивается очередь из молодых людей: это студенты приходят просить удачи к скульптуре "Разведчик с собакой". Бытует поверье, что для успешной сдачи зачета нужно погладить псу нос, а чтобы получить отличную отметку на экзамене – потрогать лапу.

10.

### Станция «Маяковская»

Открыта 11 сентября 1938 года

Конструкция станции — колонная трёхсводчатая глубокого заложения (глубина заложения — 33 метра). «Маяковская» является первой в мире станцией глубокого заложения колонного типа. Автор проекта — А. Н. Душкин.

Жемчужина Московского метрополитена

Своды опираются на множество тонких, казалось бы, хрупких колонн

Впервые удалось создать столь впечатляющий свободой, высотой, светом и объемом подземный дворец.

Применена авиационная сталь

Несмотря на то, что архитектура «Маяковской» относится к «сталинской неоклассике», наличие некоторых авангардных деталей придаёт ей оттенок стиля «ар деко».

Важным украшением станции являются размещённые в нишах мозаичные панно из смальты (автор эскизов — А. А. Дейнека, тема — «Сутки советского неба». Мозаики были набраны в мастерской В. А. Фролова в Ленинграде).

При открытии станции панно было 35, одно, находившееся ближе к старому выходу, было впоследствии утеряно из-за строительства гермозатвора.

11.

Но безжалостное время не обошло станцию стороной.

И теперь уже новый подземный вестибюль архитектурно и композиционно перекликается со станцией.

Свод кассового зала украшен мозаиками художника Ивана Лубенникова.

Основная тема - та же, что и на самой станции - небо. В мозаиках Дейнеки небо лазоревочистое и прозрачное, служит лишь фоном к изображению, здесь же небо само является смыслом композиции - ночь со звездами, день, радуга...

Купол пересекают несколько с детства всем знакомых цитат Маяковского. Стены и колонны вестибюля и коридоров облицованы мрамором, пол выложен гранитом.

12.

\_\_\_\_\_» — станция Замоскворецкой линии Московского метрополитена. Расположена под Ленинградским проспектом неподалёку от развязки с Волоколамским и Ленинградским шоссе.

Открыта 11 сентября 1938 года в составе второй очереди Московского метрополитена. Название получила по расположенному поблизости посёлку Сокол, который был построен в 1920-е годы.

Конструкция станции не типична для Московского метрополитена<sup>[15]</sup>. Тип конструкции — колонная двухпролётная мелкого заложения (глубина заложения — 10 метров)

Станционный зал представляет собой два параллельных свода, опирающихся на боковые стены и на средний ряд опор. Расстояние между колоннами — 7,4 метра.

Пролёты между опорами прорезаны вертикальными цилиндрами, верх которых завершается куполами с нишами. Эти купола служат рефлекторами для источников освещения, скрытых от глаз наблюдателя кусками агамзалинского оникса.

Таким образом достигается равномерное освещение станции. Нижние части колонн облицованы биробиджанским мрамором и окружены скамейками. Плоские участки боковых стен также облицованы мрамором

## 13.

Станция метро «Сокол» хорошо известна среди любителей городских легенд как одно из «нехороших мест» Москвы. Неподалёку от неё находилось Братское кладбище для жертв Первой мировой войны, где во времена красного террора проводились массовые расстрелы. Работники станции и машинисты поездов рассказывали, что они периодически ощущают чьё-то потустороннее присутствие. А некоторые утверждали, что видели на станции призраков

Дурная репутация станции нашла своё отражение в фольклоре. С советских времён известна частушка: *«У метро у Сокола дочка мать укукала»*<sup>1</sup>.

Станция метро «Сокол» периодически упоминается в сводках происшествий по городу Москве. Известно несколько случаев падения людей под поезд. Некоторые из них закончились летальным исходом<sup>1</sup>.

Достаточно неординарный инцидент произошёл 10 марта 2004 года. Мужчина прыгнул с центрального мостика станции на крышу поезда и уехал в тоннель. С поезда его сняли на станции «Динамо» и госпитализировали с незначительными травмами.

