

МОСКОВСКИЙ
МЕТРОПОЛИТЕН



*Государственное издательство
изобразительного искусства*

Москва

1953

Московский метрополитен — одно из замечательных сооружений нашей эпохи, детище и гордость советского народа. Он явился выдающимся творческим вкладом в сокровищницу советской культуры, как действующая транспортная магистраль и как архитектурный ансамбль подземных дворцов, созданный коллективом архитекторов и строителей.

В 1931 году июньский пленум ЦК ВКП(б) принял решение о строительстве метрополитена в Москве. Коммунистическая партия обратилась с призывом: „Метрополитен столицы должна строить вся страна!“ На этот призыв отозвались рабочие и инженеры московских заводов, Ленинграда, Сибири и Кавказа. Метрополитен строили тысячи людей, обогащенных опытом создания Магнитострой, Днепрострой, Турксиба и других строек. Заказы метрополитена выполняли пятьсот сорок заводов. Московские комсомольцы послали на стройку своих лучших представителей. Молодежь Москвы с честью оправдала высокое доверие партии и народа. Впоследствии за самоотверженную работу по строительству метрополитена московская организация ВЛКСМ была награждена орденом Ленина. В невиданно короткие сроки строители, вооруженные передовой отечественной техникой, успешно выполнили задание партии и правительства.

Пятнадцатого мая 1935 года тринадцать станций первой очереди московской подземной дороги гостеприимно распахнули двери своих вестибюлей перед жителями столицы.

Линии первой очереди соединили центр города с парком в Сокольниках, Центральным парком культуры и отдыха и Смоленской площадью.

В 1937—1938 годах было завершено строительство второй очереди метрополитена. Первая линия второй очереди протянулась от Смоленской площади до Киевского вокзала. Вторая линия — площадь Революции—Курский вокзал. Третья линия соединила центр с северо-западным районом столицы, пройдя от площади Свердлова до поселка Сокол.

Третья очередь строилась во время войны и была закончена полностью в 1944 году. 1 января 1943 года вступила в строй трасса от площади Свердлова до завода имени Сталина и 13 января 1944 года — от Курского вокзала до Измайлова.

В декабре 1949 года была завершена работа по строительству первых шести станций „Большого кольца“, а в начале 1952 года уже действовали новые четыре станции второго участка.

В апреле 1953 года вступил в строй новый Арбатский радиус с тремя станциями: „Арбатская“, „Смоленская“, „Киевская“.

Строительство Московского метрополитена продолжается. За время, прошедшее с момента пуска первой очереди, протяженность его линий возросла более чем в пять раз. После вступления в строй последних двух станций кольцевой линии — „Краснопресненской“ и „Киевской“ — будет строиться следующая, пятая очередь метрополитена — от Центрального парка культуры и отдыха имени Горького к университету на Ленинских горах и от Ботанического сада к Всесоюзной сельскохозяйственной выставке.

Московский метрополитен в техническом отношении является совершенным транспортным сооружением.

Тридцать девять станций пропускают ежедневно и поездам до двух миллионов двухсот тысяч человек. За годы существования Московского метрополитена по подземной магистрали проследовало свыше двенадцати миллионов поездов, которые перевезли более восьми миллиардов пассажиров. Высадка и посадка пассажиров на станции занимают не более двадцати-тридцати секунд. В часы пик, когда потоки пассажиров достигают наивысшего уровня, интервалы между поездами составляют всего две-две с половиной минуты.

Метрополитен доставил массу удобств жителям Москвы. Достаточно привести весьма интересный и убедительный подсчет: москвич, сменив трамвай на метрополитен, экономит в среднем в год двести сорок часов — полный рабочий месяц. Миллионы жителей столицы значительно обогатили бюджет своего времени.

Шестого сентября 1947 года Московский метрополитен за образцовую организацию работы по перевозке населения и освоение новой техники был награжден орденом Ленина.

Пассажиры Московского метрополитена обеспечены чистым воздухом, обилием света и всеми удобствами передвижения. Архитекторы и строители позаботились также и о том, чтобы удовлетворить эстетические запросы советского человека.

Станции Московского метрополитена строятся по проектам, отобранным на архитектурных конкурсах, и представляют собой просторные и светлые подземные дворцы, облицованные мрамором, украшенные декоративной скульптурой, керамной, монументальной живописью.

По своим конструктивным качествам, архитек-

турно-художественному оформлению, культуре обслуживания пассажиров Московский метрополитен заслуженно считается лучшим в мире.

Метрополитены в капиталистических странах являются прежде всего коммерческими предприятиями, стремящимися выжать максимум прибыли, совершенно не заинтересованными в создании удобств для пассажиров. Метрополитен расценивают там как „трубу“ для пропуска поездов.

Вот как, например, описывается нью-йоркский метрополитен в американском журнале „Ридерс дайджест“ (ноябрь 1951 года):

„Если бы нью-йоркская подземка не существовала, то никто не смог бы ее себе представить. Никто не смог бы придумать такого варварства и животной грубости, переносимых изо дня в день в подземной тюрьме. О свиньях заботятся лучше во время их перевозки, так как свинья стоит столько-то за фунт и о свиньях заботиться выгодно. Но человеческое существо в нью-йоркской подземке является лишь вредной обузой и от нее стараются избавиться как можно быстрее, до поступления нового потока, который явится такой же обузой...“ Эти гневные слова отражают ту правду, которую обычно тщательно скрывает пресса США, стремящаяся прославлять пресловутый „американский образ жизни“. На сей раз американский журнал сказал именно то, что испытывает любой американский обыватель, вынужденный пользоваться подземкой, где темные переходы с колоннами и кирпичными стенами, часто облицованными, с подтеками сырости, узкие платформы, замусоренные лестницы неизменно напоминают ему о том, что он находится в мрачном и сыром подземелье.

