

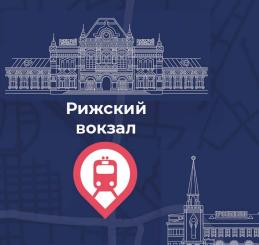








Белорусский вокзал



Ленинградский вокзал



Казанский вокзал



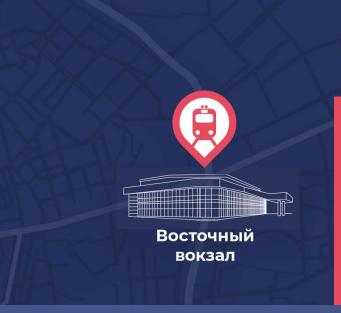
Киевский вокзал



Курский вокзал



Павелецкий вокзал



Железнодорожный транспорт в Москве — это не просто способ передвижения, но и важнейший элемент транспортной инфраструктуры города, который оказал глубокое влияние на его социально-экономическое развитие.

Начало истории железных дорог столицы можно отнести к моменту, когда была построена первая линия, соединяющая Москву с Санкт-Петербургом. Этот важный проект стал катализатором для дальнейшего развития железнодорожного сообщения. С этого времени железнодорожная сеть Москвы непрерывно расширялась, охватывая различные направления и регионы.

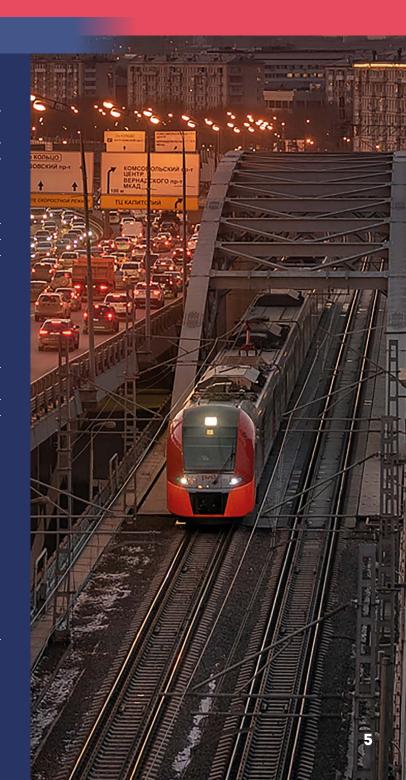
На сегодняшний день Москва располагает десятью основными железнодорожными вокзалами, которые выполняют ключевую роль в межрегиональных и международных пассажирских перевозках. Каждый из этих вокзалов уникален и служит отражением архитектурных стилей различных эпох.

С течением времени железнодорожная сеть Москвы претерпела модернизацию. В последние десятилетия наблюдается активное внимание к интеграции железнодорожного транспорта с другими видами транспортной инфраструктуры. Это сделало возможным более эффективное использование ресурсов и снижение транспортной нагрузки на город.

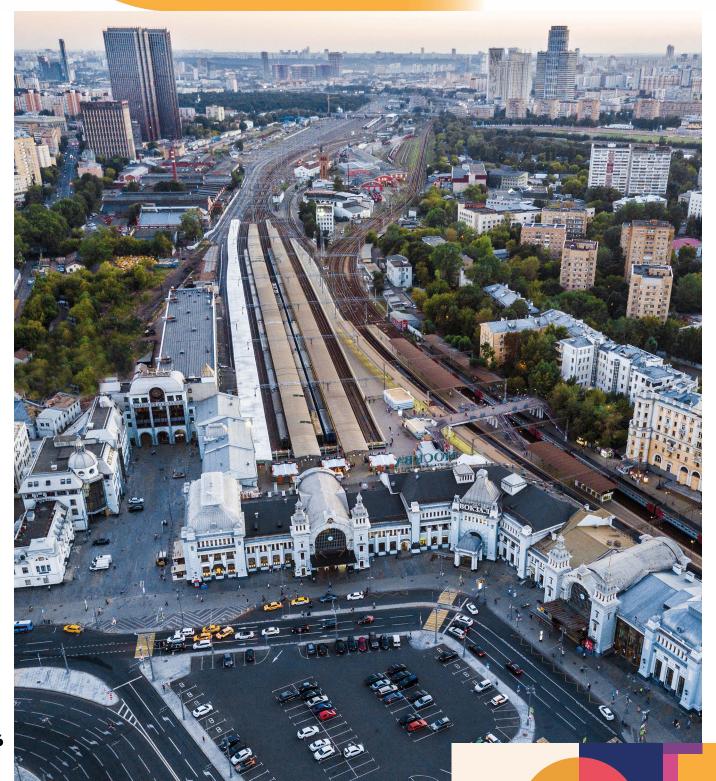
Вокзалы – это достопримечательности города, памятники архитектуры, имеющие богатую и сложную «биографию». Они создавались в разное время силами выдающихся мастеров, меняли названия, облик, перестраивались и восстанавливались.

