

Теория и история архитектуры. 2023. Вып. 1. С. 56–72  
Theory and History of Architecture. 2023, no. 1, pp. 56–72  
НАУЧНАЯ СТАТЬЯ / RESEARCH PAPER

УДК 72.03:725.95(470-25)«1931/1935»  
DOI: 10.22227/2712-8237.2023.1.56-72

## Формирование архитектуры станций первой очереди Московского метрополитена (по материалам фонда Л.М. Кагановича в РГАСПИ)

---

**Юлия Дмитриевна Старостенко**

Государственный научно-исследовательский музей архитектуры имени А.В. Щусева;  
г. Москва, Россия

---

В центре внимания настоящей статьи находится история проектирования станций первой очереди Московского метрополитена. На основании материалов фонда Л.М. Кагановича из Рос­сийского государственного архива социально-политической истории (РГАСПИ), которые ранее не использовались историками архитектуры в качестве источников, в статье прослеживается процесс разработки конструктивных решений станций разных типов, рассматриваются факторы, оказавшие влияние на трансформацию этих решений, а также выявляются некоторые особенности проектирования архитектурного оформления станций, существенные для формирования их узнаваемого облика. В статье показано, как под влиянием обстоятельств и в результате долгих дискуссий появилось решение о сооружении отдельных участков первой очереди Московского метро разными способами (открытым и закрытым методами, методом глубокого заложения, траншейным методом), и проанализировано, как решения об изменении метода строительства и реалии самого строительства влияли на формирование многообразия архитектурно-пространственных решений станций первой очереди. Кроме того, на основании анализа выявленных документов в статье делается вывод, что существовали и иные факторы, влиявшие на пространственные решения станций метрополитена, непосредственно не связанные с вопросами технологии строительства станций. Помимо этого, в статье уточняется общая хронология процесса проектирования и строительства станций, корректируются ранее известные даты отдельных событий. Отдельное внимание уделяется тому, как и в каких условиях шла работа архитекторов проектных мастерских Моссовета, привлеченных в начале 1934 г. к разработке «архитектурных одежд» для уже фактически готовых пространственно-конструктивных решений станций первой очереди, а также приводятся факты, позволяющие говорить о том, что получившийся в итоге облик станций не всегда соответствовал замыслу архитекторов.

**Ключевые слова:** Московский метрополитен; архитектура станций метрополитена; типы станций метрополитена; советская архитектура; 1930 гг.

**Для цитирования:** Старостенко Ю.Д. Формирование архитектуры станций первой очереди Московского метрополитена (по материалам фонда Л.М. Кагановича в РГАСПИ). 2023. Вып. 1. С. 56–72. DOI: 10.22227/2712-8237.2023.1.56-72

*Автор, ответственный за переписку:* Старостенко Юлия Дмитриевна, ystarostenko@yandex.ru

---

## Formation of the stations' architecture of the Moscow Metro first stage (based on the materials of the fund of L.M. Kaganovich in RGASPI)

---

**Yulia D. Starostenko**

State Research Museum of Architecture named after A.V. Shchusev;  
Moscow, Russian Federation

---

The focus of this article is the history of the stations design of the Moscow Metro first stage. Based on the materials of the fund of L.M. Kaganovich from the Russian State Archive of Socio-Political History (RGASPI), which were not previously used by architectural historians as sources, the article traces the process of developing constructive solutions for stations of various types, examines the factors that influenced the transformation of these solutions, and also identifies some features of the design of the architectural figuration of stations essential for the formation of their recognizable appearance. The article shows how, under the influence of circumstances and as a result of long discussions, a decision on the construction of separate sections of the first stage of the Moscow Metro appeared in different ways (open and closed methods, deep laying method, trench method). The article also analyzes how decisions to change the construction method and the realities of the construction itself influenced the formation of a variety of architectural and spatial solutions of the stations of the first queues. In addition, based on the analysis of the identified documents, the article concludes that there were other factors that influenced the spatial decisions of metro stations that were not directly related to the issues of station construction technology. Besides this, the article clarifies the general chronology of the design and construction of stations, corrects previously known dates of individual events. Special attention is paid to how and under what conditions the work of the architects of the design workshops of the Moscow City Council, attracted in early 1934, was carried out the development of "architectural clothes" for the already virtually ready-made spatial and structural solutions of the stations of the first stage, and also provides facts that allow us to say that the resulting appearance of the stations did not always correspond to the architects' conception.

**Keywords:** Moscow metro; architecture of metro stations; types of metro stations; Soviet architecture; 1930s

**For citation:** Starostenko Yu.D. Formation of the stations' architecture of the Moscow Metro first stage (based on the materials of the fund of L.M. Kaganovich in RGASPI). *Teoriya i istoriya arkhitektury (Theory and History of Architecture)*, 2023, no. 1, pp. 56–72. DOI: 10.22227/2712-8237.2023.1.56-72 (in Russian).

*Corresponding author:* Yulia D. Starostenko, ystarostenko@yandex.ru

---

Архитектуре станций Московского метрополитена первой очереди посвящено множество исследований и публикаций. Первые из них относятся ко второй половине 1930-х гг., т.е. фактически ко времени появления метро, поэтому даже в общих чертах охарактеризовать весь массив публикаций по данной теме не представляется возможным. Тем не менее можно говорить о том, что сложилась достаточно устойчивая традиция изучения ранней истории архитектуры станций московского метрополитена, которая со всей полнотой нашла отражение в фундаментальных изданиях последних лет (*Московское метро 2016*; *Кузнецов, Змеул, Кагаров 2016*; *Костина 2019*; *Московское метро 2020а*; *Московское метро 2020б*; *Московское метро 2020в*). Как правило, после краткого экскурса в дореволюционный опыт разработки

проектов внеуличных дорог высокой скорости для Москвы в этих работах следует история строительства метро в начале 1930-х гг., а потом описание и анализ особенностей архитектуры построенных станций, их декоративного убранства и т.п. Иногда исследователи включают в предысторию появления метрополитена в Москве попытки его проектирования в 1920-е гг., освещают дискуссию о способе устройства линий (глубокого или мелкого заложения), которая развернулась на первых этапах строительства метро, упоминают результаты советской и иностранных экспертиз, проведенных в 1933 г., уделяют внимание конкурсу на архитектурное оформление станций, который проводился в марте 1934 г. Однако вопрос появления весьма неординарных архитектурно-пространственных решений станций первой очереди, среди которых, например, лестницы в середине станционных платформ, еще не становился предметом изучения, как ряд других вопросов, связанных с формированием архитектуры станций, открытых для публики 15 мая 1935 г.

Исследование этого вопроса, безусловно, требует глубокой работы с широким кругом документов и иных источников, но в рамках данной статьи их круг будет ограничен периодическими изданиями и книгами 1930-х гг., а также материалами фонда Л.М. Кагановича, хранящимися в Российском государственном архиве социально-политической истории (РГАСПИ). Этот, возможно, не вполне корректный с научно-исследовательской точки зрения подход определяется тем обстоятельством, что сохранившиеся среди бумаг Л.М. Кагановича документы, связанные с разработкой проекта и со строительством метрополитена, крайне редко привлекают внимание специалистов, даже изучающих историю Московского метро. Едва ли не единственным исключением в этом ряду является немецкий историк Д. Нойтатц, который, однако, проблемы архитектуры станций в своей известной книге, переведенной на русский язык, не рассматривал (Нойтатц 2013). Именно поэтому в центре внимания настоящей статьи будут документы из фонда Л.М. Кагановича — в тот момент первого секретаря МК и МГК ВКП(б), — в которых затрагиваются разные аспекты формирования архитектуры станций первой очереди.

