**САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ**

**ИСТОРИЯ ЛЕНИНГРАДСКОГО МЕТРОПОЛИТЕНА В 1941-1963 ГГ.**

Выпускная квалификационная работа

по направлению подготовки 43.03.02 «Туризм»

образовательная программа бакалавриата «Туризм»

профиль: «Технология и организация экскурсионных услуг»

Выполнил:   
обучающийся 4 курса  
Бобрецова Софья Михайловна

Научный руководитель  
 д.и.н., профессор   
Кривошеев Юрий Владимирович

Санкт-Петербург

2018

**Оглавление**

[Введение 3](#_Toc513487027)

[Глава 1. Строительство Кировско-Выборгской линии. 10](#_Toc513487028)

[§ 1. Начало строительства Ленинградского метрополитена 10](#_Toc513487029)

[§ 2. Первые успехи 18](#_Toc513487030)

[§ 3. Завершающий этап строительства первой очереди 23](#_Toc513487031)

[§ 4. Архитектурно-художественное оформление первых станций Ленинградского метрополитена 26](#_Toc513487032)

[§ 5. Открытие метрополитена 35](#_Toc513487033)

[§ 6. Строительство второго участка Кировско-Выборгской линии 37](#_Toc513487034)

[§ 7. 1958 г. – открытие новых станций 44](#_Toc513487035)

[§ 8. Строительство второго наклонного хода станции «Площадь Восстания» 48](#_Toc513487036)

[§ 9. Художественное оформление новых станций и вестибюлей 50](#_Toc513487037)

[Глава 2. Строительство Московско-Петроградской линии. 54](#_Toc513487038)

[§ 1. Разработка проектов новых линий 54](#_Toc513487039)

[§ 2. Вдоль Московского проспекта 57](#_Toc513487040)

[§ 3. Станции без архитектурных излишеств 68](#_Toc513487041)

[§ 4. Строительство второго участка Московско-Петроградской линии 73](#_Toc513487042)

[§ 5. В зоне Невского размыва 83](#_Toc513487043)

[§ 6. Год 1963: завершение строительства и открытие нового участка 87](#_Toc513487044)

[§ 7. Архитектура новых станций 90](#_Toc513487045)

[Заключение 97](#_Toc513487046)

[Список использованных источников и литературы 99](#_Toc513487047)

[Приложение 1. Утраченные памятники архитектуры 115](#_Toc513487048)

[§ 1. Церковь во имя Успения Божией Матери 115](#_Toc513487049)

[§ 2. Перинные ряды с портиком Руска 119](#_Toc513487050)

[§ 3. Церковь во имя Входа Господня в Иерусалим 122](#_Toc513487051)

[§ 4. Церковь во имя Святых Косьмы и Дамиана лейб-гвардии саперного батальона 124](#_Toc513487052)

[Приложение 2. Практическая часть. Разработка экскурсионного маршрута 126](#_Toc513487053)

[Приложение 3. 136](#_Toc513487054)

[Приложение 4. Глоссарий 144](#_Toc513487055)

# Введение

Сегодня невозможно представить жизнь Санкт-Петербурга без быстрого, удобного и комфортного вида транспорта – метрополитена. Жители и гости города ежедневно спускаются в метро не по одному разу. Но мы редко задумываемся о том, с каким трудом строилась подземная трасса, редко обращаем внимание на внешний облик станций и вестибюлей. Если всмотреться в детали художественного оформления станций метрополитена, можно увидеть, что почти каждая их них несет какую-то идею. Можно даже говорить о том, что оформление станций и вестибюлей Ленинградского метрополитена, особенно на ранних этапах строительства, являлось инструментом политической пропаганды.

В данном исследовании поставлена *цель* изучить историю строительства первых двух линий Ленинградского метрополитена, которое происходило в период с 1941 по 1963 гг.

В этой связи предполагается решить следующие *задачи*:

1. Выделить основные этапы строительства.
2. Изучить архитектурно-художественное решение станций и вестибюлей.
3. Изучить историю ценных исторических архитектурных объектов, которые были утрачены в связи со строительством на их месте станций метрополитена.
4. Предложить вариант экскурсионного маршрута по первым двум линиям Ленинградского метрополитена, построенным в исследуемый период

*Актуальность* данного исследования обусловлена повышением интереса к истории метрополитена в Санкт-Петербурге. С 2009 по 2012 гг. все восемь станций первой очереди Петербургского метрополитена были включены в Единый государственный реестр объектов культурного наследия регионального значения. Энтузиасты-любители создают всевозможные сайты, где пытаются собрать воедино все справочные материалы о Петербургском метрополитене, издается популярная литература. Во многом эти работы похожи, в них можно найти информацию о станциях, об архитекторах, о местности, в которой эти станции расположены. О самом процессе строительства в данных работах говорится крайне мало. Часто можно встретить ошибки, которые переходят из книги в книгу. О станциях первой линии рассказывает главный архитектор Ленметропроекта в 1948-60 гг. А. М. Соколов в своей книге «Станции Ленинградского метро»[[1]](#footnote-1). Набольший интерес представляет работа специального корреспондента газеты «Ленинградская правда» Л. Е. Иванкина «Летопись Ленметростроя: Исторический очерк о ленинградских метростроителях»[[2]](#footnote-2), в которой подробно описывается именно рабочий процесс. В 2017 г. вышла еще одна ценная работа А. М. Жданова «Метрополитен Петербурга»[[3]](#footnote-3), где наиболее полно представлена информация о станциях и павильонах, об архитекторах, о сложных этапах строительства. Метрополитен к своим юбилейным датам также издает яркие и красочные издания, со множеством фотографий, которые знакомят читателей с историей метро и архитектурой станций, с различными рабочими специальностями сотрудников метрополитена[[4]](#footnote-4). Все эти работы можно отнести к научно-популярным, полностью же научных работ, посвященных данной теме, нам обнаружить не удалось.

Поэтому, изучив литературу по выбранной теме, мы решили обратиться к материалам периодической печати. Для обоснования выбора именно этого источника информации приведем характеристику газеты «Строитель». Характеристика газеты составлена в тех хронлогических рамках, которые охватывают исследуемый период, т. е. 1946 – 1963 гг.

Газета «Строитель» издавалась с 1942 г. в г. Ленинграде. Она была печатным органом Парткома и Управления Строительства № 5 Народного комиссариата путей сообщения и Дорожного комитета профсоюза. После переименования Строительства № 5 в Ленметрострой, стала печатным органом Парткома и Управления Ленметростроя Министерства путей сообщения (МПС) и Дорожного комитета профсоюза с 24 апреля 1946 г. до 18 июня 1947 г. Далее, газета являлась органом партийных организаций, Дорожного комитета и Управления Метростроя МПС до 7 ноября 1948 г, а с 12 ноября 1948 г. по 3 марта 1951 г. органом партийных организаций Дорпрофсожа и Управления Ленметростроя. С 7 марта 1951 г. по 8 декабря 1954 г. газета была печатным органом Политотдела, Дорпрофсожа и управления Ленметростроя, затем с 11 декабря 1954 г. по 28 мая 1955 г. ― органом Управления и Дорпрофсожа Ленметростроя. Органом Управления Ленметростроя и Объединенного постройкома газета являлась с 1 июня по 5 ноября 1955 г. Со времени награждения Ленинградского метрополитена орденом В. И. Ленина «Строитель» стал печатным органом Управления ордена Ленина Ленметростроя и объединенного постройкома. В целом, изменения не отражались на структуре и материалах издания. С 1 мая 1948 г. газета носит название «Ленинградское метро». Переименование вполне справедливо – первоначально газета освещала все строительные и восстановительные работы, котор

ые велись в первые послевоенные годы в Ленинграде, а впоследствии главной темой газеты становится отражение строительства Ленинградского метрополитена. С середины апреля 1962 г. издание вновь сменило свое название, теперь оно называлось «Ленинградский метростроитель». Газета предназначалась, прежде всего, всем рабочим, трудящимся на сооружении метрополитена, а также тем, кто интересовался положением дел на стройке.

Что же представляла собой газета? Печаталась она на обычной газетной бумаге с использованием стандартного газетного шрифта. Объем газеты составлял 1 лист формата А 3. Иногда, в праздничные дни она выпускалась объемом 2 листа формата А 2. Стоимость одного номера составляла первоначально 15 коп., а с 27 января 1948 г. цена снизилась до 10 коп. Какое-то время стоимость одного номера в газете не указывалась, стоимость подписки же составляла 1 р. в месяц, 12 р. в год. В июне 1961 г. после проведения денежной реформы происходит снижение цены на подписку в 10 раз, теперь она составляет 10 коп. в месяц. С середины февраля 1961 г. в газете указывается цена за один номер, которая составляла 1 коп. Выходила газета в среднем 2 раза в неделю – в среду и в субботу.

До 22 мая 1946 г. издательство и типография, видимо, располагались по одному адресу: г. Ленинград, пл. Островского, д. 7, где размещалось Управление Ленметростроя. Газета печаталась в типографии газеты «Строитель», затем в типографии издательства Ленметростроя. С 27 мая 1946 г. ее стали печатать в типографии им. Володарского, находившейся по адресу Ленинград, Фонтанка, 57. Редакция газеты до середины ноября 1959 г. продолжала оставаться по адресу пл. Островского, затем переехала на Большую Московскую улицу д. 2, в здание вестибюля станции метро «Владимирская». Там редакция просуществовала до ноября 1960 г., когда вновь переехала, расположившись теперь по адресу Загородный проспект д. 52, в здании вестибюля станции метро «Пушкинская».

Тираж газеты указывался не постоянно, поэтому его изменение проследить затруднительно. Но тенденцию роста, даже по имеющимся данным, выявить возможно. Он составлял 1200 экземпляров на протяжении 1946 – 1948 гг. Как быстро тираж газеты увеличился более чем в 2 раза, к сожалению, по имеющимся данным, трудно определить. Точно можно сказать, что к ноябрю 1949 г. он составлял 2500 экземпляров. В последующие годы тираж газеты не указан.

За исследуемый период на посту ответственного редактора сменилось более 10 человек, продолжительнее других работали Н. Сергеев (9 мая 1947 г. ―14 октября 1950 г.) и П. Потанин, который находился на этом посту с октября 1950 г. до конца 1962 г., пока издание газеты не прекратилось на длительный срок. В период с начала 1963 г. по начало 1968 г. данная газета не издавалась. Причина прекращения выпуска газеты не была в ней указана.

Перейдем к внутренней структуре газеты. Какие же события она освещала? Все текущие события на строительстве Ленинградского метрополитена находили отражение в ней. Проекты станций и вестибюлей в обязательном порядке печатались в газете. Кроме этого она содержала сообщения о жизни рабочих, об их быте и досуге. Большое внимание уделялось Социалистическому соревнованию и стахановскому движению. Часто можно увидеть на страницах газеты публикации обязательств, данных рабочими, сводки о текущем выполнении плана на всех строительных участках. Печатались черно-белые фотографии рабочих моментов, портреты отличившихся рабочих. В рубрике «Письмо в редакцию», публиковались письма, которые чаще всего носили возмущенно-обличающий характер. В газете отражались и активно обсуждались технические нововведения на стройках.

В «Строителе», как и в любой другой газете Советского Союза отражались и комментировались всесоюзные дела. Особенно много места уделялось выборам. Предвыборная кампания обязательно включала себя агитацию за местных депутатов, их биографии, призывы к голосованию. Соответственно результаты голосования также отражались на страницах газеты. Освещались наиболее важные правительственные сообщения и постановления. О международных делах сообщалось в том случае, если они вызывали какую-либо реакцию в рабочей среде. Много внимания уделялось дням рождения вождей и годовщинам со дня смерти крупных партийных деятелей. В праздничных номерах иногда выходила развлекательная рубрика: кроссворды, ребусы, интеллектуальные задачки.

Проанализировав материалы газеты можно сделать вывод, что ее первоочередной задачей было отражение происходящего на строительных работах. Можно с уверенностью сказать, что с этой задачей она отлично справлялась. На наш взгляд, характеристика газеты обосновывает выбор именно этого источника информации для исследования, как наиболее полно отражающего все стороны строительства Ленинградского метрополитена в изучаемый период.

Нами были изучены также другие газеты Ленинграда, такие как «Ленинградская правда», «Вечерний Ленинград» и «Смена». В этих изданиях печатались лишь отрывочные сведения о самых важных событиях, происходивших на строительстве метро, или же информация, приведенная в них, повторяла информацию, напечатанную в газете «Ленинградское метро». Поэтому эти издания не дают возможности составить полную картину происходящего на стройках метро. Небольшие заметки о положении дел на строительстве регулярно встречаются на страницах газеты «Строительный рабочий», особенно в последние месяцы перед открытием нового участка.

Отдельно стоит выделить газету «Ленинградский метрополитен», которая начала издаваться с 22 февраля 1962 г. Она являлась печатным изданием Органа парткома, объединенного месткома и управления Ленинградского метрополитена имени В. И. Ленина. «Ленинградский метрополитен» выходил один раз в неделю по четвергам и печатался на обычной газетной бумаге, его объем составлял лист формата А 3. Редакция газеты располагалась по адресу Московский проспект, д. 28. Данное издание предназначалось главным образом для людей различных профессий, работающих на Ленинградском метрополитене. Главными темами, которые активно освещались в газете, стали – вопросы технического прогресса, распространение опыта новаторов, борьба за коммунистический труд, выявление и использование резервов производства, темы воспитания, культуры и быта. Перед рабкорами, которые писали для нее статьи, были поставлены следующие задачи: вскрывать недостатки, добиваться их устранения, подвергать суровой критике все то, что мешает продвижению Ленинградского метрополитена вперед. Редколлегия газеты призывала всех рабочих, инженеров, техников и служащих метрополитена стать ее корреспондентами и активно с ней сотрудничать. В основном данное издание освещало вопросы, связанные непосредственно с эксплуатацией метрополитена, события, происходившие на строительстве, находили в нем малое отражение. По этой причине, а также потому, что газета «Ленинградский метростроитель» не издавалась в 1963 г., проследить завершающий этап строительства второго участка Московско-Петроградской линии достаточно сложно. Поэтому события, происходившие на строительстве в 1963 г, освещены в данной работе не так подробно, как события предыдущих лет.

Журнал «Архитектура и строительство Ленинграда» содержит информативные статьи о архитерктрно-художественном оформлении станций и вестибюлей, а также о конкурсах проектов подземных станций. Статьи для этого журнала писали архитекторы объектов метрополитена, а также начальник Ленметростроя Д. И. Большаков.

Настоящая работа включает в себя две главы, список использованных источников и литературы, а также приложение. В первой главе мы попытались наиболее полно описать историю строительства Кировско-Выборгской линии, выделить основные его этапы, проанализировать архитектурно-художественный облик станций и павильонов. В следующей главе мы проделали то же самое в отношении Московско-Петроградской линии, уделив внимание отличиям в архитектурно-художественном решении станций и павильонов от аналогичных объектов Кировско-Выборгской линии, а также причинам этих различий. В приложении 1 приводится краткий экскурс в историю архитектурных объектов, которые были утрачены в связи со строительством некоторых станций метро. На основе изученных материалов мы составили экскурсионный маршрут, методическую разработку которого привели в приложении 2. Приложение 3 включает иллюстративный материал, а в приложение 4 мы привели разъяснение технических терминов, используемых нами в работе.

# Глава 1. Строительство Кировско-Выборгской линии.

## **§ 1. Начало строительства Ленинградского метрополитена**

Строительства метро северная столица ждала много лет. В Ленинграде к началу 1940-х гг. перевозку пассажиров в черте города осуществляли трамваи, троллейбусы и автобусы. С ростом города и его населения ощущалась потребность в новом, более быстром и удобном виде транспорта. Таким видом транспорта могло стать метро. Первые проекты метро начали появляться ещё в дореволюционной России, но ни один из них по разным причинам реализован не был. В 1935 г. запускается первая линия Московского метрополитена, а в Ленинграде активизируется деятельность по созданию новых проектов.

17 января 1941 г. Совет Народных Комиссаров и ЦК ВКП(б) приняли постановление о строительстве в Ленинграде метрополитена. Трасса первой очереди должна была состоять из следующий станций: «Автово», «Кировский завод», «Сад 9-го января», «Площадь стачек», «Балтийский вокзал», «Технологический институт», «Витебский вокзал», «Площадь Нахимсона», «Площадь Восстания», «Кирочная улица», «Финляндский вокзал», «Бабурин переулок». Вскоре начали проводиться подготовительные работы. За полгода работ были заложены 34 шахтных ствола, из них полностью были пройдены 15 на южной части трассы, начата проходка горизонтальных тоннелей. Строительство Ленинградского метрополитена в 1941 г. оказалось прервано войной, все пройденные стволы и тоннели были законсервированы методом затопления. Строители метро были направлены на возведение оборонительных сооружений вокруг Ленинграда. В результате постоянных бомбежек в дни блокады многие сооружения предвоенного строительства оказались полностью или частично разрушены[[5]](#footnote-5).

После блокады город находился в полуразрушенном состоянии, требовалось проведение больших восстановительных работ. Благодаря трудовому энтузиазму населения город быстро возвращался к прежней жизни. План восстановления народного хозяйства предусматривал строительство метрополитена в Ленинграде.

В газете «Строитель» от 9 января 1946 г. появляется сообщение генерал-директора пути и строительства II ранга М. А. Самодурова, начальника Главтоннельметростроя, о возобновлении в 1946 г. строительства метро в Ленинграде и Киеве. В сообщении говорится о том, что подготовительные работы на первой очереди Ленинградского метро проведены и начинается откачка воды из шахт, прокладка стволов и штолен[[6]](#footnote-6).

Предвоенный проект был пересмотрен *(см. Приложение 3. Рисунок 3)*. Сооружение трассы первой очереди разделили на два этапа. Сначала было решено построить первый участок, которому предстояло связать площадь Восстания с рабочим районом Автово, а затем уже второй, который продолжил бы эту линию на Выборгскую сторону до Финляндского вокзала. Трасса первой очереди Ленинградского метрополитена должна была состоять из семи станций: «Автово», «Кировский завод», «Нарвская», «Балтийская», «Технологический институт», «Пушкинская», «Площадь Восстания». Первоначально станция «Владимирская» не входила проект. В проектах конца 1940-х гг. после «Площади Восстания» сразу же шла «Пушкинская», но затем станция «Владимирская» была спешно добавлена в проект в 1951 г. Длина первой очереди составляла по проекту 11 километров[[7]](#footnote-7).

Сооружение Ленинградского метрополитена в 1941 г. было возложено на Строительство №5 Народного комиссариата путей сообщения, которое в 1946 г. было переименовано в Ленметросторой[[8]](#footnote-8). В его состав были переданы заводы: Усть-Славянский лесопильный, «Ленинградский литейщик», Пикалёвский цементный и ряд других предприятий и организаций. Всего в поставке оборудования и в выполнении других заказов Ленметростроя принимали участие 300 различных предприятий СССР, из них 60 – ленинградских. В составе Ленметростроя было несколько подразделений, каждое из которых занималось определенным фронтом работ. Возведение станции «Площадь Восстания», а затем и станции «Владимирская» было поручено Строительству № 17. «Пушкинская» и «Технологический институт» сооружались Строительством № 15, «Балтийская» и «Нарвская» ― Строительством № 13, «Кировский завод» ― Строительством № 11, «Автово» ― Строительством № 9.

Отдельно стоит отметить Строительство № 19, которое первоначально занималось жилищным строительством, а также было занято на реконструкции Московского вокзала. Уже в начале 1950-х гг. это подразделение изготавливало макеты станций, строило наземные вестибюли, вело архитектурно-отделочные работы на всех станциях и в вестибюлях.

Первый руководитель ленинградского Метростроя Иван Георгиевич Зубков погиб в 1944 г. Начальником Ленметростроя в 1946 г. был назначен Константин Александрович Кузнецов. К. А. Кузнецов выдвинул следующие задачи Ленметростроя, которые должны быть решены в 1946 г.: оборудовать шахтные площадки подъёмниками, эстакадами; построить поверхностные здания, а также бетонные заводы; создать путевое хозяйство; обеспечить строителей жильем[[9]](#footnote-9).

Строительство Ленинградского метрополитена нуждалось в высококвалифицированных кадрах. Многие рабочие, начинавшее работы в 1941 г., погибли на фронтах Великой Отечественной войны или в дни блокады. Те, кому удалось выжить, вернулись к своей работе, но их оказалось недостаточно. На помощь пришли опытные строители из Москвы. Столица СССР по состоянию на начало 1946 г. имела уже три очереди метро, строилась четвертая – кольцевая линия. Московские метростроевцы пополнили ряды ленинградских рабочих, стали делиться опытом и обучать своих товарищей. Одним из таких опытных строителей был И. П. Ломакин. Ещё в 1941 г. он, как опытный проходчик, был отправлен обучать ленинградских метростроевцев. В дни блокады принял участие в защите города, а с окончанием войны вновь вернулся на строительство метрополитена. В 1946 г. стал работать на шахте №5/6, собрал бригаду и стал бригадиром. Бригада И. П. Ломакина не раз становилась победителем в социалистическом соревновании[[10]](#footnote-10).

Ленметрострой активно занимался подготовкой собственных кадров. Первоначально обучение в основном проходило на практике. Уже опытный строитель набирал бригаду и передавал свои знания молодежи. Молодые строители получали и определенные теоретические знания, которые им передавали инженеры[[11]](#footnote-11). Ленметрострой стремился систематически повышать квалификации своих рабочих. Организовывались курсы по овладению новыми специальностями[[12]](#footnote-12). Для дальнейшего ознакомления всех обучающихся с характером работ по сооружению метрополитена в Институте инженеров железнодорожного транспорта на кафедре метро и тоннелей профессор, доктор технических наук А. Н. Пассек читал лекции-беседы с показом диапозитивов и макетов на различные темы[[13]](#footnote-13). После окончания курсов рабочие сдавали экзамены, успешно выдержавшие получали разряд по новой специальности. Ремесленное училище №33 (металлистов) было передано строительству Ленинградского метрополитена. С 1947 г. оно стало готовить кадры строителей метро – слесарей, сантехников, водопроводчиков и других специалистов[[14]](#footnote-14). Тоннельные мастера проходили восьмимесячное обучение в Институте инженеров железнодорожного транспорта. Первый выпуск тоннельных мастеров, подготовленных специально для строительства Ленинградского метрополитена, состоялся в июле 1948 г. Обучение проходил 41 человек, из них 3 женщины, все они успешно сдали выпускные экзамены и пополнили ряды рабочих Ленинградского метро[[15]](#footnote-15). В этом же институте обучались 14 лаборантов по бетону, которым предстояло производить все специальные испытания и анализы бетона[[16]](#footnote-16). Школа фабрично-заводского обучения № 26 с 1949 г. начала готовить проходчиков для Ленинградского метрополитена. В период строительства подземной дороги было обучено новым профессиям 6766 человек[[17]](#footnote-17).

