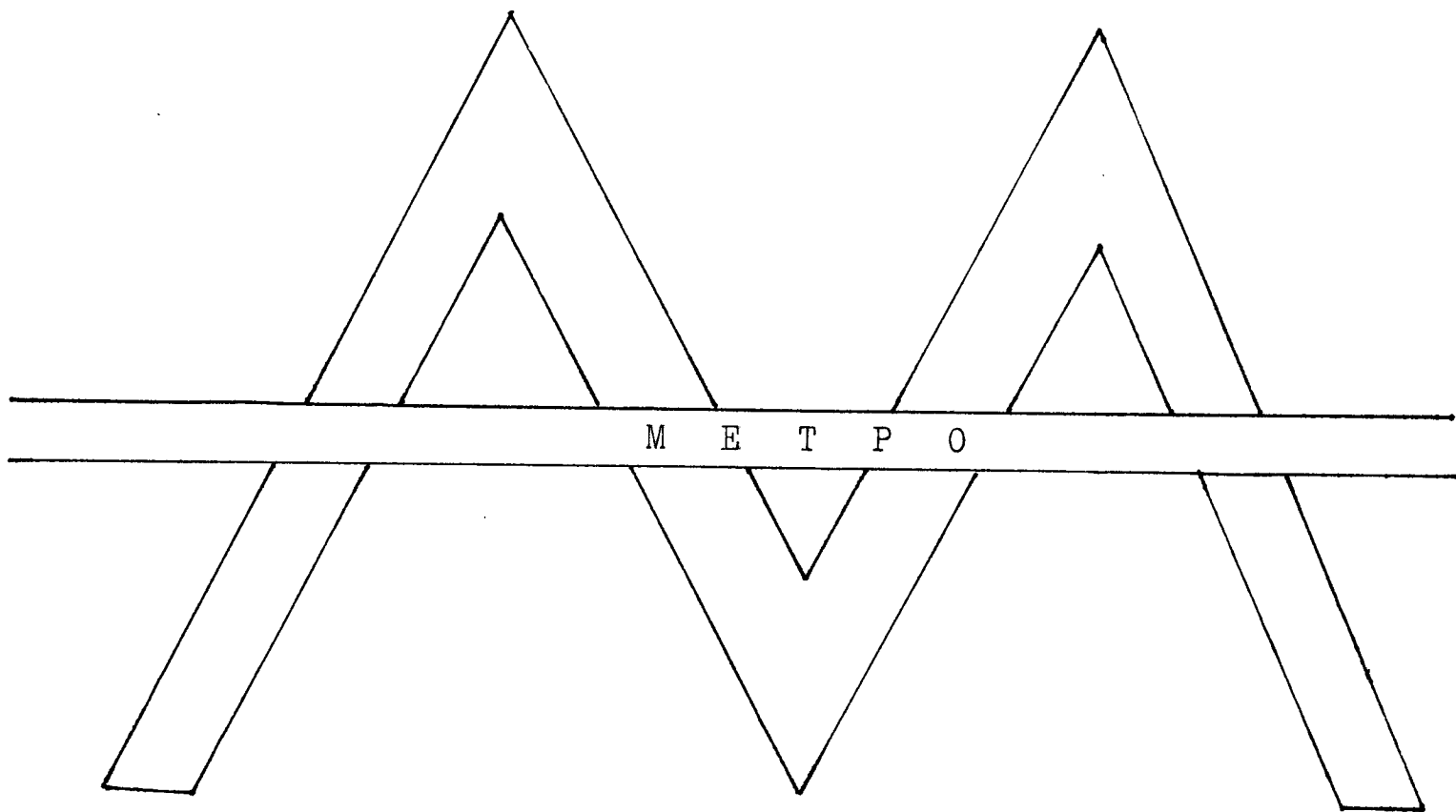


Архитектурно-информационный журнал

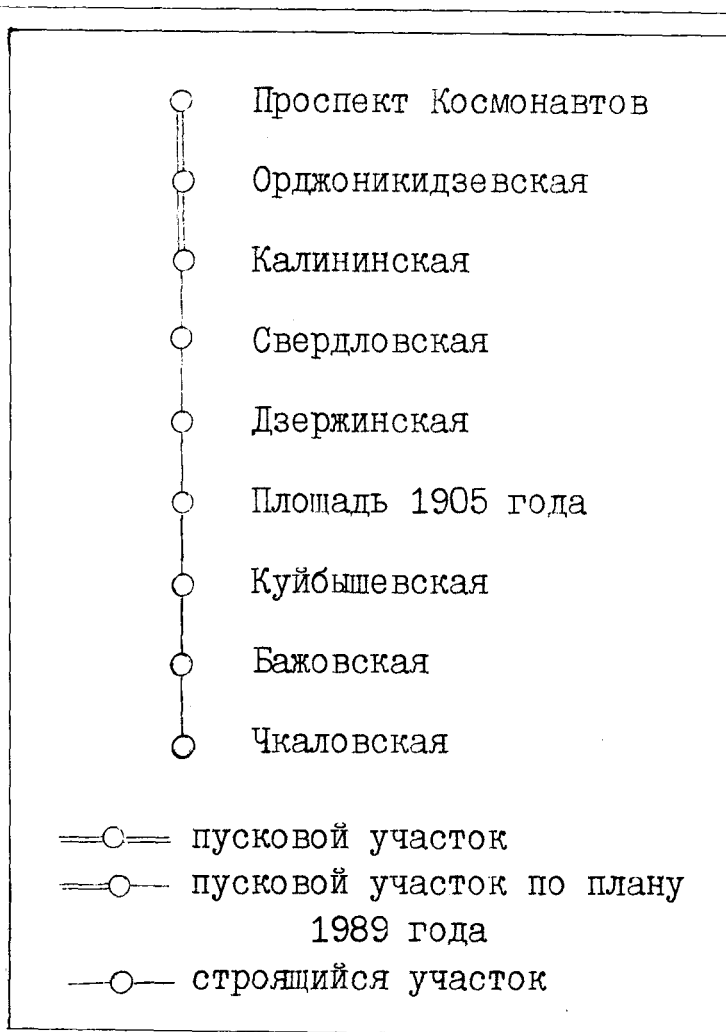


№ 1

август 1991

Выходит 4 раза в год

МОСКВА



ЕКАТЕРИНБУРЖСКИЙ

МЕТРОПОЛИТЕН

ДЕЙСТВУЕТ !

В первых числах мая в Екатеринбурге пушена первая очередь метрополитена. Центральная пресса единодушно замолчала это событие, радио ограничилось коротким комментарием.

В чем же дело?

Первоначально пусковой участок Екатеринбургского метрополитена с шестью станциями планировалось сдать в 1988 году. Затем пуск участка, сокращенного до пяти станций, перенесли на 1989 год. И вот, в 1991-м, участок, наконец, пушен. На нем... всего три станции. Это самый короткий пусковой участок первой очереди за всю историю советских метрополитенов.

НАПОМНИМ. В 1984 г. сдан в эксплуатацию первый участок Минского метро /8 станций/. В 1985-м - пусковой участок Нижегородского метро /6 станций/. В 1986 г. открыто движение по первому участку Новосибирского метро /5 станций/. В 1987 году открыт метрополитен в Самаре /4 станции/. В 1991-м - Екатеринбург /3 станции/. Что дальше?..

Казалось бы - худо-бедно, но сдали - событие значительное и радостное для нашего смутного времени. Но перестроечная пресса, посмаковав в свое время неудачи и срывы сроков пуска, сам пуск обошла молчанием.

Итак, пять лет спустя после проходки первого сквозного тоннеля, стальной путь от "Калининской" до "Проспекта Космонавтов" открыт. Так и не достигнув центра города, линия прошла у заводов-гигантов "Уралмаш" и "Уралэлектротяжмаш". Строятся еще шесть станций, но о сроках их сдачи говорить пока не приходится.

Тринадцатый метрополитен СССР открыт. Не подтвердит ли он существование "магии чисел"?..

/В следующих номерах редакция постарается рассказать о Екатеринбургском метрополитене подробнее/.

## ОТ "САВЕЛОВСКОЙ" ДО "ОТРАДНОГО"

- Алтуфьевская
- Бибирево
- Отрадное
- Владыкино
- Петровско-Разумовская
- Тимирязевская
- Дмитровская
- Савеловская
- Менделеевская
- Цветной бульвар
- Чеховская
- Боровицкая