Как известно, архитектура подземных станций метро имеет ряд специфических особенностей. Значительная их часть обусловлена тем фактом, что метрополитен — это, в первую очередь, сложное инженерное сооружение, где полет мысли архитектора ограничен конструктивной схемой, установленной для той или иной станции. Ее выбор определяется особенностями геологии и гидрогеологии, топографией города, выбранным способом строительства станций и туннелей для конкретной трассы, которые в совокупности определяют определенную глубину их заложения.

К моменту начала строительства метрополитена в Москве осенью 1931 г. в мире был накоплен уже солидный опыт сооружения разных видов внеуличных железных дорог высокой скорости и над землей по эстакадам, и под землей в туннелях. Правда, как отмечал инженер И.Е. Катцен в книге, вышедшей в том же 1931 г., «надземные линии метрополитена теперь не строятся даже в Америке, где они были так распространены». В качестве примера он приводил опыт города Нью-Йорка, который «снимает эстакады и взамен их прокладывает подземные линии, несмотря на то, что при дешевизне в Америке металлических конструкций эстакады обходятся дешевле, чем тоннели» (Катцен 1931: 23).

Из всего многообразия вариантов устройства подземных туннелей метро для Москвы еще при разработке первого советского проекта в 1920-е гг. была выбрана парижская технология, предполагавшая прокладку туннеля на небольшой глубине закрытым способом, т.е. без вскрытия полотна улицы (Нойтатц 2013: 67). В начале 1930-х гг. этот выбор не утратил былой актуальности, однако, к разработке нового проекта были привлечены

специалисты, выступавшие за берлинский открытый способ ведения работ. Их позиции усилились после аварии в феврале 1932 г. на первом опытном участке, который строился парижским способом (*Нойтатц* 2013: 118–123). На тот момент лондонский способ производства работ глубоко под поверхностью земли с устройством туннелей с обделкой из чугунных тубингов, использовавшийся в английской столице с целью избежать вмешательства в сеть подземных сооружений и фундаменты прилегающих зданий, не рассматривался как допустимый из-за дороговизны и возможных технологических сложностей. Тот же И.Е. Катцен писал, что «мы не можем загружать нашу металлургическую промышленность заказами на “тюбы” из высококачественного чугуна», допуская такую возможность лишь для отдельных случаев, таких как устройство туннелей под реками (*Катцен* 1931: 32). Первая очередь строительства метрополитена в Москве по трассе от Сокольников через центр города к Центральному парку культуры и отдыха с ответвлением к Смоленскому рынку таких препятствий не предполагала.

Тем не менее именно в феврале 1932 г. с идеей строительства линий глубокого заложения выступил молодой инженер В.Л. Маковский. Он предлагал использовать американскую технологию, по которой, как и в случае лондонской, проходка туннелей осуществляется щитовым методом на глубине 20–30 м, но с облицовкой туннелей железобетонными тубингами (*Нойтатц* 2013: 123–124). Эта инициатива вызвала весьма бурные дискуссии, одна из которых оказалась зафиксирована в документах из фонда Л.М. Кагановича.

На совещании о строительстве метрополитена при МК ВКП(б), которое состоялось 19 апреля 1932 г. (РГАСПИ. Ф. 81. Оп. 3. Д. 197. Л. 4–98), начальник Метростроя П.П. Ротерт, у которого было множество возражений против предложения В.Л. Маковского, был весьма эмоционален. Обращаясь к присутствовавшим на совещании сторонникам строительства методом глубокого заложения, он говорил: «Где вы все были раньше, вы не знали, что имеется определенная постановка правительства[?] Почему вы молчали, когда были определены технические условия[?] Почему вы сейчас взяли за это дело, почему вы молчали, я сказал бы, что это просто вредительство. Нужно было раньше сказать, что у нас, товарищи, есть новый способ» (РГАСПИ. Ф. 81. Оп. 3. Д. 197. Л. 87–88). Его главным аргументом был довод, что изменение способа ведения работ, который сулил избавление от необходимости перекладки старых московских коммуникаций и трубопроводов, потребует коренной переработки проекта, мощных капиталовложений, освоения новых технологий и, помимо этого, отодвинет срок пуска метрополитена. Его также смущала идея применения железобетона, который он считал пригодным лишь для сухих почв. Однако Л.М. Каганович и Н.С. Хрущев — на тот момент второй секретарь МК ВКП(б) — были под большим впечатлением от открывавшихся перспектив. Довод Л.М. Кагановича звучал так: «Вы начнете открывать улицы, все неорганизованное подземное хозяйство, когда никто не знает, что где лежит. Еду я по Красной площади, вижу — роют, останавливаю машину, — что вы ищите? А мы кабель ищем, чорт его знает, где он лежит» (РГАСПИ. Ф. 81. Оп. 3. Д. 197. Л. 67). Именно поэтому его «...буквально взволновало, когда предложили другой проект. <...> Нам предложили открытый способ, мы более или менее на него согласились, приняли, но, когда нашлись люди, которые заявляют, что можно идти на глубокое залегание, тем более в условиях глины, геологических пород, то это дело не такое, от которого нужно и можно отказаться» (РГАСПИ. Ф. 81. Оп. 3. Д. 197. Л. 67).

Правда, некоторые вопросы и сомнения относительно глубокого заложения все же были и касались они прежде всего организации перемещения пассажиров. Некоторые участники совещания опасались, что пассажиры не захотят тратить время на спуск под

землю, а потом на подъем. Беспокоились они и о том, «как будут чувствовать себя пассажиры в глубоких туннелях». Л.М. Кагановича смущала необходимость устройства «подъемных машин», и он интересовался, можно ли заменить их лестницами. Ответ П.П. Ротерта был предельно лаконичен: «лестницы, это великолепная вещь, но вы знаете для чего они годятся — для междуэтажных перекрытий» (РГАСПИ. Ф. 81. Оп. 3. Д. 197. Л. 27).

Конец спорам должно было положить решение Политбюро ЦК ВКП(б), которое 23 мая 1932 г. «постановило строить закрытым способом на большой глубине весь участок от Сокольников до пл. Свердлова (бывшей Театральной)» (*Нойтатц* 2013: 125–126), однако на деле эта установка оказалось трудно реализуемой. Кроме того, ни одна из экспертных комиссий, а летом 1932 г. изучением имевшихся проектных материалов занимались советские, немецкие, французские и английские специалисты, безоговорочно это решение не поддержала. В феврале 1933 г. оно и вовсе было де-факто пересмотрено. Отрезок от Сокольников до Красных ворот решено было строить открытым способом, как и отрезок от Дворца Советов до Крымской площади<sup>1</sup> (*Нойтатц* 2013: 132). Иными словами, строительство пошло по тому пути, о котором И.Е. Катцен писал еще в 1931 г. Тогда он настаивал на том, что советским специалистам нет надобности строго ограничиваться одним методом, и следует «выработать свой, комбинированный способ работ» (*Катцен* 1931: 33). Следствием такого подхода стала разработка нескольких типов станций, каждый из которых исходил вполне закономерно из того, на какой глубине и по какой технологии строится станция. Однако, как свидетельствуют документы, при разработке типологии станций учитывались не только эти факторы.

