



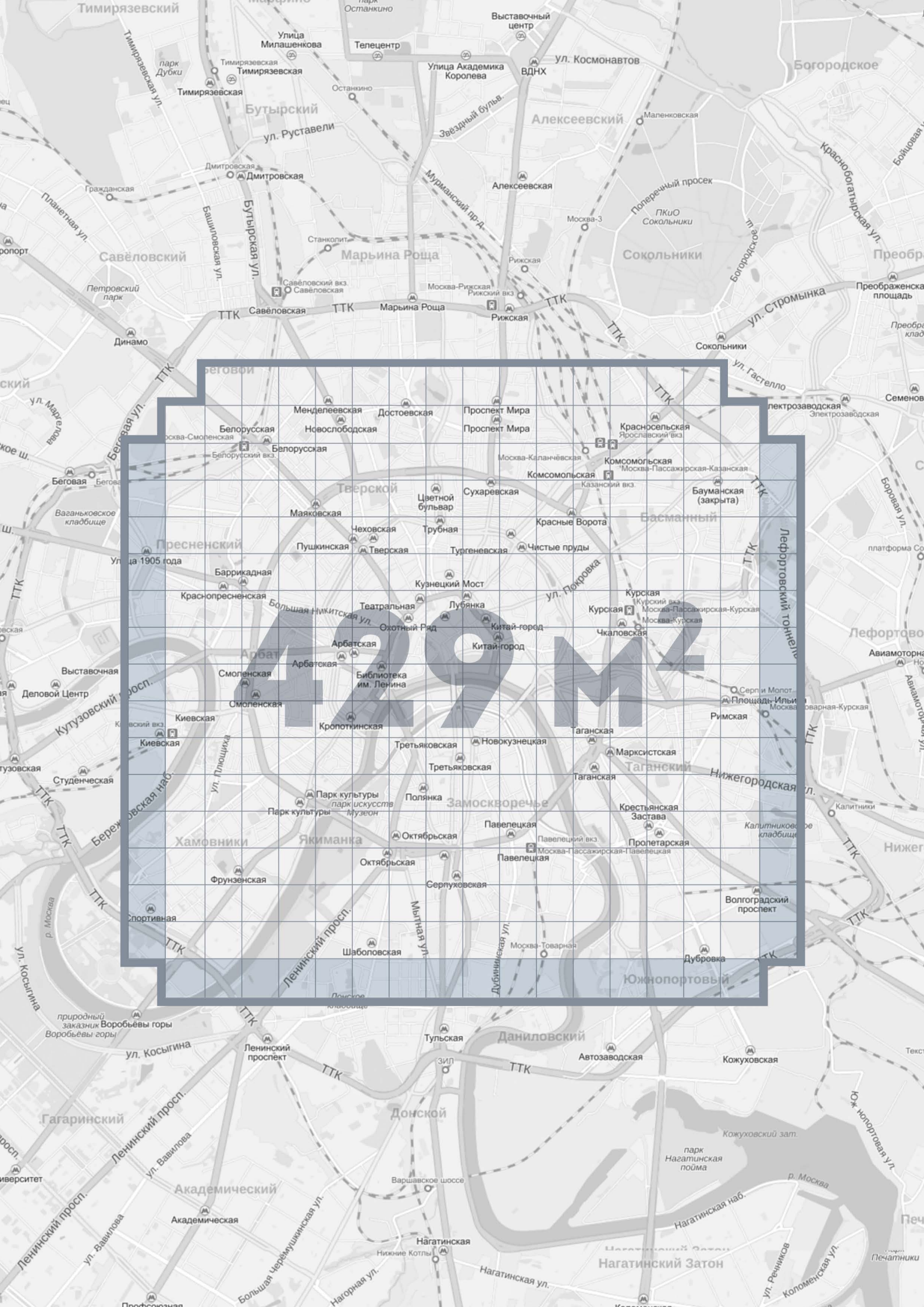
ДЕПАРТАМЕНТ
ГРАДОСТРОИТЕЛЬНОЙ
ПОЛИТИКИ
ГОРОДА МОСКВЫ

3/2024

МАКЕТЫ МОСКВЫ

КОЛЬЦЕВАЯ ЛИНИЯ
МОСКОВСКОГО МЕТРОПОЛИТЕНА

РАСПРОСТРАНЯЕТСЯ БЕСПЛАТНО



Кольцевая линия Московского метрополитена

Выпуск посвящен 70-летию с момента открытия последней
очереди кольцевой линии метро.
(1944-1954 гг.)

Кольцевая линия сыграла ключевую роль в развитии Московского метрополитена.



Кольцевая линия Московского метрополитена

Кольцевая линия — пятая линия Московского метрополитена, по форме напоминающая кольцо. Была и остается первой кольцевой линией, но потеряла свой статус единственной кольцевой во всех метрополитенах бывшего СССР после замыкания Большой кольцевой линии (БКЛ) в конце 2022 года.



Кольцевая линия метро в Москве строилась на протяжении десяти лет с 1944 до 1954 года. Соединяет семь из десяти железнодорожных вокзалов Москвы (кроме Рижского, Савёловского и Восточного).

На схемах обозначается коричневым цветом и числом 5.

Почему коричневый?

В изначальную задумку не входил коричневый цвет для маркировки линии. Популярный миф, появившийся в 1980-х годах для привлечения туристов, гласит, что Сталин поставил кофейную чашку на чертежи будущей московской подземки, оставив на них соответствующий отпечаток. Никто не мог возразить лидеру Советского Союза, поэтому линию обозначили именно таким цветом. Но все это — лишь слухи.

На самом деле проектировщики метрополитена руководствовались элементарными правилами цветовой гармонии. Впервые у Кольцевой линии цвет (и не один, а два) появился на чертеже 1949 года.

В 1957 году появилась карта метро, на которой Кольцевая линия обозначена коричневым цветом.

Интересный факт: полный круг на линии можно сделать за 28 минут. Она полностью расположена под землей: на Кольцевой нет ни одного наземного участка.

Длина линии составляет 19,4 км и включает в себя 12 станций:

- Парк культуры
- Октябрьская
- Добрынинская
- Павелецкая
- Таганская
- Курская
- Комсомольская
- Проспект Мира
- Новослободская
- Белорусская
- Краснопресненская
- Киевская



Схема Московского метрополитена. Видны все 12 станций кольцевой линии. 1940-ые годы.

Линию обслуживает одно электродепо — ТЧ-4 «Красная Пресня».

Как все начиналось

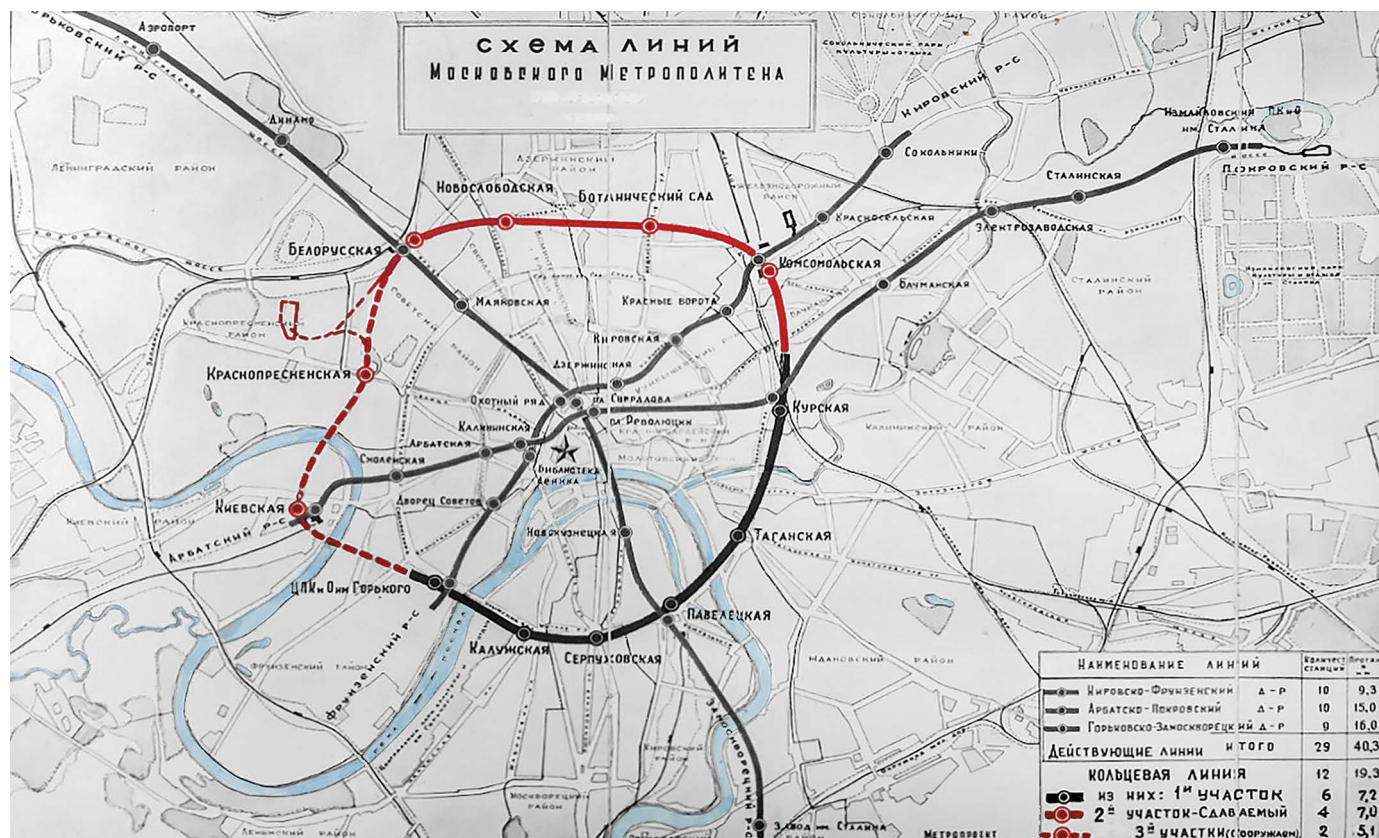
Сегодня сложно в это поверить, но Кольцевая линия не входила в первоначальные планы по строительству Московского метрополитена. Вместо нее планировалось построить «диаметральные» линии с пересадками в центре города. Однако после открытия второй очереди метро в 1938 году выяснилось, что нагрузка на пересадочные узлы в таком случае была бы слишком большой. В 1939 году на чертежах впервые появилась кольцевая ветка, но ее форма была далека от сегодняшней круглой.

