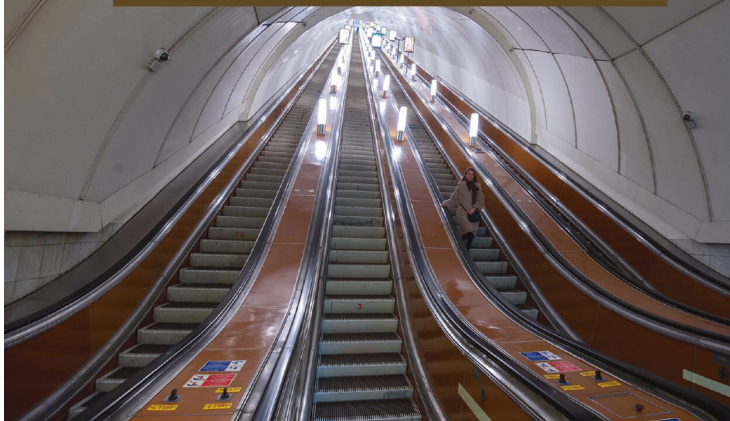




АНДРЕЙ ЖДАНОВ

МЕТРОПОЛИТЕН ПЕТЕРБУРГА

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



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

Текст предоставлен правообладателем

http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=25096887

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

А.М.: Центрполиграф; Москва; 2021

ISBN 978-5-227-09242-7

Аннотация

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.

В формате PDF A4 сохранен издательский макет.

Содержание

Глава 1	8
Глава 2	75
«Площадь Восстания»	75
Конец ознакомительного фрагмента.	112

Андрей Жданов

Метрополитен Петербурга.

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



Оформление художника Янны Галеевой

© Жданов А.М., 2021

© «Центрполиграф», 2021



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.



*Марк Изамбар Брюнель.
С портрета Джеймса Норткота*

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.

Лишившись поддержки скончавшегося императора, Брюнель перерабатывает чертежи применительно к Темзе. Применяв 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 поездок 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 Фридольф 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, соединяя 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 Лон-

доне, 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 выкачивание 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», од-

нако 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.

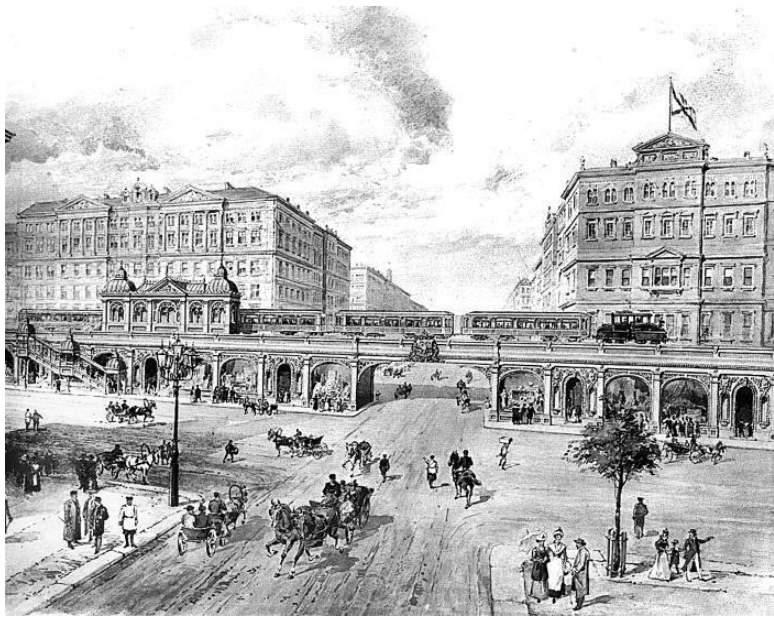
В 1901 г. Балинский вместе с американским инженером Марри А. Вернером подготовил проект «внеуличной электрической железной дороги большой скорости». Он предлагал соединить все столичные вокзалы особой дорогой, устроенной на насыпях и эстакадах на высоте от 5 до 10 м над уровнем улиц. На всем пути метрополитена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



П.И. Балинский

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.

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 популярного художника Николая Каразина, представлявших футуристические виды Москвы с уже построенным метрополитеном. Авторы проекта пред-

лагали 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 двух-

путной 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 незамеченным 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», «Го-

стинный 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 городские 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 Полюстрово.

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 СевероЗападных 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 за-

ставы, 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. Вторым вариантом 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 со-

ставляли 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 орна-

ментом. 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» Архитектурнопланировочному 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 хозяй-

ства разработал еще один, более масштабный проект метрополитена, основанный на новом генплане Ленинграда от 1935 г. Проектом предусматривались три диаметральные линии глубокого заложения (Стрельна – завод «Светлана», Пулковско— 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).

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 Алек-

сей 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.



А.Н. Косыгин

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 метропо-

литена 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 со-

оружием». 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, метростроевцам 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».