В фонде Л.М. Кагановича есть документ от начала августа 1933 г. с описанием функционально-конструктивных схем организации пространства, предлагавшихся на тот момент для каждой из станций первой очереди за исключением станций Арбатского радиуса, метод строительства которого еще обсуждался (РГАСПИ. Ф. 81. Оп. 3. Д. 198. Л. 107–137). Все станции намечались с островными платформами<sup>2</sup> и делились на три группы. В первую, строительство которых предполагалось вести открытым способом, входили станции «Сокольники», «Гаврикова улица»<sup>3</sup>, «Комсомольская площадь»<sup>4</sup> и «Крымская площадь» (рис. 1, 2). Они проектировались с плоским перекрытием и одним или двумя рядами колонн. Станции второй группы — «Красные ворота», «Мясницкие ворота»<sup>5</sup>, «Площадь Дзержинского»<sup>6</sup> и «Охотный ряд» — должны были строиться туннельным способом глубокого заложения (рис. 3–5). Документ описывал их как станции «лондонского типа», состоящие из «двух параллельных сводов» с «соединительными камерами». Третью группу составляли две станции — «Библиотека имени Ленина» и «Дворец Советов», которые планировалось строить туннельным способом на небольшой глубине (рис. 6). Намечавшийся для них «единый свод» без опор был

<sup>1</sup> Сегодня это отрезок от станции «Кропоткинская», которая строилась как станция «Дворец Советов», до станции «Парк культуры». Крымская площадь — это место современного пересечения Садового кольца с Остоженкой и Комсомольским проспектом.

<sup>2</sup> В проекте метрополитена для Москвы, который разрабатывался в 1920-е гг., намечались боковые платформы, так как считалось, что они облегчат в дальнейшем задачу увеличения протяженности станций (*Гербко* 1927: 40–44). В 1930-е гг. выбор был сделан в пользу островных платформ, как более удобных для пассажиров, хотя были те, кто считал, что на островных платформах разводить пассажиропотоки будет гораздо сложнее, чем на боковых.

<sup>3</sup> Открыта как станция «Красносельская».

<sup>4</sup> Открыта как станция «Комсомольская».

<sup>5</sup> Открыта как станция «Кировская», ныне — «Чистые пруды».

<sup>6</sup> Ныне станция «Лубянка».

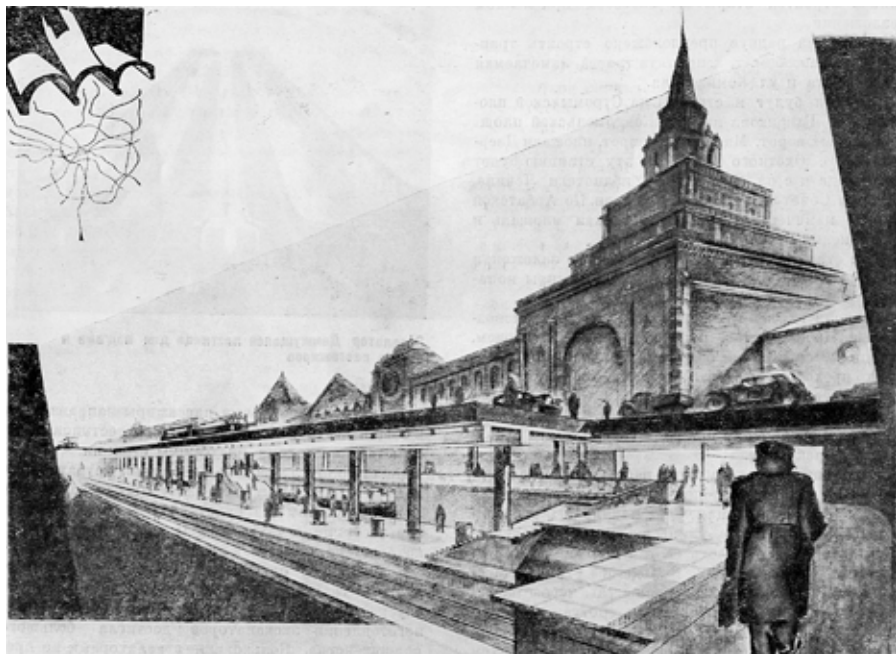


Рис. 1. Проект станции «Комсомольская площадь». Перспективный разрез. Метропроект. 1933 г. (Ротерт 1933: 15)

напоминанием об идее строительства Московского метро по парижскому образцу (РГАСПИ. Ф. 81. Оп. 3. Д. 198. Л. 107).

Примечательно, что станции первой группы должны были строиться в двух вариантах. Исходя из ожидавшихся увеличенных пассажиропотоков, особо выделялись станции, связанные с вокзалами и парками. При их проектировании ставилась задача избежать накопления людей на платформе, и поэтому, помимо двух лестниц в торцах платформ, планировалось устраивать промежуточные эвакуационные лестницы на самих платформах. Из описания следовало, что «такие лестницы в прилагаемом проекте ведут попарно на 2 мостика, соединяющих продольные балконы. Балконы эти 5-метровой ширины запроектированы непосредственно над габаритами поездов вдоль всей платформы, по обеим ее бокам и используют ненужную, в сущности, но конструктивно неизбежную высоту в этих местах» (РГАСПИ. Ф. 81. Оп. 3. Д. 198. Л. 108). Иными словами, нынешняя станция «Комсомольская»-радиальная не должна была стать единственной станцией первой очереди с боковыми балконами (рис. 1). Однако устройству балконов на станции «Крымская площадь» помешали фундаменты Провиантских складов (РГАСПИ. Ф. 81. Оп. 3. Д. 198. Л. 111), а незадолго до подготовки документа, как это следует из его текста, началась разработка «нового варианта станций у парков».

Для этих станций было решено отказаться от боковых балконов, но от идеи эвакуационных лестниц на платформах разработчики проекта отказываться не спешили. Для станции «Сокольники» было предложено следующее решение: «Сохранены две группы эвакуационных лестниц,

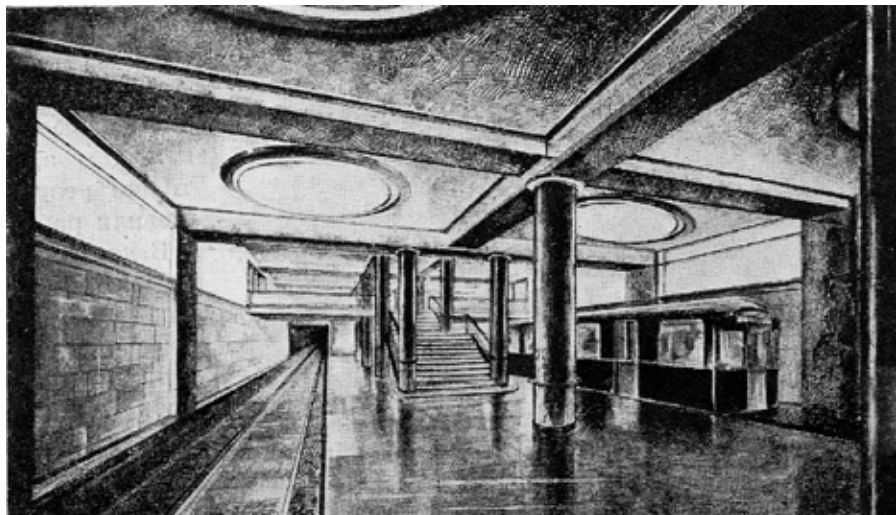


Рис. 2. Проект станции «Библиотека им. Ленина». Перспективный вид. Вариант. Метропроект. 1933 г. (Ротерт 1933: 17)