Строительство Кольцевой линии началось, когда на горизонте забрезжило окончание Великой Отечественной войны, а ее исход стал очевиден.

Первый участок, открывшийся в 1950 году, прошел от Крымской площади до Курского вокзала вдоль южной дуги Садового кольца со станциями на всех главных площадях: «Калужская» (ныне «Октябрьская»), «Серпуховская» (ныне «Добрынинская»), «Павелецкая» и «Таганская».



Ударник Метростроя. — 1950. — 3 янв. — С. 1-2.



Второй участок кольца, открывшийся в 1952 году, проходил за пределами Садового кольца, присоединив к системе метрополитена крупнейшие транспортные узлы: станции «Комсомольская», «Проспект Мира», «Новослободская» и «Белорусская».

Последняя очередь в 1954 году замкнула кольцо, пройдя через Красную Пресню (там же было построено депо для линии) и Киевский вокзал.

Кольцевая линия оказалась ключевой в дальнейшем развитии Московского метрополитена. Часто радиальные

линии строились «от кольца», лишь впоследствии соединяясь центральным участком. В настоящее время каждая из двенадцати станций на Кольцевой линии является пересадочной.

Станции Кольцевой линии, как и другие станции, построенные в то время, являются памятниками расцвета архитектуры сталинского ампира. Каждая станция посвящена особой теме, но при этом охватывает эпоху и чувства народов СССР конца 1940-х — начала 1950-х годов. Особую роль играет подвиг Победы в Великой Отечественной войне.

Парк культуры

Станция открыта 1 января 1950 года и символизирует отдых советского народа.

Расположена в районе Хамовники (ЦАО) и названа по Центральному парку культуры и отдыха имени Горького.

В первые годы своего существования станция часто обозначалась на схемах под названием «Парк культуры имени Горького». Из-за достаточной удаленности от самого парка предлагалось переименовать её то в «Крымский мост», то в «Крымскую», то в «Чудовку». Но название станции претерпело изменения лишь в 1980-м году, когда в преддверии Олимпиады его сократили до «Парка культуры».

«Парк культуры» — это пилонная трёхсводчатая станция глубокого заложения (-40 м) с одной островной платформой. Диаметр центрального зала — 9,5 метров. Автор проекта — Игорь Рожин.

Центральный зал освещается фонарями шестигранной формы. Пилоны украшают 26 барельефов из белого мрамора работы И. А. Рабиновича. На них изображены различные виды досуга и отдыха, доступные советскому человеку: катание на коньках, шахматы, авиамоделирование, цветоводство, футбол и другие.

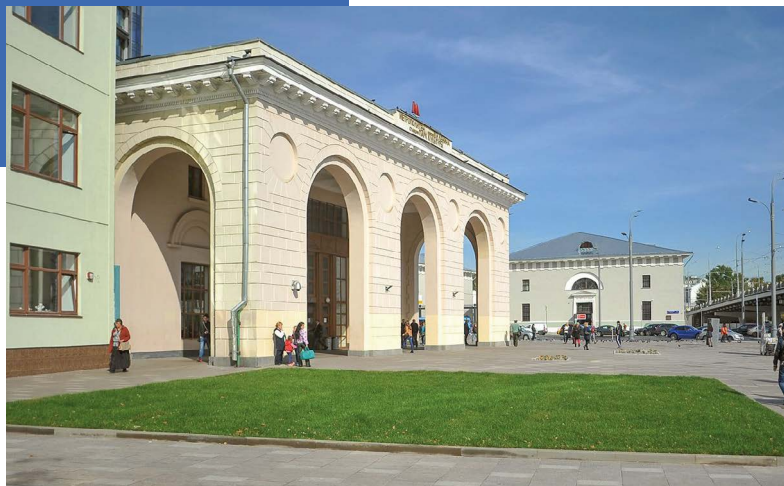
12 барельефов, расположенных в боковых залах, дублируются такими же барельефами в центральном зале. Свод центрального зала декорирован лепными розетками и шнурами, рисунок которых взят из кельтских узоров.

У станции имеется наземный вестибюль (архитекторы И. Е. Рожин и Е. М. Маркова), объединённый с вестибюлем станции «Парк культуры» Сокольнической линии и служащий также переходом между двумя станциями. Внутреннее пространство выхода в город организовано как храм крестово-купольной системы. Вестибюль украшен четырьмя штукатурными барельефами работы скульптора Г. И. Мотовилова, размещёнными на потолочном своде.

Выход из метро осуществляется на Крымскую площадь и Зубовский бульвар.



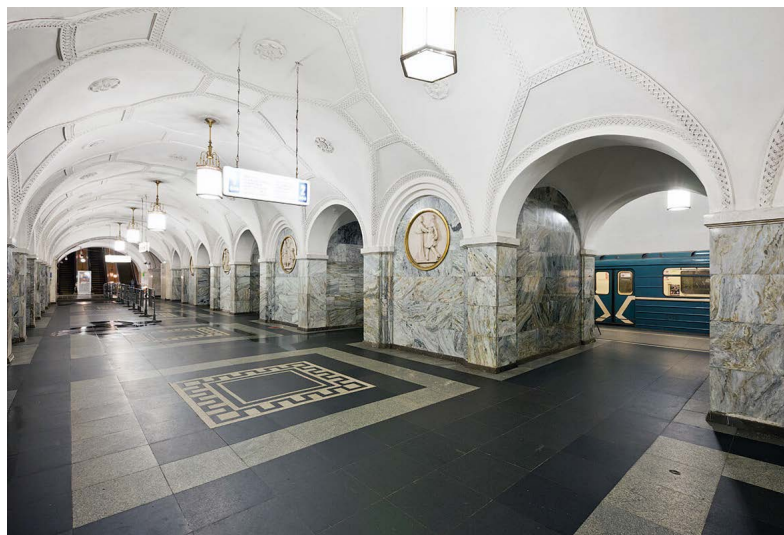
Барельеф из белого мрамора работы И. А. Рабиновича



Наземный вестибюль станции «Парк культуры»



Наземный вестибюль станции «Парк культуры» на макете Москвы



Центральный зал станции «Парк культуры»

Октябрьская

Станция открыта 1 января 1950 года в составе участка «Парк культуры» — «Курская».

Станция задумывалась как торжественный реквием павшим в Великой Отечественной войне. Открыта в 1950 году в составе первой очереди большого кольца и символизирует сочетание Победы с исторической славой.

«Октябрьская» — это пилонная станция глубокого заложения (глубина 40 метров) с тремя сводами. Диаметр всех трёх залов — 9,5 метров. Автор проекта — Л. М. Поляков.

Изначальное название станции — «Калужская». В 1961 году станция была переименована, получив название «Октябрьская» по соседней Октябрьской площади.

Павильон станции представляет собой грандиозную триумфальную арку, украшенную снаружи барельефными фигурами мужчин и женщин, облачённых в форму Советской армии военной поры. Автору проекта станции «Октябрьская» Л. Полякову удалось создать практически храмовое пространство, где ряды факелов ведут к закрытой торжественной оградой в стиле ампира апсиде с предполагаемым алтарём — нише с голубым небом, призванным отобразить «светлое будущее» страны.

В кассовом и эскалаторном залах расположены барельефы работы Г. И. Мотовилова, изображающие воинов с оружием, боевые знамёна Советской армии и девушек, являющихся олицетворением Славы.

Станция имеет наземный вестибюль, выходящий на Ленинский проспект и имеющий вид павильона с арочными проходами. С 1990 года выход из метро встроен в новое здание Московского института стали и сплавов. Вестибюль украшен барельефами, изображающими двух фанфаристов; барельефы подсвечены светильниками в виде колонн.

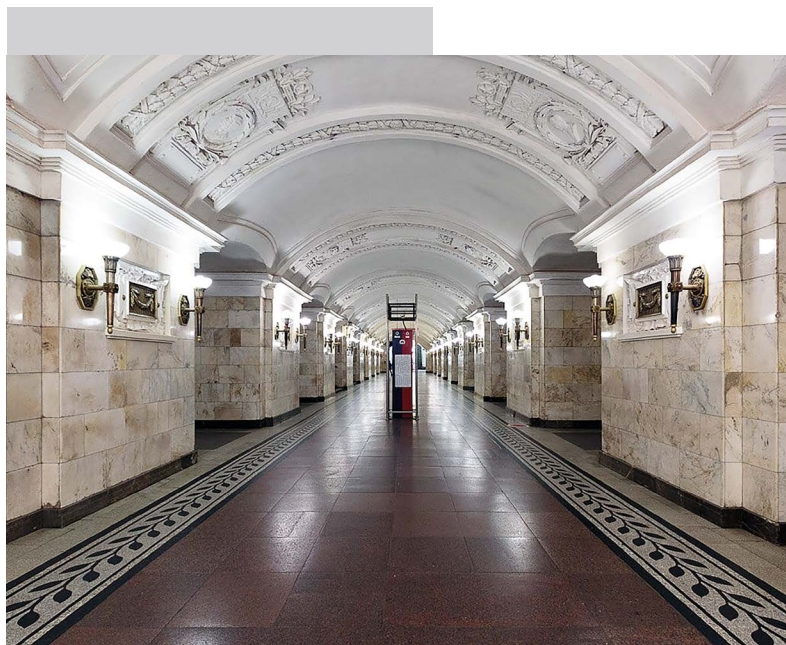
«Октябрьская» по оформлению схожа со станцией «Пушкинская» Петербургского метрополитена, также оформленной Л. М. Поляковым.