- Полянка
- Серпуховская
- Тульская
- Нагатинская
- Нагорная
- Нахимовский проспект
- Севастопольская
- Чертановская
- Южная
- Пражская

7 марта в Москве открылись двери пяти новых станций Тимирязевского радиуса. Сдан в эксплуатацию самый длинный участок за последние 8 лет /от "Савеловской" до "Отрадного" - 8.6 км/. Если же оценивать не по длине, а по значению для города, то Тимирязевский радиус - важнейший из построенных за последние 15 лет.

1. Что дал Тимирязевский радиус метрополитену, Метрострою и Москве ?

С открытием нового радиуса число станций Московского метро выросло до 148 /9-й линии - до 20/; протяженность - до 253 км /9-й линии - до 31.3 км/. От "Отрадного" до "Савеловской" ехать 12 минут, до "Боровицкой" - 22 минуты, до "Пражской" - 46 минут. Метрополитен получил четырнадцатое электродепо /Владыкино/. Прибавилось 17 эскалаторов, 11 больших и 6 маленьких. Создан задел для дальнейшего развития 9-й /Серпуховско-Тимирязевской/ линии - к "Бибиреву" и "Алтуфьевской".

При строительстве использовались инженерные и технические новинки. "Тимирязевская" - первая в Москве одноводчатая станция глубокого заложения. /В Ленинграде таких станций 10, строятся они с середины 70-х/. Впервые в Союзе при сооружении тоннеля метро использован горнопроходческий комбайн. На строительстве эскалаторного тоннеля "Петровско-Разумовской" испытан принципиально новый проходческий комплекс, состоящий из тоннельного комбайна и модернизированного укладчика.

И все же, главное, - сотни тысяч жителей Отрадного и прилегающих районов получили, наконец, свое метро. Раньше им приходилось добираться до "Свиблово", "Ботанического сада" или до "Войковской". Теперь время, затрачиваемое жителями Отрадного на путь к Центру, сократилось на полчаса.

Изменено более 50 маршрутов автобусов и троллейбусов. Разгружены Горьковский и Рижский радиусы.

В день пуска на Тимирязевской линии можно было встретить непривычно много улыбающихся лиц...



Накануне пуска. Тоннели у  
"Петровско-Разумовской".