как в балконном типе, но поднявшиеся на поперечные мостики пассажиры следуют дальше к выходу, не по балконам, а по подземным переходам. Другие переходы направляют пассажиров, спускающихся в метро, к нагрузочным лестницам, расположенным на концах платформы» (РГАСПИ. Ф. 81. Оп. 3. Д. 198. Л. 112). Поскольку для станции «Крымская площадь» не было возможности, «по местным условиям применения этого принципа четкого, однонаправленного движения по лестницам и переходам», она решалась «проще, в смысле строительном, но хуже в эксплуатационном». На ней планировалось сохранить четыре лестницы на платформе, «служащие одновременно для спуска и подъема», и упразднить торцевые. Авторы проекта считали, что «прием этот плох тем, что в часы, например, интенсивного возвращения из Парка<sup>7</sup> подняться по лестницам будет очень затруднительно, в часы же нагрузки Парка картина будет обратной» (РГАСПИ. Ф. 81. Оп. 3. Д. 198. Л. 112)<sup>8</sup>. Однако, хотя осуществлены эти станции были и без балконов, но иначе, чем намечалось в августе 1933 г. На станции «Сокольники» торцевые лестницы не были устроены, а из двух групп эвакуационных была сохранена лишь одна, поднявшись по которой пассажиры и сегодня попадают в коридор, ведущий к наземному вестибюлю. В отличие от этого сильно сокращенного варианта на станции «Парк культуры» были построены и торцевые, и две пары эвакуационных лестниц, что позволило избежать проблем, которые так беспокоили проектировщиков: эвакуационные лестницы и прилегающие к ним коридоры служат для выхода пассажиров со станции, а вход осуществляется по отдельным коридорам, ведущим к торцевым лестницам.

Из всех станций этой группы «Гаврикова улица» (с одним рядом колонн в отличие от остальных) называлась «единственной пока станцией», которая сохранила «давно запроектированный Архитектурным отделом Метропроекта тип с раздельным движением пас-

<sup>7</sup> Имеется в виду Центральный парк культуры и отдыха.

<sup>8</sup> Построен был выход только с одной стороны.

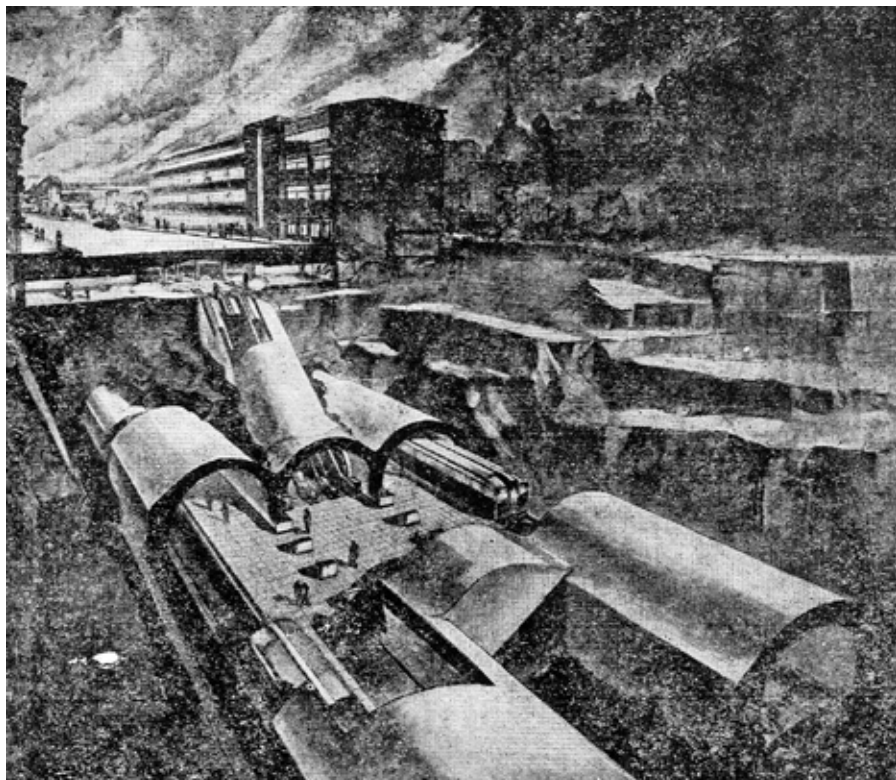


Рис. 3. Проект станции «лондонского типа». Перспективный разрез. Метропроект. 1933 г. (Кравец 1933: 19)

сажиров по лестницам, расположенным по обоим концам платформы» (РГАСПИ. Ф. 81. Оп. 3. Д. 198. Л. 112). И здесь представляется важным сделать небольшое отступление и пояснить несколько моментов, связанных с разработкой проектов станций метрополитена на этом этапе. Появлению анализируемого документа, безусловно, предшествовала большая, но мало изученная работа архитекторов Метропроекта, фактически не нашедшая отражения в периодических изданиях того времени, если не считать двух статей 1933 г. (Кравец 1933; Ротерт 1933)<sup>9</sup>. Сам документ был подписан заместителем начальника Метростроя Е. Т. Абакумовым и, к сожалению, не содержал имен тех, кто в настоящей статье вынужденно называется обобщенным определением «авторы проекта» или «проектировщики». Из книги об архитектуре метро, выпущенной сразу же после его пуска, известно, что в Архитектурном отделе Метропроекта под руководством С.М. Кравца работали архитекторы Н.Н. Андриканис, Н.А. Быкова, А.И. Гонцкевич, Я.Г. Лихтенберг, Ю.А. Ревковский, Седликова<sup>10</sup>, И.Г. Таранов, Л.А. Шагу-

<sup>9</sup> К сожалению, на данный момент неизвестна даже дата создания Метропроекта в структуре Метростроя, не говоря уже о структуре этого подразделения, ее эволюции.

<sup>10</sup> Инициалы установить не удалось.



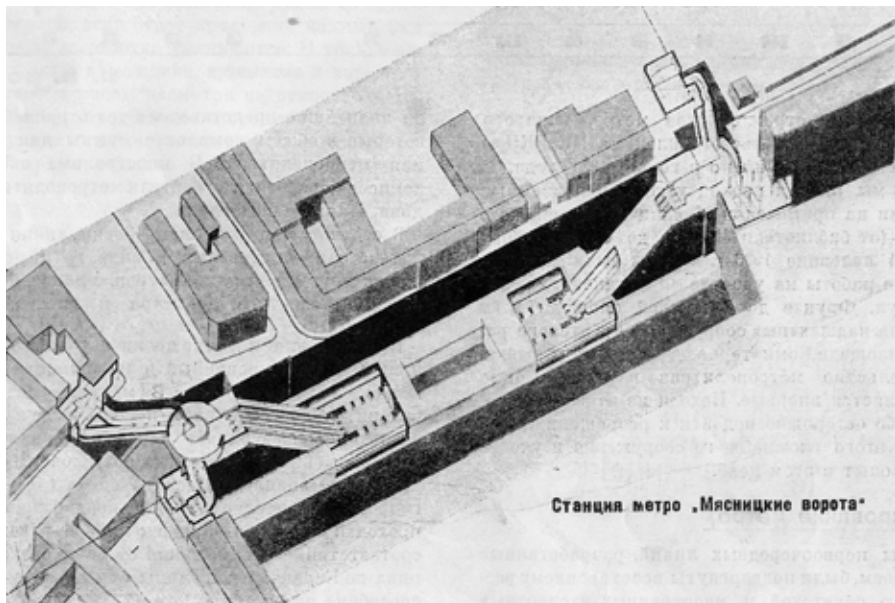


Рис. 4. Проект станции «Мясницкие ворота». Аксонометрия. Метропроект. 1933 г. (Ротерт 1933: 16)

рина, Е.Н. Шухарева (*Кравец* 1936: 46–47), но установить, кто из этих специалистов отвечал за решения конкретных станций, и каков был пропорциональный вклад в предлагавшиеся решения архитекторов и инженеров-конструкторов, имена которых неизвестны совершенно, на данный момент не представляется возможным.

