

УДК 94 (470-25) «1960/1970»

**Горлов В.Н.**

*Московский государственный областной университет*

## **МОСКОВСКИЙ МЕТРОПОЛИТЕН ИМ. В.И. ЛЕНИНА КАК ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА СТОЛИЦЫ СССР**

*Аннотация.* Статья посвящается восьмидесятилетию московского метрополитена – уникального московского подземного сооружения. В статье автор рассматривает период тридцатых годов, когда строительство метрополитена оказало сильное воздействие на образ жизни москвичей. Метрополитен внес коренные изменения в транспортную систему Москвы. В статье подчеркивается, что московский метрополитен является живым памятником советской эпохи, одним из значительных архитектурных сооружений, национальной гордостью страны.

*Ключевые слова:* Метрополитен, архитектура, транспортная система.

**V.Gorlov**

*Moscow State Regional University*

## **MOSCOW UNDERGROUND, NAMED AFTER V.I. LENIN, AS A VISITING CARD OF THE CAPITAL OF THE USSR**

*Abstract.* The article is dedicated to the eightieth anniversary of the Moscow underground railway – a unique construction erected in Moscow underground. The author considers the period of the thirties, when the construction of the underground railway had a strong impact on the lifestyle of Moscow residents. Underground made fundamental changes in the transport system of Moscow. The article emphasizes that the Moscow underground is a living monument of the Soviet era, one of the most significant architectural structures, has become a national pride of the country.

*Key words.* underground railway, architecture, transport system.

Потребность в быстроходном транспорте ощущалась в Москве достаточно остро еще в дореволюционный период. В начале XX в. в мире оставалось только 5 городов с населением больше миллиона, которые не имели метрополитен (Петербург, Москва, 3 китайских города). В сентябре 1902 г. Городская дума во главе с князем Голицыном впервые стала обсуждать идею строительства метро в Москве. Она заслушала проект ин-

женеров П. Балинского и Е. Кнорре на метрополитен протяженностью сто километров и стоимостью 155 млн. рублей. Проект выглядел фантастично: хрустальный арочный метровокзал на Васильевском спуске, пути над Красной площадью, только 5 км из 100 проходили по туннелям, метро почти все на виду [1]. Этот транспортный проект был признан утопическим и отторгнут. Постановление Думы гласило: «В домогательствах на строительство метрополитена отказать». С одной сто-

роны, Москва получила хронический транспортный кризис, с другой стороны, в случае принятия этого проекта градостроительная судьба Москвы сложилась бы совсем по-другому. К новому проекту строительства метро дума вернулась вновь через 10 лет, однако претворению проекта помешала начавшаяся в 1914 г. Первая мировая война.

Как только советское правительство в 1918 г. переехало в Москву, о строительстве метрополитена заговорили на государственном уровне. Статус столицы требовал коренного преобразования Москвы, улучшения городского хозяйства. В.И. Ленин проявил большой интерес к плану переустройства Москвы. Вспоминая о встрече вождя с архитектором И. Жолтовским, управляющий делами Совета Народных Комиссаров СССР В.Д. Бонч-Бруевич писал: «При подробном рассмотрении плана строительства и благоустройства ряда площадей В.И. Ленин заговорил о городском транспорте. Ленин рекомендовал архитекторам подумать о сооружении в Москве метрополитена и устройстве глубокого ввода железнодорожных поездов» [10].

Как только закончился восстановительный период, власти выдвинули этот вопрос как важнейший в комплексе других вопросов реконструкции столицы. Ведущие специалисты и инженеры страны энергично взялись за разработку проекта, тем более, что этот вопрос подстегивал острый транспортный кризис в середине 1920-х гг. Вопрос о строительстве метро задерживался из-за недостатка технических и денежных средств вплоть до 1931 г., когда окончательно решили вопрос о строительстве метрополитена.

