



Л. И. Субботина

ИСТОРИЯ СТРОИТЕЛЬСТВА МЕТРОПОЛИТЕНА В ЛЕНИНГРАДЕ – ПЕТЕРБУРГЕ

Одна из проблем, которыми всегда сопровождается рост больших городов, – быстрый и удобный транспорт для горожан. В свое время конным упряжкам и экипажам пришли на смену автомобили и трамваи. Затем появились автобусы и троллейбусы. Но даже они не могли удовлетворить потребности города в надежном и быстром транспортном средстве.

Недостатком любого наземного транспорта является необходимость передвигаться только по проложенным улицам, а человеку всегда хотелось оказаться в требуемом месте, преодолев кратчайшее расстояние. Такое возможно, только проложив дорогу либо под землей, либо высоко над землей. Идеи о подземной железной дороге появлялись неоднократно и в России, и за ее пределами. Впервые в мире идея о подземке была реализована в Лондоне в 1863 г.: была пущена первая линия подземного метрополитена, соединившая Западный и Северный вокзалы столицы Великобритании. На европейском континенте первой страной, построившей метро, стала Венгрия. В Будапеште первую линию подземки ввели в строй в 1896 г. А затем и другие столицы обзавелись собственным метрополитеном: Париж, Берлин, Мадрид, Афины и т. д.¹

В 1931 г. в Москве была создана мощная строительная организация «Метрострой». И уже в мае 1935 г. была введена в строй первая линия Московского метрополитена протяженностью 11,6 км с 13 станциями. А вслед за Москвой и в Ленинграде появилась подобная организация – «Ленметрострой». Произошло это в 1941 г. Война с Германией надолго отодвинула строительство метро в городе на Неве.

Первые поезда побежали по рельсам Ленинградского метрополитена только в ноябре 1955 г. Первая очередь метро Кировско-Выборгской линии включала в себя следующие станции: «Автово», «Кировский завод», «Нарвская», «Балтийская», «Технологический институт-1», «Пушкинская», «Владимирская», «Площадь Восстания».

Следует заметить, что строительство метро в Ленинграде сопряжено с рядом особенностей. Метростроевцы Ленинграда впервые в мире проложили пути голубым экспрессам в глубине кембрийских глин. Таким образом, в силу местных природных условий характерной чертой ленинградского, а ныне – петербургского метро являются станции глубокого заложения (40 – 80 метров под землей). Протекающее на больших глубинах, такое строительство отличается высокой скоростью проходки выработок и очень малым влиянием на жизнь города. Это имеет огром-

¹ См. подробнее: Паршин Л. А. Метрополитен имени В. И. Ленина. Л., 1968; Любош Г. А. Ленинградский метрополитен им. В. И. Ленина. Л., 1980; Гарюгин В. А. Метрополитен Северной столицы 1955 – 1995. СПб., 1995.

ное значение для Петербурга, особенно его центральной части, богатой исторически ценными памятниками и сооружениями.

Когда начали разрабатывать эскалаторы для ленинградского метро, то самым главным, что отличало их от московских, стала длина, намного превышавшая параметры прежних бегущих лестниц. Кроме того, исходя из определенной ширины и высоты тоннеля, а также угла его наклона, для каждой станции сделали индивидуальный проект. Изготавливали эскалаторы здесь же, в Ленинграде, на заводе «Красный металлист»².

История строительства Ленинградского – Петербургского метрополитена богата и разнообразна. Это почти 50 лет упорного труда, высоких достижений и сотен разработок ленинградских специалистов.

Одним из наиболее значительных достижений в мировой практике метростроения можно назвать скоростную проходку тоннеля на участке от станции «Черная речка» до станции «Удельная». Бригаде Э. Ф. Лубинского удалось пройти механизированным щитом за 31 день 1250 метров³.

Среди важнейших разработок ленинградских инженеров и конструкторов следует назвать создание в проекте и на практике нескольких принципиально отличающихся друг от друга конструкций подземных станций. Конструктивные отличия настолько существенны, что позволяют говорить не просто об уровне совершенствования станций метрополитена, но о той или иной эпохе метростроения.

Исходя из этого, можно выделить как минимум 3 эпохи строительства метрополитена. Первая совпадает с началом строительства и продолжается до 1963 г. Это период строительства подземных станций пилонного и колонного типов. В том же 1963 г. пущена вторая станция типа «горизонтальный лифт» – «Петроградская» (первая, опытная станция «Парк Победы» вошла в строй в 1961 г.). Таким образом первая эпоха сменилась второй – эпохой «горизонтальных лифтов». Вся последняя четверть XX века – это третий период истории строительства метро в городе на Неве. Уходят все предыдущие конструкции станций. Им на смену приходят станции односводчатые и колонные нового типа. Изменение конструкций влечет за собой существенные различия в архитектурном облике подземных станций, а также, как следствие, появляются совершенно иные приемы для решения наземных павильонов.