Тем не менее роль инженеров на этом этапе проектирования должна была быть весьма значимой, потому что советские специалисты осмелились сделать то, что еще не делали их коллеги при строительстве станций глубокого заложения.

Как было описано выше, станции этой группы проектировались как два параллельных туннеля с платформами, которые должны были соединяться небольшими пространствами — распределительными «камерами» на каждом из концов станции. В эти камеры пассажиры должны были попадать по эскалаторам и выбирать то или иное направление движения. Однако из текста анализируемого документа следует, что строго по этой схеме проектировалась лишь станция «Мясницкие ворота». На станции «Красные ворота», «по местным условиям», проектировщикам пришлось «сдвинуть друг к другу описанные выше распределительные камеры так, что они естественно слились в один общий зал, открытый аркадами на платформы» (РГАСПИ. Ф. 81. Оп. 3. Д. 198. Л. 112). На станции «Площадь Дзержинского» по тем же «местным условиям» распределительные камеры были смещены «к самым концам платформы», что, в сознании авторов проекта, рисовало картину «нарастающих остатков не успевших уйти с платформ пассажиров», которая «здесь усугубляется еще тем, что запроектированные группы эскалаторов не смогут бесперебойно справляться с эвакуацией пассажиров в часы пик — в особенности при неизбежном проценте их порчи» (РГАСПИ. Ф. 81. Оп. 3. Д. 198. Л. 113). Как отмечалось в документе, «эти обстоятельства заставили стать на путь перекрытия промежутка между платформенными туннелями — третьим сводом и предоставления

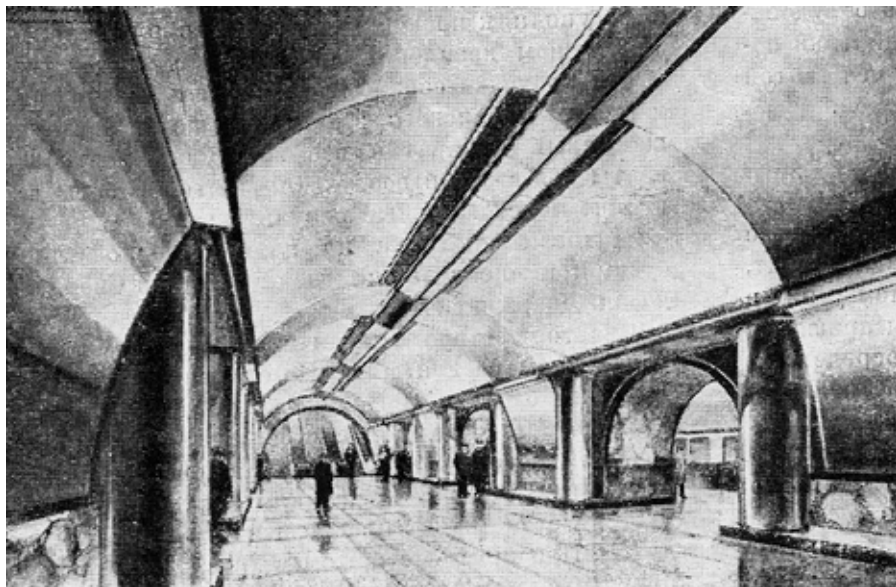


Рис. 5. Проект станции «Охотный ряд». Перспектива центрального зала. Метропроект. 1933 г. (Ротерт 1933: 17)

образующегося зала для движения обратных пассажиров к эскалаторам и ожиданий, в случае необходимости перед последними» (РГАСПИ. Ф. 81. Оп. 3. Д. 198. Л. 113). Получившийся центральный зал должен был открываться «двумя арками на обе платформы», в результате чего предполагалось получить «общую широкую островную платформу с двумя аркадами вместо колонн». В качестве несомненного достоинства вновь предлагавшегося решения отмечалось, что «зрительная сторона такой станции несравненно выше обычной английской, так как открывает перспективы с одной платформы на другую» (РГАСПИ. Ф. 81. Оп. 3. Д. 198. Л. 113–114). Для станции «Охотный ряд» предлагалось два варианта решения: устройство «двух дополнительных соединительных коридоров между платформами» в дополнение к распределительным камерам или строительство полноценного центрального зала, какой был предложен для «Площади Дзержинского» (РГАСПИ. Ф. 81. Оп. 3. Д. 198. Л. 114) (рис. 5).

Столь смелое предложение закономерно вызвало определенные сомнения у специалистов в возможности его реализации, однако Л.М. Кагановича в большей степени интересовал вопрос облика станции нового типа. В конце октября 1933 г. на заседании пленума Экспертной комиссии метрополитена об Арбатском радиусе, дискуссия о методе строительства которого находилась в самом разгаре, Л.М. Каганович обратился к вопросу архитектуры станций глубокого заложения в связи с работой некой «архитектурной комиссии т.т. [М.В.] Крюкова и [Б.М.] Иофана»<sup>11</sup>. Из зафиксированного в стенограмме сбивчивого описания можно сделать вывод, что его не устраивало пространственное решение станций, он боялся, что оно будет напоминать трубу: «Нехорошо человеку спускаться вниз и попадать

<sup>11</sup> Что это была за комиссия и каковы были ее задачи на данный момент установить не удалось.

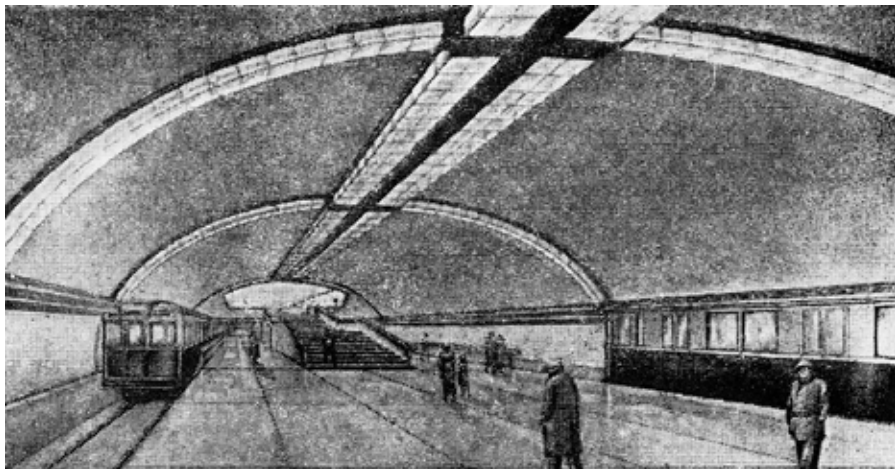


Рис. 6. Проект станции «Библиотека им. Ленина». Перспективный вид. Метропроект. 1933 г. (Роттерт 1933: 17)

в трубу. Человеку должно быть приятно, когда он спускается» (РГАСПИ. Ф. 81. Оп. 3. Д. 199. Л. 38). Отдельные вопросы у него вызывали «стенки между сводами, между туннелями». Л.М. Каганович понимал, что в них будут проходы, и боялся, что, если там не удастся сделать колоннады, «мы будем иметь, действительно, катакомбы». Обращаясь к проектировщикам, он выдвигал свои условия: «Во-первых, вы должны прорубить их (проходы – Ю.С.) выше. Во-вторых, вы должны сделать так: 2/3 — пространство, 1/3 пилона. На меньшее мы не можем согласиться. Если будет половина на половину, то это будет похоже на катакомбы, легкости здесь не будет» (РГАСПИ. Ф. 81. Оп. 3. Д. 199. Л. 39). Тем более что архитектурная комиссия, судя по всему, также настаивала на визуальном облегчении колонн<sup>12</sup>. Их ради «приличного» оформления партийный функционер предлагал «сделать из искусственного мрамора или гранита», отмечая, что в совокупности эти станции — «задача трудная и дорогостоящая, но ничего не поделаешь» (РГАСПИ. Ф. 81. Оп. 3. Д. 199. Л. 39).