В июне 1931 г. Пленум ЦК ВКП (б) принял решение: «... немедленно приступить к подготовительной работе по сооружению метрополитена в Москве – как главного средства, разрешающего проблему быстрых и дешевых людских перевозок, с тем, чтобы в 1932 г. уже начать строительство метрополитена» [5, с. 113-126.]. Изначально метрополитен проектировался для того, чтобы разрешить транспортные проблемы, связанные с перевозкой огромного количества горожан. Этот аспект подчеркнул Лазарь Каганович (новоиспеченный секретарь московского горкома, стоявший за разработкой Генерального плана реконструкции Москвы) в своем выступлении на пленуме.

23 сентября 1931 г. Совнарком СССР издал постановление об организации Метростроя [3, с. 20], а уже в ноябре на Русаковской улице заложили первую шахту метрополитена. Как водится, была организована торжественная акция начала строительства. На стройку приехал секретарь МГК ВКП (б) Никита Хрущев и в присутствии большого количества москвичей вынул первую лопату грунта.

Градообразующий фактор метрополитена имел огромное значение. От способа сооружения станций и туннелей, от выбора трассы зависел облик города. К началу строительства московского метро уже многие годы метрополитен работал в столицах европейских государств. Поэтому наши специалисты могли внимательно изучать и использовать лучший мировой опыт и негативные примеры в строительстве метрополитенов в Европе.

Советская государственная экспертиза в начале 1933 г. одобрила технический проект метрополитена и в мар-

те 1933 г. СНК СССР утвердил схему линий Московского метрополитена. В связи с этим 8 апреля 1933 г. было опубликовано специальное решение ЦК ВКП (б) «О строительстве московского метрополитена», которое обязало МК ВКП (б), Моссовет и руководство Метростроя «обеспечить в дальнейшем исправление недостатков строительства, особенно по качественным показателям, добиться лучшей организации труда и установления твердой финансовой дисциплины»[9].

И.В. Сталин дал личное согласие на строительство метрополитена. Стройку курировал «железный нарком» Лазарь Каганович. Лазарь Моисеевич сумел в начале 1930-х гг. заслужить почетное звание «создателя метро».

Сооружению метро придавалось не только экономическое, политическое, но и оборонное значение. Приход к власти фашистов в Германии изменил планы советского правительства. Открытый способ строительства был заменен глубоким на многих участках метро. Метрополитен уже тогда рассматривался как бомбоубежище для населения, если начнется война. Испытания показали, что взрывная волна может добраться через разрушенный вестибюль до тоннеля. Поэтому вестибюли располагали как можно дальше от станций. Категорически запретили строить метромосты, так как они были полностью уязвимы при налетах вражеской авиации. Война подтвердила правильность решения строить станции на большой глубине.

Комсомольская площадь, улица Кирова не справлялись с огромным потоком транспорта. С другой стороны города начинали строить Дворец Советов, для которого необходимо

было соорудить линию метрополитена. Поэтому понятен выбор направления первой линии метрополитена. Расчеты показали, что схема первых линий метро должна соответствовать радиально-кольцевой планировке Москвы. Линии метро должны были быть параллельны наиболее перегруженным в транспортном отношении наземным магистралям: Сокольники-центр, центр-Крымская площадь, центр-Смоленская.

На строительство Московского метро приехали со всего Советского Союза: и металлурги Урала, и лесорубы Севера, и машиностроители Ленинграда, и шахтеры Донбасса. Со всех концов Советского Союза доставлялись для осуществления этой стройки оборудование, гранит, мрамор, металл и другие строительные материалы. Партия выдвинула лозунг «Метро строит вся страна!» В субботниках и воскресниках на строительстве метрополитена для быстрого окончания работ участвовали сотни тысяч москвичей. Метрострой превратился в всенародную стройку, в одну из великих строек коммунизма. Ход строительства постоянно освещался в прессе, газеты ежедневно писали о том, как идет строительство невиданного ранее транспорта – метрополитена. Все знали о проблемах, с которыми сталкиваются строители, и о том, как они решаются. Когда строили первую очередь метро, любой москвич мог пройти на стройку и заглянуть в котлован. На улицах Москвы можно было увидеть схемы первой очереди метро, поэтому москвичи знали, где пройдут тоннели.