Архитектура Московского метрополитена представляет резкий контраст убогой „архитектуре“ метрополитенов капиталистических стран. Высокие архитектурно-художественные достоинства станций Московского метрополитена не раз отмечались Сталинскими премиями.

Станции первой очереди — „Дворец Советов“ и „Красные ворота“ являются значительными архитектурными произведениями.

Среди станций второй очереди выделяются „Площадь Свердлова“ и „Нурская“ своей классически строгой и благородной архитектурой, а также „Маяковская“, где впервые в архитектуре станций метрополитена применены стальные конструкции, позволившие вместо трех туннелей, обычно делящих станции глубокого заложения на центральный зал и боковые платформы, создать единое обширное пространство.

Особенно праздничными и торжественными являются станции „Большого кольца“, созданные после победы советского народа в Великой Отечественной войне и отражающие в своих архитектурных образах величие и радость этой победы. Наиболее высокую оценку получила архитек-

тура станций „Нурская-кольцевая“, „Калужская“ и „Комсомольская-кольцевая“.

Архитектура станции „Нурская-кольцевая“, используя величественные классические архитектурные формы, отличается большой монументальностью и приподнятой торжественностью.

Идея триумфа советского народа, одержавшего победу в Отечественной войне, легла в основу архитектурного проекта станции „Калужская“, созданного на основе творческого использования наследия архитектуры русского классицизма.

Станция „Комсомольская-кольцевая“ — творение замечательного советского зодчего А. Щусева. Используя наследие русской архитектуры XVII и XVIII веков, творчески переработав его, Щусев сумел создать великолепное сооружение, содержащее черты подлинной народности.

По объему выполненных работ, по сложности и оригинальности конструкций, по эксплуатационным и художественным качествам станция „Комсомольская-кольцевая“ является одной из лучших.

Три новые станции Арбатского радиуса, открытые в апреле 1953 года, продолжают архитектурные традиции ранее выстроенных станций.

Характер архитектуры станции „Арбатская“, творчески развивающей наследие древнерусского зодчества, определен местоположением станции, находящейся в непосредственной близости к Кремлю. Эта станция по размерам превосходит остальные станции Арбатского радиуса. Длина ее среднего зала составляет четверть километра.

В основу архитектурного оформления станции „Смоленская“ положена тема исторических побед русского народа над иноземными захватчиками.

Тема архитектурного оформления станции „Киевская“ — расцвет экономики и культуры Советской Украины. Здесь обращают на себя внимание фресковые панно, отображающие труд и отдых людей Советской Украины.

Московский метрополитен строится на века. Он будет служить и людям коммунистического общества. Создание такого грандиозного и прекрасного произведения оказалось под силу лишь нашему государству, где навсегда покончено с властью денежного мешка, где вся деятельность Коммунистической партии и советского правительства направлена на благо народа, где забота о человеке является важнейшей чертой государственного и общественного строя.

Богатейший опыт мирного социалистического строительства, накопленный трудящимися нашей Родины, служит примером для стран народной демократии.

Благоустроявая свои города, трудящиеся Будапешта, Варшавы и Бухареста проектируют строительство метрополитена. В этом начинании им оказывают большую помощь передовая советская техническая мысль, огромный опыт строителей Московского метрополитена.

СОКОЛЬНИКИ- ЦЕНТРАЛЬНЫЙ ПАРК КУЛЬТУРЫ



СТАНЦИИ:

- „Сокольники“
- „Красносельская“
- „Красные ворота“
- „Кировская“
- „Дзержинская“
- „Охотный ряд“
- „Библиотека имени Ленина“
- „Дворец Советов“
- „Центральный парк культуры“