Вокзалы являются неотъемлемой частью городской истории и культурного наследия. Они не только служат важным транспортным узлом, но и являются символами прогресса и развития.

В первом десятилетии XX века сложился территориально Московский железнодорожный узел и окончательно закрепилось местоположение столичных вокзалов.







Белорусский вокзал, расположенный в центре Москвы, является одним из ключевых транспортных узлов столицы и важной частью ее исторического и культурного наследия.



Строительство железной дороги от Москвы к Смоленску, а затем в направлении Минска и Варшавы началось во второй половине 1860-х годов. Дорога называлась Московско-Смоленской. Строительство вокзала, получившего название Смоленский, началось в конце апреля 1869 года - он стал шестым по счёту в Москве. Торжественное открытие Московско-Смоленской железной дороги состоялось 19 сентября 1870 года.

В ноябре 1871 года, после продления дороги до Бреста, вокзал стал называться Брестским.

В начале 1890-х годов движение стало двухпутным, а платформа отправления была всего одна. К реконструкции вокзала, уже не вмещавшего в себя пассажиров, приступили в 1907 году. Автором проекта стал архитектор Иван Струков. В мае 1910 года открыли правое крыло нового вокзала, в феврале 1912 года — левое. В построенном по двум сторонам площади фасаде вокзала И. Струков объединил традиционные детали крупных железнодорожных станций: фланкированную башнями огромную арку входа и купольные павильоны. Интерьеры вокзала тяготели к классическим мотивам дворцов эпохи Александра I.

4 мая 1912 года железная дорога была переименована в Александровскую, вокзал стал называться Александровским в честь императора Александра Павловича.



В августе 1922 года Александровская и Московско-Балтийская дороги были объединены в Московско-Белорусско-Балтийскую, поэтому вокзал был переименован в Белорусско-Балтийский.

Свое нынешнее название вокзал получил в мае 1936 года. Сегодня Белорусский вокзал насчитывает 7 платформ и 15 путей.

Пассажирский терминал Белорусского вокзала обслуживает поезда дальнего следования в Белоруссию, а также северо-западного направления — через Вязьму, Ржев до Великих Лук и Пскова.



Белорусский вокзал на макете Москвы



К концу XIX века Общество Рязанско-Уральской железной дороги управляло крупнейшей частной дорогой, связывавшей 12 густонаселенных губерний. Дорога прошла через Черноземье и Поволжье до Урала, соединила Смоленск, Тамбов, Саратов и Астрахань, но не имела выхода к Москве.

В мае 1897 года Правление дороги получило разрешение на строительство необходимой ему «вывозной» линии Павелец – Москва.

Построенный по проекту архитектора А. Красовского вокзал первоначально называли Саратовским, так как именно Саратов являлся центром Рязано-Уральской железной дороги. Только после Великой Отечественной войны вокзал был переименован в Павелецкий по посёлку Павельцу Рязанской области, от которого была протянута финальная часть Рязано-Уральской железной дороги до Москвы.

Вокзал построен по канонам своего времени: симметричное здание в два этажа с центральной трёхэтажной частью и с мансардами над выступающими боковыми корпусами. Наружная поверхность стен облицована декоративным кирпичом, цоколь – тёсаным камнем, вестибюль и карнизы в залах имели лепные украшения. Вокзал открылся для пассажиров осенью 1900 года.

В 1980-е годы вокзал был реконструирован, внешний вид его исторической части практически не изменился, хотя внутри он был серьёзно перестроен. Реконструкция проводилась трестом «Мострансстрой». Архитекторы А.Б. Гурков, С.Д. Кузнецова и А.Р. Воронцов успешно выполнили сложную творческую задачу, в основном сохранив стиль прежнего здания.