В строительстве Ленинградского метрополитена активное участие принимали женщины. Так, М. Л. Кошелева сначала работала бригадиром по ремонту пути в Путьреме-4, затем овладела новыми специальностями – штукатура и бетонщицы. В. Лепешкина, работая каменщицей, выполняла задание на 150-160 процентов[[18]](#footnote-18). Были и другие примеры, когда женщины овладевали такими тяжелыми специальностями, как проходчик. А. Петрова, услышав много рассказов своих товарищей о строительстве метро, решила получить специальность проходчика, которая дала ей возможность принять участие в этой грандиозной стройке[[19]](#footnote-19).

В 1946 г. строительство Ленинградского метрополитена испытывало большие трудности. Кроме нехватки кадров, Ленметрострой сталкивался ещё с несколькими проблемами. Ощущался острый недостаток строительных материалов, особенно пиломатериалов, гвоздей, стекла, олифы. Стройтехснаб плохо выполнял свою работу по снабжению строителей. Ещё одной проблемой было отсутствие полных и законченных проектов всех зданий, созданием которых занимался проектный отдел строительства[[20]](#footnote-20). Работы часто начинались без них. В связи с этими трудностями работы шли очень медленными темпами и не выполнялись в срок[[21]](#footnote-21).

В четвертом пятилетнем плане была поставлена задача ввести в действие первую очередь Ленинрадского метрополитена в 1950 г[[22]](#footnote-22). План 1946 г. Ленметрострой выполнил всего лишь на 57,7%. Невыполнение плана вызвало резкую критику в руководящих партийных кругах. В 1947 г. перед Ленметросторем была поставлена цель досрочного выполнения плана[[23]](#footnote-23). За этот год Ленметрострою предстояло выполнить следующие задачи: завершить первоочередные подготовительные работы на строительных площадках; подготовить жилой фонд для рабочих; произвести первоочередные горные работы; восстановить промышленные предприятия; закончить технический проект; обеспечить подготовку необходимых кадров[[24]](#footnote-24).

За первые два месяца 1947 г. план снова не был выполнен. Однако следует заметить, что далеко не все строительно-монтажные организации и предприятия не выполняли свой план. Так, план первого квартала по буровым работам был закончен уже 10 марта. Выполнение всех работ в срок происходило на этом участке благодаря ответственной работе начальника участка В. Косолапова[[25]](#footnote-25). Самые низкие плановые показатели были у карьера «Каарлахти». Зимой 1945 г. карьер был передан в эксплуатацию «Промстройматериалам», и с 1946 г. в нем начата добыча розового гранита для облицовки станций Ленинградского метрополитена[[26]](#footnote-26). Для выполнения работы карьер был обеспечен всеми необходимыми условиями и материалами, но «безответственное отношение» к своей работе начальника карьера Зубарева приводило к низкой производительности труда в коллективе. За невыполнение своих обязанностей Зубарев был снят с должности[[27]](#footnote-27). После смены руководства производительность труда в карьере стала увеличиваться.

На нужды строительства Ленинградского метрополитена работали многие предприятия города. Всего на Ленметрострое работало двадцать самостоятельных предприятий, и обеспечить их совместную слаженную работу было главной задачей руководства. Один из крупнейших заводов СССР – бетонный завод обеспечивал строительство бетоном и камнем, лесопильный и деревообрабатывающий завод снабжал деревянными стройматериалами[[28]](#footnote-28). Карьер Ино на Карельском перешейке, являясь единственным месторождением песка и гравия в Ленинградской области, в июне 1947 г. был передан Ленметрострою[[29]](#footnote-29). Строительство метрополитена поддерживали не только те предприятия, которые входили в Ленметрострой, но и множество других. Судостроительный завод им. Жданова, Кировский завод, Лесной порт, завод имени Молотова, «Красный химик», завод резиновых технических изделий и другие предприятия и заводы города оказывали существенную материальную помощь сооружению метро. Пиленый лес, водопроводные трубы, всевозможная спецодежда, резиновые шланги, специальные шахтерские прорезиненные ткани для комбинезонов – и это далеко не полный список изделий, которые поставляли предприятия Ленинграда метростроевцам[[30]](#footnote-30).

Работа предприятий Ленметростроя велась в русле непрерывного социалистического соревнования, в котором они систематически добивались больших успехов. Строительство №17 неоднократно награждалось переходящим красным знаменем Ленметростроя. Тем не менее, часты были случаи срыва плана.

19 июня 1947 г. в Ленинграде состоялась III партийная конференция Ленметростроя. На конференции были подведены итоги пяти месяцев работы текущего года. Результаты вновь оставляли желать лучшего. Годовой план за пять месяцев оказался выполнен только на 25%. Ленметрострой на тот момент резко отставал от передовых предприятий и строек Ленинграда. Ленинградский горком ВКП(б) считал главной причиной этого слабое партийное влияние на коллектив метростроевцев, поэтому принял решение об организационной перестройке партийных организаций Ленметростроя[[31]](#footnote-31). На конференции также прозвучал доклад секретаря парторганизации Метропроекта Г. Никифорова о завершении технического проекта первой очереди Ленинградского метрополитена[[32]](#footnote-32). После завершения проект был отправлен в Москву на проверку экспертной комиссии Министерства путей сообщения СССР, где был одобрен и признан стоящим на уровне современной техники метростроения[[33]](#footnote-33).

Город с нетерпением ждал постройки метро. Жители города интересовались положением дел на стройке, стремились принять участие в строительстве. Информация о строительстве освещалась в городской прессе, проводились встречи метростроевцев с молодежью, организовывались различные мероприятия по ознакомлению населения со «стройкой века». В одном из павильонов Центрального парка культуры к сталинскому дню железнодорожника в 1947 г. открылась выставка «Ленинград строит метро». Ее экспозиция состояла из трех разделов: «История проектов метрополитена в Петербурге», «Проект трассы и основных сооружений первой очереди Ленинградского метрополитена», «Сегодняшний день строительства». Выставка вызвала большой интерес у ленинградцев, в первый же день её посетили 500 человек[[34]](#footnote-34). Всего за 25 дней работы на ней побывали свыше 20 тысяч человек[[35]](#footnote-35). Впоследствии такие выставки стали проводиться ежегодно, и внимание горожан к ним не ослабевало. Коллектив Ленинградской студии кинохроники производил съемки на различных участках и этапах строительства метро. Документальный фильм «Ленинградский метрополитен» снимали режиссер Е. Вермишева, кинооператор К. Станкевич и сценарист М. Ланской[[36]](#footnote-36).

1947 год, как и предыдущий, не стал успешным для строительства метрополитена, план вновь оказался невыполненным. Лишь несколько предприятий Ленметростроя выполнили и даже перевыполнили план. Вина за невыполнение установленного производственного норматива возлагалась на руководство Ленметростроя. Оно обвинялось в неумении организовать и сплотить коллективы строителей на борьбу с трудностями, в нежелании опереться на массы, в плохом внедрении рационализаторских предложений и изобретений[[37]](#footnote-37). Успешной работе Ленметростроя мешало также плохое техническое состояние автотранспорта. В результате этого происходили перебои в доставке бетона, которые срывали график его укладки на шахтах, несвоевременный вывоз породы тормозил темпы проходки шахты[[38]](#footnote-38).

Таким образом, первые этапы строительства первой очереди Ленинградского метрополитена не увенчались успехом. Перед управлением Ленметростроя стояло много важных нерешенных задач, над которыми предстояло работать.

## **§ 2. Первые успехи**

Успехи пришли к Ленметрострою уже в начале 1948 года. Впервые план за квартал был перевыполнен[[39]](#footnote-39). Строительство вышло на новый этап – начиналось сооружение щитовых камер, перегонных тоннелей, служебных помещений и устройств.

Для начала проведения работ по щитовой проходке строителям метро были необходимы тюбинги. Первый заказ Ленметростроя по их отливке получил завод «Лентрублит». В 1948 г. заводу необходимо было отлить 5.000 тонн тюбингов. Прежде чем приступить к ответственному заказу, директор и главный инженер завода посетили московские предприятия ― завод им. Сталина, «Ильич» и «Компрессор», чтобы позаимствовать опыт и перенести его в цеха ленинградского завода[[40]](#footnote-40). Коллектив «Лентрублита» с большим воодушевлением принялся за выполнение заказа Ленметростроя. Формовщик завода М. С. Славин, знатный стахановец, ежедневно выполнял норму на 350-400 %, на 200 % работала вся его бригада[[41]](#footnote-41). Ещё одним ленинградским предприятием, принявшимся за отливку тюбингов полгода спустя, был завод «Русский дизель».

Строительство Ленинградского метрополитена осложнялось наличием мощных плывунов и большой глубиной залегания тоннелей, требовалось применение специальных методов, например, замораживание грунтов на проходке шахт и эскалаторных тоннелей, работа под сжатым воздухом[[42]](#footnote-42). В 1948 г. на строительстве метрополитена предстояло выполнить ряд таких работ, связанных с искусственным замораживанием грунта. Первая замораживающая станция была установлена на шахте № 22-бис. Работы по замораживанию грунта сталкивались со многими трудностями, в том числе и с нехваткой квалифицированных кадров[[43]](#footnote-43).

В середине декабря 1948 г. строительство Ленинградского метрополитена вышло на новый уровень – началась щитовая проходка перегонного тоннеля между станциями «Кировский завод» и «Автово»[[44]](#footnote-44). Его диаметр был уменьшен по сравнению с тоннелями первых линий метро в Москве с 6 до 5,5 метров. В результате на каждом километре экономились полторы тысячи тонн чугуна, а для всей трассы это означало экономию десятков тысяч тонн дорогих чугунных тюбингов. Первая в Ленинградском метрополитене щитовая проходка столкнулась со многими трудностями, в основном по причине неопытности рабочих, множества недостатков оборудования. Проходка правого перегона на всем протяжении трассы первой очереди от «Автово» до «Площади Восстания» завершилась в мае 1953 г. сбойкой между станциями «Владимирская» и «Пушкинская»[[45]](#footnote-45) Сбойка между этими же станциями 17 марта 1954 г. завершило сооружение перегонных тоннелей на всей трассе первой очереди[[46]](#footnote-46).

1948 год – первый успешный год в строительстве Ленинградского метрополитена. Общий план был выполнен и в некоторых случаях перевыполнен, за исключением Строительств № 17 и 19[[47]](#footnote-47). Темпы работ нарастали, рос опыт и уровень квалификации рабочих. В последующие годы Ленметрострой работал с ежегодным увеличением производительности труда. Планы практически на всех участках строительства выполнялись раньше указанных сроков. Это говорит о том, что строители Ленинградского метро полностью освоили свои специальности.

При строительстве Ленинградского метрополитена наблюдалось постоянное сотрудничество между строителями метро и научными институтами города. Это сотрудничество было крайне необходимым для осуществления качественного строительства, для внедрения передовых методов работы и новейших достижений техники. Кроме того, строители метро постоянно имели дело с грунтами, физико-математические свойства которых были мало изучены. Технологический, Политехнический, Горный, Инженерно-строительный институты, Институт инженеров железнодорожного транспорта помогали Метрострою разрабатывать более совершенные методы работы и избегать ошибок при строительстве[[48]](#footnote-48). Сотрудничество работников Ленметростроя и ученых Ленинграда приносило свои плоды. На строительстве Ленинградского метро были впервые применены на практике метростроения шахтные подъемы с опрокидывающимися клетями, что позволило уменьшить количество рабочих, занятых на откатке породы на поверхности[[49]](#footnote-49).

Ленметрострой старался обеспечить достойные условия жизни своим рабочим. С 1 сентября 1949 г. при Ленметрострое начала работу Школа рабочей молодежи. Свыше 250 метростроевцев, рабочих различных специальностей, пришли в школу для получения среднего образования[[50]](#footnote-50). В восстановленном после войны здании были открыты ясли, для детей метростроевцев[[51]](#footnote-51). Впоследствии при Ленметрострое было открыто ещё несколько детских садов и яслей. Предприятие вело активное жилищное строительство, чтобы обеспечить жильем метростроевцев. Дома, разрушенные во время блокады, восстанавливали, строили много новых зданий на Московском шоссе, на Шоссе Революции. Однако, множество рабочих продолжали проживать в общежитиях и нуждались в улучшении жилищных условий[[52]](#footnote-52). Для метростроевцев организовывались соревнования по различным видам спорта – хоккею, лыжам, футболу. Проводились концерты, фестивали кинофильмов, смотры художественной самодеятельности, организовывались различные экскурсии. Сотни метростроевцев отдыхали на курортах, в санаториях, в домах отдыха. Дети метростроевцев проводили каникулы в пионерском лагере Ленметростроя, расположенном в 15 км от Выборга. За лето лагерь принимал около 1000 детей.

1 февраля 1950 г. началось сооружение первой станции Ленинградского метрополитена – «Нарвская». Поначалу темпы строительства были низкими, причиной тому было освоение нового дела ленинградскими метростроителями, которые с подобными задачами ещё не сталкивались[[53]](#footnote-53). Первый станционный тоннель был готов 3 июня этого года, на месяц опередив плановый срок. Набрав опыт, строители приступили к работе по сооружению второго станционного тоннеля, а затем, через 2 месяца, и к третьему – среднему тоннелю. Завершив сооружение станционных тоннелей, строители станции «Нарвская» первыми приступили к устройству пассажирских платформ в тоннелях. Следующей станцией, на которой началась проходка тоннелей, стала станция «Технологический институт». Работы по их сооружению начались 10 марта 1950 г[[54]](#footnote-54). Через некоторое время, в 1950–1951 гг. приступили к сооружению остальных подземных станций. На станции «Кировской завод» станционные тоннели сооружались иным способом, нежели на остальных станциях колонного типа. Тюбинговая броня здесь составляла одно целое с колоннами, и возводились они одновременно, тогда как на других станциях колонны возводились позднее. Это помогло избежать многих работ, которые возникали на станциях аналогичного типа[[55]](#footnote-55).

Строительство станций и тоннелей постоянно совершенствовалось, прогресс не стоял на месте. Группа инженеров, в составе К. А. Кузнецов, А. И. Моисеенко, Н. Д. Сильвестрова, Л. К. Фролов, И. И. Выдыш, Н. А. Чернышова, создала первый в истории мирового метростроения механизированный щит. За эту разработку инженеры были удостоены Государственной премии СССР. В марте 1952 г. на станциях «Нарвская» и «Кировский завод» механизированный щит был впервые применен в строительстве Ленинградского метрополитена для сооружения перегонных тоннелей. Он позволил значительно увеличить темпы проходки[[56]](#footnote-56).

Эскалаторы для Ленинградского метрополитена изготавливал завод «Красный металлист», который построил первые в СССР эскалаторы для первой очереди Московского метрополитена. Ленинградское метро отличалось от всех других метрополитенов мира глубиной своего залегания. С конструкциями, рассчитанными на такую длину подъема, мировая практика эскалаторостроения ранее не сталкивалась[[57]](#footnote-57). Первый в Ленинградском метро монтаж эскалаторов начался в марте 1953 г. на станции «Площадь Восстания».[[58]](#footnote-58) Подмосковный Перовский завод также поставлял эскалаторы Ленинградскому метрополитену. Например, на станции «Нарвская» были установлены эскалаторы, изготовленные эти заводом.[[59]](#footnote-59)

Одновременно со строительством первой очереди Ленинградского метрополитена сооружалась кольцевая линия Московского метрополитена. Между строителями метро Москвы и Ленинграда происходили постоянные контакты. В 1950 г. началось соревнование метростроевцев двух городов, которое способствовало усвоению опыта строителей Московского метрополитена метростроевцами Ленинграда, и наоборот. Московские метростроевцы признали главным недостатком Ленинградского строительства отсутствие малой механизации, которая позволяет москвичам работать быстрее и качественнее[[60]](#footnote-60).

Таким образом, на данном этапе строительства удалось преодолеть неудачи первых лет. Повышение темпов строительства стало результатом повысившегося мастерства строителей, более оперативного руководства работами со стороны командного состава стройки.

## **§ 3. Завершающий этап строительства первой очереди**

В 1953–1954 гг. на Ленметрострое проводились работы по гидроизоляции перегонного тоннеля, укладке жесткого основания, бетонированию постоянных путей метрополитена. В эти же годы на станциях и в тоннелях развернулись работы по монтажу постоянного освещения, энергоснабжения и сантехнических установок ― строились водопровод, канализация, вентиляционная система. В 1954 г. проводилось устройство постоянной связи метрополитена. Но работы производились медленно, поскольку Ленметроснаб, как и в 1946-1947 гг. плохо выполнял свои обязанности по материально-техническому снабжению.

В конце 1953 г. строители метро приступили к новому этапу работ – укладке рельсового пути. Выполнение их было возложено на специально созданный участок при Строительстве № 11. Перед этим была построена рельсосварочная база. Путевые работы начались на участке «Автово» – «Кировский завод»[[61]](#footnote-61). Шпалы для Ленинградского метрополитена поступали со складов Октябрьской железной дороги. В конце 1954 г. начался монтаж третьего контактного рельса.

В 1955 г. строительство первой очереди Ленинградского метрополитена подошло к завершающему этапу, на котором, однако, предстояло выполнить ряд важных работ ― строительно-монтажных и архитектурно-отделочных. Предстояло соорудить оставшиеся машинные помещения, эскалаторные тоннели, в которых ещё следовало смонтировать эскалаторы. Также велись работы по монтажу постоянных электрических устройств метрополитена, отопительной системы. Завершалось в основном строительство вестибюлей, лишь вестибюль станции «Пушкинская» в конце 1954 г. только начал строиться. Очень медленно продвигалось строительство депо. Большой объем строительно-монтажных работ предстояло выполнить подрядным организациям: конторе трестов «Электромонтаж», «Сантехмонтаж», строительному поезду, «Транссигналсвязьстрою» и другим предсприятиям. Стоит отметить, что подрядные организации неудовлетворительно выполняли свои работы[[62]](#footnote-62). В целом, работы в 1955 г. велись затруднительно, планы систематически не выполнялись, сроки срывались, в основном, по причине отсутствия материала. Предприятия не выполняли свои заказы вовремя. Не было четкой и слаженной работы строительств и подрядных организаций. Ни одна станция, ни один вестибюль не были сданы в первоначально указанные сроки, поэтому эти сроки постоянно сдвигались. Последний наклонный ход был пройден лишь 20 сентября на станции «Пушкинская». Проходка тоннеля была прервана на целых 3 месяца из-за прорвавшегося плывуна. А ведь в тоннеле ещё предстояло смонтировать эскалаторы[[63]](#footnote-63).

В июле 1955 г. в недостроенное до конца депо Ленинградского метрополитена прибыли 6 вагонов, всего к моменту сдачи метрополитена в эксплуатацию поступило 65 вагонов. Изготовил вагоны Мытищенский завод. Вагоны были окрашены в синий цвет, имели 56 мест для сиденья и 200 стоячих[[64]](#footnote-64).

Дата проходки первого поезда постоянно переносилась из-за недоделок в тоннелях. И вот утром 8 октября в 5 часов 50 минут утра поезд подошел к станции «Автово». Вагоны заполнили руководители и инженерно-технические работники Ленметростроя, корреспонденты ленинградских газет, проходчики, бетонщики, метростроевцы разных профессий. Пуск первого поезда прошел успешно и стал большим праздником для строителей[[65]](#footnote-65). Затем в течение трое суток ― 20–22 октября ― проходила пробная обкатка поездов по трассе с постепенным наращиванием скорости движения.

В декабре 1954 г. было создано Управление Ленинградского метрополитена, которое весной 1955 г. приступило к подготовке рабочих кадров для эксплуатации метро. Около 300 человек ― машинистов подвижного состава, помощников машинистов, дежурных по станции, электромехаников тяговых подстанций, бригадиров пути ― прошли обучение при школе паровозных машинистов Октябрьской железной дороги. К подготовке будущих работников метро были привлечены преподаватели, имеющие большой опыт эксплуатации московского метро. Обучающиеся проходили практику на московском метрополитене, затем сдавали Государственные экзамены[[66]](#footnote-66).

Для введения в эксплуатацию участка первой очереди Ленинградского метрополитена оставалось совсем немного времени, но работы шли очень медленно. Для увеличения темпов работы привлекались рабочие различных предприятий города, служащие, студенты ленинградских учебных заведений, школьники, военнослужащие. Они вывозили мусор с площадок и из тоннелей, мыли стены и полы, чистили механизмы. Монтаж эскалаторов на некоторых станциях вел коллектив опытных московских монтажников, чтобы уменьшить время сборки. В первые дня ноября все ещё велись завершающие архитектурно-отделочные работы, монтаж и обкатка эскалаторов.

В середине сентября 1955 г. Ленметрострой создал рабочую комиссию по предварительной приемке в эксплуатацию участка Кирово-Выборгской линии. Она включала в себя ряд подкомиссий для тщательного осмотра и проверки всего хозяйства метро. Перед ними была поставлена задача до 1 октября провести предварительную приемку всего хозяйства метрополитена и подготовить материалы для представления в правительственную комиссию, которая была создана немного позднее[[67]](#footnote-67).

5 ноября Ленинградский метрополитен был сдан в эксплуатацию, но с некоторыми недостатками, которые предстояло устранить до 1 января 1956 г. В их числе ― отсутствие постоянного освещения на станции «Балтийская», незаконченная маркировка кабелей и их окраска, а также окраска кабельных конструкций и труб освящения в тоннелях[[68]](#footnote-68). Строителям метро предстояло не только устранять недоделки, но и незамедлительно приступать к строительству второго участка первой линии Ленинградского метрополитена.