Осенью 1934 г. был готов участок первой линии от «Сокольников» до

«Комсомольской». 15 октября 1934 г. в 20 часов машинист Михаил Шполянский провел первый поезд по опытному участку от станции «Комсомольская» до «Сокольники». Он сделал шесть рейсов. И ехали в первом составе почетные гости. На апробацию первого поезда метро прибыли Л.М. Каганович и Н.С. Хрущев [2].

Партийное руководство страны придавало строительству метро огромное значение, так как оно решало одну из важнейших проблем жизни города – проблему внутригородских пассажирских перевозок. Самым замечательным в выполнении генерального плана реконструкции Москвы был ввод в действие метрополитена. Наш метрополитен стал прообразом социалистического благоустройства, и в этом его историческое значение. На метро не жалели средств, строительных материалов, человеческих сил. Строительство подземных дорог продолжалось из года в год и не прерывалось даже во время Великой Отечественной войны.

Следует заметить, что Метрострой встретился с большими трудностями. Сложным оказался выбор способа работ на трассе и глубины заложения тоннелей, то есть выяснение технических условий строительства, без чего невозможно было перейти к непосредственному проектированию линий. В сложнейших геологических условиях, в плавунных, илистых песках и глинах, в раздробленных, трещиноватых, карстующих известняках метростроевцы проложили десятки километров тоннелей большого диаметра, возвели величественные залы станций метро. Профессия метростроевец тогда считалась профессией героической. В ре-

зультате неимоверного напряжения умственных и физических сил метростроевцы справились с задачей.

2 января 1935 г. газеты опубликовали постановление пленума МК ВКП (б) о завершении строительства первой очереди метро, а 6 февраля делегаты VII съезда Советов, который проходил в это время в Москве, совершили поездку по метрополитену. Но только в мае метро открылось для москвичей. Постоянно проверяли метрополитен на степень надежности.

14 мая 1935 г. открылось торжественное заседание МК и МГК ВКП (б), Моссовета и МСПС, посвященное открытию Московского метрополитена<sup>1</sup>. 15 мая 1935 г. первая очередь метрополитена соединила Сокольники с ЦПКиО и Библиотеку имени Ленина со Смоленской площадью.

Ранним утром на станции метро «Сокольники» состоялся митинг, на котором с речью выступил И.В. Сталин, после которого метрополитен был открыт для граждан. На первой линии подземки было 13 станций. Первый поезд состоял всего из двух вагонов. Но уже к концу года поезда имели 6 вагонов. Сиденья располагались не вдоль стен, а поперек. Однако из-за такой конструкции сидений в вагоне было очень тесно. Уже перед войной его салоны были превращены в стандартные, серийные.

За строительство метрополитена Л.М. Каганович, Н.С. Хрущев и десятки других руководителей получили ордена. Приказ о пуске поездов Лазарь Каганович подписал в должности наркома путей сообщения. Бывший каби-

<sup>1</sup> Центральный архив общественно-политической истории Москвы. Ф. 3. Оп. 24. Д. 112. Л. 27.

нет Кагановича, первого секретаря МК и МГК занял Никита Хрущев, который строил вторую очередь метро от автозавода до Сокола.

Пуск первой линии метрополитена был настоящим праздником для Москвы. Неописуемо было ликование москвичей, опустившихся в подземное царство, многие выходили на каждой станции, щупали облицовку. Первые полгода в метро спускались как на экскурсию, спорили, какая станция самая красивая. Толпы людей специально приезжали издалека полюбоваться им. В 1930-е г. москвичи были одновременно и пассажирами, и посетителями этого удивительного торжественного сооружения. Москвичам в то время метро представлялось каким-то фантастическим видом транспорта, настоящим механическим волшебством. Все пассажиры восхищались красотой и отделкой подземных вестибюлей. Везде царили образцовый порядок и чистота. Голубые экспрессы ходили как по секундомеру. Под землей был создан великолепный «нижний этаж» столицы. По великолепию своей отделки станции, щедро украшенные мрамором, с бронзовыми статуями и настенными росписями, были похожи на музеи. Станции поражали воображение своей архитектурой, скульптурами, мозаиками, лепниной.