Капитально обновлённый Павелецкий вокзал открылся 3 ноября 1987 года.

Павелецкий вокзал на макете Москвы





Создание проекта нового вокзала архитекторами И.И. Рербергом и В.К. Олтаржевским при участии инженера В.Г. Шухова было приурочено к 100-летию Бородинской битвы — станция располагалась у начала дороги, ведущей из Москвы в Бородино.

Постройка нового здания вокзала началась в 1914 году и закончилась в 1918 году.

Немногим ранее, в 1911 – 1912 годах, по проекту архитектора Р.И. Клейна был построен Бородинский мост, соединивший новый вокзал с центральной частью Москвы. Вокзал и мост составляют единый архитектурно-мемориальный комплекс, посвящённый событиям 1812 года.

В 1934 году вокзал получил свое имя – Киевский, под которым он существует в наше время.

Характерный признак вокзалов XIX века — дебаркадерное покрытие — ясно выражен на фасаде Киевского вокзала. Вокзал построен в стиле неоклассицизма с элементами ампира, в его оформлении прослеживаются общие мотивы с Триумфальными воротами на площади Тверской заставы и памятниками Бородинского поля. Композиция вокзала построена на контрасте высокой башни с горизонтальным корпусом с колоннадой.

В башне до сих пор сохраняются механические часы, установленные при постройке вокзала. Стрелки часов до отмены перехода на летнее и зимнее время переводили вручную, как и стрелки курантов на Спасской башне Кремля. Кремлёвские куранты и часы Киевского вокзала – единственные сохранившиеся до наших дней механические часы Москвы.

Киевский вокзал на макете Москвы





Вокзал на Рижской площади был построен в начале XX века по проекту известного петербургского архитектора С.А. Бржозовского (автора Витебского вокзала в Санкт-Петербурге) под руководством архитектора Ю.Ф. Дидерикса и был открыт для пассажиров 11 сентября 1901 года.

Вокзал стал частью Московско-Виндавской железной дороги, которая строилась в первую очередь для соединения центральной России с незамерзающими портами Балтики.

На тот момент новый вокзал считался самым красивым и удобным в Москве и одним из самых технически оснащенных: здание вокзала и пассажирская платформа освещались электричеством, вырабатываемым собственной электростанцией. Фасад вокзала был выполнен в «русском» стиле, с использованием множества элементов архитектуры допетровской Руси. Здание состояло из трёх двухэтажных «теремов», соединённых одноэтажными переходами.

Название вокзала неоднократно менялось: в разное время он назывался Виндавским, Балтийским и Ржевским. С 1946 года вокзал носит свое нынешнее название – Рижский. На территории современного вокзала работает музей железнодорожного транспорта.

В начале 1995 года была закончена масштабная реконструкция здания вокзала и привокзальной площади. Внешне здание практически не изменилось, однако внутри была восстановлена уникальная лепнина конца XIX – начала XX века, а также отреставрированы большие старинные люстры. В 2000 году планировалось закрыть вокзал, как один из наименее загруженных среди столичных железнодорожных узлов, однако планы до настоящего момента остались нереализованными.

С 1 марта 2023 по 1 сентября 2024 года вокзал был временно закрыт для посадки и высадки пассажиров из-за строительства транспортно-пересадочного узла и модернизации здания вокзала.





Железная дорога от Москвы до села Савёлово на Волге строилась по предложению председателя Правления общества Московско-Ярославско-Архангельской железной дороги Саввы Мамонтова. В дальнейшем предполагалось продлить её до Углича, Калязина и Рыбинска, чтобы связать речной торговый путь по Волге с Москвой. С. Мамонтов понимал, что в первые годы своей работы линия не будет прибыльной, однако полагал, что дорога стратегически важна для развития северных областей России.

Вокзал начали строить на окраине Москвы, у Бутырской заставы, за пределами города, где земля была недорогой. Руководил работами инженер А.С. Сумароков.

Московская городская дума, понимая значение вокзала и предполагая существенный рост цен на прилегающие к нему земли, в 1900 году изменила границы Москвы и Московского уезда и включила вокзал в состав города.

Строительство вокзала закончилось в 1902 году. Движение поездов от нового вокзала, первоначально

названного Бутырским по месторасположению, было торжественно открыто 10 марта 1902 года, и до недавнего времени вокзал был самым молодым в Москве.