Таким образом, хотя и с некоторыми сомнениями этот новый тип станции был принят для реализации. В конце ноября 1933 г. представитель «заказчика» строительства в лице того же Л.М. Кагановича определился и с методом строительства Арбатского радиуса (*Нойтатц* 2013: 142–143), станции которого, согласно анализировавшемуся выше документу от августа того же года, проектировались по образцу «Библиотеки им. Ленина» с единым сводом (РГАСПИ. Ф. 81. Оп. 3. Д. 198. Л. 115–117). В связи с выбором траншейного метода ведения работ во дворах вдоль Арбата станции «Арбатская площадь»<sup>13</sup> и «Смоленский рынок»<sup>14</sup> были проектированы по типу станций, строившихся открытым способом, — с двумя рядами колонн и плоской кровлей, правда, без столь сложных систем лестниц. Двумя стан-

<sup>12</sup> О том, что, как минимум, на станции «Площадь Дзержинского» действительно изначально проектировались именно колонны, свидетельствует реплика Е.Т. Абакумова на совещании в конце февраля 1934 г., что месяцем ранее проект этой станции был переработан: «перешли с колонн на пилоны» (РГАСПИ. Ф. 81. Оп. 3. Д. 202. Л. 42).

<sup>13</sup> Открыта как станция «Арбатская».

<sup>14</sup> Открыта как станция «Смоленская».

циями, вопрос о строительстве которых оставался не решен окончательно, были «Дворец Советов» и «Библиотека им Ленина» Арбатского радиуса<sup>15</sup>.

Когда три месяца спустя архитекторы проектных мастерских Моссовета были приглашены к участию в конкурсе на архитектурное оформление станций метрополитена<sup>16</sup>, перед ними стояла задача, по выражению инженера Метропроекта И.С. Шелюбского, придумать «архитектурные одежды» для уже фактически готовых пространственно-конструктивных решений (РГАСПИ. Ф. 81. Оп. 3. Д. 202. Л. 121). Во второй день большого совещания, на котором обсуждались проблемы с строительством станций, 26 февраля 1934 г. И.С. Шелюбский сообщал, что «сейчас мы договорились с Московскими мастерскими и передали им оформление <...> станций», и что «каждая станция будет смонтирована в 3 вариантах, которые будут представлены к 25 марта»<sup>17</sup>.

В задачи данной статьи не входит анализ конкурсных проектов и решений, предложенных архитекторами в процессе дальнейшей довольно длительной переработки большей части проектов. Однако говоря о конкурсе, нельзя не отметить один важный факт. В середине марта иностранный консультант Метростроя американский инженер Дж. Морган, серьезно обеспокоенный процессом сооружения станций глубокого заложения, настоятельно рекомендовал пересмотреть их проекты, которые он считал невыполнимыми. И даже вовсе отказался от сооружения станции «Площадь Дзержинского» (РГАСПИ. Ф. 81. Оп. 3. Д. 203. Л. 2–13). Как отмечалось в одном из более поздних документов, «его предсказания оправдались, и был принят разработанный [Дж.] Морганом проект станции на пл. Дзержинского с двумя сводами с заглублением на 2 метра» (РГАСПИ. Ф. 81. Оп. 3. Д. 205. Л. 14)<sup>18</sup>. Это решение зафиксировано в протоколе совещания при МГК ВКП(б) по вопросам строительства метро от 27 марта 1934 г., согласно которому станция «Площадь Дзержинского» строилась уже как двухсводчатая, т.е. по классической «лондонской» схеме. В том же протоколе отмечались и изменения в конструкциях станций «Красные ворота» и «Мясницкие ворота» — пилоны были заменены «сплошными стенами с проемами – арками» (РГАСПИ. Ф. 81. Оп. 3. Д. 208. Л. 35–36). Какие перемены в облике станций это повлекло на практике, можно судить на примере сопоставления конкурсного проекта станции «Красные ворота», выполненного И.А. Фоминым, — едва ли не единственного проекта, который был принят к реализации по результатам конкурса, и собственно построенной станции (рис. 7, 8). Иными словами, финальные трансформации пространственных решений станций глубокого заложения произошли, пока архитекторы выполняли порученное им задание. Да и то не до конца. Станция «Мясницкие ворота» в конце концов, как и «Площадь Дзержинского», была построена без центрального зала.

Однако несмотря на все принятые в марте 1934 г. решения, будущий облик станций московского метро продолжал складываться вплоть до зимы того же года. Более того, только

<sup>15</sup> Открыта как станция «Александровский сад».

<sup>16</sup> Проектные мастерские созданы в сентябре 1933 г. Их привлечение к работе над проектами станций произошло по прямому указанию Л.М. Кагановича, озвученному в конце декабря 1933 г. на одном из совещаний (РГАСПИ. Ф. 81. Оп. 3. Д. 201. Л. 146). Таким образом, высказывавшаяся автором настоящей статьи гипотеза о связи между объявлением конкурса и утверждением окончательного варианта Дворца Советов не находит подтверждения (Старостенко 2010: 312).

<sup>17</sup> Ранее по открытым источникам было известно, что архитекторы проектных мастерских Моссовета были привлечены к этому проектированию в первых числах марта 1934 г. (Старостенко 2010: 312). Однако дата проведения заседания позволяет уточнить дату начала конкурсного проектирования.

<sup>18</sup> Дж. Морган также настаивал на изменении марки бетона и на необходимости использования арматуры для пилонов.

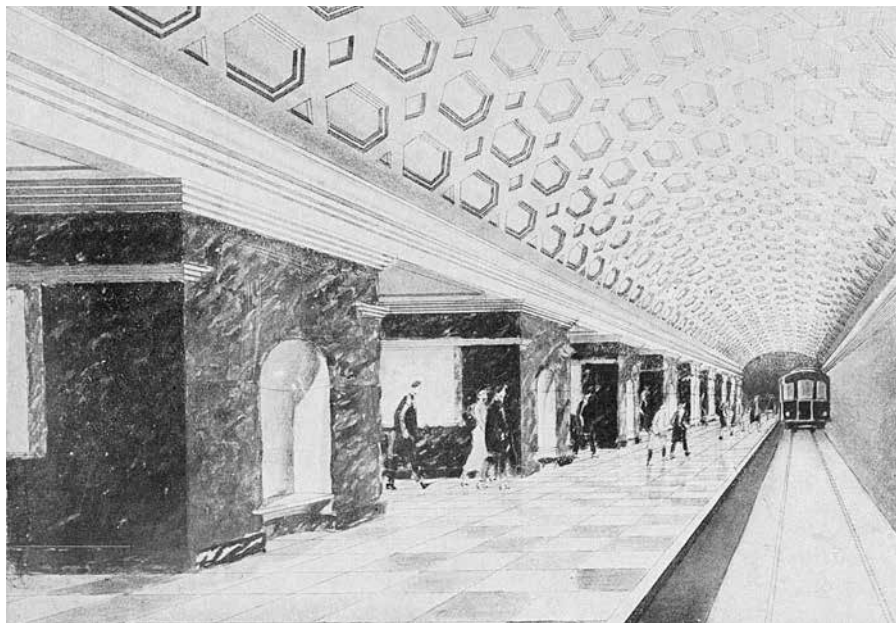


Рис. 7. Конкурсный проект станции «Красные ворота». Перспективный вид платформы.  
Арх. И.А. Фомин. 1934 г. (Мастерская... 1936: 30)

летом 1934 г. было принято решение о начале проектирования и строительства станций «Дворец Советов» и «Библиотека им. Ленина» Арбатского радиуса (РГАСПИ. Ф. 81. Оп. 3. Д. 208. Л. 51–52, 59). Предлагавшиеся архитекторами проекты долго корректировались и пересматривались. Примечательным в этом отношении можно назвать эпизод, произошедший на обсуждении проектов станций в июне, когда Л.М. Каганович заметил, что практически все станции, строившееся открытым способом, имеют колонны квадратного сечения. Поэтому он заинтересовался, «нельзя ли все-таки на отдельных станциях применять различные формы колонн»: «Например, на Сокольнической хорошо было бы иметь круглые колонны, учитывая природу, окружение леса» (РГАСПИ. Ф. 81. Оп. 3. Д. 204. Л. 2).