Широкое освещение в прессе получил случай, произошедший 19 марта 2006 года, когда в тоннель между станциями «Сокол» и «Войковская» провалилась бетонная свая и повредила один из вагонов проезжавшего поезда. Это произошло по вине строителей, которые устанавливали рекламную конструкцию прямо над тоннелем метро. По счастливой случайности никто из пассажиров поезда не пострадал.

## 14.

Открыта 11 сентября 1938 года в составе первого участка «Сокол» — «Площадь Свердлова» (ныне «Театральная») второй очереди Московского метрополитена. Проектное название станции — **«Стадион Динамо»**.

Конструкция станции — пилонная трёхсводчатая глубокого заложения (глубина заложения — 39,6 метров). Построена по типовому проекту. Диаметр центрального зала — 9,5 метров.

Пилоны отделаны розовато-дымчато-серым мрамором

В основании пилонов (с двух сторон) установлены деревянные диваны.

В отделке путевых стен использовались оникс, белый и серый мрамор; глухие стены станции отделаны мраморовидным известняком.

Пол в центральном зале выложен чёрным мрамором; изначально покрытие боковых залов было асфальтовым, ныне оно также мраморное.

Стены вестибюлей покрыты светлым мрамором.

Центральный зал станции и наземные вестибюли декорированы барельефами. В верхних частях пилонов размещены фарфоровые медальоны, общее количество 60 (попарно одинаковые со стороны зала и платформ).

На них помещено 21 изображение видов спорта: лыжи, теннис, метание диска, бокс, гимнастика, футбол, метание ядра и многие другие

15.

#### **Станция «Комсомольская» - кольцевая**

Открыта 30 января 1952 года в составе участка «Курская» — «Белорусская». Названа по Комсомольской площади.

Станция имеет пересадку на одноимённую станцию Сокольнической линии, которая осуществляется по лестницам в центре зала и эскалатору. Этот же эскалатор ведёт в южный совмещённый вестибюль, из которого осуществляется выход к Казанскому вокзалу.

Кольцевую линию столичной подземки отличают парадность, красота, строгость, богатое убранство станций

На «Новослободской» это - витражи в золоченых рамах, на «Октябрьской» – светильники, на «Киевской» и «Комсомольской» - огромные мозаичные панно из смальты

Глубина заложения 37 метров.

Конструкция станции — колонная трёхсводчатая глубокого заложения. В конструкции использована сборная чугунная обделка, в качестве лотка использована монолитная плита. Длина посадочного зала 190 метров, ширина 10 метров. На станции 68 восьмигранных колонн (шаг 5,6 м).

Оформление станции посвящено теме борьбы русского народа за независимость. Потолок станции украшен восемью мозаичными панно из смальты и ценных камней. Шесть из них изображают Александра Невского, Дмитрия Донского, Кузьму Минина и Дмитрия Пожарского, Александра Суворова, Михаила Кутузова, советских солдат и офицеров у стен рейхстага.

16.

\_\_\_\_\_» — станция Арбатско-Покровской линии Московского метрополитена. Расположена между станциями «Площадь Революции» и «Смоленская».

Открыта 5 апреля 1953 года в составе участка «Площадь Революции» — «Киевская».

Глубина залегания станции — 41 метр. Пилоны отделаны внизу красным мрамором, украшены выполненными из керамики букетами цветов. Пол выложен серым гранитом. Путевые стены облицованы глазурованной керамической плиткой, белой сверху и чёрной внизу. Станционный зал освещается массивными бронзовыми люстрами в форме колец.

Вестибюль станции был закрыт на реконструкцию с 18 мая 2006 года по 2 сентября 2007 года. За время реконструкции произведён большой объём ремонтных и строительных работ.

Наземный вестибюль станции сохранил свой исторический архитектурный облик. Единственное изменение коснулось полов вестибюля, где плитка здесь была заменена на более долговечный гранит.

Отдельные мраморные плиты на стенах вестибюля были заменены с применением метода искусственного старения.

Светильники, люстры и бра были отреставрированы, на них восстановили утраченные детали. Лампы накаливания были заменены на современные энергосберегающие.