Со временем вокзал стал тесным для растущего потока пассажиров. С него можно было уехать в Рыбинск, Углич и Санкт-Петербург, причём путь в Санкт-Петербург проходил по малодеятельным однопутным линиям и занимал целые сутки. В 1987 году началась реконструкция вокзала. После реконструкции он стал двухэтажным, но в общих чертах сохранил свой облик.

В 1999 году все поезда дальнего следования были переведены с Савеловского вокзала на Белорусский, и всерьёз ставился вопрос о закрытии Савеловского вокзала.

В наше время Савеловский вокзал – единственный в Москве, обслуживающий только пригородные электрички. За всё время своего существования он считался самым тихим, а Савеловское направление – самым глухим.







Курский вокзал

Курский вокзал не похож на большинство московских вокзалов – он не тупиковый, а транзитный: железная дорога не заканчивается на вокзале, а проходит через него, соединяя северное и южное направления.

Первоначально Курский вокзал носил другое название и находился не там, где мы привыкли его видеть, а именно не на Земляном Валу.

Деревянный Нижегородский вокзал был построен за пределами города у Покровской (ныне Абельмановской) заставы, по левой стороне нынешней Нижегородской улицы. Место для вокзала выбрал министр путей сообщения - П.П. Мельников.

Долгие годы этот вокзал считался временным. Правление железной дороги добивалось переноса вокзала ближе к центру города, поэтому не видело смысла в постройке нового здания на старом месте.

Движение поездов до Серпухова открылось в ноябре 1866 года, затем дорога прошла дальше – к Туле, Орлу, Курску. С началом движения поездов стало ясно, что вокзал нужно увеличивать, но за почти тридцать лет к вокзалу были добавлены только две пристройки. Ситуация поменялась после выкупа Нижегородской железной дороги казной и образования в 1894 году «Московско-Курской, Нижегородской и Муромской железной дороги».

Нижегородский вокзал был объединён с уже строившимся на Садовом кольце Курским вокзалом.

Новый Курский вокзал открылся для пассажиров в 1896 году. Вокзал представлял собой симметричное здание с белыми колоннами, двумя портиками и двумя башнями с куполами. Его автором был архитектор Н.И. Орлов. Правое крыло вокзала было отдано Нижегородскому (Горьковскому) направлению, а левое – Курскому.

Первая реконструкция Курского вокзала закончилась в 1938 году, а в 1972 году он был снова реконструирован и приобрёл тот вид, который имеет сейчас. Новое здание вокзала стеклянными витражами обращено на привокзальную площадь и накрыто оригинальной складчатой кровлей, образующей 9-метровый козырёк. Старый Курский вокзал при этом не снесли – он вошёл в состав нового здания, сохранив архитектурный декор в его центральной части. Его фасад хорошо виден со стороны железнодорожных путей, а внутреннее убранство сохранилось в одном из залов ожидания.

Курский вокзал – крупнейший в Москве, объединивший сразу несколько железнодорожных направлений.



Курский вокзал на макете Москвы





Восточный вокзал

Самый «молодой» вокзал столицы – Восточный – был открыт 29 мая 2021 года на территории районов Гольяново и Преображенское. Восточный – первый полноценный московский вокзал, открывшийся за 100 лет.

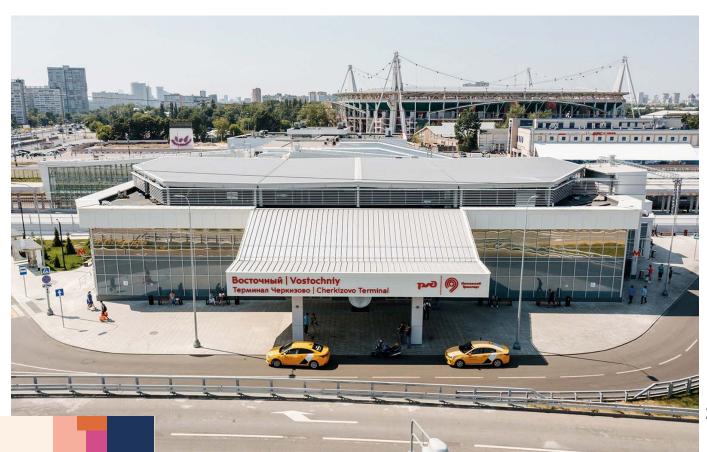
Строительство вокзала предусматривало уменьшение нагрузки на некоторые центральные вокзалы города, прежде всего Курский, с которого отправлялось много поездов на юг и восток страны. Перевод части поездов дальнего следования с Курского на Восточный вокзал позволил увеличить пропускную способность участка Москва-Каланчёвская – Москва-Пассажирская-Курская.

