



АНДРЕЙ ЖДАНОВ

МЕТРОПОЛИТЕН ПЕТЕРБУРГА

ЛЕГЕНДЫ МЕТРО • ПРОЕКТЫ • АРХИТЕКТОРЫ
ХУДОЖНИКИ И СКУЛЬПТОРЫ • СТАНЦИИ • НАЗЕМНЫЕ ВЕСТИБЮЛИ

Андрей Жданов

**Метрополитен Петербурга.
Легенды метро, проекты,
архитекторы, художники
и скульпторы, станции,
наземные вестибюли**

«Центрполиграф»

2017

УДК 94(470.23-25)
ББК 63.3(2-2 Санкт-Петербург)

Жданов А. М.

Метрополитен Петербурга. Легенды метро, проекты, архитекторы, художники и скульпторы, станции, наземные вестибюли / А. М. Жданов — «Центрполиграф», 2017

ISBN 978-5-227-07543-7

Знаете ли вы, что подземную дорогу в Санкт-Петербурге предполагалось построить еще в 1820-х годах и великий поэт Александр Сергеевич Пушкин вполне бы мог стать пассажиром метрополитена? В 1814 году английский изобретатель Марк Изамбар Брюнель представил императору Александру I проект первого в мире проходческого щита для прокладки тоннелей под Невой. Но построили с помощью этого щита подводный тоннель под Темзой для Лондонского метрополитена, а вот в городе на Неве первая подземная линия появилась только в ноябре 1955 года, хотя открыть ее собирались и в 1925, и в 1942 годах. В главе, посвященной истории проектирования и строительства метрополитена, приводятся только недавно рассекреченные архивные документы. Читатели побывают на всех станциях Петербургского метрополитена, узнают немало любопытного из биографий архитекторов, художников и скульпторов, принимавших участие в их создании, а желающим предлагается, воспользовавшись подсказками, самим отыскать сюрпризы, «спрятанные» мастерами в их творениях. Возможно, некоторые факты окажутся неожиданными, не обошлось без легенд и удивительных историй: вы узнаете, чем занимался на строительстве метро писатель Сергей Довлатов и где снимались известные кинофильмы, а также сможете заглянуть в будущее и выяснить, где в перспективе появятся новые станции метрополитена и как они будут выглядеть.

УДК 94(470.23-25)
ББК 63.3(2-2 Санкт-Петербург)

ISBN 978-5-227-07543-7

© Жданов А. М., 2017
© Центрполиграф, 2017

Содержание

Глава 1. С чего все начиналось	7
Глава 2. Самая первая линия	35
«Площадь Восстания»	35
«Владимирская»	58
«Пушкинская»	72
«Технологический институт»	84
«Балтийская»	95
«Нарвская»	104
Конец ознакомительного фрагмента.	111

Андрей Жданов
Метрополитен Петербурга. Легенды
метро, проекты, архитекторы,
художники и скульпторы,
станции, наземные вестибюли

© Жданов А. М., 2017

© ООО «РТ-СПб», 2017

© «Центрполиграф», 2017

* * *

Глава 1. С чего все начиналось

Не многие, наверное, знают, что метрополитен в Санкт-Петербурге мог появиться еще в 1820-х гг. В 1814 г. российский император Александр I в качестве победителя Наполеона посетил Великобританию, где его принимали с большим почетом. В Лондоне императору представили наиболее выдающихся деятелей Англии, в числе которых оказался член Лондонского королевского общества, выдающийся ученый-энциклопедист и изобретатель Марк Изамбар Брюнель. В беседе с ученым Александр I коснулся проблемы сооружения в Санкт-Петербурге непрерывного сухопутного пути через Неву.

Брюнель с интересом взялся за осуществление этой идеи, и с ним заключили контракт на сооружение шоссейной переправы через Неву в Петербурге. Вначале он разработал проект постоянного деревянного многопролетного моста через Неву. Однако, размышляя о недолговечности такого сооружения из дерева, решился на другой вариант – сооружение кирпичного транспортного тоннеля под Невой. К 1819 г. Брюнель подготовил второй, тоннельный, проект, который в городских условиях еще нигде и никем в мире не применялся. Осознавая сложность строительства подобного тоннеля, Брюнель много времени потратил на проработку вопроса технологии его возведения, предложив для этого первый в мире проходческий щит. С помощью таких щитов предлагалось проложить два параллельных тоннеля, в ячейках каждого щита должны были работать 18 горных рабочих. Следуя за ними, каменщики выкладывали стены тоннелей кирпичом на цементном растворе. Началу реализации смелого проекта помешала извечная нехватка денежных средств и квалифицированных специалистов. О брюнелевском проекте вспомнили только после разрушительного наводнения 1824 г., когда по указанию императора прорабатывались варианты защиты Петербурга от волн и создания надежных транспортных путей. Работу Брюнеля поручили изучить новому ректору Института путей сообщения профессору П. Базену, который нашел, что проект вполне реален, а его технология строительства прогрессивна. Профессор даже внес ряд усовершенствований в конструкцию проходческого щита, после чего его одобрила Комиссия проектов и смет. Но в 1825 г. умирает Александр I, а его наследник Николай I технической новинкой не заинтересовался.



Марк Изамбар Брюнель. С портрета Джеймса Норткота

Лишившись поддержки скончавшегося императора, Брюнель перерабатывает чертежи применительно к Темзе. Применив свой щит, он в 1843 г. успешно построил первый в мире подводный тоннель, проложенный в мягкой почве, шириной 11, а высотой 6 м. Поначалу он использовался как пешеходный, но в 1869 г., при продлении первого участка метро, там пустили поезда. Так в лондонском метрополитене появился самый старый участок, который построили еще до его открытия.

Вообще история метрополитена начинается с 1846 г., когда лондонский адвокат Чарльз Пирсон представил Королевской комиссии по делам столичных железных дорог проект нового вида транспорта – подземной железной дороги. Но правительство не торопилось финансировать проект, к тому же было много сомневающихся, что англичане полезут под землю для поездов в дымной каменной трубе.

Только в 1855 г. специальным парламентским актом утверждается строительство подземной железной дороги, которая должна была связать Паддингтонский железнодорожный вокзал со станцией «Фаррингдон» и проходить через вокзал Кингс-Кросс. Но лишь в январе 1860 г., со значительным опозданием, вызванным денежными затруднениями, компания «Метрополитен рейлуэй» начала копать первый тоннель на Истон Сквер. Тогда же и возникло слово «метрополитен», или «метро», – по названию компании, занимавшейся прокладкой подземной железной дороги.

10 января 1863 г. на открытие первой линии протяженностью 6322 м с семью станциями собрался чуть ли не весь город. В торжественной обстановке самый первый в мире метрополитен открыл принц Уэльский, впоследствии король Великобритании Эдуард VII, он же и стал первым человеком, воспользовавшимся услугами этого транспорта.

В первый же день работы наплыв пассажиров оказался таким, что в 11 часов утра закрылась билетная касса на центральной станции «Кингс-Кросс», которая стала работать только на выход. С 8 утра до 6 вечера поезда метрополитена перевезли около 25 тыс. пассажиров. В вагонах имелось газовое освещение, достаточно яркое для того, чтобы можно было читать.

В составе поезда было четыре вагона, их тянул локомотив, наполняя туннель дымом и паром. Вследствие недостаточной вентиляции зачастую на станциях становилось трудно дышать из-за паровозного дыма. Несмотря на это, метрополитен стал очень популярен, так как оказался самым быстрым видом транспорта в городе: поездка в один конец занимала всего 33 минуты. Только в 1896 г. лондонский метрополитен перевели на электрическую тягу.

В конце 1860-х гг. метрополитен появился в Нью-Йорке. Однако в погоне за прибылью его построили над землей на эстакадах, чрезвычайно обезобразивших город. Позднее появилось метро и в других городах Европы и Америки. К Всемирной промышленной выставке 1900 г. соорудили первую линию в Париже. Пассажиры сразу по достоинству оценили преимущества подземного транспорта в условиях бурно растущих больших городов. К тому же метро оказалось более безопасно для пассажиров, а скорость передвижения в подземке значительно выше, чем на любом виде наземного транспорта.

Санкт-Петербург давно нуждался в скоростной подземной дороге в связи с бурным ростом населения. Первым проявило инициативу Правление Балтийской железной дороги, которое в 1889 г. предложило проект наземной внутригородской магистрали, соединявшей все вокзалы Петербурга. Трассу предполагалось проложить по эстакадам вдоль Обводного канала, Лиговской улицы, мимо Таврического сада и далее на правый берег Невы к Финляндскому вокзалу.

Этим проектом было положено начало многочисленным предложениям и разработкам, поступавшим не только от организаций, но и от частных лиц. В большинстве проектов городская железная дорога предназначалась прежде всего для соединения всех вокзалов единой линией, а также для разгрузки центра города от уличного транспорта. Почти все разработки предусматривали строительство надземных линий на эстакадах, широко применявшихся в те годы во многих городах мира, с использованием трасс петербургских каналов.

Одним из первых свой проект предложил статский советник Рафаэль Фридольтф фон Гартман (Хартман), именовавший себя камер-юнкером, чтобы подчеркнуть близость к Императорскому двору. Он снискал славу весьма предприимчивого человека, так, в 1877 г. ему удалось пробить разрешение на организацию Общества Финляндского легкого пароходства, до этого городские власти Петербурга считали, что «маломерные суда, курсирующие по рекам и каналам города, будут мешать многочисленным дровяным баржам, рыбным садкам и портомойным плотам». В 1876 г. Гартман организует фирму по курсированию спальных вагонов между Петербургом и Гельсингфорсом, в 1888 г. учреждает акционерное общество Сибирских железных дорог, в 1890 г. получает право постройки зубчато-колесной дороги от Бахчисарая до Ялты, в 1895 г. организует трамвайное движение в Нижнем Новгороде, в 1897 г. – в Севастополе.

В 1893 г. Гартман предложил засыпать Екатерининский (ныне – Грибоедова) канал и проложить по руслу скоростную железную дорогу на сводах, с главной станцией на месте Банковского моста, соединя Балтийский, Варшавский и Николаевский (ныне – Московский) вокзалы. В том же году действительный статский советник гласный Городской думы барон Федор Родригович Бистром предложил изменения в этом проекте, которые заключались в новой дополнительной линии по Екатерининскому каналу. Однако Городская дума не поддержала эту идею как требующую «разгрома центральной части города и уничтожения векового ценного сооружения».

В 1893 г. на собрании инженеров путей сообщения инженер Я. К. Ганнеман выступил с проектом металлического тоннеля под Невой взамен проектируемого Троицкого моста. Остов тоннеля в виде круглого цилиндра предполагалось собирать из отдельных колец длиной в аршин, состоящих из 12 одинаковых звеньев, и чуть меньшего 13-го, являющегося «ключом». Для уплотнения стыков и для водонепроницаемости вставлялись тонкие прокладки из дерева, пропитанного смолой.

Для постройки тоннеля Ганнеман предлагал использовать специальный стальной щит, сзади которого устраивались гидравлические прессы. Этот агрегат напоминал детище выдающегося английского инженера Брюнеля, с помощью которого в 1841 г. построили тоннель под Темзой в Лондоне, а затем под Сеной в Париже и под Шпрее в Берлине.

Общая длина тоннеля составляла более полутора верст (1750 м), вход в него предполагалось расположить в углу Марсова поля – возле Михайловского моста, а выход – в Александровском парке. Внутри тоннель предполагалось сделать трехэтажным. Верхний полностью отводился для пешеходного движения, средний – для конных экипажей и велосипедов, а нижний – для канатной дороги, приводимой в движение электродвигателем. При этом для пешеходов предлагался движущийся тротуар, прообраз современных траволаторов.

Для обеспечения работы канатной дороги Ганнеман планировал построить электроподстанцию в Александровском парке. Она обеспечила бы освещение и вентиляцию в тоннеле, а также откачивание сточной воды, для чего предусматривались специальные трубы вдоль тоннеля.

Ганнеман считал, что канатная дорога заменит собой менее удобную конно-железную, поскольку она будет иметь скорость до 25 верст в час, в то время как лошади тащили вагоны чуть ли не в три раза медленнее. И наконец, по его расчетам, стоимость будущего моста через Неву исчислялась в 5 млн рублей, в то время как тоннель обошелся бы на один миллион дешевле, даже при устройстве в нем движущихся тротуаров.

Современники высоко оценили проект Ганнемана как «грандиозный по размерам и остроумный по замыслу», однако власти выбрали традиционный способ переправы, и в 1903 г. открылся существующий и поныне Троицкий мост.

Спустя два года Я. Ганнеман представил на рассмотрение проект частичной засыпки Екатерининского канала, чтобы по его руслу провести линию электрического трамвая, но и этот проект как «не разработанный в техническом отношении» также отвергли.

Особое место в истории Петербургского метрополитена занимают работы гражданского инженера Петра Ивановича Балинского. В 1898 г. он, пользуясь поддержкой министра внутренних дел И. Горемыкина, представил свой проект подземного метрополитена, который был отклонен по причине отсутствия финансовой поддержки. Тогда Балинский отправился в Англию, где сумел договориться об авансе в 25 млн рублей, но вскоре министра Горемыкина сняли с поста и снова отклонили проект.

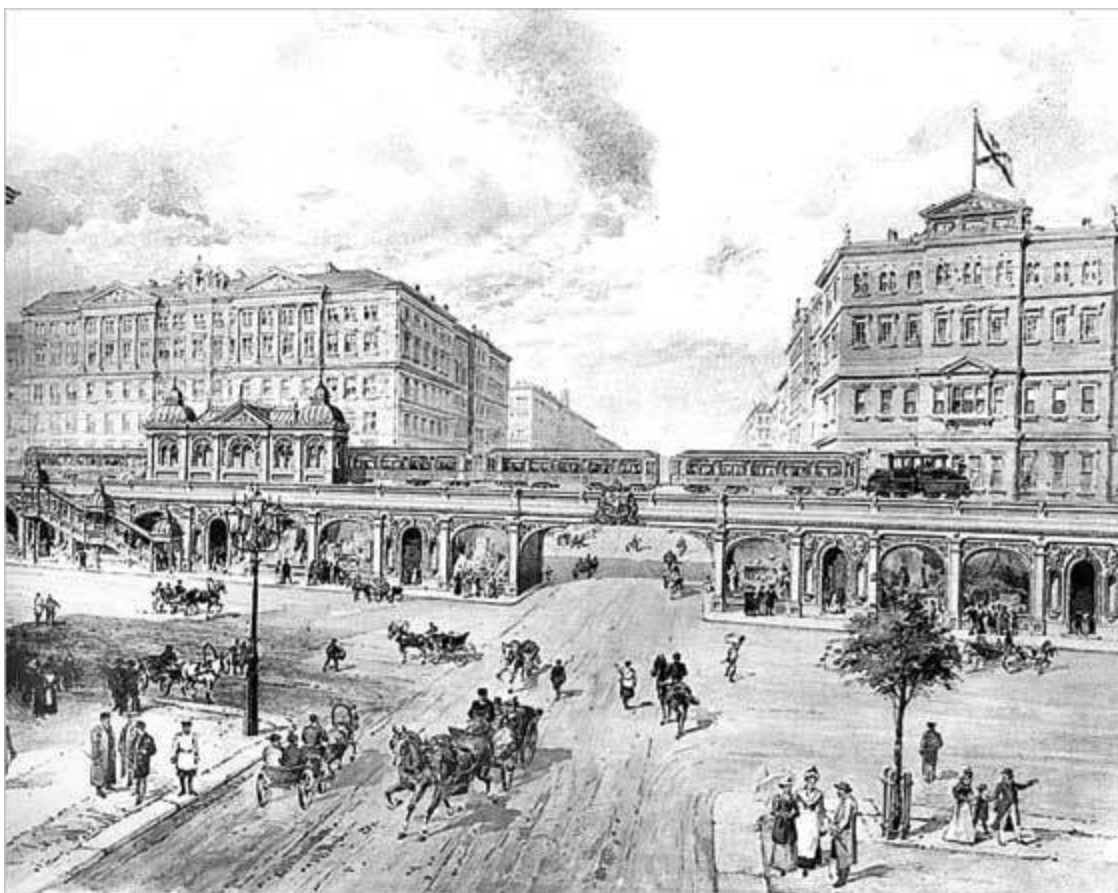
В 1901 г. Балинский вместе с американским инженером Марри А. Вернером подготовил проект «внеуличной электрической железной дороги большой скорости». Он предлагал соединить все столичные вокзалы особой дорогой, устроенной на насыпях и эстакадах на высоте от 5 до 10 м над уровнем улиц. На всем пути метрополитена предполагалось соорудить небольшие станции, а для подъема на них пассажиров построить лифты и крытые металлические лестницы.

Проектом инженера Балинского предусматривалось строительство большой внешней и трех малых внутренних кольцевых линий, а также трех ответвлений: к Новому порту, на остров Голодай (Декабристов) и к Пороховым заводам.



П. И. Балинский

На месте Обуховской больницы на Загородном проспекте предполагалось построить уникальный трехэтажный Центральный вокзал, к которому примыкало Большое кольцо. Его трасса проходила вдоль Фонтанки, по Забалканскому (Московскому) проспекту, пересекала Сенную площадь, а затем, пройдя по набережным Екатерининского, Крюкова и Новоадмиралтейского каналов и реки Мойки, по узкому железнодорожному пути над Невой попадала на 12-ю линию Васильевского острова. Далее трасса Большого кольца пересекала Петербургскую сторону, Крестовский и Каменный острова, Новую Деревню, Выборгскую сторону, Полюстрово, Большую и Малую Охту, по мосту в районе Александро-Невской лавры возвращалась на левый берег Невы, а затем по эстакаде над Обводным каналом доходила до Центрального вокзала.



Проект метро П. И. Балинского

Первое внутреннее кольцо тянулось от Лиговской улицы по Суворовскому проспекту, вдоль Летнего сада и в районе Поцелуева моста соединялось с внешним кольцом. Второе внутреннее кольцо планировалось провести по Васильевскому острову, а третье – по Петербургской стороне.

Длина всей дороги составляла 102 км (95,5 версты). Для перехода через Неву и другие водные преграды предлагалось построить 11 мостов, произвести засыпку некоторых низменных частей Петербурга (Смоленское поле, Гавань и др.) для ослабления действия наводнений.

Проект предусматривал движение на электрической тяге, с интервалом между поездами 2,5 минуты и скоростью движения до 70 верст (75 км) в час. Строительные работы оценивались в 190 млн рублей, но уже в первый год работы чистый доход мог составить 2,5 млн рублей. При этом под эстакадами планировалось устройство складов и магазинов, увеличивающих прибыль.

Этот проект нашел себе много сторонников, но Городская дума отклонила его, сочтя «убыточным для жителей столичного города». Кроме того, проведение скоростной дороги по территории исторических районов Санкт-Петербурга на уровне второго и третьего этажей жилых зданий не только затемнило бы улицы и жилые помещения в домах, но и ухудшило бы условия проживания в них горожан. К тому же невыносимый грохот и шум от непрерывного движения пассажирских поездов в непосредственной близости к жилым строениям мог привести к их преждевременному разрушению от постоянного сотрясения.

В 1902 г. Балинский вместе с инженером Транссиба Евгением Карловичем Кнорре представил проект строительства метрополитена в Москве. Его презентация состоялась в большом зале Московской городской думы. Авторы украсили стены зала картинами попу-

лярного художника Николая Каразина, представлявших футуристические виды Москвы с уже построенным метрополитеном. Авторы проекта предлагали проложить 67 км путей на эстакадах и 16 км в тоннелях, сметная стоимость проекта составила 155 млн рублей.

В объяснительной записке Балинский писал: «В наше тяжелое время невозможно заставлять бедного и среднего обывателя тратить на одни только передвижения в течение суток столько времени... И вот этому-то классу и должно прийти на помощь метро, и помощь эту можно оказать только постройкой железных дорог большой скорости, так как отсутствие удобных и быстрых средств сообщения окраин с центром поглощает все сбережения у этого неимущего класса».

Это предложение встретило ожесточенное сопротивление. Балинского и Кнорре даже прозвали аферистами, поскольку высказывалось предположение, что инженеры вовсе и не собираются строить железную дорогу, а хотят таким образом получить крупную сумму денег и скрыться. Дума постановила: «Господину Балинскому в его домогательствах отказать».

Русские инженеры думали не только о подземном, но и о надземном метро. В 1900 г. инженер-изобретатель Ипполит Владимирович Романов подготовил проект монорельсовой дороги, после чего подал прошение на имя императрицы Марии Федоровны, чтобы та дала разрешение построить опытную трассу монорельса в Гатчине на Дворцовой площади, рядом с дворцовой электростанцией. В мае разрешение было получено, и началось строительство первой в России электрифицированной монорельсовой дороги. Длина двухпутной трассы составляла всего 200 м, вагоны на конечных остановках разворачивались на петле, подобно трамваю. В июне провели испытания, которые прошли успешно, и Романов создал новый проект – кольцевой подвесной дороги вокруг Петербурга. Трудно сказать почему, но такая дорога не появилась, а ведь монорельс оказался бы просто незаменимым в условиях наводнений.

Директор-распорядитель товарищества «Железобетон» инженер Рязанско-Уральской железной дороги Генрих Антонович Гиршсон в 1901 г. предложил проложить под Невским проспектом двухпутный тоннель для скоростного электрического транспорта, считая, что железные эстакады или каменные виадуки несовместимы с архитектурой лучшей улицы столицы.

Инженерные сооружения, построенные по проектам Г. А. Гирсона, сохранились в Петербурге до нашего времени. Это здание паровой мельницы акционерного общества Санкт-Петербургских товарных складов, холодильников и элеваторов на проспекте Обуховской Обороны, Большой Ильинский мост через реку Охту, железобетонный навес на Каменном острове, изготовленный специально для Международной строительно-художественной выставки, проводившейся летом 1908 г. на набережной Большой Невки.

Под Невским проспектом Гиршсон планировал построить девять станций: «Дворцовая площадь», «Адмиралтейский проспект», «Большая Морская», «Казанская площадь», «Гостиный двор», «Екатерининский сквер», «Литейный проспект», «Николаевская улица», «Знаменская площадь» и «Лиговка». У Адмиралтейства и Московского вокзала метрополитен выходил на поверхность и вливался в общую сеть городских наземных дорог. По проекту станции отделялись белой изразцовой плиткой, освещались электрическими лампами, оборудовались скамейками для ожидающих пассажиров и маршрутными указателями; над входами возводились стеклянные павильоны с уходящими вниз винтовыми лестницами.

Проходку тоннеля под Фонтанкой, Екатерининским каналом и Мойкой предлагалось осуществить под давлением при помощи проходческого механизированного щита Брюнеля. Чтобы дно этих протоков не прорвалось от давления сжатого воздуха, Гиршсон предложил его забетонировать над трассой тоннеля.

Но и этот проект не нашел поддержки, и Гиршсон, убедившись в неготовности города к подземному метро под Невским проспектом, вновь вернулся к идее соединить все город-

ские вокзалы надземной линией метро, начинавшейся от вокзалов Балтийской и Варшавской железных дорог и далее проходящей по Измайловскому проспекту и реке Фонтанке. В районе Юсуповского сада начинался подземный участок с выходом на мост через Неву. Далее линия по эстакадам проходила по Петербургской стороне вдоль Каменноостровского проспекта, по мосту через Большую Невку и по Флюгову переулку (ныне – Кантемировская ул.) до соединения с Финляндской железной дорогой.

Несколько интересных предложений подготовили инженеры путей сообщения. Автор проекта Московской окружной железной дороги Петр Иванович Рашевский в 1901 г. предложил построить две наземные линии метрополитена, которые связали бы центр города и вокзалы. Одна соединяла Сестрорецкую железную дорогу с Балтийской, другая – Николаевскую железную дорогу с Финляндской через Малую и Большую Охту и Полустрово.

В том же году Владимир Николаевич Печковский подготовил проект комбинированной подземно-наземной трассы, соединяющей центральный («дачный») вокзал на Невском проспекте у Казанского собора с Балтийским и Варшавским вокзалами. А в 1902 г. Сергей Николаевич Кульжинский предложил связать все вокзалы надземной линией, идущей вдоль Обводного канала и Лиговского проспекта. Александр Александрович Лешерн фон Герцфельд ходатайствовал о проведении через центр города надземной электрической железной дороги. Все эти проекты так и остались на бумаге.

В 1906–1907 гг. появились предложения о засыпке Екатерининского канала и организации по нему скоростной железной дороги. В 1907 г. предприниматель и журналист Иероним Павлович Табурно проектировал скоростную дорогу на эстакадах над каналом. Проект скоростной дороги по Екатерининскому каналу и реке Таракановке до Нарвских ворот разработали бельгийские инженеры И. Гюле и П.-Ф. Лево, инженер путей сообщения В. Н. Беляев, техник М. П. Мульханов и предприниматель Г. Т. Полипов.

В 1909 г. Комиссия по выработке мероприятий для улучшения условий движения на казенных железных дорогах Санкт-Петербургского узла под председательством главного инспектора Министерства путей сообщения А. Н. Горчакова рассмотрела перспективы развития Петербургского железнодорожного узла и строительства нескольких надземных линий городских дорог с небольшими тоннелями под Невским проспектом. Комиссия, обобщив многие прежние разработки, предложила прокладку трех линий метрополитена. Первую линию планировалось вести по Обводному каналу, Лиговскому проспекту, мимо Таврического сада к Финляндскому вокзалу, вторую – от Балтийского вокзала по Лермонтовскому проспекту, по Екатерининскому каналу через Летний Сад, Петербургскую сторону и Аптекарский остров к Лесному, третью линию – через Васильевский остров, Ждановскую набережную, Елагин и Аптекарский острова к Сестрорецкой железной дороге. Для организации движения поездов предполагалось использовать энергию гидроэлектростанций на реках Волхов, Вуокса и Нарва, которые также планировалось построить. Однако этот проект не нашел поддержки в Городской думе, после продолжительных оживленных дискуссий его отклонили.

В 1912 г. инженер путей сообщения Федор Егорович Енакиев в своей книге «Задачи преобразования Петербурга» писал о недопустимости строительства эстакад и виадуков в центре города, так как они нанесли бы вред архитектурным ансамблям города, и предложил проложить подземный тоннель под Фонтанкой, улицами Жуковского и Итальянской, под Екатерининским каналом до Сенной площади и далее по Садовой улице, Вознесенскому проспекту к вокзалу Северо-Западных железных дорог. Проект не был реализован по причине своей дороговизны.

Всего до 1917 г. появилось 14 проектов метрополитена в нашем городе, среди них попадались и такие, которые в настоящее время покажутся просто наивными. Впрочем, ни один из проектов не выходил за пределы трассировки предполагаемых линий, давая лишь самое

общее инженерное решение проблемы. Проектанты не опирались на серьезные геологические исследования, на точные данные глубокой разведки недр, которых в то время попросту не существовало.

Между тем к 1914 г. интенсивность движения в Петербурге и пригородах значительно увеличилась, стремительно росла численность населения, достигшая 2 118 500 человек. Городской голова Петербурга граф И. И. Толстой на одном из рабочих заседаний Думы 5 февраля 1914 г. обратил внимание гласных на сложившуюся в столице транспортную проблему, крайнюю перегруженность городских трамваев и предложил продумать вопрос о возможности прокладки линии метрополитена.

Гласные Городской думы дали добро на выделение из столичного бюджета 25 тыс. рублей на финансирование подготовки проекта подземной железной дороги, которая была поручена Управлению городских железных дорог при Городском общественном управлении, так как подразумевалось, что метрополитен после окончания строительства будет находиться в ведении этого Управления. Перед проектировщиками поставили следующие задачи: устройство линии под Невским проспектом, соединение северных и южных районов города, подвоз пассажиров к пригородным вокзалам.

Управление сформировало авторский коллектив из опытных компетентных специалистов: заведующего техническим отделом Управления городских железных дорог инженера-электрика Ю. К. Гринвальда, инженера путей сообщения П. П. Яблочкова, инженеров-электриков В. В. Желватых и В. Л. Лычковского. Руководителями проекта стали начальник Управления инженер А. Ф. Марков и его помощник, инженер-технолог А. Г. Кочан.

Несколько месяцев группа специалистов-трамвайщиков собирала сведения, анализировала существующее трамвайное движение, проводила топографическую съемку улиц. На основании собранных материалов проектировщики предложили два варианта направления подземных линий.

По первому варианту линия начиналась у Нарвской заставы, шла по засыпанной реке Тарановке, Обводному каналу, Звенигородской и Большой Московской улицам, далее в тоннелях под Владимирским и Невским проспектами, Большой Невой, Стрелкой Васильевского острова, Малой Невой, Кронверкским проспектом, через улицы Петроградской стороны, под Малой Невкой, через Каменный остров, под Большой Невкой к Сестрорецкому вокзалу и станцией «Ланская» Финляндской железной дороги. Второй вариант трассировки метрополитена предлагал две пересекающиеся линии: с севера на юг (от Нарвской заставы по набережной Обводного канала, Лермонтовскому проспекту, набережной реки Фонтанки, затем по прорытым тоннелям под Крюковым и Екатерининским каналами с выходом на Марсово поле, по Лебяжьей канавке, под Большой Невой, Кронверкским проспектом, по Сытнинской площади, Матвеевской, Широкой и Газовой улицам и далее к Ланской) и с востока на запад (от нынешнего Московского вокзала до Среднего проспекта Васильевского острова). Такая трассировка линий не только позволяла соединить все вокзалы, но и обеспечивала внутригородские перевозки. Линии метрополитена направлялись на городские окраины, что давало возможность начать их бурное развитие и застраивание.

Проект, кроме трассировки, содержал сведения о расположении эстакад и участков будущих тоннелей, глубины их проходки. Расстояние между станциями установили не более 2300 м. Интервалы между поездами метрополитена составляли 1,5 минуты. Составы двигались по линии со скоростью 40–60 км/ч. По первому варианту протяженность путей составляла 18,86 км, по второму – 25,07 км.

В 1915 г. эти проекты обсуждались в Императорском Русском техническом обществе. Идею строительства метрополитена поддерживали инженеры Гиршсон и Рашевский, последний выступал за строительство тоннелей на большой глубине, в плотных глинах, так как при

этом не будут задеты городские инженерные сети. Члены Комиссии об улучшении петроградского и пригородного пассажирского сообщения согласились, что «удовлетворить всем потребностям передвижения в Петрограде может только метрополитен с его скорыми и мощными поездами», и признали разработку проекта столичного метро «не терпящей отлагательств».

В начале 1917 г. Управление городских железных дорог представило доклад «О сооружении метрополитена и развитии городских железных дорог в Петрограде», изданный в виде книги большого формата объемом в 250 страниц, наполненной рисунками, чертежами и схемами.

В июне 1917 г. проект одобрил Инженерный совет Министерства путей сообщения. Предполагалось, что уже к 1925 г. метро будет не только построено, но и начнет приносить миллионные прибыли. Однако все оказалось иначе.

* * *

Революционные события 1917 г. и последовавшая за ними Гражданская война, перенос столицы из Петрограда в Москву в 1918 г. вычеркнули из истории все прежние планы по строительству метрополитена. Петроград пришел в запустение и обезлюдел. После революционных событий население города сократилось в три раза, к 1920 г. оно составляло лишь 722 тыс. человек (против 2 415 700 в 1916 г.). Про метрополитен в Петрограде – Ленинграде практически забыли и не вспоминали.

А в Москве в июне 1931 г. Пленум ЦК ВКП(б) принимает решение о немедленном начале работ по сооружению столичного метрополитена, создается мощная строительная организация «Метрострой». Одновременно указывалось, что московский метрополитен, в отличие от метрополитенов капиталистических стран, должен стать наиболее удобным и общедоступным городским транспортом с хорошим архитектурным оформлением и вентиляцией.

Первую линию построили в невиданно короткие сроки и открыли в мае 1935 г.

Московское метро, без преувеличения, стало лучшим в мире, самые прославленные советские архитекторы и художники трудились над его созданием. Его станции представляли собой настоящие дворцы, украшенные мрамором и орнаментом. При этом художественное оформление станций метро увязывалось с топографией города, тематически отражая характер места, где расположена станция.

Шли годы, Петербург, ставший Ленинградом, как сказочная птица Феникс возрождался вопреки всему. В 1930 г. число жителей города снова перевалило за 2 млн, вновь осложнилась транспортная ситуация. Неугомонный главный инженер Управления городских железных дорог Юрий Карлович Гринвальд, в феврале 1925 г. ставивший вопрос о строительстве метрополитена в Ленинграде, о чем сообщала городская «Красная газета», в 1930 г. создает проект строительства трех диаметральных линий метрополитена: Лахта – Петродворец, Васильевский остров – Колпино, Южки – Павловск с ответвлением в Мельничный Ручей и Колтуши, а также соединительных линий Лесной проспект – Новая деревня и Технологический институт – Сенная площадь.

После смерти Юрия Карловича сменивший его на посту главного инженера Управления городских железных дорог Оскар Николаевич Штерцер в 1931 г. разработал проект двух линий метрополитена: первая – Каменный остров – Малая Охта (через Каменноостровский проспект, площадь Льва Толстого, Большой проспект Петроградской стороны, 7-ю линию Васильевского острова, Университетскую набережную, Невский проспект, Московский вокзал, проспект Бакунина, Малую Охту); вторая – по Пискаревскому проспекту. От первой

линии планировались два ответвления: по Большому проспекту Васильевского острова и в сторону Колтушей, от второй линии – ответвления на Токсово и Всеволожск.

В 1932 г. в институте «Ленгоспроекттранс» профессор Е. А. Яковлев составил проект, предусматривающий продление Балтийской и Витебской железных дорог в центр города со строительством пригородных вокзалов на Сенной площади (для Витебской линии) и у Казанского собора (для Балтийской линии) с проходом трассы по каналу Грибоедова.

В 1933 г. вновь созданный Ленинградский НИИ коммунального хозяйства разработал проект метрополитена из трех линий внутригородского сообщения, без выходов в дальние пригороды: от Автова до Финляндского вокзала, от Московского вокзала до железнодорожной станции «Ланская» и от Балтийского вокзала к Казанскому собору.