Отдельной проблемой стали отделочные материалы, которым отводилась очень важная роль. И.С. Шелюбский еще в конце декабря 1933 г. говорил о необходимости принять решения об отделке и освещении станций (РГАСПИ. Ф. 81. Оп. 3. Д. 201. Л. 98–99), но на том этапе, когда шли споры об организации входов на станции, его замечание было услышано лишь отчасти. В помощь Метропроекту было решено привлечь других архитекторов, но о материалах отделки станций никаких установок не было вплоть до завершения конкурсного проектирования. В конце марта 1934 г. Комиссией Моссовета и МГК ВКП(б) по вопросам архитектуры и планировки г. Москвы (Арпланом) было принято решение «для отделки внутренних помещений станций метрополитена принять следующие материалы: колонны — мрамор; стены — плитки, стукюлюстра<sup>19</sup>, мраморная крошка, стеклянные плит-

<sup>19</sup> Stucco lustro, или «блестящая штукатурка».



Рис. 8. Станция «Красные ворота». Осуществленный вариант. Арх. И.А. Фомин. 1935 г. (Аранович 1935: 33)

ки; полы — асфальт с гравием или с карборундовой крошкой, ступени — мозаика с карборундовой крошкой» (РГАСПИ. Ф. 81. Оп. 3. Д. 208. Л. 49). В августе стало очевидно, что Трест скульптуры и облицовки, находившийся в ведении Моссовета и отвечавший за поставку мрамора строительству метрополитена, со своей задачей не справляется (РГАСПИ. Ф. 81. Оп. 3. Д. 205. Л. 81)<sup>20</sup>, а потому мрамор старались экономить (Нойтатц 2013: 590). На одном из совещаний в середине октября 1934 г. случился скандал в связи с тем, что на станции «Красносельская» в мраморе оказались выполнены не только колонны, но пилястры на путевых стенах (РГАСПИ. Ф. 81. Оп. 3. Д. 208. Л. 115). Как отмечает Д. Нойтатц, примерно с этого момента Л.М. Каганович и Н.С. Хрущев «фактически взяли на себя руководство оформительскими работами» (Нойтатц 2013: 591).

Следствием этого стал пересмотр проектов, выполненных архитекторами, исходя из наличия отделочных материалов, возможностей промышленности, выпускавшей световую арматуру, и т.п. Об отношении к этому самих архитекторов можно было бы только догадываться, если бы не отложившееся в фонде Л.М. Кагановича письмо архитектора Н.А. Ладовского, которое имеет смысл привести целиком:

«т. КАГАНОВИЧУ.

Лазарь Моисеевич,

ввиду того, что на постройке станций метро созданы условия полной бесправности архитектора, настоящим заявляю, что никакой ответственности не несу за работы по архитектурному оформлению надземного вестибюля ст. метро у Красных ворот и станции на Дзержинской площади.

<sup>20</sup> Имевшихся в наличии специалистов, выполнявших работы по заготовке и обработке этих материалов, просто не хватало для такого масштабного строительства.

Кроме того, ввиду существенных изменений, которые проводятся в проектах без согласования со мною, в порядке принудительном, на мой взгляд, конечным образом изменяющими мои проекты, я не считаю себя автором измененных таким образом проектов и чем считаю в праве публично объявить в печати, если найду это необходимым.

Арх. Н. Ладовский. 9/ХІІ 34» (РГАСПИ. Ф. 81. Оп. 3. Д. 206. Л. 80).

Подводя итог всему изложенному выше, необходимо отметить, что материалы из фонда Л. М. Кагановича (РГАСПИ) позволяют в достаточно полной мере оценить те трансформации, которые претерпела архитектура станций первой очереди Московского метрополитена от первых идей начала строительства до представленных в мае 1935 г. станционных сооружений. История ее становления, безусловно, далека от той прекрасной картины творения «станций-дворцов», которая начала создаваться сразу же после начала эксплуатации метро. Однако извлеченные из документов факты позволяют понять, как под влиянием каких факторов складывались архитектурно-пространственные решения станций первой очереди, которые впоследствии не получили развития, или, наоборот, стали визитной карточкой Московского метро. Примером первых могут служить системы эвакуационных лестниц на станциях, которые скорее всего не оправдали себя функционально, хотя их устройство и усложняло процесс строительства станций. Иллюстрацией вторых являются трехсводчатые станции глубокого заложения, весь потенциал которых в силу обстоятельств не удалось реализовать в рамках первой очереди, но без которых сегодня невозможно представить архитектурный облик Московского метрополитена.

---

### Список источников

РГАСПИ. Ф. 81. Оп. 3. Д. 197, 198, 199, 202, 203, 205, 206, 208.

*Аранович 1935* — *Аранович Д.* Самый красивый в мире // *Строительство Москвы. 1935.* № 2–3. С. 20–38.

*Гербко 1927* — *Гербко А. В.* Московский метрополитен. Кризис городского транспорта г. Москвы и перспективы сооружения метрополитена / предисловие Ф. Я. Лаврова. М. : Московского коммунального хозяйства, 1927. 51 с.

*Катцен 1931* — *Катцен И. Е.* Метрополитен в Москве. М. : Мособлисполком, 1931. 40 с.

*Костина 2019* — *Костина О.* Архитектура Московского метро, 1935–1980-е годы. М. : БуксМАрт, 2019. 205 с.

*Кравец 1933* — *Кравец С. М.* Архитектурное лицо метрополитена // *Строительство Москвы. 1933.* № 1. С. 19–22.

*Кравец 1936* — *Кравец С. М.* Архитектурная проектировка Московского метро // *Архитектура Московского метро / под общ. ред. Н. Я. Колли, С. М. Кравец.* М. : Изд-во Всесоюзной академии архитектуры, 1936. С. 37–48.

*Кузнецов, Змеул, Кагаров 2016* — *Кузнецов С., Змеул А., Кагаров Э.* Скрытый урбанизм. Архитектура и дизайн Московского метро, 1935–2015 / под ред. Ф. Мойзера, А. Мартовицкой. Berlin : DOM publishers, 2016. 351 с.

*Мастерская... 1936* — *Мастерская № 3* // *Работы архитектурно-проектировочных мастерских за 1934 год. Т. 1. Мастерские № 1, № 2, № 3.* М., 1936.