Восточный вокзал построили в 2020 – 2021 годах в составе крупного транспортно-пересадочного узла «Черкизово», объединяющего станцию «Черкизовская» Сокольнической линии метро, станцию МЦК «Локомотив» и наземный городской транспорт.

На Восточный перевели 24 пары поездов дальнего следования с Курского вокзала, в том числе: поезда «Ласточка» и «Стриж», следующие по маршрутам Москва — Нижний Новгород и Москва — Иваново, а также транзитные поезда, следующие из Санкт-Петербурга и Мурманска в Адлер, Анапу, Белгород, Владикавказ, Волгоград, Ейск, Кисловодск, Махачкалу, Новороссийск, Челябинск и другие города России.

Восточный — современный городской вокзал европейского уровня. Общая площадь комплекса составляет 9,6 тысяч квадратных метров, включая пассажирский терминал и две новые пассажирские платформы — островную и береговую.

Вокзал имеет 2 платформы и 5 путей и является самым удаленным от центра города.





Выбор места для строительства первого столичного вокзала пал на огромный пустырь Каланчёвского поля на северо-восточной окраине города рядом с Красным прудом. Этому месту было отдано предпочтение из-за его удаленности от основных районов тогдашней городской застройки. В то время местность представляла собой большое, почти незастроенное пространство, что позволяло избежать значительного сноса капитальных строений при строительстве зданий железной дороги.

Каланчевское поле после строительства вокзала превратилось в Каланчевскую площадь, которую в 1932 году переименовали в Комсомольскую.

Комсомольская площадь — одно из самых знаковых мест Москвы, расположенное в теперешнем центре столицы.

Ее уникальность заключается в том, что она является домом для трех крупных железнодорожных вокзалов, именно поэтому ее часто называют площадью трех вокзалов.

Площадь трех вокзалов является одним из ключевых транспортных узлов столицы и важной частью ее исторического и культурного наследия. Это пространство связано с деятельностью трех центральных железнодорожных вокзалов: Казанского, Ленинградского и Ярославского, каждый из которых имеет свою уникальную историю и архитектурные особенности, что делает площадь настоящей галереей русской архитектуры.

Площадь трех вокзалов на макете Москвы





С постройки Николаевского (Ленинградского) вокзала начинается история столичных вокзалов.

Ленинградский вокзал, один из самых известных и значительных железнодорожных узлов Москвы, был открыт в 1844 году и стал не только важной транспортной артерией, но и ярким примером архитектурной мысли своего времени. Его история и архитектурные особенности отражают эволюцию российского общества и культурного наследия.

Работы по строительству вокзала начались в 1844 году под руководством архитектора К.А. Тона в сотрудничестве с Р.А. Желязевичем. Вокзал задумывался как соединяющая линия между Москвой и Санкт-Петербургом, что в ту эпоху играло ключевую роль в развитии торговли и коммуникаций между двумя столицами.

Здания вокзалов в Санкт-Петербурге и Москве были построены к официальному открытию Санкт-Петербургско-Московской железной дороги.

В сентябре 1855 года распоряжением Александра II Петербургско-Московская железная дорога была названа Николаевской, соответственно стали называться и вокзалы в Петербурге и Москве. В настоящее время дорога входит в состав Октябрьской железной дороги, а ее вокзалы называются соответственно по конечной станции назначения – Московский в Санкт-Петербурге и Ленинградский в Москве.

Интересный факт: здание в Москве в уменьшенном виде повторяет петербургское: московский вокзал был спроектирован на два пролета короче и более компактным по объему – 9 осей по фасаду вместо 11, как в Петербурге.

Архитектура Ленинградского вокзала — это выдающийся пример неоклассического стиля, который гармонично сочетает в себе величие и элегантность. Главный фасад здания украшен стильными колоннами и витиеватыми

декоративными элементами, придающими ему торжественный облик.

Основная симметричная композиция здания создает впечатление театральности и масштабности, что особенно выражается в многочисленных арках и романтических деталях.