В 1934 г. известный советский архитектор Александр Сергеевич Никольский создает локальный проект метро как подземного трамвая для Крестовского острова, где планировалось возведение самого крупного в Советском Союзе стадиона. Решая проблему внутреннего транспорта на острове, Никольский разрабатывает дерзкую ландшафтную идею – «полуметро». На рисунках Александра Сергеевича поезда ходят по тоннелям внутри насыпных холмов, а в местах остановок выезжают на воздух. Здания станций имеют интересное архитектурное решение, связывающее их с окружающим зеленым ландшафтом. Строительству стадиона и парка культуры и отдыха помешала война.

После выхода Постановления СНК СССР и ЦК ВКП(б) от 10 июля 1935 г. «О Генеральном плане реконструкции города Москвы» Архитектурно-планировочному отделу Ленсовета, возглавляемому Л. А. Ильиным, поручается переработка представленного в 1933 г. проекта планировки Ленинграда, предусматривавшего концентрическое, равномерное развитие города во всех направлениях.

Схема нового генплана утверждена городским руководством в ноябре 1935 г. В основу этой схемы положена идея развития Ленинграда в юго-западном, южном и юго-восточном направлениях с расположением общегородского центра на пересечении Московского шоссе и новой Дуговой магистрали. В разделе «Реконструкция внутригородского транспорта» предполагалось строительство трех линий метрополитена: станция «Ланская» – Мясокомбинат (который тогда располагался недалеко от линии Варшавской ж. д.), Васильевский остров – Колтуши, Автово – Новая Деревня.



А. С. Никольский

В 1937 г. Ленинградский НИИ коммунального хозяйства разработал еще один, более масштабный проект метрополитена, основанный на новом генплане Ленинграда от 1935 г. Проектом предусматривались три диаметральных линии глубокого заложения (Стрельна – завод «Светлана», Пулково – ЦПКиО, завод «Севкабель» – Рыбацкое), а также радиальная (Сенная площадь – Купчино), кольцевая (правый берег Невы, Малая Охта, Варваринская улица, Чугунная улица, Большой проспект Петроградской стороны, 8-я линия Васильевского острова) и южная линии (Порт – Обводный канал с примыканием к кольцевой линии на правом берегу Невы). Общая протяженность всех линий в двухпутном исчислении составляла около 165 км. В первую очередь планировалось создание трех участков: Автово – завод им. К. Маркса (ныне – угол Большого Сампсониевского пр. и ул. Александра Матросова); Дом Советов (Московская пл.) – пл. Льва Толстого; завод «Севкабель» (угол Наличной ул. и Большого пр. В. О.) – завод «Большевик» (ныне – Обуховский завод на пр. Обуховской Обороны).



А. Н. Косыгин

Между тем транспортная напряженность на улицах Ленинграда продолжала возрастать. Население Ленинграда к 1939 г. превысило 3 млн человек. Трамваям становилось все труднее перевозить огромные потоки людей. В часы пик забитые до отказа вагоны брались штурмом.

Первым перевести в плоскость практической реализации вопрос о создании метрополитена попытался вновь избранный председатель Ленинградского городского совета Алексей Николаевич Косыгин. Биография этого человека весьма любопытна. Получив в 1936 г. высшее образование, он начинает работать мастером на текстильной фабрике имени Желябова, затем становится начальником смены, а в июле 1937 г. назначается директором Октябрьской прядильно-ткацкой фабрики в Ленинграде. Карьера молодого специалиста стремительно идет в гору. В июле 1938 г. он – заведующий промышленно-транспортным отделом Ленинградского обкома ВКП(б), через три месяца – председатель Исполнительного комитета Ленинградского городского совета, а 2 января 1939 г. Косыгин назначается народным комиссаром текстильной промышленности СССР и избирается членом ЦК ВКП(б). В апреле 1940 г. он уже заместитель председателя Совнаркома СССР и председатель Совета по товарам широкого потребления при СНК СССР.

И в послевоенные годы А. Н. Косыгин не утратил своего положения. В 1948 г. он становится членом Политбюро ЦК и министром финансов, продолжая оставаться заместителем председателя Совета Министров СССР. Смертельная опасность над Косыгиным нависла в дни «ленинградского дела», когда репрессиям подверглось все руководство Ленинграда (в том числе и бывшее). До сих пор до конца не ясно, почему Косыгин уцелел в этой почти

безнадежной для него ситуации, как удалось ему «вытянуть счастливый билет», как писал в своих мемуарах Н. С. Хрущев не без тени сожаления.

Всего три месяца побыл А. Н. Косыгин на посту председателя Исполкома Ленгорсовета, но за этот период он успевает провести организационное совещание по строительству метрополитена в Ленинграде с участием крупных специалистов по тоннелестроению, геологии, гидрогеологии, видных архитекторов и планировщиков города, ученых. Рассматривался вчерне готовый проект, составленный Ленинградским научно-исследовательским институтом коммунального хозяйства. В качестве первой очереди выделяется трасса Кировско-Выборгского направления от станции «Автово» до станции «Бабурин переулок», проходящая через все железнодорожные вокзалы и соединяющая удаленные Нарвскую и Выборгскую стороны с центром города. При Главном архитектурно-планировочном управлении организуется комиссия, приступившая к разработке проектного задания. Учитывая большой вклад Алексея Николаевича в создание метрополитена в нашем городе, имело бы смысл запланированную станцию «Индустриальный проспект» на проспекте Косыгина назвать «Косыгинской».

То, что происходило далее, скрыто под покровом тайны. Несомненно, что в 1939 г. предложения по ленинградскому метрополитену попадают к Сталину. Кто представил вождю проектное задание, неизвестно. Но весь 1940 г. заветная папка лежала без движения, а с января 1941 г. события стали происходить со стремительной быстротой.

17 января 1941 г. Совет Народных Комиссаров Союза ССР и Центральный Комитет ВКП(б) издают приказ № 126–54 о строительстве первой очереди метрополитена в Ленинграде. Через четыре дня, 21 января 1941 г., народный комиссар путей сообщения Лазарь Моисеевич Каганович подписывает приказ № 27 «О строительстве Метрополитена в Ленинграде». Этот приказ имел гриф «совершенно секретно», лишь после снятия которого несколько лет назад документ стал доступен для всех интересующихся историей метрополитена.

Этим приказом начальнику «Метростроя» Иллариону Давидовичу Гоциридзе и его первому заместителю Михаилу Афанасьевичу Самодурову надлежало «приступить немедленно к строительству Метрополитена в Ленинграде. Строительство первой очереди Ленинградского Метрополитена закончить в IV квартале 1942 г. Считать строительство Метрополитена в Ленинграде первоочередным оборонным сооружением». Предписывалось «сооружение Ленинградского Метрополитена вести глубоким заложением (30–50 м) при помощи щитов с чугунной отделкой станций и тоннелей под Невой и бетонной отделкой перегонных тоннелей».

Согласно приказу, метростроителям по балансу передавалось несколько предприятий: Пикалевский цементный завод, Усть-Славянский лесопильный завод, завод бетонных изделий № 2, гравийно-песочные карьеры («Ино») на Карельском перешейке, законсервированное строительство зданий пищевой выставки Наркомпищепрома СССР на проспекте 25 Октября (Невском пр.). Все это были довольно небольшие предприятия, а Пикалевский цементный завод существовал только в чертежах. Его строительство продолжалось вплоть до начала Великой Отечественной войны, а пуск первой сырьевой мельницы произошел только в 1949 г.

Выставка Наркомпищепрома находилась на Перинной линии, в комплексе торговых помещений, построенных в 1797–1798 гг. архитектором Дж. Кваренги. В 1938 г. здание надстроили, а в конце 1960-х гг. полностью разобрали. На этой территории строилась станция метро «Невский проспект». В 2000–2002 гг. здесь возведен торговый комплекс «Перинные ряды».



И. Г. Зубков

Так как выделенных мощностей оказалось не достаточно, «Метрострою» позднее передали трубопрокатный механический завод (ул. Егорова, 25), чугунолитейный завод «Ленинградский литейщик» (Рощинская ул., 24), Ленмашпром союз «Станкострой» (В. О., 15-я линия, 84) и ряд других предприятий и организаций. Начальником строительства ленинградского метрополитена (или, как его именовали в приказах, Строительства № 5 НКПС) назначили потомственного строителя, талантливого инженера, опытного специалиста, умелого и энергичного организатора Ивана Георгиевича Зубкова, хорошо зарекомендовавшего себя на сооружении московского метро; главным инженером – одного из опытнейших строителей тоннелей А. И. Барышникова, а руководителем проектирования – Н. М. Комарова, обладавшего глубокими инженерными знаниями.

Строительство первой очереди общей протяженностью 19,1 км надлежало вести по Кировско-Выборгскому направлению от Автова до Бабурина переулка и от площади Восстания до Октябрьской железной дороги со станциями: «Автово», «Кировский завод», «Сад 9-го января», «Площадь Стачек», «Балтийский вокзал», «Технологический институт», «Витебский вокзал», «Площадь Нахимсона», «Площадь Восстания», «Кирочная улица», «Финляндский вокзал», «Бабурин переулок». Все станции планировались глубокого заложения, а «Бабурин переулок» на улице Смолячкова – мелко заложения, за ней предполагалось построить электродепо. Каганович настаивал на том, чтобы ленинградское метро походило на московское, но было бы поменьше и попроще, в частности, с одним выходом, а не с двумя, как в Москве.

Журналист и писатель Петр Алалыкин вспоминал: «Зубков лично ездил по городу и выбирал места для шахт, станций, туннелей». Изучив грунты, Зубков обратился к наркому путей сообщения с предложением построить электродепо не за Финляндским вокзалом, а в Автове. Его доводы были такие: «В Автово выход на поверхность более благоприятен из-за особого расположения кембрийских глин, следовательно, и поднятие трассы на данном участке осуществить проще. Площадка для депо и подходы к ней в Автово не застроены, тогда как в районе Бабурина переулка пришлось бы пересечь неустойчивые породы – плы-

вуны, к тому же преодолеть сложность проходки под путями железной дороги, снести ряд общественных зданий, жилых домов. По предварительным подсчетам новый вариант давал экономию около 30 миллионов рублей». После войны при проектировании учли эти соображения и депо построили в Автове.

Как профессионалу Зубкову стало ясно, что уложиться в жесткие сроки строительства и построить линию глубокого заложения к 25-летию Октября с таким количеством станций и тоннельным переходом под Невой довольно сложно. Для ускорения темпов строительства закладывались вспомогательные шахты, для сооружения каждой станции – два ствола, для сооружения перегона – один или два ствола в зависимости от длины перегона и сложности проходки. Предстояло соорудить почти 38 000 м перегонных и станционных тоннелей, 900 м эскалаторных.

Темпы строительства устанавливались довольно жесткие. На освоение площадки отводился один месяц, на проходку стволов – три, для выхода на трассу – один, на сооружение станционных монтажных камер – три месяца. Одновременно строились подсобные временные здания и сооружения на поверхности.

В связи с жесткими сроками приказом НКПС разрешалось работы по строительству ленинградского метрополитена производить без проектов и смет, что являлось нормальной практикой для того времени. Так в Москве, десятью годами раньше, работы при строительстве метро начинали до окончательного утверждения сметы и планов.

Только что созданному филиалу «Метропроекта», «Стройпроекту № 5», к № апреля предстояло выдать проектное задание по первой очереди Кировско-Выборгского направления, а только к сентябрю завершить составление технического проекта и сметы.

В феврале на трассе будущего первого участка метрополитена – в Автове, у Кировского завода, у Балтийского вокзала, на Выборгской стороне – развернулись работы по устройству строительных площадок и проходке шахт. По информации из различных источников, перед войной заложили 34 шахты. Но не на всех шахтах проходка шла гладко. Не помог и опыт столичного метро, условия строительства метрополитена в Москве и Ленинграде значительно различались.

Проходку осуществляли практически при полном отсутствии механизации, в наличии имелись лишь лопата, ломик, кирка, кувалда, бадня да тачка для вывоза отработанной породы. Главным инструментом метростроителей с самого начала стал отбойный молоток. С помощью таких средств предстояло соорудить три десятка стволов глубиной около 30 м.

О том, что встретят на своем пути проходчики, имелись самые смутные представления, и оказалось, что с такими сложными горно-геологическими условиями в практике отечественного метростроения встречаться еще не доводилось. Поначалу пошли обильно насыщенные водой пески и суглинки, которые быстро ломали временное крепление. Приходилось по всему контуру ствола делать специальную обшивку из шпунтовых досок, которые вгоняли в грунт кувалдами.

После преодоления водоносного слоя наткнулись на так называемые ленточные глины, настолько липкие, что стоит постоять минуту на одном месте, как сапоги не оторвать. В конце концов прошли и этот слой, но тут же уткнулись в русло древнего ледника с огромными 6-тонными валунами. Чтобы подготовить их к подъему, требовалось каждый окопать, а потом умудриться с помощью лебедки поднять на поверхность. И уже на подходе к проектной отметке встретились с метровым слоем песчаника, от которого отбойные молотки отскакивали, как от гранита. Пришлось производить взрывные работы.

В канун Первой 1941 г. удалось пройти ствол первой шахты у Кировского завода, а к июню метростроевцы прошли одиннадцать шахтных стволов, проложили 645 м штолен к будущим путевым тоннелям и успели вырыть котлован под оголовок наклонного хода станции «Кировский завод».

* * *

22 июня 1941 г. началась Великая Отечественная война. 27 июня на заседании Военного совета фронта принимается постановление о прекращении строительства Ленинградского метро с передачей всей высвобождающейся рабочей силы, технического персонала, механизмов и автотранспорта на оборонительные работы. Забои стволов закладывались мешками с песком, в штольнях выполнялось бетонирование, производилось дополнительное крепление. Но полностью завершить работы по консервации не удалось, поэтому принимается решение о затоплении шахт. Вода могла защитить подземные выработки от обрушения.

29 июня метростроевцы направляются на возведение оборонительных сооружений вокруг Ленинграда. До 5 июля строятся укрепления на линии Парголово – Сестрорецк, затем, с 6 по 12 июля, – под Выборгом на участке Перкярви – Мусла, а уже в середине июля строители участвуют в сооружении Лужского оборонительного рубежа.

8 сентября 1941 г. враг сомкнул кольцо блокады на суше, заняв город Шлиссельбург. Бывшие проходчики подземных сооружений наводили мосты и переправы, бетонировали доты и рыли траншеи, настилали рельсы в болотных низинах и строили на Ладоге пристани для приема грузов.

Батальон № 4 на правом берегу Невы под непрерывным обстрелом противника устанавливает бронированные пулеметные точки, доставленные из Ленинграда. В ноябре отряд метростроителей в количестве 1200 человек направляется на строительство Осиновецкого порта, где проходила «Дорога жизни», спасшая множество жизней от голодной смерти во время блокады.

Между тем положение на Ленинградском фронте все усложнялось. В декабре 1941 г. командование принимает решение отбить у врага участок левого берега в районе 8-й ГРЭС. Коллективу строительства № 5 НКПС поручается создание надежной переправы через Неву, чтобы обеспечить доставку техники. На строительстве погибла пятая часть всего подразделения, но наши танки смогли прорваться к «Невскому пятачку». При сооружении танковой переправы в районе Невской Дубровки был ранен и контужен начальник строительства № 5 НКПС И. Г. Зубков, который наотрез отказался от госпитализации и продолжал руководить выполнением заданий Военного совета Ленинградского фронта.

В трудные дни первой блокадной зимы в январе 1942 г. принимается решение об организации управления военно-восстановительных работ № 2, в которое вместе с военными железнодорожниками вошел коллектив строительства № 5 НКПС. И сразу же метростроевцы получают новое боевое задание – построить железную дорогу Жихарево – Кобона – Коса протяженностью 34 км с выходом к восточному берегу Ладожского озера.

Истощенным до предела людям приходилось работать в невероятно трудных условиях. Коллектив строителей справился с поставленной задачей на неделю раньше установленного срока. Теперь продовольствие, топливо и боеприпасы везли по железной дороге, а затем грузили на машины, которые отправлялись в осажденный город по льду Ладожского озера.

Блокада серьезно осложнила топливное положение города. Основные силы метростроителей направляются на строительство угольных шахт Комаровского бассейна в Боровичском районе. За год в тяжелых условиях, при почти полном отсутствии механизации, метростроители сдали в эксплуатацию 12 шахт с годовой производительностью 360 тыс. т топлива.

В январе 1943 г., сразу же после прорыва блокады, метростроевцы совместно с военными железнодорожниками начинают строительство железной дороги на отвоеванной узкой полоске земли вдоль южного берега Ладоги с двумя мостами – через Неву и Назию. Работа

велась в бураны и морозы, на заболоченной сплошь заминированной земле, под огнем и бомбежками противника.

Железную дорогу между станциями «Поляны» (Жихарево) и «Шлиссельбург» протяженностью 36 км героические строители построили всего за полмесяца. 7 февраля первый поезд с Большой земли прибыл на Финляндский вокзал. За героический труд многие метростроевцы были награждены орденами и медалями. Генерал-директору пути и строительства второго ранга И. Г. Зубкову за его деятельность на фронте присваивается звание Героя Социалистического Труда, редкая награда в годы войны.

С 1944 г. метростроевцы переключились на восстановление заводов, зданий, коммуникаций. Они строят дороги и станционные сооружения на Гдовском, Новгородском, Волховском, Псковском направлениях, вводят в строй железнодорожные коммуникации вслед за наступающим 3-м Украинским фронтом, сооружают Карпатские тоннели, ведут работы в районе Севастополя, порта Каунас.

Иван Георгиевич Зубков не дожил до конца войны, он погиб в 1944 г., обстоятельства его гибели до конца так и не выяснены. В ночь с 27 на 28 июня на ленинградскую квартиру Зубкову позвонил Л. М. Каганович и потребовал ускорить работы по восстановлению моста через Свирь. Иван Георгиевич Зубков ответил, что он завтра отправит туда двух своих заместителей. Каганович возразил: «Нет, нужно, чтобы вылетели именно вы!». Это выглядело странно. В конце июня 1944 г. в Ленинграде уже полным ходом шли работы по восстановлению поврежденных коммуникаций, и Зубков был крайне нужен именно в Ленинграде. Советские войска закончили форсирование реки Свирь к 23 июня 1944 г., и железнодорожный мост, для осмотра которого якобы был вызван Иван Зубков, тактического значения не имел.

Утром 28 июня на секретном аэродроме вблизи Лодейного Поля ждали самолет, на котором после осмотра с воздуха подлежащего восстановлению моста через реку Свирь должен был прилететь начальник Управления военно-восстановительных работ Ленинградского фронта Иван Георгиевич Зубков. Самолет задерживался, но это не вызывало особого беспокойства, поскольку линия фронта давно уже отодвинулась за Петрозаводск. Около десяти часов утра бортовой радист сумел передать не совсем понятное сообщение: «Нас обстреляли». Версия обстрела немецким истребителем маловероятна, так как к этому времени авиация противника оказалась блокирована на всем протяжении от Выборга до западного берега Онежского озера.

Около двенадцати самолет появился над секретным аэродромом совсем не с той стороны, с которой его ждали. За левым мотором отчетливо виднелась сизая полоса дыма. Не долетев нескольких сотен метров до посадочной полосы, самолет стал разваливаться на части и рухнул на землю, из членов экипажа и пассажиров не выжил никто.

Гроб с телом генерал-директора путей и строительства второго ранга И. Г. Зубкова, установленный на пушечном лафете, провожали к Александро-Невской лавре тысячи ленинградцев.

В 1985 г. на киностудии «Ленфильм» к 30-летию пуска Ленинградского метрополитена поставлен фильм «Встретимся в метро». Прототипом главного героя Андрея Ивановича Зарубина стал Иван Георгиевич Зубков. Лев Лурье в своей серии «Культурный слой» снял документальный фильм «Дорога Жизни Ивана Зубкова» о подвиге Ленинградских метростроевцев.

В 2014 г. топонимическая комиссия приняла решение присвоить имя Зубкова безымянному проезду в Автове, который начинается от дороги на Турухтанные острова, затем поворачивает на 90 градусов и идет до Кронштадтской улицы.

* * *

Еще не закончилась Великая Отечественная война, а бюро горкома ВКП(б) 23 ноября 1944 г. принимает постановление «О проведении подготовительных работ по возобновлению строительства метрополитена в Ленинграде». Многим тогда это казалось неактуальным, город нуждался в первоочередных восстановительных работах, а в самом Ленинграде после снятия блокады осталось лишь 546 тыс. жителей. А пока метростроевцы восстанавливали железнодорожные пути и линии связи, строили вокзалы, ремонтировали заводы и жилые дома, сооружали портовые причалы.

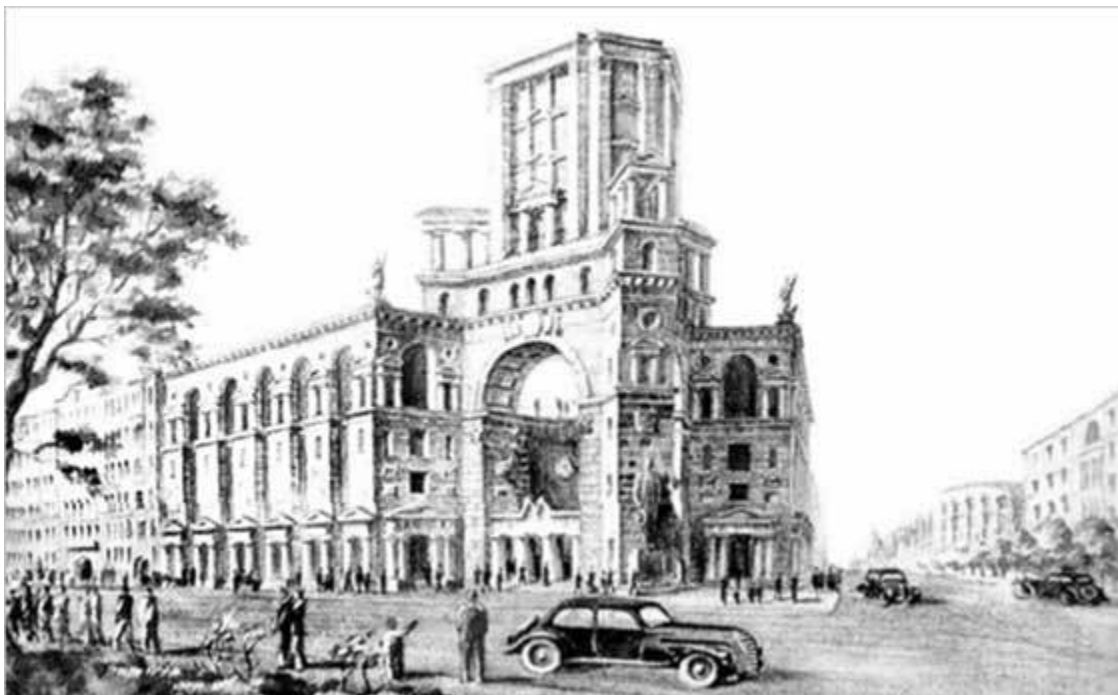
Пятилетний план восстановления и развития народного хозяйства СССР на 1946–1950 гг. предусматривал возобновление строительства ленинградского и киевского метрополитенов. Ввод в эксплуатацию первой очереди метрополитена в Ленинграде намечался в 1950 г., но, как оказалось, до этого было еще далеко.



К. А. Кузнецов

На основании приказа Министерства путей сообщения СССР № 317-ц от 17 апреля 1946 г. Управление строительства № 5 переименовывается в Управление строительства Ленинградского метрополитена «Ленметрострой» Главтоннельметростроя МПС СССР. Его начальником вместо погибшего на войне И. Г. Зубкова назначается Константин Александрович Кузнецов, который во время Великой Отечественной войны командовал мостовосстано-

вительным отрядом № 1. Под его руководством бойцы восстановили 39 железнодорожных мостов через Днепр, Днестр, Волгу, Южный Буг, Молдову и другие реки.



Проект здания Управления Ленинградского метрополитена и станции «Горьковская». 1944 г.

11 ноября 1946 г. Управление «Промвосстрой» становится Строительством № 19 «Ленметростроя» Министерства путей сообщения СССР (в дальнейшем – ЗАО «СМУ-19 Метрострой»), созданное для архитектурной отделки станций метро. 3 декабря 1946 г. для проектирования Ленинградского метрополитена создается первый филиал московского института «Метропроекта» – «Ленметропроект». Через две недели издается приказ по Главтоннельметрострою МПС о назначении и. о. начальника «Ленметропроекта» М. Д. Семиза и главного инженера Б. В. Грейца.

Строительство метро в Ленинграде возобновилось в 1946 г., однако неотложные нужды восстановления городского хозяйства не позволяли придать этим работам должный размах. Шахты метро серьезно пострадали во время обстрелов и бомбардировок, часть из них пришлось ликвидировать. Законсервированные перед войной горные выработки обрушились. Начались подготовительные работы, связанные с очисткой строительных площадок, разбором завалов, расконсервацией пройденных до войны стволов, откачкой воды из затопленных шахт, строительством наземных сооружений.

В том же 1946 г. приступили к разработке архитектурной части проектов станций первой очереди ленинградского метро. Несмотря на то что в архитектурно-строительной практике страны к концу 1930-х гг. утвердилась тенденция заказывать проекты конкретным ведущим архитекторам, для Ленинграда архитектурные проекты станций метро решили выбирать на конкурсной основе.

Хотя к этому времени отсутствовали не только параметры будущих станций, но даже не утверждены их названия, 10 декабря 1946 г. состоялся первый тур конкурса. Он ограничивался только оформлением подземных частей пяти станций. В нем приняло участие около 50 архитекторов «Ленпроекта», которые представили 38 проектов.

У ленинградских архитекторов еще не имелось опыта в проектировании станций метро, но они хотели создать свой собственный стиль архитектуры, никоим образом не похожий на московский. Они использовали в качестве образцов лучшие произведения петербургской архитектуры прошлого. В результате появилось множество интересных предложений, авторы лучших работ привлекались к дальнейшей разработке архитектурных проектов станций.

9 августа 1947 г. «Ленметропроект» завершил работу над техническим проектом и генеральной сметой первой очереди метро. Выполненные специалистами Горного института исследования и пробы грунта дали вполне ясную картину геологического строения почв города. Оказалось, что строить метро следовало на больших глубинах – в толще кембрийских глин (50–100 м). В связи с этим возникла проблема строительства наклонных ходов, которую в конце концов удалось решить.

Сотрудникам «Ленметропроекта» пришлось кардинально пересмотреть довоенный проект с учетом новых требований по конфигурации трассы, экономике и технологическим решениям. Саму трассу разбили на две части, участок первой очереди длиной 11,2 км от «Площади Восстания» до «Автова» с восемью станциями связывал Варшавский, Балтийский, Витебский и Московский вокзалы. На первом участке планировалось восемь станций. Участок от «Площади Восстания» до «Площади Ленина» вынесли во вторую очередь, от станции «Бабурин переулок» вовсе отказались в связи с переносом электродепо в район Автова, станцию «Сад 9 января» также вычеркнули из проекта, а под «Владимирскую» решили оставить только задел.

Для удешевления строительства диаметр перегонных тоннелей сократили с 6 м (как в Москве) до 5,5. Приняли вариант сооружения станций «на горках»: поезд разгоняется под уклон, а затем преодолевает половину подъема по инерции.

К 1947 г. на всей трассе удалось осушить шахты, почти все они использовались повторно. А вот многие подходные выработки забутовали цементом и перепроектировали. Возобновилась работа по проходке тоннелей, которые велись в четвертичной толще с ее водоносными песками. Приходилось в широких масштабах применять замораживание. Первый опыт провели у Витебского вокзала, где оказался самый сложный участок с мощным слоем водоносных межморенных песков плавунного типа. Первый ствол проморозило так, что проходчикам пришлось работать в таких же условиях, как в скальном грунте.

Но средств и сил на строительство метрополитена не хватало, городское руководство пыталось организовать шефскую помощь предприятий Ленинграда, выделявших «Метрострою» из своих запасов машины, механизмы, материалы. Так, 3 сентября 1947 г. состоялся торжественный митинг у Кировского райсовета, после которого колонна шефских машин отправилась на объекты метро.



Колонна автомашин – шефская помощь предприятий Ленинграда – направляется на строительство метрополитена. 3 сентября 1947 г.

Попытки городского руководства добиться в Москве увеличения финансирования строительства метрополитена заканчивались ничем. На Пленуме Ленинградских обкома и горкома ВКП(б) 22 февраля 1949 г. председатель Ленгорисполкома П. Г. Лазутин, осужденный позднее по «ленинградскому делу», в своем выступлении оправдывался: «Известно, что этот вопрос мы долгое время пытались решить через т. Вознесенского (Н. А. Вознесенский – заместитель председателя Совета Министров СССР, также осужден по «ленинградскому делу». – А. Ж.). Наши усилия на это направляли до тех пор, пока я не попал к т. Берия, который указал, что такие вопросы не решаются в рабочем порядке, канцелярским путем, вопрос о метро большой хозяйственной и политической важности не только для Ленинграда, но и для всей страны, он должен быть прежде всего рассмотрен на Политбюро. Действительно, через несколько дней тов. Сталин принял нас... Не по нашей инициативе, а по инициативе тов. Сталина был рассмотрен на Политбюро вопрос о Ленинградском метро, после доклада, который был сделан т. Берия т. Сталину. На Политбюро были подробно рассмотрены все вопросы, относящиеся к строительству метро, и принято соответствующее решение о Ленинградском метро».

Совещание в кабинете Сталина с участием членов Политбюро и ленинградских руководителей состоялось 10 декабря 1947 г., а 16 декабря выходит Постановление Совета Министров СССР № 4021–1378с «О подготовке мероприятий по строительству метрополитена в г. Ленинграде», подписанное Сталиным. В этом документе предусматривались ввод в эксплуатацию трассы от Автова до Московского вокзала в 1954 г., а также «строительство подземного завода (моторного) и ангаров».

В работе «Метростроя» 1948 г. стал переломным. Несмотря на тяготы послевоенного времени, нехватку строительных материалов, для строительства ленинградского метрополитена выделялись необходимые финансовые и материальные ресурсы. Темпы строительных работ из года в год нарастали.

Весной 1947 г. Ленинградское отделение Союза советских архитекторов начало подготовку к проведению второго тура конкурса на архитектурное оформление станций метрополитена. Объявляется открытый всесоюзный конкурс проектов станций «Площадь Восстания» и «Балтийская» и закрытый конкурс на оформление станций «Автово», «Кировский завод», «Нарвская», «Технологический институт» и «Пушкинская», при этом решено разделить проектирование наземных и подземных частей станций. «Ленметропроект» выдвигал требование к разработчикам применять для отделки станций прочные долговечные материалы, рекомендовалось размещать название станции в пяти местах на путевых и платформенных стенах боковых залов. Летом 1947 г. утверждены названия станций и тематические задания на их оформление.

Итоги открытого и закрытого конкурсов подвели в январе 1948 г. В открытом конкурсе приняли участие архитекторы Ленинграда, Москвы, Киева, Свердловска, которые представили 55 проектов станции «Площадь Восстания» и 34 проекта станции «Балтийская». Большинство авторов работало группами – по два-три человека.

В Доме архитектора открылась выставка проектов, привлекавшая внимание огромного количества ленинградцев, которые оказались не вполне удовлетворенными результатами конкурса. Выдвигались требования создать метро, гармонично вписывающееся в облик великого города.

Через полтора года после подведения итогов второго конкурса, в сентябре 1949 г., определился круг архитекторов, которые допускались к дальнейшей работе по составлению архитектурных проектов, и объявлялся третий тур конкурса. Конкурсы на лучшие проекты станций «Пушкинская» и «Владимирская» проводились отдельно.

Интересно, что, если в проектах 1946–1948 гг. образ Сталина на станциях практически отсутствовал, то в проектах начала 1950-х гг., представленных на третий тур, статуи Сталина планировалось установить на станциях «Нарвская», «Балтийская», «Площадь Восстания» и «Технологический институт», а на станциях «Автово» и «Технологический институт» разместить тексты, восхваляющие вождя.

31 марта 1950 г. на суд публики представили 23 проекта четырнадцати авторов. Наибольший успех имели проекты станций «Автово» и «Нарвская». 30 мая разработка архитектурной части проектов станций и вестибюлей в качестве авторов поручалась следующим архитекторам: Левинсону и Грушке (станция «Автово»), Андрееву (станции «Кировский завод»), Васильеву, Гольдгору и Сперанскому (станции «Нарвская»), Бенуа, Кубасову и Олейнику (станция «Балтийская»), Соколову и Андрееву (станция «Технологический институт»), Фомину и Журавлеву (станция «Площадь Восстания»).

Два проекта, для станций «Пушкинская» и «Владимирская», разрабатывались позднее по дополнительным конкурсам. В 1950 г. проводится отдельный конкурс по станции «Пушкинская». В конкурсе победил архитектор Жук, однако позже неожиданно для всех выяснилось, что работу над проектом поручили известному московскому архитектору Л. Полякову.

Проект Н. В. Баранова, О. И. Гурьева и В. М. Фромзеля даже не рассматривался. Баранов как бывший главный архитектор города оказался в опале в связи с «ленинградским делом», когда жертвами репрессий стали все руководители ленинградских областных, городских и районных организаций ВКП(б), а также почти все советские и государственные деятели, которые после Великой Отечественной войны выдвигались из Ленинграда на руководящую работу в другие города. Но метрополитен «ленинградское дело» обошло стороной, пострадал только Баранов, который был уволен и на время покинул Ленинград.

В середине 1951 г. окончательно решилась судьба станции «Владимирская», которая по указанию из Москвы возвращалась в проект. В первом, открытом, туре конкурса победил проект Александрова, Жука и Прибульского. Но затем проводится второй, закрытый конкурс, в котором победил более помпезный проект архитекторов Васильковских. Однако за

три года до открытия такой проект воплотить бы не удалось, поэтому утверждается более простой проект Александрова, Жука и Прибульского.