Открылись 15 мая 1935 года

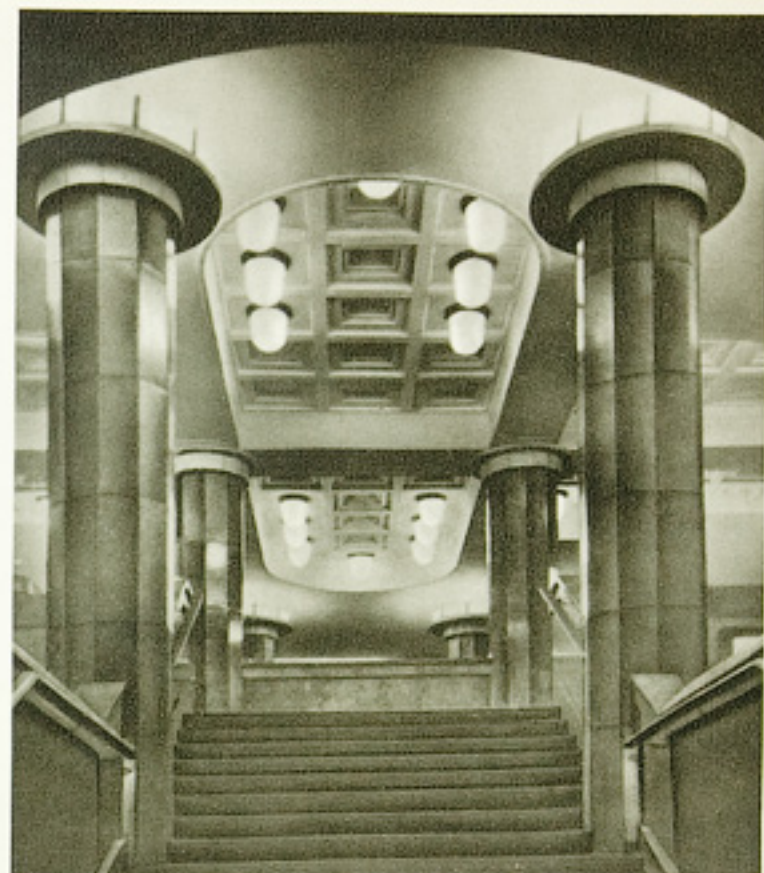


Станция „Сокольники“
 Архитекторы
 И. Г. Таранов и Н. А. Быкова



Посадочная платформа

Станция „Красносельская“
 Архитекторы
 Б. С. Валенский, В. А. Ершов,
 художник Я. Д. Ромас



Лестница,
 ведущая в наземный вестибюль

Посадочная платформа





Станция „Комсомольская“

Колонны станционного зала увенчаны капителями с эмблемой Комсомола. Светлый, радостный тон архитектурного оформления отвечает наименованию станции.

Станция „Комсомольская“ соединена общим вестибюлем и эскалаторами с подземным переходом со станцией того же названия на линии „Большого кольца“.

За архитектурное оформление станции архитектор Д. Н. Чечулин удостоен Сталинской премии.



Станция „Комсомольская“

Посадочная платформа



Переход к эскалаторам



Станция „Красные ворота“
Архитектор *Н. А. Лодовский*



Станция „Красные ворота“

Архитектор действительный член Академии архитектуры СССР
И. А. Фомин

Центральный зал



Станция „Кировская“
 Архитектор действительный член Академии архитектуры СССР
 Н. Я. Колли



Посадочная платформа

Стены облицованы белым и серым уральским мрамором. Люминесцентные лампы, скрытые за карнизом, освещают станцию мягким дневным светом



Станция „Дзержинская“
 Архитектор Н. А. Ладовский

Посадочная платформа



Станция „Охотный ряд“
Архитектор Ю. А. Ревновский

Центральный зал станции

Одна из крупнейших станций первой очереди метрополитена
В средней части зала—эскалаторы перехода на станцию „Площадь Свердлова“



Посадочная платформа



Станция „Библиотека имени Ленина“
Архитектор А. И. Гонцевич



Посадочная платформа



Станция „Дворец Советов“

Колонны станционного зала одновременно являются светильниками, излучающими мягкий рассеянный свет, который придает станции спокойный, торжественный вид.

За архитектурное оформление станции архитекторы А. Н. Душкин и Я. Г. Лихтенберг удостоены Сталинской премии.





Станция „Парк культуры и отдыха имени А. М. Горького“

Архитекторы Г. Т. Крутинов и В. С. Попов

Общим наземным вестибюлем и коротким коридором с эскалаторами она соединяется со станцией того же названия на линии „Большого кольца“



Посадочные платформы станции „Парк культуры и отдыха имени А. М. Горького“



КИЕВСКАЯ - ИЗМАЙЛОВСКАЯ



СТАНЦИИ:

„Киевская“

(открылась 20 марта 1937 года)

„Смоленская“

„Арбатская“

(открылись 15 мая 1935 года)

„Площадь Революции“

„Нурская“

(открылись 13 марта 1938 года)

„Бауманская“

(открылась 18 января 1944 года)

„Электрозаводская“

(открылась 15 мая 1944 года)

„Сталинская“

„Измайловская“

(открылись 18 января 1944 года)

5 апреля 1953 года вступил в строй новый Арбатский радиус метрополитена с тремя станциями: „Арбатская“, „Смоленская“ и „Киевская“. Снимки этих новых станций помещены в конце альбома



Станция „Киевская“

Колонны светлого мрамора с капителями из глазурованного фарфора придают станции жизнерадостный вид.
За архитектурное оформление станции архитектор Д. Н. Чечулин удостоен Сталинской премии