Завершающий этап строительства оказался не менее трудным, чем начальный. Главной причиной невыполнения планов стало отсутствие четкой и слаженной работы строительств и подрядных организаций. Однако, несмотря на все трудности, Ленинградский метрополитен удалось в срок ввести в эксплуатацию.

## **§ 4. Архитектурно-художественное оформление первых станций Ленинградского метрополитена**

Разработка проектов станций первой очереди Ленинградского метрополитена началась уже в 1947 г. Проектированием станций занимались виднейшие архитекторы СССР: С. В. Васильковский, М. К. Бенуа, Н. В. Баранов, Б. Р. Рубаненко, Б. Н. Журавлёв и др. Для выбора лучшего проекта каждой станции организовывались архитектурные конкурсы[[69]](#footnote-69). На архитектурный проект станций «Кировский завод», «Нарвская», «Балтийская», «Технологический институт» и «Пушкинская» был учрежден закрытый конкурс, участие в котором приняли 20 архитекторов. Конкурс на проект станций «Автово» и «Площадь Восстания» был открытым, на него поступило 80 архитектурных проектов[[70]](#footnote-70). Жюри конкурса не полностью удовлетворилось работами архитекторов. Они отмечали, что проекты имеют сильное влияние станций Московского метрополитена, в то время как конкурсом ставилась задача найти новые формы для Ленинградского метро[[71]](#footnote-71). В середине февраля 1948 г. итоги закрытого конкурса были подведены и премии за лучший проект станции «Площадь Восстания» получили молодые ленинградские архитекторы Б. Журавлев и В. Гонкевич, а работа московского архитектора С. Матвеева признана лучшим проектом станции «Балтийская»[[72]](#footnote-72). Проведенные конкурсы определили тот круг авторов, который будет привлечен к составлению предварительных проектов. Работу над проектами выбранные архитекторы начали в конце 1949 г. Они вновь представляли по несколько проектов каждой станции комиссии, которая выбирала наиболее удачный. Архитекторы систематически задерживали проектную документацию, и строительство станций и вестибюлей часто начиналось без оконченных проектов.

Видные ученые Ленинграда предлагали различные способы отделки станций метрополитена. Профессор Н. Н. Качалов предлагал более широко применять стекло в архитектурном оформлении и отделке станций. Он высказывал предположения о том, что новый облик станций метрополитена может быть найден при помощи введения на больших плоскостях бра с различной тональностью стекол, стеклянных барельефов и горельефов[[73]](#footnote-73). Вскоре после предложения Н. Н. Качалова возобновил свою деятельность экспериментальный цех художественного стекла на Ленинградской зеркальной фабрике, художественное руководство над которым взяла В. И. Мухина. Первой станцией, над отделкой которой принялись работать сотрудники цеха, стала станция «Автово»[[74]](#footnote-74).

Каждая станция первой очереди индивидуальна и уникальна. Оформление подземных залов и павильонов станций разработчики старались подчинить общему композиционному строю, раскрытию основной темы, которой это оформление посвящено. При этом, несмотря на своеобразие каждой станции, архитекторам удалось достичь архитектурного единства всех сооружений, которое по своему идейно-художественному содержанию представляет целостный ансамбль. Значительным достижением архитекторов стало то, что им удалось гармонично вписать каждую станцию в облик города, не нарушая, а дополняя его. Монументальный стиль, в котором построены все станции первой очереди, был характерной чертой первого послевоенного десятилетия. Первая линия ленинградского метрополитена соединяла в себе как несомненный рывок в области появления и освоения новых строительных технологий и тот победный пафос, и всенародный послевоенный энтузиазм, с которым люди боролись за лучшую жизнь и свое будущее. Вне всякого сомнения, это крупное достижение эпохи.

Проектирование павильонов, строительство которых должно было начаться в 1952 г., очень затягивалось. Их сооружение началось только в марте 1952 г. Первыми станциями, приступившими к вооружению павильонов, стали станции «Нарвская», «Площадь Восстания», «Автово»[[75]](#footnote-75).

Самой первой станцией, на которой началась архитектурная отделка, была «Нарвская». Уже в начале 1953 г. здесь началась мраморная облицовка подземных залов станции. Эту работу выполняли молодые строители, недавно закончившие шестимесячные курсы мастеров-мраморщиков и получившие свой первый опыт на облицовке станций четвертой очереди Московского метрополитена[[76]](#footnote-76). Темой оформления станции является «трудовая доблесть советского народа». Проект станции разработали архитекторы А. В. Васильев, Д. С. Гольдгор, С. Б. Сперанский. Три молодых архитектора создали вместе немало проектов зданий для послевоенного Ленинграда и Выборга. Главной особенностью подземного зала станции являются 12 скульптурных групп, изображающих людей разных профессий, установленные на углах пилонов. 12 различных архитекторов трудились над созданием сюжетов, каждый из которых повторяется четыре раза. Здесь можно увидеть изображения колхозников, кораблестроителей, врачей, метростроевцев, селекционеров, воинов, моряков, текстильщиков, литейщиков, строителей, деятелей искусства и школьниц с учительницей. Потолок станции прорезают десятки светящихся дуг. На торцевой стене центрального подземного зала было установлено большое мозаичное панно «Сталин на трибуне», работа президента Академии художеств А. М. Герасимова, создавшего самые яркие портреты И. В. Сталина. *(см. Приложение 3. Рисунок 5).* В 1961 г. панно было закрыто мраморной фальш-стеной, разобрано и не подлежало восстановлению. Павильон станции «Нарвская» построен по проекту архитекторов А. В. Васильева, Д. С. Гольдгора, С. Б. Сперанского и инженера О. В. Ивановой. Наземное здание станции выполнено в неоклассическом стиле с купольным завершением.

В 1953 г. планировалось начать отделочные работы на четырех станциях и четырех вестибюлях метро. Но на момент окончания первого полугодия отделка велась лишь на одной станции «Нарвская» и по наружной части павильона станции «Площадь Восстания». Одной из главных причин отставания отделочных работ стал, как и раньше, несвоевременный выпуск Ленметропроектом технической документации.

В 1954 г. архитектурно-отделочные работы столкнулись с большими трудностями. Необходимый для отделки гранит и мрамор не поступали на строительные площадки в нужных количествах. Поставщики мрамора – Московский мраморный завод № 8, тбилисская фабрика «Грузмрамор», Ленинградский мраморный завод, комбинат отделочных материалов нарушали графики поставки или изготавливали некачественный мрамор. Киевская гранитная фабрика, Белическая фабрика, камнеобрабатывающий завод «Водник» не поставляли вовремя гранит. В результате этого, строительство № 19, занимавшееся архитектурно-строительными работами, не выполняло план[[77]](#footnote-77).

Тема художественного оформления станции «Автово» ― «героическая оборона Ленинграда в дни Великой Отечественный войны». Строительство единственной наземной станции первой очереди Ленинградского метрополитена сталкивалось со множеством трудностей. Тоннели на станции «Автово» должны были выполняться открытым способом, но проведению работ мешали подземные коммуникации – телефонные и электрические кабели, водопровод, канализация[[78]](#footnote-78). Над проектами подземного зала этой станции и её павильона работали совместно два архитектора ― Е. А. Левинсон и А. А. Грушке. Первоначально, проектом было предусмотрено облицевать все 46 колонн станции художественным стеклом. В середине сентября 1955 г. проект был внезапно изменен архитекторами, предполагалось 10 колонн облицевать мрамором. В первых числах октября проект подвергся новым изменениям: теперь облицевать художественным стеклом полагалось лишь 16 колонн, а остальные ― мрамором. На момент принятия решения 6 колонн были уже облицованы художественным стеклом, но не те, которые были предусмотрены проектом. Стекло пришлось снять с этих колонн. Отделка станции «Автово» затягивалась. На 12 октября из 46 колонн только две были полностью облицованы мрамором, стеклом же ― ни одной.[[79]](#footnote-79)

Идейная тема декоративного оформления станции «Кировский завод» – «показ революционного прошлого и трудовой доблести рабочих одного из самых гигантских заводов страны». Автор проекта этой станции архитектор А. К. Андреев. Станция отделана дымчато-серым кавказским мрамором «Сванетия». Вершину каждой колонны украшают отлитые из алюминия горельефные картуши с эмблемой, посвященной четырём основам тяжёлой индустрии: электрификации, каменноугольной, нефтяной и металлургической промышленности[[80]](#footnote-80). У торцевой стены центрального зала на постаменте из красного граница установлен бронзовый бюст В. И. Ленина, созданный скульптором Н. В. Дадыкиным. Павильон станции «Кировский завод», расположенный напротив Кировского завода, выполнен по проекту архитектора А. К. Андреева в характерном для того времени неоклассическом стиле. Своими очертаниями он напоминает древнегреческий храм, к которому ведёт широкая гранитная лестница.

Над оформлением станции «Балтийская» работали архитекторы М. К. Бенуа, Ф. Ф. Олейник и А. И. Кубасов. Тема художественного оформления этой станции – «морская слава России». Стены и колонны станции облицованы голубовато-серым уральским мрамором, напоминающим цвет моря. На дверях путевых стенах установлены декоративные решётки с изображениями якоря. Торцевую стену центрального подземного зала украшает мозаика «1917 год», выполненная по эскизу художников Г. И. Рублёва и И. Г. Рублёва. На панно изображены революционные моряки Балтийского флота, вместе с рабочими и солдатами идущие на штурм Зимнего дворца, на заднем плане — силуэт крейсера «Аврора». Это панно уникально тем, что оно изготовлено не как обычные мозаики из кусочков смальты, а из кусочков мрамора и цветных камней[[81]](#footnote-81). Наземный вестибюль украшен барельефами с портретами русских флотоводцев ― Ф. Ф. Ушакова, М. П. Лазарева, П. С. Нахимова, С. О. Макарова, Л. Г. Корнилова.

На месте строительства станции «Технологический институт» находился жилой дом, который пришлось снести. Вестибюль станции составил часть многоэтажного здания, на верхних этажах которого разместилось Управление метрополитена. Идейный и архитектурный облик станции «Технологический институт» определила тема «торжества советской науки и культуры». Над проектом станции трудились архитекторы А. М. Соколов, А. К. Андреев, Р. К. Овчаренко. В центральном зале подземной станции на колоннах, отделанных полированным белым мрамором, установлены 24 бронзовых барельефа с портретами выдающихся русских и советских ученых. Сегодня можно увидеть только 22 барельефа, так как в 1989-1992 гг. в торце зала было отгорожено небольшое помещение для нужд метрополитена и 2 барельефа оказались внутри служебных помещений. Затем эти барельефы были переданы в Музей Петербургского метрополитена. В центре станции ― в круглом зале с мозаичным полом были установлены барельефы К. Маркса, Ф. Энгельса, В. И. Ленина и И. В. Сталина. При постройке перехода на станцию «Технологический институт-2» были убраны барельефы Ф. Энгельса и И. В. Сталина.

Автор проекта станции «Пушкинская» ― действительный член Академии архитектуры СССР Л. М. Поляков. Он уже имел большой опыт в проектировании станций московского метро, по его проектам построены станции «Курская», «Калужская», «Арбатская». Архитектура и художественное оформлении станции посвящены великому русскому поэту А. С. Пушкину. В торцевой части среднего подземного зала находится большое панно, выполненное художником М. А. Энгельке, на котором изображен один из живописных уголков парка города Пушкина с видом на Камеронову галерею. Перед панно установлена скульптура молодого Пушкина, высеченная из белого мрамора, изготовленная скульптором М. К. Аникушиным. Подземные залы станции отделаны белым мрамором.[[82]](#footnote-82) Над вестибюлем «Пушкинской» работали архитекторы А. А. Грушке, А. С. Гецкин, В. П. Шувалова и инженер-конструктор С. М. Эпштейн. Авторы встроили его в трехэтажное классическое здание, расположенное рядом с Витебским вокзалом. Оно было построено еще в 1901 г. по проекту архитектора А. К. Зверева для размещения офицерских казарм лейб-гвардии Семеновского полка. Для нужд метрополитена здание было перестроено в начале 1950-х гг[[83]](#footnote-83).

Разработка проекта станции «Владимирская» была начата позднее проектирования других станций, лишь в июле 1952 г., так как решение о её строительстве приняли лишь в 1951 г. Средний зал станции «Владимирская» короче, чем на остальных станциях. «Счастливая, обеспеченная жизнь трудового народа» ― этой теме посвящено оформление станции «Владимирская». Авторы проекта ― Г. И. Александров, А. В. Жук, А. И. Прибульский. В простоте и скромности форм отделки станции отражены строгость и лаконизм, свойственные архитектуре Ленинграда. Пилоны станции облицованы белым мрамором с желтыми прожилками[[84]](#footnote-84).

Тема архитектурного оформления станции «Площадь Восстания» связана с революционной историей города, с Октябрьской Социалистической революцией[[85]](#footnote-85). Авторы проекта станции ― архитекторы Б. Н. Журавлёв, И. И. Фомин, и В. В. Ганкевич. На пилонах центрального подземного зала размещены барельефы на 4 темы: «Выступление В. И. Ленина в Таврическом дворце, «В. И. Ленин у шалаша в Разливе», «Выстрел Авроры», «Штурм Зимнего дворца». Цоколь облицованный красным уральским мрамором, поднимается на высоту чуть более 1 метра, сверху его ограничивает лепной карниз. Этот цоколь до сих пор является самым низким среди станций Петербургского метрополитена[[86]](#footnote-86). Павильон станции «Площадь Восстания» возвысился на одной их центральных площадей города, напротив Московского вокзала, на месте Знаменской церкви, которая была взорвана в 1940 г. Здание выполнено по проекту тех же архитекторов, которые трудились над оформлением подземных залов станции, и инженера Е. А. Эрганова. Павильон оформлен в классическом стиле — круглое здание с пристроенными по сторонам ризалитами. Здание завершает ротонда со шпилем, который был увенчан большой пятиконечной звездой в дубово-лавровом венке. Наружная отделка павильона в основном была закончена уже в 1953 г. Нижний ярус здания облицован плитами гатчинского известняка, верхний – прочной терразитовой штукатуркой. Павильон украшают 36 каннелированых колонн[[87]](#footnote-87).

Если павильоны станций «Площадь Восстания» и «Кировский завод» были, в основном, уже окончены к октябрю 1954 г., строительство павильонов станций «Нарвская», «Автово», «Технологический институт» подходило к концу, то сооружение здания вестибюля станции «Балтийская» только начиналось. Более того, к возведению павильонов станций «Пушкинская» и «Владимирская» к этому времени еще не приступили.

Архитектурную отделку некоторых станций и вестибюлей Ленинградского метрополитена выполняла подрядная организация «Стройпоезд». Работы, которые выполнял «Стройпоезд» имели низкое качество отделки. В газете «Ленинградское метро» неоднократно встречаются сообщения о неграмотно выполненных работах. Нарекания вызывали: облицовка мрамором колонн и торцовых частей станции «Балтийская», установка гранитного цоколя на вестибюле станции «Площадь Восстания», облицовка цоколя и установка гранитных ступеней на станции «Кировский завод»[[88]](#footnote-88).

Итак, архитектурно-художественно оформление каждой станции было подчинено определенной теме. На некоторых станциях эта тема читается легко, например, на «Площади Восстания», «Технологический институт», «Нарвская», на других же, не зная идеи, её сложно разглядеть. Раскрытию темы помогает использование большого количества архитектурных и изобразительных деталей. На тех же станциях, которые имеют меньше декора, увидеть идею довольно сложно. Например, на станции «Владимирская» тема обеспеченной жизни трудового народа на самой подземной станции вообще не читаема, её раскрывает только панно «Изобилие», расположенное над эскалаторным ходом.

## **§ 5. Открытие метрополитена**

Пятого ноября 1955 г. правительственная комиссия подписала акт о приемке в эксплуатацию Ленинградского метрополитена. Комиссия дала высокую оценку качеству многих строительных и монтажных работ. Оценку «отлично» получили путевое хозяйство и строительные конструкции. Комиссия отметила также хорошее выполнение работ по монтажу эскалаторов, автоблокировки, санитарно-технических устройств, высоко оценены архитектурно-технические работы. В этот же день двери вестибюлей были открыты для трудящихся, школьников, студентов Ленинграда, гостей города ― началась пробная эксплуатация метрополитена. В течение пяти дней метрополитен посетили по пригласительным билетам около 400 тысяч человек. Подземные поезда совершили в эти дни 2 тысячи рейсов, техническая скорость была доведена до 50 км. Всю трассу составы проходили за 18–19 минут[[89]](#footnote-89).

Вестибюль станции «Пушкинская» не вступил в строй действующих при сдаче метро в эксплуатацию. В нем не были смонтированы эскалаторы, не выполнена отделка, отсутствовала отопительная система. Эту станцию поезда проезжали без остановки. Открытие станции было задержано плывуном, прорвавшимся при сооружении наклонного хода. В результате вовремя смонтировать эскалаторы, отопительную систему и оформить вестибюль не удалось[[90]](#footnote-90). Монтаж эскалаторов на «Пушкинской» начали только в начале марта 1956 г[[91]](#footnote-91). Он велся в ускоренном режиме, и в результате слаженной работы поставщиков деталей и монтажников эскалаторы были смонтированы менее чем за два месяца вместо положенных трех. Только 30 апреля 1956 г. вестибюль станции «Пушкинская» распахнул свои двери для первых пассажиров[[92]](#footnote-92).

15 ноября 1955 г. в подземном зале станции метро «Площадь Восстания» состоялся митинг, посвященный торжественному открытию Ленинградского метрополитена. Станционный зал был переполнен метростроевцами, представителями подрядных организаций и предприятий города, которые участвовали в строительстве метрополитена, представителями партийных и общественный организаций. Митинг открыл первый секретарь Ленинградского обкома партии Ф. Р. Козлов. Он поздравил строителей с открытием Ленинградского метрополитена, с присвоением ему имени В. И. Ленина и награждением орденом Ленина. Имя В. И. Ленина и орден В. И. Ленина были присвоен Ленинградскому метрополитену указами Президиума Верховного Совета СССР 14 ноября 1955 г[[93]](#footnote-93). Вручил орден Ленина Ленметрострою на торжественном заседании в Таврическом дворце председатель Президиума Верховного Совета СССР К. Е. Ворошилов. Там же получили свои награды отличившиеся метростроевцы. Указом Президиума Верховного Совета СССР «О награждении особо отличившихся участников строительства метро первой очереди Ленинградского метрополитена имени В. И. Ленина» от 16 ноября 1955 г. орденом Ленина награждены 23 человека, орденом Трудового красного знамени ― 86 человек, орденом «Знак почета» ― 218 человек, медалью «За трудовую доблесть» ― 313 человек, медалью «За трудовой отличие» ― 383 человека.

За полтора месяца работы метрополитеном воспользовались девять с половиной миллионов человек[[94]](#footnote-94). Эти внушительные цифры говорят о том, как был необходим метрополитен в Ленинграде.

## **§ 6. Строительство второго участка Кировско-Выборгской линии**

Следующим этапом в развитии Ленинградского метрополитена становится строительство второго участка первой очереди, которому предстояло связать между собой Московский и Финляндский вокзалы. На этом участке, который следовало сдать в эксплуатацию уже в 1957 г., строятся две станции – «Чернышевская» и «Площадь Ленина»[[95]](#footnote-95).

Подготовительные работы здесь начались еще до введения в строй первой очереди. Строительство второго участка велось на пяти площадках – № 201, 202, 204, 206 и 207. Осенью 1955 г. началась подготовка площадок к строительству и проходка стволов шахт[[96]](#footnote-96). Эти шахты были заложены ещё в 1941 г., но были затоплены во время Великой Отечественной войны.

На шахте № 201 трудились рабочие Строительства № 17. Коллектив этой шахты первым начал работу на трассе второго участка. Площадка № 201 располагалась между станциями «Площадь Восстания» и шахтой № 202, находившейся в районе будущей станции «Чернышевская». В середине марта 1956 г первый щит на втором участке начал проходку по левому тоннелю от 201-й шахты до станции «Площадь Восстания»[[97]](#footnote-97). Однако уже в конце апреля в кембрийской глине стала попадаться галька и небольшие валуны. Проходку пришлось остановить, т.к. тоннель подошел к Ковенскому размыву[[98]](#footnote-98). Ковенский размыв получил свое название от Ковенского переулка, под которым этот размыв находился. Предположительно, Ковенский размыв – это русло древней реки доледникового периода. Было принято решение воздействовать на насыщенный водой грунт сжатым воздухом. Началось устройство кессонной перемычки. Подготовительные работы к кессонной проходке длились не один месяц, ведь с такой проблемой ленинградские метростроевцы сталкивались впервые. Проходка первого тоннеля в Ковенском размыве началась только 15 августа[[99]](#footnote-99). Более двух месяцев метростроевцы преодолевали неустойчивые грунты, сталкивались с большим количеством сложностей, но благополучно преодолели стометровый размыв к 26 октября[[100]](#footnote-100). Через месяц, 22 ноября началась проходка второго тоннеля в Ковенском размыве, которая завершилась 29 января 1957 г., когда забой полностью вошел в зону кембрийских глин[[101]](#footnote-101). Вскоре после преодоления сложного участка метростроевцы шахты № 201 продолжили движение к «Площади Восстания». Оба перегонных тоннеля от «Чернышевской» к «Площади восстания» были пройдены к концу сентября 1957 г[[102]](#footnote-102).

В середине апреля 1956 г. от шахты № 201 в сторону будущей станции «Чернышевской» отправился первый механизированный щит на втором участке. 31 июля механизированный щит был остановлен за 12 метров до конца проходки. Щит подошел вплотную к 202-й шахте, где демонтажная камера для щита оказалась ещё не смонтирована[[103]](#footnote-103). Коллектив 202-й шахты принялся в ускоренном темпе сооружать демонтажную камеру, однако её сооружение в силу многих обстоятельств было надолго задержано. Первая сбойка на втором участке между шахтами № 201 и № 202 произошла только в начале ноября[[104]](#footnote-104).