Строительство ленинградского метрополитена продолжалось, несмотря на трудности и серьезные проблемы. Весьма сложным оказался участок под площадью Восстания. Еще до войны, в результате прорыва кровли, уже практически готовый 20-метровый ствол шахты почти на треть оказался заполненным плывунами. После войны шахта полностью заполнилась водой. Закладывать другой ствол не позволяла близость многоэтажных зданий.

В 1950 г., после восстановления 12 м шахты, в забое произошел прорыв воды, фонтанировавшей на высоту нескольких метров. Требовалось срочно заделать брешь, и тогда начальник смены Мендарев пошел на отчаянный шаг. Используя минуты, когда напор воды падал, он, обвязавшись веревкой, опускался на дно ствола для заделки бреши мешковиной, паклей, клиньями. Когда напор воды усиливался, Мендарев давал сигнал на подъем. Так повторялось несколько раз, пока не удалось полностью прекратить поступление воды.

Для дальнейшей работы специалисты применили кессонный способ, соорудив воздухонепроницаемую шлюзовую перегородку. В рабочей зоне создавалось повышенное давление воздуха. 40 дней и ночей длилась упорная борьба со стихией.

17 марта 1954 г. в левом перегонном тоннеле между станциями «Владимирская» и «Пушкинская» произошла долгожданная сбойка перегонных тоннелей, а в апреле того же года завершились все проходческие работы, начались отделочные. Но оставался незавершенным участок за станцией «Автово», где пути выводятся к депо, расположенному на поверхности. Этот отрезок стал единственным участком туннелей мелкого заложения, который проходил сплошь в толще плывунов и строился открытым способом.

В годы войны неподалеку проходила линия фронта, в земле осталось большое количество неразорвавшихся вражеских снарядов. Обнаруживали их и при разборке завалов, и при всех земляных работах. Но еще страшнее оказался плывун. Рассказывает бывший начальник строительства № 9 М. Синичкин: «Как только первый участок был выбран на полную глубину, котлован начал деформироваться и произошла осадка близстоящего шестиэтажного жилого дома. В стенах и перекрытиях его появились трещины. Оконные и дверные проемы стали перекашиваться. Лопались и со звоном вылетали стекла... Потерпев поражение на одном участке, плывун бросался в атаку на другом. Решили вновь призвать на помощь холод. Требовалось заморозить около 50 метров. По периметру участка заложили 400 скважин общей длиной около 8,5 километра. Искусственно замороженный грунт стенок котлована экскаваторы взять не могли. Решили работать в основном отбойными молотками, а в случае необходимости разрыхлять грунт мелкими взрывами».

Все шло хорошо до начала мая 1954 г., но, когда температура воздуха значительно повысилась, грунт стал оттаивать. Тогда решили защитить стенки от солнечных лучей соломенными матами. Но и это не помогло. Грунт оттаивал, сползая слой за слоем. Вместе с грунтом вываливались огромные валуны, которые, падая, угрожали жизни строителей. Иногда при падении валуны накручивали на себя маты и появлялись в котловане в виде чудовищных соломенных чучел.

На участке со стороны Красненького кладбища грунт вел себя особенно агрессивно, распоры гнулись и вылетали. В этот момент на строительство прибыл начальник «Ленметростроя» К. А. Кузнецов. Быстро оценив обстановку, он приказал: «Немедленно засыпать котлован!». Сейчас же сюда повернули автомашины, следовавшие с грунтом на свалку, и через несколько часов вся выработка оказалась заполнена землей. Это предотвратило обвал стенки, разрушение шоссе, водопроводной магистрали и высоковольтного кабеля. Только после забивки значительного количества дополнительных свай и установки гораздо более мощного крепления удалось выбрать грунт и уже без осложнений построить последний участок трассы.



И. С. Новиков

В декабре 1954 г. выходит постановление Совета Министров СССР по подготовке ко вводу первой очереди Ленинградского метро. Создается управление метрополитеном, которое возглавил опытный специалист И. С. Новиков, бывший начальник Московского метрополитена.

С марта по октябрь 1955 г. удалось подготовить около трехсот машинистов и их помощников, дежурных по станции. В том же году из Московского метрополитена в Ленинград доставлено 59 вагонов метро.

Открыть метро намечалось к Октябрьским праздникам, но на станции «Пушкинская» дела складывались неудачно. На 20 м проходки наклонного ствола вытекал пливун. Все попытки закрыть места протечки мешками с песком и паклей не привели к желаемым результатам, поступление воды в тоннель продолжалось. Тогда решили применить замораживание и затопить наклонный ход на полтора-два месяца.



Пробный поезд. Октябрь 1955 г.

По истечении срока замораживания воду из тоннеля откачали. По всему периметру и в торце образовался слой льда, который при сильном освещении блестел и переливался всеми цветами радуги. Благодаря дополнительному замораживанию удалось без аварий к 20 сентября завершить проходку тоннеля. Но до пуска метро оставалось всего полтора месяца, за это время невозможно было произвести отделку наклонного хода и монтаж эскалаторов. Принимается непростое решение: начать эксплуатацию линии без станции «Пушкинская», которую поезда должны проходить без остановки.

5 августа 1955 г., в 8 часов утра, на станции «Площадь Восстания» начинается 48-часовая обкатка первого эскалатора. 7 октября 1955 г. начальник метрополитена И. С. Новиков, начальник «Ленметростроя» К. А. Кузнецов, строители и эксплуатационники до глубокой ночи вели тщательный осмотр всех сооружений и устройств. Наконец дается команда подать напряжение. 8 октября, в 6 часов 14 минут, в путь отправился первый пробный поезд, состоящий всего из двух вагонов. Его путь от «Автова» до конечной станции «Площадь Восстания» продолжался около 40 минут. Пробный поезд затем сделал еще два рейса, причем второй и третий – уже с четырьмя вагонами. На каждой станции строители встречали его аплодисментами и громким «Ура!».



Торжественное открытие ленинградского метрополитена. 15 ноября 1955 г.

В те дни шла горячая работа на всех участках: укладывались последние гранитные и мраморные плиты, завершался монтаж эскалаторов, устанавливались светильники, приводились в порядок станционные залы и наземные вестибюли, устранялись недоделки, отмеченные рабочей комиссией.

5 ноября подписывается акт правительственной комиссии о приемке в эксплуатацию первой очереди Ленинградского метро. А с 6 по 9 ноября осуществлялась перевозка пассажиров по специальным пригласительным билетам, которые выдавались на предприятиях, учебных заведениях, в первую очередь передовикам производства. 400 тыс. счастливых обладателей пригласительных билетов первыми оценили новый вид транспорта. Люди не уходили часами, осматривали интерьеры, эскалаторы, поезда. Особенно радовались дети. Машинист-инструктор Владимир Азетов вспоминает, что очередь из приглашенных кольцами огибала станцию «Площадь Восстания».

Торжественное открытие ленинградского метрополитена состоялось 15 ноября 1955 г. Можно предположить, что задержка была вызвана ожиданием приезда из Москвы высшего руководства страны, но никто не приехал.

15 ноября в 5 часов 10 минут поступил сигнал о готовности тоннелей к пропуску поездов и подаче напряжения на контактный рельс. Как обычно, в 6 часов, но без пассажиров, пошли составы по графику рабочих дней. А в 12 часов дня на станции «Площадь Восстания» начался торжественный митинг, на котором сообщается, что «по просьбе трудящихся Ленинграда» ленинградскому метрополитену присваивается имя В. И. Ленина. Под звуки гимна СССР секретарь Областного комитета партии Ф. Р. Козлов разрезает красную ленту, почетные гости садятся в вагоны, и в 13.08 первый поезд отправляется в сторону станции «Автово».

Прошло больше месяца со дня открытия подземной трассы. 16 декабря познакомиться с ленинградским метро приехал председатель Президиума Верховного Совета СССР Климент Ефремович Ворошилов.

Первую половину дня 16 декабря Ворошилов уделил поездке по новой трассе метро, осматривал подземные залы и наземные вестибюли, интересовался архитектурным убран-

ством и освещением станций. Машинист-инструктор В. Азетов заметил, что, несмотря на приезд высокого гостя, поезда шли по обычному графику и Ворошилов прокатился в вагоне вместе с обыкновенными пассажирами. Метро ему, кстати, очень понравилось, он даже внес свое предложение. В первые дни эксплуатации, как и в Москве, часть пространства в начале первого вагона перегородивала железная штанга, таким образом отделялся специальный сектор для женщин и детей. Климент Ефремович покачал головой и заметил, что в этом вопросе ленинградцы напрасно переняли московский опыт, поскольку жители культурной столицы всегда уступят место женщине или ребенку. На следующий день штанги убрали.

Осмотрев станцию «Автово», Ворошилов поехал на Кировский завод, к своим избирателям. В 1954 г. он баллотировался в Верховный Совет по Кировскому избирательному округу Ленинграда. Вечером же Ворошилов присутствовал на торжественном заседании, посвященном пуску Ленинградского метрополитена, в Государственном академическом театре оперы и балета им. С. М. Кирова, после которого для гостей состоялся спектакль «Тарас Бульба».

На следующий день, вручая в Таврическом дворце ленинградскому «Метрострою» орден Ленина, председатель Президиума Верховного Совета, в частности, сказал: «Мне хочется также отметить, что наше советское метро оказывает, если можно так выразиться, благотворное влияние на тех, кто пользуется услугами его. В самом деле, величественная архитектура станций метро, их безупречная чистота, четкая работа обслуживающего персонала, одним словом, вся атмосфера, окружающая человека в метро, заставляет его подтягиваться, быть лучше». Правительственных наград были удостоены 1023 участника строительства первой очереди ленинградского метрополитена.

Глава 2. Самая первая линия

«Площадь Восстания»

Рассказ о петербургском метрополитене начинается со станции «Площадь Восстания», которая заслужила право считаться станцией № 1. И хотя 7 октября 1955 г. первый поезд из депо прибыл на станцию «Автово», но именно на станции «Площадь Восстания» 15 ноября состоялся торжественный митинг по случаю открытия в нашем городе метрополитена и была перерезана красная ленточка, после чего поезд с пассажирами отправился по новой трассе.

Станция «Площадь Восстания» первая еще и потому, что с нее обычно начинается знакомство с нашим городом гостей, прибывающих на Московский вокзал. Здание станции с высоким шпилем, расположенное на пересечении Лиговского и Невского проспектов, хорошо знакомо многим, и не только жителям нашего города. Оно давно стало одним из символов Петербурга и главным символом Петербургского метрополитена. Станция «Площадь Восстания», по официальной статистике, – одна из самых загруженных, находится в центре города, выходит к оживленному Московскому вокзалу и является пересадочной на третью линию.



Станция «Площадь Восстания»

Впрочем, поначалу станция называлась «Московской» – проектные названия давались по вокзалам, близ которых станции находились. Но затем она стала «Площадью Восстания» по имени площади, на которой располагалась. А вот площадь получила свое имя в честь событий, происходивших на ней в 1917 г., во время Февральской революции. 25 февраля здесь собралась огромная толпа, которая начала строить баррикады. Полиция, брошенная на подавление беспорядков, ничего не смогла сделать, восставшие убили пристава и избили

многих полицейских. Не помогла и армия, прибывшая на площадь. Более того, в ряде случаев солдаты и даже казаки, направленные для разгона демонстрантов, отказывались стрелять в рабочих и студентов, имели место случаи братания. В октябре 1918 г. бывшая Знаменская площадь стала площадью Восстания.

* * *

Вестибюль станции «Площадь Восстания» находится на месте снесенной церкви во имя Входа Господня во Иерусалим, получившей в народе название Знаменской по приделу, освященному в 1765 г. в честь иконы Знамения Пресвятой Богородицы, самой чтимой святыни храма, исполненной в 1175 г. в Новгороде греком Христофором Семеновым. В церкви икона сохранялась в старинном серебряном окладе, на возвышении.



Церковь Знамения Пресвятой Богородицы. Конец XIX в.

В 1794–1804 гг. по проекту известного русского архитектора Федора Ивановича Демерцова церковь перестроили в камне. В 1809 г. появились чугунная ограда и две часовни. В 1912 г. к средней части храма архитектор Федор Алексеевич Корзухин пристроил два портика, выходящие на Лиговский проспект и Знаменскую улицу (ныне – ул. Восстания).

В 1840-х гг., в связи со строительством железной дороги Санкт-Петербург – Москва, близ церкви появилась площадь, на которой в 1844–1851 гг. построили Николаевский (ныне – Московский) вокзал, а в 1847-м – здание гостиницы (ныне – «Октябрьская»). По имени церкви площадь стали называть Знаменской, как и новую гостиницу. Также Знаменским назывался мост через Лиговский канал, расположенный по Невскому проспекту.



Проект реконструкции Знаменской церкви. 1940 г.

Знаменскую церковь закрыли в марте 1938 г., хотя пытались это сделать гораздо раньше. По легенде, помешал всемирно известный ученый, первый русский нобелевский лауреат Иван Петрович Павлов, который в этой церкви венчался. Возникновению слухов способствовал тот факт, что староста было, церковь закрыли только после смерти великого ученого. Чтимую икону передали в Никольский собор, ценное убранство забрали в Госфонд.

В 1940 г. рассматривалась возможность реконструкции церкви под пятиэтажное здание «Ленпромстройпроекта» по проекту архитекторов Л. Г. Голубовского и Т. Д. Каценеленбоген, с участием Н. А. Троцкого. Предполагалось убрать фронтоны, башни, купола, но сохранить существующие портики, надстроить два верхних этажа, которые надлежало оформить пилястрами. Однако планы изменились, и в марте 1941 г. храм взорвали, чтобы освободить место для будущей станции метрополитена. В начале Великой Отечественной войны церковные кирпичи использовали для сооружения дота на Лиговском проспекте, рядом с гостиницей.

Сразу после окончания войны на месте церкви устроили сквер, в который перенесли из Пулкова фонтан, созданный в 1809 г. по проекту Тома де Томона и первоначально поставленный на 16-й версте Царскосельской дороги, в деревне Каменке, где он за годы войны превратился в груду гранитных и бутовых камней. На площади Восстания фонтан находился недолго, в 1950 г. его переместили в создаваемый Парк Победы на Московском проспекте. В конце прошлого века фонтан снова разобрали и складировали в Музее городской скульптуры, чтобы в 2003 г., к 300-летию Санкт-Петербурга, установить на углу Московского проспекта и Сенной площади.

* * *

В 1949 г. участок между улицей Восстания, Невским и Лиговским проспектами обнесли забором, чтобы приступить к работам по сооружению наклонного хода. За три года до этого началось проектирование новых станций метрополитена.

Первые проекты станции с рабочим названием «Московская» на площади Восстания, представленные в конце 1946 г. на открытый конкурс архитектурного оформления подземных станций 1-й очереди, оказались, по мнению жюри, неудачными. Следует сказать, что к проектам станции «Московская» как «центральной и являющейся своеобразным вести-

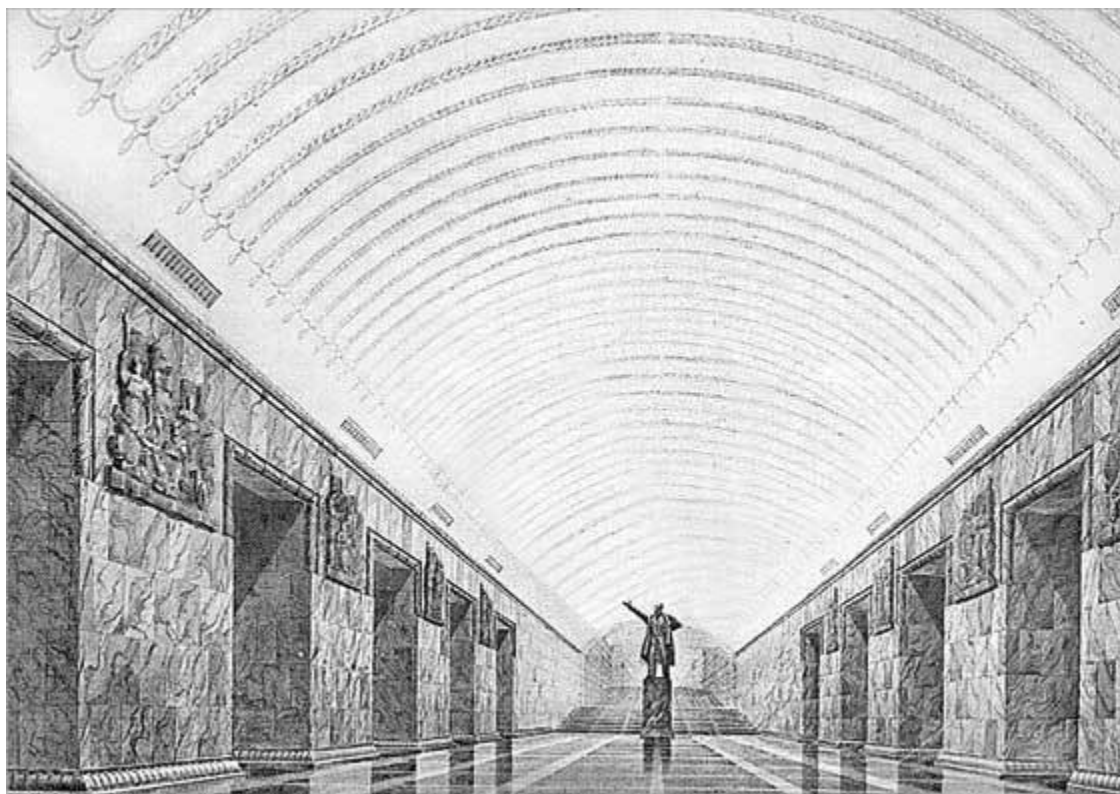
бюлем города» предъявлялись повышенные требования. I–II премии поделили три работы архитекторов «Ленпроекта» Г. А. Александрова, В. В. Хазанова, а также М. А. Шепиловского и Я. Н. Лукина. В проекте Александрова колонны подземного зала завершались «ласточкиным хвостом» кремлевских стен, а потолок украшали большие красные звезды; Хазанов в торце станции поставил скульптуру Ленина на фоне мавзолея и кремлевских башен; у Шепиловского и Лукина колонны украшали медальоны с видами Ленинграда.

По результатам конкурса 1948 г. жюри рекомендовало на рассмотрение Городского архитектурного совета следующие пять проектов станции «Площадь Восстания»: архитекторов В. В. Ганкевич и Б. Н. Журавлева (1-я премия); А. В. Васильева и Г. А. Александрова (2-я премия); А. В. Жука и В. М. Жука (3-я премия); А. И. Лапирова и Е. Н. Сандлера (4-я премия); А. В. Васильева (4-я премия). В проекте Журавлева и Ганкевич предусматривались массивные квадратные пилоны с барельефами в верхней части, в торце – скульптура Ленина на круглом постаменте. Освещение решалось системой уложенных по своду параллельных светящихся дуг, разделенных узкими полосами орнамента и вместе составляющих почти сплошной светящийся плафон. Городской архитектурный совет согласился с заключением жюри конкурса и рекомендовал для дальнейшей разработки проект архитекторов Журавлева и Ганкевич, получивший первую премию, при этом отмечалось: «Достаточно нарядная и монументальная архитектура увязывается с местоположением станции на площади Восстания – в центре Ленинграда».

В начале 1950 г. по заданию «Ленметропроекта» среди наиболее зарекомендовавших себя в проектировании метро архитекторов проводится третий тур. По станции «Площадь Восстания» свои предложения представили член-корреспондент Академии архитектуры СССР И. И. Фомин и архитектор Б. Н. Журавлев, а также архитекторы В. В. Ганкевич и А. И. Прибульский. Оба проекта имели значительное сходство и отличались лишь решением сводов, освещения и рисунком полов.

Основную тему авторы постарались выразить «насыщенностью тона, сочетанием красной облицовки с золочеными деталями и барельефами, воспроизводящими отдельные эпизоды героической борьбы за власть Советов под руководством В. И. Ленина и И. В. Сталина». И все же отмечалось, что «архитектурные решения станции не передают общей приподнятости, революционного пафоса, глубокого идейного содержания оформления станции, призванного отразить тему Великой Октябрьской социалистической революции», поэтому авторам надлежало провести доработку и найти убедительное архитектурное решение. В основу дальнейшей разработки принимался вариант Фомина и Журавлева.

Окончательный проект, принятый к осуществлению, разработал в 1952 г. коллектив архитекторов в составе И. И. Фомина, Б. Н. Журавлева и В. В. Ганкевич.



Проект станции «Площадь Восстания» В. В. Ганкевич и Б. Н. Журавлева. 1948 г.

В этой тройке самым именитым и титулованным надо признать Игоря Ивановича Фомина (1904–1989). Большое влияние на формирование его личности и характера оказал отец, знаменитый архитектор Иван Александрович Фомин, автор проектов станций Московского метрополитена «Красные ворота» и «Площадь Свердлова». Игорь Иванович учился на архитектурном факультете 2-го Политехнического института. Студентом под руководством отца работал техником-десятиником на строительстве домов отдыха на Каменном острове в Петрограде, в 1921–1922 гг. трудился в качестве чертежника-конструктора в архитектурной мастерской. В 1926 г. поступает на работу в Стройком – первую государственную проектную организацию, предшественницу современного «ЛенНИИпроекта» (до 1976 г. – «Ленпроект»).

Мастерская Фомина – Левинсона, созданная в «Ленпроекте» в начале 1930-х гг., стала творческой школой, из которой вышли почти все архитекторы, чьи работы определили развитие ленинградской архитектуры в последующие десятилетия: Г. И. Александров, М. К. Бенуа, Б. Н. Журавлев, Б. Р. Рубаненко, начинали творческий путь Д. С. Гольдгор, А. В. Жук, Н. М. Захарьина, В. В. Попов, А. И. Прибульский, С. Б. Сперанский, В. Н. Щербин и многие другие.

Первые работы Игоря Ивановича – Дом Советов Московского района (Московский пр., 129) в соавторстве с Б. М. Серебровским и В. Г. Даугуле и жилой дом Ленсовета на Карповке.



И. И. Фомин

Все 900 блокадных дней И. И. Фомин провел в осажденном городе. Он участвовал в работах по маскировке промышленных объектов, а уже с 1942 г. возглавил проектные работы по восстановлению и реконструкции районов города, пострадавших от войны.

Его первыми послевоенными работами стали реконструкция разрушенного дома в Кирпичном переулке и (совместно с архитектором Б. Н. Журавлевым) жилого дома № 68 по Невскому проспекту. Им разработан проект новой предмостной площади у Охтинского моста. Мастерская И. И. Фомина занималась реконструкцией Суворовского проспекта, сильно пострадавшего во время войны, малоэтажной жилой застройкой для завода «Большевик» в Невском районе на Белевском поле.

С 1951 и до конца 1960-х гг. Игорь Иванович работал заместителем главного архитектора Ленинграда. При его участии формировалась градостроительная стратегия развития Ленинграда, он один из авторов концепции морского фасада города – западной части Васильевского острова.

В Институте живописи, скульптуры и архитектуры им. И. Е. Репина Фомин состоял бессменным членом Ученого совета, а его главным помощником в учебной мастерской являлся архитектор А. И. Прибульский, много строивший в послевоенном Ленинграде.

В последние годы жизни Игорь Иванович возглавлял группу архитекторов при строительстве Петродворцового учебно-научного комплекса Ленинградского университета, этот проект оказался, в силу разных причин, и долгим, и трудным, и незавершенным.



Б. Н. Журавлев

Рассказывая о И. И. Фомине, нельзя не вспомнить, что именно им вместе с главным архитектором Ленинграда В. А. Каменским, несмотря на многочисленные протесты общественности, в начале 1961 г. принимается решение о сносе храма Спаса-на-Сенной, чтобы расчистить площадку для строительства метрополитена. Через несколько лет та же участь ожидала и два строения, восстановленные по проектам самого Фомина: сначала для строительства наземного вестибюля станции метро «Адмиралтейская» до основания разбирается дом в Кирпичном переулке, а затем сносится и заново возводится дом № 68 на Невском проспекте.

Второй автор проекта станции «Площадь Восстания», Борис Николаевич Журавлев (1910–1971), в 1938 г. пришел на работу в институт «Ленпроект» в мастерскую, руководимую И. И. Фоминым и Е. А. Левинсоном, после успешного окончания Академии художеств. Еще студентом показал себя блестящим рисовальщиком, участвовал в конкурсах и получал премии. Первая самостоятельная работа в мастерской – проект нового городского центра Ленинграда на Московском шоссе – получает на конкурсе 4-ю премию, а выполненный совместно Левинсоном и Фоминым проект жилого дома на площади у Кировского райсовета занимает 1-е место.

В июле 1941 г. Борис Журавлев со своими друзьями, архитекторами «Ленпроекта» Д. С. Гольдгором и Л. С. Косвеном, уходит добровольцем на фронт, служит адъютантом командира 1-го стрелкового полка 2-й гвардейской дивизии народного ополчения. Принимает участие в 26-дневной обороне Гатчины. В одной из схваток с врагом погибает командир полка, а сам Журавлев оказывается тяжело ранен. Его выносят с поля боя сандружинницы, среди которых студентка театрального института Нина Браташина, которая станет впоследствии его женой. Но в медсанбате Журавлев пробыл недолго, его и Гольдгора направляют в саперный батальон 125-й стрелковой дивизии, находившейся в районе Колпина.

Младший лейтенант Журавлев по ночам ставит на переднем крае мины. Зимой 1942 г. пришлось выполнить необычное задание командования 55-й армии – под ураганным огнем врага сделать обмеры колокольни церкви Александра Невского в Усть-Ижоре, где находился командный пункт армии. Колокольню, которая оказалась хорошим ориентиром для обстрела, пришлось взорвать, но обмерные чертежи давали возможность ее восстановления после Победы.



Женская скульптура на доме 68 по Невскому проспекту

Окончилась война, Журавлев снова работает в «Ленпроекте», в 1946–1948 гг. совместно с И. И. Фоминым восстанавливает полуразрушенный бывший дом Лопатина по Невскому проспекту, № 68. Поскольку предполагалось использовать здание для размещения Куйбышевского райсовета, фасад, выходящий на Невский проспект, перестроили в неоклассическом стиле. На крыше по краям фронтона установили скульптуры рабочего и колхозницы. Существовала легенда, что моделями для них послужили архитектор Борис Николаевич Журавлев и его жена Нина Федоровна Браташина.

Журналист Владимир Федоров выяснил, что это не легенда. Он познакомился с Браташиной-Журавлевой, побывал у нее дома на Кузнецовской улице, сравнивал фотографии и убедился в портретном сходстве. После завершения возведения нового здания в 2013 г. скульптуры вернулись на свое место.

В 1948 г. Б. Н. Журавлев назначается руководителем архитектурно-планировочной мастерской № 6 института «Ленпроект», которая вела застройку Московского проспекта. Благодаря Борису Николаевичу, несмотря на разнообразие градостроительных приемов, эта

магистраль является наиболее законченным, единым ансамблем города. На Московском проспекте находится еще одна станция метрополитена, созданная по проекту прославленного архитектора, – «Фрунзенская».

Одно из выдающихся произведений Б. Н. Журавлева – величественное здание 10-этажной гостиницы «Россия» на площади Чернышевского, расположенной на оси парка Победы, в некотором отдалении от Московского проспекта.

Двенадцатиэтажный дом на Кузнецовской ул., 44, – первое в Ленинграде высокое крупноблочное здание и один из последних проектов зодчего. Сам архитектор жил по соседству, в доме № 42, построенном в 1953–1956 гг. по его проекту (совместно с В. Э. Струzman). Окна квартиры Бориса Николаевича выходили на Московский парк Победы. Уже тяжело больной, он любил бродить по этому парку. Осень 1971 г. стала последней в его жизни...

Вера Владимировна Ганкевич в 1937 г. окончила архитектурный факультет Всероссийской Академии художеств. Многие годы работала вместе с Анатолием Исааковичем Прибульским, ставшим впоследствии ее мужем. Вместе с ним она проектировала станции метрополитена «Технологический институт-2» (1961 г.), «Сенная площадь» (1963 г.), 19-этажную гостиницу «Советская» (1967 г.; ныне – «Азимут»), первое высотное здание города. Последняя совместная работа для метрополитена – станция «Лесная» (1975 г.).



К. Е. Ворошилов вручает В. В. Ганкевич орден «Знак Почета». 1955 г.

От института «Ленметропроект» в создании станции «Площадь Восстания» принимал участие инженер-конструктор Е. А. Эрганов. Петербургские грунты, состоящие из расплывчатых ленточных глин, – слабая опора для больших сооружений. С этими трудностями пришлось столкнуться еще строителям Исаакиевского собора. Под его фундамент пришлось забить сотни огромных свай, но даже они не смогли предотвратить осадку. А к вестибюлям метро требования особые, для них допустимо лишь минимальное затухающее колебание.

Эрганов вместе с другими инженерами института занимался проблемой создания устойчивой формы фундамента наружного вестибюля станции «Площадь Восстания». Сначала решили использовать двенадцатиметровые железобетонные сваи. Однако огромные столбы быстро уходили в грунт. Не принесли успеха сваи другого типа, большей длины. К тому же, когда их забивали, возникала сильная вибрация, угрожающая целости соседних домов. Проблему создавали и валуны, которых немало встречалось в моренных отложениях. И тогда Эрганов с коллегами решили предложить в качестве основания вестибюля станции сплошную железобетонную плиту. Этот смелый проект в институте окрестили «плавающим фундаментом». Благодаря широкой плите удалось довести удельные нагрузки до обычных величин.

Интересно, что проектами петербургской подземной дороги занимался еще дед Эрганова. Свои идеи он изложил в специальной брошюре. Наземных вестибюлей не предусматривалось, их заменяли широкие люки в мостовой, огражденные перилами. Чтобы попасть на платформу метрополитена, пассажиру требовалось спуститься по лестнице. Дед и не предполагал, насколько сложным окажется сооружение метрополитена в нашем городе, с какими трудностями придется столкнуться его внуку.

Евгений Алексеевич Эрганов родился в Санкт-Петербурге в 1909 г., окончил Ленинградский гидротехнический институт. Работал на строительстве № 5 НКПС. Участник Великой Отечественной войны, награжден медалями «За оборону Ленинграда», «За трудовую доблесть в Великой Отечественной войне», «За победу над Германией». В «Ленметропроекте» работал с 8 сентября 1947 по 17 марта 1972 г., сначала старшим инспектором, руководителем группы, затем главным конструктором проекта. Помимо «Площади Восстания», принимал участие в проектировании павильона станции «Площадь Ленина» на Боткинской улице (1962 г.), подземного зала «Маяковской» (1967 г.), вестибюля «Выборгской» (1975 г.).

Любимым увлечением Евгения Алексеевича, бывшего военного моряка, стал парусный спорт. В первенстве железнодорожного транспорта по парусному спорту 1949 г. он занял 1-е место. В следующем году Ленинградский комитет по делам физической культуры и спорта присвоил Евгению Алексеевичу Эрганову звание «яхтенного рулевого 2-го класса с правом управления спортивными парусными судами до 30 м² парусности и районом плавания три мили от базы».

Вот что рассказал об Эрганове его подопечный Юрий Друян, с детства хорошо знавший Евгения Алексеевича: «Он был другом моего отца и после войны какое-то время опекал меня. Именно он привел меня в яхт-клуб в конце 40-х годов прошлого века! Это был очень хороший человек. После войны он помогал семье погибшего на фронте друга. Детей у него не было. До сих пор жива племянница, к которой он относился, как к родной дочери».

* * *

Вестибюль станции «Площадь Восстания» представляет собой отдельно стоящее здание на углу Невского и Лиговского проспектов в классическом стиле круглой формы с пристроенными по сторонам ризалитами. Интересно отметить, что наземный павильон своим масштабом и силуэтом немного напоминает снесенную до войны Знаменскую церковь, хотя барабан купола чуть шире и ниже, чем тот, что был в храме. В первые годы пожилые ленинградцы даже крестились, проходя мимо метро, то ли в память об утраченной церкви, то ли принимая вестибюль за восстановленный храм.

22 декабря 2005 г. на фасаде павильона в соответствии с распоряжением городской администрации об установке мемориальных досок на местах утраченных православных храмов установлена памятная доска из черного габбро, выполненная художником Вячеславом Растеряевым, напоминающая о снесенной Знаменской церкви.

Вокруг павильона – невысокая терраса, облицованная красными плитами из финского гранита «Балтик браун». Из-за перепада высот (площадь Восстания располагается выше, а улица Восстания ниже) входные двери находятся в одном уровне с тротуаром, а вот выходные выходят на стилобат.



Станция «Площадь Восстания». 1960-е гг.

Нижняя часть здания, украшенная каннелированными колоннами дорического ордера, облицована светлым гатчинским известняком. Еще с петровских времен на гатчинской земле добывался местный камень – известковый туф. Основными районами разработок известняка были три каменоломни, расположенные в окрестностях деревень Пудость, Черницы и Борницы. Однако именно пудостский камень считается лучшим по своим техническим достоинствам и световым оттенкам: от желтовато-серого до коричневатого-кремового. Добываемый известняк был легкий и удобен для отделочных работ: настолько мягок, что его могли распилить пилой и разрезать ножом. Лишь после продолжительного пребывания на воздухе он затвердевал и приобретал прочность, равную прочности хорошо обожженного кирпича.

Каменоломни в долине рек Ижора и Пудость просуществовали до 1909 г., когда месторождение оказалось в основном выработано. Впоследствии, уже в советское время, известняк добывали в очень малых количествах и исключительно в реставрационных целях. В начале 1950-х гг. известняком облицевали стены наземного вестибюля станции метро «Площадь Восстания». В 1964–1965 гг. его использовали при ремонте Казанского собора, а в 1970 г. – для реставрации Павильона Орла в Гатчинском парке.