Интерьеры вокзала также выполнены с большим вниманием к деталям. Оригинальные картины и исторические панно на стенах вокзала рассказывают о богатом наследии российской железной дороги и о важности этого транспортного узла в судьбе страны.

Ленинградский вокзал, с его величественной колоннадой и неоклассическими формами, олицетворяет богатство и мощь Российской империи.

Ленинградский вокзал на макете Москвы





Первое здание вокзала, который тогда назывался Рязанским, было деревянным и открылось в 1862 году. Его имя было связано с названием общества Московско-Рязанской железной дороги. Переименование вокзала в Казанский было приурочено к проведению между Москвой и Казанью связи по железной дороге.

Первый поезд по маршруту Москва — Коломна ушёл с Рязанского вокзала 20 июля 1862 года. Железную дорогу открыли с недоделками: из вагонов приходилось выпрыгивать, а дам выносить на руках.

Здание вокзала много раз перестраивали, и когда в 1893 году открылась Московско-Казанская железная дорога, а пассажиропоток сильно возрос, потребовалось строительство нового вокзального здания,

способного вмещать в себя большее количество пассажиров. Однако, только в 1910 году правление акционерного общества Московско-Казанской железной дороги приняло решение о постройке нового здания.

По условиям объявленного конкурса, его участники должны были сделать проект «Ворота на Восток», которые должны символизировать связь Европы и Азии. В нём приняли участие академики архитектуры Фёдор Шехтель (автор Ярославского вокзала), Алексей Щусев и художник Е. Н. Фелейзен. Проекты Шехтеля и Щусева были похожи благодаря присутствующей в обоих проектах живописной группировке различных объёмов, но Щусев в своём проекте применил более тёплые и красочные мотивы московского барокко. В результате правление выбрало проект Щусева.



Казанский вокзал стал важной связывающей линией между Москвой и Поволжьем.





Казанский вокзал на макете Москвы

29 октября 1911 года Алексей Щусев был официально утверждён главным архитектором строительства нового вокзала.

Строительство началось в 1913 году и затмило размахом все остальные стройки московских вокзалов.

Главной доминантой вокзала является башня высотой 73 метра, аналогичная башне Сююмбике Казанского Кремля. Башня увенчана фигуркой змея Зиланта — древнего символа Казани. Вокзальная башня также имеет много общего с Боровицкой башней Московского Кремля. Слева от главной башни находится невысокая башня с часами, на циферблате которых изображены знаки Зодиака.

Казанский вокзал являлся грандиозным сооружением, выходившим тремя фасадами на Каланчёвскую площадь, Рязанский проезд и Новорязанскую улицу. Строительство его пришлось на сложные для России годы войн и революций. Временами работы останавливались из-за отсутствия рабочих рук. В 1926 году был завершён первый этап строительства и отделки, в 1940 году - последний, однако многие планы Щусева так и остались неосуществленными.

На сегодняшний день Казанский вокзал насчитывает 9 платформ и 17 путей, что делает его самым большим по площади среди всех столичных вокзалов.



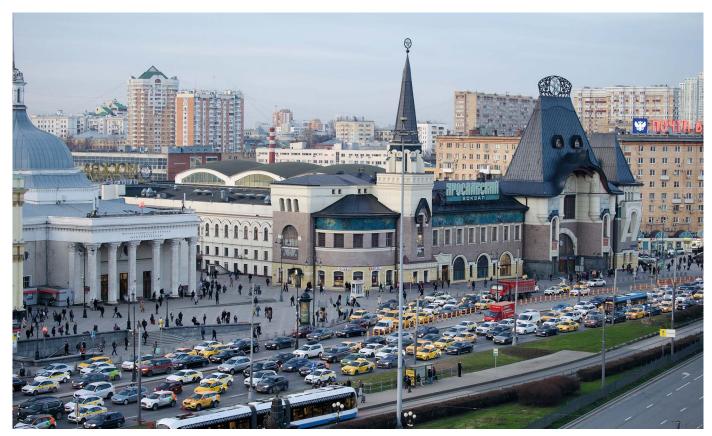
Идея прокладки стальной магистрали в сторону Ярославля во многом принадлежала будущему крупному теоретику промышленно-торгового развития России Федору Чижову. К строительству железной дороги от Москвы до Сергиева Посада он привлек группу московских купцов. Активным его помощником стал состоятельный и деятельный купец Иван Федорович Мамонтов, отец будущего известного мецената Саввы Мамонтова.