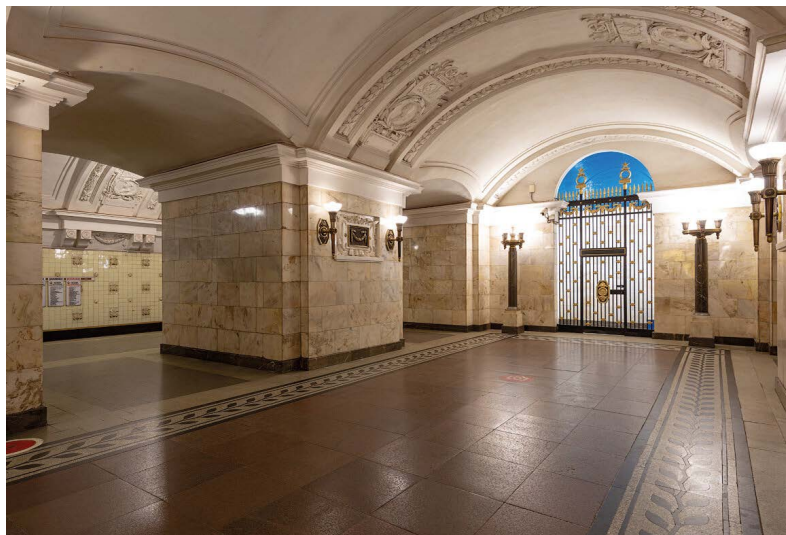
Барельеф работы
Г. И. Мотовилова



Наземный вестибюль станции «Октябрьская»



Центральный зал станции «Октябрьская»



Центральный зал станции «Октябрьская»

Добрынинская

Станция открыта в 1950 году в составе участка «Парк культуры» — «Курская» и символизирует величие русского зодчества.

Авторы проекта — М. А. Зеленин, Л. Н. Павлов и М. А. Ильин.

«Добрынинская» — пилонная станция глубокого заложения (глубина — 35,5 метров) с тремя сводами. Диаметр центрального зала — 9,5 метров.

До 6 июня 1961 года называлась «Серпуховская», в честь старого названия площади. Нынешнее название станция получила в память участника Октябрьской революции П. Г. Добрынина, бюст которого (работы скульптора Г. Д. Распопова) установлен в 1967 году перед входом в наземный вестибюль.

С 1983 года с «Добрынинской» можно осуществить посадку на станцию «Серпуховская» Серпуховско-Тимирязевской линии.

Тема декоративного оформления станции — труд советского народа.

Архитектурное оформление станции воссоздаёт перспективные порталы памятников древнерусского зодчества. На пилонах и в тупиковом торце многократно и ритмично повторяется мотив арки. Эти арки вписаны друг в друга и дают ощущение ухода вдаль.

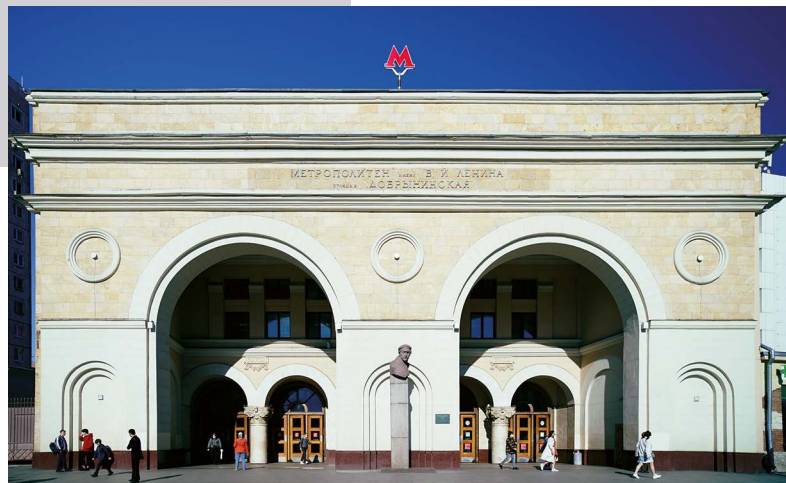
Ниши пилонов со стороны центрального зала декорированы барельефами работы Е. А. Янсон-Манизер, изображающими представителей народов СССР. Тематически это мирные мотивы крестьянского труда.

В торце центрального зала находится смальтовое панно «Утро космической эры» (1967 год, художник С. А. Павловский). На нём изображены мать и дитя на фоне открытого космоса.

Выход в город осуществляется к Люсиновской улице и Коровьему Валу.



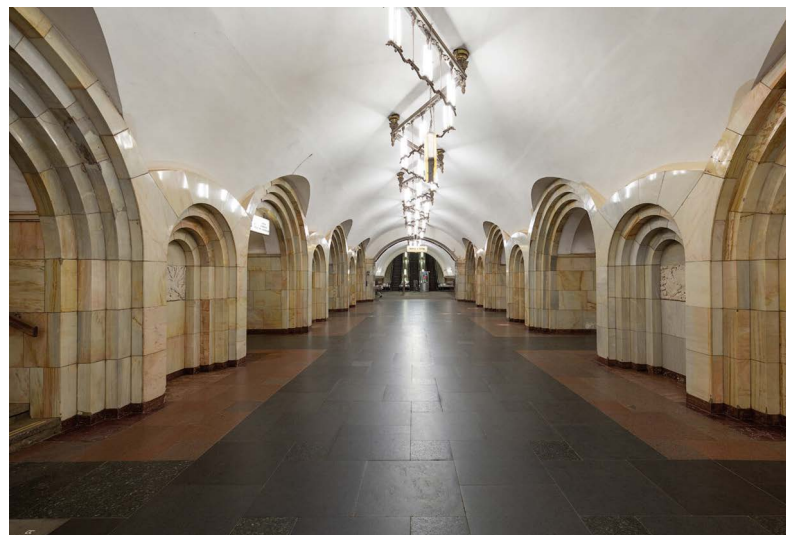
Портрет Гагарина
на панно в вестибюле
станции



Наземный вестибюль станции «Добрынинская»



Наземный вестибюль станции «Добрынинская» на макете Москвы



Центральный зал станции «Добрынинская»

Павелецкая

Станция открыта 1 января 1950 года в составе участка «Парк культуры» — «Курская».

Авторы проекта — Н. Я. Колли и И. Н. Кастель.

Пилонная трёхсводчатая станция глубокого заложения с одной островной платформой. Открыта 1 января 1950 года.

«Павелецкая» расположена в районе Замоскворечье (ЦАО) под домами севернее Павелецкой площади, по которой и получила своё название. Символизирует Волгу, хлебницу России.

30 июля 1955 года в центре зала был открыт переход на радиальную одноименную станцию Замоскворецкой линии.

Вестибюль станции представляет собой ансамбль из двух помещений. Расположен в цоколе и на первых двух этажах дома № 43/16 по Новокузнецкой улице, который занимает компания «Метрогипротранс». Снаружи часть дома, занятая вестибюлем, оформлена глубоким портиком со сводчатыми проходами.

Круглый эскалаторный зал самой станции перекрыт куполом. В него открываются верхние арки эскалаторных тоннелей обеих станций, а также арочные проёмы, обозначающие входы и выходы. Оставшиеся простенки заняты большими сводчатыми окнами. Поверхность купола украшена лепными розетками, к вершине уменьшающимися в размере, в центре — углубление синего цвета, создающее ощущение неба.

Фриз под куполом украшен смальтовым панно (художник — И. А. Рабинович). Тема мозаики — «Сталинский план преобразования природы», на ней изображены гирлянды в виде хлебов, плодов, цветов, овощей. На карнизе над фризом ранее осуществлялась подсветка мозаики.

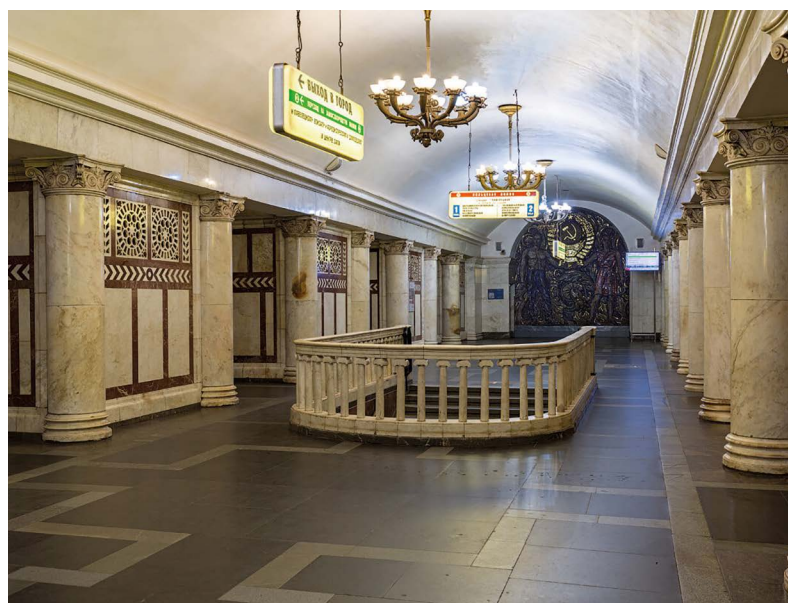
На тупиковой стене зала размещена мозаика «Рабочий и колхозница» художника П. Д. Корина. Ранее на месте этого панно находился медальон с изображением Ленина и Сталина скульптора М. Г. Манизера.

Над аркой эскалатора находится мозаичное панно «Красная площадь» с изображением мавзолея, Спасской башни и Покровского собора (без крестов). Панно помещено в красивую литую бронзовую раму.

«Павелецкая» — единственная привокзальная станция на Кольцевой линии, не имеющая прямого выхода к вокзалу.



Наземный вестибюль станции «Павелецкая»



Центральный зал станции «Павелецкая»



Мозаика «Рабочий и колхозница» художника П. Д. Корина

Таганская

Станция открыта 1 января 1950 года в составе участка «Парк культуры» — «Курская».