Шахта № 204 находилась между площадкой № 202 и площадками № 206 и 207, заложенных на месте станции «Площадь Ленина». 21 марта 1956 г. началось сооружение левого перегонного тоннеля от шахты № 204 в сторону станции «Чернышевская». Этот перегон начали сооружать на 2 месяца раньше срока, т.к. строители не стали тратить время на сооружение щитовой камеры и на монтаж механизированного щита, а приступили к проходке тоннеля с помощью горных эректоров[[105]](#footnote-105). Таким же образом вскоре стали сооружать правый перегонный тоннель в сторону «Чернышевской». Проходка левого перегонного тоннеля завершилась сбойкой между шахтами №№ 204 и 202 в начале декабря 1956 г[[106]](#footnote-106).

В июле 1956 г. от шахты № 204 в сторону Невы, сооружая левый перегонный тоннель к станции «Площадь Ленина», двинулся механизированный щит. 18 сентября он подошел к Неве, и был временно остановлен для сооружения шлюзовой перемычки. Далее строительство тоннеля продолжилось уже с применением кессона. Такой способ проходки тоннелей на Ленинградском метрополитене применялся впервые. В день, когда первый щит подошел к Неве, от шахты № 204 на сооружение правого перегонного тоннеля в сторону Невы выдвинулся второй механизированный щит[[107]](#footnote-107). 200 метров правого тоннеля от шахты № 204 до Невы были пройдены ровно за 3 месяца[[108]](#footnote-108).

Летом 1956 г. началось строительство павильонов новых станций, в июне – «Чернышевской», в августе – «Площади Ленина». Павильон станции «Площади Ленина» разместился на одноименной площади, строился одновременно с новым зданием Финляндского вокзала и был встроен в него. Павильон «Чернышевской» расположился на проспекте Чернышевского между улицами Салтыкова-Щедрина (ныне – Кирочная) и Петра Лаврова (ныне – Фурштатская) на месте четырехэтажного дома № 20, построенного во второй половине XIX в, где располагалась Николаевская богадельня для вдов и сирот духовенства войск гвардии и гренадер при церкви Святых Косьмы и Дамиана (Николаевская гвардейская богадельня). Дом № 20 был уничтожен взрывным способом в самом начале 1950-х гг. Перед строительством вестибюля была также разобрана и одноэтажная каменная постройка, служившая ледником и конюшней, и находившаяся между домами №№ 18 и 20[[109]](#footnote-109). Кроме этих строений была снесена также сохранившаяся часть церкви Косьмы и Дамиана лейб-гвардии саперного батальона. Однако, не следует винить в сносе этого храма только Ленметрострой. Церковь была закрыта 1 ноября 1933 г., и уже в 1936 г. на ее месте возвели здания школы № 197 (Фурштатская ул., 29-а) и школы № 183 (ул. Салтыкова-Щедрина, 28-а). По утверждению старожилов, центральная часть церкви с куполом служила спортивным залом для обеих школ. Оставшуюся часть церкви снесли в начале 1950-х гг. при сооружении наклонного хода станции метро «Чернышевская». Впоследствии на её месте построили школьный спортивный зал. Тогда же при строительстве метро исчезло небольшое кладбище между церковью и домом № 20 по проспекту Чернышевского. Уничтожение кладбища сопровождалось вскрытием захоронений[[110]](#footnote-110).

При строительстве нового участка на Ленинградском метрополитене впервые были использованы железобетонные тюбинги вместо чугунных. Ещё в конце 1955 г. выходит приказ министра транспортного строительства, по которому следует на втором участке строительства ленинградского метро заменить при проходке тоннелей чугунные тюбинги на железобетонные для того, чтобы снизить стоимость строительства. Чтобы создать такие тюбинги требовалось сначала разработать новую марку бетона – 800, тогда как самой высокой маркой до того была – 400. Разработкой занялся Всесоюзный научно-исследовательский институт по машинам для промышленных материалов[[111]](#footnote-111). При разработке было выяснено, что железобетонные тюбинги возможно изготавливать из бетона марки 600. Новые тюбинги вскоре были разработаны и их производством занялся Комбинат отделочных материалов. Впервые сооружение тоннеля с отделкой железобетонными тюбингами началось в шахте № 204 в левом перегонном тоннеле в сторону «Чернышевской»[[112]](#footnote-112). Всего в 1956 г. планировалось создать 600 м тоннеля с помощью железобетонных тюбингов, но этот план был выполнен лишь на треть.

Подводя итоги за 1956 год, можно отметить, что в первые месяцы многие планы не выполнялись. Главной причиной этого, как и на начальном этапе строительства первого участка первой очереди, было отсутствие технической документации объектов. Строительство часто начиналось без наличия каких-любо технических проектов. С мая обстановка улучшилась, и уже почти все строительства за редким исключением планы выполняли и перевыполняли. Однако уже в конце года было ясно, что второй участок первой очереди не будет сдан в 1957 г.

В самом начале 1957 г. механизированный щит по левому тоннелю двинулся под Неву. Проходка тоннеля под такой широкой рекой как Нева впервые в истории мирового тоннелестроения проводилась механизированным щитом. Проходчики рассчитывали выйти на правый берег Невы к началу марта. Они выполнили свои обязательства, преодолев 300 метров под Невой без особых препятствий к 13 марта[[113]](#footnote-113). Если на сооружение левого тоннеля под Невой проходчикам понадобилось 80 дней, то правый тоннель был пройден за 70 дней к 5 июня 1957 г. Средняя скорость проходки под Невой – 4,6 м в сутки, в отдельные дни доходила до 8,5 м в сутки[[114]](#footnote-114). После небольшого ремонта 14 июня механизированный щит по правому тоннелю снова двинулся в путь, продолжая сооружение тоннеля в сторону станции «Площадь Ленина». В то время как сооружение правого тоннеля от «Площади Восстания» до «Площади Ленина» завершилось к 10 октября, проходка левого тоннеля после полугодового перерыва была продолжена от правого берега Невы только в конце октября. Коллектив участка взял на себя обязательства подойти к «Площади Ленина» к 20 декабря[[115]](#footnote-115). Однако, это обязательство не было выполнено, и левый перегонный тоннель подошел к подземной станции «Площадь Восстания» лишь в середине января 1958 г[[116]](#footnote-116).

В январе 1957 г. началась проходка наклонного хода станции «Чернышевская», которая продолжалась до начала июля, когда наклонный ход соединился со средним станционным тоннелем. Сооружение эскалаторного тоннеля проходило в сложных гидрогеологических условиях. Работы велись в зоне валунов и плывунных пород, что замедляло темпы проходки. Сложность проходки этого тоннеля заключалась ещё и в том, что профиль эскалаторного тоннеля «Чернышевской» в отличие от всех эскалаторных тоннелей первой очереди представлял собой не окружность, а эллипс[[117]](#footnote-117).

18 марта началась проходка второго наклонного хода на втором участке первой очереди, на станции «Площадь Ленина»[[118]](#footnote-118). Строительство этого эскалаторного тоннеля также продвигалось медленно, потому что вскоре после начала проходки строители натолкнулись на мощный плывун[[119]](#footnote-119). В наклонном ходе попадались валуны весом до 4 тонн. Темпы проходки в условиях борьбы с плывуном были крайне низкими – 10-20 см в сутки. Когда же состояние грунта улучшилось, скорость проходки достигала более 50 см в сутки. 18 октября эскалаторный тоннель «Площади Ленина» был пройден. 4 декабря в наклонном ходе неожиданно появилась вода. С таким случаем, когда из швов тюбингов, из-под постоянных асбестовых шайб вода хлынула под большим напором, проходчики эскалаторных тоннелей в Ленинграде столкнулись впервые. На вопрос – откуда же появилась вода, ни у кого не было однозначного ответа. Существовало несколько точек зрения: это была либо грунтовая вода, возникшая из размороженного грунта, либо вода, просочившаяся в результате лопнувшего центрального водопровода. Для прекращения просачивания воды были приняты определенные меры, однако даже спустя месяц после случившегося никто не смог дать четкого ответа, что же это была за вода. Ведь она могла появиться в любой момент в другом месте, у строителей существовали определенные опасения по этому поводу[[120]](#footnote-120).

В конце 1956 г. началось строительство подземной станции «Чернышевская». В конце декабря на «Чернышевской» началось сооружение среднего станционного тоннеля, которое осуществлялось с помощью эректора. Ширина среднего тоннеля здесь составляла 8,5 м. Уже в феврале 1957 г. было начато сооружение левого станционного тоннеля, а вслед за ним, в марте – и правого. Строительство среднего тоннеля сопровождалось некоторыми трудностями, самой главной из которой была несвоевременная поставка тюбингов. Строителям часто проходилось простаивать без работы, и это тормозило сооружение и боковых тоннелей, т.к. по техническим условиям проходка среднего тоннеля должна была опережать боковые. Средний тоннель был пройден к началу июля этого же года[[121]](#footnote-121). Правый тоннель был готов к концу октября, тогда как левый – только к концу года[[122]](#footnote-122).

Строительство станции «Площадь Ленина» началось несколько позднее. 27 марта 1957 г. строители приступили к сооружению среднего станционного тоннеля с помощью щита[[123]](#footnote-123). Проходка тоннеля с помощью щита происходила в 2 раза быстрее, чем с помощью горного эректора. Средний тоннель «Площади Ленина» был пройден уже к 22 июня. Но на монтаж и демонтаж щита тратились дополнительные время, средства и силы. К тому же это устройство не всегда работало без поломок, при которых работы в тоннеле могли приостанавливаться на долгое время. Строительство боковых тоннелей станции отставало от графиков и не было завершено в срок, работы продолжались еще в начале 1958 г.

18 сентября в тоннелях второго участка начались путевые работы. Первые 1200 м пути были уложены в правом тоннеле от «Площади Восстания» до «Чернышевской» к концу октября. Строительство № 17 задерживало укладку путей в левом тоннеле от «Площади Восстания» до «Чернышевской», не подготовив вовремя тоннель.

Итак, множество причин способствовали тому, что строителям не удалось сдать новые станции в 1957 г. Тем не менее, темпы строительства были весьма высокими, учитывая сложные геологический условия, с которыми пришлось столкнуться проходчикам на этом участке.

## **§ 7. 1958 г. – открытие новых станций**

Летом 1958 г. предстояло сдать в эксплуатацию второй участок первой очереди. Однако, для того, чтоб его сдача состоялась вовремя, строителям метро пришлось изрядно потрудиться. Работы то и дело отставали от графиков. К тому же в середине февраля вышло постановление Ленинградского обкома КПСС о досрочном завершении строительства второго участка первой очереди. Согласно социалистическим обязательствам коллектива Ленметростроя, данным в честь 40-й годовщины Великой октябрьской социалистической революции, второй участок предполагалось сдать ко Дню строителя, который приходился в 1958 г. на 10 августа. Новый же срок сдачи был назначен на 1 июня 1958 г[[124]](#footnote-124). Скорость работ пришлось существенно увеличить.

Для сдачи нового участка метрополитена за первое полугодие 1958 г. был выполнен огромный объем работ. Это архитектурная отделка станций и вестибюлей, сантехнические работы, монтаж освящения, отопления и многое другое. Требовалось переоборудовать стволы шахт №№ 201 и 207 под вентиляционные, что было выполнено в сжатые строки к концу мая.

В самом начале 1958 г. началась внутренняя отделка кассовых залов и подземных станций, а также облицовка фасадов вестибюлей. Облицовка стен кассового зала станции «Площадь Ленина» была начата уже в начале декабря 1957 г. В основном отелочные работы выполнялись параллельно со строительными. Поэтому скорость отделочных работ напрямую зависела от своевременной сдачи под отделку новых участков станции. Необходимо было обеспечить тесный контакт между строителями, монтажниками и отделочниками, что на практике удавалось далеко не всегда.

Монтаж устройств сигнализации, централизации и блокировки (СЦБ) и связи, часофикации и радиофикации на втором участке метро производил коллектив «Транссигналстроя», который приступил к работе в феврале 1958 г. Порядок ведения монтажа постоянного оборудования нарушался несвоевременной сдачей объектов строителями[[125]](#footnote-125).

13 марта, с опозданием в две недели, начался монтаж эскалаторов на станции «Площадь Ленина». Срок, предоставленный для их сборки, был очень коротким – 65 дней. Все шесть эскалаторов для второго участка изготавливал ленинградский завод «Красный металлист», который не всегда вовремя поставлял детали[[126]](#footnote-126). Монтажники эскалаторов в срок выполнили все работы и 22-23 мая началась предпусковая 48-часовая обкатка[[127]](#footnote-127).

В сжатые сроки были уложены постоянные пути и контактный рельс. Это позволило в ночь с 29 на 30 апреля по трассе второго участка метро от Московского к Финляндскому вокзалу пройти первому поезду[[128]](#footnote-128).

Следует отметить, что все строительные, отделочные, монтажные работы продолжались буквально до последнего часа перед назначенным сроком открытия второго участка. Для выполнения подсобных работ, так же, как и перед открытием первого участка метро, были приглашены студенты и школьники. Более ста студентов Горного института, комсомольцы 191-й средней школы очищали площадку станции «Площадь Ленина» от грязи и снега, помогали на уборке мусора на станциях и в тоннелях[[129]](#footnote-129). И все же несмотря на множество трудностей второй участок первой очереди Ленинградского метрополитена был введен в строй вовремя. Однако, 1 июня 1958 г. распахнула свои двери для пассажиров только станция «Площадь Ленина». Таким образом, станцию «Чернышевская» поезда проезжали без остановки. «Чернышевскую» не удалось вовремя ввести в строй, потому что для нее завод «Красный металлист» не смог вовремя изготовить эскалаторы[[130]](#footnote-130). Не были до конца выполнены и отделочные работы на станции, не был достроен павильон. Новой датой открытия «Чернышевской» было назначено 1 сентября 1958 г.

В полдень 1 июня на станции «Площадь Ленина» прошел митинг, посвященный открытию второго участка первой очереди Ленинградского метрополитена. Перед строителями, монтажниками, отделочниками, работниками метрополитена выступили председатель Ленгорисполкома Н. И. Смирнов, начальник Ленметростроя К. А. Кузнецов, начальник метрополитена И. С. Новиков, заместитель министра транспортного строительства И. Д. Гоциридзе, первый секретарь Ленинградского обкома КПСС И. В. Спиридонов и многие другие. Они поздравляли всех участников строительства с большой трудовой победой и желали дальнейших успехов. После митинга И. В. Спиридонов разрезал ленточку, протянутую поперек пути. Движение по второму участку было открыто.

Таким образом, первая линия Ленинградского метрополитена соединила все железнодорожные вокзалы города, длина метро в Ленинграде достигла 13,2 км. При строительстве второго участка удалось добиться снижения стоимости одного километра метрополитена на 15 % по сравнению со стоимостью первого участка[[131]](#footnote-131).

Первые детали для монтажа эскалатора «Чернышевской» были готовы уже в начале июня, и монтажники были готовы приступить к сборке. Однако в эскалаторном тоннеле не были вовремя закончены строительные работы, и сроки начала монтажа эскалаторов постоянно сдвигались. В тоннеле существовала масса недоделок, одновременно приходилось выполнять несколько видов работ, рабочих не хватало. К сборке удалось приступить лишь 28 июня[[132]](#footnote-132). Интересно отметить, что в монтаже эскалаторов «Чернышевской» принимали участие 10 слесарей-монтажников Киевского метростроя, которые приехали в Ленинград, чтоб на практике освоить новое для них дело – монтаж эскалаторов[[133]](#footnote-133). Завод «Красный металлист» систематически задерживал выпуск деталей, что тормозило работу монтажников. Сборка эскалаторов была выполнена за 60 дней, это самые сжатые сроки монтажа на тот момент в Ленинградском метро.

Строительные и отделочные работы на «Чернышевской» велись ускоренными темпами, не всегда хватало рабочих рук. В предпусковые дни учащиеся школ №№ 183 и 197, расположенных рядом со станцией, активно помогали строителям на уборке строительного мусора. Коллективу школы № 197 была вручена Почетная грамота Ленметростроя за активную помощь метростроевцам. На месте временных служебных построек вскоре после открытия станции Строительством № 9 была оборудована школьная спортивная площадка[[134]](#footnote-134). Строительные леса с «Чернышевской» были сняты в последние дни перед открытием, территория вокруг станции также начала обустраиваться только в последнюю неделю, асфальтировали территорию буквально перед самым открытием. Станция «Чернышевская» была открыта для пассажиров не первого сентября как планировалась, а только пятого[[135]](#footnote-135). Самая главная причина задержки открытия – несвоевременные поставки деталей для эскалатора заводом «Красный металлист».

## **§ 8. Строительство второго наклонного хода станции «Площадь Восстания»**

Уже в марте 1956 г. на техническом совете Управления Ленметростроя поднимался вопрос о строительстве второго наклонного хода на «Площади Восстания», потому что один спуск не мог обеспечить быстрого доступа всех пассажиров, которые могли бы уехать на очередном поезде. И вот в конце мая 1958 г. проходчики Строительства № 9 пришли на площадку, где им предстояло соорудить второй наклонный ход станции «Площадь Восстания». Для этого было решено построить новый вестибюль, составляющий единое целое со зданием Московского вокзала, который предстояло реконструировать[[136]](#footnote-136). Подготовительные работы продолжались до середины августа, когда бригада проходчиков приступила к непосредственному сооружению наклонного хода[[137]](#footnote-137). Условия проходки этого эскалаторного тоннеля были очень трудными, с самого начала путь проходчикам перегородила вода, после её длительной заморозки приходилось прилагать много усилий для продвижения вперед. 12 февраля 1959 г. наклонный ход был пройден[[138]](#footnote-138).

Подготовка к монтажу эскалаторов длилась около года, его удалось начать только в начале 1960 г. К началу мая монтаж эскалаторов был завершен[[139]](#footnote-139). С середины марта на участке развернулись работы по строительству вестибюля для второго наклонного хода, который стал частью нового строящегося здания Московского вокзала. Его верхние этажи предназначались для служебных помещений Октябрьской железной дороги. Одновременно с этими работами на вокзале сооружались пассажирские переходные тоннели, благодаря которым пассажиры, сойдя с поезда на любой платформе, смогли бы выйти во второй вестибюль метро «Площадь Восстания»[[140]](#footnote-140). Архитектурный проект вестибюля разработали архитекторы Ленметропроекта А. С. Гецкин и В. П. Шувалова. Его отделка отличалась простотой и не имела особых украшений. В кассовом зале было запроектировано много окон, что позволило использовать для его освещения естественный свет[[141]](#footnote-141).

Обкатка эскалаторов была надолго задержана по ряду причин. Затянувшееся строительство вестибюля вызвало значительные осадки, поэтому монтажникам пришлось поправлять положение механизмов. Задерживал полную готовность эскалаторов и завод имени Котлякова, не предоставив вовремя нужные детали[[142]](#footnote-142). Согласно социалистическим обязательствам, данным коллективом Ленметростроя на 1960 г., второй наклонный ход станции «Площадь Восстания» должен был быть введен в строй 1 июля 1960 г. Официальный срок сдачи этого объекта был назначен на 1 августа. Однако сдача второго наклонного хода задерживалась. На 1 августа обкатка эскалаторов до сих пор не была осуществлена. Новой датой сдачи был назначен День строителя. Именно в этот день, 14 августа, второй вестибюль станции «Площадь Восстания» был открыт[[143]](#footnote-143). Однако, новое здание Московского вокзала ещё не было достроено полностью.

Таким образом, строительство этого наклонного хода и вестибюля было весьма длительным и сложным процессом. Этот вестибюль все же был необходим, ведь теперь пассажирам, прибывающим на Московский вокзал, стало гораздо удобнее сразу спускаться в метро.

## **§ 9. Художественное оформление новых станций и вестибюлей**

Архитектурное оформление новых станций и вестибюлей Ленинградского метрополитена проходило под влиянием постановления ЦК КПСС и Совета министров СССР от 4 ноября 1955 г. № 1871 «Об устранении излишеств в проектировании и строительстве». Это постановление завершило эпоху монументальной сталинской архитектуры в СССР. Впредь архитекторам полагалось не увлекаться показной стороной архитектуры, а разрабатывать наиболее экономичные, типовые проекты[[144]](#footnote-144). Данное постановление не могло не отразиться на архитектуре и отделке новых станций Ленинградского метрополитена.

Главным мотивом в проектировании новых станций и вестибюлей становится поиск наиболее экономичного варианта. Ещё в конце 1955 г. группа инженеров Ленметропроекта и Управления Ленметростроя разработала проект совершенно нового типа станций. Он предусматривал использование боковых тоннелей станции только для движения поездов, а для пассажиров – средний зал. Вход в поезда пассажиров и выход их оттуда планировалось производить через двери станции, которые будут открываться одновременно с расположенными соответственно дверями вагонов. Осуществление данного проекта позволило бы сократить расходы на отделку боковых тоннелей, на освещение и вентиляцию. Кроме этого, пассажиры и персонал станции были бы изолированы от движущихся поездов, что повысило бы их безопасность, и избавлены от шума, что увеличило бы комфорт пребывания на станции[[145]](#footnote-145). На техническом совете Управления Ленметростроя в марте 1956 г. было принято решение о неприемлемости такого типа станций для «Чернышевской» и «Площади Ленина», потому что на этом участке предполагался большой поток пассажиров[[146]](#footnote-146). В итоге, обе станции решено было делать трехсводчатыми пилонного типа. Причем диаметр среднего зала «Чернышевской» было решено уменьшить до 8,5 м, в то время как диаметр среднего зала станции «Площадь Ленина» было решено оставить 9,5 м, как на всех станциях пилонного типа первого участка.

В сентябре 1956 г. Ленинградское отделение Союза советских архитекторов объявило конкурс на проекты оформления станций второго участка метро. Тематика оформления станций была заранее определена, и именно в рамках этой темы должны были создавать свои проекты участники конкурса. Архитектурное решение станции «Площадь Ленина» должно было отразить приезд В. И. Ленина 3 апреля 1917 г. в Петроград и его выступление перед трудящимися. В оформление станции «Чернышевская» предполагалось раскрыть следующую тему – «деятельность русских народных демократов»[[147]](#footnote-147). В жюри конкурса поступило 77 архитектурных проектов, которые были представлены на выставке в Доме архитектора и доступны всем желающим с ними ознакомиться[[148]](#footnote-148). К концу года были подведены итоги конкурса, согласно которым первая премия по станции «Чернышевская» была присуждена архитектору Ю. К. Покровскому, по станции «Площадь Ленина» первой премии был удостоен проект архитекторов Б. Н. Журавлева и П. А. Арешева[[149]](#footnote-149). Стоит отметить, что ни один их этих проектов в дальнейшем реализован не был.