## 2. Почему не в 1989-м ?

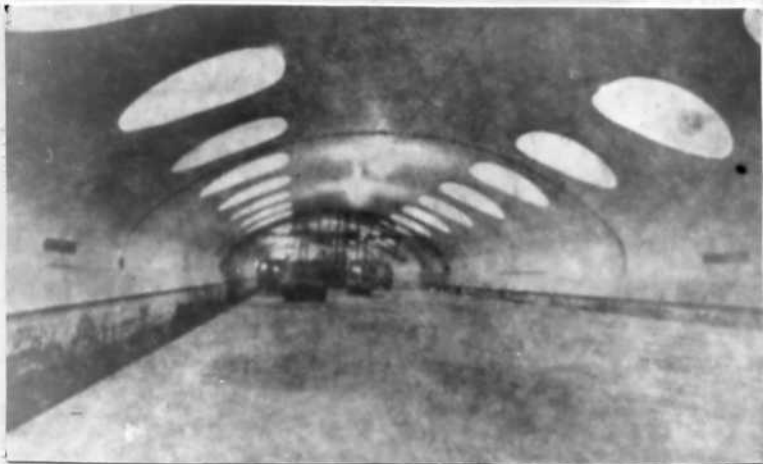
Первоначальными планами открытие линии к "Отрадному" предусматривалось в 1990 году, как и сдача Люблинского радиуса. Однако стало ясно, что пуск двух больших участков /9 и 14 км/ в одном году трудноосуществим. Было решено перенести сдачу Тимирязевской линии на 1989 г., о чем в августе 1987 г. на пленуме МГК КПСС проинформировал Б.Н.Ельцин. На год раньше, в 1989-м, намечалось также сдать один перегон до станции "Крылатское" на Филевской линии.

"Крылатское" тогда сдали, а Тимирязевский радиус - нет.

Можно привести добрый десяток объяснений: большая протяженность и сложность участка; перебои в снабжении; неожиданно встретившаяся на пути подземная речка... Так или иначе, случай с Тимирязевским радиусом отражает обще-метростроевскую тенденцию. "Крылатское" сдали досрочно. Следующий участок /в Ясенево/ - опоздал на квартал. "Черкизовская" и "Улица Подбельского" задержались уже на три квартала. Тимирязевский радиус - на год и два месяца.

Интересно, что еще в марте 1990 года предполагалось открыть путь к "Отрадному" в III квартале того же года, а в следующем квартале - пустить "Бибирево". Реально же к этому времени едва была завершена проходка путевых тоннелей. Безуспешная попытка

"Отрадное" в декабре 1990.



Строительство станции  
"Дмитровская".

аврального пуска все же была предпринята накануне Нового, 1991 года. И тем не менее даже за два месяца, оставшиеся до начала марта, не удалось устранить недоделки. 7 марта полностью готовыми встретили пассажиров только "Дмитровская" и "Владыкино". На "Тимирязевской" пол еще не был отчищен от цемента и штукатурки, а надписи на информационных щитах еще не просохли, чем сразу же воспользовались "баловники", раз-

мазав надписи до неузнаваемости. Пол "Петровско-Разумовской" украшали лужи воды, стекавшей по колоннам. Светящиеся таблоуказатели на "Отрадном" были подключены только на третий день.

И при этом - еще 15 декабря 1990 года один из начальников СМУ говорил о пуске участка к Новому году:

-Да что вы волнуетесь? Сдадим!

### 3. Новое - это хорошо забытое старое...

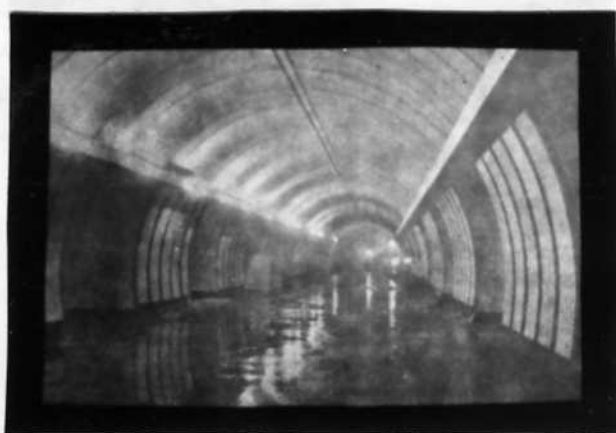
В архитектурном отношении новый участок получился неоднородным. Не чувствуется единого стиля - как, например, на линии от "Серпуховской" до "Южной" /1983 г./ Вместе с тем, в архитектуре почти всех станций участка сказывается "чужое влияние". Так, "Дмитровская" формой пилонов и светильников напоминает "Колхозную" /1971/, "Петровско-Разумовская" - "Полянку" /1986/. "Владыкино" соединило в себе металлические стены "Шукинской" /1975/ и колонны "Беляева" /1974/. "Отрадное" ассоциируется с "Нахимовским проспектом" /1983/...

Начать разговор об архитектуре Тимирязевского радиуса необходимо, конечно, со станций "Менделеевская" и "Савеловская", открытых в 1988 году и предшествующих новому участку.



**МЕНДЕЛЕЕВСКАЯ.** Архитекторы - Н. Алешина, Н.Самойлова. Станция глубокого заложения, колонного типа на основе тубинговых колец улучшенной конструкции. Колонны таких станций /"Кузнецкий мост", "Авиамоторная" и др./ образуют аркаду. "Менделеевская" - единственная станция такого типа на 9-й линии. Колонны и стены отделаны белым мрамором "коэлга". Классические линии аркады, правда, не совсем сочетаются со структурным подвесным светильником из золотистого металла в виде

кристаллической решетки, но в целом станция получилась неплохая. Это единственная станция Тимирязевского радиуса, на которой свод оштукатурен, а не собран из специальных стеклопластиковых элементов.