17.

— **станция Арбатско-Покровской линии** Московского метрополитена. Расположена между станциями «Смоленская» и «Парк Победы».

Глубина залегания станции — 38 метров.

Открыта 5 апреля 1953 года в составе участка «Площадь Революции» — «Киевская». Название получила по Киевскому вокзалу, как и одноимённые станции Филёвской линии и Кольцевой линии. Станция была конечной на протяжении 50 лет (1953—2003).

Оформление станции посвящено Советской Украине и теме воссоединения Украины с Россией. Украшена большим количеством живописных полотен. На своде над пилонами размещены 24 фрески, изображающих трудящихся Советской Украины.

Со стороны платформ также размещены фрески, преимущественно с изображениями фантастических растений. Пилоны отделаны светлым мрамором и дополнительно украшены цветным керамическим карнизом.

Торец станции занимает крупное мозаичное панно, изображающее народные гуляния на праздновании 300-летия воссоединения Украины с Россией.

18.

Станция московского метрополитена "**Киевская**" начала свою работу 14 марта 1954 года на участке "Белорусская" – "Парк Культуры". В настоящий момент она находится между станциями "Парк Культуры" и "Краснопресненская", а также входит в состав "Кольцевой" линии. Своим же названием станция обязана Киевскому вокзалу, недалеко от которого она и располагается.

"Киевская" представляет собой трёхнефную пилонную станцию, заложенную на глубине 53 метра. Конструкция пилонная, трёхнефная, глубокого заложения.

На станции метро "Киевская" имеется один наземный вестибюль, который соединяется со станцией двухмаршевым эскалатором. Этот вестибюль выходит на площадь Европы и является общим с одноимённой станцией "Арбатско-Покровской" линии.

Архитектурно-художественное оформление станции "Киевская" посвящено темам "История Украины" и "Дружба украинского и русского" народа. Об этом свидетельствуют восемнадцать пилонов, декорированных изображениями из смальты, и большое панно с лепниной, изображающее Владимира Ильича Ленина.

19.

**«Воробьёвы горы»** - станция с нелегкой судьбой.

Открыта 12 января 1959 года. Закрыта на реконструкцию 23 октября 1983 г. Вновь открыта 14 января 2002 года

Вестибюли (архитекторы Н.И.Демчинский и В.И.Алешина) имели выходы на обоих берегах реки Москвы; на Воробьёвы горы - подъем на эскалаторах.

Зал был остеклен, каркас сооружен из дюралюминиевых элементов, пол выложен метлахской плиткой.

Станция "Ленинские горы" стала самой длинной в московском метро. Длина ее платформы (вместе с проходными коридорами) - 270 метров.

Один выход был к стадиону, второй - на Ленинские горы, он открылся несколько позже. Верхний ярус соединялся с нижним с помощью эскалаторной галереи. Впервые в мировой практике станция метро оказалась расположенной над водой.

20.

Весной, едва началось таяние снега, вода, из-за плохой гидроизоляции, хлынула на станцию. Нормальной эксплуатации постоянно мешала дождливая погода. Ливень, разразившийся над Москвой 8 июля 1959 г., едва не парализовал работу этого участка метро. Дождевая вода вперемешку с песком стала заливать мутными потоками проходящие поезда.

Вскоре начали рушиться потолочные покрытия. В июне 1960 г. в коридоре вестибюля с 4-метровой высоты упали дюралевые листы карниза. По счастью, никто не пострадал.

Реальная реконструкция началась вместе со строительством третьего транспортного кольца.

21.

\_\_\_\_\_» — станция Калининской линии Московского метрополитена, расположена между станциями «Третьяковская» и «Площадь Ильича».

30 декабря 1979 года была торжественно открыта восьмая линия Московского метрополитена

Глубина заложения станции 60 метров

«Марксистская» — возможно, самая красная станция московского метро.

Колонны станции облицованы мрамором розовых тонов, со стороны платформ на них сделана характерная продольная выемка, из-за чего они кажутся двойными.