Верхняя часть павильона (ротонда) покрыта декоративной терразитовой штукатуркой. Терразитовыми смесями называют готовые сухие разноцветные смеси, изготовленные на заводе. Помимо белого цемента, в их состав входят крошки из мрамора, стекла, слюды и других материалов размером от 1 до 6 мм. Цвет терразитовой штукатурки в большой степени зависит от того, какие минеральные краски добавлены в его состав. Растворителем является вода, эту операцию производят непосредственно на объекте строительства. Преимущества терразитовой штукатурки заключаются в высокой стойкости к механическим нагрузкам

и высокой водостойкости. Благодаря наличию в составе декоративной каменной крошки и слюды, покрытие имеет красивый оригинальный внешний вид.

Верх круглого барабана, окруженного колоннадой, опоясан широким рельефным фризом с изображением лавровых венков. Здание венчает шпиль из нержавеющей стали, который в момент постройки завершался пятиконечной звездой в лавровом венке.

К 40-летию Победы в Великой Отечественной войне, отмечавшемуся в 1985 г., в центре площади Восстания установили обелиск «Городу-герою Ленинграду», также увенчанный такой же пятиконечной звездой. Вероятно, кому-то пришло в голову, что две звезды на одной площади – слишком много. Звезду на шпиле станции метрополитена демонтировали за неделю до открытия обелиска и заменили на большую букву «М», в срочном порядке изготовленную на заводе «Метростроя». Впрочем, буква «М» в венке мало походила на эмблему метрополитена, где у буквы «М» выгнутые ножки, в результате через несколько лет буква исчезла вместе с венком. Так и осталось неясным, то ли ее убрали в связи с опасностью обрушения, то ли похитили охотники за черным и цветным металлом.

Не все, заложенное в первоначальном проекте, удалось реализовать, так над входом в вестибюль предполагалось установить большую скульптурную группу, изображающую вооруженных красногвардейцев, матросов, солдат – участников штурма Зимнего дворца.

В 2011–2012 гг. проводилась первая с момента постройки здания полномасштабная реставрация фасадов наземного вестибюля. До этого павильон неоднократно покрывали краской ПХВ, на некоторых участках цоколя насчитывалось до восьми слоев этой краски. При этом не учитывалось, что краска ПХВ совсем не пропускает воздуха, отчего штукатурка под ней начинает активно разрушаться.

Основным подрядчиком на этом объекте выступало ЗАО «СМУ-19 Метрострой». Работы проводились в два этапа. Реставрация началась с очистки фасада от многослойного покрытия. Примечательно, что для очистки использовался не традиционный пескоструйный метод, а щадящая технология. Вместо привычного кварцевого песка, целиком состоящего из частиц с рваными краями, применялась галька в форме круглых окатышей.

В отдельных местах, в частности у водостоков, из-за воздействия воды кирпичная кладка пришла в аварийное состояние. Реставраторам пришлось снимать облицовку и кропотливо восстанавливать кирпичную кладку. На остальной части первого этажа путиловские известняковые плиты освободили от краски и цементных вставок, и здание обрело изначальный песочно-кремовый цвет. В некоторых местах пришлось восполнять утраты облицовки, для этого использовался «елизаветинский» известняк, добываемый на Кингисеппском месторождении, который соответствует историческим аналогам по цвету и фактуре.

Также на первом этапе привели в порядок водостоки, полностью обновили оконные и дверные рамы, вновь поставили дубовые двери с резными венками, замененные несколько лет назад на более простые сосновые.

На втором этапе, в 2012 г., выполнялись ремонтные работы по замене кровли и бетонного основания на колоннаде. Реставрировалась и покрывалась водоотталкивающим раствором терразитовая штукатурка стен и колонн. Отремонтирован металлический шпиль на кровле павильона, но восстанавливать эмблему метрополитена или историческую звезду не стали.

* * *

Массивные дубовые двери наземного вестибюля станции ведут в дугообразный кассовый зал, устроенный в виде галереи. Полы здесь выполнены из мраморной крошки с цементом, люстры – в виде продолговатых фонарей.

Круглый эскалаторный зал перекрыт высоким куполом, который опирается на 18 белых мраморных колонн, выделяющихся на фоне красных стен. При открытии между колоннами висели легкие хрустальные люстры, ныне утраченные. Купол украшает лепной фриз, источники света скрыты за выступом карниза.

Предполагалось огромный купол вестибюля украсить художественной росписью на тему «От Смольного до Дворцовой площади» с отдельными эпизодами исторической октябрьской ночи: костры за оградой Смольного, формирование красногвардейских отрядов, колонны восставших на пути к последнему оплоту Временного правительства, выстрел «Авроры», арка Главного штаба с бегущими солдатами и матросами. Отражая главную мысль архитектурного оформления всего комплекса станции – «Содружество великих вождей трудящихся В. И. Ленина и И. В. Сталина – организаторов победоносного Октябрьского восстания, основателей первого в мире социалистического государства», в эскалаторном зале собирались установить скульптуру, изображающую Сталина и Ленина в интерьере Смольного.

Из круглого зала эскалаторы доставляют пассажиров в подземный зал. Специально для этой станции завод «Красный металлист» (ставший затем заводом «Эскалатор» объединения «Ленподъемтрансмаш») сконструировал, а затем изготовил новый тип эскалатора ЛТ-1, механизмы которого даже при осадке грунта не теряют своей работоспособности. Именно на станции «Площадь Восстания» 5 августа 1955 г. в 8 часов утра началась первая 48-часовая обкатка этого эскалатора.

* * *

В петербургском метрополитене существует несколько типов станций глубокого заложения. «Площадь Восстания» относится к пилонным, их конструкция состоит из трех тоннелей, расположенных в одном уровне параллельно друг другу на некотором расстоянии. Горным способом по частям между тоннелями устраиваются проходы, имеющие замкнутую бетонную или железобетонную отделку. Строительство станций подобного типа предпочтительно в сложных геологических условиях, однако наличие узких проходов негативно сказывается на пропускной способности.

Станция «Площадь Восстания» очень похожа на своих московских сестер, но, в то же время, не повторяет ни одну из них. Подземный зал станции на три части делят мощные пилоны, на которые опираются белоснежные арки. Обычно архитекторы стараются изменить кольцообразное очертание зала, но в этот раз проектировщики решили, что центральный зал должен иметь форму тоннеля, поэтому цоколь пилонов имеет высоту всего 60 см, сверху его ограничивает лепной карниз. Основные цвета: белый свод, красная отделка пилонов, золотые украшения и решетки. Это одна из красивейших станций петербургского метрополитена.

На первой серии станций было принято, что и наземный, и подземные залы проектировались одними и теми же архитекторами, поэтому подземная часть станции «Площадь Восстания» также сооружена по проекту архитекторов И. И. Фомина, Б. Н. Журавлева, В. В. Ганкевич, инженера Е. А. Эганова.

Чтобы сделать станцию более нарядной, проектировщики использовали облицовку из красного мрамора, многочисленные металлические детали, декоративную лепнину. Традицию применения цветных камней в интерьерах и монументальных архитектурных сооружениях метрополитена заложили московские архитекторы при строительстве первых линий. Природный камень, выбранный в качестве облицовки, подчеркивает индивидуальный облик интерьера. Так, важнейшим достоинством станции «Маяковская» в Москве является уральский родонит, украсивший колонны подземного зала. Полвека спустя для мозаичных картин

московской станции «Чеховская» художники использовали 17 видов традиционных и новых цветных камней, в том числе впервые алтайский лепидолит, забайкальский флюорит, дальнегорский скарн, чукотский ксонотлит.

В Петербурге палитра используемых камней гораздо скромнее, но и у нас есть на что нужно обратить внимание. При строительстве метро использованы разнообразные по декоративным свойствам и происхождению горные породы. Недаром говорят, что метрополитен – это музей декоративно-облицовочных камней, хорошее наглядное пособие к учебникам минералогии, петрографии, литологии и палеонтологии.

В облицовке станции «Площадь Восстания» использованы чрезвычайно близкие по облику, но разновозрастные мраморизованные известняки: нижнеюрские – из месторождений в Грузии и нижнесилурийские – из Нижнетагильского месторождения на Урале. Отличить их могут только специалисты по составу органических остатков. Считается, что цоколь пилонов станции отделан красным нижнетагильским мрамором, а путевые стены – грузинским мрамором «Салиети».

Нижнетагильское, или Сапальское, месторождение мрамора располагается на восточном склоне Урала, вблизи города Нижний Тагил, к северу от горы Лебяжьей. Названо в честь горного инженера Викентия Сапальского, открывшего его в 1865 г. Интенсивно Сапальское месторождение красного мрамора стали разрабатывать в начале 1930-х гг. В Екатеринбурге тагильским мрамором облицованы гостиница «Урал», большой зал Главпочтамта, станция метро «Уральская», в Москве – станции «Маяковская», «Рижская» и «Семеновская». В 1990-е гг. работы на карьере прекратились, поскольку из-за взрывных работ на близлежащем известковом Северо-Лебяжинском карьере мрамор пошел микротрещинами и даже плитка небольшого размера распадалась на части. Мраморный карьер затопили грунтовые воды, и его превратили в шламохранилище.

Своеобразный цвет мрамору придают окислы марганца, в годы войны в расположенном неподалеку маленьком карьере даже велась добыча марганцевых руд. Красный мрамор с белыми пятнами и жилами напоминает знаменитый «колбасный» мрамор Бельгии.

Белый цвет придают остатки кораллов, морских лилий и других обитателей морей. Сотни миллионов лет назад в древних морях обитали моллюски, морские звезды, ежи, лилии, а также кораллы. Обломки скелетов морских организмов накапливались на дне вместе с углекислым кальцием, осаждавшимся из воды, образуя залежи карбонатного ила, которые потом под влиянием геологических процессов превратились в слои горной породы. В полированных срезах облицовки метро опытному взгляду различимы окаменевшие остатки морских организмов.

На станции «Площадь Восстания» можно отыскать вертикальный срез небольшой спирально-конической раковины брюхоногого моллюска, имеющей четыре оборота, которые быстро возрастают, почти не перекрывая друг друга. Довольно многочисленны в нижнетагильских известняках остатки морских лилий.

Путевые стены облицованы красным с белыми «облаками» мрамором «салиети», добываемого около селения Салиети в районе грузинского города Чиатура. Белые разводы – это колонии выделяющих известь водорослей. Кроме них, на мраморных плитках можно обнаружить остатки губок, брюхоногих и головоногих моллюсков, брахиопод, морских лилий и морских ежей.

Пол центрального зала выложен из полированных гранитных плит красного цвета со вставками габбро-норита Слипчинского месторождения и белого плавленого камня. Название «габбро» происходит от латинского *glaber* – «ровный, гладкий» и итальянского *gabbia* – «решетка, клетка», указывая на относительно однородную зернистость структуры этой породы. Норит – одна из разновидностей габбро по минералогическому составу. Крупней-

шее месторождение бархатно-черного габбро-норита – Слипчинское в Житомирской области (Украина). Его использовали при строительстве Мавзолея В. И. Ленина.

Полы на платформах станции первоначально были асфальтовые, в 1993 г. их заменили на гранитные, но почему-то разного цвета: платформа в сторону «Владимирской» выложена красным гранитом, а платформа в сторону «Чернышевской» – серым.

На дверях путевых стен установлены декоративные решетки с надписью «1955» – год открытия станции.

Большое внимание при подготовке проектов подземных станций Ленинградского метрополитена уделялось освещению. Будущие подземные дворцы Ленинграда предполагалось осветить по последнему слову современной техники. «Всеми средствами стремились мы устранить в метро ощущение „подземности“, обеспечить в помещениях станций дневной свет, – сообщал в своей статье архитектор «Ленметропроекта» А. Андреев. – Иллюзию естественного дневного света будут создавать специальные люминесцентные лампы. Предполагается использовать лампы, излучающие голубоватый „утренний“ свет, золотистый „полуденный“ и другие».

Авторы решили отказаться от люстр в центральном зале, их заменили люминесцентные лампы, заключенные в футляры из опалового стекла, дающие мягкий, неяркий свет. По своду потолка вдоль всего зала протянулись 32 граненые наборные дуги, окантованные лепниной. Центральный зал, кроме того, освещен светильниками на пилонах.

Боковые залы освещены декорированными люстрами, в оформлении которых использована советская символика: серп и молот, пятиконечные звезды (аналогичные люстры установлены на станции «Новослободская» Московского метрополитена).

* * *

Архитектурно-художественное оформление станции «Площадь Восстания» посвящено революционным событиям 1917 г. в Петрограде. На бронзовых барельефных медальонах, увитых дубовыми листьями и расположенных на стенах центрального зала между арками, изображены ключевые моменты революции. Первоначально барельефов было пять, они шли в хронологическом порядке слева направо и повторялись на противоположной стороне. Сюжеты и их исполнение канонические, традиционные для советской пропаганды.

На первом барельефе («Выступление В. И. Ленина у Финляндского вокзала», скульптор А. И. Далиненко) изображены события 3 апреля 1917 г., когда Владимир Ленин вернулся в Россию из эмиграции. Вождь изображен выступающим перед рабочими, солдатами и матросами с броневика на площади перед Финляндским вокзалом. В своей речи Ленин призвал к окончанию империалистической войны и провозгласил курс на социалистическую революцию.

Следующий сюжет – «В. И. Ленин в Разливе» (скульптор В. Б. Пинчук). 7 июля 1917 г. прокурорский надзор выписал ордер на арест Ленина, Троцкого, Зиновьева и Каменева за «измену Родине и предательство революции». Спасаясь от ареста, Ленин с Зиновьевым до 8 августа жили в шалаше на берегу озера Разлив близ Сестрорецка, а затем перебрались в Финляндию. На барельефе Ленин почему-то изображен с бородой и усами, хотя он их сбрил в целях конспирации, да и Зиновьев отсутствует.

На третьем барельефе («Залп „Авроры“», скульптор А. В. Разумовский) изображены матросы, сходящие на берег, а на заднем плане и сам революционный крейсер.

«Штурм Зимнего дворца» (скульптор В. И. Татарович) – одно из ключевых событий в советской историографии. Взятие большевиками резиденции Временного правительства, располагавшейся в Зимнем дворце в Петрограде, произошло в ночь с 25 на 26 октября 1917 г.

В результате Временное правительство было низложено и арестовано. Штурм осуществлен без существенных боевых действий, но под угрозой применения силы оружия.



Барельеф «Провозглашение Советской власти на II Всероссийском съезде Советов»

Последний сюжет – «Провозглашение Советской власти на II Всероссийском съезде Советов» (скульптор Г. Д. Ястребенецкий). На барельефе изображен Ленин, выступающий с трибуны, за спиной которого стоят его сторонники. Но первое появление вождя перед публикой после июльских событий (неудачной попытки вооруженного переворота) изображено с неточностями. Во-первых, у Ленина еще не было бороды и усов, так как они не успели отрасти. Ближайшее окружение вождя составляли Л. Д. Троцкий, И. В. Сталин, И. Т. Смирнов, В. П. Милютин, Г. Е. Зиновьев, Л. Б. Каменев, Я. А. Берзин, на барельефе из них присутствует один Сталин, стоящий между колонной и знаменем. Интересно, что это единственное изображение Иосифа Виссарионовича, оставшееся по непонятным причинам в петербургском метро после 1961 г. Возможно, реформаторы просто не заметили небольшое изображение Сталина.

Петербургскому журналисту Сергею Глезеру удалось расспросить скульптора Ястребенецкого о создании барельефа, вот что он рассказал: «Мне, как показалось, досталась самая неинтересная тема – выступление Ленина на съезде Советов в Смольном. Было указано, что, кроме Ленина, надо изобразить Сталина и Свердлова. Работа была выполнена. Сегодня я к ней отношусь с юмором, и мне очень не нравится, что кто-то порой делает из нее объект для поклонения. К тому же к Сталину мое отношение самое отрицательное. Многие мои родные пострадали от репрессий».

«Тогда же завод Монументскульптура, который выпускал сувениры, поручил мне сделать двадцатисантиметровую копию этого рельефа, – добавляет Григорий Данилович. – Но как только тираж этого рельефа поступил в продажу, состоялся XX съезд, на котором Хрущев разоблачил Сталина. Рельеф был изъят из всех магазинов, а завод поручил мне повторить этот же рельеф, но уже без изображения Сталина. Теперь рядом с Лениным стоял простой рабочий». Как выяснилось, Сталина скульптору, в отличие от его коллег, выпало лепить всего один раз, но именно этому скромному барельефу довелось сохраниться в те годы, когда по всей стране убрали памятники, посвященные усатому вождю.

Скульптор Г. Д. Ястребенецкий добавляет: «Тогда целая бригада скульпторов работала на станции. Каждому поручили делать один из барельефов». Самым старшим и самым заслуженным среди ваятелей оказался Вениамин Борисович Пинчук (1908–1987), народный художник СССР (1969 г.) и действительный член Академии художеств СССР (1970 г.). Молодым человеком он приехал в Москву из небольшого поселка Горошки Житомирского уезда Волынской губернии, чтобы поступить в Высший государственный художественно-технический институт и учиться у В. И. Мухомой, затем три года учился в Академии художеств в Ленинграде у А. Т. Матвеева.

Подавляющее большинство работ скульптора посвящено увековечению личности Владимира Ильича Ленина, в 1930-е гг. он создает бюст Ленина и скульптуру «В. И. Ленин в Разливе», признанные властями и послужившие моделями для тиражирования. За скульптурную группу «В. И. Ленин и И. В. Сталин в Горках» (в соавторстве с Р. К. Тауритом) в 1950 г. получает Сталинскую премию второй степени.

В Ленинграде и его окрестностях в свое время поставили больше десятка памятников Ленину работы Пинчука, самый известный из которых, наверное, – «Ленин в Разливе» на повороте с Приморского шоссе к дороге, ведущей к музею «Шалаш Ленина», установленный в 1970 г. Пинчук – автор памятников В. И. Ленину в Кремле (1967 г.) и Красноярске (1970 г.), а также С. М. Кирову на территории Кировского завода.

Гриша Ястребенецкий, Леша Далиненко и Володя Татарович были ровесниками. Вместе занимались в художественной студии в Ленинградском Дворце пионеров, вместе учились на скульптурном факультете Ленинградского института живописи, скульптуры и архитектуры им. И. Е. Репина Всероссийской Академии художеств. Совместными усилиями добились получения в аренду часовни на Никольском кладбище Александро-Невской лавры, в которой проработали одиннадцать лет. Вместе ваяли Ленина, самые известные творения – памятник на Кировском заводе и в Ильичеве на территории историко-этнографического музея-заповедника «Ялкала».

Вспоминают, что Леша Далиненко (Алексей Ильич Далиненко, 1924–1959) «отличался богатырским здоровьем, буйным бесшабашным нравом и какой-то удивительной бездумной решительностью и поспешностью в поступках... Лешина жизнь оказалась короткой. Так вот, наверное, он и покончил с собой в худую минуту – принял решение и тут же выполнил. Молодой, здоровый, цветущий, талантливый, порывистый – вот так, рывком, и ушел он из нашей жизни...».

Нелегкой оказалась судьба и у Володи Татаровича (Владимир Игнатьевич Татарович, 1924–1979). Постоянно сильными болями напоминал о себе осколок, сидевший с войны рядом с позвоночником, а тут еще большой камень в почке и туберкулез, съевший одно легкое. Но Володя никогда не жаловался и не ныл. Закончив трудиться над очередным бюстом Ленина, он вечерами для себя лепил Хемингуэя и создавал барельефный портрет «Девушка с золотыми глазами».

Самым респектабельным, рассудительным и представительным оказался Гриша Ястребенецкий. «Он всегда занимался общественной работой, ездил за границу, имел собственную машину и увлекался любительской киносъемкой: создавал детективный фильм

„Таинственный убийца Никольского кладбища“. Из фильма запомнился один жуткий кадр: грустный прохожий со скучающим видом идет по аллее мимо крестов и надгробий. Вдруг из усыпальницы графини Крейц вылетают две руки в черных перчатках, хватают прохожего за горло и втаскивают в склеп...» Грустного прохожего сыграл Леша Далиненко, Черные Руки – Володя Татарович.



Г. Д. Ястребенецкий

Григорий Данилович Ястребенецкий – участник Великой Отечественной войны, уже 2 июля 1941 г. был призван в действующую армию, пережил все тяготы блокады Ленинграда, в декабре 1941 г. попал в госпиталь со второй стадией дистрофии. Служил рядовым в артиллерийских частях, в дивизионе аэростатов артиллерийского наблюдения, в отдельной роте связи. Воевал под Ленинградом, Нарвой, Шлиссельбургом, на Карельском перешейке. Был ранен. Войну закончил в 1945 г. в Восточной Пруссии, под Кенигсбергом, в звании старшины. Награжден орденами Отечественной войны I степени, Красной Звезды, медалями «За боевые заслуги», «За оборону Ленинграда».

Неудивительно, что тема Великой Отечественной войны занимает особое место в творчестве скульптора-фронтовика. Он – автор памятников на линии обороны Ленинграда («Безымянная высота» на Ивановских порогах, мемориал в крепости «Орешек» под Шлиссельбургом), памятников в Пензе, Мурманске, Караганде, городах Вятские Поляны и Тара.

Героями произведений Г. Д. Ястребенецкого стали около 260 художников, артистов, писателей, композиторов, государственных и политических деятелей. Работы скульптора находятся в 38 российских музеях, а также в Германии, Великобритании, Финляндии, Швеции, США. Григорий Данилович – народный художник России, член-корреспондент Российской академии художеств, член Градостроительного совета Санкт-Петербурга и городского Художественного совета, руководитель Творческой мастерской скульптуры Российской академии художеств в Санкт-Петербурге.

Александр Васильевич Разумовский (1922–1988) для станции «Площадь Восстания» выполнил барельеф «Выстрел Авроры». Ему довелось родиться в семье известного скульптора, Василия Флегонтовича Разумовского, автора скульптур «Рабочий» и «Колхозник», украшающих фасад Кузнечного рынка. Отец рано умер, и семье, оставшейся без кормильца, пришлось жить в очень трудных условиях. Рядовым Александр Разумовский участвовал в боях на Калининском фронте, был дважды тяжело ранен. Награжден медалью «За победу над Германией в Великой Отечественной войне» и орденом Отечественной войны I степени. После войны демобилизовался и поступил в Институт живописи, скульптуры и архитектуры им. И. Е. Репина Академии художеств.

Вся жизнь Разумовского была связана с городом Пушкином. «Человек религиозный, мягкого характера и философского унастроения, он был принципиальным приверженцем русского реалистического искусства». Военная тема присутствует в его произведениях «Возвращение из плена» и «Блокадники».

* * *

Когда станция «Площадь Восстания» еще только проектировалась, предполагалось, что «в торце среднего станционного зала будет установлена скульптурная композиция, отражающая содружество двух величайших гениев человечества В. И. Ленина и И. В. Сталина». В результате ограничились барельефным портретом В. И. Ленина работы скульпторов А. Г. Плискина и В. И. Сычева.

Арон Гдалевич (Аркадий Григорьевич) Плискин (1913–2012) родился в Польше, учился в университете Стефана Батория на факультете искусств в г. Вильно (Вильнюс) и на скульптурном факультете Института живописи, скульптуры и архитектуры им. И. Е. Репина в Ленинграде у А. Т. Матвеева и В. А. Синайского. Вместе с Татаровичем, Далиненко и Ястребенецким трудился над памятниками Ленина в поселке Ильичево и на Кировском заводе. Друзья отмечают его добросовестность, спокойствие, незлобность и добродушный нрав.

Владимир Исаакович Сычев (1917–1995) учился во Всероссийской Академии художеств у А. Т. Матвеева. В первую блокадную зиму участвовал в оборонных работах, был бойцом МПВО. В 1942 г. вместе с другими студентами и преподавателями Академии художеств эвакуировался в Самарканд.

Много лет сотрудничал с Ленинградским фарфоровым заводом, создавая фигурки на тему балета. За несколько десятилетий активной творческой деятельности создал свыше 300 работ в бронзе, граните и мраморе. Среди самых известных: горельефы и барельефы на станциях метро «Фрунзенская», «Нарвская» и «Площадь Восстания», памятник С. М. Кирову на заводе «Электросила», бюст В. И. Ленина на стадионе «Петровский» (ныне находится в Мурманской области) и один из последних по времени установленных памятников основателю первого в мире государства рабочих и крестьян в Киришах.

В 1960 г. при устройстве второго выхода на Московский вокзал барельеф с Лениным сняли и разобрали торцевую стену. Сожалеть об этом не приходится, отмечают, что «композиция» из ленинского барельефа и декоративных веток, за которыми спряталась дверь в служебные помещения, напоминала склеп.



Барельефный портрет Ленина в торце станции

Второй вестибюль с выходами на Московский вокзал и Лиговский проспект открылся 13 августа 1960 г. Станция «Площадь Восстания» стала первой в нашем городе с двумя выходами. Новое сооружение спроектировано архитекторами А. С. Гецкиным и В. П. Шуваловой, авторами наземного вестибюля станции метро «Пушкинская».

Вестибюль встроен в новое здание вдоль Лиговского проспекта, повторяющее архитектурные формы старого Московского вокзала. Пассажиры железной дороги, прибывающие на Московский вокзал, получили прямой выход к метро через пешеходные тоннели, что значительно удобнее, чем на построенном по тому же проекту Ленинградском вокзале в Москве.

Удачей авторов стало пространственное решение эскалаторного зала с широкой стеклянной стеной. Кроме того, на входе в вестибюль впервые применили стеклянные двери из цельного куска сталинита без каких-либо обвязок. Закаленное стекло «сталинит» (названное в честь Сталина) – обычное листовое стекло, получаемое нагревом до температуры закалки (650–680°C) с последующим быстрым равномерным охлаждением холодным воздухом с обеих сторон. В результате такой обработки в поверхностных слоях стекла образуются остаточные напряжения сжатия, обеспечивающие его повышенную механическую прочность, термостойкость и безопасность при разрушении. Разбиваясь, такое стекло разрушается на множество мелких осколков.

В 2013–2014 гг. проводился капитальный ремонт вестибюля на Московском вокзале с заменой дверных групп, ремонтом облицовки фасада, железобетонного козырька и водоотвода.

* * *

Облик подземной станции «Площадь Восстания» значительно искажился в 1967 г., когда в центре подземного зала устроили пересадочный узел. Поднявшись на эскалаторе, можно теперь из центра подземного зала сразу попасть на станцию «Маяковская». Это обычно поражает жителей столицы, где таких переходов нет.

При строительстве перехода пришлось разобрать центральные пилоны, после чего на станции осталось только шесть литых медальонов с барельефами. Больше всего не повезло Татаровичу, убрали оба его медальона «Штурм Зимнего», а также по одному медальону Пинчука («Ленин в Разливе») и Разумовского («Залп Авроры»).

Под эскалаторным наклоном, размещенным над перроном, платформа в сторону станции «Владимирская» существенно сужена. Точно также на противоположной стороне в середине платформы потолок поддерживают балки, разделяя ее объем на две части, при этом закрыты стеной два прохода на платформу. На стене, находящейся напротив эскалаторного наклона, висел текст указа Президиума Верховного Совета СССР от 14 ноября 1955 г. о присвоении метрополитену имени В. И. Ленина, подписанный председателем Президиума Верховного Совета СССР К. Ворошиловым и секретарем Президиума Н. Пеговым. Чуть выше указа располагался барельеф Ленина работы Плискина и Сычева, снятый в свое время с торца станции.

В 1992–1993 гг. выполнялась реконструкция перехода на станцию «Маяковская». Трехленточные эскалаторы на пересадочном узле заменили на четырехленточные без изменения габаритов камеры пересадки, что удалось сделать за счет применения узких балюстрад. Новый тип эскалаторов разработал петербургский завод им. Котлярова. Одновременно с противоположной стены сняли текст указа вместе с барельефом Ленина, учитывая, что петербургский метрополитен уже не носил имя вождя. Почти сразу большую часть этой стены закрыли рекламными плакатами.



Памятная доска с указом о присвоении Ленинградскому метрополитену имени Ленина

Перейти на станцию «Маяковская» можно и по тоннелю, начинающемуся в южном торце станции, напротив выхода на Московский вокзал, построенному в 1967 г. Отделка переходного тоннеля довольно простая, его оформление переключается со станциями «Площадь Восстания» и «Маяковская». Пол из серых гранитных плит, на стенах плитка двух цветов: низкий серый цоколь, завершающийся ярко-красной ребристой керамической плиткой. Освещение выполнено в виде двух полос ламп дневного света, укрепленных на металлических подложках. Под станционным тоннелем станции «Маяковская» пешеходный тоннель разделен стенкой надвое, под лестничным спуском находится оригинальный металлический указатель с названием станции. Движение по переходу двухстороннее, однако для пересадки со стороны «Маяковской» дежурные по станции рекомендуют пользоваться пешеходным тоннелем.

В отдаленной перспективе намечено строительство колонной станции глубокого заложения «Знаменская» с пересадкой на «Площадь Восстания» и «Маяковскую», и тогда в Петербурге вслед за «Сенной – Садовой – Спасской» возникнет второй трехстанционный пересадочный узел.

Свое название проектируемая станция получила по старому названию площади Восстания и разрушенной Знаменской церкви. «Знаменская» будет располагаться на будущей Красносельско-Калининской линии между станциями «Лиговский проспект-2» и «Суворовская». Где будет переход на новую станцию, пока неизвестно, возможно, в южном торце «Площади Восстания», где сейчас в нише расположен ларек «Первая Полоса». Выход в город станции «Знаменская» сначала предполагалось разместить на пересечении Лиговского проспекта и Кузнечного переулка, а затем на Гончарной улице.

20 октября 2009 г. Комитет по государственному контролю, использованию и охране памятников истории и культуры Правительства Санкт-Петербурга (КГИОП) включил станцию метро «Площадь Восстания» в Единый государственный реестр объектов культурного наследия (памятников истории и культуры) народов Российской Федерации в качестве объ-

екта культурного наследия регионального значения. Указанный реестр содержит все необходимые сведения об охраняемых объектах и их территориях.

Собственник или иной законный владелец обязан выполнять определенные Федеральным законом требования к содержанию и использованию принадлежащего ему выявленного объекта культурного наследия: обеспечивать сохранность и неизменность облика объекта, поддерживать его в надлежащем техническом, санитарном и противопожарном состоянии, не проводить работы, изменяющие облик, объемно-планировочные и конструктивные решения и структуры, интерьер выявленного объекта и т. п.

Незадолго до этого в единый реестр включена станция «Балтийская» (Распоряжение КГИОП № 10–22 от 21 июля 2009 г.), а 10 января 2012 г. – еще шесть станций первой («красной») линии петербургского метрополитена: «Владимирская», «Пушкинская», «Технологический институт», «Нарвская», «Кировский завод» и «Автово». Члены Совета по сохранению культурного наследия рекомендовали распространить охранные зоны не только на здания и внутреннее убранство вестибюлей станций, но и на материалы отделки. Кроме того, эксперты предложили упорядочить на охраняемых станциях размещение рекламных щитов и баннеров.

* * *

Выход в город: на Невский и Лиговский проспекты, площадь Восстания, улицы Восстания, Гончарную.

Рядом находятся: Московский вокзал, концертный зал «Октябрьский», гостиница «Октябрьская».

«Владимирская»

Для того чтобы от «Площади Восстания» добраться до следующей станции «Владимирская», требуется совсем немного времени, перегон «Площадь Восстания» – «Владимирская» – самый короткий в Петербургском метрополитене (720 м).

В первоначальном проекте 1941 г. станция «Владимирская» присутствовала под названием «Площадь Нахимсона», так до 1950 г. называлась Владимирская площадь. Однако после войны при пересмотре технического проекта первой очереди в начале 1951 г. станцию решили исключить, оставив под нее задел. Мотивировалось это экономическими соображениями и тем, что перегон между «Московской» («Площадь Восстания») и «Витебской» («Пушкинская») не такой уж длинный – около 2 км и нет необходимости строить дополнительную станцию.

Однако при рассмотрении проекта в Москве в середине 1951 г. было указано на необходимость строительства этой станции одновременно со всей первой очередью. «Владимирскую» спешно добавили в проект, но в несколько урезанном варианте. Вводился новый тип подземной станции – трехсводчатая пилонная с укороченным центральным залом (более чем в три раза короче боковых залов). По официальной версии, такое решение объяснялось ожидаемым низким пассажиропотоком.



Станция «Владимирская»

В том же году срочно объявили дополнительный конкурс на лучший проект станции «Владимирская» из двух туров. В первом, открытом, победил проект Г. И. Александрова, А. В. Жука и А. И. Прибульского. Но на втором, закрытом конкурсе, итоги которого объявили 30 января 1952 г., первое место занял более внушительный проект отца и сына С. В. и В. С. Васильковских.

Сергей Владимирович Васильковский (1892–1960) – известный советский архитектор, профессор, член-корреспондент Академии архитектуры и строительства СССР, занимался проектированием и строительством мостов, преподавал мостостроение в ленинградских вузах. В 1946 г. за проектирование городка нефтяников со всеми необходимыми общественными, коммунальными и бытовыми сооружениями вблизи города Гурьев Казахской ССР получил Сталинскую премию второй степени.



Проект станции «Владимирская» архитекторов В. С. и С. В. Васильковских

Его сын, Васильковский Владимир Сергеевич (1921–2002) – архитектор, художник, педагог, член Союза художников СССР, кандидат архитектуры, профессор. В 1949–1960 гг. работал в институте «ЛенНИИпроект», участвовал в проектировании стадиона им. С. М. Кирова, жилых кварталов в Ленинграде, Пушкине и других городах Советского Союза. Автор проектов реконструкции и нового строительства Красногвардейского, Ушаковского, Каменноостровского, Египетского, Итальянского, Английского мостов, телевизионной башни и здания телецентра, Ушаковской развязки, колонны-маяка в парке 300-летия Санкт-Петербурга. По рисункам В. Васильковского скульптором М. Беловым выполнен памятник Гоголю на Малой Конюшенной улице. Он – соавтор надгробного памятника скульптору В. Б. Пинчуку.

Подземный зал станции «Владимирская» у Васильковских выглядел очень нарядно: над пилонами из белоснежного мрамора портреты владимирских князей, оригинальные светильники в виде чаш на столбах, множество лепнины, красивый рисунок пола, в торце – сцена народного гуляния с неизменными березками. Если бы этот проект реализовали, то «Владимирская» стала бы одной из красивейших станций в нашем городе.