**САВЕЛОВСКАЯ.** Архитекторы - Н. Шурыгина, Н.Шумаков. Простая станция пилонного типа с ярко выраженной железнодорожной тематикой. На каждой путевой стене - по 4 мозаичных панно из смальты; архитектуру центрального зала определяет контрастное чередование черных и белых линий. Стены и пилоны отделаны белым мрамором "коэлга", а проеzy пилонов выложены темным мрамором и серебристым металлом. Потолок собран из специальных водозащитных элементов, впервые примененных в 1987 г.

на "Чеховской". Эти элементы, использующиеся на всем протяжении Тимирязевского радиуса - от "Чеховской" до "Отрадного" - объединяют архитектуру станций радиуса.



**ДМИТРОВСКАЯ.** Архитекторы - В. Филиппов, Р. Погребной, В. Севостьянов. Первые двое участвовали в проектировании "Свиблово" /1978/, "Третьяковской" /1986/, "Полянки" /1986/, "Цветного бульвара" /1988/ и др., С. Севостьянов - соавтор "Полянки".

Станция "Дмитровская" - пилонная, глубокого заложения - пожалуй, самая удачная на радиусе. Правда, две пилонные станции подряд - "Савеловская" и "Дмитровская" - воспринимаются несколько однообразно и тяжело-

весно, напоминая Кольцевую линию/. "Дмитровская" монументальна, выполнена в красных тонах. Путевые стены облицованы розовым байкальским мрамором, X-образные пилоны - нарядным темно-красным гранитом. Интересное решение: в средней части центрального зала проходы к платформам не открыты - вместо этого в небольших нишах сделаны скамейки. Пол отделан красным гранитом, потолок - водозащитными элементами. Светильники, проходящие над пилонами единой полосой, скрыты за матовым стеклом, оправленным в золотистый металл. Художественное оформление станции посвящено Великой Отечественной Войне. На торцевой стенке - тематическая вставка из литого металла. Название станции начертано на путевых стенах рубленным шрифтом, отлитым из латуни.

Четыре эскалатора ведут к типовому подземному вестибюлю, расположенному у платформы "Дмитровская" под Бутырской улицей. Предполагается открыть второй выход на пересечении Бутырской и 1-й Хуторской улиц.



**ТИМИРЯЗЕВСКАЯ.** Архитекторы В. Черемин и А. Вигдоров. Они же проектировали "Шоссе энтузиастов" /1979/, "Чеховскую" /1987/ и др.

"Тимирязевская" - станция, в своем роде уникальная. Как уже отмечалось, она - первая в Москве односводчатая станция глубокого заложения. Обычно односводчатые станции строятся в случае мелкого заложения, иначе свод может не выдержать давления грунтовых вод и рыхлых пород - "пльвунов". Создать "Тимирязевскую" позволили удачные

геологические условия. Предполагалось, что эта станция будет особенно просторной и легкой, не похожей на подземелье. Во время строительства станцию посетили делегации из ФРГ, Италии, Японии, Австрии, Южной Кореи, а также из разных городов СССР. В 1988 г. на стройке побывал первый секретарь МК КПСС Л. Н. Зайков.

...И все же станция могла бы получиться более удачной. Ее огромное пространство кажется излишним, ассоциируясь с ангаром, особенно из-за монотонно-полосатого потолка. Могли бы быть удачнее и 13 светильников-"тюльпанов" из нержавеющей стали, изготовленные бригадой художников Г. Дюдина. Низкие путевые стены, отделанные желто-серым мрамором "газган" и продольной полосой черного камня, едва заметны под огромным сводом. Неудачны ин-

формационные табло в виде кубов, установленных на пол. Рисунок пола из гранита трех цветов неплох, но собран грубо; плиты не подогнаны друг к другу - кажется, первый случай на метрополи-тене.

Сравнение "Тимирязевской" с первой подобной станцией Ленинградского метрополитена "Площадь Мужества" /ок. 1978/ также оканчивается не в пользу "Тимирязевской".

Художественное оформление станции посвящено теме "Природа и человек". Тема раскрыта в двух небольших панно из флорентийской мозаики на торцевых стенах центрального зала.

Центральный зал соединен с типовым подземным вестибюлем тремя эскалаторами. Удачны декоративные вентиляционные решетки вестибюля. Выходы из станции ведут к Дмитровскому шоссе и к платформе "Тимирязевская".



ПЕТРОВСКО-РАЗУМОВСКАЯ. Архитекторы В. Филиппов, С. Севастьянов /см. "Дмитровская"/.

Станция - глубокого заложения, колонного типа - явно неудачная. Ее архитектура слишком проста и напоминает станции начала 1970-х /"Китай-город"/. Еще более "Петровско-Разумовская" напоминает "Полянку" /1986/, но, в отличие от "Полянки", не имеет идейного центра композиции, выраженного у той через оригинальную форму свода. Напротив, свод "Петровско-Разумовской" выложен традиционными стеклопластиковыми элементами. Он подсвечивается

святильниками-карнизами из золотистого металла. На фоне беломраморных колонн и стен этот карниз кажется чужеродным, как и желтый мраморный пол. Вертикальные прорезы колонн впервые в метро отделаны поделочным камнем, напоминающим срез дерева. Но этот нарядный камень, упрятанный в прорезы, не производит должного эффекта: он почти не заметен.

В торце зала установлена оригинальная композиция из дорических колонн и ваз с медными "цветами". В свое время в районе "Петровско-Разумовской" располагались дворянские имения, недалеко и до дворца в Останкине - очевидно, это и подсказало тему художественного оформления, которое, однако, не вяжется с почти индустриальным обликом станции.