Пилонная трёхсводчатая станция глубокого заложения (глубина 53 метра) с одной островной платформой символизирует сочетание Победы с воинской славой.

Название станции происходит от Таганской площади, на которой расположен вестибюль выхода в город. На момент открытия в 1950 году вестибюль выходил на Верхнюю Таганскую площадь, которая в 1963 году была объединена с Нижней.

Проектирование станции велось под руководством известных архитекторов и инженеров того времени.

Авторы проекта — К. С. Рыжков и А. А. Медведев при участии Л. Грипачевской.

Огромное внимание архитекторы уделили оформлению как зала, так и вестибюля. Пилоны центрального зала покрыты и украшены мрамором. На пилонных со стороны зала и платформ во всю высоту сделаны неглубокие стрельчатые ниши с майоликовыми панно военной тематики (скульпторы Е. П. Блинова, П. М. Кожин, А. Г. Сотников, А. Д. Бржезицкая, З. С. Соколова).

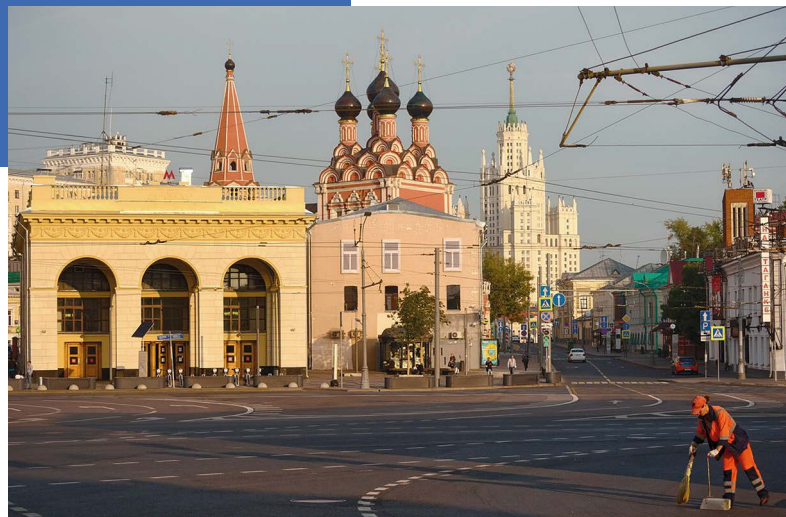
Пол выложен красным и серым гранитом. Для освещения применены люстры, спроектированные специалистом по искусственному освещению, архитектором А. И. Дамским.

В южном торце центрального зала размещалась скульптурная композиция «Сталин и молодёжь» (скульпторы Е. П. Блинова и П. А. Баландин), впоследствии заменённое на панно тех же авторов с портретом В. И. Ленина, гербом СССР и союзных республик и изображениями городов-героев Ленинграда, Сталинграда, Севастополя и Одессы. Сейчас нет и его: в торце устроен переход на станцию «Таганская» Таганско-Краснопресненской линии. В центре станции расположены лестницы, ведущие на станцию «Марксистская» Калининской линии.

Станция расположена глубоко под Таганским холмом и имеет два последовательных эскалаторных наклона. Между ними – промежуточный зал, купол которого украшен росписью «Салют Победы».



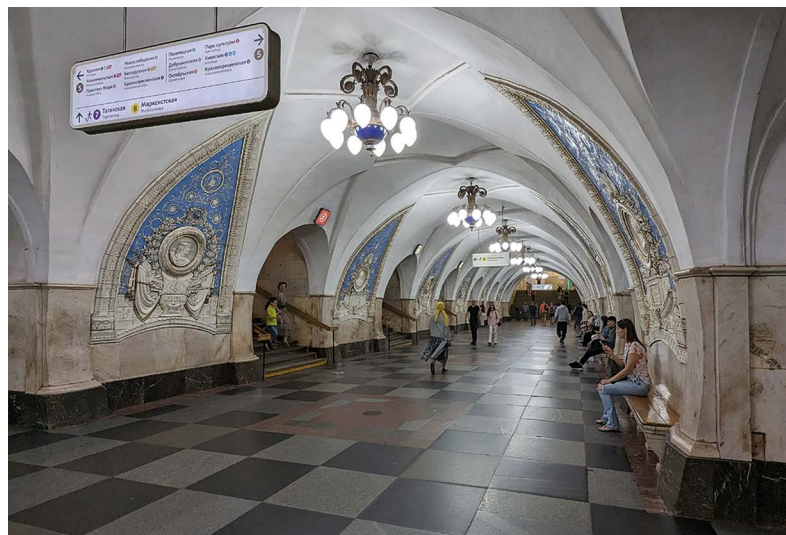
Фрагмент майоликового панно военной тематики (скульпторы Е. П. Блинова, П. М. Кожин, А. Г. Сотников, А. Д. Бржезицкая, З. С. Соколова)



Наземный вестибюль станции «Таганская»



Наземный вестибюль станции «Таганская» на макете Москвы



Центральный зал станции «Таганская»

Курская

Станция открыта 1 января 1950 года в составе участка «Парк культуры» — «Курская».

Одна из двух крупнейших станций Московского метрополитена. Названа по Курскому вокзалу, близ которого расположена.

Архитекторы: Г. А. Захаров, З. С. Чернышева.

Инженеры-конструкторы: Л. И. Горелик,
П. С. Сметанкин.

«Курская» - это колонная трехсводчатая станция глубокого заложения (глубина 40 метров). Имеет подземный переход на одноименную диаметральную станцию Арбатско-Покровской линии и станцию «Чкаловская» Люблинско-Дмитровской линии.

Центральный зал напоминает древнеримский зал базиликального типа. Пилоны и колонны дорического ордера покрыты светлым мрамором «коелга». Люстры по оформлению перекликаются с древнеримскими люстрами-святильниками, напоминающими снизу солнце. Покрывание пола — красный и серый гранит. На полу были сделаны крупные геометрические узоры. В основаниях свода центрального зала по всей длине проходят узкие металлические фризy с филигранным орнаментом.

В 1950 году архитекторы станции были удостоены Сталинской премии.

Наземный вестибюль находится в здании, примыкающем к Курскому вокзалу. В нем изначально находилась скульптура И. В. Сталина (автор Н. В. Томский).

Из южного торца станции в 1995 году был сооружен второй выход в общий вестибюль со станцией «Чкаловская» Люблинско-Дмитровской линии.

Павильон выхода из метро строился на открытом и со всех сторон обозримом месте. Теперь же он прислонён к новому зданию Курского вокзала. Вестибюль станции имеет очень много схожих черт с храмовыми постройками. Ориентированный входом на запад и внутренней алтарной частью на восток, он открывает смысл здания — Храма Победы.



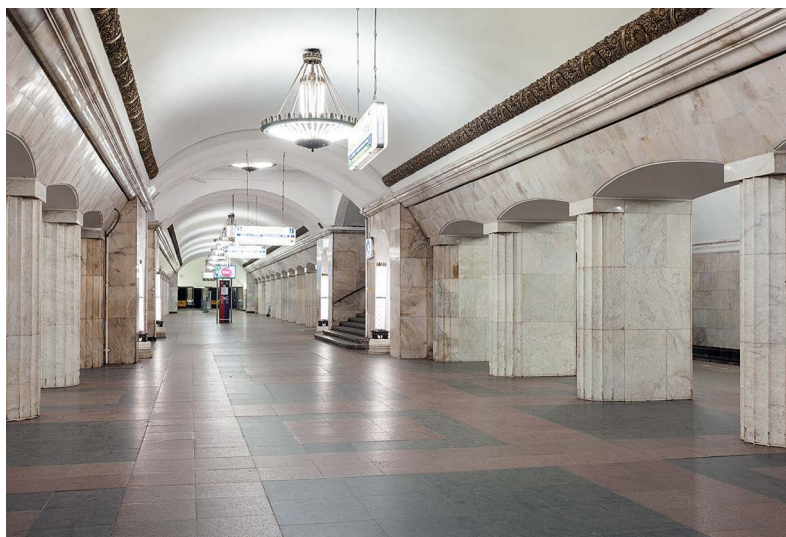
Медальон на путевой стене



Наземный вестибюль станции «Курская»



Наземный вестибюль станции «Курская» на макете Москвы



Центральный зал станции «Курская»

Комсомольская

Станция открылась 30 января 1952 года в составе участка «Курская» — «Белорусская».

Архитекторы: А. В. Шусев, О. А. Великорецкий, В. С. Варванин, В. Д. Кокорин, А. Ю. Заболотная.

«Комсомольская» - это колонная трёхсводчатая станция глубокого заложения (глубина 37 метров) с одной островной платформой.

Связана пересадкой с одноимённой станцией на Сокольнической линии. Расположена в Красносельском районе (ЦАО) под Комсомольской площадью, по которой и получила своё название. В 1991 году был предложен проект смены названия станции на «Каланчёвская», а в 1992 году — на «Три вокзала», однако оба проекта не были осуществлены.

Является одной из самых загруженных станций метро в Москве (в основном из-за расположенных рядом с площадью Ленинградского, Ярославского и Казанского вокзалов).

Станции четвертой очереди по сравнению с первыми тремя имеют подчеркнuto парадный характер, что было продиктовано задачей отразить победу в Великой Отечественной войне и величие сталинской эпохи. «Комсомольская-кольцевая» считается одной из самых богато украшенных станций Московского метрополитена.



Наземный вестибюль станции «Комсомольская»

Станция «Комсомольская» — апофеоз сталинского ампира, отличающегося грандиозностью, помпезностью, сочетанием элементов классицизма, ампира и московского барокко. Одна из авторов проекта, А. Ю. Заболотная, писала, что станция задумывалась как один из самых оживлённых транспортных узлов города и как своеобразные ворота Москвы. Эти «ворота» должны были формировать первые впечатления о Москве.

Темой оформления станции стала фраза: «Слава победоносному русскому оружию». Сюжетами стали знаковые эпизоды истории России.