Все же станцию решили строить по более простому проекту архитекторов Г. И. Александрова, А. В. Жука и А. И. Прибульского, возможно, из-за опасения, что за оставшихся три года проект Васильковских реализовать бы не удалось. Ведь архитектурную отделку и строительство наземного вестибюля требовалось завершить в срок, общий для всей трассы. Сработавшийся энергичный коллектив архитекторов со своей задачей справился, наверстал упущенное время и выдал чертежи в срок.



А. В. Жук

Г. И. Александров, А. В. Жук и А. И. Прибульский познакомились на архитектурном факультете Всероссийской Академии художеств и еще в студенческие годы установили творческое содружество, что пригодилось при работе над проектом станции.

Георгий Иванович Александров (1909–1959) после Академии работал в мастерской № 5 института «Ленпроект», возглавляемой Е. А. Левинсоном и И. И. Фоминым. Вместе с С. Б. Сперанским проектировал административно-учебный корпус ЛЭТИ на Инструментальной ул., 2, и жилой дом на Суворовском пр., 56–58, украшенный рельефами с фасадами знаменитых петербургских зданий.

Художнику-архитектору, действительному члену Российской академии художеств и Международной академии архитектуры, почетному члену Академии архитектуры и строительных наук, народному архитектору СССР Александру Владимировичу Жуку (1917–2008) довелось пройти дорогами войны.

На срочную службу он был призван курсантом-сапером после окончания Академии художеств, война застала его в городе Львове. Сержант Жук командовал отделением 48-го инженерного батальона 37-й армии и 23 сентября 1941 г. при обороне в районе г. Киева был тяжело ранен двумя пулями в правую руку. Попал в плен, сумел бежать и скрывался по глухим деревням оккупированных земель. Пробираясь к своим, но смог перейти на сторону наших войск только на Северном Кавказе в первые дни 1943 г. Попав в спецлагерь НКВД в городе Георгиевка, проверен и отпущен по ранению. Инвалид Великой Отечественной войны. Награжден орденом Славы III степени. Воспоминания архитектора о военных годах публиковались в журнале «Нева», а затем изданы отдельной книгой.

В 1944 г. вернулся в Ленинград, где начал работать по специальности в институте «Ленпроект», которому отдал полвека своей жизни. В 1954 г. назначается руководителем мастерской, с 1949 г. по совместительству занимался педагогической работой.

Задачей мастерской А. В. Жука являлось проектирование застройки Кировского и Выборгского районов Ленинграда. Он один из авторов проекта комплекса малоэтажных домов возле станции «Удельная», застройки участка Краснопутиловской улицы (совместно

с В. А. Каменским и Н. З. Матусевичем), здания Театра юного зрителя на Пионерской площади, Дома приемов на берегу Малой Невки на Каменном острове (в соавторстве с В. А. Каменским), инженерно-лабораторного комплекса НИИ галургии на проспекте Народного ополчения, моста Александра Невского (с Ю. И. Синицей).

В Ленинграде по проекту Жука и его коллег построены два заметных архитектурных сооружения, овеянных городскими легендами. Одно из них – это Большой концертный зал «Октябрьский» на Лиговском проспекте, второе – Ленинградский аэровокзал (Государственная премия СССР 1974 г.). Рассказывают (но, скорее всего, это очередная легенда), что архитектор А. В. Жук, которому неожиданно достался выгодный и престижный государственный заказ нового аэровокзала, собрал близких друзей и организовал грандиозную встречу. Наутро, едва проснувшись, он увидел посреди комнаты перевернутый деревянный ящик из-под водки и на нем – стоящие в ряд дном кверху пустые граненые стаканы. Этот образ так врезался в сознание архитектора, что он реализовал его в проекте здания нового аэровокзала, украшенного необычными световыми фонарями.

Немало А. В. Жук сделал и для петербургского метро, помимо «Владимирской», он – соавтор проектов подземных залов станций «Чернышевская», «Выборгская», «Достоевская».

Анатолий Исаакович Прибульский (1916–1997) после окончания Академии художеств получает направление в архитектурную мастерскую по проектированию московского Дворца Советов на месте снесенного храма Христа Спасителя. Но поработать пришлось недолго, в конце октября 1940 г. Прибульский призван в Красную армию, служил в Заполярье, где и встретил Великую Отечественную войну. Воевал артиллеристом, а в минуты затишья рисовал пейзажи и портреты солдат. Узнав об этом, политуправление фронта командует художника во фронтовой журнал, а в конце 1944 г. направляет в Мурманск для проектирования музея Советского Заполярья, памятников в честь Победы, на местах захоронений воинов.

После демобилизации в феврале 1946 г. архитектор возвращается в Ленинград, устраивается в «Ленпроект», в мастерскую Е. А. Левинсона и И. И. Фомина. Многие годы Анатолий Исаакович работал с талантливым архитектором Верой Владимировной Ганкевич, ставшей впоследствии его женой. Дружил и много сотрудничал с А. В. Жуком. Первым большим и самостоятельным проектом стал жилой дом на углу Суворовского проспекта и 4-й Советской улицы, затем жилые дома № 10 и № 12 на Тверской улице – своеобразные пропилеи у Кавалергардской улицы. Одновременно работал над проектом административного здания на Каменноостровском пр., 40, для стройтреста «Главленинградстрой» (совместно с Е. А. Левинсоном), НИИ рыбного хозяйства на Торжковской улице (вместе с Е. А. Левинсоном и Е. П. Подлесновой).

Важным этапом в творчестве архитектора стало проектирование станции метрополитена «Владимирская», наземный вестибюль которой встроен в здание, согласованное с окружающими памятниками зодчества трех веков. Рука Прибульского видна в деталях, обычно не замечаемых пассажирами: тонкая филигрань решеток на кассовых окнах вестибюля, красивые торшеры из бронзы и белого мрамора в эскалаторном зале.

И в дальнейшем, почти до самой кончины, Анатолию Исааковичу доведется разрабатывать проекты новых станций метрополитена. Три станции созданы совместно с А. Я. Мачеретом: «Технологический институт-2», «Сенная площадь», «Василеостровская». Затем, уже в соавторстве с другими архитекторами, – «Лесная» и «Садовая».

Среди общественных зданий, созданных А. И. Прибульским, особое место занимает 19-этажная гостиница «Советская» (ныне – «Азимут») на углу Рижского и Лермонтовского проспектов (совместно с Е. А. Левинсоном и В. В. Ганкевич), возведенная в 1967 г. к 50-

летию Советской власти. Это первое в нашем городе высотное здание из полносборных конструкций.

В 1969 г. Прибульский назначается руководителем одной из старейших мастерских «ЛенНИИпроекта» – № 3, где он проработал более 20 лет. Мастерская специализировалась на проектировании объектов спорта, здравоохранения и туризма. В ней под руководством Прибульского велись работы над реконструкцией к Олимпиаде-80 стадиона им. С. М. Кирова, олимпийской гостиницы «Спортивная» на Крестовском острове, проектирование уникального крытого катка СКА на Петровском острове.

Последняя постройка А. И. Прибульского в Петербурге (совместно с М. А. Рейнбергом и Л. А. Уховой) – гостиница «Петроградская» (затем «Северная корона») на набережной Карповки. Этот пятизвездочный отель называли «проклятым». Сначала здание никак не могли построить, а в ноябре 1995 г. в стенах отеля от сердечного приступа умер митрополит Санкт-Петербургский Иоанн. Его пригласили на банкет в честь пятилетия банка «Санкт-Петербург», где, помимо него, присутствовали мэр столицы Анатолий Собчак и его жена Людмила Нарусова. Высокая чета опоздала почти на час, сразу после прибытия жена мэра подошла к владыке Иоанну и попросила благословения. Благословив супругу Собчака, митрополит начал медленно оседать на пол. Полтора десятка лет гостиница простояла пустой, постепенно приходя в аварийное состояние. Судьба знаменитого долгостроя на Карповке решилась в июле 2016 г.: Госстройнадзор Петербурга выдал разрешение на возведение жилого комплекса на месте отеля.

* * *

Станция метрополитена «Владимирская» своим названием обязана находящимся вблизи площади и проспекту, в свою очередь названным по церкви Владимирской иконы Божией Матери. Как уже говорилось, рабочее название станции звучало как «Площадь Нахимсона», так как с октября 1918 г. Владимирская площадь и проспект носили имя Семёна Михайловича Нахимсона, военного комиссара Ярославского округа, погибшего при подавлении Ярославского восстания против большевиков. В 1950 г. площади и проспекту вернули старое имя, а потому станцию метро тоже называли «Владимирской».

Совсем рядом находится великолепный архитектурный ансамбль церкви Владимирской иконы Божией Матери с колокольной, часовнями, садом и оградой. В проектировании четырехъярусной колокольной в стиле классицизма принимали участие архитекторы Дж. Кваренги и А. И. Руска.

Первоначально наземный павильон станции предполагалось разместить на месте собора. В принятом 1 марта 1941 г. Ленгорисполкомом секретном постановлении «О расположении станций метрополитена» говорилось: «...станцию „Площадь Нахимсона“ расположить между площадью Нахимсона и пятью улицами. Вестибюль расположить на площади Нахимсона со сносом бывшей Владимирской церкви». Против этого решительно выступил отдел по охране памятников истории и культуры, напомнив, что храм является памятником XVIII века государственного значения. Неожиданно против сноса церкви выступил второй секретарь обкома и горкома ВКП(б) А. А. Кузнецов, считавший, что для павильона метрополитена можно найти другое место.



Владимирская церковь

Так и случилось, наземный вестибюль «Владимирской» разместили на первом этаже перестроенного четырехэтажного здания, принадлежавшего Владимирской церкви (архитекторы А. Х. Пель, В. Ф. Геккер, Ф. Ф. Соловьев и Н. Н. Никонов). Кстати, в проекте 1947 г. на «Владимирской» предусматривался второй выход, на площадь Пяти углов, на месте дома № 18 по Загородному проспекту.

После реконструкции, в ходе которой разобрали угловую часть на пересечении Большой Московской улицы и Кузнечного переулка, в нише скошенного угла установили массивные дорические колонны, облицованные известняком. По проекту такие же колонны должны были украшать плоскости стен по Большой Московской улице и Кузнечному переулку, но их заменили более простой рустовкой. Отказались и от рельефов с буквой «М» с двух сторон от арки портала.

Фасады здания отделаны окрашенной терразитовой штукатуркой. Для отделки цоколя и колонн лоджии использован путиловский известняк. Два нижних этажа выделены ленточным рустом, верхние – гладко оштукатурены и имеют горизонтальные членения, в верхней части фриз с медальонами. С 1955 г. по сегодняшний день здание занимает институт «Ленметрогипротранс» (ныне – ОАО НИПИИ «Ленметрогипротранс»).

Вестибюль станции состоит из двух помещений – прямоугольного кассового зала и круглого, перекрытого куполом, эскалаторного. Кассовый зал освещается люстрами из анодированного алюминия, а стены облицованы золотисто-охристым рисунчатым мрамором Фоминского месторождения. Добывали этот удивительный камень на Урале, в 40 км от Свердловска, в деревне Фоминой. Его можно встретить на станциях московского и петербургского метрополитенов и даже во Дворце науки в польской столице Варшаве. Особенность этого мрамора в сахаровидной структуре, обладающей значительной пористостью, проникновение железистых растворов породило своеобразный рисунок в виде концентрических колец, полос, пятен золотисто-желтого цвета, напоминающий структуру дерева.

Но этот уральский камень обладает весьма коварным свойством. В блоке, предназначенном на распиловку, неожиданно могут обнаружиться плиты разной окраски – желтые, белые и даже голубоватые. Немало пришлось потрудиться мраморщикам СМУ № 19 «Ленметростроя», чтобы подобрать нужную расцветку. Можно заметить, что внизу они поставили более темные плиты, а сверху – светлые. К сожалению, сорок лет назад, в 1986 г., Фоминское месторождение мрамора исчерпалось и его закрыли.

Стены эскалаторного зала отделаны белым уральским мрамором. Высокий купол со сходящимися к центру каннелюрами, обрамленный витой гирляндой из растений и плодов, подсвечивается снизу яркими лампами. Некоторым пассажирам купол напоминает парашют, другие наблюдают при подъеме на эскалаторе эффект восходящего солнца (в перевернутом виде).

В зале установлены четыре больших светильника, декорированные пятиконечными звездами, лавровыми ветвями и колосьями. Пол выложен из темно-серых гранитных плит украинского месторождения с включением габбро-норита.

10 августа 2006 г. «Владимирскую» закрыли на реконструкцию. Подземный зал при этом продолжал работать, но для выхода на поверхность требовалось перейти на соседнюю станцию «Достоевская». За полвека работы эскалаторы «Владимирской» выработали свой ресурс, требовался капитальный ремонт наклонного хода. Параллельно с этими работами велась реконструкция наземного вестибюля, кассового и эскалаторного залов.

При реставрации и ремонте станции, модернизации инженерно-строительных решений требовалось сохранить архитектурно-художественные элементы отделки, выполнить все требования КГИОП. Следует напомнить, что 15 декабря 2011 г. Советом по сохранению культурного наследия станция «Владимирская» внесена в единый государственный реестр объектов культурного наследия регионального значения. На ней недопустимо заменить удивительно красивые мраморные плиты редкого рисунка керамической плиткой.

Ремонтником пришлось столкнуться с еще одной проблемой: для того чтобы извлечь громоздкое демонтированное эскалаторное оборудование и доставить новое, требовался широкий монтажный проем. В стене вестибюля толщиной 1,5 м, сделанной из высокопрочного бетона, со стороны Кузнечного переулка пробили проем нужного размера, который по окончании монтажных работ превратили в выход со станции. Заодно решили проблему «перекрестного прохода», когда смешивались входящий и выходящий пассажиропотоки, создавая массу неудобств. Теперь, выходя в город, пассажиры попадают на Кузнечный переулок, вход на станцию со стороны Владимирской площади при этом остался.

Существовала возможность использовать на новом выходе со стороны Кузнечного переулкa двери, демонтированные с фасада по Большой Московской улице, после необходимой реставрации, но ремонтники предпочли изготовить новые дубовые двери по эскизам 1955 г. При оборудовании нового выхода не забыли и о маломобильных группах населения, для них предусмотрен пандус.

Обследование облицовки пола, стен кассового зала и наземного вестибюля показало, что дефектных плит по сравнению с общей площадью отделки немного. Изначально натуральный камень тщательно подбирался друг к другу, заменить определенный фрагмент схожим по рисунку и цвету практически невозможно. В данном случае целесообразна сплошная замена, в результате которой появился резкий цветовой и тональный контраст между исторической облицовкой золотисто-желтым фоминским мрамором верхней части стены и новой отделкой до уровня кассовых окон. Также различаются как более холодные замененные участки белого мрамора в верхнем вестибюле на фоне исторически теплого мрамора.

При реставрации отделки пола пошли по пути восстановления некоторых фрагментов. На определенных участках отслаивающиеся плиты демонтировались для реставрации и после ремонта основания устанавливались на место. В результате удалось сохранить рису-

нок поверхности пола в кассовом зале, однако исторический камень имел шлифованную, а не полированную до зеркального блеска поверхность.

Также проводилась реставрация осветительных приборов, украшающих вестибюль, от налета очищалась бронза светильников, отреставрированы штукатурные поверхности и декор купола эскалаторного зала, на потолки нанесена свежая краска. Все это создает совсем иное, более праздничное впечатление, и вестибюль уже не выглядит мрачноватым. В целом при реконструкции, завершившейся 16 февраля 2008 г., исторический характер станции удалось сохранить.

В верхнем вестибюле запоминаются выразительные торшеры на мраморных основаниях с золотистым металлодекором с мотивами колосьев и других растительных форм. Прямоугольная вентиляционная решетка с основанием из пик с перехватами включена в интерьер угловой площадки перед перронным залом. В центре – круглая плакетка с пятиконечной звездой в гирлянде из ветвей лавра, обвитой лентами. Этот мотив встречается и в оформлении других вентиляционных проемов станции. Малые отверстия в вестибюлях заслонены квадратными решетками с венками, прямоугольными – в виде трельяжных сеток на балюстрадах наклонного хода.

* * *

Украшением станции «Владимирская» является красочное мозаичное панно «Изобилие», установленное в полуциркульной нише над эскалатором. Панно выполнено в мозаичной мастерской Академии художеств СССР, его автор известный ленинградский художник А. А. Мыльников, работавший вместе с художниками А. Л. Королевым и В. И. Сноповым.

Возможно, на тематику картины повлияло близкое соседство Кузнечного колхозного рынка. 18 персонажей, граждан Советского Союза, в ярких национальных костюмах, улыбающихся, с открытыми лицами глядят на нас с картины. У их ног горы фруктов, овощей, копны колосьев, бутылки с вином. Слева таджик в цветном халате высыпает фрукты из большой корзины, рядом киргиз на лошади прижимает к себе ягненка; справа представительница народностей Севера держит шкурку песца, а за нею возвышается целый корабль и три балтийских рыбака укладывают снасти. В центре панно колхозники на вытянутых руках держат снопы – любимая поза советских художников и скульпторов. Но, в отличие от многочисленных произведений того времени, у Мыльникова композиция тщательно проработана, а каждый персонаж индивидуален.

Это картина-мечта, стремление к изобилию и достатку после длительного периода страданий военного времени. Мыльников не скрывает этого и использует прием «картина в картине», мы видим складки плотной материи, свисающие с рамы. Светлое и радостное впечатление создает впервые использованный в советском искусстве золотой фон, отдаленно напоминающий мозаики Древней Руси.

Завершение работы над «Изобилием» совпало по времени с выходом Постановления ЦК КПСС и Совета Министров СССР от 4 ноября 1955 г. «Об устранении излишеств в проектировании и строительстве», которым начался период борьбы с «украшательством».



А. А. Мыльников. Панно «Изобилие»

В 2008 г. во время ремонта станции «Владимирская» знаменитое панно капитально отреставрировали, смыли грязь, копоть и пыль, восстановили выпавшие кусочки смальты, обновили нарядную раму, специальными составами почистили бронзу 12 светильников у картины и парапет художественного литья, и сегодня мозаика вновь радуется яркими красками и позолотой.

Замечательный русский художник-монументалист Андрей Андреевич Мыльников родился 22 февраля 1919 г. в небольшом волжском городке Покровск. В 1938 г. начал учиться в Ленинграде, в Институте живописи, искусства и архитектуры на архитектурном факультете, но через два года перевелся на живописный факультет.

В первые дни Великой Отечественной войны студент Мыльников становится добровольцем народного ополчения и участником обороны северной столицы. Строит укрепления на южных рубежах города, награжден медалями «За оборону Ленинграда» и «За доблестный труд в Великой Отечественной войне». В блокадном городе сблизился с прославленным художником Иваном Билибиным и успел получить похвалы от великого старца.

Спустя много лет творческий коллектив под руководством академика А. А. Мыльникова в составе С. Н. Репина, Н. П. Фомина, И. Г. Уралова и В. В. Сухова создаст мозаичные панно «Блокада» и «Салют Победы» для мемориального зала Памятника защитникам Ленинграда на площади Победы.



А. А. Мыльников

В 1946 г. Мыльников окончил Ленинградский институт живописи, скульптуры и архитектуры (ЛИЖСА) им. И. Е. Репина, в его дипломной работе, эскизе мозаики «Клятва балтийцев» для мавзолея моряков, погибших в Великой Отечественной войне, проявился талант художника-монументалиста. Это полотно – отражение увиденного и пережитого во время войны и, несмотря на некоторую постановочность и театральность, звучит как рекемием погибшим героям. Во время обсуждения работы Игорь Грабарь восторженно сравнил своего ученика Мыльникова со своим учителем – Репиным. Через тридцать лет художник снова вернется к теме героического прошлого нашей страны, показав в картине «Прощание» трагедию матери, расстающуюся с сыном, уходящим на войну.

В 1951 г. Мыльников получает Сталинскую премию III степени за полотно «На мирных полях». В 1954–1955 гг. художник работает над мозаичным панно «Изобилие» для станции «Владимирская» Ленинградского метрополитена, а в 1965 г. вместе с А. Л. Королевым создаст еще одно мозаичное панно – «В. И. Ленин» для станции «Площадь Ленина». К этому времени ленинская тема займет особое место в творчестве художника.

В 1961 г. Мыльников создает портрет В. И. Ленина в сложной технике чеканки по латунни серебром для металлического занавеса Кремлевского дворца съездов, построенного на месте снесенного старого здания Оружейной палаты. Перед этим занавесом на XXII съезде КПСС в 1961 г. Н. С. Хрущев громогласно заявил, что через 20 лет советский народ будет жить при коммунизме. Позже художник повторит этот монументальный образ для зала

заседаний Кремлевского дворца, но уже в более утонченной технике флорентийской мозаики.

Андрей Мыльников вообще считал строительство Кремлевского дворца съездов градостроительной ошибкой, но от заказа партии не отказался и создал абсолютно новый необычный образ вождя – в профиль, который впоследствии будет растиражирован на плакатах и знаменах, грамотах и похвальных листах, значках и открытках. Впрочем, награда автору за символ социалистической эпохи оказалась весьма скромной – орден «Знак Почета».

Хотя жаловаться художнику на невнимание властей не приходилось, он получил чуть ли не все возможные для деятеля культуры звания и награды: Героя Социалистического Труда, Сталинскую и Ленинскую премии, ордена Ленина, Дружбы народов, звание народного художника СССР и многое-многое другое. И вместе с тем Мыльников много раз отвечал «нет» на предложение вступить в партию. Как вспоминает дочь художника, Вера Мыльникова, «он отказывался, дело в том, что его отец был расстрелян. И он всегда это знал, и это не потому, что он с кем то спорил, что-то доказывал. Он знал, что не может быть членом той партии, которая расстреляла его отца».

Но, помимо художника-монументалиста, существовал и другой Мыльников, мастер пейзажей, портретов, натюрмортов. Он создал галерею прекрасных женских образов, портретов жены и дочери, множество пейзажей любимого города: «Ленинградская набережная», «Карповка», «Черная речка».

Скончался Андрей Андреевич 16 мая 2012 г., похоронен на Литераторских мостках, рядом с могилой жены – балерины Арии Григорьевны Пестовой.

Второй соавтор мозаичного панно «Изобилие», Александр Леонидович Королев (1922–1988), художник-монументалист, народный художник РСФСР, член Ленинградского отделения Союза художников, кандидат искусствоведения, профессор, участвовал в создании других монументальных работ для Ленинградского метрополитена: смальтовая мозаика, изображающая возвращение Ленина в Петроград в апреле 1917 г., на станции «Площадь Ленина» (также совместно с А. А. Мыльниковым) и витраж на станции метро «Гостиный двор».

Королев – автор многочисленных живописных работ, хранящихся в музеях и в частных собраниях России и за рубежом. С 1952 г. преподавал в Ленинградском институте живописи, скульптуры и архитектуры им. И. Е. Репина, в мастерской профессоров В. М. Орешникова, затем А. А. Мыльникова. Создал свой оригинальный метод обучения рисунку («Школа рисунка по системе Королева»).

Третий соавтор, Виктор Иванович Снопов (1921–1952), художник совершенно неизвестный и забытый. В 1952 г. написал на заказ для Музея почвы в Ленинграде серию огромных полукруглых холстов с «пасторально-сельскохозяйственными и партийно-охотничьими сценами», о которых специалисты Русского музея отзывались строго: «Мастер делает халтуру». В том же году Виктор Иванович покончил жизнь самоубийством, бросившись вниз головой в лестничный пролет Ленинградского отделения Союза художников.

* * *

Чтобы попасть в подземный зал, надо спуститься по одному из трех эскалаторов. Более полувека здесь эксплуатировались эскалаторы типа ЭМ-5, изготовленные ленинградским заводом «Красный металлист», но со временем они исчерпали свой ресурс, и в 2006 г. их заменили на новые, отвечающие современным требованиям безопасности по перевозке пассажиров.



Подземный зал станции «Владимирская». 1960-е гг.

Одновременно выполнялись работы по ремонту отделки наклонного хода, ликвидировались течи, заменялись старые водоотводные конструкции. К сожалению, в ходе ремонтных работ балюстраду облицевали листами холодных тонов, а светильники-факелы, не соответствующие современным нормам освещенности, заменили на типовые цилиндрические, лишенные декора, прозванные остряками «окурками».

От эскалатора к станции ведет переход в виде коридора с широкой лестницей, в котором очень красивый рельефный потолок, орнаментированный ступенчатыми восьмиугольниками и ромбами, явление не типичное для новых станций.

Подземный зал сооружен по проекту архитекторов Г. И. Александрова, А. В. Жука, А. И. Прибульского, инженера Е. А. Эрганова. По сравнению с «Площадью Восстания», станция «Владимирская» выглядит гораздо скромнее, хотя в ее оформлении также использованы элементы ордерной архитектуры.

Весь подземный зал облицован белым с легким рисунком серых жилок, чуть холодноватым уральским мрамором из месторождения «Коелга», гармонично сочетающимся с бронзовыми деталями убранства. Коелгинское месторождение мрамора, крупнейшее в России и одно из крупнейших в мире, находится в Еткульском районе Челябинской области, близ старинного казачьего поселения Коелга на древней Степной дороге из Челябинской крепости в город Оренбург.

Мрамор этого месторождения варьируется от белого до серо-голубого с редкими желтыми или буровато-серыми пятнами. Считается, что лучший мрамор добывают в Италии, однако коелгинский мрамор по своим эстетико-декоративным свойствам аналогичен итальянскому мрамору «бьянка-каррара» и даже превосходит его по физико-химическим и механическим свойствам, что немаловажно для российского климата.

История месторождения восходит к 1924 г., когда здесь начала добывать мрамор старательская артель. В 1926 г. открылся карьер «Центральный», работающий до сих пор. Спрос на коелгинский мрамор начался в 1930-х гг., с началом строительства станций Московского

метрополитена. Сегодня ЗАО «Коелгамрамор» – самый мощный производитель мрамора в России.

Мрамор Коелги использовался при строительстве храма Христа Спасителя, мемориального комплекса на Поклонной горе, Дома Правительства РФ (Белый дом) и Министества обороны, реконструкции Кремлевского дворца съездов, Государственного Кремлевского дворца, Свято-Данилова монастыря. Коелгинским мрамором отделаны многие станции петербургского метрополитена.

Белый мрамор «Владимирской» контрастирует с темным гранитом пола, вымощенного черными плитами габбро и светло-серого янцевского гранита, уложенными в шахматном порядке. Янцевское месторождение в Запорожской области является самым старым на территории Украины, добыча гранита здесь началась еще в 1886 г., когда пришедшие итальянские фабриканты заложили в окрестностях поселка Каменный первую выработку. Гранит обладает светлым серым цветом, однако минеральные вкрапления придают этому камню оттенки голубого. Использовался при строительстве Большого театра и храма Христа Спасителя в Москве, Одесского оперного театра.

Перронный зал освещают массивные восьмирожковые люстры с корпусами в форме широких чаш, крепящихся на цепях к круглым розеткам, оформленным лавровыми венками. На стенах между пилястрами расположены бра с тремя плафонами, декорированные лавровыми ветвями, звездами, серпами и молотами. Станционный декор, вентиляционные решетки и осветительные приборы изготовлены из силумина – алюминиевого сплава, анодированного «под бронзу».

На путевых стенах установлены декоративные решетки с надписью «1955», по году открытия станции, такая же решетка имеется в торцевой стене центрального зала. Следует напомнить, что первые рекламные щиты на стенах в метрополитене были установлены на станциях «Владимирская» и «Технологический институт-1» в начале 1990-х гг.

В 1991 г. станция «Владимирская» стала пересадочной на станцию «Достоевская» линии № 4 (Правобережная). Проект реконструкции выполнили архитекторы, создавшие эту станцию в 1955 г., А. И. Прибульский и А. В. Жук. Вместо умершего в 1959 г. Г. И. Александрова в работе принял участие молодой архитектор А. Д. Токмань.

Первоначально планировалось полностью удлинить центральный зал и довести число проходов на боковые платформы до двенадцати, однако эти работы выполнить полностью не удалось. Во время постройки переходного тоннеля на «Достоевскую» в 1989 г. вода проникла в выработки. Исправление ситуации заняло меньше недели, но в связи с этим станцию «Владимирская» пришлось закрыть и поезда проезжали ее без остановки. В результате центральный зал удлинители на два дополнительных прохода.

В 2004 г., при переводе линии на 8-вагонные составы, станция опять подверглась реконструкции, за счет сноса служебных помещений удлинители посадочные платформы. В следующем году полы на платформах заменили на гранитные, одновременно сделали выступающий бортик по всей длине платформы для слабовидящих пассажиров.

В 2012 г. вид подземных станций метро существенно изменился в связи с принятием новой информационной политики, начавшейся с открытием станции «Волковская». Прежде линии метрополитена имели свои наименования (Кировско-Выборгская, Московско-Петроградская, Невско-Василеостровская, Правобережная, Приморско-Фрунзенская), затем названия заменили на номера (первая, вторая и т. д.), и, наконец, каждая линия получила свой цвет (красный, синий, зеленый, оранжевый и фиолетовый). Теперь для идентификации линии на путевых стенах всех станций появилась полоса соответствующего цвета с многократно повторяющимся названием станции на русском и английском языках. Нововведение порой не слишком хорошо вписывается в интерьер станций, при художественном

оформлении которых когда-то были использованы оригинальные цветовые решения. Так «Владимирская» благодаря ярко-алой ленте превратилась в подобие «Пионерской».

В ночь с 9 на 10 сентября 2015 г. станция «Владимирская» стала съемочной площадкой, на ней проходили съемки художественного фильма «Тень» с участием известных актеров Михаила Пореченкова и Юрия Стоянова. По сюжету ленты, преуспевающий современный бизнесмен Гордин (М. Пореченков) впервые за много лет оказывается в метро.

* * *

Выход в город: на Владимирский и Загородный проспекты, Владимирскую площадь, Кузнечный переулок, Большую Московскую улицу.

Рядом находятся: Владимирский собор, театр имени Ленсовета, Малый драматический театр – Театр Европы, Музей-квартира Ф. М. Достоевского, Музей Арктики и Антарктики, мемориальный музей-квартира актеров Самойловых, Кузнечный рынок.

«Пушкинская»

Следующая станция, «Пушкинская», из-за проблем при строительстве наклонного хода приняла первых пассажиров только 30 апреля 1956 г.



Станция «Пушкинская»

Первоначально станцию предполагалось назвать «Витебский вокзал», а ее оформление связать со строительством первой в России Царскосельской железной дороги. Но в 1949 г., в связи с празднованием 150-летия со дня рождения великого поэта, название и тему оформления изменили. Она стала «Пушкинской», а ее тематику целиком посвятили великому русскому поэту.

Определенная логика в этом есть. Первые поезда железной дороги ходили с вокзала до города Царское Село (ныне – г. Пушкин), где в Лицее, с 1811 по 1817 г., жил и учился А. С. Пушкин. Хотя строить дорогу начали еще при жизни великого поэта, воспользоваться ею Александр Сергеевич не смог, он погиб за несколько месяцев до ее открытия.



Проект станции «Витебская» («Пушкинская») работы И. М. Чайко. 1946 г.

Проектирование станции началось в конце 1946 г., когда она еще носила название «Витебская». Первую премию на конкурсе фор-проектов архитектурного оформления подземных станций получил архитектор В. Д. Кирхоглани, вторую – И. И. Фомин и Б. Н. Журавлев. Во втором туре закрытого конкурса участвовали проекты О. И. Гурьева и В. М. Фромзеля, И. И. Фомина и Б. Н. Журавлева, В. Д. Кирхоглани, Н. Г. Чилингарова и Е. И. Чилингаровой. Для дальнейшей разработки рекомендовали проект Гурьева и Фромзеля, «содержащий простой, лаконичный прием решения и лучше других передающий характер ленинградского метро». Вместе с тем отмечалось неудачное решение бронзовых украшений фриза и обработки углов пилона, плохо продуманное освещение. Гурьев и Фромзель приступили к более детальной проработке своего проекта с учетом отмеченных замечаний. В процессе работы к ним в качестве соавтора присоединился Николай Варфоломеевич Баранов, главный архитектор города. Это оказалось роковым для судьбы проекта. В связи с «ленинградским делом» Баранов оказался в опале, и проект с его участием подвергли резкой критике.

Для разработки проекта станции Правление ЛОССА провело еще один открытый конкурс (3-й тур), в котором участвовали проект Н. В. Баранова, О. И. Гурьева и В. М. Фромзеля (в двух вариантах), а также проект А. В. Жука, который и получил первую премию. Вместе с тем отмечались и недостатки победившего проекта: «Представленный вариант проекта станции производил впечатление незаконченного и давал только общее представление о замысле автора. При простом характере архитектуры, проект недостаточно раскрывает идейное содержание станции и тем самым не отвечает тематическому заданию. Явно неудачно предложенное оформление торшерами, рисунок которых противоречит общему монументальному характеру станции».

Возможно, поэтому одновременно по поручению «Ленметропроекта» над проектом станции стал работать Л. М. Поляков, имеющий большой опыт строительства станций Мос-

ковского метрополитена. Его проект, «получивший высокую оценку общественности», был рекомендован для дальнейшей разработки и осуществления в натуре.

Леонид Михайлович Поляков родился 21 августа 1906 г. в Петербурге. Еще учась на архитектурном факультете бывшей Академии художеств, начал работать в тресте «Севзаплес», сначала чертежником, а потом архитектором. Первые проекты в Ленинграде: ресторан и паромная пристань в ЦПКиО; аттракцион в саду Госнардома «Американские горы»; 1-я и 2-я премии на всесоюзном конкурсе нового зоопарка в Шувалове-Озерках.

В 1933 г. в составе группы ленинградских архитекторов под руководством академика В. А. Щуко и профессора В. Г. Гельфрейха Л. М. Поляков переезжает в Москву для работы на строительстве Дворца Советов. Леонид Михайлович проектировал жилые дома в районе нынешнего Дорогомилова, предназначенные для проживания большого количества работников, привлеченных на строительство Дворца Советов.