Так как выделенных мощностей оказалось недостаточно, «Метрострою» позднее передали трубопрокатный механический завод (ул. Егорова, 25), чугунолитейный завод «Ле-

нинградский литейщик» (Рощинская ул., 24), Ленмашпромсоюз «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, талантливое инженером, опытного специалиста, умелого и энергичного организатора Ивана Георгиевича Зубкова, хорошо зарекомендовавшего себя на сооружении московского метро; главным инженером – одного из опытейших 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 переулкa 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 переулк». Все станции планировались глубокого заложения, а «Бабурин переулк» на улице Смолякова – мелкого 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.



И.Г. Зубков

Журналист и писатель Петр Алалыкин вспоминал: «Зубков лично ездил по городу и выбирал места для шахт, станций, туннелей». Изучив грунты, Зубков обратился к нарко-

му 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 – плывуны, 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 1 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, бадя 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 Первомая 1941 г. удалось пройти ствол первой шахты у Кировского завода, а к июню метростроевцы про-

шли 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 до-

ты 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» (Жихаре-

во) 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 вой-

ска 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.



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 мостовосстановительным 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 ленинградско-

го 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 пробле-

ма 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 подходы 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 са-

мый 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 путе-

вых 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 ин-

ститут» 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 выдви-

гались 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 наполнилась 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. Исполь-

зую минуты, когда напор воды падал, он, обвязавшись веревкой, опускался на дно ствола для заделки брешки 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.

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.



И.С. Новиков

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.

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.



Пробный поезд. Октябрь 1955 г.

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. Проб-

ный 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 надземные вестибюли, устранялись недоделки, отмеченные рабочей комиссией.

5 ноября подписывается акт правительственной комис-

сии 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 убранством 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 перегораживала 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, посвященному пуску Ленинградского метрополитена, в Государственном академи-

ческом 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 вок-

залу 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 при-

става 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 назы-

вать Знаменской, как и новую гостиницу. Также Знаменским назывался мост через Лиговский канал, расположенный по Невскому проспекту.

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.



Проект реконструкции Знаменской церкви. 1940 г.

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 присту-

пить 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 вестибюлем города» предъявлялись повышенные требования. I–II премии поделили три работы архитекторов «Ленпроекта» Г.А. Александрова, В.В. Хазанова, а также М.А. Шепилевского 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 Шепилевского 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. Лапинова и Е.Н. Сандлера (4-я премия); А.В. Васильева (4-я премия). В проекте Журавлева

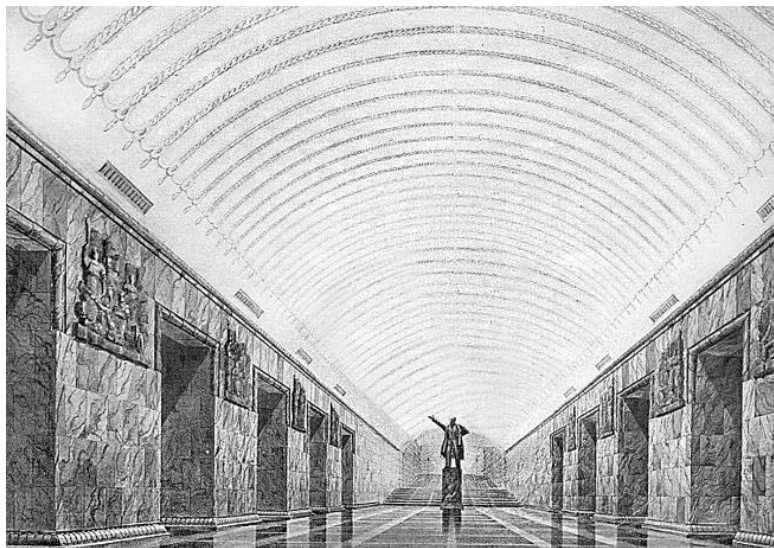
и Ганкевич предусматривались массивные квадратные пилоны с барельефами в верхней части, в торце – скульптура Ленина на круглом постаменте. Освещение решалось системой уложенных по своду параллельных светящихся дуг, разделенных узкими полосами орнамента и вместе составляющих почти сплошной светящийся 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. Се-

ребровским и В.Г. Даугуле и жилой дом Ленсовета на Карповке.

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.



И.И. Фомин

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.



Б.Н. Журавлев

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 сандру-жинницы, 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.

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 ле-

генда, что моделями для них послужили архитектор Борис Николаевич Журавлев и его жена Нина Федоровна Браташина.



Женская скульптура на доме 68 по Невскому проспекту

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 тяже-

ло 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-Петербур-

ге 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 од-

ном 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 свето-

вым оттенкам: от желтовато-серого до коричневатого-кремового. Добываемый известняк был легок и удобен для отделочных работ: настолько мягок, что его могли распиливать 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 во-

достойности. 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 – участ-

ников 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 песочнокремовый цвет. В некоторых местах пришлось восполнять утраты облицовки, для этого использовался «елизаветинский» известняк, добываемый на Кингисеппском месторождении, который соответствует историче-

ским 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 ху-

дожественной 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. Эрганова.

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: нижеюрские – из месторож-

дений 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. Назва-

ние «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. Крупнейшее 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) изображе-

ны 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.

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.