"Петровско-Разумовская", кроме Владыкина и Отрадного, обслуживает и район Лихоборы-Лианозово, куда в перспективе пойдет Дмитровская линия метро. Станция "Петровско-Разумовская" будет пересадочной, совмещенного типа /как "Китай-город"/. Рядом с существующим перронным залом будет построен новый. По левому пути действующего зала будут ходить поезда Тимирязевского радиуса, а по правому - Дмитровского /аналогично в другом зале/.

А пока у наземного вестибюля станции /между платформой "Петровско-Разумовская" и Алтуфьевским шоссе/ построена большая автобусная остановка, рассчитанная на 20 маршрутов. Наземный вестибюль, сложенный из красного декоративного кирпича и украшенный витражами, красив. С открытием второго зала станции он будет достроен. С существующим залом он соединен четырьмя эскалаторами, работающими в час "пик" с полной нагрузкой.

Перегонный тоннель "Петровско-Разумовская" - "Владыкино" поднимается из глубины к поверхности. Начиная со станции "Владыкино", линия строилась открытым способом.



тором.

Несмотря на типовую конструкцию /в особенности, потолка/, станция получилась архитектурно цельной. Квадратные колонны, отделанные белой "коэлкой", увеличены в объеме /как на "Беляево"/, но расположены чаще /как на "Улице 1905 г." и др./ Возможно, это было обусловлено инженерными соображениями /расположение под ж/д путями требует большой прочности конструкции/, но оказалось и архитектурно удачным. В перспективе белые колонны сливаются в сплошную мраморную стену, контрастирующую с темно-серым гранитом пола и анодированными под бронзу алюминиевыми стенами.

Очень хороши расположенные на стенах художественные композиции на тему: "Памятники мировой храмовой архитектуры". Темный металл как бы расходится, уступая место вставкам из темно-серого камня, в которых размещены круглые барельефы из бронзы с изображением храмов.

Между станциями "Владыкино" и "Отрадное" расположены отгонные пути в электродепо Владыкино.



"Нахимовский проспект". Пол выложен темными квадратами по белому фону /на "Нахимовском проспекте" - светлыми квадратами по серому полу/. Цоколь путевых стен - из темного мрамора.

Стены первоначально предполагалось оставить гладкими. На фото: "Отрадное" в декабре 1990" - ясно видно, что название станции размещено непосредственно на оштукатуренной стене. Однако потом решено было покрыть стены уже упоминавшимися стеклопластиковыми водозащитными элементами. Помимо технических удобств, это архитектурно сближает "Отрадное" с "Петровско-Разумовской",

ВЛАДЫКИНО. Архитекторы В.Клоков, И.Плюхин. Участвовали в создании станций: "Площадь Ильича" /1979/, "Авиамоторная" /1979/, "Нахимовский проспект" /1983/ и др.

Колонная станция: типовой проект мелкого заложения. Строилась закрытым способом под Окружной железной дорогой. Имеет два круглых наземных вестибюля по обе стороны железной дороги, неподалеку от Алтуфьевского шоссе. Оба вестибюля в точности соответствуют вестибюлю станции "Ботанический сад" /1978/. Каждый из них соединен с центральным залом трехленточным эскала-

ОТРАДНОЕ. Архитекторы - Л. Попов, В. Волович, М. Ткаченко. Первые двое проектировали "Нахимовский проспект" /1983/, "Орехово" /1984/, "Боровицкую" /1986/.

Односводчатая станция мелкого заложения с двумя подземными вестибюлями /выходы на ул. Декабристов и ул. Учатуряна/.

Высота свода от платформы - 6.2 метра. В своде, над путями, два ряда куполов, из которых льется свет. Похожим образом освещение устроено и на станции



"Дмитровской", "Савеловской"...

К потолку станции подвешены две большие картины художника И. Николаева "Революционное движение в 19 веке и декабристы". Эти картины, к сожалению, портят неплохой облик станции. Роспись маслом по жести — слишком дешевый вид искусства, явно не соответствующий метрополитену. К тому же, качество и художественный уровень картин оставляют желать лучшего. Чего стоит зеленое лицо известного декабриста ?!

Жители "Отрадного", правда, считают свою станцию лучшей на линии.



"Полянка"  
/ср. с фото "Петровско-Разумовской"/.



"Нахимовский проспект"  
/ср. с фото "Отрадного"/.

МОСКВА. Как известно, в апреле 1991 г. Исполком Моссовета принял решение о переименовании строящейся станции 10-й линии метро "Достоевская" в "Римскую". Предполагалось, что "Римская" будет создана по проекту итальянских архитекторов /аналогично, предполагается соорудить станцию "Московская" в Риме/. В районе "Римской" предполагалось также открыть советско-итальянский гостиничный комплекс.

Патриотическая пресса развернула кампанию против такого переименования. На строящейся линии есть станции с безликими названиями: "Совхозная", "Южнобережная" и др. Почему бы не присвоить название "Римская" одной из них, не задевая чести великого русского писателя?

Борьба завершилась успехом. 4 июня исполком принял новое решение:

"В связи с тем, что сооружаемая станция "Римская"... находится в районе улицы Ф.М. Достоевского, где в доме № 2 располагается музей великого русского писателя, Исполком Московского Совета решил:

1... Вернуть наименование "Достоевская" станции метрополитена, сооружаемой на центральном участке Люблинско-Дмитровской линии метрополитена.

2. Главному архитектору, учитывая соглашение по строительству метрополитенов в городах Москве и Риме, подготовить предложение о присвоении наименования "Римская" другой строящейся станции.