Изначально восемь огромных мозаик на своде иллюстрировали речь И. В. Сталина на параде 7 ноября 1941 года,



Центральный зал станции «Комсомольская»

в которой упоминались Александр Невский, Дмитрий Донской, Кузьма Минин и Дмитрий Пожарский, Александр Суворов и Михаил Кутузов. Так же темами мозаик были выбраны: исторический парад 7 ноября 1941 года, взятие Рейхстага, парад Победы 24 июня 1945 года.

Три последние мозаики были изменены в 1961 году после осуждения культа личности Сталина. Мозаика с ноябрьским парадом 1941 года была заменена на мозаику, изображающую выступление Ленина на Красной площади перед бойцами Красной армии в годы Гражданской войны. На мозаике со взятием Рейхстага со знамени исчез профиль Сталина. Мозаика «Парад Победы» была заменена на новую, где вместо людей на Красной площади появилась аллегорическая фигура Родины-матери, стоящей на знаменах поверженного врага и держащую в руках серп и молот и ветвь оливы, как символ победы.

«Комсомольская» - первая станция московского метрополитена, где для организации перехода на другую станцию использовали не лестницы, а эскалаторы.

Наземный вестибюль станции был построен в классическом стиле и украшен барельефами Г. И. Мотовилова на тему «Созидательный труд Советского народа». Он представляет собой большое двухэтажное здание крестовой формы с двумя шестиколонными портиками со стороны Комсомольской площади и с выходом к перронам Ленинградского и Ярославского вокзалов с противоположной стороны. Внутренний свод вестибюля выдаётся наружу большим серым куполом, увенчанным высоким шпилем с пятиконечной звездой, на которой изображены серп и молот.



Мозаика на своде центрального зала станции «Комсомольская»



Мозаика на внутреннем своде вестибюля станции



Наземный вестибюль станции «Комсомольская» на макете Москвы

Проспект Мира

Станция открыта 30 января 1952 года в составе участка «Курская» — «Белорусская».

До 20 июня 1966 года станция носила название «Ботанический сад» по находящемуся поблизости Ботаническому саду МГУ. Свое нынешнее название она получила в честь проспекта Мира, в самом начале которого расположена.

«Проспект Мира» — пилонная станция глубокого заложения (глубина — 40 метров) с тремя сводами. **Авторы проекта** — В. Г. Гельфрейх и М. А. Минкус. Символизирует плодородность советского сельского хозяйства.

В 1958 году в западном торце станции был сооружён переход на станцию «Ботанический сад» Калужско-Рижской линии. 20 июня 1966 года станция получила своё нынешнее название в связи с наличием Главного ботанического сада Академии наук СССР в Останкине. Радиальная станция была переименована 26 октября 1966 года.

В 1978 году название «Ботанический сад» было повторно присвоено новооткрытой станции теперь уже в честь Главного ботанического сада.

В 1991 году был предложен проект смены названия станции на «Мещанская слобода», а радиальной предлагалось название «Олимпийская», однако эти проекты не были осуществлены.

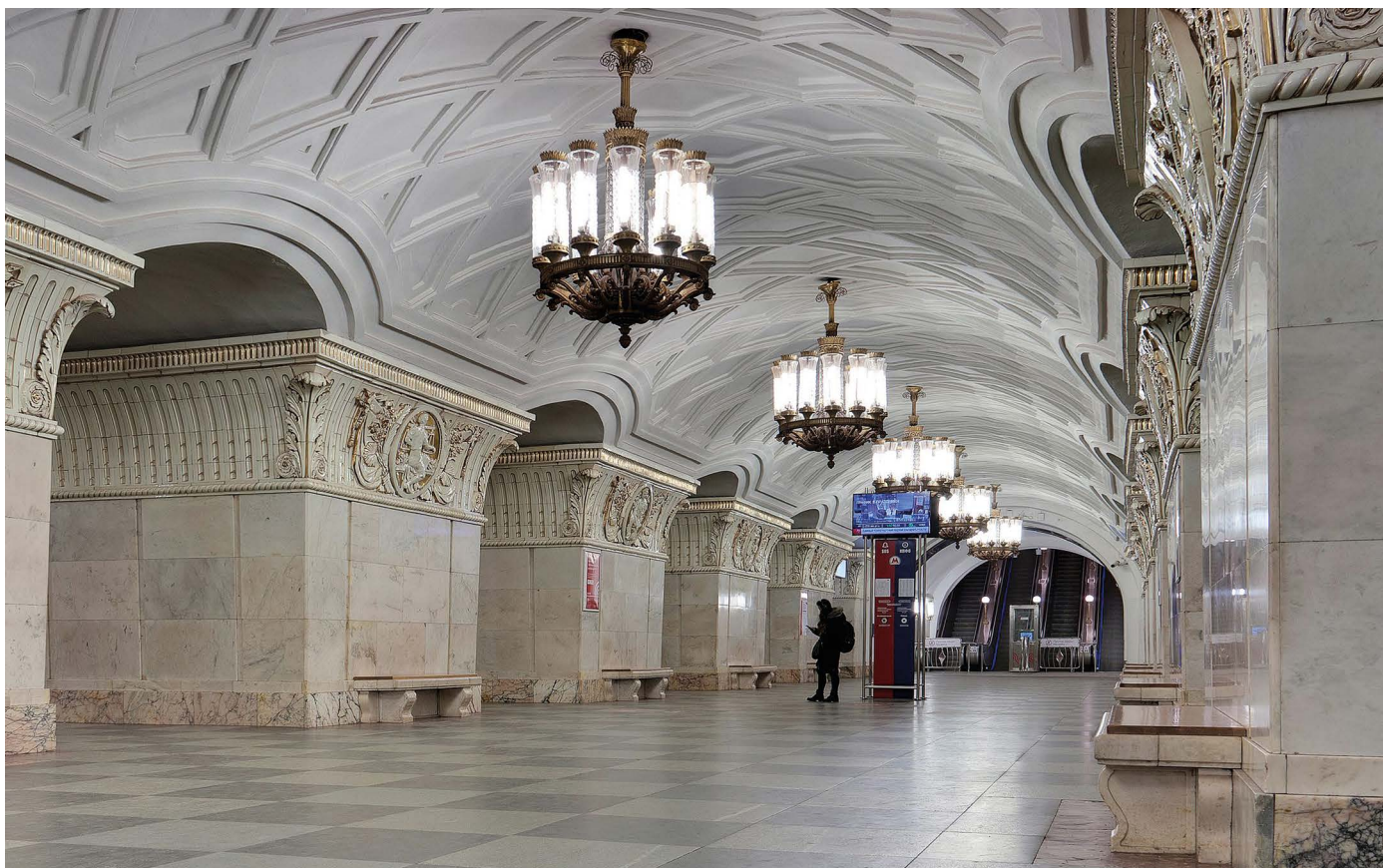


Наземный вестибюль станции «Проспект Мира»

Архитектурное оформление станции посвящено теме «Преобразование природы». Массивные кубические пилоны с неширокими карнизами облицованы кремовым мрамором. Над карнизами пилонов — широкие керамические фризy, на которых изображён рельефный растительный орнамент: венки, листья, бутоны и знамёна. Они обрамляют круглые медальоны с рельефными изображениями агрономов, цветоводов, садоводов за работой.

В боковых залах вместо медальонов установлены декоративные решётки вентиляционных отверстий с колосями, лентами и гербовыми символами. Скульптор — Г. И. Мотовилов.

Свод оформлен выпуклыми лепными полосами, образующими сплошную ромбическую сеть. Пол облицован серыми и чёрными гранитными плитами в шахматном



Центральный зал станции «Проспект Мира»

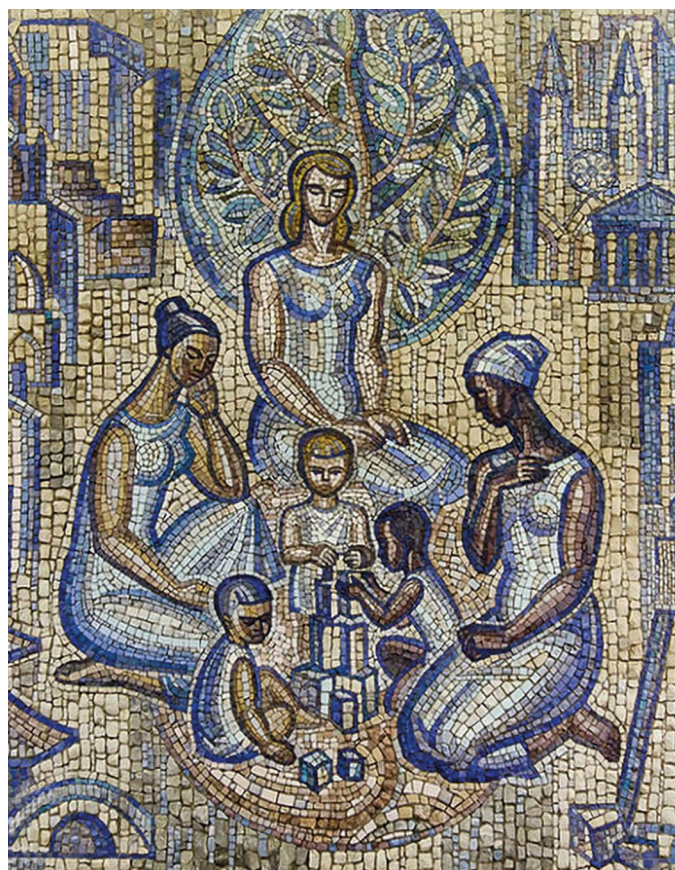
порядке. Путевые стены - красным мрамором с белыми прожилками.

В 1953 году торцевая стена станции была украшена керамическим панно с изображением И. В. Сталина в окружении знамён. Панно было снято в 1958 году в связи с открытием перехода на радиальную станцию, который начинался через торец.

Выход из метро осуществляется через наземный вестибюль, сооружённый по проекту А. Е. Аркина и встроенный в жилое здание на проспекте Мира. Вестибюль представляет собой высокий прямоугольный зал с плоским потолком, совмещающий в себе функции кассового и эскалаторного помещения. Потолок поддерживают пальмообразные колонны.