В 1859 году императором Александром II было Высочайше утверждено решение о строительстве железной дороги от Москвы до Сергиева Посада с условием в ближайшие три года продлить её до Ярославля, так как дорога только до Сергиева Посада считалась «роскошью» и, по мнению Главноуправляющего путями сообщения, серьёзной транспортной нагрузки нести не могла.

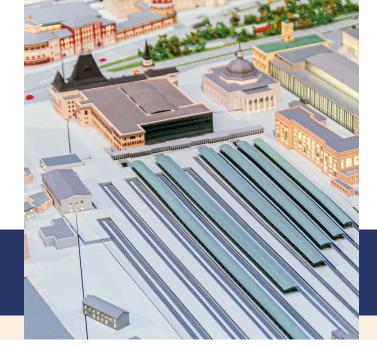
Место для расположения станции выбиралось с большим трудом и после долгих споров решили строить вокзал на Каланчёвской площади.

Проектирование вокзала было изначально поручено архитектору М.Ю. Левестаму, однако его проект не одобрило Правление дороги и окончательный проект вокзала составил архитектор Р.И. Кузьмин. Это было небольшое П-образное изящное двухэтажное здание с башенкой в середине, близкое по архитектуре вокзалу Петербурго-Московской железной дороги. Вокзал был тупикового типа с раздельными платформами для прибытия и отправления поездов.

С продлением дороги до Ярославля в начале 1870-х годов вокзал был перестроен.



Ярославский вокзал, строившийся на Каланчёвской площади одновременно с Казанским, открылся в 1900 году и также стал символом связи столицы с Сибирью и Уралом.





Ярославский вокзал на макете Москвы

Полностью сохранился фасад, выходящий на Каланчёвскую площадь, но были надстроены боковые корпуса. В 1898 – 1899 железная дорога дотянулась до Архангельска, к ней примкнули другие линии, вокзал в Москве стал тесным. Новый проект перестройки вокзала был составлен архитектором Л.Н. Кекушевым, вскоре для дальнейшей перестройки здания был приглашён архитектор Ф.О. Шехтель. Однако Шехтель придал вокзалу совершенно иной вид - здание вокзала включило в себя элементы древнерусской архитектуры.

В 1966 году вокзал приобрёл современный вид. Ярославский вокзал, оформленный в стиле модерн, представляет собой яркий пример архитектуры начала XX века с характерными изогнутыми линиями и яркими цветами, что придаёт ему особую выразительность.

Ярославский вокзал считается одним из самых загруженных по количеству пассажирских перевозок пригородных направлений в России.

История одного здания:

Гостиница «Ленинградская»





Гостиница открыла свои двери для посетителей 1 ноября 1953 года. С 2008 года она действует под именем Hilton Moscow Leningradskaya.

Идея создания

Возможность строительства высотных зданий в советской столице начали обсуждать в профессиональной среде вскоре после революции 1917 года. Союзное правительство одобрило создание высотного Дворца Советов и нескольких 20-этажных домов, что и было зафиксировано в проекте реконструкции Москвы 1935 года. Однако подготовительные работы были остановлены после начала Великой Отечественной войны.

После завершения войны правительство СССР вернулось к идее строительства московских небоскрёбов и 13 января 1947 года Иосиф Сталин подписал постановление Совета Министров СССР «О строительстве в г. Москве многоэтажных зданий». В документе были указаны территории, предназначенные для восьми будущих высоток. Согласно документу, планировалось построить 16-этажное административное здание в районе Каланчёвской площади. Работы на объекте вело Министерство строительства военных и военно-морских предприятий, ответственным был назначен Семён Гинзбург.

Руководство страны торопилось с реализацией амбициозного проекта, поэтому торжественная закладка первого камня здания прошла в разгар празднования 800-летия Москвы - 7 сентября 1947 года.

Строительство

Строительство высотных зданий в Москве осложнялось тремя обстоятельствами. Во-первых, из-за слабых московских грунтов (супесей, суглинков, песков) для небоскрёбов требовались надёжные и дорогостоящие фундаменты. Во-вторых, кроме нескольких архитекторов, которые стажировались за границей, отечественные архитекторы не имели соответствующего опыта. В-третьих, в стране отсутствовала необходимая техническая база.