Станция „Смоленская“

Посадочная платформа

Архитекторы
С. Г. Андрияшевский и Т. И. Манарычев

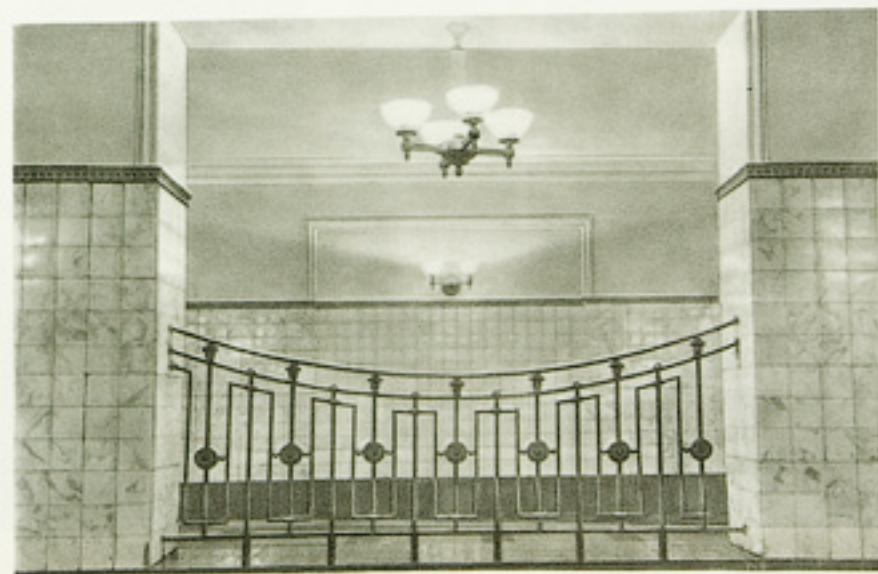


Станция „Арбатская“
Архитектор Л. С. Теплицкий

Посадочные платформы



Станция „Калининская“
Архитектор А. И. Гонимович



Деталь оформления перехода на станции „Калининская“



Станция „Площадь Революции“
Архитектор А. Н. Душкин

Расположенная в центре города, эта станция является одной из самых оживленных. Подземным переходом и общим вестибюлем она связана со станцией „Площадь Свердлова“

Восемьдесят бронзовых фигур, выполненных под руководством действительного члена Академии художеств СССР скульптора М. Г. Манизера, отражают славный путь страны социализма от октября 1917 года до наших дней

Скульптуры изображают моряка с крейсера „Аврора“, вооруженного рабочего, крестьянина-партизана, пограничника, охраняющего наши рубежи, и ряд эпизодов, отображающих мирное строительство и отдых трудящихся



Центральный зал станции „Площадь Революции“



Эскалаторы станции „Площадь Революции“



Вид центрального зала станции с посадочной платформы



Станция „Курская“

Центральный зал станции

Архитектор Л. М. Поляков

Станция отличается монументальностью архитектурных форм. Стены облицованы серым уральским мрамором. Общим предзалаторным залом и коротким подземным переходом станция „Курская“ соединена со станцией того же названия на линии „Большого кольца“.



Станция „Бауманская“

Центральный зал станции

Архитектор действительный член Академии архитектуры
Б. М. Иофан,
соавтор—архитектор Ю. П. Зенкевич

Архитектурное оформление станции отражает связь фронта и тыла в Советской стране в годы Великой Отечественной войны. В нишах центрального зала установлены скульптуры бойца, дружинницы, метростроевки и другие. Центральный зал облицован золотистым мрамором алтайского месторождения и красным порфиром.

Скульптор В. А. Андреев



Вход на эскалаторы станции „Бауманская“



Станция „Электrozаводская“

За архитектурное оформление станции архитекторы
В. Г. Гельфрейх и И. Е. Ронин удостоены Сталинской премии



Центральный зал станции „Электрозаводская“

Скульптурные группы, высеченные из белого мрамора на пилонах станции, иллюстрируют труд работников промышленности, транспорта и сельского хозяйства нашей Родины *Скульптор Г. И. Мотовилов*





Станция „Сталинская“

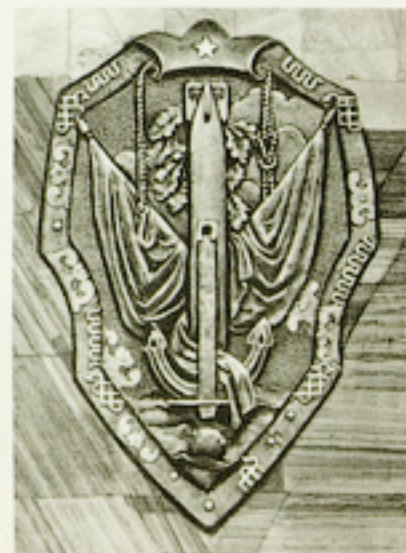
Архитектор С. М. Кравец.
Скульпторы
действительный член Академии художеств СССР В. И. Мухомин и Н. К. Венцель,
Художник Б. П. Ахметьев



Центральный зал станции



Четыре ряда стальных колонн поддерживают свод. Они облицованы цельными блоками белого мрамора и украшены инкрустацией из мраморов других цветов. В боковых залах на цветном мраморе стен размещены барельефы воинов Советской Армии и их вооружения





Картуш на торцевой стене зала станции „Сталинская“



Станция „Измайловская“
Архитектор Б. С. Воленский



Скульптура „Партизаны“ в вестибюле станции „Измайловская“
Скульптор М. Г. Манисер



По своим размерам „Измайловская“ — одна из самых больших станций Московского метрополитена. Художественное оформление станции посвящено партизанскому движению в годы Великой Отечественной войны. „Партизанам и партизанкам — слава“ высечено на портале станционного зала. Скульптуры партизан украшают вестибюль и платформы станции. О боевых подвигах партизан напоминают художественные панно на потолке и рельефные вставки, украшающие стены станции.

СОКОЛ - ЗАВОД ИМЕНИ СТАЛИНА



СТАНЦИИ:

„Сокол“

„Аэропорт“

„Динамо“

„Белорусская“

„Маяковская“

„Площадь Свердлова“

(открылись 11 сентября 1938 года)

„Новокузнецкая“

„Павелецкая“

(открылись 20 ноября 1943 года)

„Завод имени Сталина“

(открылась 1 января 1943 года)



Станция „Сокол“

Архитекторы
В. Н. Яковлев и Ю. Н. Яков

Большое количество ламп, расположенных по окружности куполов и прикрытых тонкими плитками полупрозрачного мрамора, освещает станцию теплым рассеянным светом.