- Московское метро 2016* — Московское метро. Подземный памятник архитектуры / сост. И.В. Чепкунова, М.А. Костюк, Е.Ю. Желудкова. М. : Кучково поле, 2016. 311 с.
- Московское метро 2020а* — Бронувицкая А., Змеул А., Мурадова Н. и др. Московское метро : эссе. Т. 1. Сеть. М. : Институт Генплана Москвы, 2020. 130 с.
- Московское метро 2020б* — Бронувицкая А., Змеул А., Мурадова Н. и др. Московское метро : эссе. Т. 2. Линии. М. : Институт Генплана Москвы, 2020. 122 с.
- Московское метро 2020в* — Бронувицкая А., Змеул А., Мурадова Н. и др. Московское метро : эссе. Т. 3. Станции. М. : Институт Генплана Москвы, 2020. 199 с.
- Нойтатц 2013* — Нойтатц Д. Московское метро: от первых планов до великой стройки сталинизма (1897–1935) / пер. с нем. Ю.А. Петрова. М. : Российская политическая энциклопедия (РОССПЭН), 2013. 782 с.
- Ротерт 1933* — Ротерт П.П. Стройка метро — сложнейшая задача // Строительство Москвы. 1933. № 10–11. С. 15–20.
- Старостенко 2014* — Старостенко Ю.Д. Вестибюли первых очередей Московского метрополитена: история и принципы проектирования // Архитектура. Строительство. Дизайн. 2014. № 1 (74). С. 78–84.
- Старостенко 2010* — Старостенко Ю.Д. Пространство станций метрополитена в проектах 1900-х – 1930-х гг. (К 75-летию открытия первой очереди московского метрополитена) // Наука, образование и экспериментальное проектирование: Труды МАРХИ : мат. науч.-практ. конф. (12–16 апреля 2010 г.) : сборник статей : в 2-х тт. Т. 1. М. : Архитектура-С, 2010. С. 305–313.

## References

- Aranovich D. Samyy krasivyy v mire (The most beautiful in the World). *Stroitel'stvo Moskvy (Construction of Moscow)*, 1935, no. 2–3, pp. 20–38 (in Russian).
- Gerbko A.V. *Moskovskiy metropoliten. Krizis gorodskogo transporta g. Moskvy i perspektivy sooruzheniya metropolitena (Moscow Metro. The crisis of urban transport in Moscow and the prospects for the construction of the metro)*. Preface by F.Y. Lavrov. Moscow : Izdatel'stvo Moskovskogo kommunal'nogo hozjajstva Publ., 1927, 51 p. (in Russian).
- Katcen I.E. *Metropoliten v Moskve (Metro in Moscow)*. Moscow : Mosoblispolkoma Publ., 1931, 40 p. (in Russian).
- Kostina O. *Arkhitektura Moskovskogo metro, 1935–1980-e gody (Architecture of the Moscow Metro, 1935–1980-ies)*. Moscow : BuksMArt Publ., 2019, 205 p. (in Russian).
- Kravec S.M. *Arkhitekturnoe litso metropolitena (The architectural face of the metro)*. *Stroitel'stvo Moskvy (Construction of Moscow)*, 1933, no. 1, pp. 19–22 (in Russian).
- Kravec S.M. *Arkhitekturnaya proektirovka Moskovskogo metro (Architectural design of the Moscow metro)*. *Arkhitektura Moskovskogo metro (Architecture of the Moscow Metro)*. Eds. by N.J. Kolli, S.M. Kravec. Moscow : Izdatel'stvo Vsesojuznoj akademii arkitektury Publ., 1936, pp. 37–48 (in Russian).



- Kuznecov S., Zmeul A., Kagarov Je. *Skrityy urbanizm. Arkhitektura i dizayn Moskovskogo metro, 1935–2015 (Hidden Urbanism. Architecture and Design of the Moscow Metro, 1935–2015)*. P. Moiser, A. Martovitskaya (eds.). Berlin : DOM publishers, 2016, 351 p. (in Russian).
- Masterskaja No. 3 (Workshop No. 3). *Raboty arkhitekturno-proektirovochnykh masterskikh za 1934 god (Works of architectural and design workshops for 1934, Vol. 1. Workshops No. 1, No. 2, No. 3)*. Moscow, 1936 (in Russian).
- Moskovskoe metro. Podzemnyy pamyatnik arkhitektury (The Moscow metro. An underground monument of architecture)*. I.V. Chepkunova, M.A. Kostyuk, E.Y. Zheludkova (eds.). Moscow : Kuchkovo pole Publ., 2016, 311 p. (in Russian).
- Bronovitskaya A., Zmeul A., Muradova N. et al. *Moskovskoe metro : esse. Tom 1. Set' (Moscow Metro : Essay. Vol. 1. Network)*. Moscow : Institut Genplana Moskvy Publ., 2020, 130 p. (in Russian).
- Bronovitskaya A., Zmeul A., Goncharuk D. et al. *Moskovskoe metro : esse. Tom 2. Linii (Moscow Metro : Essay. Vol. 2. Lines)*. Moscow : Institut Genplana Moskvy Publ., 2020, 122 p. (in Russian).
- Bronovitskaya A., Zmeul A., Goncharuk D. et al. *Moskovskoe metro : esse. Tom 3. Stancii (Moscow Metro : Essay. Vol. 3. Stations)*. Moscow : Institut Genplana Moskvy Publ., 2020, 199 p. (in Russian).
- Neutatz D. *Moskovskoe metro: ot pervykh planov do velikoy stroyki stalinizma (1897–1935) (The Moscow Metro: from the first plans to the Great Construction of Stalinism (1897–1935))*. Translated from German by Y.A. Petrov. Moscow : Rossiyskaya politicheskaya entsiklopediya (ROSSPEN) Publ., 2013, 782 p. (in Russian).
- Rotert P.P. Stroyka metro — slozhneyshaya zadacha (Metro construction — the most difficult task). *Stroitel'stvo Moskvy (Construction of Moscow)*, 1933, no. 10-11, pp. 15–20 (in Russian).
- Starostenko Ju.D. Vestibulyi pervykh ocheredey Moskovskogo metropolitena: istoriya i print-sipy proektirovaniya (Lobbies of the first queues of the Moscow Metro: history and principles of design). *Arkhitektura. Stroitel'stvo. Dizayn (Architecture. Construction. Design)*, 2014, no. 1 (74), pp. 78–84 (in Russian).
- Starostenko Ju.D. Prostranstvo stantsiy metropolitena v proektakh 1900-kh – 1930-kh gg. (K 75-letiyu otkrytiya pervoy ocheredi moskovskogo metropolitena) (The space of metro stations in the projects of the 1900s–1930s (To the 75th anniversary of the opening of the first stage of the Moscow metro)). *Nauka, obrazovanie i eksperimental'noe proektirovanie: Trudy MARKhI : materialy nauchno-prakticheskoy konferentsii, 12–16 aprelya 2010 g. : sbornik statey : v 2-kh tt. (Science, Education and Experimental Design: Proceedings of the MARCHI : materials of the scientific and practical conference, April 12–16, 2010. Collection of articles, vol. 1)*. Moscow : Arkhitektura-S Publ., 2010, pp. 305–313 (in Russian).

---

**ОБ АВТОРЕ:** Старостенко Юлия Дмитриевна — кандидат архитектуры; Государственный научно-исследовательский музей архитектуры имени А.В. Щусева; 119019, г. Москва, ул. Воздвиженка, д. 5/25; РИНЦ ID: 650830; ystarostenko@yandex.ru.

**BIONOTES:** Yulia D. Starostenko — Candidate of Architecture; State Research Museum of Architecture named after A.V. Shchusev; 5/25 Vozdvizhenka st., Moscow, 119019, Russian Federation; ID RSCI: 650830; ystarostenko@yandex.ru.