Председатель Исполкома Моссовета  
Ю.М. Лужков"

Над проектом станции "Достоевская" работают архитектор Л. Попов и художник И. Николаев, авторы "Боровицкой" /1986/ и "Отрадного" /1991/.

/По мат. газет "Куранты" и "Лит.Россия"/

ДНЕПРОПЕТРОВСК. Продолжается строительство Днепропетровского метрополитена. За десять лет жители города уже привыкли к шахтам, отмечающим девять первых станций будущей линии метро. Линия пройдет вдоль Днепра, под проспектами Свободы, Калинина и К.Маркса, соединив район металлургических заводов и отдаленные жилые районы Красный Камень, Коммунар, Парус - с вокзалом и центром города. Линию предполагается пустить в две очереди: пять станций с депо и инженерным корпусом и потом - еще четыре. Из девяти станций восемь - глубокого заложения. Случай, в отечественной практике небывалый, особенно за последние 30 лет.

Несколько лет назад был проведен всесоюзный конкурс архитектурных проектов всех девяти будущих станций Днепропетровского метро. Проекты поступили из Москвы, Ленинграда, Киева и др. городов, так что на каждую станцию пришлось около десяти проектов. Среди них было немало интересных. Однако жюри, исходя из соображений разумной экономии, отобрало наиболее простые и дешевые проекты. Два-три года, и мы сможем наблюдать их реализацию в мраморе и граните.

Затянувшееся строительство метро порождает в Днепропетровске разнообразные слухи. Чаще всего говорят о геологических труд-

ностях - начиная от обилия "пльвунов" и кончая сплошными каменными пластами. Иногда упоминают о неких залежах урановых руд, которые метростроевцы вынуждены обходить, избегая большой радиоактивности. Кое-кто считает, что строительство из-за недостатка средств и вовсе законсервировано /что, конечно, не соответствует действительности/.

Днепропетровск ждет свое метро. И трамваи по-прежнему терпеливо объезжают огороженные площадки Метростроя...

И.Сергеев

-----

РИГА. Стало окончательно известно, что метро в Риге не будет.

/"Ригас Балсс"/

-----

МОСКВА. Разработан для утверждения в Исполкоме Моссовета окончательный вариант проекта по переименованию около 30 станций московского метро. Как известно, более 10 станций уже переименовано согласно сентябрьскому /1990г./ решению Исполкома. Новые названия, по сути, не так уж и новы. Они возвращают нас в атмосферу Москвы 19-нач. 20 века: Хамовники, Каменщики, Пречистенка... Кажется, на карте Московского метро не осталось и одноименных пересадочных станций /кроме "Киевской"/. Вместе с тем 40 новых названий способны вселить путаницу в голову любого москвича. К тому же, ряд переименований не совсем удачен: со схемы столичного метрополитена исчезнут "ВДНХ", "Пролетарская", "Шоссе Энтузиастов". Особенно обидно за "Парк Культуры", уже успевший войти в историю: "От "Сокольников" до "Парка" на метро..."

В случае принятия Исполкомом Моссовета данного проекта по переименованию, в ближайшем номере нашего издания будет опубликована полная схема Московского метро с новыми названиями. Пока же ограничимся лишь краткой таблицей /обратите внимание на новые наименования ряда линий!/  
-----

1-я /Фрунзенско-Сокольническая/ линия.

Проспект Вернадского.....	Вернадская
Ленинские горы.....	Воробьевы горы
Фрунзенская.....	Хамовники
Парк Культуры.....	Остоженка
Кропоткинская.....	Пречистенка
Библиотека им. Ленина.....	Моховая
Проспект Маркса.....	Охотный ряд /переим. в 1990/
Дзержинская.....	Лубянка /переим. в 1990/
Кировская.....	Мясницкая /переим. в 1990/
Преображенская площадь.....	Преображенская
Улица Подбельского.....	Подбельская

2-я /Горьковско-Замоскворецкая/ линия.

Войковская.....	Ленинградская
Горьковская.....	Тверская /переим. в 1990/
Площадь Свердлова.....	Театральная /переим. в 1990/
Ленино.....	Царицыно /переим. в 1990/
Красногвардейская.....	Воронежская

3-я /Арбатско-Покровская/ линия.  
Измайловская.....Парковая  
Измайловский парк.....Измайлово  
Арбатская.....Воздвиженка  
/Арбатская Филевской линии сохранена/

4-я /Филевская/ линия.  
Молодежная.....Рублевская  
Пионерская.....Тарутинская  
Смоленская.....Новинская  
/Смоленская Арбатско-Покровской линии сохранена/  
Калининская.....Воздвиженка /переим. в 1990/

5-я /Кольцевая/ линия.  
Парк Культуры.....Крымская  
Октябрьская.....Калужская  
Комсомольская.....Каланчевская  
/Комсомольская Сокольнической линии сохранена/  
Проспект Мира.....Ботанический сад  
/Проспект Мира Калужско-Рижской линии сохранен/  
Краснопресненская.....Пресня

6-я /Перовская/ линия.  
Марксистская.....Воронцовская  
Площадь Ильича.....Рогожская  
Шоссе Энтузиастов.....Владимирка