Стена напротив эскалатора изначально была украшена барельефом с профилем И. В. Сталина. Однако позже барельеф был демонтирован в связи с развенчанием культа личности Сталина. В 1976 году на стене было смонтировано смальтовое панно «Матери мира» работы А. Н. Кузнецова, созданное им в 1967 году к юбилейной республиканской выставке «Советская Россия».

Панно изображает матерей с детьми трёх основных рас на фоне известных построек городов мира, строящих вместе домик из песка. Установка именно этого панно была связана с переименованием станции в «Проспект Мира».



Мозаика в вестибюле станции «Проспект Мира»



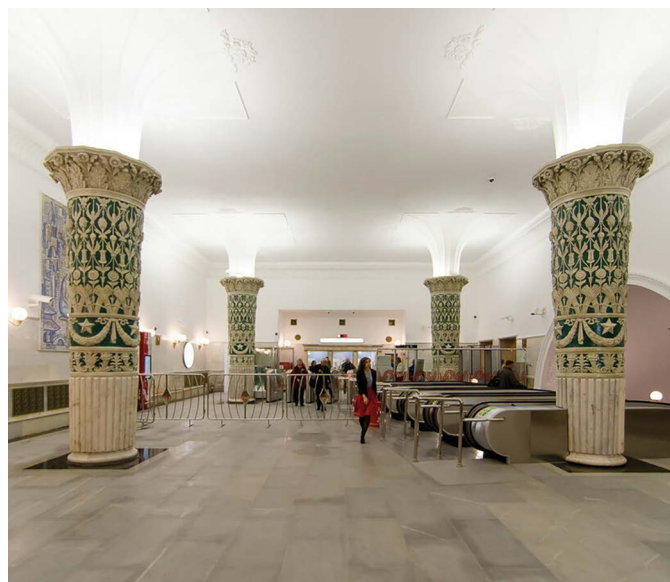
Фрагмент декоративной решетки в боковом зале станции «Проспект Мира»



Фрагмент керамического фриза в центральном зале станции «Проспект Мира»



Боковой зал станции «Проспект Мира»



Вестибюль входа/выхода на станцию «Проспект Мира»

Новослободская

Станция открыта 30 января 1952 года в составе участка «Курская» — «Белорусская».

Новослободская задумывалась как станция-грот, где витражи рассказывают о культурном величии страны. Название станции было присвоено по одноимённой улице, в самом начале которой она расположена.

Конструкция станции — пилонная глубокого заложения (глубина — 40 метров) с тремя сводами. Авторы проекта — А. Н. Душкин и А. Ф. Стрелков. Диаметр центрального зала — 9,5 метра.

Станция «Новослободская» была открыта 30 января 1952 года в составе участка «Курская» — «Белорусская». «Новослободская» является последней работой для метро архитектора А. Н. Душкина и имеет статус выявленного объекта культурного наследия.

В 1988 году был построен переход на станцию «Менделеевская» Серпуховско-Тимирязевской линии. Таким образом, «Новослободская» стала последней станцией Кольцевой линии, получившей пересадку.

Проект станции выбирался на конкурсной основе. Член-корреспондент Академии архитектуры СССР А. Н. Душкин, уже имевший опыт сооружения станций московского метро и награждённый за эту работу двумя Сталинскими премиями, предложил начинающему архитектору А. Ф. Стрелкову совместно разработать проект станции. Уже тогда у А. Н. Душкина появилась идея сделать «что-то сказочное, декоративное». После победы на конкурсе, А. Ф. Стрелков в течение двух месяцев дорабатывал проект, а А. Н. Душкин его контролировал.

Самым ярким элементом оформления станции выступают 32 эффектно подсвечиваемых витража. Они размещены внутри пилонов и окаймлены сталью и золочёной латунью. Витражи были выполнены в Риге Латвийским отделением Художественного Фонда СССР: художники — Э. Вейланд, Дж. Я. Бодниекс, Э. Крастс и Х. Рысин по эскизам П. Д. Корины.

Станция метро «Новослободская» имеет один наземный вестибюль, находящийся на Новослободской улице. Он представляет собой крупное трёхэтажное массивное строение, на подобие античного храма. Такой эффект был достигнут за счёт простых пропорций, глубокого шестиколонного портика перед фасадом, квадратных и круглых колонн.

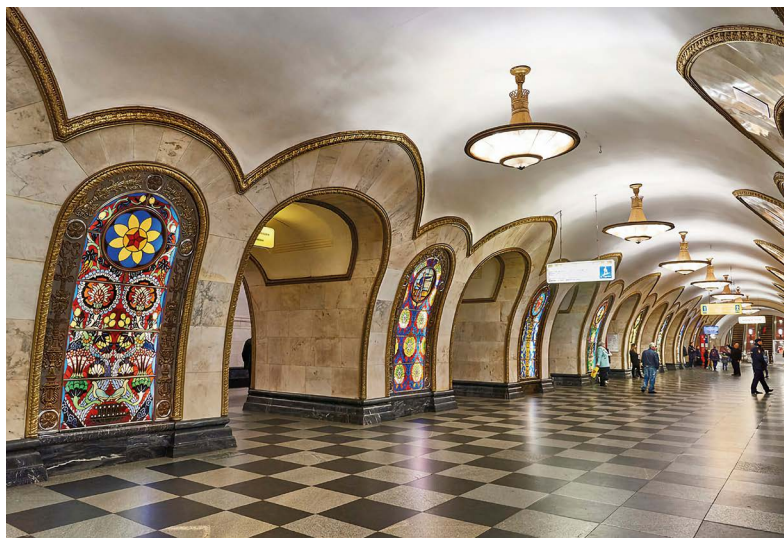
Наземный вестибюль станции является выявленным объектом культурного наследия.



Наземный вестибюль станции «Новослободская»



Наземный вестибюль станции «Новослободская» на макете Москвы



Центральный зал станции «Новослободская»

Белорусская

Станция открыта 30 января 1952 года в составе участка «Курская» — «Белорусская».

Эта пилонная трёхсводчатая станция глубокого заложения (глубина — 42,5 метра) с одной островной платформой была открыта 30 января 1952 года в составе участка «Курская» — «Белорусская» и названа по Белорусскому вокзалу.

Архитекторы: И. Г. Таранов, Н. А. Быкова, соавторы Я. В. Татаржинская, А. А. Марова, при участии З. Ф. Абрамовой.

Архитекторы западного вестибюля:

И. Г. Таранов, Ю. А. Черепанов.

Инженеры-конструкторы: Б. М. Прикот, А. И. Семенов, К. Сапуненко.

В 1951 году И. Г. Таранов, Н. А. Быкова и Г. И. Опришко получили за работу над проектом Сталинскую премию.

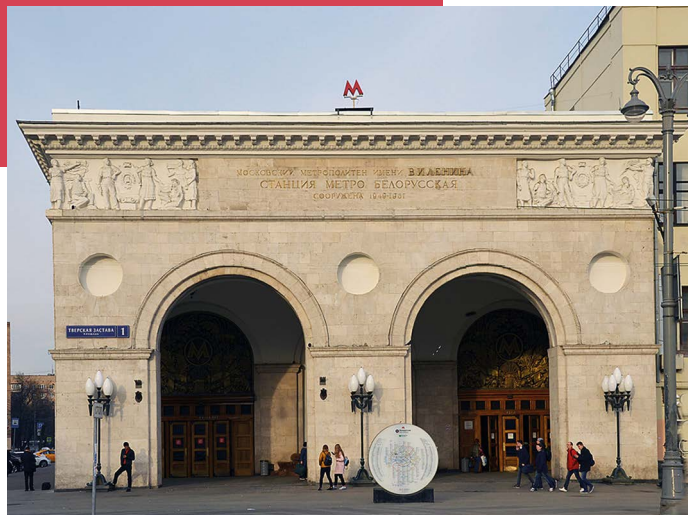
Первой станцией метро у Белорусского вокзала стала одноименная станция Замоскворецкой линии, открытая в 1938 году в составе второй очереди метрополитена. Переход на Замоскворецкую линию был открыт сразу же после открытия «Белорусской» (кольцевой).

Тема художественного оформления станции — хозяйство и культура Белоруссии. Своды потолка декорированы рельефным орнаментом и, впервые примененными в сооружениях метрополитена, двенадцатью мраморно-мозаичными панно на тему рассвета хозяйства и культуры Советской Белоруссии по эскизам художника Г. И. Опришко.

У станции есть два вестибюля — наземный (западный) и подземный (восточный). Первым был открыт западный вестибюль в 1952 году. **Архитекторы:** Н. А. Быкова, А. А. Марова, И. Г. Таранов, З. Ф. Абрамова, Я. В. Татаржинская. Художник - Г. И. Опришко. **Скульпторы:** С. М. Орлов, С. Л. Рабинович, И. Л. Слоним.

Западный наземный вестибюль станции находится у Белорусского вокзала, на углу Грузинского Вала и площади Тверской заставы и представляет собой массивное квадратное трёхэтажное здание.

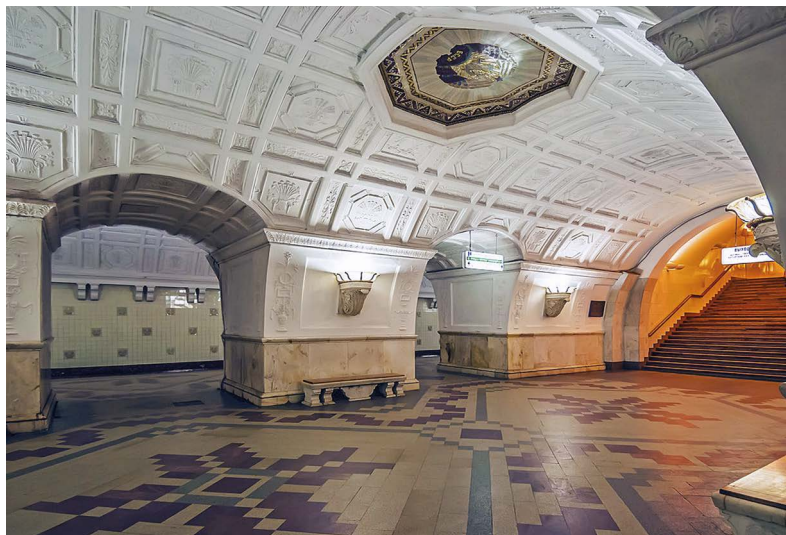
Восточный вестибюль был открыт 25 августа 1997 года на Лесной улице. Стена между дверьми на выход и вход украшена майоликовым панно португальской художницы Грасы Мораиш. Это панно — дар Мэрии Лиссабона Московскому метрополитену в ознаменование 850-летия столицы.