В случае с гостиницей «Ленинградская» строителям пришлось дополнительно использовать сваи. При сооружении фундамента выяснилось, что через Комсомольскую площадь протекают две подземные реки — Рыбинка и Чечёра. Для создания надёжной опоры конструкция здания была усилена 1400 вибронабивными десятиметровыми сваями. Для этого использовали прочные чугунные трубы, которые забивали до прочного несущего грунта. Затем в трубу вставляли арматурный каркас и заливали полость пластичным бетоном. До затвердевания бетона трубу извлекали, а через несколько дней, когда раствор застывал, получалась необходимая по прочности свая.

Гостиница «Ленинградская», одна из семи сталинских высоток, среди которых она выделяется наименьшей высотой. Здание было построено по проекту архитекторов Л.М. Полякова, А.Б. Борецкого и инженера Е.В. Метлюка.

Высота гостиницы – 136 метров, длина главного фасада – 55 метров, бокового – 95 метров. Композиционно здание гостиницы разделено на три объема: два 6 этажных крыла и 15 этажную прямоугольную башню с шатровым завершением. Не считая технических этажей и верхней завершающей части, здание имеет 17 этажей.





Гостиница «Ленинградская» на макете Москвы

Архитектура

В 1930-х годах в Советском Союзе началось формирование нового архитектурного стиля, получившего впоследствии название «сталинский ампир». Основной характерной чертой этого стиля являются заимствования из культуры предшествующих эпох.

Во внешнем оформлении здания гостиницы, более чем в других сталинских высотках, ощущается влияние средневекового русского зодчества. Современники отмечали, что бело-красно-золотистая раскраска стен «напоминает излюбленные цвета древнерусской архитектуры», а центральная секция стилистически близка кремлёвским

башням. Главный вход решён в виде теремного крыльца. Он украшен многопрофильными карнизами, причудливыми фронтонами, висячими гирьками и пинаклями.

Ещё значительнее стилистические заимствования в интерьерах гостиницы. Некоторые элементы оформления скопированы с образцов допетровских дворцов и церквей. В оформлении интерьеров использовались мотивы из истории России: на первом этаже над лестничными площадками установлены два круглых медальона. Один из них символизирует победу русских на Куликовом поле, второй — победу в Ледовом побоище.







Графическая подача проектов интерьеров гостиницы «Ленинградская», 1953 год







Гостиница «Ленинградская», располагаясь на оси третьей стороны площади «трех вокзалов», образует с ней органическое целое, чему способствует использование в декоре мотивов русской архитектуры рубежа XVII и XVIII веков, так как каждый из вокзалов по-своему варьирует национальный стиль.

Интересный факт:

С правой стороны вестибюля здания висит люстра длиной 15,5 м, которая украшает 6 лестничных пролетов отеля. Эта люстра вошла в Книгу рекордов Гиннесса, как самая длинная бронзовая многоярусная люстра-гирлянда в мире.



Новая экскурсионная программа «Пушкинская Москва»

Программа «Пушкинская Москва» включает в себя 20-ти минутную экскурсию по памятным местам поэта, отображенным на архитектурном макете столицы. Также по желанию можно поучаствовать в интерактивной викторине по пушкинской Москве и выиграть памятные призы.

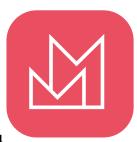
Благодаря экскурсии и участию в викторине можно узнать, где крестился и венчался поэт, что послужило прообразом для написания поэмы «Руслан и Людмила», сколько всего памятников А.С. Пушкину установлено в Москве и по какому бульвару любил прогуливаться писатель.

Ознакомиться с подробной информацией о павильоне «Макет Москвы» и расписанием светотехнических шоу, а также записаться на групповую экскурсию можно

на сайте www.maketmoskvy.ru, через мобильное приложение «Макет Москвы» и по телефонам: +7 (925) 237-37-28; +7 (925) 237-37-29.

Все услуги в выставочном центре предоставляются бесплатно.

Мобильное приложение «Макет Москвы»



С помощью приложения можно прослушать аудиоэкскурсии о миниатюрной Москве и истории создания макета, поучаствовать в интерактивных викторинах, узнать новости и анонсы предстоящих событий. Также есть возможность заранее записаться на экскурсию.

С нетерпением ожидаем вас в павильоне «Макет Москвы»!