Вряд ли найдется москвич или гость столицы, который не пользовался услугами метро. Каждая из станций метро имела свой архитектурный облик. И наружные вестибюли, и подземные залы были со вкусом отделаны лепкой, резьбой, мозаикой; они были просторны и хорошо освещены. Стены, столбы, многоцветные колонны и полуколонны облицованы мрамором.

Применение высококачественных, стойких и красивых натуральных материалов помогло сохранить свежесть отделки станций.

Передовицы городских изданий были наполнены восторгом о первых поездках от «Охотного ряда» до «Сокольников», от «Сокольников» до «Смоленской площади». Слава Московского метрополитена разносилась по всей нашей стране и далеко за ее пределами. Высокопоставленные иностранные государственные деятели, сопровождаемые советскими руководителями, отправлялись смотреть московский метрополитен как на экскурсию. Ни берлинское, ни парижское, ни тем более нью-йоркское с ним не сравнятся. Архитектура подземных станций, мраморных дворцов для народа, и наземных павильонов заслуженно сделала Московский метрополитен лучшим в мире. Многочисленные и очень востребованные экскурсионные маршруты восторженных иностранцев по московской подземке – тому яркое свидетельство.

Первые станции московского метрополитена были названы подземными дворцами. Первый главный архитектор московского метро С. Кравец писал: «Мы стремимся создать метро – лучшее в мире, стремимся наполнить эту фразу действительным содержанием» [6]. Зодчие получили возможность не стесняться себя в замыслах, проектировать станции просторные, высокие, освещать их люстрами, не жалея электричества, разрешалось использовать лучшие сорта мрамора, гранита, малахит, бронзу. Работа советских архитекторов для первых очередей московского метро получила самую высокую оценку. Многие станции воспринима-

лись на уровне высших достижений искусства архитектуры. По общему признанию, станции метро знаменовали собой один из важных этапов подъема советской архитектуры. Когда были введены Государственные премии СССР, в числе первых они были присуждены за архитектуру станций «Кропоткинская», «Комсомольская» - радиальная и «Киевская» Арбатского радиуса. Архитектура первых станций столичного метро поразила воображение современников своей нарядностью и праздничностью и оказала большое влияние на развитие всего советского зодчества в целом.

Пожалуй, самая необычная станция московского метрополитена – «Площадь Революция». Станция, расположенная в географическом сердце города, была призвана служить символическим изображением этого ключевого события советской истории. Станция знаменита, прежде всего, своими многочисленными скульптурами, созданными ленинградским скульптором Матвеем Манизером. 80 скульптур установлено в арочных проемах подземного дворца. Они являются обобщенными образами «строителей светлого будущего». Серия скульптур отображает путь, пройденный страной от первых дней революции через Гражданскую войну, восстановление народного хозяйства, масштабные индустриальные и сельскохозяйственные программы первых пятилеток. Бронзовые скульптуры олицетворяли силу и мощь нашего Отечества, его героическое прошлое. Главный архитектор станции Алексей Душкин вспоминал: «На эту станцию при открытии прибыл Иосиф Виссарионович Сталин. Одобрил, ходил быстро вокруг скульптур

и говорил: «Как живые, как живые» [7]. Новые поколения иностранных туристов, как и прежде, продолжают восхищенно щелкать затворами перед символическими фигурами на станции «Площадь Революции».

Несмотря на то, что ввод в действие первых линий метро облегчил пассажирские перевозки, но окончательно транспортную проблему не решил. Поэтому, не прекращая работ по сооружению первой очереди метро, метростроители прокладывали подземные трассы второй очереди, строительство которой было закончено в сентябре 1938 г. К проектированию сооружений второй очереди Московского метро архитекторы приступили во всеоружии опыта, накопленного в работе над объектами первой очереди.

Станция «Маяковская» второй очереди метрополитена была построена по проекту архитектора А.Н. Душкина. Станция строилась в очень сложных инженерно-геологических условиях, поэтому при ее сооружении использовалась заморозка. В 1939 г. автор проекта Алексей Душкин был удостоен Гран-при на Всемирной выставке в Нью-Йорке.