Коридор, ведущий к посадочным платформам станции „Сокол“



Станция „Аэропорт“

Архитекторы Б. С. Виланский и В. А. Ершов

Свод станции напоминает
гигантские раскрытые парашюты



Зал перед лестницей,
ведущей на посадочную платформу



Станция „Динамо“

Архитекторы Я. Г. Лихтенберг и Ю. А. Резниковский

Наземный вестибюль выполнен по проекту архитектора Д. Н. Чечулина

Станция „Динамо“ расположена в непосредственной близости от крупнейшего стадиона столицы „Динамо“. Ее художественное оформление посвящено теме спорта. Облицованные уральским мрамором пилоны украшены фарфоровыми барельефами

Скульптор *Е. А. Ясон-Маннлер*



Центральный зал



Станция „Белорусская“
 Архитекторы
 Н. Н. Андриякампс и Н. А. Бывкова

Коротким подземным переходом и эскалаторами станция „Белорусская“ соединена со станцией того же названия на линии „Большого кольца“



Центральный зал станции

Пилоны облицованы темнорозовым биробиджанским и карельским мрамором. Пол мраморный с узорами. Ниши освещены торшерами



Станция „Маяковская“
Архитектор А. Н. Душкин



Свод просторного зала станции опирается на легкие металлические колонны, облицованные рифленными полосами из нержавеющей стали, темносерым кавказским мрамором и розовым уральским камнем орлецом.

На овальных куполах зала расположены мозаичные панно, выполненные из смальты по эскизам художника действительного члена Академии художеств СССР А. А. Дейнеки.



Центральный зал станции





Станция „Площадь Свердлова“

Архитектор *И. А. Фомин*

Станция соединена общими вестибюлями и двумя подземными переходами со станциями „Охотный ряд“ и „Площадь Революции“



Для отделки станции „Площадь Свердлова“ использованы три сорта белого уральского мрамора различных оттенков. Он гармонирует с белым сводом и белыми фарфоровыми позолоченными скульптурными изображениями танцоров, музыкантов, певцов

Скульптор *И. Я. Дамько*



Переход, ведущий на станцию „Площадь Свердлова“



Внутренний вид вагона поезда, курсирующего на линии „Сокол“—„Завод имени Сталина“



Станция „Новокузнецкая“.
Архитекторы И. Г. Таранов и Н. А. Быкова

Центральный зал



Станция „Новокузнецкая“ построена в годы Великой Отечественной войны. В художественном оформлении станции отражены темы боевой славы русского оружия в борьбе с иноземными захватчиками. Центральный зал и пилоны станционных платформ украшены барельефами с изображениями великих полководцев прошлого

Скульпторы
действительный член Академии художеств СССР Н. В. Тажский и С. Л. Рабинович
Художник А. А. Дейнека



Станция „Павелецкая“

Архитекторы А. Н. Душнин и Н. С. Князева
Скульптор И. С. Ефимов

Посадочная платформа

В конце альбома помещен снимок реконструированной станции „Павелецкая“, открытой 5 апреля 1953 года