Во время Великой Отечественной войны с 1941 по 1943 г. находился на строительстве заводов Наркомата вооружения (трест № 24 НКВ) в городах Златоусте и Медногорске. После войны Поляков – главный архитектор Севастополя, автор проекта восстановления Севастополя, превратившего его в нынешний прекрасный город с торжественными лестницами.

С 1950 г. Л. М. Поляков – главный архитектор и заместитель начальника «Гидропроекта». Начинается большая работа по проектированию и строительству Волго-Донского судоходного канала и Цимлянского гидроузла. Внушительный ансамбль включал в себя 15 плузов, 3 насосные станции, гидроэлектростанцию, 5 больших маяков и около 100 мелких сооружений.

В 1952–1953 гг. Л. М. Поляков вместе с ленинградским архитектором В. А. Петровым занимаются разработкой детального проекта подземного вестибюля станции «Пушкинская».

Работать для метрополитена Полякову уже приходилось. После смерти его учителя, архитектора И. А. Фомина, ему довелось завершить проектирование станции «Площадь Свердлова» (ныне – «Театральная») и вести авторский надзор за ее строительством. В 1938 г. открывается станция «Курская-радиальная», в 1950-м – «Калужская» (ныне – «Октябрьская-кольцевая»), в 1953-м – «Арбатская», построенные по проектам Л. М. Полякова. Проект станции «Калужская» получил в 1950 г. Сталинскую премию. Еще одну Сталинскую премию (совместно с А. Б. Борецким) архитектор получил в 1949 г. за архитектуру 17-этажного здания гостиницы «Ленинградская» на Каланчевской площади в Москве. Ее первой видит пассажир, прибывающий из Петербурга. Внутри гостиница похожа на дворец с расписанными в древнерусском стиле сводами.

В 1953 г. Леонид Михайлович выиграл конкурс на монумент в честь 300-летия воссоединения Украины с Россией на площади Киевского вокзала в Москве. Когда дочь архитектора спросила у отца, когда же его поставят, он сказал: «Никогда!» – и оказался прав.

Возможно, у Полякова имелись какие-то предчувствия, хотя казалось, что жизнь мастера на подъеме. Новое партийное руководство страны, пришедшее к власти после смерти Сталина, начало борьбу с «архитектурными излишествами». Давление Хрущева на архитекторов оказалось настолько сильным, что автор проекта станции «Технологический институт» архитектор А. М. Соколов уже в 1980-е гг. рассказывал об этом времени не иначе, как с содроганием.

Поляков подвергся резкому осуждению, став одним из архитекторов, на которого возложили персональную ответственность за архитектурные «излишества» предыдущей эпохи. 4 ноября 1955 г. выходит Постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР № 1871 «Об устранении излишеств в проектировании и строительстве», подписанное Хрущевым и Булганиным. Вскоре последовало решение: «Лишить архитекторов Полякова и Борецкого звания лауреата Сталинской премии... Обязать Мосгорисполком освободить от должности

руководителя Архитектурной мастерской института „Моспроект“ т. Полякова за допущенные излишества и расточительства государственных средств при проектировании и строительстве и за неправильное руководство строительными организациями». Вскоре ему предложили освободить московскую четырехкомнатную квартиру. Хорошо хоть не посадили, как все того ожидали.

Дальнейшая дорога в профессию для 49-летнего мастера оказалась закрыта. В 1958 г. архитектору удалось устроиться работать преподавателем в Московском высшем художественно-промышленном училище (бывшее Строгановское). После отставки Хрущева Полякову снова стали предлагать работу над крупными объектами. Но он отказывался, говоря, и рад бы, «да вот беда, зубов у белки нет!».

Скончался Леонид Михайлович 19 июня 1965 г., похоронен в Москве на Новодевичьем кладбище.

Вместе с Л. М. Поляковым над проектом станции «Пушкинская» работал ленинградский архитектор Василий Александрович Петров (1916–1992). Перед войной он окончил архитектурный факультет Академии художеств. На 4-м курсе Василий Петров и будущий скульптор Михаил Аникушин приняли участие во Всесоюзном конкурсе на памятник азербайджанскому поэту Низами и получили 2-ю премию.

Когда началась Великая Отечественная война, Василий Александрович ушел на фронт. Воевал на Ленинградском фронте, за бой на Невской Дубровке награжден орденом Красной Звезды. В конце 1943 г. Политотдел армии Ленинградского военного округа отозвал В. А. Петрова с фронта для начала работ по созданию Музея обороны Ленинграда в составе группы художников. На местах боев собирали военные трофеи, которые тут же становились экспонатами музея. После войны в связи с «ленинградским делом» Музей обороны Ленинграда ликвидировали. Оружие отправили в переплавку, документы уничтожали, чудом уцелел дневник Тани Савичевой.

В команде Полякова Василий Александрович занимался возрождением Севастополя, в 1948–1950 гг. в этом городе им построены жилые дома № 3, 4, 5, 6 и 7 по Большой Морской улице. Позднее, в составе большого коллектива архитекторов, возглавляемого Л. М. Поляковым, он работал над проектом Волго-Балтийского судоходного канала. После смерти Сталина стройку заморозили, впоследствии канал построили, но уже по другому проекту.

Совместно со скульптором М. К. Аникушиным В. А. Петров работал над проектом памятника А. С. Пушкину на площади Искусств, его авторству принадлежит постамент из красного гранита, строгий и соразмерный скульптуре. Вдвоем взялись они за скульптуру поэта в подземном зале станции метро «Пушкинская».

В 1967 г. В. А. Петров возглавил впервые созданную в городе службу главного художника Ленинграда, по его инициативе замощена гранитом Дворцовая площадь, возрожден портик Руски. При его участии в 1989 г. возрожден Музей обороны Ленинграда.

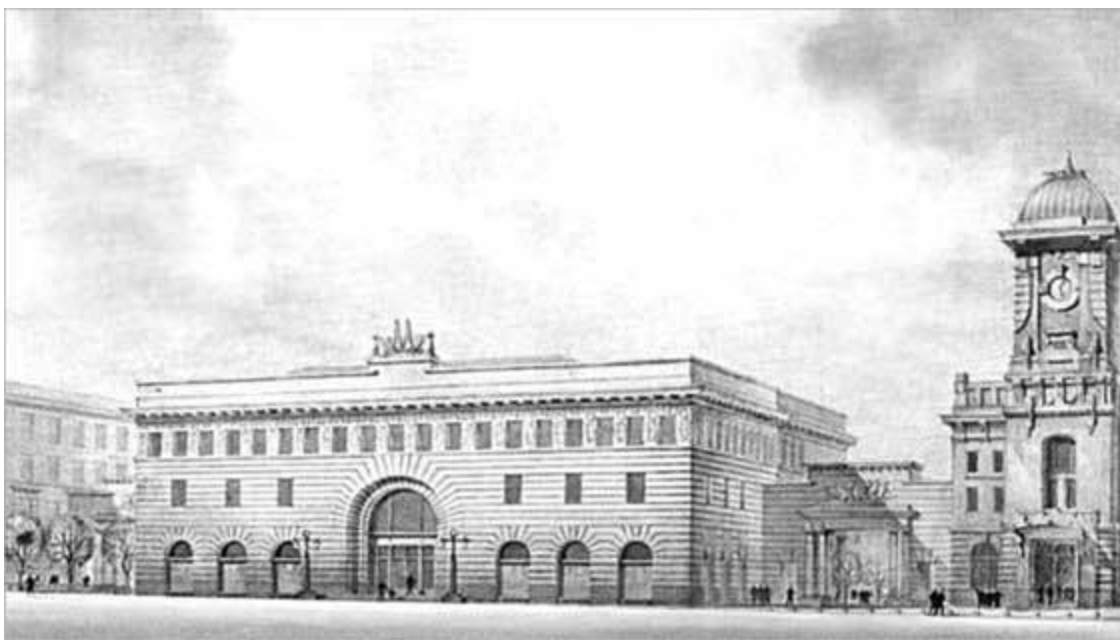
Василию Александровичу Петрову довелось участвовать в создании еще одной станции метро – «Московские ворота».

Любимым занятием Василия Александровича всегда оставалась живопись, ей он посвящал все свое свободное время. Более 30 лет, до конца своих дней, он преподавал в Ленинградском высшем художественно-промышленном училище им. В. И. Мухиной (ныне – СПГХПА им. А. Л. Штиглица).

* * *

Наземный вестибюль «Пушкинской» разрабатывался, когда работа над проектом подземного станционного зала уже завершилась и его рекомендовали к осуществлению. Авторы включили вестибюль в трехэтажное классическое здание, стоявшее по соседству с Витеб-

ским вокзалом и построенное в 1901 г. по проекту архитектора А. К. Зверева для размещения офицерских казарм лейб-гвардии Семеновского полка. До революции дом занимали Правление Царскосельской железной дороги и Правление Петербургской сети Московско-Виндаво-Рыбинской железной дороги. В 1930-х гг. здание надстроили четвертым этажом, а в начале 1950-х гг. существенно перестроили под станцию метрополитена. Вестибюль богато украсили лепниной, окна первого этажа получили арочные проемы, а в центре фасада появилась большая арка. Один из вариантов проекта предусматривал соединение павильона метро и вокзала пропилеями.



Проект наземного вестибюля станции «Пушкинская» А. А. Грушке, А. С. Гецкина и В. П. Шуваловой

Авторы наземного вестибюля – архитекторы А. А. Грушке, А. С. Гецкин и В. П. Шувалова, инженер-конструктор С. М. Эпштейн.

Андрей Александрович Грушке (1912–1989) в 1938 г. окончил с отличием Ленинградский институт инженеров коммунального строительства, где одним из его учителей был известный архитектор Е. А. Левинсон, в дальнейшем его соавтор. В 1941 г. Грушке ушел добровольцем на фронт. Воевал на Ленинградском фронте командиром взвода 336-го отдельного саперного батальона, был ранен. С 1942 по 1945 г. работал архитектором в Главном архитектурном управлении, где занимался маскировкой стратегических объектов.



А. А. Грушке

С 1946 по 1955 г. работал в «Ленпроекте» и «Ленметротресте». В соавторстве с архитектором Е. А. Левинсоном проектировал станцию метро «Автово», жилой дом на наб. Фонтанки, 12, комплекс вокзала и привокзальной площади в городе Пушкине, открытых к 150-летию со дня рождения А. С. Пушкина. В скульптурном оформлении фасадов и в декоре интерьеров отражена тема памяти великому поэту. Ансамбль привокзальной площади удостоен Сталинской премии 1951 г.

Арон Соломонович Гецкин (1917–1994) три с лишним десятка лет проработал в архитектурном отделе «Ленметропроекта» и в качестве автора или руководителя творческих коллективов участвовал в проектировании многих объектов метрополитена.

В 1939 г. Гецкин с отличием окончил Ленинградский институт инженеров промышленного строительства по специальности «Архитектура». После окончания института по комсомольскому набору направляется на Тихоокеанский флот. Служил в инженерных войсках в должностях от помощника командира роты до начальника строительного отдела флота, занимался инженерной подготовкой и строительством береговой обороны. Принимал участие в Великой Отечественной войне, награжден орденом Красной Звезды и медалями «За победу над Германией» и «За победу над Японией».

В 1948 г. демобилизовался в звании инженер-майора и вернулся в Ленинград. С 28 ноября 1948 по 1983 г. Гецкин работает в «Ленметропроекте». В 1950 г. создается самостоя-

тельный архитектурный отдел, его первым начальником становится профессор А. М. Соколов, Гецкин сначала назначается помощником начальника отдела, а с 1 августа 1952 г. — главным архитектором. Ему поручено вести архитектурное проектирование объектов метрополитена, в том числе выпускать рабочую документацию по депо «Автово», наземному вестибюлю станции «Пушкинская» в соавторстве с В. П. Шуваловой. В дальнейшем Арону Соломоновичу неоднократно придется сотрудничать с Валентиной Петровной, а всего он участвовал в создании не менее 32 станций метрополитена нашего города. В основном специализировался на наземных вестибюлях, исключение составляют пять подземных залов станций.

Для первого участка Московско-Петроградской линии Гецкин разрабатывает типовой проект наземного вестибюля в виде круглого павильона со встроенным в него торговым киоском. Кроме наземных, он проектировал вестибюли, заглубленные в землю и включающие систему подземных переходов, работал над проектами наземных станций, входящих в комплексы строений железнодорожных платформ.

В 1970–1981 гг. он занимал должность начальника архитектурно-строительного отдела. Наземные павильоны в эти годы становятся более просторными за счет увеличения высоты залов и применения полного остекления. В августе 1981 г. большой группе ленинградских инженеров, в том числе А. С. Гецкину, за разработку и внедрение пространственных армоцементных конструкций в массовое строительство общественных зданий и сооружений присуждена премия Совета Министров СССР.

В институте его любили и уважали за добрый мягкий юмор, человечность, активное участие в художественной самодеятельности, однажды он даже снялся в массовых сценах фильма «Последняя дорога» об А. С. Пушкине. Добивался неплохих успехов в спортивных соревнованиях, увлекался парусным спортом, был капитаном яхты «Садко». Написал немало статей для различных журналов о строительстве метрополитена, а дома выпускал семейную стенную газету, в которой были такие строки:

«Дети! Ждите терпеливо,
Папа ваш вернется,
Кончив „Пушкинскую“ в срок,
Если не загнется...».

Валентина Петровна Шувалова (1921–1987) в 1939 г. с отличным аттестатом об окончании средней школы поступила на архитектурный факультет ЛИСИ. В мае 1941 г. во время летней практики работала на строительстве метрополитена (Строительство № 5 НКПС). С началом Великой Отечественной войны в составе строительного батальона направляется на оборонные работы на Карельском перешейке, в качестве строймастера работала на станции «Дибунь». Награждена медалями «За доблестный труд в Великой Отечественной войне» и «За оборону Ленинграда». В марте 1942 г. вместе с институтом ЛИСИ эвакуируется на Северный Кавказ в Ессентуки, оттуда с группой студентов в Нальчик, где работала строительным рабочим. В июне 1942 г., в связи с приближением к Нальчику боевых действий, она вместе с другими эвакуировалась в Самарканд Узбекской ССР, где в то время находился переведенный из Ленинграда Институт живописи, скульптуры и архитектуры им. Репина при Академии художеств СССР. Валентину Петровну принимают на 2-й курс архитектурного факультета. После полного освобождения от блокады в 1944 г. институт возвратился в Ленинград, где В. П. Шувалова в 1949 г. окончила его в звании архитектора-художника.

В том же году поступила на работу архитектором в Ленинградское отделение института «Теплоэлектропроект», а в начале апреля 1953 г. перешла в «Ленметропроект» на должность и. о. руководителя группы в отделе промышленно-гражданских сооружений.

Станции метро, как правило, проектировались коллективами авторов. В. П. Шувалова работала совместно с архитектором Гецкиным, ими совместно созданы вестибюли двадцати станций: «Академическая», «Василеостровская», «Выборгская», «Горьковская», «Елизаровская», «Звездная», «Лесная», «Ломоносовская», «Маяковская», «Московская», «Невский проспект», «Парк Победы», «Площадь Александра Невского-1», «Площадь Восстания», «Политехническая», «Пушкинская», «Сенная площадь», «Фрунзенская», «Чернышевская», «Электросила». Первым из них стал павильон станции «Пушкинская» (1955 г.), затем, в 1960 г., второй выход к Московскому вокзалу станции «Площадь Восстания».

Валентина Петровна работала в «Ленметропроекте» до апреля 1976 г., когда написала заявление об уходе «на пенсию по возрасту». Летние месяцы проводила на Карельском перешейке в дачном домике, выстроенном собственными руками. Умерла 15 декабря 1987 г., после давно мучившей ее тяжелой болезни.

Инженер Самуил Михайлович Эпштейн окончил ЛИИЖТ, занимался изысканием и проектированием мостов и тоннелей, сотрудник Строительства № 5. Воевал на Волховском и Ленинградском фронтах, награжден двумя орденами Красной Звезды, медалями «За оборону Ленинграда», «За победу над Германией».

В «Ленметропроекте» работал с 1947 по 1971 г. старшим инженером, главным конструктором, заместителем начальника отдела проектирования строительных конструкций. Вместе с коллегами занимался обоснованием и внедрением «колец переменной жесткости» для станционных тоннелей, у которых с учетом ленинградских условий значительно облегчена отделка в нижней, слабо работающей части. Помимо «Пушкинской», С. М. Эпштейн – инженер-конструктор станций «Автово», «Балтийская» и «Технологический институт-1».

* * *

Вход на станцию «Пушкинская» организован со стороны двора. В коридоре, соединяющем входные и выходные двери, находятся кассы. Отсюда можно пройти в центральный полукруглый зал, где установлены турникеты. Зал освещается светильниками-торшерами, расставленными вдоль стен. Потолок украшен лепниной и продолговатыми шестигранными кессонами. Стены облицованы мрамором «Газган».

Месторождение цветного мрамора «Газган» расположено в Нуратинском районе Навоийской области Узбекистана. Поселок Газган находится на окраине пустыни Кызылкум, у западного подножья гор Нуратау, в 90 км от города Навои. Газганский мрамор уникален по своим декоративным свойствам и имеет более тридцати оттенков и расцветок от белого до желтого, розового, голубовато-серого и черных цветов. Он хорошо полируется и обладает низкой истираемостью. Газганским мрамором украшены многие крупные сооружения, в том числе некоторые станции московского, ташкентского, харьковского и бакинского метро.

Над эскалаторным подъемом расположен квадратный зал, отделенный от круглого фронтоном, опирающимся на колонны. Обращает на себя внимание барельефный мраморный медальон с профилем А. С. Пушкина, напоминающий геммы древних богов и героев. Автор барельефа – скульптор М. Т. Литовченко.

Мария Тимофеевна Литовченко (1917–2003) – скульптор, член-корреспондент Российской академии художеств, народный художник Российской Федерации, жена Михаила Константиновича Аникушина. Училась у А. Т. Матвеева во Всероссийской Академии художеств на скульптурном факультете. Автор памятников, установленных в нашем городе: ученому А. С. Попову, архитектору В. А. Стасову, зодчему Ф. Б. Растрелли, поэту Г. Р. Державину, актрисе М. Г. Савиной, ряда надгробий, монумента партизанской славы в Волосовском районе Ленинградской области. Работала над художественным оформлением станций метро

«Нарвская» и «Маяковская». Медальон с портретом Пушкина в вестибюле станции «Пушкинская» – одна из лучших работ мастера в портретном жанре.

В подземный зал ведет наклонный ход, содержащий три эскалатора. Для его освещения использованы светильники, похожие на факелы, такие светильники были распространены на станциях первой очереди.

1 декабря 2013 г. станция метро «Пушкинская» закрылась на реконструкцию. Впрочем, закрылась не полностью, подземный вестибюль продолжал работать в нормальном режиме, а выход в город осуществлялся через «Звенигородскую».

Закрытие станции стало необходимой и вынужденной мерой для обеспечения безопасной работы отработавших длительный срок эскалаторов. В ходе реконструкции взамен старых установили три новых эскалатора производства ПАО «Крюковский вагоностроительный завод». Одновременно провели замену зонтов наклонного хода на современные металлопластиковые.

Кроме этого, совместно с КГИОП провели реставрацию фасада вестибюля станции «Пушкинская» и реставрационные работы по сохранению отделки и предметов декоративно-прикладного искусства, включая исторические светильники и малые архитектурные формы.

Наиболее сложным оказалось обеспечить удобный проход в метро для маломобильных групп пассажиров и при этом соблюсти все требования КГИОП по сохранению архитектурного облика «Пушкинской». Вход на станцию оборудовали пандусом, полностью демонтировали средний импост (выступающий вперед карниз двери) и вместо него посередине сделали распашную дверь.

Очистили от грязи потолок эскалаторного зала, богато украшенный лепниной, освежили облицовку стен и пола. В результате перепланировки помещений удалось более рационально использовать внутреннее пространство касс и оборудовать новые помещения для пикета полиции и досмотровой зоны.

Ремонт станции продлился 19 месяцев, открытие «Пушкинской» запланировали на 30 июня 2015 г., но в связи с трудностями при наладке эскалаторов отложили на несколько дней. В конечном счете приняли решение открыть станцию в рабочем режиме в понедельник, 6 июля, в 5 часов 38 минут, без каких-либо торжеств и официальных церемоний, что может стать доброй традицией.

В день открытия станции первые пассажиры оказались приятно удивлены не только новыми эскалаторами, но и тем, что вместо рекламы звучали строки пушкинских стихов.

* * *

Подземный зал станции «Пушкинская» очень похож на московскую станцию «Октябрьская», автором проекта которой также был архитектор Л. М. Поляков. «Октябрьская», расположенная на Кольцевой линии, между станциями «Добрынинская» и «Парк культуры», открыта в 1950 г. и первоначально называлась «Калужской». Но есть существенное различие в оформлении станций: в торце «Октябрьской» вместо статуи Пушкина находится пустая апсида, подсвеченная голубоватым светом и закрытая ампирной кованой оградой. Остряки сразу же окрестили ее «светлым будущим за решеткой». Сходство двух станций успешно использовано в фильме «Стиляги» Валерия Тодоровского, где «Пушкинская» сыграла роль одной из московских станций.

Украшением станции является скульптура Александра Сергеевича Пушкина, установленная в торце центрального подземного зала и выполненная прославленным скульптором Михаилом Константиновичем Аникушиным.

Об этом мастере нет нужды рассказывать подробно, его биография хорошо знакома петербуржцам. М. К. Аникушин (1917–1997) – действительный член Академии художеств СССР, народный художник СССР, Герой Социалистического Труда, лауреат Ленинской премии и Государственной премии РСФСР им. И. Е. Репина, почетный гражданин Санкт-Петербурга. С самого начала Великой Отечественной войны ушел в ополчение, с ноября 1941 г. воевал в рядах Красной армии. Среди его работ в нашем городе – памятник Пушкину на площади Искусств, памятник Ленину на Московской площади, мемориал «Героическим защитникам Ленинграда». В 1982 г. Михаил Константинович создал еще один памятник Пушкину, для станции метро «Черная речка». В Петербурге именем скульптора названы Аникушинский сквер на Каменноостровском проспекте и Аникушинская аллея, пролегающая от этого сквера к Вяземскому переулку, недалеко от дома, где он работал (Песочная наб., 16).

На станции «Пушкинская» скульптор М. К. Аникушин изобразил поэта сидящим у пруда на камне, задумчиво уронившим на колено руку с только что сорванной веточкой сирени. Скульптура отсылает нас к одному из счастливых периодов в жизни поэта, когда летом 1831 г. он с молодой женой поселился в Царском Селе на даче Китаевой.

За памятником находится панно, на котором художник М. А. Энгельке представила один из уголков Царскосельского парка с прудом, на противоположном берегу которого видна знаменитая Камеронова галерея. На переднем плане изображена ветвь дерева, как бы приближенная к зрителю. Благодаря арочной композиции и умело подобранной подсветке создается впечатление, что за памятником находится не панно, а настоящий парк, где так любил бывать Пушкин.

Мария Александровна Энгельке (1918–2011) родилась в Петрограде. Учеба в Ленинградской Академии художеств, на живописном факультете, прерывалась годами эвакуации во время войны и завершилась только в 1949 г. Во время блокады Мария Александровна как художник отвечала за маскировку Ленинграда, награждена медалью «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.».

Творческая судьба Марии Александровны тесно связана с судьбой и профессией мужа, Александра Григорьевича Рочегова, архитектора, художника-живописца и дизайнера. После окончания вуза молодые специалисты, архитектор Рочегов и художница Энгельке, с увлечением работали над декоративным убранством гостиницы «Ленинградская» в Москве. У их дочери, маленькой Анюты, имелись все шансы появиться на свет на строительных лесах, ее мать спешно увезли в роддом в самый разгар творческого процесса. Помимо «Ленинградской», Мария Александровна – автор декоративного убранства московских станций метро «Арбатская» и «Автозаводская».

За декоративные работы киноконцертного зала «Россия» М. А. Энгельке удостоена премии Совета Министров СССР 1976 г. В 2000 г. Мария Александровна (ей было 82 года) участвовала в восстановлении храма Христа Спасителя в Москве, она – автор росписи стен и сводов Белого Зала (большой трапезной палаты) в цокольной части храма.

Мастерство архитекторов, скульптора и художника позволило создать на станции «Пушкинская» очень выразительную и надолго запоминающуюся композицию. Хотя в свое время панно произвело неоднозначное впечатление. Газеты писали: «В среде архитекторов панно на станции “Пушкинская” вызывало споры. Все отдают должное художественному вкусу и выразительности картины, но высказывается также мнение, что для монументальной живописи оно слишком мягко, интимно, похоже на театральную декорацию».

Стоит добавить, что «Пушкинская» считается первым мемориалом в советском метро. Впервые в стране (а возможно, и в мире) на глубине около 60 м установлен подземный памятник.

* * *

Хотя станция «Пушкинская» и пилонная, но на ней создается ощущение простора. Интересна цветовая гамма отделки станции, где господствуют белые и кремовые тона, черный металл сочетается с золотистыми украшениями, светлым мрамором, белыми кафельными плитками, красным гранитом пола.

Пилоны, в композицию которых введены пилястры, облицованы светлым уральским мрамором Прохорово-Баландинского месторождения. В полукруглых нишах на круглых мраморных пьедесталах с накладными венками установлены оригинальные высокие торшеры из черного металла с золочеными деталями, украшенные стилизованными щитами и копьям. Наконечники копий поддерживают большие хрустальные чаши, из которых льется мягкий свет. Арки потолка украшены художественной лепкой в виде венков из лавровых листьев, выполненной из специальной мастики.

Пол выстлан темно-красным гранитом Токовских разработок, расположенных близ села Ток Апостоловского района Днепропетровской области Украины. Токовский гранит имеет густой красный, ближе к бордовому, цвет, с оттенками коричневого или темно-малинового, на фоне которого ярко выделяются равномерные черные и серые вкрапления. Он хорошо полируется, отличается высокой прочностью, хорошей износостойкостью, не впитывает влагу и неприхотлив в уходе. Советские архитекторы сразу оценили достоинства этого камня, он применялся, в частности, при строительстве Московского университета. По кромке красного гранита выложили волнообразный узор из светлого газганского и темно-серого грузинского мрамора «Садахло» с обрамлением у пилонов метлахской плиткой.

С 2006 г. началось обновление напольных покрытий с подбором материалов близких оттенков. В 2007–2008 гг. заменили волнообразный орнамент и светлые участки, ранее выложенные метлахской плиткой. Волны, вырезанные машиной, стали смотреться лучше прежних ручной резки. Тогда же на гранит красного цвета заменили асфальтовое покрытие в боковых залах.

Для отделки путевых стен перронов использована плитка двух цветов: сверху – белого цвета, снизу – черного. Стены украшают изящные вентиляционные решетки, рисунок которых перекликается со светильниками центрального зала. Над путями установлены двери с декоративными решетками, украшенные датой открытия «1955» (хотя станция в полном объеме заработала в 1956 г.).

Боковые залы освещаются люстрами, большую чашу посередине окружают шесть поменьше. В 2013 г. решили очистить люстры от наслоений, накопившихся за десятилетия. Выяснилось, что грязь, летящая с тормозных колодок поездов, буквально сплавилась со стеклом. Ни химические, ни механические способы очистки светильников не помогли, оставалось заменить их. К тому же некоторые плафоны оказались разбиты, а запасных не имелось.

В нашем городе в свое время работал завод художественного стекла, но в 1990-х гг. он закрылся. Светильники взялись восстановить в бывшем Мухинском училище, где еще остались последние мастера. Они реставрируют или делают недостающие детали и для других станций петербургского метрополитена. Вполне могли бы сделать недостающую стеклянную облицовку колонн для станции «Автово», но теперь это уже вряд ли удастся осуществить, так как станция охраняется как художественный памятник.

20 декабря 2008 г. открылся переход со станции «Пушкинская» на станцию «Звенигородская» 5-й линии. Работы по его сооружению начались в 2007 г. Многие петербуржцы опасались, что в ходе строительства уберут памятник А. С. Пушкину, но этого не случилось, лестницы перехода располагаются в центре зала между пилонами, над путями в сторону

станции «Девяткино». Две люстры, висевшие в этом месте, после реставрации перенесены в переход между станциями.

* * *

Выход в город: на Загородный проспект, к Подъездному переулку и Винокурцевскому проезду и на Витебскую площадь

Рядом находятся: Витебский вокзал. Откуда пригородные электропоезда отправляются в город Пушкин (бывшее Царское Село) и Павловск. Неподалеку, на Пионерской площади, находится Театр юных зрителей им. А. А. Брянцева. В свое время в вагонах метро даже звучало объявление: «Следующая станция „Пушкинская“, Витебский вокзал и Театр юных зрителей». Это делалось специально для школьников, направлявшихся в театр, чтобы они успели подготовиться к выходу.

Рядом со станцией «Пушкинская» расположены Военно-медицинский музей и музей «Разночинный Петербург».

«Технологический институт»

Перегон «Пушкинская» – «Технологический институт» – среди самых коротких в Петербургском метрополитене (около 780 м). Происхождение названия станции «Технологический институт» объясняется просто – рядом находится Санкт-Петербургский государственный технологический институт (ныне – Технический университет).

Наземный вестибюль метро на пересечении Загородного и Московского проспектов построен на месте снесенного трехэтажного доходного дома. Участок на Забалканском (так раньше назывался Московский проспект), 28, с 1840-х гг. принадлежал фридрихсгамскому купцу Николаю Максимовичу Рулеву (1816–1894), с 1895 г. – его вдове, Евдокии Ивановне Рулевой, затем до 1917 г. – его сыновьям, потомственным почетным гражданам купцам Владимиру и Петру Николаевичам Рулевым.

На участке имелись угловой трехэтажный дом простой архитектуры с нижним торговым этажом, дворовые жилые и хозяйственные постройки. Дом Рулева снесли в 1952 г. для строительства наклонного хода станции метро. Но сильно сожалеть об этом не приходится, новое полукруглое монументальное трехэтажное здание бежевого цвета стало украшением Московского и Загородного проспектов.

Высокий цокольный этаж выполнен из мощных необработанных рустованных блоков темно-красного гранита Токовского месторождения, декоративные окна закрыты красивыми решетками. Вход в вестибюль устроен со стороны Московского проспекта, выход – на Загородный проспект, они выполнены в виде огромных порталов из полированного гранита той же породы, органично вписавшихся в рустованный камень фасада. Стены второго и третьего этажей украшены сдвоенными дорическими колоннами с каннелюрами и отделаны желтым известняком.



Станция «Технологический институт»

Интересно, что дома, в которых расположены вестибюли всех трех станций, находящихся на Загородном проспекте, имеют непосредственное отношение к метрополитену: над станцией «Владимирская» разместился институт «Ленметропроект», у «Пушкинской» –

«Метрострой», в здании станции «Технологический институт» находятся службы Петербургского метрополитена, а в соседнем доме – Управление метрополитена.

На оформление станции, решенной с использованием мотивов ордерной архитектуры, повлияло близкое соседство здания Технологического института, получившего неоренессансный облик в процессе его перестройки в конце 1890-х гг. архитектором А. П. Максимовым. Наземный павильон станции «Технологический институт» построен по проекту архитекторов А. М. Соколова и А. К. Андреева.

Александр Михайлович Соколов (1901–1984) – главный архитектор «Ленметропроекта», профессор Ленинградского инженерно-строительного института, декан градостроительного факультета. Автор проекта станции метро «Библиотека им. Ленина» в Москве и фундаментальных трудов по архитектуре: «Архитектура СССР», «Архитектура Ленинграда», «Строительство и архитектура Ленинграда». А. М. Соколов является автором множества статей и первых книг о ленинградском метрополитене: «Путешествие под землей. Ленинградский метрополитен им. В. И. Ленина» (1956 г.) и «Станции ленинградского метро» (1957 г.).



Главное здание Технологического института

Александр Кузьмич Андреев (1913–2001) – заслуженный архитектор РСФСР, главный архитектор «Ленметропроекта». Являлся главным архитектором первой очереди ленинградского метрополитена, автор проектов станций «Технологический институт», «Кировский завод», «Площадь Ленина», «Парк Победы», «Московские ворота», «Невский проспект», «Гостиный двор», наземного вестибюля «Петроградской» со зданием Дома мод. Преподавал в Московском архитектурном институте, Ленинградском инженерно-строительном институте, Ленинградском институте живописи, скульптуры и архитектуры им. И. Е. Репина. Кандидат искусствоведения, доктор архитектуры и строительных наук, академик. Автор исследований об Иване Иванове и о Николае Львове.

Проект станции неоднократно менялся, и наземный вестибюль мог выглядеть совсем иначе. Стены намечалось облицовывать гатчинским известняком, наличники порталов украсить чугунными литыми деталями. Сегодня стены и колонны шестиугольного кассового зала облицованы мрамором «коелга», высокий купол декорирован лепкой в виде своеобразной «чешуи». В первоначальном проекте предполагалось украсить стены скульптурными баре-

льефами, символизирующими различные отрасли советской науки и культуры. Они явились бы началом развития основной темы торжества советской науки, заложенной в архитектурное оформление станции.

В одной из арок кассового зала планировалось поместить огромное живописное панно с изображением Сталина. Вождь в светлом генеральском мундире стоит на вершине беломраморной лестницы, а к нему с распростертыми в радостном приветствии руками устремляются видные советские ученые. Вверху, на фризе под куполом, надпись: «Слава Сталину – великому зодчему коммунизма, корифею науки!».

Сегодня вместо одной из арочных стен появился проход в эскалаторный зал станции «Технологический институт-2», слева – проход к эскалаторам станции «Технологический институт-1». Эскалаторный зал хотели украсить яшмовыми колоннами, между которыми поставить хрустальные канделябры и скульптуры основоположников отечественной науки. Но не получилось, зал облицевали искусственным мрамором красного цвета и украсили декоративным фризом с вентиляционными решетками из анодированного алюминия. Освещение с помощью люстры и бра.