Тридцать шесть панно, созданных в мозаичном отделении по эскизам А. Дейнеки, посвящены теме «Сутки Страны Советов». Изображения летящих самолетов, фигуры парашютистов, лыжников, прыгунов, сцены труда помещены на фоне мирного неба Родины. Художник Дейнека задался целью изобразить многообразие жизни Советского Союза. Вся эта красота делалась мастерами вручную. Это первая станция глубокого заложения колонного типа. Современники воспринимали архитектуру станции как

большое творческое достижение, как главный архитектурный шедевр столичной подземки. Мозаики Александра Дейнеки вошли в историю отечественного искусства. Станция имеет статус объекта культурного наследия. Станция «Маяковская», удостоенная мирового признания, вошедшая в антологию архитектуры XX в., значится на золотом счету ЮНЕСКО.

Знаменитые слова И.В. Сталина: «Жить стало лучше, товарищи, жить стало веселее» во многом определили акцент на создание «подземных дворцов». В метрополитене устанавливалась качественная эквивалентность «земного» и «подземного» для снятия возможности шока при столкновении вчерашнего сельского жителя с необычностью подземного пространства. Все было направлено к преодолению чувств подземности и к созданию оптимистической, бодрой атмосферы для пассажиров. Стремилась создать подземные залы станций легкими, привлекательными, светлыми, чтобы человек не боялся спускаться под землю – метро ведь было новым видом транспорта, уникальным московским подземным сооружением. Стремилась создать наземные павильоны настолько привлекательными, чтобы быть ориентирами в городе. Подземный дворец был не только признаком полноценной столичности, современности, но и апофеозом свершившейся культурной революции.

Перед архитекторами ставилась задача – придать станциям облик дворцов, отразить в их оформлении символы социализма. Архитекторы сразу отвергли мысль о чисто утилитарном подходе к проектированию станций. В то время все верили, что движе-

ние к коммунизму – закономерный поступательный ход истории. Этим смыслом наполнялись важнейшие транспортные объекты: метрополитен, судоходные каналы, крупные вокзалы. Первые станции метрополитена воспринимались элементами города будущего. Метро для человека – хозяйина страны. Поэтому «...крестьянин, рабочий...видят в метро воплощение своей силы, своей власти. Раньше только помещики, только богачи пользовались мрамором, а теперь власть наша, это стройка – для нас – рабочих и крестьянин. Это – наши мраморные колонны, родные, советские, социалистические!» [4, с. 33]. Архитектура московского метро в массовом сознании воспринималась как соизмеримая по своей художественной ценности с памятниками классического зодчества, и в то же время в ней видели вошедший в жизнь фрагмент будущего, залог осуществления социалистического города.

Метро превратилось в подземное царство социализма. Прекрасный камень станций московского метрополитена рассказывал о колоссальных богатствах недр Советского Союза. Труд и богатства Советского Союза соединились в роскоши московского метрополитена, и эта роскошь принадлежала всему народу, ею пользовались и любовались миллионы советских людей. Блестящий отполированный камень различных цветов и оттенков, сталь и золото, мозаика, скульптура, барельефы, цветное художественное стекло, фрески, керамика, фарфор, хрусталь, яркий свет – все это великолепие для миллионов.

В 1930-е гг. предъявлялись очень высокие требования к качеству стро-

ительства и архитектуре станций. К работе над архитектурой метро привлекались крупнейшие мастера советского зодчества. Так, И. Фомин создал архитектуру станций «Красные ворота», «Площадь Свердлова»; Д. Чечулин – «Комсомольская-радиальная» и «Киевская»; А. Душкин – «Дворец Советов» (ныне «Кропоткинская»), «Маяковская», «Площадь Революции», «Новослободская», «Автозаводская», «Павелецкая»; В. Гельфрейх и М. Минкус – «Проспект Мира» и «Электrozаводская»; А. Щусев – «Комсомольская-кольцевая». Метро, которое стали создавать в начале 1930-х гг. советские люди, к сегодняшнему дню превратилось в одно из чудес света XX в.