Облицовка путевых стен — светло-розовый мрамор, нижняя часть отделана чёрным гранитом.

Центральный зал и платформы освещены светильниками, представляющими собой спирали из вертикально расположенных люминесцентных ламп, которые символизируют один из законов марксизма — «развитие по спирали».

Пол покрыт серым гранитом с красными вставками, символизирующими гвоздики. Над сводами в торцах центрального зала расположены панно идеологического содержания, выполненные в технике флорентийской мозаики (художник М. Н. Алексеев).

Известна крупнейшей аварией в истории московского метростроения.

Станция сооружена в тяжелых геологических условиях - на месте древней топи. При ее строительстве метростроевцы наткнулись на подземное озеро, и вода практически мгновенно затопила уже готовые выработки. Люди были срочно выведены на поверхность. Насосы не успевали откачивать все прибывающую воду, а вскоре их пришлось вовсе отключить, так как вода поднялась до электрических щитов и кабелей, питающих эти самые насосы. Тогда оказалась затоплена почти вся уже частично готовая станция. После этого пришлось выкачивать воду с поверхности, заменять поврежденное оборудование и восстанавливать выработки. На ликвидацию последствий аварии ушло более двух месяцев...

На ликвидацию последствий аварии ушло более двух месяцев...





Односводчатая станция мелкого заложения. Сооружена из монолитного железобетона. Длина платформы — 162 м, ширина — 10 м, высота — 8,5 м<sup>[1]</sup>. Пикет ПК103+33.

«Славянский бульвар» оформлен в стиле парижской подземки: резные ограды в стиле ар-нуво и ар-деко с цветочными орнаментами. Стены выполнены из мрамора зеленого цвета, а покрытие пола - из черного крупнозернистого гранита. На станции два вестибюля, один из которых связывает с платформой лестница, а другой - эскалаторы.

На станции установлены три скамьи в форме ладьи, над которыми витиеватым шрифтом нанесено название станции.

На платформе установлены металлические «деревья» для придания станции сходства с настоящим бульваром. На вершинах «деревьев» размещены фонари.

Путевые стены облицованы зелёным мрамором «Верде Гватемала» (в завершении — профиль из нержавеющей стали). Пол покрыт чёрным крупнозернистым гранитом «Верде Бахия», по краям платформы он имеет термообработанную поверхность

Это вторая станция московского метрополитена, приспособленная для инвалидов-колясочников.

26.

\_\_\_\_\_» — станция Люблинско-Дмитровской линии Московского метрополитена. Открыта в составе участка «Марьина Роща» — «Трубная» 19 июня 2010 года.

181-я станция метро.

Строительство станции велось с середины 1990-х годов. Долгое время строительство было заморожено.

Во время консервации строительства на недостроенной станции «Достоевская» снимался фильм «Путевой обходчик», вышедший на экраны в 2007 году.

Работы были возобновлены лишь в 2007 году, когда были пройдены полностью левый и правый станционные тоннели и началась проходка центрального зала, построен один из двух наклонных эскалаторных ходов. В апреле 2009 года из-за нехватки средств на строительство было принято решение о переносе открытия станции на май 2010 года, однако открыта станция была лишь во второй половине июня.

Одной из причин переноса сроков открытия участка линии была неготовность эскалаторов станции «Марьина Роща». Встречались высказывания, согласно которым перенос сроков был связан с неготовностью (или даже *«излишней трагичностью»*) внутреннего оформления станции.

27.

На стенах станции изображены сцены, иллюстрирующие четыре романа Ф. М. Достоевского («Преступление и наказание», «Идиот», «Бесы», «Братья Карамазовы»), в том числе сцены насилия (убийство старухи и Лизаветы, самоубийство Свидригайлова из «Преступления и наказания», убийство Настасьи Филипповны из «Идиота», убийство Шатова и самоубийство Ставрогина из «Бесов»). Автор мозаик, художник Иван Николаев, комментируя противоречивые реакции на оформление станции, заявил:

*«Если братья за тему Достоевского, то нужно соответствовать глубине и трагичности его творчества»*