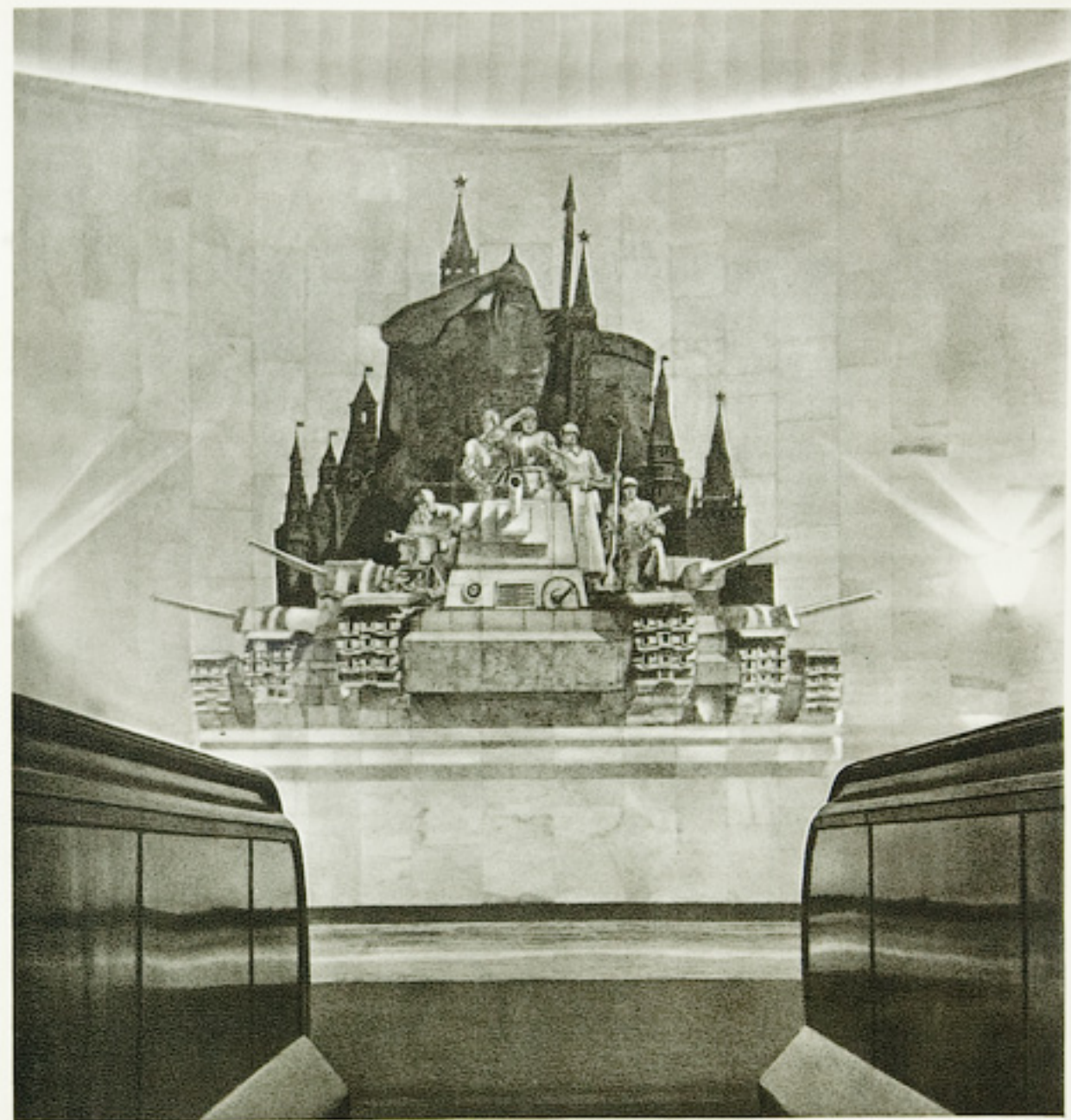


Станция „Завод имени Сталина“

За архитектурное оформление станции „Завод имени Сталина“ архитектор А. Н. Душнин удостоен Сталинской премии.



Центральный зал станции



Художественные панно из мозаики в вестибюле и на путевых стенах
станции „Завод имени Сталина“
Художники В. Ф. Бордиченко и Ф. К. Лехт





БОЛЬШОЕ КОЛЬЦО



СТАНЦИИ

„Центральный парк культуры и отдыха“

„Калужская“

„Серпуховская“

„Павелецкая“

„Таганская“

„Курская“

открылись 1 января 1950 года

„Комсомольская“

„Ботанический сад“

„Новослободская“

„Белорусская“

открылись 30 января 1952 года



Станция „Центральный парк культуры и отдыха“

Архитектор член-корреспондент Академии архитектуры СССР И. Е. Рожин



Посадочная платформа



Центральный зал станции

Пилоны облицованы светлым грузинским мрамором, украшены горельефами на тему отдыха трудящихся советской столицы

Скульптор С. Л. Рабинович



Станция „Калужская“

За архитектурное оформление станции архитектор действительный член Академии архитектуры СССР Л. М. Поляков удостоен Сталинской премии



Центральный вход наземного вестибюля станции „Калужская“



Вход на эскалаторы станции „Калужская“



Посадочная платформа станции „Калужская“

Путевые стены облицованы керамической плиткой светлокремового цвета с рельефными изображениями звезд и лавровых венков

Свод центрального зала украшают барельефы воинов Советской Армии

Скульптор Г. И. Мотовилов



Центральный зал станции



Станция „Сerpуховская“

Архитекторы М. А. Зеленый, Л. И. Павлов и М. А. Ильин



Центральный зал станции „Сerpуховская“. Арки из светлого узбекского мрамора образуют проходы на посадочные платформы. Ниша центрального зала украшена барельефами с изображениями представителей народов Советского Союза

Скульптор Е. А. Ясон-Манисер





Станция „Павелецкая“

Массивные колонны центрального зала выполнены из цельных блоков белого уральского мрамора и увенчаны резными капителями

Барьер из мрамора, ограждающий лестницу, ведущую к переходу на станцию „Павелецкая“ Замоскворецкого радиуса

Архитекторы
Н. Я. Колли и И. И. Востель



Центральный зал станции. Лестница, ведущая к переходу



Станция „Павловская“ (кольцевая)

Вход на эскалаторы



Станция „Таганская“

Архитекторы К. С. Рыжков и А. А. Медведов



Центральный зал станции

Стены посадочных платформ и среднего зала станции „Таганская“ украшают керамические панно с золотым орнаментом по голубому фону

Скульпторы *Е. П. Блинова* и *П. М. Кожин*



Посадочная платформа станции „Таганская“



Станция „Курская“ (кольцевая)

За архитектурное оформление станции архитекторы Г. А. Захаров и Э. С. Чернышева удостоены Сталинской премии



Переход на станцию „Курская“ Покровского радиуса



Деталь оформления путевой стены
станции „Курская“ (кольцевая)



Центральный зал станции „Курская“ (кольцевая)



Станция „Нурская“ (кольцевая)

Центральный зал



Просторный круглый зал соединяет между собой станции линии „Большого кольца“ и Покровского радиуса. В центре его расположена большая колонна с украшениями, отображающими изобилие и богатства сельского хозяйства нашей Родины



Станция „Комсомольская“ (польцевая)