Отделка подземной станции «Площадь Ленина» отличается простотой и лаконичностью архитектурных форм. Архитектор станции А. К. Андреев отмечал что «простота и лаконичность требуют особенно высокого качества отделки, предельной четкости граней и линий»[[150]](#footnote-150). Нижние части пилонов облицованы темно-красным мрамором. Выше мрамора установлены карнизы из нержавеющей стали, на которых расположены светильники из художественного стекла. Станция освещалась также хрустальными кольцами-люстрами, выполненными в виде венков[[151]](#footnote-151). Однако впоследствии они были сняты, и их дальнейшая судьба неизвестна. Путевые стены перронных залов облицованы плиткой двух цветов: снизу – чёрного, сверху – белого; на дверях путевых стен установлены декоративные решётки с надписью «1958».

Подземный зал станции «Чернышевская» сооружён по проекту архитекторов А. В. Жука и С. Г. Майофиса. На этой станции использовано закарнизное освещение. Это была первая станция, на которой проектировщики полностью отказались от люстр и светильников. Путевые стены облицованы белой кафельной плиткой сверху и черной – снизу. Пилоны среднего зала отделаны уфалейским мрамором – серым с белыми прожилками. Украшением станции можно посчитать лишь серый мрамор пилонов и вентиляционные решётки на них, выполненные из полированного алюминия, стилизованного под серебро[[152]](#footnote-152).

Павильоны второго участка в отличие от монументальных сооружений первого участка Ленинградского метрополитена проектировались более экономично: объемы их были существенно уменьшены, архитектурные формы значительно упрощены, использовались более дешевые материалы отделки. Павильон «Чернышевской», выполненный по проекту архитекторов А. С. Гецкина и В. П. Шуваловой, стал второй совместной работой этой архитекторов. Первой работой этого творческого дуэта был вестибюль станции «Пушкинская». В дальнейшем А. С. Гецкин и В. П. Шувалова разработают ещё много проектов павильонов для Ленинградского метрополитена. Архитектор А. С. Гецкин более 30 лет трудился в Ленметропроекте. Павильон «Чернышевской» примечателен большим витражом на главном фасаде, который обеспечивал освещение зала дневным светом и позволял использовать меньше осветительных приборов. Витраж окаймлен черным лабрадоритом, что придает ему некую нарядность и строгость. Снаружи здание облицовано карабчеевским известняком. Отделка вестибюля отличается простотой и основана на контрасте мрамора и штукатурки. Полы в кассовом зале выполнены из чугунных решетчатых плит[[153]](#footnote-153). На видном месте в нем установлен барельеф писателя революционера Н. Г. Чернышевского.

Проект вестибюля станции «Площадь Ленина» так же, как и проект подземной станции, выполнил архитектор Ленметропроекта А. К. Андреев. Вестибюль этой станции представлял собой часть строящегося здания «Финляндского вокзала и был рассчитан на большое количество людей, что было учтено при его проектировании, было увеличено количество касс. Стены кассового зала были облицованы белым мрамором «коелга» и коричневым «садахло». Единственным его украшением стало мозаичное панно, установленное на стене в конце зала и посвященное выступлению Ленина перед рабочими и солдатами Петрограда 3 апреля 1917 г. Панно было выполнено художниками А. А. Мыльниковым и А. Л. Королёвым[[154]](#footnote-154).

Итак, мы можем сделать вывод, что после выхода постановления «Об устранении излишеств в проектировании строительстве» увидеть идею, в соответствии с которой оформлялись станции становится все сложнее. Она раскрывается в одной-двух деталях – на станции «Чернышевская» в барельефе Чернышевского в кассовом зале, на станции «Площадь Ленина» в мозаичном панно, расположенном также в кассовом зале. Отделка подземных залов станции становится сдержанной и лаконичной, отсутствие декора не позволяет раскрыть идею оформления станции.

# Глава 2. Строительство Московско-Петроградской линии.

## **§ 1. Разработка проектов новых линий**

В 1956 г. в Ленинграде начинается разработка проектов второй очереди Ленинградского метрополитена. В мае был создан технический совет при Управлении по делам архитектуры Ленгорисполкома, куда вошли представители Ленметростроя, Ленметрпроекта и других организаций города. Рассматривались несколько вариантов новой трассы метрополитена. Первый вариант включал в себя следующие участки: от завода «Электросила» к станции метро «Технологический институт» и от Финляндского вокзала к площади Льва Толстого на Петроградской стороне, а далее участок до Центрального парка культуры и отдыха им. С. М. Кирова и на стадион им. С. М. Кирова. Этот вариант линии позволил бы летом быстрее обеспечить перевозку пассажиров на стадион и в ЦПКиО. Но некоторые члены технического совета считали, что большой поток пассажиров будет здесь только летом. Насчёт участка от завода «Электросила» до станции «Технологический институт» споров не возникало, а по поводу участка от Финляндского вокзала до стадиона мнения расходились. Второй вариант трассы состоял из первого отрезка линии от завода «Электросила» до станции «Технологический институт», а затем линия через промежуточные станции должна была продолжиться до Петроградской стороны, до площади Льва Толстого. Эти промежуточные станции должны были строиться около площади Мира, у Невского проспекта и Марсова поля. Ещё один проект предполагал строительство линии от Московского вокзала на Васильевский остров[[155]](#footnote-155).

В августе технический совет вынес решение, по которому трасса второй очереди должна была начаться от станции «Технологический институт» и пройти к заводу «Электросила». На первом участке второй очереди предусматривалось строительство четырех станций – «Обводный канал» («Фрунзенская»), «Московские ворота», «Электросила» и «Парк Победы». Станция «Фрунзенская» в проекте носила название «Обводный канал». Это же наименование используется в статьях газеты «Ленинградское метро». Название «Фрунзенская» появляется в газете только в № 21 1960 г. Однако, объяснения, почему оно внезапно изменяется, в газете не дано. Вероятно, станция получила название по Фрунзенскому универгмагу, находящемуся в те годы рядом с новой станцией. Станция «Электросила» непродолжительное время носила в проекте название «Московский райсовет».

Вопрос о развитии станции «Технологический институт» мог быть решен несколькими способами. Первый вариант предусматривал независимое движение поездов по второй линии, второй вариант предполагал подключение тоннелей второй линии к трассе первой линии. При выборе второго варианта поезда обеих очередей принимала бы существующая уже станции «Технологический институт». Большинство совета высказалось за первый вариант развития станции «Технологический институт», поскольку он не снижал пропускной способности[[156]](#footnote-156). Поэтому несколько позже решено было строить станцию «Технологический институт-II».

Летом 1956 г. была разработана схема линий Ленинградского метрополитена для проектирования и строительства на 1956-1965 гг. Согласно этой схеме предусматривалось окончание строящегося участка первой очереди от Площади Восстания до Финляндского вокзала, протяжённостью 3,4 км, намечалось строительство второй линии от станции «Технологический институт» до парка Победы с возможным его продлением до площади Мира. Первую линию намечалось продолжить до площади Льва Толстого, а в перспективе и до стадиона им. С. М. Кирова. Планировалось строительство Невско-Васильеостровской линии со станциями «Красная площадь» (Площадь Александра Невского с 1923 по 1952 гг. носила название Красная площадь), «Площадь Восстания», «Литейный проспект», «Невский проспект» (около Казанского собора), «Мариинская площадь», «Театральная площадь», «Большой проспект» (Васильевского острова). Протяжённость этой линии по плану составляла 8,5 км[[157]](#footnote-157).

На новой линии метро предусматривалось строительство станций одного типа – пилонных в сборной чугунной обделке из колец тюбингов диаметром в 8,5 м, в отличие от станций первой очереди, на которых диаметр колец был больше на 1 м. Боковым тоннелям станции так же предстояло стать короче, т.к. на новой линии предстояло движение поездов с шестью вагонами вместо поездов с восьмью вагонами, которые ходили на трассе первой очереди. Все перегонные тоннели на новой линии за исключением сложных участков предстояло соорудить из железобетонных тюбингов. Проходка перегонных тоннелей должна была осуществляться механизированными щитами. На новой линии так же предстояло сократить размеры павильонов для того, чтобы строить их на естественном основании без использования свай[[158]](#footnote-158).

Существовали проекты приспособить тоннели Ленинградского метрополитена для единого пригородно-метрополитенного движения, в случае если пути метро выйдут на поверхность и примкнут к пригородным железнодорожным магистралям. Это было вполне возможно, так как тоннели метрополитена были достаточно просторными и площадь поперечного сечения в них была заполнена лишь на 36%. К тому же ширина колеи в метрополитене была такой же, как на железных дорогах. Для этого нужно было лишь разработать новый тип вагонов[[159]](#footnote-159).

8 июля 1957 г. Совет Министров СССР утвердил проектное задание на строительство первого участка второй очереди Ленинградского метрополитена от станции «Технологический институт» до станции «Электросила». Протяжённость первого участка составила 4,75 км. На новом участке запланировано строительство четырех станций: «Технологический институт-II», «Обводный канал», «Московские ворота», «Электросила». Проектное задание на участок от станции «Электросила» до станции «Дом советов» («Парк Победы») предстояло разработать Министерству транспортного строительства в 1957 г.

## **§ 2. Вдоль Московского проспекта**

К работе на участке новой трассы первыми приступили изыскатели летом 1957 г. Перед геологами Ленметропроекта стояла непростая задача за три месяца изучить инженерно-геологическое строение нового участка трассы. Путём бурения разведочных скважин геологам предстояло изучить геологический разрез трассы, установить и изучить водоносные горизонты, определить состояние грунтов, отобрать пробы грунтов и грунтовых вод для лабораторных испытаний[[160]](#footnote-160).

Наклонный ход, машинное помещение, наземный вестибюль станции «Электросила» было поручено сооружать коллективу Строительства № 9. Подземную станцию «Электросила» и оба перегонных тоннеля до станции Московские ворота должен был строить коллектив Строительства № 17. На этом участке были заложены две шахты – №№ 304 и 305. Наклонный ход, машинное помещение, вестибюль, подземные залы станции «Московские ворота», а также перегонные тоннели до «Фрунзенской» предстояло соорудить коллективу Строительства № 11, которому достались шахты №№ 306 и 307. Коллективу Строительства № 13 было поручено строительство наклонного хода, машинного отделения, вестибюля, подземной станции «Фрунзенская», а также левый перегонный тоннель до «Технологического института» и камеры съездов группы № 4. Строительству № 13 предстояло трудиться на шахтах №№ 308 и 309. Работы на шахтах №№ 18 и 310 были поручены коллективу Строительства № 15, которому предстояло соорудить станцию «Технологический институт-II», правый перегонный тоннель до «Фрунзенской», перегонные тоннели до шахты № 310 и камеры съездов групп №№ 5, 6, 7, 8[[161]](#footnote-161). *(См. Приложение 3. Рисунок 2)*

Коллективы всех строительств приступили к подготовительным работам на площадках в августе-сентябре 1957 г. Прежде чем начать проходку стволов и штолен, необходимо было построить душевые комбинаты, конторы, механические мастерские, прачечные, медпункты; очистить площадки от мусора, провести водопровод, канализацию, электричество; проложить дороги к площадкам.

Строительство № 17 первым приступило к проходке ствола шахты № 304 в середине сентября 1957 г. При его проходке был применен новый тип отделки железобетонными тюбингами без предварительного сооружения форшахты[[162]](#footnote-162). Остальные строительства приступили к прохождению стволов шахт несколько позже, осенью-зимой 1957 г. Строительству № 15 досталась уже готовая шахта № 18, которая использовалась при сооружении станции «Технологический институт». С этой же шахты предстояло строиться станции «Технологический институт-II», но перед этим ее ствол нужно было отремонтировать[[163]](#footnote-163). Приведя его в порядок, коллектив Строительства № 15 первым приступил к горизонтальной проходке, начав строительство подходных штолен к станции «Технологический институт-II» в начале октября 1957 г.

Проходка первого на второй очереди метро перегонного тоннеля началась в конце октября 1957 г. на шахте № 18 от камеры съездов действующей линии метрополитена по направлению к станции «Технологический институт-II»[[164]](#footnote-164). Первая сбойка на шахте № 18 произошла уже в начале июня 1958 г., когда завершилось сооружение 116 м перегонного тоннеля от камеры съездов до станции «Технологический институт-II». Вскоре после этой сбойки механизированный щит отправился со станции «Технологический институт-II» к станции «Фрунзенская», сооружая правый перегонный тоннель[[165]](#footnote-165). Долгое время по разным причинам проходчикам этого тоннеля не удавалось добиться высоких темпов проходки. Первоначально они сооружали в сутки всего по 2 м тоннеля, однако к сентябрю все проблемы удалось устранить, и проходчики смогли добиться высоких показателей – 9 м за сутки[[166]](#footnote-166). Первый перегон на трассе второй очереди метро между станциями «Технологический институт-II» и «Фрунзенская» был сооружен к концу февраля 1959 г.

Коллектив шахты № 304 в конце марта 1958 г. первым на второй очереди метро начал проходку эскалаторного тоннеля на станции «Электросила». Эскалаторные тоннели на новом участке начали сооружать рано для того, чтобы до начала монтажа эскалаторов они успели «отстояться», чтобы деформации не отражались на механизмах и отделке. Это было действительно верным решением, так как геологические условия на трассе второй очереди были значительно сложнее, чем на первой[[167]](#footnote-167). 25 июня наклонный ход станции «Электросила» был пройден, а в середине июня началось сооружение эскалаторного тоннеля станции «Фрунзенская»[[168]](#footnote-168). В конце августа он был практически пройден, но его сооружение было приостановлено в 6 м от конца тоннеля. Проходка была продолжена и доведена до конца в октябре, после того, как был построен средний тоннель станции. В середине сентября для того, чтобы не задерживать начало проходки, без эректора, с помощью автокрана приступили к сооружению наклонного хода станции «Московские ворота», потому что эректор не предоставили вовремя[[169]](#footnote-169). Строительство эскалаторного тоннеля станции «Московские ворота» сильно затянулось, потому что его приходилось прерывать несколько раз из-за близости к другим выработкам, которые не были закончены вовремя. В итоге наклонный ход был пройден лишь к середине марта 1959 г.

Первой станцией, которая стала строиться на второй очереди метро, стала «Фрунзенская». К сооружению среднего тоннеля этой станции приступили в конце августа 1958 г[[170]](#footnote-170). Он был пройден всего за месяц, так как его решено было делать небольшой длинны по типу среднего тоннеля станции «Владимирская»[[171]](#footnote-171). 19 сентября началась проходка центрального зала станции «Электросила»[[172]](#footnote-172). Сооружение этого станционного тоннеля проходило в чрезвычайно трудных условиях, встречались различные виды породы, поэтому очень часто приходилось менять инструмент. На пути проходчиков встречались вязкие глины, насыщенные галькой породы, валуны весом до 5 т. Только к началу декабря средний тоннель станции был пройден[[173]](#footnote-173). В середине октября началось сооружение станции «Московские ворота», где работы велись новым способом. Сначала были выполнены подготовительные работы – сооружены опережающие пилот-тоннели, что создало ряд существенных преимуществ, позволило одновременно вести работы в нескольких забоях, и в дальнейшем увеличило скорость сооружения подземной станции[[174]](#footnote-174). Непосредственное же сооружение среднего и правого тоннелей с помощью станционных эректоров началось в конце декабря. Последней станцией первого участка второй очереди, на которой началось строительство станционных тоннелей, стала станция «Технологический институт-II». Сначала здесь был пройден левый станционный тоннель с конца ноября 1958 г. до конца марта 1959 г. Сразу после его проходки строители станции приступили к сооружению среднего тоннеля. Проходка велась станционным щитом, поэтому тоннель был пройден быстро, в течение двух месяцев. Станция «Технологический институт-II» располагалась на небольшом расстоянии от действующей линии метро, поэтому тоннели станции решено было сооружать в чугунной отделке[[175]](#footnote-175).

На Брюссельской выставке в 1958 г. в павильоне СССР были представлены несколько экспонатов министерства транспортного строительства СССР: макеты двух станций московского метро – «Комсомольской» и «Кропоткинской», макет станции «Технологический институт» ленинградского метро, модель комплексной механизации для сооружения перегонных тоннелей, применяемой при строительстве Ленинградского метро и некоторые другие экспонаты[[176]](#footnote-176). По решению дирекции павильона СССР модель механизированного щита с комплексом механизации была представлена на конкурс на лучшую модель Брюссельской выставки. И именно за эту модель Ленметрострою был присужден большой приз «Гран При»[[177]](#footnote-177).

На станции «Парк Победы» работы начались несколько позже, чем на других площадках первого участка второй очереди. Строительство этой станции было возложено на коллектив Строительства № 11, который приступил к работе в начале 1959 г. Шахта № 302 расположилась на южной окраине парка, на территории кирпичного завода. Необходимо было обеспечить одновременное сооружение станции и бесперебойную работу завода, для этого Строительство № 11 переместило склады угля, находящиеся на территории шахты, проложило новые дороги. Ствол шахты № 302 сооружался в сложных геологических условиях и был пройден к концу июня. Также была заложена промежуточная шахта № 303 между заводом «Электросила» и парком Победы в 17 – м квартале Московского района, напротив кинотеатра «Мир»[[178]](#footnote-178). 11 июня началась проходка эректором наклонного хода станции «Парк Победы»[[179]](#footnote-179).

Трасса тоннелей от шахты № 307 в сторону станции «Московские ворота» проходила в сложных геологических условиях. Начав проходку обоих тоннелей с помощью эректоров в конце августа 1958 г., уже в середине сентября проходчики столкнулись с первой преградой – в тоннель стала просачиваться вода. Темпы проходки сильно снизились, в таких условиях проходчикам удавалось проходить всего лишь 30 м в месяц. Условия несколько улучшились в середине декабря, но, как оказалось, ненадолго. Вскоре тоннели вошли в зону крепкого песчаника, разработка которого была очень трудна. Работы сильно отставали от графиков. Чтобы преодолеть эту сложную зону, было принято решение применить взрывной метод проходки. Однако эффект от пробных взрывов оказался меньшим, чем ожидалось. Нарушенный взрывом песчаник, конечно, легче поддавался проходчикам, но время, затраченное на подготовку самого взрыва, не компенсировалось ускоренной проходкой после него. Через некоторое время подготовка взрывов была усовершенствована, что позволило значительно увеличить скорость проходки до 2 – 3 м. в сутки[[180]](#footnote-180). Целый год сооружался это сложный перегон между шахтами №№307 и 306, хотя его длина составляла всего 650 м. Оба тоннеля были сооружены к середине сентября 1959 г.[[181]](#footnote-181)

Коллектив Строительства № 17 сооружал в железобетонной обделке правый перегонный тоннель между станциями «Электросила» и «Московские ворота» механизированным щитом. Проходка тоннеля началась в начале мая 1959 г. Сбойка с шахтой № 305, располагавшейся между станциями, произошла 21 августа[[182]](#footnote-182). Для продолжения проходки был произведен ремонт механизмов. Перед коллективом Строительства № 17 была поставлена задача перейти к скоростной проходке – соорудить за сентябрь 300 м тоннеля, и эта задача была выполнена. Такой высокой скорости проходки перегонных тоннелей Ленметрострою удалось достичь впервые[[183]](#footnote-183).

Летом 1959 г. началось строительство павильонов на новой трассе метрополитена. В конце года на «Фрунзенской» и «Электросиле» уже производилась кирпичная кладка. На станции «Московские ворота» проводились подготовительные работы, а строительные работы на «Парке Победы» ещё не начались. На месте, где предстояло построить здание вестибюля станции «Московские ворота» находился жилой дом, из которого еще не были переселены жильцы. Строительство второго павильона для станции «Технологический институт» не было предусмотрено проектом, вход на обе станции предполагался из уже имеющегося здания.

В середине ноября 1959 г. от станции «Электросила» двинулся в путь проходческий щит, с помощью которого началось сооружение правого перегонного тоннеля по направлению к последней станции новой трассы – «Парк Победы»[[184]](#footnote-184). Примерно в это же время от шахты № 302 двинулся щит по направлению к станции «Электросила». В конце года щит подошел к тому месту где перегонный тоннель одновременно будет являться и станционным, так как станция «Парк Победы» строилась по новому типу. Таким образом, началось сооружение последней станции на новом участке[[185]](#footnote-185).

К концу 1959 г. на всех станциях нового участка кроме «Парка Победы» были пройдены все станционные тоннели. С самого начала 1960 г. на подземных станциях началась отделка, в тоннелях второй очереди метро от станции «Технологический институт-II» началась укладка постоянных путей. Путевые работы разворачивались медленно по причине плохого снабжения материалами и инструментом.

23 января проходчики замкнули последнее кольцо в перегоне между шахтами №№ 307 и 308. После этой сбойки открылся сквозной проход по обоим перегонным тоннелям от станции «Технологический институт-II» до станции «Электросила»[[186]](#footnote-186). Оставалось лишь пройти тоннели от «Электросилы» до «Парка Победы». Правый тоннель уже строился, а в конце января и по левому перегону со станции «Электросила» в сторону станции «Парк Победы» двинулся механизированный щит[[187]](#footnote-187). Почти в это же время навстречу ему с противоположного конца, от камеры съездов станции «Парк Победы», выдвинулся другой механизированный щит. 22 февраля этот щит начал сооружение второго – левого станционного тоннеля[[188]](#footnote-188).