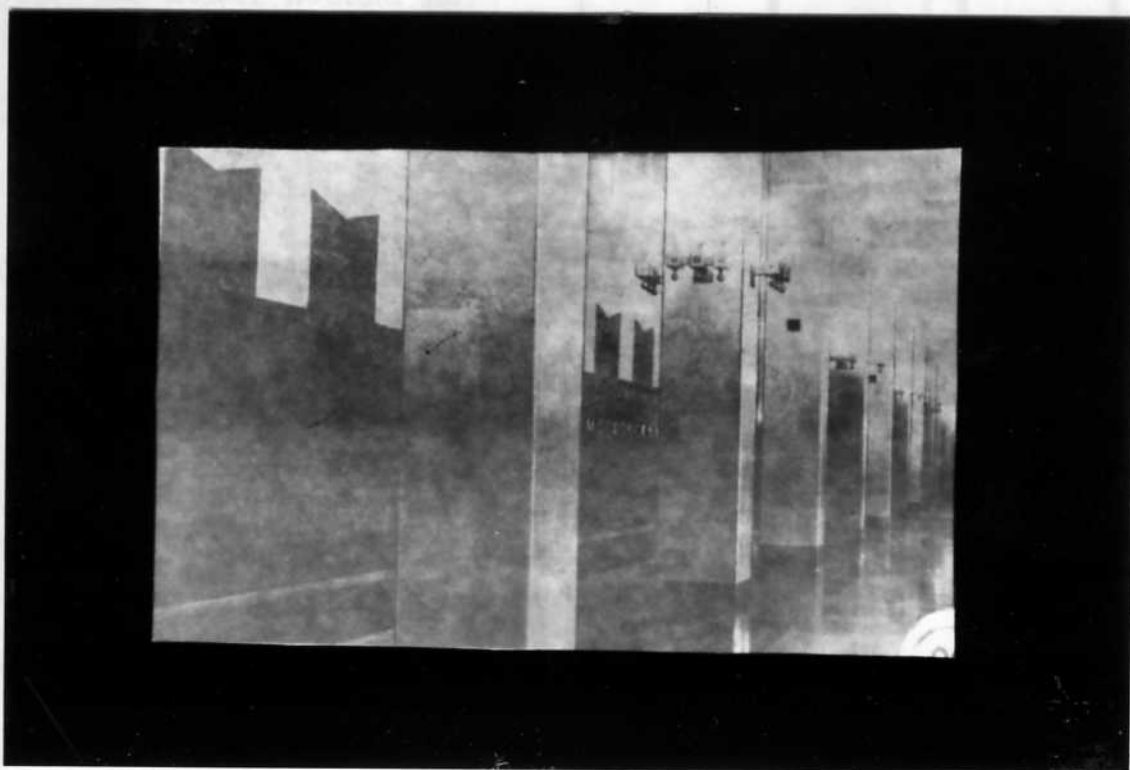
7-я /Калужско-Рижская/ линия.  
Калужская.....Обручевская  
Ленинский проспект.....Вавиловская  
Октябрьская.....Якиманка  
Площадь Ногина.....Китай-город /переим. в 1990/  
Колхозная.....Сухаревская /переим. в 1990/  
Щербаковская.....Ново-Алексеевская /переим. в 1990/  
ВДНХ.....Звездная  
Ботанический сад.....Леоново

8-я /Таганско-Пресненская/ линия.  
Рязанский проспект.....Рязанская  
Таганская.....Каменщики  
/Таганская-кольцевая сохранена/  
Площадь Ногина.....Китай-город /переим. в 1990/  
Улица 1905 года.....Звенигородская  
Октябрьское поле.....Ходынское поле

9-я /Серпуховско-Тимирязевская/ линия.  
Нахимовский проспект.....Нахимовская

/По матер. газ. "Вечерняя Москва"/

## "СТАНЦИЯ ГОДА". 1985.



### "МОСКОВСКАЯ" /Нижний Новгород/

"Московская", одна из первых шести станций Нижегородского метро, должна войти в историю отечественного метростроения. Вне всякого сомнения, она заслуживает почетный титул "Станция года - 1985".

|| НАПОМНИМ. Первая очередь Нижегородского /до авг. 1990 г. - Горьковского/ метрополитена протяженностью 7.78 км была открыта 19 ноября 1985 года, на 1.5 месяца раньше срока. Все 6 станций - мелкого заложения /открытый способ работ/. Две из них - односводчатые, еще три - колонные, собранные из типовых железобетонных элементов.

"Московская", расположенная у вокзала под площадью Революции, не похожа на остальные. Она строилась по индивидуальному проекту с использованием сборно-монолитного железобетона. Станций такого инженерного решения еще не было в Союзе.

В чем же особенность "Московской" ?

Прежде всего, в том, что под ее монолитным сводом уложены четыре пути: два в центре, и два - по краям. На станции - две островные платформы, на каждой из которых установлено по два ряда квадратных беломраморных колонн.

Станции с тремя путями в одном конструктивном объеме уже были в истории Метростроя /"Измайловский парк", 1944, Москва; "Полежаевская", 1972, Москва/. Существуют и станции с четырьмя путями - но состоящие из двух залов, изолированных друг от друга сплошной стенкой /"Каширская", 1969, Москва/. Станций с четырьмя путями в одном объеме до 1985 года в Союзе не было.