Строительство первой очереди Ленинградского метрополитена стало грандиозным воплощением советской идеи в архитектуре. Все станции объединены общим замыслом – они отражают своим оформлением различные стороны жизни страны и важные вехи ее истории. В богатом декоре использованы элементы архитектуры эпохи классицизма. Колонны и пилоны подземных метровокзалов словно невидимой нитью связаны с колоннами, украшающими наземные павильоны станций.

Для передачи названия станций архитекторы используют самые разные средства и материалы – это и мозаики, и скульптура, обилие бронзовых деталей, мрамор четырнадцати месторождений и т. п. Метровокзалы, построенные в шестидесятых годах, становятся несколько строже и скромнее, что также может являться одним из признаков перехода к другому направлению. Например, стены станций

² См.: Колесникова Н. Н. Конструктор бегущих ступеней // Ленингр. панорама. 1985. № 11. С. 20.

³ См.: Теленков Н. Н. Итоги скоростной проходки // Строительство и архитектура Ленинграда. 1981. № 5. С. 22.

«Невский проспект» и «Сенная площадь» облицованы не природным камнем, а более дешевой искусственной плиткой.

Как уже говорилось, на смену станциям пилонного типа пришли станции типа «горизонтальный лифт». Их в городе десять. Совершенно иная, бесплатформенная, эта конструкция диктует и другие принципы создания архитектурного облика подземного зала. Весь акцент композиции перемещается на простенки между дверями. Наиболее оригинальное решение можно увидеть на станции «Маяковская», где простенки сделаны в виде уступов – под углом к линии дверей. Повторяющиеся в определенном ритме, они напоминают о чеканной поэзии Маяковского. В отделке станции был использован поделочный камень родонит, что делает ее необыкновенно сочной и яркой. Таким образом, архитекторы, используя только два приема – строгую форму простенков и насыщенный цвет отделочного камня – придали станции неповторимый облик.

С 1975 г. в Ленинграде начинается третья эпоха строительства метрополитена: вводятся в строй первые односводчатые станции. Особенности новой конструкции выгодно отличают ее от всех предыдущих – прежде всего, простором подземного зала. Такое же впечатление производят и станции колонного типа, построенные с учетом нескольких инженерных разработок. Колонны стали намного тоньше и легче, перроны – длиннее, что и делает станцию просторнее. Конструктивные новшества, в свою очередь, позволили значительно снизить материалоемкость, стоимостные затраты, а также сократить сроки сооружения станций. Например, годовая экономия металла за период с января по декабрь 1973 г. составила 8 тысяч тонн, по сравнению с затратами при строительстве «Балтийской»⁴.

Архитектурное убранство метровокзалов в очередной раз претерпевает изменения. Наиболее значительным элементом декора становятся светильники. Громадное пространство, образованное единым сводом, удалось заполнить при помощи самых разных систем освещения – это и торшеры, и люстры, и бра, вынесенные на консолях над путями, и светильники, вмонтированные в потолок.

Светильники выполняют роль не только светового элемента. Они помогают отразить название станции, являясь структурным элементом композиции. Например, архитектурное оформление станции «Ладужская» посвящено легендарной Дороге жизни, сыгравшей огромную роль в судьбе блокадного Ленинграда⁵. Светильники-торшеры, установленные на платформе и облицованные мрамором, стилизованы под путевые столбы Дороги. Лампы, размещенные в светильниках, служат источником света; кроме того, торшеры функционально выделяют на платформе проходную центральную и боковые посадочные зоны. Оригинальная система освещения создает особую атмосферу, присущую только этой станции.

С изменением конструкций перронных залов изменились архитектурные приемы и подходы к проектированию наземных павильонов станций метро. Уходят строгие классические объемы, но появляются сочетания призм разных размеров, павильоны – многоугольники. Массивные сооружения с узкими прорезями окон сменяются небольшими павильонами, стены которых заполнены огромными стеклянными витражами. Уже по внешнему облику станции можно предполагать, какого характера будет архитектурно-художественное оформление вестибюля и подземного зала.

⁴ [Б. п.] Новые станции колонного типа в Ленинграде // Транспортное строительство. Метростроение и тоннелестроение. 1980. № 1. С. 3.

⁵ См.: Васильев О. В. Большая премьера метро // Ленингр. панорама. 1986. № 3. С. 6.

Настоящее Петербургского метрополитена включает богатую историю, которую можно делить или не делить на периоды, но которая, без сомнения, изменялась с течением многих лет. Строительство метро – это история, созданная тысячами рук профессионалов самых разных отраслей народного хозяйства и проверенная самым строгим критиком – временем.