Станции «Парк Победы» предстояло стать первой в мире станцией закрытого типа. Ее строительство постоянно сталкивалось с проблемой плохого снабжения тюбингами. Завод «Лентрублит» поначалу долго осваивал новые модели тюбингов, необходимых для станции нового типа, однако, освоив их производство, продолжал задерживать поставки. Поэтому в обоих станционных тоннелях часто случались простои. Правый станционный тоннель станции «Парк Победы» был готов к 10 мая 1960 г. Из-за нехватки чугунных тюбингов в правом тоннеле ушло на простои 120 смен! Левый станционный тоннель был смонтирован спустя месяц. К проходке среднего тоннеля удалось приступить только в конце августа. Он во многом отличался от всех предыдущих средних станционных тоннелей, и для его проходки был переоборудован щит, использовавшийся на строительстве станции Кировский завод. При проходке среднего тоннеля проходчики сталкивались со многими проблемами – нехватка материалов, поломки механизмов. Особенно часто работы останавливались из-за поломки тюбингоукладчика. Несмотря на все сложности проходка среднего тоннеля была завешена в срок, 30 ноября[[189]](#footnote-189).

Первые эскалаторы на второй очереди метро начали монтировать в начале июня 1960 г. на станции «Фрунзенская». По своим техническим характеристикам они существенно отличались от эскалаторов первой очереди Ленинградского метро, кроме этого их скорость предполагалось увеличить с 0,7 до 0,9 метра в секунду[[190]](#footnote-190). Если на первой лини эскалаторы шириной в один метр устанавливались в наклонном ходе с диаметром 8,5 м, то теперь эскалаторы такой же ширины могли быть установлены в тоннеле с внутренним диметром всего в 7 м. Монтаж эскалаторов задерживал завод им. Котлякова, не поставляя детали своевременно. К концу 1960 г. монтаж эскалаторов на «Фрунзенской» был практически завершен, не хватало лишь нескольких деталей для того, чтобы приступить к обкатке.

Спуск на станцию «Технологический институт-II» предполагался по уже имеющимся эскалаторам станции «Технологический институт-I». Для этого между станциями нужно было построить соединяющий тоннель. Работы по строительству перехода велись по ночам, когда прекращалось движение поездов. Переход был сооружен досрочно к 31 августа 1960 г.

В ноябре 1960 г. на новую трассу пришел коллектив «Транссигналстроя», который должен быть оборудовать маршрутно-релейную централизацию на конечных станциях второй очереди, автоматическую блокировку, оснастить станции и вестибюли устройствами связи, радиофикации и часофикации[[191]](#footnote-191). Выполнение работ задерживалось, так как заводы-поставщики не предоставили в срок нужное оборудование.

Основные строительные работы на участке «Технологический институт-II» - «Парк Победы» к концу 1960 г. подходили к завершающей стадии. Это стало основанием для принятия коллективом метростроевцев накануне 43-й годовщины Октябрьской революции нового обязательства – закончить сооружение первого участка второй очереди досрочно к 1 мая 1961 г[[192]](#footnote-192). Этот срок на полгода опережал установленный первоначально. Для выполнения данного обязательства метростроевцам ещё предстояло выполнить немало сложных задач. Необходимо было сосредоточить главные силы на пусковом участке и в то же время продолжать начавшиеся в середине 1960 г. работы по сооружению второго участка второй очереди от станции «Технологический институт-II» к станции «Петроградская».

Всего несколько месяцев оставалось для ввода в строй новой линии, а работ, которые предстояло выполнить, было ещё очень много. На всех участках велась напряженная работа, все силы были сконцентрированы на пусковом объекте. Работы, однако, не всегда удавалось вести успешно, заводы-поставщики часто задерживали необходимое оборудование. План января был выполнен на 97 %, а план февраля на 101,5 %[[193]](#footnote-193). Отделочные работы на станциях новой трассы находились в завершающей стадии кроме станции «Парк Победы», отделка которой только начиналась.

К началу года только на станции «Фрунзенская» эскалаторы были практически готовы. В январе работы по монтажу были полностью завершены, и 27 января в 12:20 началась 48-часовая обкатка опытных эскалаторов[[194]](#footnote-194). Во время обкатки было выявлено несколько конструктивных недостатков новой модели, которые предстояло устранить до начала эксплуатации. Если на станции «Московские ворота» монтаж эскалаторов был начат в середине ноября 1960 г., то на станциях «Электросила» и «Парк Победы» к этому ещё не приступили. На «Электросиле» монтаж эскалаторов был начат в середине февраля, и завершить его предстояло к 20 апреля. Обкатка эскалаторов здесь началась практически в срок – 23 апреля. На последней станции новой трассы – «Парк Победы» к монтажу эскалаторов приступили только в начале марта, а собрать и обкатать механизмы нужно было к 25 апреля. За такой короткий срок эскалаторы на Ленметрострое ещё не монтировались[[195]](#footnote-195). Столь поздний срок начала работ объяснялся задержкой механизмов заводом им. Котлякова.

В ночь с 10 на 11 апреля станция «Технологический институт-II» вступила в строй. Эта станция стала действующей раньше остального участка на 20 дней, потому что с пуском второй очереди на пересадочном узле предстояло ввести новый порядок движения поездов. Этот пересадочный узел должен был стать первым кроссплатформенным пересадочным узлом в истории отечественного метростроения. Теперь со станции «Технологический институт-I» поездам предстояло следовать в «Автово» и к «Парку Победы». На новой станции «Технологический институт-II» по одному пути пойдут поезда от «Автово» к «Площади Ленина», а по другому – будут прибывать составы со станции «Парк Победы»[[196]](#footnote-196).

Шел последний месяц перед пуском нового участка метро. Сложно было поверить, что меньше чем через 4 недели эти ещё во многом не доделанные станции и вестибюли примут пассажиров. Только в середине апреля на станции нового типа – «Парк Победы» начался монтаж автоматических дверей, которые поздно поступили с Мытищинского завода. На всех площадках перед вестибюлями производилось обустройство территории – асфальтирование, уборка мусора, озеленение. Метростроевцам помогали студенты, учащиеся, рабочие других предприятий. Пробные поезда по новой трассе прошли 26 апреля. Первые рейсы показали, что все устройства на участке работают нормально[[197]](#footnote-197).

Митинг, посвященный открытию новой лини метро в Ленинграде, состоялся 29 апреля на станции «Парк Победы». В торце станции была установлена трибуна, за которой по очереди выступали перед собравшимися людьми председатель Исполкома Ленгорсовета Н. И. Смирнов, первый секретарь Ленинградского обкома КПСС И. В. Спиридонов, начальник Ленметростроя Д. И. Большаков, заместитель министра транспортного строительства Н. А. Дыгай, начальник Ленинградского метрополитена И. С. Новиков и другие, среди которых были и непосредственные строители метро. После митинга было открыто регулярное движение поездов на новой линии[[198]](#footnote-198).

Таким образом, меньше чем за четыре года была построена новая линия Ленинградского метрополитена, которая состояла из пяти станций. Если первые восемь станций строились в течение десяти лет, следующий участок, состоящий всего из двух станций в течение трех лет, то с уверенностью можно сказать, что темпы строительства неуклонно возрастали. Строители полностью овладели своими специальностями, руководству всё более удачно удавалось создать слаженную работу всех предприятий. Темпы строительства могли быть и выше, если б предприятия вовремя поставляли свои заказы.

## **§ 3. Станции без архитектурных излишеств**

Первыми плодами постановления ЦК КПСС и Совета министров СССР «Об устранении излишеств в строительстве» стали станции «Чернышевская» и «Площадь Ленина». И если на этих двух станциях ещё не так было заметно отличие от станций перового участка, то станции, построенные на Московском проспекте, ознаменовали собой окончательный переход к новому периоду в советской архитектуре.

Ленметропроекту было поручено разработать типовые проекты для всех павильонов новой линии, а также для подземной станции «Парк Победы». Проекты остальных станций, как это делалось прежде, было решено выполнить путем проведения конкурса. Определенное количество проектов было заказано ведущим проектным институтам Ленинграда, таким как «Ленпроект», «Гидропроект», «Гипрогор», «Горстройпроект». Всего было заказано 15 проектов. Однако вместо 15 на конкурс было подано 32 проекта, так как архитектурная общественность города приняла активное участие в конкурсе. Архитекторы, разрабатывающие проекты для первой линии метро, представили несколько проектов. По условиям конкурса была принята следующая тематика оформления станций: «Технологический институт-II» – наука на службе коммунизма, «Фрунзенская» – развитие социалистического Ленинграда, «Московские ворота» – слава русскому оружию, «Электросила» – развитие энергетической мощи СССР. Средние залы всех станций, кроме «Парка Победы» было решено делать укороченными по сравнению с большинством станций первой очереди. Только пять проходов с каждой стороны среднего зала предназначались для выхода пассажиров на посадочные платформы. Наряду с применявшимися ранее материалами (мрамор, гранит, керамика, стекло) авторы проектов активно использовали и совершенно новые для архитектуры материалы: пластик, архитектурные триплексы, алюминий. Однако на обсуждении проектов, состоявшемся в Доме архитектора в конце мая 1959 г. организаторы конкурса отметили, что авторы проектов не до конца выполнили задачу привлечения как можно больше новых материалов. Нужно отметить, что на этот раз, проекты, победившие в конкурсе, были приняты за основу, и дорабатывать их стали именно те архитекторы, которые их разработали. Все архитектурные проекты были представлены на выставке в Доме архитектора, где все желающие могли с ними ознакомиться[[199]](#footnote-199).

Станцию «Технологический институт-II» многое объединяло со станцией «Технологический институт-I», одинаковое название, вход из одного вестибюля, спуск по одним эскалаторам[[200]](#footnote-200). Следовательно, тема архитектурного оформления этих станций должна было быть одна. Однако, конструктивно эти две станции существенно отличались. Если станция «Технологический институт-I» была колонной, то станция «Технологический институт-II» – пилонной. Проект станции «Технологический институт-II» был разработан группой архитекторов, в которую входили В. В. Ганкевич, А. Я. Мачерет, А. И. Прибульский и А. С. Черняк. Над проектом станции «Технологический институт-I» работали другие архитекторы. Пилоны станции были облицованы белым мрамором «коелга», а на боковых сторонах пилонов из алюминиевых букв были составлены надписи, повествующие о знаменательных датах в истории советской науки, установленные в хронологическом порядке. Первая запись гласила: «1920. Принят ленинский план электрификации всей страны». Всего было установлено 16 записей, последняя на тот момент запись гласила: «1961. 12 апреля. Впервые в мире советский космонавт Ю. А. Гагарин совершил космический полет»[[201]](#footnote-201). В 1980 г., когда средний зал был удлинен, и появились новые пилоны, на них было сделано еще 16 надписей, последняя датирована 1979 г.[[202]](#footnote-202) Путевые стены были облицованы чёрной и белой кафельной плиткой с полоской серого гранита поверху. Пол выполнен из поперечных полос светло-серого и черного гранита. На торцевой стене было установлено мозаичное панно «Слава советской науке»[[203]](#footnote-203).

Над проектом станции «Фрунзенская» работал архитектор Ленметропроекта Б. Н. Журавлев. Верхняя часть пилонов была оштукатурена, а нижняя облицована белым мрамором «коелга». Между мрамором и штукатуркой установлена узкая полоска красноватого мрамора «салиэти». Путевые стены были облицованы кафельной плиткой. Станция была освещена люминесцентными лампами, расположенными сплошной полосой по центру сводов среднего и боковых залов. В проекте Б. Н. Журавева было две полосы ламп, однако при осуществлении проекта была оставлен по какой-то причине только одна. Торцевую часть центрального зала украшает барельеф из алюминия и красной смальты, с изображением М. В. Фрунзе на коне, в окружении красноармейцев и на фоне знамени с барельефом В. И. Ленина. Панно было выполнено скульптором В. И. Сычёвым[[204]](#footnote-204). В первоначальном проекте Б. Н. Журавлёва было другое украшение торца — на красном фоне голова Ленина с текстом: «Все силы на выполнение семилетки!».

Станция «Московские ворота» сооружена по проекту архитекторов В. А. Петрова, К. М. Митрофанова, А. И. Горицкого и инженера В. И. Акатова. Белый оштукатуренный свод станции опирается на высокие пилоны, облицованные красным мрамором «салиэти». Пилоны украшают вертикальные полосы из полированного алюминия, которые также установлены в качестве плинтусов на путевых стенах и вдоль карнизов. Путевые стены облицованы белым кафелем. Освещение такое же, как и на «Фрунзенской» — полоса люминесцентных ламп по центру сводов центрального и боковых тоннелей. Торцевую часть центрального зала украшает уменьшенная копия одного из скульптурных фрагментов Московских триумфальных ворот, состоящего из оружия, доспехов, ружей, мечей. За ней скрыта дверь в медицинский пункт[[205]](#footnote-205).

Над проектом станции «Электросила» трудились архитекторы Г. М. Вланин, С. И. Евдокимов и Н. В. Устинович. Пилоны со стороны центрального зала оштукатурены, проходы из среднего зала к перронам облицованы серым мрамором Нижне-Шелеинского месторождения. Сами проходы окаймлены алюминиевыми нервюрами. Станция освящается люминесцентными светильниками, установленными над проходами. Для отдыха пассажиров на станции в центральном и боковых залах были установлены скамьи, облицованные мрамором. Настоящим украшением среднего зала является панно, установленное в торце и выполненное на тему электрификации СССР. Панно состоит из отдельных кусков керамики, покрытых цветной глазурью. Оно было изготовлено в экспериментальных мастерских художественного училища им. В. И. Мухиной. Над его выполнением трудились молодые художники Григорий Шило и Арнольд Остроумов[[206]](#footnote-206). На схематическом мозаичном изображении СССР набраны слова, принадлежащие В. И. Ленину: «Коммунизм — это есть советская власть плюс электрификация всей страны».

Последняя станция участка – «Парк Победы» – станция нового типа, существенно отличалась от всех станций Ленинградского метрополитена. Эта станция имеет только один зал – средний, который снабжен автоматически открывающимися дверями. Архитектурная отделка станции «Парк Победы» посвящена теме отдыха советского человека. Автором проекта был назначен архитектор Ленметропроекта – А. К. Андреев. При отделке этой станции архитектор применил множество новых отделочных материалов – пластмассы, и другие продукты химической промышленности. Стены зала облицованы белым мрамором. Ряды дверных проёмов обработаны закруглёнными полосами рифлёного металла. На стенах укреплены карнизы из узорчатого стекла, за которыми скрыты лампы. В торцевые стены вписаны параболические декоративные арки[[207]](#footnote-207).

Если архитектуре подземных станций уделялось большое внимание на страницах газет, то об архитектуре павильонов новой линии почти не содержится сведений. Творческому дуэту архитекторов Ленметропроекта А. С. Гецкину и В. П. Шуваловой было поручено разработать типовой проект, по которому можно было в дальнейшем построить несколько вестибюлей. Такой проект был разработан и по нему были сооружены вестибюли станций «Фрунзенская», «Электросила» и «Парк Победы». Вестибюли представляют собой круглое в плане здание с куполом, широким козырьком и застеклёнными входами. Проект вестибюля станции «Московские ворота» был разработан архитекторами А. К. Андреевым, А. М. Соколовым, В. В. Кудрявцевым. Вестибюль стал частью строящегося четырехэтажного здания НИИ завода «Электросила»[[208]](#footnote-208). Отличительной чертой вестибюля стал большой консольный изогнутый козырек, который поддерживается двумя круглыми, расширяющимися кверху колоннами.

Несмотря на последствия постановления «Об устранении излишеств в строительстве», станции новой линии не лишены индивидуальности. Даже в жестких условиях экономии, ограниченности выбора архитектурных и художественных форм, архитекторам удалось предать своеобразие каждой станции. Да, с павильонами дела обстоят гораздо хуже. Типовой проект совсем не оставляет места для выражения индивидуальности. Станции нового типа также существенно ограничили возможности архитекторов придать станции неповторимый и запоминающийся облик. Остальные же станции вполне имеют «собственное лицо», хоть их отделка скромна, лаконична и немногословна.

## **§ 4. Строительство второго участка Московско-Петроградской линии**

Строительство нового участка Ленинградского метрополитена – второго участка Московско-Петроградской линии началось задолго до ввода в эксплуатацию первого отрезка этой линии. 29 апреля 1961 г. было открыто движение от станции Технологический институт до станции Парк Победы. Однако, уже во второй половине 1959 г. началась проходка тоннелей к первой станции на новом участке, расположившейся на площади Мира. Станция «Площадь Мира» в проекте именовалась «Октябрьской». 1 июля 1992 г., после того, как площади Мира вернули историческое название, станция получила новое имя – «Сенная площадь».

В октябре 1959 г. от шахты № 310, находившейся неподалеку от станции Технологический институт, началась проходка эректором правого перегонного тоннеля к площади Мира, а в ноябре этого же года – левого перегонного тоннеля в этом направлении[[209]](#footnote-209). Сооружение тоннелей к площади Мира проводилось под рекой Фонтанкой. Метростроевцы Ленинграда уже имели опыт в проходке тоннелей под такой крупной рекой, как Нева, поэтому преодолели преграду в виде небольшой реки без особых проблем к маю 1960 г[[210]](#footnote-210). Проходка обоих перегонных тоннелей до новой станции завершилась в середине октября 1960 г[[211]](#footnote-211). Коллектив шахты №310 после проведения подготовительных работ, смонтировав эректоры, в начале декабря приступил к строительству станционных тоннелей станции «Площадь Мира». Одновременно с этим началось продолжение движения других эректоров в сторону станции «Невский проспект»[[212]](#footnote-212).

В последнем номере газеты «Ленинградское метро» за 1959 г. сообщается об окончании составления проектного задания на строительство второго участка Московско-Петроградской линии протяженностью 6 км. На этом участке предстояло построить 4 станции: «Октябрьская» – с наземным вестибюлем на месте старой церкви на площади Мира, «Невский проспект» – с вестибюлем, встроенным в здание, находящееся между городской железнодорожной билетной станцией и Гостиным двором, «Горьковская» – с выходом на поверхность на Петроградской стороне в парке имени Ленина (ныне – Александровский парк), «Петроградская» – с вестибюлем, находящимся на углу Большого и Кировского проспектов на площади Льва Толстого[[213]](#footnote-213). В статье, как и на схеме линий Ленинградского метрополитена на период строительства 1959-1965 гг., опубликованной в том же номере, не упоминается станция в районе Марсова поля, которую предусматривали более ранние проекты.

В январе 1960 г. исполком Ленгорсовета вынес решение об отводе Ленметрострою площадок для сооружения шахтных стволов и вестибюлей на новом участке строительства метро. Их освоение началось в июне 1960 г. Первым приступил к работе на своей площадке № 314 коллектив Строительства № 17, которому было поручено сооружение станции «Горьковская». Прежде чем заложить шахту, необходимо было провести подготовительные работы. В первую очередь нужно было обнести новую площадку забором. Затем завести строительные материалы, построить временные помещения для рабочих, здания конторы, душевого комбината, замораживающей станции, трансформаторной подстанции, машинного помещения. Для экономии материалов использовали бытовки и времянки с площадок шахт первого участка второй очереди, их разбирали и уже заново собирали на новых площадках[[214]](#footnote-214). Но не на всех участках удалось вовремя начать работы. На некоторых площадках для начала работ нужно было снести здания, которые мешали проведению строительных работ, но их владельцы не освобождали их в срок. На площади Мира, где предстояло построить павильон, находилось большое каменное здание, в котором располагался склад межобластной конторы Главэлектросбыта, которое необходимо было снести. Новый склад организация не достроила вовремя, поэтому начало сноса здания задерживалось. Для строительства вестибюля станции «Невский проспект» нужно было снести часть здания Перинных рядов, а для строительства павильона «Петроградской» – здание туберкулезного диспансера, по адресу Кировский проспект, д.37-а. Эти строения также не были освобождены, поэтому освоение новых площадок задерживалось[[215]](#footnote-215).

В конце июля удалось начать работы на площадке шахты № 315, где предстояло построить станцию «Петроградская»[[216]](#footnote-216). Уже в середине августа там началась проходка ствола, которая велась без замораживания грунта. Работы по сооружению ствола начались еще до сдачи душевого комбината, строительство которого задерживалось из-за отсутствия проектной документации[[217]](#footnote-217). Ствол шахты № 315 стал первым стволом, сооруженном на новом участке. Его проходка завершилась к празднику 43-й годовщины Революции[[218]](#footnote-218).

В сентябре началась проходка ствола и на площадке № 312 внутри Гостиного двора, на месте будущей станции «Невский проспект». С первого же метра строители столкнулись с трудностями. Проходку осложняли сложные грунты – вязкий, водонасыщенный суглинок[[219]](#footnote-219). Было принято решение о его частичном замораживании. Надо сказать, что замораживание грунтов в исторической части города, было решением довольно опасным. Дело в том, что в процессе замораживания глинистые грунты значительно увеличиваются в объеме. Вследствие этого расположенные на поверхности здания претерпевают неравномерные осадки. Создаются значительные деформации, разрушаются конструктивные элементы построек. Неравномерные осадки продолжаются и после размораживания грунтов, что в центральной части города, где застройка очень плотная, а также же много исторических зданий, создает большие трудности и опасности. Так, например, большие осадки поверхности были при сооружении станции «Площадь Восстания». На домах №№ 81 и 83 на Невском проспекте появились большие трещины. При сооружении станции «Владимирская» в результате неравномерных осадок подвергся разрушению дворовый флигель в доме № 4 по Большой Московской улице. Восстановление поврежденных зданий, да и сам процесс заморозки грунтов, требовали больших денежных затрат. Существовал и другой способ укрепления неустойчивых грунтов – электрохимический, но в то время при строительстве Ленинградского метро он ещё не применялся[[220]](#footnote-220). Поэтому строителям, проводившим заморозку грунтов, нужно было очень внимательно следить за процессом работ и не допускать значительных осадок.

На Марсовом поле рабочим Строительства № 17 предстояло освоить площадку для шахты № 313. Эта вспомогательная шахта была заложена для облегчения проходки длинного перегона от станции «Невский проспект» к станции «Горьковская». В дальнейшем ствол шахты предстояло переоборудовать под вентиляционный[[221]](#footnote-221).