12 ноября 2016 г. в кассовом зале станции метро «Технологический институт» состоялся небольшой концерт классической музыки. Пассажиры смогли насладиться произведениями Шуберта, Дворжака, Брамса, Бетховена, Соловьева-Седого, Андрея Петрова и других композиторов в исполнении музыкантов оркестра «Каминский ТриО». Мероприятие собрало несколько сотен слушателей, и есть надежда, что и в дальнейшем под землей будут проходить такие выступления по случаю крупных городских праздников и событий.

* * *

На закрытом конкурсе 1948 г. свои проекты подземного зала станции «Технологический институт» представили действительный член Академии архитектуры УССР Е. И. Катонин, архитекторы А. К. Барутчев и Я. О. Рубанчик, член-корреспондент Академии архитектуры СССР Б. Р. Рубаненко и архитектор Л. Г. Голубовский. Проект Рубаненко – Голубовского из-за обилия скульптуры напоминал музейный зал, вдоль стен на высоких квадратных пьедесталах стояли бюсты ученых. Городской архитектурный совет рекомендовал к дальнейшей разработке проект Е. И. Катонина «как дающий наиболее приемлемое решение».



Проект станции «Технологический институт» А. М. Соколова и А. К. Андреева

Чуть позднее, в 1949 г., по заданию «Ленметропроекта» проводится еще один тур закрытого конкурса. В результате бурного обсуждения результатов конкурсов жюри предложило к дальнейшей разработке проект А. М. Соколова и А. К. Андреева. Первоначально в состав авторов входила Раиса Константиновна Овчаренко, но в марте 1950 г. она ушла из «Ленметропроекта».

Инженер-конструктор колонного зала С. М. Эпштейн.

Станция «Технологический институт» имеет ряд отличий от остальных станций первой очереди. Во-первых, она самая большая по размеру. Тонкие квадратные в сечении колонны объединены в аркады, отделяющие средний зал от перронов; в центре – небольшое овальное помещение.

Колонны и путевые стены облицованы белым с нежными прожилками уральским мрамором «коелга», что создает впечатление простора и легкости. Светлый мрамор стен хорошо сочетается с темными плитами пола. Для облицовки полов использован полированный слепчинский черный габбро-норит со вставками серого крапчатого гранита из Жежелевского карьера Винницкой области. В 2006 г. произведена замена асфальтовых полов в боковых залах на прочный и долговечный натуральный гранит.

Над аркадами вдоль свода протянулся декоративный фриз, в котором чередуются «позолоченные» вентиляционные решетки и лепные факелы, окаймленные бронзой, завершающиеся хрустальными светильниками. Первоначально, по эскизному проекту, предполагалось украсить фриз изображениями медали Героя Социалистического Труда и почетных знаков лауреатов Сталинской премии, а светильники установить в хрустальных дугах на своде. В дальнейшем от этой идеи отказались. Как вспоминал А. М. Соколов: «Мы пересмотрели задуманную в проекте систему освещения, при этом, отказываясь от светящихся дуг, старались сохранить идею встроенного освещения. Взгляните наверх, на спрятанные в желобки лампы-бра. Они являются частью декоративной полосы над карнизом».

В перронных залах освещение обеспечивают светильники, похожие на факелы. На путевых стенах установлены декоративные решетки.

* * *

Важнейшим элементом оформления подземного зала являются размещенные над колоннами 24 бронзовых медальона с портретными барельефами великих деятелей отечественной науки. Между барельефами помещены традиционные научные символы: венки из ветвей пальмы и лавра из листовой латуни, выполненные способом выколотки. Такими же венками украшено старое здание Московского университета. Тонкий рисунок воспроизвести в отливке невозможно. К моменту, когда сооружалась станция, старинное искусство выколотки сохранилось только в Риге. Мастера из этого города охотно приняли заказ Ленинграда и создали артистически выполненные изделия.

Идея украсить станцию галереей скульптурных портретов великих людей нашей Родины возникла уже на первом этапе. Однако, помимо известных ученых, здесь должны были появиться портреты великих русских поэтов, писателей и художников, в частности А. С. Пушкина, Н. В. Гоголя, Н. Г. Чернышевского, А. Н. Толстого и В. В. Маяковского. Мог появиться на станции и портрет небезызвестного селекционера Лысенко, но в дальнейшем от этой сомнительной идеи отказались.

В результате обсуждений и согласований возник перечень из 24 выдающихся русских и советских ученых. Созданием портретов занимался большой коллектив ленинградских скульпторов от прославленных мастеров до начинающих ваятелей. Каждый скульптор создал только один барельеф, но все портреты созданы в одном стиле.

Сегодня достоверно известно авторство только некоторых изображений. На основе списка скульпторов и расположения барельефов сделана попытка составить полный перечень портретов ученых и их авторов.

Правая сторона (1-я, Кировско-Выборгская линия):

1. **Иван Федоров** (также Иван Федорович Москвитин; ок. 1520–1583) – один из первых русских книгопечатников, издатель первой точно датированной печатной книги «Апостол» в Русском царстве, а также основатель типографии в Русском воеводстве Польского королевства. *Автор барельефа* – скульптор Александр Алексеевич Мурзин (1914–2010), заслуженный художник РФ, автор скульптур у нового здания Российской национальной библиотеки (Московский пр., 165/2), памятника А. В. Шотману у музея «Невская застава» (Ново-Александровская ул., 23).

2. **Николай Иванович Лобачевский** (1792–1856) – математик, один из создателей неевклидовой геометрии. Автор барельефа – скульптор Татьяна Федоровна Линде (1893–1978).

3. **Николай Иванович Пирогов** (1810–1881) – хирург и анатом, естествоиспытатель и педагог, создатель первого атласа топографической анатомии, основоположник русской военно-полевой хирургии, основатель русской школы анестезии. *Автор барельефа* – скульптор Моисей Абрамович Вайман (1913–1973). Основные произведения: «Зоя» (1957 г.), «Портрет скульптора М. М. Харламовой (жены скульптора)» (1957 г.), «Скорбь» (1958 г.), «Созидательница» (1969 г.), «Работница» (1970 г.), «Студентка» (1970 г.). Для Пискаревского мемориального кладбища в Ленинграде создал рельефы «Пьета» и «Прорыв блокады».

4. **Николай Николаевич Миклухо-Маклай** (1846–1888) – этнограф, антрополог, биолог и путешественник, изучавший коренное население Юго-Восточной Азии, Австралии и Океании, в том числе папуасов северо-восточного берега Новой Гвинеи, называемого Берегом Маклая. *Автор барельефа* – скульптор Павел Пименович (Пимонович) Черненко (1918–2013), участник Великой Отечественной войны.

5. **Павел Николаевич Яблочков** (1847–1894) – электротехник, военный инженер, изобретатель и предприниматель, создатель дуговой лампы, вошедшей в историю под названием «свеча Яблочкова». *Автор барельефа* – скульптор Николай Александрович Дмитриев (1922–1960).

6. **Александр Степанович Попов** (1859–1905) – физик и электротехник, профессор, изобретатель, один из изобретателей радио, статский советник. *Автор барельефа* – скульптор Арам Арутюнович Айриев, он принимал участие в сооружении мемориала студентам, преподавателям и сотрудникам политехнического университета, погибшим в годы Великой Отечественной войны (1967 г.). Автор фарфоровых фигурок животных, широко тиражировавшихся заводом им. М. В. Ломоносова.

Переход на станцию «Технологический институт-2»:

7. **Илья Ильич Мечников** (1845–1916) – микробиолог, цитолог, эмбриолог, иммунолог, физиолог и патолог, один из основоположников эволюционной эмбриологии, первооткрыватель фагоцитоза и внутриклеточного пищеварения, создатель сравнительной патологии воспаления, фагоцитарной теории иммунитета, теории фагоцителлы, основатель научной геронтологии. Лауреат Нобелевской премии в области физиологии и медицины (1908 г.). *Автор барельефа* – скульптор Яков Абрамович Троупянский (1878–1955). С 1910 по 1949 г. работал в области монументально-декоративной скульптуры. С 1934 по 1941 г. выполнял скульптурные работы для Управления строительства Военно-морского флота (в том числе, скульптуры и барельефы на дома № 8 на Петровской набережной, на комплексе зданий Военно-морского флота на Малой Охте). Во время Великой Отечественной войны в отделе охраны памятников занимался реставрацией и консервированием скульптурных памятников Ленинграда. С 1949 по 1955 г. преподавал рисунок, живопись и скульптуру в Ленинградском инженерно-строительном институте.

8. **Климент Аркадьевич Тимирязев** (1843–1920) – естествоиспытатель, специалист по физиологии растений, крупный исследователь фотосинтеза, популяризатор и историк науки. *Автор барельефа* – скульптор Александра Федоровна Гунниус (1890–1977), участница возрождения Большого каскада Петродворца после Великой Отечественной войны.

9. **Владимир Михайлович Бехтерев** (1857–1927) – невропатолог, физиолог, психолог, исследователь нервной системы человека, основоположник рефлексологии и патопсихологического направления в России, академик. В 1907 г. основал в Санкт-Петербурге психоневрологический институт – первый в мире научный центр по комплексному изучению человека, ныне носящий его имя. *Автор барельефа* – Пелагея Николаевна Шурыга (Шурига; 1900–1980), скульптор, керамист, график. Работала на Ленинградском фарфоровом заводе заведующей Музеем фарфора, создавала произведения в малой пластике, в технике литографии, акварели, пастели.

10. **Иван Владимирович Мичурин** (1855–1935) – биолог и селекционер, автор многих сортов плодово-ягодных культур, доктор биологии, заслуженный деятель науки и техники, почетный член Академии наук СССР, академик ВАСХНИЛ. *Автор барельефа* – Евгений Кузьмич Дмитриев (1927–1994), в 1955 г. – молодой лепщик «Ленметростроя». Автор памятника погибшим в Великой Отечественной войне преподавателям, студентам, служащим, рабочим Технологического института.

11. **Александр Петрович Карпинский** (1846–1936) – геолог, академик, президент Минералогического общества России, первый выборный президент Российской академии наук. Работы по палеонтологии, стратиграфии и тектонике, петрографии, геологии и полезным ископаемым Урала. *Автор барельефа* – скульптор Евгения Павловна Крупина (1912–1992).

12. **Алексей Евграфович Фаворский** (1860–1945) – химик-органик, его работы в области непредельных соединений явились теоретической основой промышленного синтеза каучука в СССР. *Автор барельефа* – скульптор Роберт Карлович Таурит (1906–1969). В 1944 г. с разрешения командования Р. К. Таурит, находившийся тогда на военной службе, начинает заниматься консервацией лепки Павловского дворца. Роберт Карлович со своей бригадой строил подмости, по которым добирался до опаленных огнем фриз и барельефов и пропитывал их специальным скрепляющим раствором, чтобы сохранить для реставрации. В 1952 г. вместе с народным художником СССР Вениамином Борисовичем Пинчуком Р. К. Таурит получил Сталинскую премию за скульптурную композицию «Ленин и Сталин в Горках». Соавтор мемориала на Пискаревском кладбище в Санкт-Петербурге (в том числе, совместно с В. В. Исаевой, – бронзовая фигура Матери-Родины).

Левая сторона (2-я, Московско-Петроградская линия):

13. **Михаил Васильевич Ломоносов** (1711–1765) – ученый-естествоиспытатель мирового значения, энциклопедист, химик, физик, астроном, приборостроитель, географ, геолог, поэт, филолог, художник, историк; статский советник, профессор химии, действительный член Санкт-Петербургской Императорской и почетный член Королевской Шведской академий наук. Разработал проект Московского университета, впоследствии названного в его честь, открыл наличие атмосферы у планеты Венера. *Автор барельефа* – скульптор Ефим Аронович Гендельман (1914–1982). После окончания скульптурного факультета Института живописи, скульптуры и архитектуры им. И. Е. Репина участвовал в реставрации скульптуры дворцов-музеев в Павловске и Пушкине. Работал на Ленинградском фарфоровом заводе над созданием скульптуры малых форм.

14. **Иван Петрович Кулибин** (1735–1818) – механик-изобретатель из мещан, прозванный «нижегородским Архимедом». *Автор барельефа* – скульптор Николай Васильевич Дыдыкин (1894–1975), в юности – палехский иконописец. Заслуженный деятель искусств РСФСР. В послевоенные годы участвовал в восстановлении ансамбля «Тритоны» в Петродворце. Автор памятников А. Л. Поленову (ул. Маяковского, 12, НИИ нейрохирургии им. А. Л. Поленова) и А. С. Пушкину (1952 г.) во внутреннем дворе последней квартиры поэта (наб. р. Мойки, 12).

15. **Сергей Петрович Боткин** (1832–1889) – врач-терапевт и общественный деятель, создал учение об организме как о едином целом, подчиняющемся воле. Профессор Медико-хирургической академии, тайный советник, лейб-медик. *Автор барельефа* – скульптор Валентина Осиповна Пирожкова (1913–1973).

16. **Николай Михайлович Пржевальский** (1839–1888) – путешественник и натуралист, совершивший несколько экспедиций в Центральную Азию; почетный член Академии наук, генерал-майор. *Автор барельефа* – скульптор Клавдия Петровна Терентьева, автор памятника «Первооткрывателям Сибирской нефти» (г. Урай Тюменской обл.).

17. **Софья Васильевна Ковалевская** (1850–1891) – математик и механик, первая в мире женщина-профессор математики, иностранный член-корреспондент Петербургской Академии наук. *Автор барельефа* – скульптор Леонид Абрамович Месс (1907–1993). Преподавал в Институте народов Севера в Ленинграде, Институте пролетарского изобразительного искусства, Ленинградском высшем художественно-промышленном училище им. В. И. Мухомой; руководил экспериментальной скульптурной мастерской в Институте народов Севера.

18. **Иван Михайлович Сеченов** (1829–1905) – физиолог и мыслитель-рационалист, много лет занимался физиологией межцентральных отношений. Наиболее существенные результаты этих исследований опубликованы в его работе «Физиология нервной системы».

Автор барельефа – скульптор Цецилия Иосифовна Дивеева (1914–1960). Скульптура Раймонды Дьен в Московском парке Победы.

Переход на станцию «Технологический институт-2»:

19. **Дмитрий Иванович Менделеев** (1834–1907) – выдающийся химик, физик, метролог, экономист, технолог, геолог, метеоролог. Профессор Санкт-Петербургского университета; член-корреспондент Императорской Санкт-Петербургской академии наук. Среди наиболее известных открытий – периодический закон химических элементов. Автор классического труда «Основы химии». На Московском проспекте, совсем недалеко от станции метро «Технологический институт», у бывшей Главной палаты мер и весов, ученым хранителем которой являлся Дмитрий Иванович, в 1935 г. появился памятник выдающемуся ученому, а на торцевой стене – Периодическая таблица элементов. Элементы, открытые Менделеевым, обозначены красной мозаикой, а открытые позднее, но предсказанные ученым, – синей. *Автор барельефа* – скульптор Александр Михайлович Игнатьев (1912–1998). Заслуженный художник РСФСР. Учился в Ленинграде в Институте живописи, скульптуры и архитектуры им. И. Е. Репина. В 1941 г. ушел рядовым в народное ополчение, участвовал в боях на Пулковских высотах, с тяжелым ранением попал в госпиталь и был эвакуирован. После возвращения участвовал в реставрационных работах на Большом каскаде Петергофа. В 1962 г. вместе с женой, скульптором Любовью Михайловной Холиной, создал монументальные скульптурные композиции из известняка перед зданием ТЮЗа. Автор памятника И. В. Бабушкину в музее «Невская застава», обелиска на месте казни декабристов, надгробий Анне Ахматовой на Комаровском кладбище и ее сыну Л. Н. Гумилеву.

20. **Николай Егорович Жуковский** (1847–1921) – механик, создатель аэродинамики как науки. Заслуженный профессор Московского университета, профессор теоретической механики Императорского Московского технического училища; член-корреспондент Императорской Академии наук. *Автор барельефа* – скульптор Григорий Александрович Черниенко. В осажденном Севастополе минер и матрос Черноморского флота Григорий Черниенко своими руками обезвредил десятки вражеских мин, а в минуты, когда стихали жестокие обстрелы, в темной штольне высекал из мрамора бюст своего погибшего боевого друга, черноморца Федора Ермолова. Только ранение не позволило молодому скульптору закончить это произведение. Автор памятников погибшим в Великой Отечественной войне воспитанникам Краснознаменного учебного отряда подводного плавания им. С. М. Кирова, героям-медикам Балтийского флота на территории военно-морского госпиталя (пр. Газа, 2).

21. **Сергей Васильевич Лебедев** (1874–1934) – ученый-химик, основоположник промышленного способа получения синтетического каучука, академик АН СССР. *Автор барельефа* – скульптор Александр Григорьевич Овсянников (1913–1993). Создал памятники В. И. Ленину в Луге и героям-партизанам в Кингисепе (совместно со скульптором Черниенко). Участвовал в оформлении павильона «Ленинград» на Всесоюзной сельскохозяйственной выставке в Москве, станций «Балтийская» и «Нарвская» Ленинградского метрополитена.

22. **Константин Эдуардович Циолковский** (1857–1935) – ученый-самоучка и изобретатель, основоположник теоретической космонавтики. *Автор барельефа* – скульптор В. И. Знаменский, в 1955 г. – молодой лепщик «Ленметростроя».

23. **Иван Петрович Павлов** (1849–1936) – физиолог, создатель науки о высшей нервной деятельности и формировании рефлекторных дуг; лауреат Нобелевской премии в области медицины и физиологии (1904 г.). *Автор барельефа* – скульптор А. В. Менжелис (биографических данных о скульпторе найти не удалось).

24. **Алексей Николаевич Крылов** (1863–1945) – кораблестроитель, механик и математик, академик Петербургской Академии наук, генерал флота, лауреат Сталинской премии,

Герой Социалистического Труда. *Автор барельефа* – скульптор Георгий Филиппович Ветютнев (1903–1960). Автор мемориального памятника (два обелиска, облицованные мрамором, и монумент «Танк-победитель»), сооруженного в районе Автова на месте разобранной деревянной арки – места встречи гвардейских полков, возвращавшихся с фронта.

Сегодня на колоннах можно насчитать лишь 22 медальона. Все дело в том, что по мере развития метрополитена и открытия новых станций потребовались новые служебные помещения. Работы начались в 1989 г., через два проема от торца зала возвели кирпичную стену, укоротив подземный зал. Стену оштукатурили и сначала расписали ее под мрамор «коелга», а в дальнейшем облицевали натуральным камнем. Эти работы, завершившиеся в феврале 1992 г., выполнил облицовщик-полировщик метрополитена Георгий Осипович Левитанус.

Так два барельефа – А. Е. Фаворского и А. Н. Крылова – оказались внутри служебных помещений. В наши дни они стали экспонатами Музея метрополитена (ул. Одоевского, 29), открытого 14 ноября 2005 г.

* * *

В центре подземного вестибюля находится овальный (а точнее, восьмигранный) зал, который предполагалось посвятить торжеству советской культуры и науки. На стенах должны были появиться барельефы, отображающие содружество советской науки с производством, а в центре – «мраморная скульптура великого вождя и вдохновителя всех наших побед товарища Сталина – корифея самой передовой в мире советской науки». Как сообщалось, «корифей науки будет изображен в позе мыслителя».

Планировалось «воспользоваться опытом мичуринцев по выращиванию растений и цветов при искусственном „дневном“ свете» и окружить скульптуру И. В. Сталина многолетними яркими цветами, вечнозелеными кустарниками и лаврами, которые будут расти под землей так же, как и на солнце.

Вопрос, могут ли растения жить в метро, до конца не изучен. Были попытки поставить горшки с цветами на станциях «Площадь Восстания» и «Ладужская». В Москве на станции «Ботанический сад» прямо на платформе стояли кадки с растениями. В Париже на станции метро «Лионский вокзал» создан настоящий подземный тропический сад, демонстрирующий современные технологические возможности.

На станции «Технологический институт» ни растения, ни скульптура Сталина не появились. Вместо этого на четырех пилонах овального зала повесили бронзовые медальоны с изображениями «корифеев науки», основоположников научного коммунизма: Карла Маркса, Фридриха Энгельса, Владимира Ленина и Иосифа Сталина.

Еще до начала строительства предусматривалось, что на станции «Технологический институт» будут скрещиваться две линии подземной дороги. В связи с этим конструкция станции позволяла создать здесь пересадочный узел, и из центрального овального зала, не поднимаясь на поверхность, попасть на другую линию.

Позднее, при открытии второй линии метро и строительстве перехода на станцию «Технологический институт-2», внешний вид овального зала изменился. Появилась лестница, и несколько красивых колонн с каннелюрами «ушли» в лестничный марш на треть. Позднее сняли барельефы Сталина и Энгельса, которые сейчас находятся в музее метрополитена.

Сегодня овальный зал украшают бронзовые медальоны с рельефными портретами Маркса и Ленина. В краеведческой литературе отсутствуют указания на авторство четырех барельефов. Но с достаточным основанием можно предположить, что портрет Ленина создал медальер Николай Александрович Соколов, заслуженный деятель искусств РСФСР и

заслуженный художник РСФСР. Изображения его ленинских барельефов украшали денежные знаки советской эпохи. Н. А. Соколов работал на ленинградском Монетном дворе гравёром, а с 1957 г. – главным художником. Возможно, он же автор барельефов Сталина, Маркса и Энгельса.

* * *

Особенность станции «Технологический институт» не только в том, что она первый пересадочный узел в метро нашего города, но в том, что она стала первой в СССР кросс-платформенной станцией, то есть станцией, где на разные стороны приходят поезда разных линий, движущиеся приблизительно в одном направлении. Впрочем, первые шесть лет она просуществовала в качестве обычной станции, но уже при проектировании закладывалась ее особенность. Подобное новшество реализовано впервые в мировой практике, и неудивительно, что в 1958 г. совместный проект еще не построенной станции Соколова и Андреева получил Гран-при на Всемирной выставке в Брюсселе.

11 апреля открылась станция «Технологический институт-2», и с этого дня поезда, следовавшие в направлении станции «Площадь Ленина», вместо привычной колонной станции стали прибывать в зал новой станции, построенной рядом с действующей. Как писала газета «Смена»: «Пассажиры ленинградского метро... утром ожидал сюрприз: по одному из путей – левому от эскалаторов – поезда не ходили. – Многочисленные указатели извещали о том, что для проезда в сторону Финляндского вокзала нужно перейти на соседнюю станцию второй очереди».

29 апреля 1961 г., после открытия движения по новой линии (Московско-Петроградской, или 2-й линии), стал работать кросс-платформенный пересадочный узел. Но первые два года, до 1 июля 1963 г., узел работал только вполсилы, так как станция «Технологический институт» Московско-Петроградской линии являлась конечной, и поперечные пассажиропотоки в залах были направлены только в одну сторону.

До наших дней это единственный действующий кросс-платформенный узел петербургского метрополитена, хотя запланирован еще один – на станции «Спортивная». Остальные проекты (на станции «Достоевская» и «Обводный канал») реализовать не удалось. Еще одна подобная станция есть в Москве – «Китай-город» (до 1990 г. – «Площадь Ногина»), открытая в 1970 г.

В переходе со станции «Технологический институт» на станцию «Технологический институт-2» на торцевой стене с момента открытия находилась схема линий ленинградского метрополитена, показывающая огоньками работающие станции. По мере открытия новых участков на ней появлялись дополнительные элементы. С 1995 г. ее перестали обновлять и при проведении косметического ремонта перехода вообще убрали.

В перспективе намечается капитальный ремонт наклонного хода станции «Технологический институт-1». Вместо трех старых эскалаторов установят четыре новых. Для монтажа эскалаторов придется частично разобрать капитальную стену вестибюля со стороны Московского проспекта.

Компания «Монплезир-3» разработала уникальный проект модернизации станции, его авторами стали Борис Кириков, Маргарита Штиглиц и Елена Луцко. Внешний вид останется прежним, светильники в виде опор с шарами и решетки, установленные на эскалаторе, демонтируют и после реставрации вернут на место. Для новой, третьей, балюстрады изготовят еще один комплект «по историческим образцам», его отольют из алюминиевых сплавов и анодируют под золотистую бронзу.

Изменится покрытие пола в эскалаторном зале. Изначально оно было асфальтовое, а в 1986 г. его сделали бетонным, с вкраплениями боя керамической плитки оранжевого цвета,

что, по мнению экспертов, «не соответствует исторической цветовой гамме и разрушает целостность восприятия помещения». Проектом предусмотрена укладка серого гранита.

Турникеты из эскалаторного зала перенесут в переходную камеру, где они размещались исторически. Подобное решение позволит поставить в эскалаторном зале подъемники для людей с ограниченными возможностями. Сроки выполнения этих работ пока окончательно не определены.

* * *

Выход в город: на Московский и Загородный проспекты, 1-ю Красноармейскую улицу и Технологическую площадь.

Рядом находятся: Санкт-Петербургский государственный технологический институт, Музей Державина и русской словесности, Молодежный театр на Фонтанке, сад Олимпия.

«Балтийская»

Наземный павильон станции метро «Балтийская» располагается рядом с Балтийским железнодорожным вокзалом. Официальный адрес павильона – набережная Обводного канала, дом 120А, но расположен он в некотором отдалении от самого канала, за небольшим сквером, в котором в ноябре 1949 г. установили памятник Сталину. Вождь стоял на пятиметровом постаменте, правую руку он заложил за обшлаг шинели, а в левой, закинутой за спину, почему-то держал какой-то свиток, напоминающий подзорную трубу. Позднее, в 1961 г., статую убрали, и теперь на этом месте не слишком выразительный гранитный памятник Народным ополченцам Ленинского района Ленинграда.



Наземный вестибюль станции «Балтийская»

Здание Балтийского вокзала, к которому примыкает павильон метрополитена, построено в 1855–1858 гг. архитектором А. И. Кракау. Прототипом строения стал Восточный вокзал в Париже, но Александр Кракау творчески переработал проект. По бокам основного корпуса располагались двухэтажные боковые флигели с ризалитами, причем левый флигель предназначался исключительно для императорской семьи. Интересно, что в 2010 г. Балтийский вокзал стал побратимом с крупнейшим вокзалом Франции Сен-Лазар. Первоначально вокзал именовался Петергофским и только с декабря 1872 г., когда в столицу из Ревеля прибыл первый поезд, стал Балтийским.



Балтийский вокзал

Павильон метро пристроен непосредственно к восточному флигелю вокзала, где когда-то находились царские комнаты, закрыв собой несколько витражей светового зала. Новая пристройка искажила первоначальный вид вокзала, и, чтобы как-то исправить положение, авторы предлагали построить точно такой же павильон с другой стороны здания и перевести туда ресторан и ряд других помещений, но этот вариант в те годы не осуществили. Начиналась кампания «борьбы с излишествами», и из проекта вычеркнули не только второй павильон, но и барельефы на боковом фасаде со стороны Митрофаньевского шоссе, и многое другое.

Чтобы как-нибудь вписать вестибюль метрополитена в вокзал, оба здания покрасили одним цветом. Впоследствии исторический колер Балтийского вокзала восстановили. Предложения построить западный павильон раздаются до сих пор, но вряд ли это исправит положение. Тяжеловесный классический портик вестибюля плохо сочетается с ренессансным зданием вокзала.

Северный фасад станции «Балтийская», где расположен вход в метро, украшен шестью колоннами. Такие же колонны имеются и на противоположном, южном, фасаде вестибюля, который обычно не видят пассажиры. Но здесь уже не шесть, а восемь колонн. Восточная стена вдоль Митрофаньевского шоссе не столь богато украшена, здесь можно видеть, что здание трехэтажное, первый этаж – с прямоугольными окнами, второй – с небольшими квадратными, и третий – с полукруглыми. Имеются два входа, фланкированные колоннами.

Между полукруглыми окнами северного и южного фасадов лепные барельефы с изображением символики различных сил Военно-морского флота (штурвал, перекрещенные пушки, торпеды и т. п.) на фоне якоря и расходящихся знамен. Над входными дверями за колоннадой барельефы, изображающие великих русских адмиралов и флотоводцев: Ф. Ф. Ушакова, В. А. Корнилова, М. П. Лазарева, С. О. Макарова и П. С. Нахимова. Может возникнуть сомнение в уместности помещения на станции, посвященной Балтике, портретов адмиралов, героев морских сражений на Черном и Средиземном морях. Но стоит вспомнить, что Федор Ушаков, Михаил Лазарев, Павел Нахимов, Владимир Корнилов, Степан Макаров всегда считали себя балтийцами.

Рассмотрим подробнее барельефы флотоводцев, следуя слева направо.

1. Федор Федорович Ушаков (1745–1817) – русский флотоводец, адмирал, командующий Черноморским флотом и российскими военно-морскими силами в Средиземном море. В боях не потерял ни одного корабля, ни один его подчиненный не попал в плен. В 2001 г. Русской православной церковью причислен к лику святых как праведный воин Феодор Ушаков. *Автор барельефа* – Вера Васильевна Исаева (1898–1960), родилась в Кронштадте. Окончила Ленинградский высший художественно-технический институт, работала в станковой и монументальной скульптуре. В творческом содружестве с молодым скульптором Р. К. Тауритом создала мастерскую. Всю блокаду Вера Васильевна провела в Ленинграде, участвовала в оборонительных работах, дежурила в команде МПВО. В тяжелейших условиях занималась творческой деятельностью, работала над скульптурными агитплакатами, создавала портреты моряков, солдат, партизан. Самое крупное произведение В. В. Исаевой (совместно со скульптором Р. К. Тауритом) – монументальная статуя Матери-Родины для мемориального ансамбля Пискаревского кладбища в Ленинграде, где находятся братские могилы ленинградцев. По первоначальному проекту центром композиции должен был стать обелиск, но авторы решили заменить его скульптурой. Только недавно выяснилось, что за основу образа Матери-Родины взята Богородица с чудотворной иконы монастыря Св. Иоанна Кронштадтского, находившегося недалеко от дома, где жила В. В. Исаева. 9 мая 1960 г. состоялось торжественное открытие памятника, но на открытии среди авторов Веры Васильевны не было, она умерла за три недели до этого, 19 апреля 1960 г. Не успела она завершить еще один памятник – Максиму Горькому на Кронверкском проспекте (бывший пр. Максима Горького). Эту задачу после смерти Исаевой, по воле автора, осуществил скульптор М. Р. Габе.

2. Михаил Петрович Лазарев (1788–1851) – русский флотоводец и мореплаватель, адмирал, командующий Черноморским флотом и первооткрыватель Антарктиды. *Автор барельефа* – Александр Алексеевич Стрекавин (1899–1980). С 1917 по 1923 г. служил на флоте, куда поступил добровольцем, воевал в десантных отрядах. Окончил скульптурный факультет Всероссийской Академии художеств. Для Всесоюзной сельскохозяйственной выставки в Москве совместно со скульптором Р. Н. Будиловым в 1939 г. создал тринадцатиметровую скульптуру, изображающую тракториста и колхозницу, поднявших над головами снопы пшеницы. Скульптура, первоначально установленная на колонне у Главного павильона, стала эмблемой ВСХВ. В годы Великой Отечественной войны, находясь в блокадном Ленинграде, принимал активное участие в маскировочных мероприятиях, работал в бригаде скульпторов, работавших над рельефными агитплакатами. Совместно с В. В. Исаевой и другими скульпторами создал скульптурное панно «За Родину!», установленное на Невском проспекте, в районе Государственной публичной библиотеки.

3. Владимир Алексеевич Корнилов (1806–1854) – вице-адмирал русского флота, герой Крымской войны. Корнилов организовал оборону Севастополя, где особо ярко проявился его талант как военного руководителя. По праву считается основоположником позиционных методов ведения войны (непрерывные вылазки обороняющихся, ночные поиски, минная война, тесное огневое взаимодействие кораблей и крепостной артиллерии). В. А. Корнилов погиб на Малаховом кургане во время первой бомбардировки города англо-французскими войсками. *Автор барельефа* – Александр Николаевич Черницкий (1918–2010), заслуженный художник Российской Федерации. Награжден медалью «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.». В 1948 г. окончил Институт живописи, скульптуры и архитектуры им. И. Е. Репина Академии художеств. Дипломной работой стал портрет Д. Д. Шостаковича, в 1997 г. отлитый в бронзе и установленный возле дома, где жил композитор (Кронверкская ул., 29/37). Черницкий – автор многих мемориалов: памятник погибшим воинам на территории Ленинградского мясокомбината, погибшим воинам в Старой Руссе, погибшим воинам в Афганистане в городе Пикалево Ленинградской области.

Работал в области парковой скульптуры: парк в городе Светогорске Ленинградской области и Муринский парк в Петербурге.

4. Павел Степанович Нахимов (1802–1855) – русский флотоводец, адмирал. Во время Крымской войны, командуя эскадрой Черноморского флота, разгромил главные силы турецкого флота в Синопском сражении. В 1855 г. назначен командиром Севастопольского порта и временным военным губернатором. Руководил обороной города, но во время одного из объездов передовых укреплений был смертельно ранен пулей в голову на Малаховом кургане. *Автор барельефа* – Роберт Карлович Таурит (1906–1969), создатель портрета академика Фаворского на станции метро «Технологический институт».

5. Степан Осипович Макаров (1848–1904) – русский военно-морской деятель, океанограф, полярный исследователь, кораблестроитель, вице-адмирал. Во время Русско-турецкой войны одним из первых в мире успешно применил торпедное оружие, изобретатель минного транспорта, разработчик теории непотопляемости, пионер использования ледоколов, создатель русской семафорной азбуки. Погиб во время Русско-японской войны. *Автор барельефа* – Александр Григорьевич Овсянников (1913–1993). Создал памятники В. И. Ленину в Луге и героям-партизанам в Кингисеппе (совместно со скульптором А. Г. Черниенко). Участвовал в оформлении павильона «Ленинград» на Всесоюзной сельскохозяйственной выставке в Москве, станций «Балтийская» и «Нарвская» ленинградского метрополитена.

В 2016 г. проводился капитальный реставрационный ремонт фасада вестибюля станции метрополитена «Балтийская», в ходе которого штукатурку отчистили от грязи и старой краски, восстановили недостающие фрагменты, отреставрировали решетки, ограды, ворота и калитки, по старым образцам воссоздали дубовые оконные и дверные коробки.