Наземный вестибюль станции «Белорусская»



Наземный вестибюль станции «Белорусская» на макете Москвы



Центральный зал станции «Белорусская»

Киевская

Станция открыта 14 марта 1954 года в составе участка «Белорусская» — «Парк культуры» и названа по одноименному вокзалу.

Единственная станция Кольцевой линии метро, расположенная не в Центральном административном округе Москвы.

«Киевская» - это пилонная трехсводчатая станция глубокого заложения (глубина — 53 метра) с одной островной платформой. Связана пересадками с двумя одноимёнными станциями, одна из которых располагается на Арбатско-Покровской линии, другая — на Филёвской.

Архитекторы: Е. И. Катонин, В. К. Скугарев, Г. Е. Голубев.
Художники: А. В. Мызин, Г. И. Опрышко, А. Т. Иванов.

Станция имеет два вестибюля: южный (наземный) — совмещённый со станцией Арбатско-Покровской линии, и северный (подземный), общий со станцией Филёвской линии.

Южный вестибюль был построен в здании Киевского вокзала для станции Арбатско-Покровской линии в 1953 году, а в 1954 году стал совмещённым вестибюлем Кольцевой и Арбатско-Покровской линий. При открытии в 1958 году Филёвского радиуса этот вестибюль соединился переходом с подземным вестибюлем станции Филёвской линии.

Один из входов на станцию оформлен французскими архитекторами в духе типовых проектов Эктора Гимара. Представитель стиля модерн, Эктор Гимар декорировал входы на первые станции парижского метро в 1900 - 1910 годы. Ответным подарком московского метрополитена стал витраж «Курочка Ряба», установленный на станции «Madeleine» в Париже.



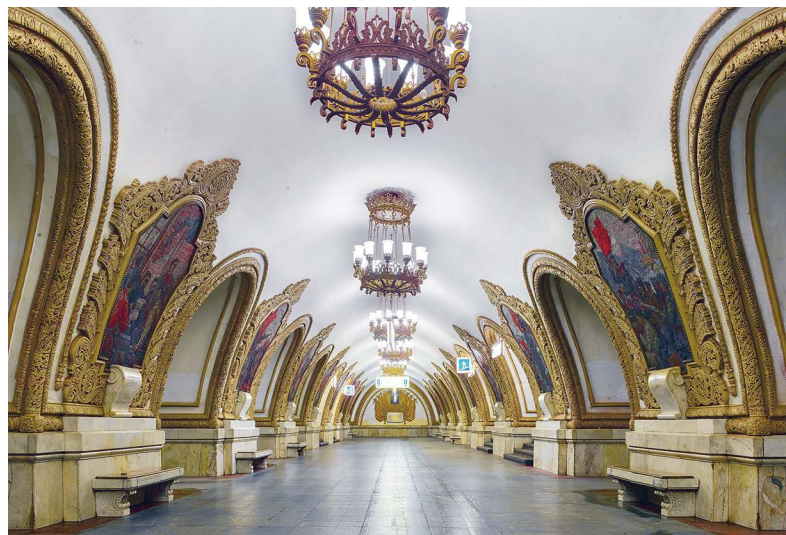
Основной вход на станцию «Киевская» расположен в здании одноименного вокзала



Наземный вестибюль станции «Киевская» на макете Москвы



Один из входов на станцию «Киевская»



Центральный зал станции «Киевская»

Краснопресненская

Станция открыта 14 марта 1954 года в составе участка «Белорусская» — «Парк культуры».

«Краснопресненская» — трёхсводчатая пилонная станция глубокого заложения (глубина — 35,5 метра). После ее ввода в эксплуатацию в Московском метрополитене стало 40 станций.

Свое название станция получила по улице Красная Пресня. В 1991 — 1992 годах ее предлагали переименовать в «Пресню».

Тема художественного оформления «Краснопресненской» — революционное движение 1905 и 1917 годов в Российской империи.

Архитекторы: В. С. Егеров, М. П. Константинов, Ф. А. Новиков, И. А. Покровский.

Архитекторы вестибюлей: К. С. Алабян, Т. А. Ильина, соавторы В. И. Алешина и Т. Д. Зебрикова.

Инженер-конструктор: Б. М. Прикот.

Первоначально проект станции был разработан вице-президентом Академии архитектуры СССР Каро Алабяном и утверждён в 1950 году. Однако в итоге подземная часть станции стала дебютом молодых архитекторов «Моспроекта».

На скульптурное оформление станции в 1951 году был объявлен отдельный конкурс, который выиграл только окончивший Московский институт прикладного и декоративного искусства Николай Щербаков.

Павильон станции представляет собой отдельно стоящее здание в виде античного храма-ротонды. Он построен из железобетонного каркаса с кирпичным заполнением. В плане строение имеет форму круга и по всему периметру декорировано колоннадой из каннелированных светлых колонн с дорическими капителями.

В 1955 году, к 50-летию Декабрьского восстания 1905 года, перед нишей ротонды вестибюля была установлена скульптура «Дружинник».

Наземный павильон станции выходит на улицы Красная Пресня и Конюшковская. Напротив входа и выхода станции находится Московский зоопарк, а вблизи стоит одна из семи сталинских высоток — жилой дом на Кудринской площади.

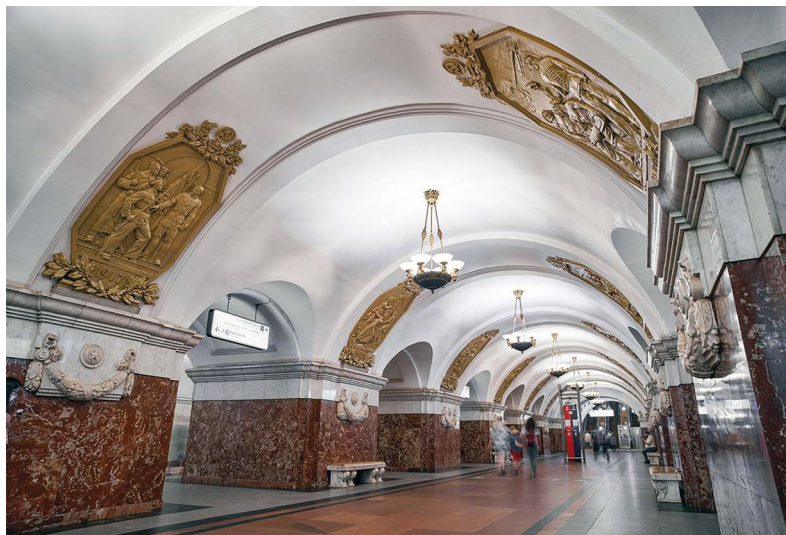
С 13 июня 2007 года станция «Краснопресненская» имеет статус выявленного объекта культурного наследия России.



Наземный вестибюль станции «Краснопресненская»



Наземный вестибюль станции «Краснопресненская» на макете Москвы



Центральный зал станции «Краснопресненская»

История одного здания:

Жилой дом на Кудринской площади



Жилой дом на Кудринской площади — высотный дом, возведённый в Москве в 1948 — 1954 годах, одна из семи построенных «сталинских высоток». В исторической литературе по отношению к этому зданию часто используют определение «высотка на Восстания», топоним связан с бывшим названием Кудринской площади.

Проект здания выполнен архитекторами магистральной мастерской №9 института «Моспроект» Михаилом Посохиным и Ашотом Мндоянцем, конструктором выступал М. Н. Волхонский.

Небоскрёб отличался уникальными для советского жилого домостроения решениями: наличием подземной парковки, отделениями для детских колясок на первом этаже и современной кухонной техникой.

Впервые в советское время идея возведения в центральной части Москвы высотных зданий была зафиксирована в проекте реконструкции 1935 года. Однако начало Великой Отечественной войны заставило правительство отказаться от реализации амбициозного замысла.

Проект возродили вскоре после окончания войны. Уже 13 января 1947 года Иосиф Сталин подписал Постановление Совета Министров СССР «О строительстве в г. Москве многоэтажных зданий». Согласно документу, в столице предполагалось возвести восемь домов высотой от 16 до 32 этажей.

Торжественная закладка зданий произошла 7 сентября 1947 года, в разгар мероприятий, посвящённых 800-летию Москвы. В 13:00 одновременно на всех восьми строительных площадках состоялась закладка первого камня. За каждым объектом закреплялась контролирующая организация. Ответственность за строительство небоскрёба на площади Восстания была возложена на министерство авиационной промышленности и лично министра Михаила Хруничева. На заключительном этапе работ объект перешёл в ведение Главмосстроя. Многие готовые квартиры достались, в частности, руководителям авиационных предприятий и известным летчикам-испытателям,



Церковь Покрова Пресвятой Богородицы в Кудрине — храм XVII века

поэтому в народе высотку прозвали «Дом авиаторов». До 1950-х территория нынешней Кудринской площади считалась московской окраиной. Высотной доминантой площади была церковь Покрова Пресвятой Богородицы в Кудрине — храм XVII века, разрушенный в 1937 году. На его месте началось строительство высотки. Поскольку площадь располагалась на склоне, территорию пришлось выравнивать и насыпать. Сквер перед будущей высоткой укрепили гранитными стенками.

В 1954 году строительство высотки на площади Восстания завершилось, и в апреле следующего года в дом начали заселяться жильцы.