Московской метрополитен должен был стать не только важнейшим объектом транспортного и оборонного назначения, но и культурно-просветительским учреждением. Наземные вестибюли и подземные станции создавались как архитектурный комплекс. Предполагалось, что каждая станция должна быть легко опознаваемой и запоминающейся. Архитекторы придавали каждой из станций строго индивидуальный характер. Они не были похожи одна на другую, но все вместе составляли единое целое. Индивидуальный стиль каждой станции позволял пассажирам ориентироваться в подземке, даже не пользуясь названиями.

Изначально так и было задумано: советское метро – это не только транспорт, но и великолепные подземные залы. Лучшие архитекторы чертили проекты мраморных станций-дворцов. Лучшие художники тоннами изводили стекло, позолоту и гранит для панно, скульптур и мозаик. Почти

каждая станция метро – произведение искусства. Гранитно-мраморный дворец с барельефами и скульптурами правильного идеологического содержания вкупе с революционными названиями станций предназначался для демонстрации величия и мощи советского государства. Лучшие из новых станций приближались к синтезу архитектуры, искусства и идеологии. Недаром несколько станций метрополитена приравниваются к памятникам архитектуры, например, «Новослободская» и «Маяковская». До сих пор образ московского метро связывается с феноменом уникального инженерного и художественного сооружения, не имеющего аналогов в мире. Комплекс станций 30-50-х гг. является уникальным памятником международного значения, обладающим высокой исторической, конструктивной и художественной ценностью.

Метрополитен внес коренные изменения в транспортную систему Москвы. Поезда метро двигались быстрее любого вида городского транспорта. Все были поражены, с какой быстротой из Сокольников можно было попасть на берег Москвы-реки в районе Крымского моста. Если раньше для того, чтобы добраться от Сокольников до центра требовалось около часа, то с вводом метро москвичи тратили на это всего 10-15 минут.

До 1955 г. московское метро носило имя Л. Кагановича, а затем ему было присвоено имя В.И. Ленина. С каждым годом увеличивалось число перевозимых метрополитеном пассажиров. Так, если за весь 1935 г. было перевезено 40 млн. человек, то с конца 1939 г. метрополитен только за один день перевозил свыше миллиона пассажиров



[8, с. 85]. Теперь нам трудно представить Москву без метро. Московский метрополитен превратился в основной вид городского транспорта и обеспечил надежную транспортную связь многих новых районов с центральной частью города. Сейчас метрополитену приходится принимать ежедневно уже 9 миллионов человек. Без метро каждый житель Москвы терял в течение года около 200 часов, или один месяц рабочего времени, из-за того, что наземный транспорт не мог полностью удовлетворить потребности городского населения.

Метрополитен стал достопримечательностью столицы СССР. В отличие от Москвы, в любой другой столице мира метро является лишь транспортным средством. Московское метро считается самым красивым в мире – ни в какой другой стране нет таких монументальных и помпезных станций. Московский метрополитен является живым памятником советской эпохи, одним из значительных архитектурных сооружений, стал национальной

гордостью страны. Архитектурно-отделочное решение до сих пор восхищает зарубежных гостей. Сразу после посещения Красной площади и Кремля они спешат спуститься в Московский метрополитен и полюбоваться красотой его подземных дворцов. Его знают во всем мире – недаром опыт строительства Московского метрополитена использовался во многих странах.

#### ЛИТЕРАТУРА:

1. Вечерняя Москва. 2002. 16 мая.
2. Вечерняя Москва. 2004. 14 окт.
3. Исторические записки. Вып. 42. М., 1953. 306 с.
4. Как мы строили метро. М., 1935. 775 с.
5. КПСС в резолюциях и решениях съездов, конференций и пленумов ЦК. Изд. 7-е. ч.3. М. 1954. 691 с.
6. Кравец С.М. Архитектурное лицо метрополитена // Строительство Москвы. 1933. № 1.
7. Метро. 2014. 11 сент.
8. Москва в цифрах. М., 1940. 144 с.
9. Рабочая газета. 1933. 8 апр.
10. Шагурина Л.. Имени вождя // Строительство и архитектура Москвы. 1977. № 10-11.