На площади Мира для строительства наклонного хода для станции метрополитена было принято решение о разрушении церкви Спаса-на Сенной. В октябре 1960 г. газета «Ленинградское метро» сообщает о том, что старую церковь предстоит разобрать. Речи о том, что церковь будет взорвана еще не ведется. Разобрать церковь предстояло Строительству № 15. Работы начались в сентябре-октябре со снятия с крыши кровельного железа, разборки стропил и внутренних деревянных перегородок. На куполе церкви работала группа альпинистов во главе с мастером спорта Олегом Тихоновым, она занималась снятием позолоченных металлический листов[[222]](#footnote-222). Позолоченной меди было снято около 9 тонн, она была отправлена на специальный завод для переработки. В следующей статье, касающейся церкви говорится уже об окончании подготовки ко взрыву. Для этого было пробурено 930 шпуров, около 100 из них в стенах колокольни. Снаружи церкви была сооружена амортизационная полоса из бревен и досок. Подготовка к взрыву проводилась без смет, Метропроект задерживал их выдачу. Проект на взрыв церкви сначала был направлен на согласование в Москву, затем он должен был быть утвержден в Горном институте[[223]](#footnote-223). Взрыв церкви был произведен в 2 часа ночи 10 января 1961 г[[224]](#footnote-224). Одновременно было взорвано около тонны взрывчатого вещества, но, как сообщает газета «Ленинградское метро», ни в одном из соседних домов не разбилось ни одного стекла[[225]](#footnote-225). Была поставлена задача к 1 февраля расчистить площадку после взрыва для прохождения наклонного хода. Экскаваторы работали на площадке днем и ночью[[226]](#footnote-226).

В 1961-1962 гг. на строительстве второго участка Московско-Петроградской линии велось сооружение всех основных объектов: наклонных ходов, подземных станций, наземных вестибюлей и перегонных тоннелей. В начале 1961 г. в газете «Ленинградское метро» редко появляются сообщения о положении дел на новых площадках. Все внимание сосредоточено на пусковом объекте – на первом участке второй линии, который был сдан в эксплуатацию 29 апреля 1961 г. После этого события все основные силы Метростроя были направлены на новый участок.

В самом начале 1961 г. начинается сооружение эскалаторных тоннелей. Проходка первого наклонного хода на новом участке началась во второй половине февраля 1961 г. на станции «Горьковская». Впервые в практике Ленметростроя для наклонного тоннеля применялись тюбинги шириной 1 м, раньше ширина кольца в наклонных ходах составляла 0,75 м. Коллектив участка дал обязательство закончить проходку к 1 мая[[227]](#footnote-227). Однако, наклонный ход был пройден несколько позже, только к началу июня. В то время как проходка наклонных ходов других даже не началась.

Только в начале сентября приступили к проходке следующего эскалаторного хода, теперь на станции «Петроградская». Проходка задержалась из-за недостатка замораживающих компрессоров, их Ленметропроект запроектировал здесь всего два[[228]](#footnote-228). Когда работы по проходке тоннеля приближались к концу, 11 декабря 1961 г. проходка была приостановлена. Все четыре бригады были переведены на строительство наклонного хода станции «Горьковская». Остановка была вынужденной, так как строительство № 13 еще не выполнило работы, которые производятся в этой зоне, а по техническим условиям их нельзя проводить одновременно[[229]](#footnote-229). Только спустя год строительство наклонного хода «Петроградской» было завершено.

В начале декабря 1961 г. начали сооружать наклонный ход станции «Площадь Мира». Работа была организована в 4 смены[[230]](#footnote-230). Эскалаторный ход был пройден досрочно к 20 марта 1962 г. Немало трудностей встретили на своем пути проходчики. Порой, натыкаясь на огромные валуны весом более 4 тонн, скорость проходки сокращалась до 5 см за смену[[231]](#footnote-231).

В феврале 1961 г. метростроевцы пришли на новую площадку, где будет сооружаться наклонный ход станции «Невский проспект». Для его строительства предстояло разобрать часть здания Перинных рядов с портиком Руска, протяженностью 63 метра. Здание вскоре огородили забором и приступили к разборке[[232]](#footnote-232). Демонтаж Перинных рядов начали с середины здания, портик Руска стоял нетронутым долгое время, потому что вопрос о его сносе был не решен. Проходка наклонного хода на этой площадке началась только спустя год, в конце апреля 1962 г.[[233]](#footnote-233) С самого начала проходки рабочие столкнулись со сложностями. Первой проблемой, с которой встала на их пути, были огромные валуны, на которые приходилось тратить много времени и сил. Проходчики надеялись, что скоро валунная зона закончится и они выйдут в боле благоприятную зону – в кембрий[[234]](#footnote-234). Вместо этого они столкнулись с более серьезной проблемой. Неожиданно в сентябре во время проходки в забой прорвался мощный плывун. Рабочие не растерялись, ведь каждый из них знал, что прорыв плывуна грозит осадкой дневной поверхности, что в центре города было бы очень опасно. Проходчик Маслюков первым скинул с себя фуфайку и стал зажимать струю воды. Другие рабочие тоже пришли на помощь, кто-то скинул спецовки и начал помогать сдерживать воду, кто-то сооружал настил, чтоб можно было вплотную подойти к опасному месту. Борьба с плывуном длилась около полутора часов. За самоотверженную работу по предотвращению аварии проходчики были удостоены благодарности руководства и денежной премии[[235]](#footnote-235). Проходка этого эскалаторного тоннеля была закончена 11 октября 1962 г[[236]](#footnote-236).

На пленуме объединенного построечного комитета Ленметростроя в сентябре 1961 г. было сделано сообщение, что объем строительно-монтажных работ по второму участку выполнен на 26,5 %. Темпы работ нужно было увеличить, чтобы сдать участок в срок[[237]](#footnote-237).

Строительство подземных станций было начато еще в конце 1960 г, когда начали строить станционные тоннели на станции «Площадь Мира». В июне 1961 г. приступили к строительству правого тоннеля станции «Горьковская», который был пройден к началу декабря[[238]](#footnote-238). Его сооружение велось с применение нового метода – проходчики осваивали монтаж комбинированных колец из железобетонных и чугунных тюбингов. Основная часть кольца собирается из железобетонных тюбингов, а в месте проема ставились чугунные[[239]](#footnote-239). С середины января по май велось строительство левого станционного тоннеля «Горьковской».

19 декабря 1961 г. началось строительство станции «Невский проспект». В этот день приступили к проходке правого тоннеля. Долгой была подготовка к строительству, станционный щит с опозданием привезли из Москвы. Проходка тоннелей велась в густонаселенном районе города со старыми большими зданиями, тревожить которые было нельзя. Поэтому с самого начала была поставлена задача применить безопасную технологию проходки. Чтобы исключить осадки дневной поверхности, работы следовало вести безостановочно[[240]](#footnote-240). При проходке щитом правого тоннеля станции «Невский проспект» удалось добиться рекордного темпа работ – он был пройден за 65 дней. В такой короткий срок еще ни сооружался ни один станционный тоннель. В среднем за сутки тоннель удлинялся на 3 кольца при норме 2,4[[241]](#footnote-241). В ночь с 12 на 13 марта приступили к сооружению среднего тоннеля станции «Невский проспект»[[242]](#footnote-242).

В самом начале 1962 г. рабочие Строительства № 13 начали строить подземную станцию «Петроградская», которая возводилась по типу станции «Парк Победы» без боковых посадочных платформ. Проходчики, сооружавшие правый тоннель «Петроградской», вынуждены были около трех недель января простаивать без работы. Завод Лентрублит только 19 января предоставил необходимые тюбинги. В результате, Строительство № 13 вместо запланированных в этом месяце 46 колец установили только 34. Завод Лентрублит не мог наладить своевременный выпуск необходимого числа тюбингов из-за сложности конструкции и недостатка квалифицированных рабочих, и вследствие этого большого процента литейного брака[[243]](#footnote-243). Правый тоннель станции «Петроградская» был пройден к концу марта 1962 г. Механизированный щит без остановки отправился дальше в направлении «Горьковской». Левый тоннель станции сооружался обычным щитом. Его проходчикам пришлось столкнуться с теми же проблемами, что и при проходке правого тоннеля[[244]](#footnote-244).

Председатель объединенного постройкома В. Г. Шпицев, в своем докладе на Х профсоюзной конференции Ленметростроя сообщает, что на конец 1961 г. было пройдено 40 % всех перегонных тоннелей нового участка метрополитена. Коллектив Ленметростроя досрочно к 23 декабря выполнил план строительно-монтажных работ и план по выпуску промышленной продукции. Благодаря внедрению рационализаторских предложений активистов Ленметростроя удалось сэкономить 682 тыс. рублей[[245]](#footnote-245). На партийном собрании управления Ленметростроя в июне 1962 г. обсуждался вопрос о досрочном вводе в эксплуатацию второго участка. Было принято решение, что новый участок нужно ввести в действие 1 июля 1963 г.[[246]](#footnote-246)

На начало 1962 г. проектов многих объектов строящегося участка не было. На весну этого года было запланировано начало строительства павильонов, но проекты не были подготовлены вовремя. В январе 1962 г. удалось приступить только к строительству павильона станции «Горьковская»[[247]](#footnote-247), т.к. он сооружался по типовому проекту, разработанному для первого участка Московско-Петроградской линии.

В конце 1961 г. был открыт сквозной проход между станциями «Технологический институт» и «Невский проспект»[[248]](#footnote-248). В 1962 г. все внимание было сосредоточено на строительстве тоннелей от станции «Невский проспект» до «Петроградской», где геологические условия были несколько сложнее.

13 июля 1962 г. от шахты № 312 началась механизированная проходка левого перегона от станции «Невский проспект» к станции «Горьковская»[[249]](#footnote-249). На этом участке трудилась опытная бригада проходчиков под руководством Александра Федоровича Мурашева. Бригадир А. Ф. Мурашев трудился на строительстве первой линии метро, за что был награжден орденом Ленина. Его бригада хорошо зарекомендовала себя, работая в сложных геологических условиях на станции «Московские ворота», а потом на сооружении станции «Парк Победы», где она установила рекорд скорости, сделав за смену 3,18 м тоннеля. Десять человек бригады за долгие годы совместной работы сдружились, много времени проводили и вне работы. Начав работу на шахте № 312, бригада сразу начала показывать высокие скорости проходки. 23 июля ей удалось соорудить 2,33 м тоннеля за смену, выполнив более двух норм. На этом бригада А. Ф. Мурашева не остановилась, поставив задачу выполнить 3 м за смену[[250]](#footnote-250). Уже 25 июля ей удалось побить свой же рекорд. На этот раз проходчики выполнили норму на 245 %, соорудив 3,175 м тоннеля за смену[[251]](#footnote-251). Спустя месяц бригада А. Ф. Мурашева улучшила свой результат, пройдя за смену 3,39 м тоннеля[[252]](#footnote-252). Сменщики старались не отставать от бригады Мурашева, и бригадам А. Божбова и Н. Твердохлебова удавалось удерживать темп, заданный «мурашевцами» и сооружать более 3 метров за смену.

В октябре проходческие бригады под руководством А. С. Божбова, А. Ф. Мурашева и Н. Твердохлебов вместо плановых 150 метров соорудили 171,3 метра тоннеля[[253]](#footnote-253). Бригадир проходчиков А. С. Божбов был удостоен звания Героя Социалистического труда. Такое высокое звание получили всего четыре метростроевца. В обязательствах Ленметростроя было предусмотрено закончить сооружение левого перегонного тоннеля от «Невского проспекта» до Невы в ноябре. И казалось, ничего не предвещало невыполнения обязательства, но на подходе к цели одно за другим стали возникать препятствия. Началась зона песчаника, разработка которого привела к сильной запыленности забоя. В результате скорость проходки значительно сократилась. Другой проблемой стала поломка механизированного щита. В результате в начале декабря, когда до цели оставалось около 40 м, щит пришлось остановить на капитальный ремонт[[254]](#footnote-254). Однако несмотря на все сложности завершить проходку левого тоннеля до Невы удалось к концу 1962 г.

## **§ 5. В зоне Невского размыва**

На наш взгляд, самым сложным этапом в строительстве второго участка Московско-Петроградской линии можно назвать участок под Невой. В 1957 г. при строительстве второго участка Кировско-Выборгской линии ленинградские метростроители уже строили тоннели под Невой, и тогда подречный участок был преодолен без особых затруднений. На этот же раз ситуация оказалось намного сложнее.

Проходка левого тоннеля механизированным щитом от станции «Горьковская» к Неве началась 20 марта 1961 г.[[255]](#footnote-255) В начале июня началась проходка тоннеля под Невой. Было пройдено около 100 метров тоннеля, когда работы были временно приостановлены. Работники отдела инженерной геологии Ленметропроекта произвели дополнительные исследования грунтов. Для этого на Неве была установлена буровая вышка и пробурено 8 дополнительных скважин. В одном месте на протяжении около 50 м разведка обнаружила крайне неблагоприятную зону для проходки тоннеля. При дальнейшей разработке забой мог оказаться в очень слабых грунтах, насыщенных водой. Чтобы миновать опасную зону, было рассмотрено два варианта – углубить забой или обойти стороной неблагоприятную зону[[256]](#footnote-256). На заседании технического совета Ленметростроя было принято решение вести проходку в неустойчивых породах с применением метода замораживания грунтов. Позднее это решение было изменено, лучшим выходом из сложившейся ситуации было признано углубление трассы. Для того, чтобы выровнять трассу, несколько десятков колец, а это около 100 м уже пройденной трассы, нужно было разобрать и установить заново. Сложно снять кольцо, за которым пространство заполнено крепким, как камень цементным раствором. Железобетонные тюбинги приходилось разбивать отбойными молотками, а арматуру – резать сваркой. Чтобы закончить эту работу скорее, переборка тюбингов велась одновременно с двух сторон. Около двух суток уходило на переборку одного кольца. В связи с изменением уклона трассы щит оказался намного выше нового уровня откаточных путей. Чтобы опустить его на новый уровень, его нужно было разобрать, а потом смонтировать заново на новом месте. Но этот метод был очень долговременным, поэтому решили не демонтировать шит, а просто спустить его по направляющим балкам. Этот момент был очень ответственным, так как спустить щит необходимо было более чем на 2 метра[[257]](#footnote-257).

Второй тоннель, сооружающийся механизированным щитом, и начатый позднее, сразу стали строить с нужным уклоном[[258]](#footnote-258). Много месяцев продолжались работы для дальнейшей проходки тоннелей под Невой. За это время правый перегонный тоннель был доведен до того места, откуда дальнейшая проходка была возможна только в кессоне. Левый тоннель, проходчикам которого пришлось долго разбирать уже установленные тюбинги, теперь отставал от правого, начатого гораздо позднее. В течение мая-июня 1962 г. велось строительство кессонной камеры и шлюза. Во второй половине июня проходка правого тоннеля в кессоне началась[[259]](#footnote-259). Этому участку в газете «Ленинградское метро» уделяется самое большое внимание. Почти в каждом номере есть сообщения о положении дел на этом участке. Его сооружение было очень ответственным и сопряжено с большими рисками. Самый сложный участок – Невский размыв, был пройден благополучно. Проходка в условиях кессона завершилась в середине октября сбойкой, соединив между собой станции «Невский проспект» и «Горьковская» по правому перегону[[260]](#footnote-260).

Работа в кессоне сопряжена с большими опасностями для человеческого организма. Поэтому контроль за работой кессонщиков осуществлялся при строительстве тоннеля под Невой очень серьезно. В таких непростых условиях могут работать только абсолютно здоровые люди, поэтому все кессонщики прошли предварительный медицинский отбор. Работающие в кессоне, прослушали обязательный инструктаж, с каждым индивидуально побеседовал врач или фельдшер. Каждую смену вместе с бригадой кессонщиков в шахту спускался и дежурный фельдшер. Он провожал бригаду в шлюз – это специальная камера, которая подготавливает организм человека к работе в зоне сжатого воздуха. Фельдшер внимательно следил за соблюдением правил при шлюзовании и за состоянием рабочих в зоне сжатого воздуха. Кессонная смена была короче смен при обычных условиях проходки, она длилась 5 часов. Работы в кессоне велись в 5 смен. Когда бригада выходила из кессона, она также проводила некоторое время в шлюзе, чтобы привыкнуть к нормальному давлению воздуха. На поверхности отработавших кессонную смену встречал второй дежурный фельдшер, чтобы убедится, что все рабочие здоровы. Каждые 10 дней кессонщики проходили более тщательный медицинский осмотр, чтоб не допустить заболевания рабочих кессонной болезнью[[261]](#footnote-261).

В начале ноября началась проходка левого перегона под Невой. 1 декабря механизированный щит подошел к самому ответственному участку – Невскому размыву. Механики внимательно осмотрели щит, заменили изношенные детали. 8 декабря он начал штурмовать Невский размыв. Однако в самом начале проходки сложного участка у щита выявились неполадки, в результате проходческие работы на некоторое время пришлось остановить. Дальнейшее развитие событий детально проследить не удалось, так как издание газеты «Ленинградский метростроитель» прекратилось с начала 1963 г. В газете «Ленинградский метрополитен» приводится немного информации о делах на строительстве нового участка. Лишь в газете от 14 февраля 1963 г. можно прочитывать небольшую заметку о последней сбойке на строительстве новой трассы, произошедшей в районе Марсова поля. Там проходчики Строительства № 17, прокладывающие левый перегон под Невой, дошли до тоннеля, который сооружали проходчики, двигающиеся со станции «Невский проспект»[[262]](#footnote-262). Этой сбойкой в феврале 1963 г. завершились горнопроходческие работы на втором участке Московско-Петроградской линии от станции «Технологический институт» до станции «Петроградская».

## **§ 6. Год 1963: завершение строительства и открытие нового участка**

О завершающем периоде строительных работ на втором участке в периодической печати содержится крайне мало информации. Газета «Ленинградский метростроитель» в это время уже не издавалась, а в газете «Ленинградское метро» сводка со строительных площадок приводится редко и очень кратко.

До сдачи в эксплуатацию нового участка оставалось шесть месяцев, а незавершенных работ было еще очень и очень много. Все наклонные ходы к началу 1963 г. были пройдены, но монтаж эскалаторов был начат в конце 1962 г. только на станциях «Площадь Мира» и «Горьковская». К концу февраля 1963 г. монтаж всех трех эскалаторов на станции «Горьковская» был завершен, но его обкатку сдерживал завод им. Котлякова, не предоставив вовремя ряд необходимых запасных частей[[263]](#footnote-263). На «Петроградской» установка эскалаторов была начата в феврале 1963 г[[264]](#footnote-264). На станции «Невский проспект» монтаж эскалаторов был начат только во второй половине апреля[[265]](#footnote-265). Всего за два месяца монтажникам предстояло соорудить шесть эскалаторов на станции Невский проспект в отличие от всех других станций, где было по три эскалатора. Спустившись на длинных эскалаторах, пассажиры попадали в переходный тоннель, а уже из него на небольших эскалаторах спускались непосредственно в станционный зал[[266]](#footnote-266). В 1998 г. был произведен ремонт наклонного хода, в ходе которого малые эскалаторы были заменены лестницей[[267]](#footnote-267).

Станционные тоннели всех станций кроме «Петроградской» были пройдены. Средний тоннель этой станции на 10 января 1963 г. был готов на 45 %[[268]](#footnote-268). Соответственно, отделочные работы велись на всех станциях кроме «Петроградской». «Площадь Мира» приступила к этому виду работ самой первой еще в середине 1962 г. На «Невский проспект» отделочники пришли в конце ноября 1962 г. С середины ноября там также строится камера пересадки на будущую станцию Невско-Васильеостровской линии.

Строительство павильона станции «Горьковская» к началу 1963 г. было почти завершено. Со зданиями вестибюлей других станций дела обстояли сложнее. Павильона станции «Площадь Мира» начали строить во второй половине октября 1962 г. В начале 1963 г. на станции «Невский проспект» только велись подготовительные работы для сооружения подземного вестибюля и пешеходного перехода под Невским проспектом[[269]](#footnote-269). Строительство вестибюля этой станции велось открытым способом, для этого был вырыт большой котлован. Его разработка велась в сложных условиях, прорывавшиеся время от времени плывуны тормозили строительные работы[[270]](#footnote-270). Вскоре удалось выяснить, что при разработке котлована строители натолкнулись на русло бывшей речки Кривуши, которая брала свое начало на заболоченной территории Михайловского сада и Марсова поля, проходила вдоль улицы Бродского (сейчас – Михайловская) и Перинной линии Гостиного двора и впадала в реку Мойку. Кривуша была засыпана строительным мусором при строительстве каменного Гостиного двора во второй половине XVIII в. Вскоре о ней забыли, и вот спустя много лет река дала о себе знать[[271]](#footnote-271). Название Кривуша приводит Л. Е. Иванкин в своем историческом очерке «Летопись Ленметростроя». Однако, известно, что речка Кривуша была положена в основу Екатерининского канала (ныне – канал Грибоедова). В газете «Строительный рабочий» в статье о строительстве станции Невский проспект, написанной вскоре после открытия станции, речка, на которую наткнулись проходчики называют Глухая[[272]](#footnote-272). Небольшая река доставила строителям много хлопот. Сначала котлован стали разрабатывать с другой стороны, но заглушить речку мешками с песком и досками строители не смогли. Тогда по контуру котлована забили металлический шпунт. Только стальная запруда смогла остановить поток. Но этого было мало, предстояло отвести воду. Для этого была построена дренажная система, установлены мощные насосы[[273]](#footnote-273).

Монтаж постоянных путей к началу 1963 г. почти завершен, за исключением еще не построенного участка между станциями «Горьковская» и «Невский проспект». Контактный рельс только начинают монтировать, к 10 января 1963 г. подвешено только 0,3 км. Широким фронтом был развернут монтаж кабелей и устройств освящения в тоннелях. Незаконченная проходка тоннелей сдерживала эти работы. На 20 февраля монтаж дополнительно и рабочего освящения был выполнен на 85 %[[274]](#footnote-274). Как и на всех предыдущих участках, системы сигнализации, централизации, блокировки и связи устанавливал коллектив треста «Транссигналстрой»[[275]](#footnote-275).