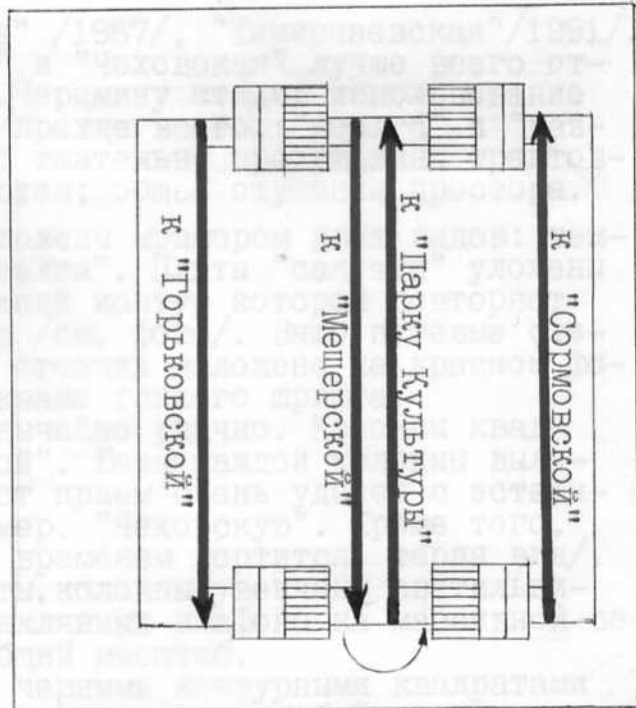
### Зачем четыре пути ?

Прежде всего, "Московская" скоро станет крупным пересадочным узлом. По центральным путям уже ходят поезда Автозаводско-Мещерской линии /до ст. "Парк культуры и отдыха", 1989/. По боковым через год-два откроется движение на новой, Сормовско-Нижегородской линии. Таким образом, к одной платформе будут прибывать поезда в Сормово и в район ГАЗа /"Парк Культуры"/, к другой - поезда в центр города и до станции "Мещерская" /строится/. Удобство для пассажиров несомненно.

Пока что "Московская" - конечная. К северо-западу от нее расположены двухпутные оборотные тупики, к югу - начинаются перегонные тоннели до "Чкаловской" и дальше. Боковые пути используются пока для ночного отстоя составов. На нижегородском метро курсирует около десяти четырехвагонных поездов типа 81-717, отправляющихся в путь каждые четыре минуты. В час "пик" интервалы сокращаются до 2.5 минут.

Единый конструктивный объем "Московской" позволил сделать архитектурное решение станции цельным, завершенным. В отличие от других станций Нижегородского метро - первых крупных работ молодых архитекторов - "Московская" спроектирована известным архитектором В.Череминим.

НАПОМНИМ. Архитектор В.Черемин /Москва/ традиционно сотрудничает с Мосметростроем. При его участии были созданы станции: "Выхино" /1966/, "Коломенская" /1969/, "Беговая" /1972/, "Шоссе Энтузиастов" /1979/, "Южная" /1983/, "Правая" /1983/.



/1985/, "Чеховская" /1987/, "Тимирязевская"/1991/. "Беговая", "Южная" и "Чеховская" лучше всего отражают присущий В.Черемину стиль: использование светлого мрамора /прежде всего, "коэлга" и "Газган"/; простая, но тщательно продуманная трактовка формы стоек и стен; общее ощущение простора.

Путевые стены "Московской" выложены мрамором двух видов: темно-красным "салиэти" и белым "коэлга". Плиты "салиэти" уложены наподобие кирпичной кладки, верхний контур которой повторяет линию Кремлевской стены в Москве /см. фото/. Выше путевые стены выложены "коэлгой". Название станции выложено на красном фоне накладными металлическими буквами тонкого шрифта.

Пропорции колонн найдены чрезвычайно удачно. Колонны квадратные, облицованы белой "коэлгой". База каждой колонны выложена полосой черного камня. /Этот прием очень удачен с эстетической точки зрения, см., например, "Чеховскую". Кроме того, светлый камень у самого пола со временем портится, теряя вид/.

Примерно на второй трети высоты, колонны увенчаны светильниками в виде бра. Три круглых стеклянных плафона на массивной серебристой стойке подчеркивают общий масштаб.

Гранитный пол станции выложен черными контурными квадратами по красному фону. Потолок также представляет собой систему квадратных выемок-кессонов.

У "Московской" - два подземных вестибюля, любой из которых соединен с каждой платформой двумя эскалаторами и лестницей. Таким образом, на "Московской" восемь эскалаторов /другие станции Нижегородского метро эскалаторов не имеют/. Над эскалаторами, на торцовых стенах вестибюля, расположены четыре великолепных панно из флорентийской мозаики /худ. Л. и П. Шоричевы/.

НАПОМНИМ. Супруги Л. и П. Шоричевы, московские художники, не первый год работают совместно с В. Череминим. Панно их работы украшают станции "Чеховская" и "Тимирязевская" в Москве.

Выходы из подземных вестибюлей "Московской" ведут /через подземные переходы/ к ж/д вокзалу, к конечным остановкам наземного транспорта. Они расположены по разные стороны пл. Революции. Чуть в стороне - стройплощадка, огороженная деревянными щитами с буквой "М". Это строится первый участок Сормовско-Нижегородской линии.

НАПОМНИМ. Вторая линия Нижегородского метрополитена должна пройти от заводского района на северо-западе города /ст. "Сормовская"/ через Оку /метромост/ в старый центр города /ст. "Горьковская"/. Два года назад началось строительство метро в историческом центре города, но вскоре было приостановлено из-за протестов горожан. Те разумно посчитали, что строительство метро в старых районах должно вестись закрытым способом /а не открытым, как предполагалось/. Метростроевцы переключили на Сормовский радиус. В 1991-1992 гг. вступит в строй первый участок протяженностью 2.5 км с двумя перегонами от "Московской" до "Канавинской" и "Куйбышевской".

---

Редактор Сергеев И.С.

Адрес редакции:

121151 Москва

Кутузовский проспект

д 25 кв 87