За архитектурное и художественное оформление станции автор проекта академик А. В. Щусев и заслуженный деятель искусств РСФСР художник П. Д. Корин удостоены Сталинской премии. Соавторы архитекторы: действительный член Академии архитектуры СССР В. Д. Кожорин, А. Ю. Заболотная, О. А. Великорецкий, А. Ф. Фокина и В. С. Варванин

По своим размерам и значению станция „Комсомольская“ (польцевая), расположенная под площадью трех вокзалов, является одной из самых больших. Общий вестибюлем и коротким подземным переходом она соединена со станцией того же названия Кировского радиуса



Оформление наземного вестибюля станции „Комсомольская“ (польцевая) посвящено теме „Мир победит“. Ее выражают четыре больших барельефа, расположенные на высоком куполе свода

Скульптор Г. И. Мотовилов



Эскалаторы станции „Комсомольская“ (кольцевая)



Коридор, ведущий от эскалаторов вестибюля к станции „Комсомольская“ Кировского радиуса



Коридор, ведущий от эскалаторов вестибюля к станции „Комсомольская“ (кольцевая)



Панно „Александр Невский“ на своде центрального зала станции „Комсомольская“ (кольцевая)



Центральный зал станции „Комсомольская“ (кольцевая)



Один из торшеров на станции „Комсомольская“ (кольцевая)



Центральный зал станции „Комсомольская“ (кольцевая)

Высота центрального зала — 8,5 метра, ширина — около 11 метров. Полукруглые своды поддерживаются восьмигранными колоннами с резными мраморными капителями. Основная тема архитектурного оформления станции „Комсомольская“ (кольцевая) — прославление великих побед русского народа над иноземными захватчиками. Этой теме посвящены 8 больших художественных панно из смальты, цветного камня и мрамора, расположенные на сводах центрального зала, и барельефы над колоннадой.



Эскалаторы станции „Комсомольская“ (кольцевая)



Вход в центральный зал со стороны Ярославского вокзала



Станция „Ботанический сад“
 Архитекторы В. Г. Гельфрейх и М. А. Мокнус
 Скульптор Г. И. Мотовилов

Центральный зал станции

Тема архитектурного оформления — прославление труда преобразователей природы



Посадочная платформа

Пилоны и стены станции „Ботанический сад“ облицованы светлым мрамором, путевые стены — красным мрамором. В гамму белого и красного цветов вплетается позолота керамики, золотистый цвет металла люстр и вентиляционных решеток





Проходы с посадочных платформ в центральный зал станции „Ботанический сад“



Внутренний вид вестибюля станции „Ботанический сад“

Колонны облицованы керамикой с растительным орнаментом
Архитектор А. Е. Армин



Станция „Новослободская“
Архитекторы А. Н. Душкин и А. Ф. Стрелков



Витраж на пилонах центрального зала станции „Новослободская“



Центральный зал станции

В оформлении станции „Новослободская“ использованы витражи из цветного стекла, выполненные по рисункам художника П. Д. Корина. Витражи обрамлены нержавеющей сталью с чеканным орнаментом из позолоченной латуни.



Станция „Белорусская“ (кольцевая)

За архитектурное оформление станции архитекторы И. Г. Таранов и Н. А. Быкова удостоены Сталинской премии. Соавторы архитекторы З. Ф. Абрамова, А. А. Марова и Я. В. Татаржинская.



Посадочная платформа станции „Белорусская“ (кольцевая)