* * *

Стены кассового зала станции облицованы серым уфалейским мрамором, потолочный свод выполнен в виде кессонов, украшенных розетками с цветами. Подобные розетки будут часто повторяться в декоративном оформлении станции. В люнете восточной торцевой стены расположен гипсовый горельеф в виде композиции, в центре которой, в лавровом венке, рельеф в виде серпа и молота, от которого расходятся знамена. В западном люнете – горельеф, в центре которого, в лавровом венке, медаль «За оборону Ленинграда», от которой также расходятся знамена.

Вдоль стен эскалаторного зала установлены торшеры в виде колонн черного с прожилками мрамора, декорированные бронзовым якорем, в верхней части – ободок с рельефом из листьев лавра с опорами, поддерживающими лавровый венок. Плафон круглой формы с гравированным растительным орнаментом и бронзовым ободом по периметру.

Над эскалатором расположено панно, в центре которого изображен орден Красного Знамени на фоне якоря и расходящихся знамен. Следует напомнить, что орден Красного Знамени – первый из всех советских орденов и, до учреждения ордена Ленина, высший орден Советского Союза.

Интересно, что на ордене изображена перевернутая пятиконечная звезда, два луча которой прикрыты знаменем.

Появление этого ордена на станции неслучайно. Балтийский флот награжден орденом Красного Знамени в 1928 г., еще один такой орден Балтийский флот получил к 20-летию Великой Победы в 1965 г. Остается добавить, что орденом Красного Знамени наш город награжден в 1919 г.

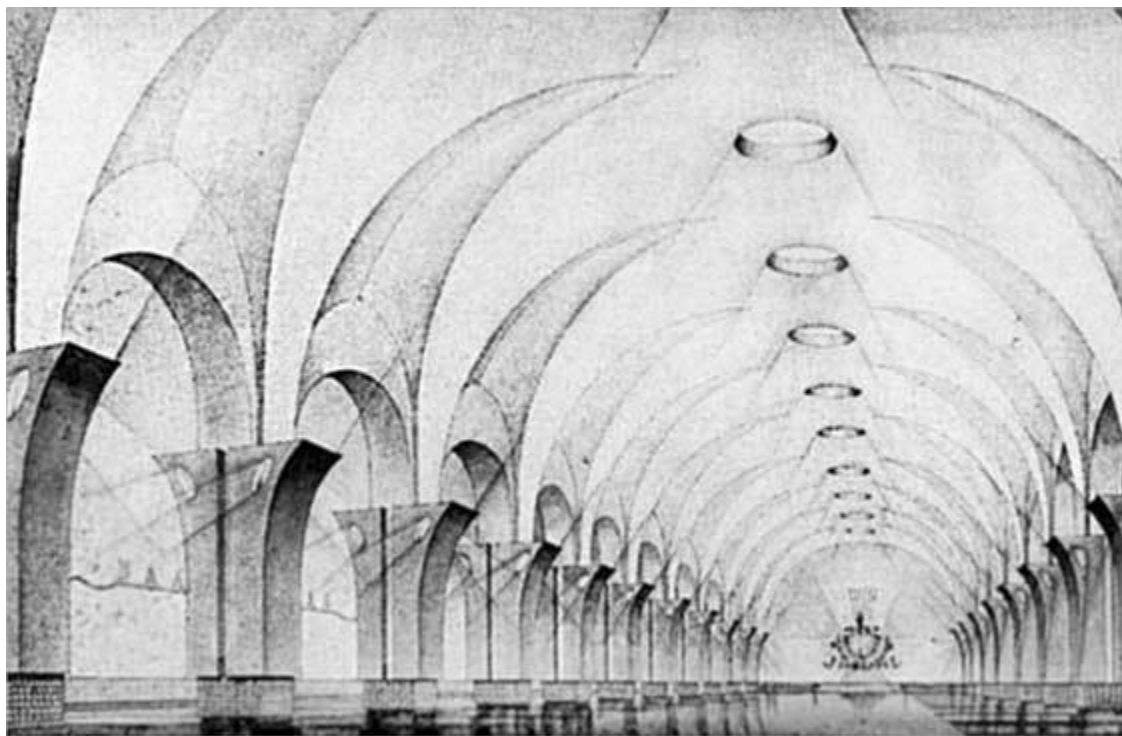
Оформление эскалаторного зала могло оказаться иным. На панно первоначально хотели изобразить Сталина в окружении моряков-балтийцев, а на стенах установить мраморные доски с приказами Верховного Главнокомандующего.

* * *

На первом конкурсе предварительных проектов подземного зала станции «Балтийская», проведенном в конце 1946 г. среди архитекторов треста «Ленпроект», первую премию получил проект архитектора М. К. Бенуа, вторую – проект М. Е. Русакова и Н. М. Назарьина. Отмечалось, что, хотя проекты и выполнены на высоком профессиональном уровне, они только интерпретируют мотивы станций Московского метрополитена.

Весной 1947 г. Ленинградское отделение Союза советских архитекторов провело второй открытый конкурс на архитектурное оформление станции «Балтийская», собравший большое количество проектов, представленных архитекторами Москвы, Ленинграда и других городов. Перед началом конкурса стало известно, что в оформлении станции должна господствовать морская тематика, учитывая расположение Ленинграда на побережье Финского залива Балтийского моря. Станция также посвящалась Балтийскому военно-морскому флоту, портам Советской Балтики.

Рассмотрев представленные материалы, жюри открытого конкурса рекомендовало следующие проекты: архитектора Матвеева (Москва, 1-я премия), архитектора Кирхоглани (2-я премия), архитекторов Бенуа и Кубасова (3-я премия), архитекторов Иогансена и Петрова (4-я премия), архитектора Прибульского (4-я премия). Оценивая проект Бенуа и Кубасова, жюри отмечало его большие потенциальные возможности, особо выделяя интересное решение свода центрального зала.



Проект станции «Балтийская» В. Д. Кирхоглани. 1947 г.

Позже, в 1949 г., по заданию «Ленметропроекта» провели еще один тур среди наиболее зарекомендовавших себя в проектировании метро архитекторов, которые представили

23 проекта. В результате бурного обсуждения результатов ленинградская архитектурная общественность предложила к дальнейшей разработке проект М. К. Бенуа, А. И. Кубасова, Ф. Ф. Олейника. Эти же архитекторы стали авторами и наземного вестибюля. Инженерную часть поручили С. М. Эпштейну.

В «Архитектурном путеводителе по Ленинграду» 1971 г. под редакцией В. И. Пилявского среди авторов «Балтийской» называется еще и архитектор М. К. Веща.

Анатолий Иванович Кубасов (1909–1988) окончил архитектурный факультет Всесоюзной Академии художеств. Работал в мастерской № 5 института «Ленпроект», возглавляемой Е. А. Левинсоном и И. И. Фоминым. В декабре 1955 г. за разработку проектов станций первой очереди Ленинградского метро А. И. Кубасов удостоен ордена Трудового Красного Знамени. Впоследствии – преподаватель архитектурного факультета ЛИСИ.

Михаил Константинович Бенуа (1912–1955) – правнук знаменитого архитектора Николая Леонтьевича Бенуа. Его дед гардемаринком в составе русской эскадры совершил кругосветное путешествие, а отец, капитан 1-го ранга, преподавал в Высшем военно-морском училище им. М. В. Фрунзе. В 1938 г. Михаил Константинович с отличием защищает дипломный проект в Академии художеств и сразу же зачисляется в аспирантуру.

В первые дни войны М. К. Бенуа руководит работами по маскировке Балтийского судостроительного завода, а 5 июля 1941 г. вместе со своими друзьями-аспирантами В. Д. Кирхоглани и П. Я. Мильштейном записывается добровольцем в ряды народного ополчения. Принимает участие в боях под Гатчиной, а затем командирован в инженерный отдел штаба 55-й армии, размещавшейся в селе Рыбацком. В 1943 г. в письме своему другу архитектору Б. Н. Журавлеву сообщает о замысле триумфальной арки для встречи в Ленинграде Красной армии-победительницы. Боевые заслуги архитектора отмечены орденом Красной Звезды, медалями «За оборону Ленинграда» и «За победу над Германией».

После демобилизации в 1945 г. М. К. Бенуа начинает работать в мастерской № 5 треста «Ленпроект». Сбылась его фронтовая мечта, он принимает участие в проектировании и возведении временных триумфальных арок Победы. Совместно с И. И. Фоминым разрабатывает проект застройки площади у Большеохтинского моста. Михаил Константинович – автор проектов жилых домов на Суворовском проспекте, улицах Бонч-Бруевича, Тульской, Новгородской. Жизнь талантливого мастера оборвалась 3 марта 1955 г., тяготы войны и блокады подточили его здоровье.

Федор Федорович Олейник (1902–1954), будучи еще студентом Академии художеств, делает многочисленные зарисовки и архитектурные обмеры Павловского дворца, тщательно изучает художественные приемы талантливых строителей прошлого. Перед войной защищает докторскую диссертацию о конструкциях дворца.

Когда началась война, Олейника направляют на Ленинградский фронт, в Управление военно-оборонительного строительства, в качестве инженера-фортификатора и инженера-маскировщика. А когда сняли блокаду Ленинграда, А. И. Зеленова, легендарный директор Павловского дворца, добилась, чтобы Федора Олейника, хорошо знавшего Павловск, отозвали с фронта. Предстояло восстанавливать разрушенный войной Павловский дворец, и командование штаба фронта отпускает архитектора в Павловск.

После войны Федор Федорович Олейник становится главным архитектором восстановления Большого Павловского дворца. Десять лет работает в Павловске, возрождая дворец, просиживая ночами над чертежами, проектами. С утра до вечера, невзирая на опасности и неразорвавшиеся мины, он собирает вокруг разрушенного дворца все, что осталось от каминов, мебели, штукатурки. При составлении проекта восстановления дворца используются сохраненные в его семье за время войны все зарисовки и обмеры архитектурных конструкций.

Помимо Павловска, архитектор находит время для работы над проектом станции метро «Балтийская», участвует в восстановлении Константиновского дворца в Стрельне. Однажды к отцу на работу приехал 15-летний сын. Подражая отцу, мальчик собирал остатки дворца и подорвался на mine. Отец очень тяжело переживал гибель сына.

В ноябре 1955 г. на открытии станции «Балтийская» присутствовал только А. И. Кубасов, двое из этой талантливой группы – Бенуа и Олейник – не дожили до этого счастливого момента.

* * *

Создателям станции удалось оформление подземного зала, в котором ощущается морской простор суровой Балтики. Основная тема решается преимущественно средствами архитектуры, здесь нет скульптур, минимум декоративных деталей.

Опоры сводов с двух сторон центральной галереи декорированы тяжелыми дорическими каннелированными полуколоннами. Архитекторы-проектировщики использовали для отделки колонн один из красивейших мраморов Уфалейского месторождения – голубовато-серый камень с темными и светлыми полосами, который своим цветом и рисунком напоминает свинцовые воды Балтийского моря. Уфалейское (Нижне-Шелеинское) месторождение расположено в 7–8 км к юго-востоку от уральского города Верхний Уфалей и славится своими мраморами от светло-серого до темно-серого с полосчатым распределением пигмента, богатых полутонами и плавными переходами часто волнистого характера.

Замечателен ребристый свод потолка, окаймленный двумя зигзагообразными голубыми лентами и напоминающий вздувшийся парус. Серый, отлично подобранный по рисунку мрамор раскрывает замысел станции, а побелка и подсветка снизу делают свод легким и воздушным.

Путевые стены облицованы прохорово-баландинским мрамором с уральского карьера в Челябинской области, около станции «Баландино». Месторождение известно еще с XIX в., но добыча мраморных глыб здесь началась в конце 1926 г. Выходы мрамора тянутся мощной полосой по обоим берегам реки Миасс. Прохоровский участок расположен на правом берегу, а Баландинский – на левом. В настоящее время запасы мрамора исчерпаны и карьер заброшен.

Цоколь путевых стен облицован черным мрамором «каркадино», добываемого на Среднем Урале на Каркадинском руднике близ города Верхний Уфалей.

На путевых стенах имеются четыре двери кабельных шкафов, решенных в духе общей морской тематики станции. Двери выполнены в виде декоративных решеток из анодированного алюминия. В центре – композиция из якоря и лаврового венка с четырехлистником. По периметру – орнамент типа «меандр», по углам – розетки с растительным рельефом.

Стены нижней натяжной камеры, соединяющей центральный зал станции с наклонным ходом, оформлены армянским мрамором «Хорвираб», черным с белыми и желтыми кальцитовыми прожилками. В этой же части на стенах имеются две большие решетки, декорированные в центре композицией из якоря и лаврового венка с четырехлистником, а также шесть вентиляционных решеток круглой формы, ажурных, с орнаментом из остролистников. Еще четыре подобные решетки находятся в противоположном конце зала, у торцевой стены.

Пол выложен из полированного темно-серого и светло-серого гранита. В 2007–2008 гг. асфальтовое покрытие на платформах заменили на каменную плитку. Освещение центрального зала закарнизное; боковые залы освещаются круглыми люстрами, напоминающими иллюминаторы.

Оформление подземного зала могло быть иным, на плафоне предполагался орнамент, изображающий наиболее знаменательные события из истории России, связанные с Балтийским морем и Балтийским флотом. Голубая, золотая и красная майолика рисунка на плафоне соответствовала основным расцветкам военно-морского флага СССР. Боковые нефы хотели отделать глазурованными плитками в форме чешуи. Но от этого пришлось отказаться, как и от лепки на парусах свода. В газетах сообщалось, что строительство станции «обошлось государству почти на полмиллиона рублей дешевле, чем предполагалось по смете».

Торцевую стену центрального подземного зала украшает мозаичное панно «1917 год» прямоугольной формы с полукруглым завершением, выполненное по эскизу художников Г. И. и И. Г. Рублевых.

В центре композиции – группа из четырех человек, стоящая на пьедестале: комиссар в кожаной тужурке левой рукой сжимает знамя, а правой показывает куда-то в сторону особняка Румянцева на Английской набережной, у его ног пулемет. Слева от комиссара два матроса, справа – солдат с ружьем. За ними солдаты, идущие строем по набережной в сторону Зимнего дворца. На заднем плане – силуэт крейсера «Аврора» с дымищими трубами и включенным прожектором. Справа Николаевский мост, за которым угадывается здание Академии художеств. По сторонам от пьедестала надпись «1917 год». В левом нижнем углу подпись: «выполнено Ленинградским высшим художественно-промышленным училищем им. В. И. Мухомой».



Мозаичное панно «1917 год»

К панно стоит присмотреться, оно уникально. Обычно мозаику изготавливают из смальты, но тут особый случай, картина выложена из кусочков мрамора и цветных камней. Ее называют «пластинчатой», или «флорентийской», в России она применялась редко. Отец и сын Рублевы фактически воскресили технику старых итальянских мастеров. Моло-

дой художник И. Г. Рублев почти все лето провел в цехах Московского мраморного завода, в груды мрамора или яшмы отыскивая камень нужного оттенка и тут же отдавая на машину вырубать из них кусочки требуемого размера.

Московский художник Георгий Иосифович Рублев (1902–1975) учился на монументальном отделении живописного факультета Высших художественно-технических мастерских. Преподавал в Высшем художественно-промышленном училище им. В. И. Мухомовой в Ленинграде. Автор монументальных росписей «с безоблачно счастливыми советскими людьми в безоблачных небесах» в Доме культуры Московского метро, клубе им. Ф. Э. Дзержинского МВД СССР, на станции метро «Серпуховская».

В 1930-е гг. написал картину «Сталин». «По обличительной силе, – пишет искусствовед Е. Громов, – этот портрет Сталина сопоставим только с известным стихотворением О. Мандельштама... В фигуре вождя чудится что-то дьявольское, он так же страшен, коварен, злобен». Но, по воспоминаниям его сына, Рублев не собирался создавать сатирическое произведение, таким оно получилось помимо воли автора. Портрет найден в старых холстах художника после его смерти.

Сын Георгия Иосифовича, Игорь Георгиевич Рублев (1925–2010), в 1942 г. призывается на фронт. Войну закончил старшим сержантом технической службы 761-й истребительного Полоцкого орденов Суворова и Кутузова авиационного полка. Замечательный иллюстратор детских книг.

В проекте оформление торцевой стены предполагалось иным, на панно хотели изобразить И. В. Сталина в окружении моряков-балтийцев. Еще об одном замысле рассказал в 1950 г. корреспонденту газеты «Ленинградский метрополитен» архитектор М. К. Бенуа: «Торцевая стена центрального зала станции будет представлять собой карту Балтийского моря, выполненную из мрамора. Карта послужит фоном для бюста товарища Сталина, с чьим именем связаны развитие и боевые успехи военно-морских сил нашей Родины».

В перспективе станция «Балтийская» должна приобрести второй выход, который должен появиться на участке южнее пересечения набережной Обводного канала и Варшавского проезда, рядом с бывшим Варшавским вокзалом. Рассматривается возможность построить новый выход в торце станции, где ныне находится декоративное панно «1917 год», переместив мозаику на стену перехода, как на «Площади Александра Невского», либо вывести, как на «Пушкинской», над одним из перронов.

* * *

Выход в город: на площадь Балтийского вокзала, к Библиотечному переулку, набережной Обводного канала и Митрофаньевскому шоссе.

Рядом находятся: торгово-развлекательный комплекс «Варшавский экспресс», музей железнодорожной техники (бывший Варшавский вокзал).

«Нарвская»

Станция «Нарвская» получила свое название от Нарвской заставы, находившейся на юго-западной окраине российской столицы, на въезде в город. Здесь взимали пошлины, осматривали ввозимые грузы, поверяли документы и подорожные, в специальную книгу вносили фамилии уезжавших и въезжавших в город. Отсюда начинался Нарвский почтовый тракт на Нарву и Ревель (Таллин).

В начале 1830-х гг. здесь по проекту В. П. Стасова возвели величественные Нарвские триумфальные ворота, посвященные победе русских войск над Наполеоном. Торжественное открытие состоялось 17 августа 1834 г., в день Кульмского сражения. Нарвские ворота напоминают арку Тита в Риме, но Стасов украсил их фигурами русских витязей и увенчал колесницей Славы, шестерку коней для которой создал барон Петр Клодт.

Архитектор заново распланировал и расширил за счет соседних дач Нарвскую площадь, где находились ворота. Она стала прямоугольной с полуциркульной северо-западной частью, а по периметру ее обсадили деревьями. Для помещения караула рядом с воротами возвели кордегардию – каменный одноэтажный павильон с лоджией, поддерживаемой двумя тосканскими колоннами. Ее разобрали в 1930-х гг., когда проводилась реконструкция площади. Самое последнее изменение произошло в январе 1999 г., когда перед Нарвскими воротами появился памятник маршалу Л. А. Говорову.



Нарвские ворота

Наземный вестибюль станции метро «Нарвская» расположен на площади Стачек (так после революции стала называться Нарвская площадь), прямо напротив Нарвских ворот, в тридцати метрах от них. Интересно, что в довоенных проектах эта станция называется «Площадью Стачек», а после войны только как «Нарвская». Впрочем, в 1950 г. появляются предложения назвать станцию «Сталинской» и ее художественное оформление посвятить Иосифу Виссарионовичу. Весомым аргументом являлся тот факт, что неподалеку, на улице

Ивана Черных, в марте – октябре 1917 г. в доме № 30 размещались Нарвско-Петергофский райком партии и военная организация большевиков. Здесь проходил VI съезд большевистской партии, на котором 30 июля (12 августа) 1917 г. И. В. Сталин, бывший в те дни фактическим лидером большевиков (Ленин скрывался в Разливе), выступил с докладом о политическом положении. Но станция так и осталась «Нарвской», до конкретных официальных решений об изменении названия станции дело не дошло.



Станция «Нарвская»

Наземный вестибюль станции имеет вид монументального павильона в неоклассическом стиле, завершенного куполом, и чем-то напоминает древний храм. Массивным ризалитом здание обращено к Нарвским воротам. Павильон поставлен на возвышении с подпорными стенками, облицованными гранитом. Привлекают внимание высокие арки входов в вестибюль с коваными дверями (три спереди и по одной двери с боков), декорированные орнаментом из знамен, щитов, ветвей дуба и лавра (символы силы и славы).

Дугообразный кассовый зал освещает массивная 12-рожковая люстра с украшениями в виде пятиконечных звезд и серпов с молотами. Купол круглого эскалаторного зала опирается на парные беломраморные каннелированные колонны, выделяющиеся на фоне стен, облицованных искусственным мрамором красного цвета. Основание купола украшено лепным фризом.

По первоначальному проекту оформление станции посвящалось И. В. Сталину. Стену кассового зала предполагалось украсить рельефным порталом с высказыванием вождя, сделанным им в августе 1917 г.: «Не исключена возможность, что именно Россия явится страной, пролагающей путь к социализму... Надо откинуть отжившее представление о том, что только Европа может указывать нам путь. И. В. Сталин».



Один из первоначальных проектов станции «Нарвская»

Еще одну мраморную доску со сталинскими словами собирались установить в эскалаторном зале, а в основании купола написать строки гимна СССР: «Мы в битвах решаем судьбу поколений, Мы к славе Отчизну свою поведем!». Сам купол намеревались сделать из художественного стекла, подсвеченного лампами дневного света, создавая впечатление больших окон, сквозь которые проходит наружный свет. Но этим планам не суждено было осуществиться, от большого скульптурного панно отказались, а мраморную облицовку стен заменила штукатурка.

Над эскалаторным ходом установлено большое скульптурное панно «Слава труду!» работы скульпторов Г. В. Косова, А. Г. Овсянникова, В. Г. Стамова и А. П. Тимченко, выполненное из декоративного бетона. На горельефе изображены 39 фигур рабочих, колхозников, деятелей науки и техники, матросов, детей на фоне символов города – башни Адмиралтейства и памятника Ленину у Финляндского вокзала. На переднем плане инженер и рабочий в спецовке держат чертеж, на котором читается надпись «проект гидротурбины».



Панно «И. В. Сталин – депутат Ленинграда» на ВСХВ в Москве

Почти сразу замечается некоторая странность: взоры людей, изображенных на этом горельефе, обращены в центр композиции, но там ничего особенного нет. Рабочий и учительница со школьным журналом в первом ряду как-то странно смотрят друг на друга. Объясняется это тем, что в первоначальном варианте в центре должен был находиться И. В. Сталин, на которого с благоговением смотрят ленинградцы. Впоследствии вождя убрали, заменив не совсем удачно на фигуру мужчины в пиджаке, держащего в руках знамя с надписью «Слава труду».

Интересно, что авторы горельефа ранее создали панно «И. В. Сталин – депутат Ленинграда», демонстрировавшееся в павильоне «Ленинград» на Всесоюзной сельскохозяйственной выставке в Москве. Это панно абсолютно идентично горельефу на «Нарвской», но на месте человека со знаменем – И. В. Сталин. Фотографию этого панно можно увидеть в «Ежегоднике ЛОССА 1953 г.».

Надо сказать, что у этого панно был свой прототип – масштабный горельеф «Советскому народу, знаменосцу мира, слава!», созданный выдающимся советским скульптором-монументалистом народным художником СССР Евгением Вучетичем. Этому скульптору также пришлось убрать фигуру Сталина, но у него, в отличие от горельефа на «Нарвской», персонажи смотрят на зрителя.

Все четверо авторов горельефа учились во Всероссийской Академии художеств у прославленного ваятеля Александра Терентьевича Матвеева. Вместе участвовали в оформлении павильона «Ленинград и Северо-Запад» на Всесоюзной сельскохозяйственной выставке.

Григорий Васильевич Косов (1908–1986) в 1953 г. – председатель правления Ленинградского отделения Союза советских художников. Автор скульптуры «Россия – покорительница космоса» (архитектор Б. Н. Журавлев) на площади Чернышевского, у входа в гостиницу «Россия», исчезнувшей после реконструкции.

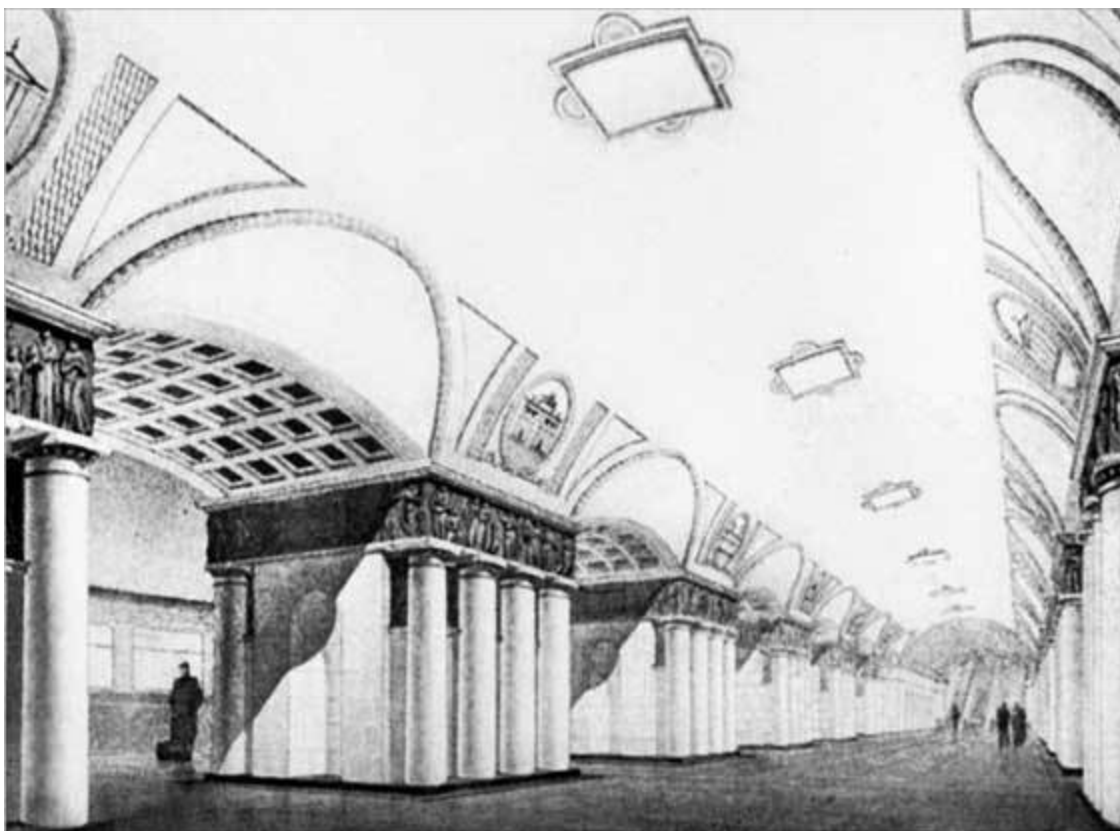
Александр Григорьевич Овсянников (1913–1993) – автор барельефного портрета адмирала С. О. Макарова на станции метро «Балтийская».

Василий Гаврилович Стамов (1914–1993) – заслуженный художник РСФСР, член-корреспондент Академии художеств РСФСР, лауреат Государственной премии СССР. В 1942 г. мобилизован в Красную армию, но из-за болгарского происхождения отправлен на тыловые работы под Архангельск. Принимал участие в создании мемориалов «Скорбящая» в Павловске и воинам Ленинградского фронта в Колпине. Автор скульптур «Девочка с птичкой» и «Аленушка» в Александровском парке на Петроградской стороне.

Алексей Павлович Тимченко (1913–1991) – заслуженный художник РСФСР, автор бюстов П. П. Семенова-Тян-Шанского и М. П. Мусоргского на Лермонтовском проспекте, Г. И. Турнера во дворе Военно-медицинской академии.

* * *

В конкурсе предварительных проектов (фор-проектов), проведенных «Ленпроектом» в конце 1946 г., первую премию по станции «Нарвская» получил зодчий Б. Н. Журавлев, второе место занял проект архитекторов С. В. Васильковского, П. Р. Ясенского и В. С. Васильковского.



Проект станции «Нарвская» В. Ф. Белова и А. А. Леймана. 1946 г.

В 1949 г. проводится второй тур конкурса, к этому времени уже известно, что тема оформления станции – революционная история Нарвской заставы. Свои проекты представили архитекторы Б. Н. Журавлев, действительный член Академии архитектуры СССР А. И. Гегелло, архитекторы А. И. Лапинов и Е. Н. Сандлер, а также архитекторы С. В. Васильковский, В. С. Васильковский и инженер Н. В. Волоцкий.

Отец и сын Васильковские предложили оригинальное решение искусственного верхнего света с помощью люминесцентных ламп, скрытых за цилиндрическими панелями из пластинчатых решеток, создающих прямое, но не слепящее освещение станции. В проекте Журавлева предполагался орнаментальный пояс по низу свода с изображениями знатных людей района и рельефы на столбах, запечатлевшие революционные события района. У Лапинова и Сандлера комиссия «Ленметропроекта» отметила оригинальное решение плафонов из опалового стекла, но и этот проект не отвечал идейному содержанию станции, «находящейся в районе, связанном с историей революционного движения и событиями Великой Октябрьской социалистической революции». В результате Городской архитектурный совет не выделил ни одного из этих четырех проектов для дальнейшей разработки.



С. Б. Сперанский

Архитекторы А. В. Васильев, Д. С. Гольдгор и С. Б. Сперанский не были включены в число участников заключительного тура закрытого конкурса, они разрабатывали проект по собственной инициативе. Но именно их работа, разработанная «вне задания и посвященная великому вождю трудящихся товарищу Сталину», получила после бурного обсуждения поддержку архитектурной общественности.

Несмотря на отдельные недоработки проекта, его приняли, и авторскому коллективу 30 мая 1950 г. было предложено продолжить дальнейшую разработку. Эти же архитекторы получили право проектировать и наземные вестибюли станций.

Своеобразный триумvirат молодых архитекторов – А. В. Васильев, Д. С. Гольдгор и С. Б. Сперанский – сложился в начале 1950-х гг. По их проектам построено немало зданий в послевоенном Ленинграде и Выборге. За станцию «Нарвская» С. Б. Сперанский награжден орденом Трудового Красного Знамени, А. В. Васильев и Д. С. Гольдгор – орденами «Знак Почета».

Сергей Борисович Сперанский (1914–1983) – один из ведущих архитекторов Ленинграда, народный архитектор СССР, лауреат Ленинской и Государственной премий СССР. Учился в Ленинграде, в Институте живописи, скульптуры и архитектуры Всероссийской Академии художеств. В начале войны уходит добровольцем на фронт, в боях дважды ранен.

Участвовал в разработке проектов железнодорожного вокзала в Выборге (совместно с А. В. Васильевым, Д. С. Гольдгором и А. Н. Берковым), жилых домов на Московском и

Новоизмайловском проспектах, у площади Победы, гостиниц «Ленинград» и «Пулковская», мемориала «Героическим защитникам Ленинграда» и других.

Разработку инженерно-конструкторской части станции выполняла старший инженер «Ленметропроекта» Ольга Владимировна Иванова (1912–2002). С 1935 по 1947 г. она работала в «Метропроекте», принимала участие в строительстве спецобъектов Народного комиссариата обороны в Комсомольске-на-Амуре. Во время Великой Отечественной войны, работая в институте, участвует в строительстве защитных сооружений в Москве. В начале 1942 г., как она пишет в автобиографии, месяц работает в Куйбышеве, участвуя в проектировании специальных оборонных объектов. В 1946 г. занимается восстановлением железнодорожных тоннелей в Карпатах. Награждена медалями «За оборону Москвы», «За доблестный труд в Великой Отечественной войне», «В память 800-летия Москвы». За строительство четвертой очереди Московского метро ей присвоено звание «Почетный железнодорожник».

В марте 1947 г. О. В. Иванову переводят в наш город, в только что организованный филиал «Метропроекта» – «Ленметропроект», на работу инженером в конструкторском отделе. В феврале 1951 г. приказом начальника филиала она назначается автором проекта, а с июля 1954 г. – руководителем группы. Ольга Владимировна работала в «Ленметропроекте» до 1 ноября 1970 г. В 1955 г., в связи с вступлением в брак с главным инженером ленинградского «Метропроекта» Борисом Владимировичем Грейцем, она поменяла фамилию на Грейц.

* * *

Подземные интерьеры «Нарвской» построены на сочетании материалов белых, красных и золотистых тонов, что создает впечатление праздничности и торжественности. Белая облицовка сверху и внизу оттенена ярко-рубиновым мозаичным фризом.

Массивные пилоны перронного зала и путевые стены облицованы прекрасным уральским мрамором Прохорово-Баландинского месторождения, белым с серыми разводами. Цоколь перонных стен выполнен из мрамора «Садахло».

Вдоль сводов центрального зала расположены красные мозаичные фризы из селенового стекла, на фоне которых укреплены золотые гирлянды из дубовых и лавровых листьев с пятиконечными звездами, выполненные из латуни способом выколочки. Эти гирлянды по заказу Ленинграда выполнили рижские умельцы.

На вентиляционных решетках пилонов – барельефы с венками из дубовых листьев, в центре – серп и молот. На дверях кабельных шкафов в путевых стенах установлены декоративные решетки с копиями и лентами и надписью «1955», по году открытия станции.

Освещение центрального зала выполнено в виде хрустальных светящихся дуг с люминесцентными лампами, перекинутыми по своду. Боковые залы освещаются большими восьмиугольными хрустальными люстрами с элементами из рубинового стекла.

Пол центрального зала выложен плитами темного красновато-коричневого украинского гранита Лезниковского месторождения. Вдоль пилонов орнамент из токовского и янцевского гранита со вставками габбро. В 2009 г. асфальт на посадочных платформах заменен гранитом серого цвета.

* * *

Главная особенность подземного зала «Нарвской» – горельефы на углах пилонов, больше такого нет ни на одной из станций петербургского метрополитена. Всего установлено 48 скульптурных горельефов, изображающих советских людей самых разнообразных профессий; 12 различных сюжетов, каждый из которых повторяется четыре раза.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.