Здание жилого дома симметрично, оно состоит из главного корпуса и двух боковых. Все три корпуса поднимаются вверх уступами. Высота дома с башней и шпилем — 156



метров, в главном корпусе 24 жилых этажа, в боковых — по 18. В высотке существовало 452 квартиры, а также действовало 14 пассажирских и 4 грузовых лифтов.

Помимо квартир, на двух нижних этажах находились общественные и коммерческие помещения. Рядом с лифтами размещались комнаты для хранения детских колясок и велосипедов. Благодаря колоссальной площади стилобата появилась возможность создания «Гастронома №15» — крупнейшего в городе магазина. Помимо этого, в доме открылся двухзальный кинотеатр «Пламя» на 540 мест, парикмахерская, ателье, почтовое отделение Г-242 и кафе-мороженое. Наиболее примечательным для советского жилого фонда решением было устройство в доме подземной парковки на 134 машиноместа.



Фрагмент декора

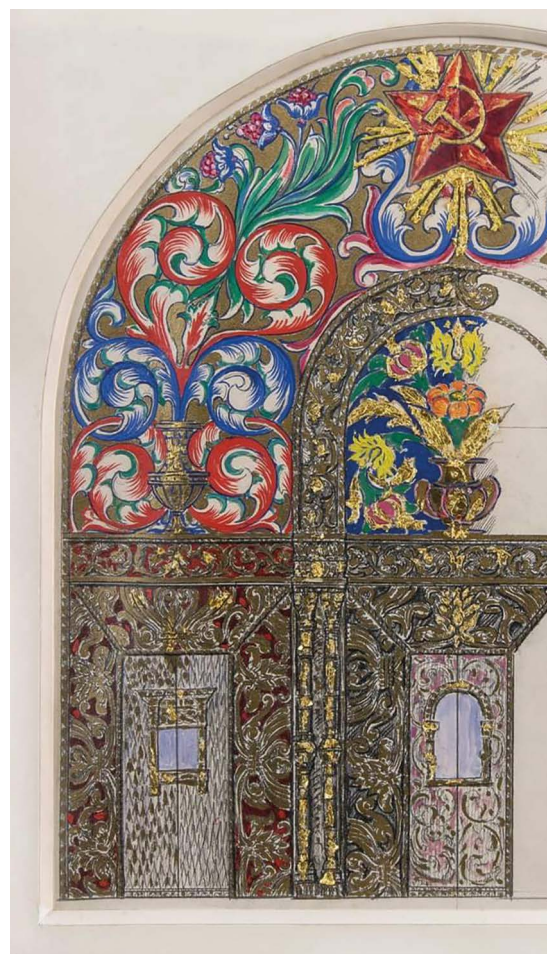
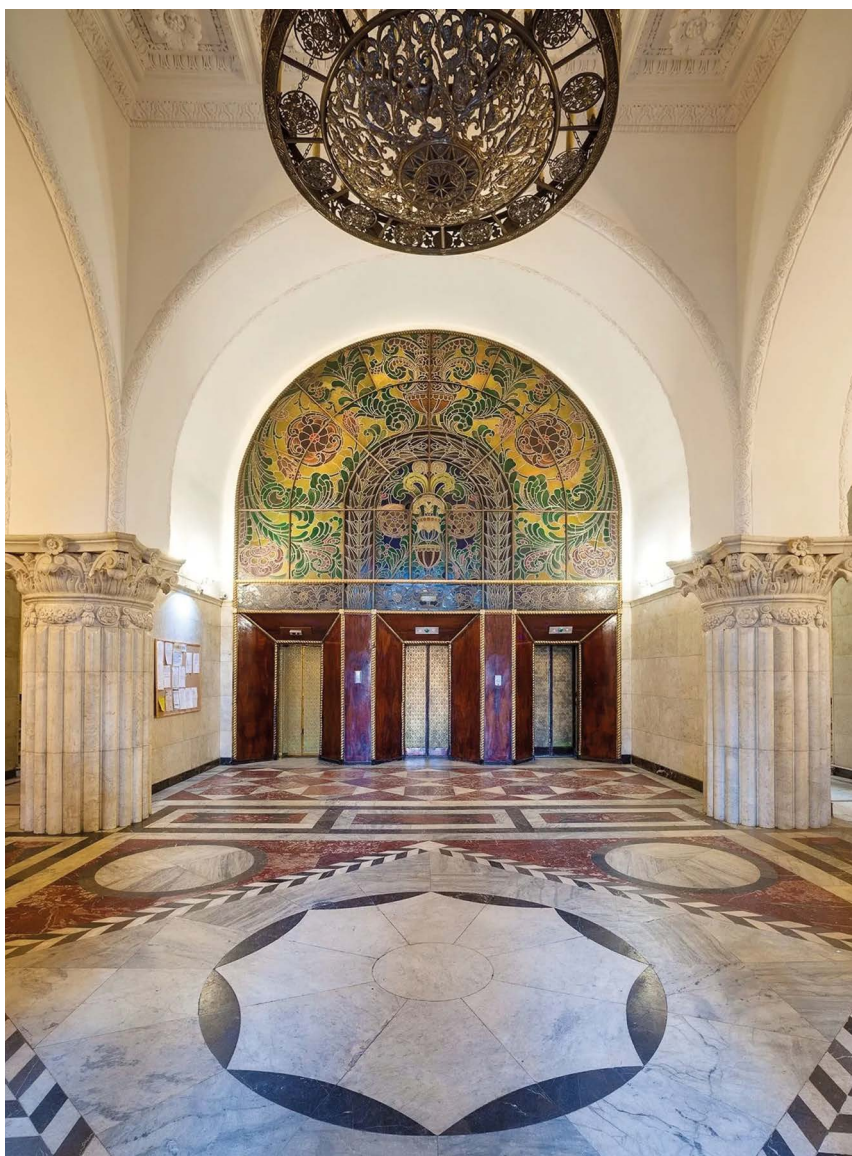


Высотное здание на площади Восстания — выразительный пример архитектуры сталинского ампира. Здание получило богатое декоративное оформление: от скульптур на ризалитах до шатрового шпиля, венчающего центральный корпус. Однако в данном случае отсутствовало единое стилистическое направление. Парапеты выполнены в древнеримском стиле. Вестибюли, украшенные мраморными колоннами, витражами, и светильниками в форме канделябров — реминисценция готических интерьеров. Остроконечные башенки вокруг шпиля напоминают купола православного храма. На крыше стилобата установлены суровые скульптурные портреты советских рабочих и солдат. Они выполнены по проекту Николая Никогосяна и Михаила Бабурина.

Одной из стилистических особенностей высотного здания на площади Восстания стали витражи, установленные по предложению Михаила Посохина. Цветные панели расположены в холлах над лифтами и в окнах гастронома. При создании рисунка использовались мотивы из русской народной культуры.

В советское время высотка на Восстания фактически являлась элитной недвижимостью. В разное время здесь жили конструктор ракетно-космической техники Василий Мишин, лётчики-испытатели Константин Коккинаки, Сергей Анохин, генерал-полковник авиации Михаил Громов, учёный-хирург Александр Бакулев, шахматист Василий Смыслов, джазмен Олег Лундстрем и актриса Элина Быстрицкая.

По сей день дом на площади Восстания считается элитной столичной недвижимостью.



Эскиз витража лифта №3
Корин Павел Дмитриевич. 1952

Ко Дню города Москвы в павильоне «Макет Москвы» будет запущено новое светотехническое шоу!

Светотехническое шоу – это неотъемлемая часть павильона «Макет Москвы». В начале каждого часа по будням и каждые 30 минут по выходным и праздничным дням в выставочном центре для всех желающих транслируются тематические светотехнические представления.

Ознакомиться с подробной информацией о павильоне «Макет Москвы» и расписанием светотехнических шоу можно на сайте www.maketmoskvy.ru, через мобильное приложение «Макет Москвы» и по телефонам: +7 (925) 237-37-28; +7 (925) 237-37-29.

Напоминаем, что посещение и все услуги
в выставочном центре предоставляются бесплатно.

С нетерпением ожидаем вас в павильоне «Макет Москвы»!

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.



www.maketmoskvy.ru

Павильон «Макет Москвы»

АДРЕС:

Москва, 129223, проспект Мира, 119,
ВДНХ, Сиреневая аллея,
павильон «Макет Москвы»

ВРЕМЯ РАБОТЫ:

с 10.00 до 20.00 ежедневно,
кроме понедельника.
Вход свободный.

ТЕЛЕФОНЫ:

+7 (925) 237-37-28
+7 (925) 237-37-29
www.maketmoskvy.ru
info@maketmoskvy.ru

ЗАПИСЬ НА ЭКСКУРСИИ:

+7 (925) 237-37-28
+7 (925) 237-37-29
booking@maketmoskvy.ru
Либо в павильоне на стойке
ресепшен у администратора

**ДЕПАРТАМЕНТ
ГРАДОСТРОИТЕЛЬНОЙ
ПОЛИТИКИ ГОРОДА
МОСКВЫ**

**ВЫСТАВОЧНЫЙ ЦЕНТР
ГРАДОСТРОИТЕЛЬНОГО
РАЗВИТИЯ МОСКВЫ
«МОСГРАДЭКСПО»,
РАСПОЛОЖЕННЫЙ
В ПАВИЛЬОНЕ
«МАКЕТ МОСКВЫ»**

Отпечатано в типографии:
ООО «Группа Эй Би Ти»
Москва, Черницынский проезд, 3

Тираж 50 000 экз.
Распространяется бесплатно



Сайт макета
www.maketmoskvy.ru



[https://t.me/
maketmoskvy](https://t.me/maketmoskvy)



[https://vk.com/
maketmoskvyvdkh](https://vk.com/maketmoskvyvdkh)



[https://ok.ru/
maket.moskvy](https://ok.ru/maket.moskvy)

ДО РА ЖЕ МО

ВЫСТАВОЧНЫЙ ЦЕНТР
ГРАДОСТРОИТЕЛЬНОГО
РАЗВИТИЯ МОСКВЫ