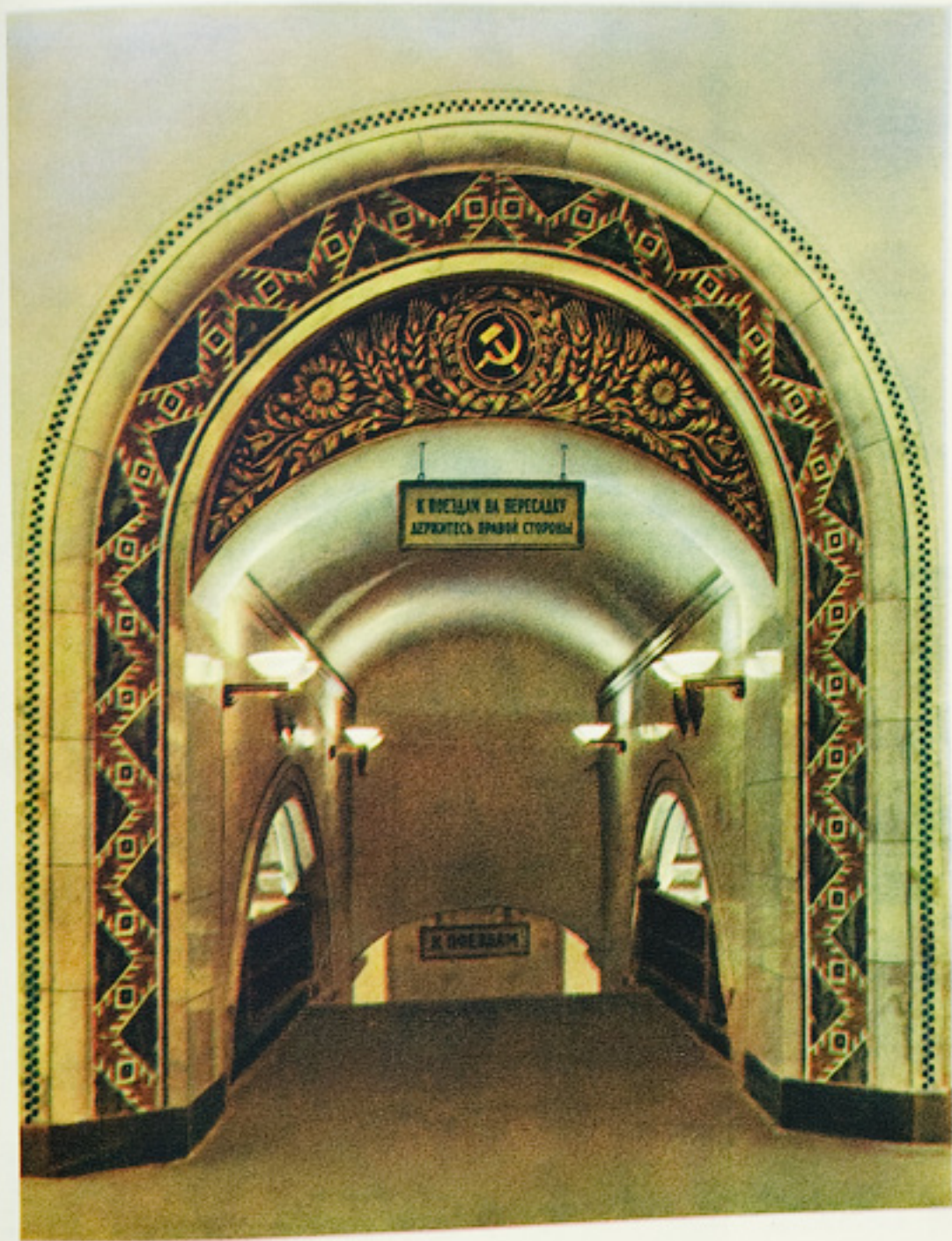


Панно на своде центрального зала станции „Белорусская“ (кольцевая)





Арка с витражами в наземном вестибюле станции
„Белорусская“ (кольцевая)



Станция связана подземным переходом со станцией того же названия
Горьковского радиуса. Оформление арки перехода на станцию
„Белорусская“ Горьковского радиуса



Центральный зал станции
„Белорусская“ (кольцевая)

Архитектурное оформление станции посвящено героине борьбы, труда и мирного развития белорусского народа. На своде центрального зала 12 цветных мозаичных панно, выполненных по эскизам художника Г. И. Опришко. Пол станции выложен цветными керамическими плитками, рисующими народный белорусский орнамент



СТАНЦИИ

Московского метрополитена,
открытие 5 апреля 1953 года

Киевская

Смоленская

Арбатская

Павелецкая





Станция „Киевская“

Архитекторы Л. В. Лильо, В. А. Литвинов,
М. Ф. Марковский, В. М. Добролюбовский



Станция „Киевская“

Центральный зал

Пол станции гранитный, без рисунка. Пилоны облицованы белым мрамором, карниз пилонов керамический, ярких цветов. Над пилонами в обрамлении лепных картушеш расположены фресковые панно, изображающие труд и отдых людей Советской Украины



Панно на своде центрального зала



Панно на своде центрального зала станции „Киевская“



Станция „Киевская“.

Архитекторы И. Г. Тармоу и Г. С. Тосунюв

Переход к наземному вестибюлю



Станция „Смоленская“.

Архитекторы *В. А. Велиморещий и А. Ф. Стрелков*

Наземный вестибюль



Станция „Смоленская“.

Архитекторы *член-корреспондент Академии архитектуры СССР
И. Е. Рожин и Г. Н. Яковлев*

Центральный зал

Пилоны облицованы белым мрамором
Богато орнаментированный карниз подчеркивает строгие
линии колонн



Фрагмент купола эскалаторного зала

Глубокие каннелюры освещаются скрытыми в карнизе источниками света. Центр свода украшен золотой звездой. Декоративный фриз из цветных мраморов, орлеца и золотой смальты, завершающий стену, выполнен по эскизам заслуженного деятеля искусств П. Д. Корина



Наземный вестибюль станции „Арбатская“

Архитекторы действительный член Академии архитектуры СССР Л. М. Полянов, Ю. П. Зенкевич и соавтор по интерьерам В. Поликарпова



Посадочная платформа станции „Арбатская“



Центральный зал станции „Арбатская“

Архитекторы действительный член Академии архитектуры СССР
Л. М. Полляков и В. В. Полеев

Длина зала достигает четверти километра. В отделке зала применен богатый скульптурный орнамент, построенный на цветовом сочетании белого с золотом



Вход на эскалаторы станции „Арбатская“



Нассовый зал станции „Арбатская“

Стены зала облицованы светлым мрамором, в основании—цоколь из черного гранита



Станция „Павелецкая“. Посадочная платформа

Архитекторы С. В. Лященко, Е. С. Домченко, Н. Н. Параннова

Оформление художника В. СТЕПАНОВОЙ
Фото Г. ПЕТРУСОВА и И. ШАГИНА
Редактор С. ИОДЛОВИЧ
Технический редактор Ж. ЧЕРТОВА
Ш00035, Изд. № 14064. Подписано к печати 21/IV-1953 г.
7¹/₂ б. л. Тираж 25 000. Заказ 138.
15-я типография „Искра революции“ Союзполиграфпрома Главиздата
Министерства культуры СССР, Москва