За 24 дня до пуска в эксплуатацию нового участка ни на одной станции не были полностью завершены отделочные и монтажные работы. Эскалаторы обкатывались в последние дни перед открытием. День и ночь не покладая рук трудились отделочники, монтажники, путейцы для того, чтоб сдать новые станции в срок. На собрании партийно-хозяйственного актива электромеханической службы Метрополитена было принято решение отработать во внеурочное время на предпусковых объектах по семь часов каждому. Все службы метрополитена поддержали инициативу электриков, которые первыми вышли на субботник. В воскресенье, 23 июня, они приводили в порядок оборудование, кабельное хозяйство в тоннелях новой линии[[276]](#footnote-276). На субботники на помощь Метрострою приходили так же работники других организаций, студенты и школьники.

В итоге благодаря энтузиазму строителей, слаженности работы всех предприятий новая трасса длиной почти в 6 км была построена в очень короткий срок – всего за 32 месяца, на 3 месяца раньше установленного срока. Торжественный митинг, посвященный открытию нового участка, состоялся в два часа дня 1 июля на станции «Петроградская». Открыть митинг было поручено председателю Исполкома Ленсовета В. Я. Исаеву. Кроме него на митинге выступили секретарь Промышленного Обкома КПСС Г. В. Романов, начальник Ленметростроя Д. И. Большаков, начальник Ленинградского метрополитена И. С. Новиков и другие высокопоставленные лица. Кроме этого участники митинга с интересом слушали выступление бригадира проходчиков А. Д. Родькина о тех, кто создавал новые станции, перегоны и укладывал пути. После завершения митинга И. С. Новиков перерезал ленточку, первые пассажиры заполнили вагоны, и поезд повез их по новому маршруту. Вечером, после того как участники митинга осмотрели новые станции, линия была открыта для всех ленинградцев[[277]](#footnote-277).

## **§ 7. Архитектура новых станций**

Правление Ленинградского отделения Союза художников СССР провело открытый конкурс на проекты трех станций – «Площадь Мира», «Горьковская» и «Петроградская». На конкурс поступило 48 проектов, из них 12 были выполнены по заказу Ленметропроекта. Интересно отметить, что в конкурсе принимали участие и студенты Ленинградских учебных заведений под руководством более опытных архитекторов. Например, на конкурс было подано несколько работ студентов Ленинградского высшего художественно-промышленного училища им. В. И. Мухиной. Конкурсный проект станции «Площадь Мира» архитекторов В. В. Ганкевича, А. Я. Марчета, А. И. Прибульского и инженера А. С. Черняка, выполненный под девизом «Три золотые звездочки», был рекомендован к дальнейшей разработке и осуществлению. Проект станции «Горьковская» «Золотой квадрат», выполненный архитекторами С. И. Евдокимовым, Н. Н. Башниным, А. П. Изоитко, С. Л. Михайловым и Е. И. Травниковым, был признан лучшим и также рекомендован к осуществлению. На дальнейшую доработку была отправлена конкурсная работа по станции «Петроградская», разработанная архитекторами мастерской № 2 Ленпроекта В. Ф. Беловым, А. В. Говорковским, В. Л. Ривиным, Н. Н. Трегубовым и Л. И. Шимаковским. Эти проекты были положены в основу, но в них были внесены некоторые изменения, продиктованные спецификой метростроения. Жюри конкурса отмечало, что многие авторы, увлекшись решением архитектурных задач, не уделили должного внимания практическим вопросам, не позаботились о возможности производства строительных и отделочных работ, ухода за приборами освящения, что решало проекты реальности. Однако, давая оценку итогов конкурса в целом, жюри отметило, что общий уровень качества проектов был выше того, что наблюдалось на прошлых конкурсах[[278]](#footnote-278).

Проектирование станции «Невский проспект» не было включено в программу конкурса, так как окончательно инженерное решение, связанное с компоновкой пересадочного узла станции, еще не было принято. По заказу Ленметропроекта архитектор С. Г. Майофис и инженер Б. Д. Максимов разработали проект этой станции.

По своим конструкциям и планировке станции «Площадь Мира» и «Горьковская» являются пилонными станциями с диаметром тоннелей 8 м и пятью проходами на платформы. Станция «Невский проспект» изначально проектировалась как пересадочная на будущую станцию Невско-Васильеостровской линии, и по этой причине, а также потому, что здесь предполагался большой поток пассажиров, она была построена с десятью проходами к посадочным платформам – по типу пилонных станций первой очереди. Станция «Петроградская» строилась по типу станции «Парк Победы», т.е. она является станцией, как тогда говорили, нового типа – без посадочных платформ.

Архитектурно-художественное решение станции «Площадь Мира» посвящено теме «Советский союз – борец за мир». Облицовка стен и пилонов этой станции выполнена новым для Ленинграда материалом – мелкой глазурованной плиткой «ириска». Готовые панели, офактуренные мозаикой двух цветов, были выполнены на заводе железобетонных конструкций и деталей Ленметростроя. Пилоны были облицованы мозаичными панелями белого цвета. Стены путевых тоннелей были одеты глазурованной плиткой голубого цвета, а цоколь облицован блестящими черными панелями. У входа на эскалатор стены были покрыты мозаичной плиткой – белой, голубой и синей. В торце центрального зала была установлена надпись: «СССР – оплот мира» *(см. Приложение 3. Рисунок 7)*. Оформление завершали красивые, золотистого цвета люверсные решетки, за которыми были скрыты светильники, а также карнизные полоски из анодированного алюминия[[279]](#footnote-279). Пол центрального зала был покрыт серым жежелевским гранитом, а пол боковых платформ был асфальтовым, который позднее тоже заменен на гранитный[[280]](#footnote-280). Станция «Площадь Мира» не задумывалась и не проектировалась изначально как пересадочная, в отличие «Невского проспекта». Поэтому в 1991 г. станцию пришлось серьезно реконструировать в связи с организацией пересадочного узла на «Садовую». Центральный зал станции был вдвое удлинен – были сооружены четыре дополнительных прохода на посадочные платформы. Мелкая плитка с пилонов была снята, и они были облицованы белым мрамором. Панно с торцовой стены исчезло, т.к. там был организован переход на новую станцию. Мелкая глазурованная плитка боковых стен тоже была заменена на голубые панели[[281]](#footnote-281). Таким образом, станция практически полностью потеряла первоначальный облик. И хотя голубой цвет боковых стен, символизирующий мир и раскрывающий первоначальную тему оформления станции, был сохранен, но с утратой надписи: «СССР – оплот мира», идея, которую несло убранство станции, сейчас не читаема.

Тему оформления станции «Невский проспект» выяснить на данный момент не удалось, хотя, она безусловно должна была быть. Своды и пилона станции оштукатурены, нижняя часть пилонов украшена «ребрами» из полированного алюминия. Проходы между пилонами оформлены козырьками, к которым подвешены осветительные приборы. Путевые стены на момент открытия станции были отделаны необычным и новым материалом для Ленинградского метро – стеклянной плиткой красного цвета, которая в 2006 г. была заменена на чешский керамогранит. Пол на платформах изначально был асфальтовым, что было дешевле покрытия гранитом. Но в 2000-х гг. асфальт был заменен на гранит, который более долговечен[[282]](#footnote-282). Сейчас пол центрального зала выложен камнями габбро и лабродоритом. Но при открытии станции пол здесь был покрыт гранитом черного цвета, что выгодно контрастировало с белоснежными пилонами[[283]](#footnote-283). В центре подземного зала напротив лестничных маршей перехода со станции «Гостиный Двор» на путевой стене расположен фрагмент текста указа о награждении Ленинградского метрополитена орденом Ленина, который был перенесен сюда со станции «Площадь Восстания» при реконструкции пересадочных эскалаторов[[284]](#footnote-284).

Тема художественного оформления станции «Горьковская» – «А. М. Горький – буревестник революции». Станция расположена рядом с Кронверским проспектом, который с 1932 по 1991 гг. носил имя – проспект Максима Горького. На этом проспекте в доме № 23 М. Горький жил с 1914 по 1921 гг. Подземная станция оформлена просто и лаконично, как и все другие на этом участке. Мощные пилоны станции были облицованы светлым сааремским доломитом, который был впервые использован при отделке станций Ленинградского метрополитена. В полированные пилоны сделаны вставки из грубо обработанного камня, как говорили строители «под шубу»[[285]](#footnote-285). Карнизы украшены алюминиевой полоской, а за карнизами установлены лампы. Путевые стены изначально были облицованы белой кафельной плиткой, но во время реконструкции плитку заменили на керамогранит светлого оттенка. Путевые стены украшают декоративные решетки с узорами на тему произведений М. Горького, среди которых можно увидеть и силуэт буревестника[[286]](#footnote-286). В торце станции установлен барельеф писателя из сааремского известняка, выполненный мастерами отделения живописно-скульптурного комбината Художественного фонда РСФСР. Авторами барельефа являются ленинградские скульпторы Е. А. Гендельман, Л. М. Торич и П. А. Якимович[[287]](#footnote-287).

Архитектурно-художественное решение станции «Петроградская» посвящено теме «Комсомол – верный помощник партии в построении коммунизма». Стены центрального зала облицованы железобетонными плитами, офактуренными керамическими полуцилиндрами. Такой отделочный материал также впервые использовался при оформлении станции. Торцевая стена украшена золотистым декоративным панно на фоне синей решётки, на котором изображены профили рабочего и крестьянки, которые создал художник Г. Н. Васильев. Двери станции – металлические, и привод их был сделан, в отличие от дверей станции «Парк Победы», не пневматическим, а электрическим. Украшает станцию световой пояс из анодированных люверсных решеток, проходящий вдоль стен у основания свода. За решетками располагались лампы. Пол среднего зала был покрыт гранитом[[288]](#footnote-288).

Вестибюль станции «Площадь Мира» должен был стать частью здания гостиницы, которую предполагалось возвести позднее в юго-восточном углу площади Мира, но гостиница так и не была построена. Павильон не полностью располагается на месте бывшей церкви, только левый край ступеней заходит на ее фундамент[[289]](#footnote-289). Архитекторами павильона являются ленинградские архитекторы А. С. Гецкин и В. П. Шувалова.

Станция «Невский проспект» стала первой станцией Ленинградского метрополитена без наземного вестибюля. В подземный вестибюль вход был предусмотрен с двух сторон проспекта – у Думской улицы и Периной линии и на углах улицы Бродского. Подземный переход под Невским проспектом при сдаче станций в эксплуатацию построен не был, его строительство намечалось в ближайшее время. Вестибюль и подземный переход выполнены по проекту архитекторов А. К. Андреева, А. С. Гецкина и В. П. Шуваловой.

Авторами проекта павильона станции «Горьковская» являются архитекторы Ленметростроя – А. С. Гецкин и В. П. Шувалова. В основу взята форма типовых вестибюлей станций «Фрунзенская», «Электросила», «Парк Победы». Он представлял собой приземистое цилиндрическое здание с куполом и застеклёнными входами. Этот павильон отличался только тем, что поднят на высокий стилобат, по причине близкого расположения к Неве и опасности подтопления. Фасад здания был облицован светлым сааремским доломитом[[290]](#footnote-290). В 2009 г. павильон был полностью перестроен.

Вестибюль станции «Петроградская» был встроен в здание, возводящееся на углу Кировского проспекта и площади Льва Толстого. Оно было достроено только к 1968 г., и в нем расположился Дом Мод. Архитекторами вестибюля являются А. К. Андреев и А. В. Соколов и В. В. Кудрявцев. Архитекторы применили куполообразное решение предэскалаторного зала со стеклоблоками. Купол вестибюля поддерживали колонны[[291]](#footnote-291). Первоначально в вестибюль можно было попасть только через подземный переход.

На введенном в строй участке метро было применено много новых, ранее не использовавшихся материалов. Керамика почти полностью вытеснила из употребления мрамор в качестве материала для облицовки стен. На всех объектах, за малым исключение, все светильники были встроенными. В целом можно говорить, что оформление станций и вестибюлей второго участка Московско-Петроградской» линии продолжило и еще более ярко выразило идею – метро без архитектурных излишеств.

# Заключение

В рамках представленной выпускной квалификационной работы была изучена история строительства Ленинградского метрополитена с момента его заложения до 1963 г. За этот срок в Ленинграде было построено 19 станций, длина линий составила 26, 6 км. Первые восемь станций строились в течение долгих 10 лет. Как нам удалось выяснить, такие медленные темпы строительства объясняются несколькими причинами: это и тяжелая послевоенная обстановка, и неопытность рабочих, и нехватка квалифицированных кадров, и сложные геологические условия, и малая механизация труда. К тому же в сооружении метро участвовали сотни различных предприятий, и организовать их слаженную работу было непростой задачей. Со временем темпы строительства возрастали, некоторые проблемы удалось решить, другие же были неподвластны строителям метро, такие как – необходимость строить подземные трассы на большой глубине залегания по причине особенностей строения грунтов.

Изучая архитектурно-художественное оформление станций и павильонов, нам удалось установить, что оно подчинялось определённой теме, уникальной для каждого объекта. На станциях первой очереди раскрытию основной идеи способствовало использование большого количества декоративных элементов – скульптуры, мозаики, лепнины, художественного литья. После выхода в 1955 г. постановления «Об устранении излишеств в проектировании и строительстве», архитекторов лишают былой свободы, требуя от них использовать более дешевые материалы в отделке, сократить до минимума декор, разрабатывать типовые проекты. Это постановление завершило эпоху монументальной сталинской архитектуры в СССР, и положило начало новому периоду в отечественной архитектуре. Произошедшие изменения можно наблюдать на примере станций и павильонов первой и второй линий Петербургского метрополитена.

В связи со строительством метро город лишился нескольких ценных исторических архитектурных объектов. Их краткую историю мы привели в Приложении 1. Работая над этим приложением, нам удалось установить, что не только Метрострой виновен в утрате памятников, это было следствием многих факторов. Также мы пришли к выводу, что в исследовании утраченных памятников архитектуры Санкт-Петербурга многие вопросы все еще остаются открытыми и могут служить предметом для дальнейших изысканий. Нам в свою очередь, благодаря работе с материалами периодической печати, удалось установить действительную дату сноса церкви Спаса-на-Сенной.

На основе изученных материалов, мы разработали вариант тематического экскурсионного маршрута по станциям, построенным до 1963 г. В основу экскурсии мы положили различия в архитектурно-художественном оформлении станций и павильонов первой и второй очереди. Такая экскурсия может быть интересна жителям и гостям города, интересующимся архитектурой и историей города. Используя материалы, представленные в данной работе, можно разработать не один экскурсионный маршрут, комбинируя и сочетая различные объекты показа.

# Список использованных источников и литературы

**Нормативные акты**

1. ГОСТ 50681-2010 Туристские услуги. Проектирование туристских услуг. – М.: Стандартинформ, 2011. – 13 с.
2. Постановления ЦК КПСС и Совета Министров СССР по вопросам строительства от 23, 24 августа и 4 ноября 1955 г. – М: Госполитиздат, 1956. – 174 с.

**Материалы периодической печати**

1. А как на Лентрублите? // Ленинградское метро. 1962. № 10.
2. *Андреев Н.* Щит пошел к Неве // Ленинградское метро. 1961. № 24.
3. *Андреев А.* Замыслы архитектора претворяются в жизнь // Ленинградское метро. 1954. № 89‒90.
4. *Андреев А*. Макет станции «Владимирская» // Ленинградское метро. 1954. № 69.
5. *Андреев А.* Проект станции «Финляндская» // Ленинградское метро. 1957. № 65.
6. *Андреев А*. Станция «Площадь Ленина» // Ленинградское метро. 1958. № 43.
7. *Андреев Н.* Подрядчик допускает брак // Ленинградское метро. 1954. № 102.
8. *Андреев. М.* К чему приводит круговая порука // Строитель. 1947. № 26.
9. *Аплаксин Б.* Пустить поезда метро в пригороды // Ленинградское метро. 1957. № 40.
10. *Барканов Н.* Комбинированные кольца // Ленинградское метро. 1961. № 74.
11. *Батраков И*. Монтируются первые эскалаторы // Ленинградское метро. 1960. № 46.
12. *Беляев В*. От «Чернышевской» к «Площади Восстания» // Ленинградское метро. 1957. № 77.
13. *Берлина Е.* Досрочно // Ленинградское метро 1962. № 23.
14. *Бодров А.* Девять метров тоннеля в сутки // Ленинградское метро. 1958. № 74.
15. Боевые задачи метростроевцев в 1947 году // Строитель. 1947. № 23‒24.
16. Больше трех метров за смену // Ленинградский метростроитель. 1962.№ 59.
17. *Бочаров Ф.* Кустарщина на щитовой проходке // Ленинградское метро. 1950. № 12.
18. *Бубнов Д*. Неужели проект ещё изменят? // Ленинградское метро. 1955. № 82.
19. Быстрее определить трассу второй очереди метро // Ленинградское метро. 1956. № 41.
20. В борьбе с плывуном // Ленинградское метро. 1957. № 40.
21. В глубь Ковенского размыва // Ленинградское метро. 1956. № 94.
22. В зелени стеклянные витрины // Ленинградская правда. 1963. № 148.
23. В наклонном тоннеле станции «Невский проспект» // Строительный рабочий. 1963. № 35.
24. В новом году работать по-новому! // Строитель. 1948. № 2.
25. Важнейшая задача коллектива Ленметростроя // Ленинградский метростроитель. 1962. № 49.
26. *Васильев В*. Дадим ещё 9 колец // Ленинградское метро. 1958. № 51.
27. Вернувшись к мирному труду... // Строитель. 1946. № 53.
28. Взрыв был точным // Ленинградское метро. 1961. № 4.
29. *Войнов И*. За осуществление четвертой сталинской пятилетки // Строитель. 1947. № 25.
30. *Воинов С.* Добрый почин подхвачен // Ленинградский метрополитен. 1963. № 25.
31. *Воронин Н*. Осуществляя замыслы архитекторов // Ленинградское метро. 1958. № 71.
32. Вторая очередь Ленинградского метрополитена // Ленинградское метро. 1957. № 58.
33. Вынужденная остановка // Ленинградское метро. 1961. № 98.
34. *Высоков И.* По замыслам ленинградских зодчих // Ленинградский метростроитель 1962. № 25.
35. *Гегелло А*. Создать отличные проекты станций Ленинградского метро // Ленинградское метро. 1950. № 41.
36. *Гецкин А*. Разработан архитектурный проект // Ленинградское метро. 1958. № 94.
37. *Гецкин А., Шувалова В*. Проект вестибюля Чернышевской // Ленинградское метро. 1956. № 97.
38. *Глазунов П*. За 150 дней // Ленинградское метро. 1957. № 45.
39. Готов правый тоннель «Чернышевской» // Ленинградское метро. 1957. № 86.
40. Готов правый тоннель // Ленинградское метро. 1953. № 42.
41. Готовим кадры для строительства метро // Строитель. 1946. № 68.
42. Готовимся к строительству метрополитена // Строитель. 1946. № 30.
43. Готовятся новые кадры метростроевцев // Строитель. 1946. № 60.
44. График срывается // Строитель. 1946. № 36.
45. Две сбойки // Ленинградское метро. 1960. № 8.
46. Движение открыто! // Ленинградский метрополитен. 1963. № 26.
47. *Дехтярев Ф*. Затягивается стройка вестибюля // Ленинградское метро. 1960. № 72.
48. Для удобства пассажиров метро // Ленинградское метро. 1955. № 104.
49. Досрочно сдадим новую линию метро // Ленинградское метро. 1960. № 82.
50. Достойно выполним предсъездовские обязательства // Ленинградское метро. 1961. № 73.
51. *Дубов Я.* Заканчиваем подготовку к взрыву // Ленинградское метро. 1960. № 101.
52. *Дубов Я.* Здесь будет станция Октябрьская // Ленинградское метро. 1960. № 84.
53. *Ершов В*. На станции «Обводный канал» // Ленинградское метро. 1958. № 78.
54. Есть «Петроградская»! // Ленинградская правда. 1963. № 149.
55. Есть правый тоннель // Ленинградское метро. 1962. № 19.
56. Есть сбойка // Ленинградское метро. 1962. № 81.
57. Женщины на строительстве Ленинградского метрополитена // Строитель. 1946. № 53.
58. Жилой городок строителей метро // Ленинградское метро. 1948. № 52.
59. *Журавлев И.* Когда же будет эректор // Ленинградское метро. 1958. № 76.
60. Закон движения вперед // Ленинградское метро. 1950. № 27.
61. Закончена проходка среднего тоннеля // Ленинградское метро. 1960. № 95.
62. Закончена проходка тоннелей // Ленинградское метро. 1954. № 23.
63. Закончили проходку ствола // Ленинградское метро. 1960. № 89.
64. Замкнули первые кольца // Ленинградский метростроитель. 1962. № 55.
65. Занятия начались // Ленинградское метро. 1949. № 70.
66. *Иванов А*. Как быть с портиком // Ленинградский метростроитель. 1962. № 81.
67. *Иванов Ю.* У памятника «Стерегущему» // Ленинградское метро. 1960. № 47.
68. *Иванова А.* Тоннельные скоростники // Ленинградское метро. 1956. № 33-34.
69. *Иванова В*. Породу грузят вручную // Ленинградское метро. 1960. № 84.
70. *Иванова А.* Под руслом Невы // Ленинградское метро. 1961. № 91.
71. *Иванова В*. Они заботятся о здоровье кессонщиков // Ленинградский метростроитель. 1962. № 65.
72. *Иванова В.* Отделка заканчивается // Строительный рабочий. 1963. № 49.
73. *Иванова В*. По требованию архитекторов // Ленинградское метро. 1961. № 25.
74. *Иванова В*. Станция готова! // Строительный рабочий. 1963. № 50.
75. К новому подъему профсоюзной работы // Ленинградское метро. 1962. № 1.
76. К станции Парк Победы // Ленинградское метро. 1959. № 92.
77. К экзамену готовы // Строитель. 1946. № 82.
78. Как идет строительство новой трассы. Сводка на 10 января // Ленинградский метрополитен. 1963. № 3.
79. Как идет строительство новой трассы. Сводка на 20 февраля // Ленинградский метрополитен. 1963. № 9.
80. *Канинский В*. В содружестве метрополитеновцев и строителей // Ленинградское метро. 1958. № 72.
81. *Капустин В.* Когда же будут проекты? // Ленинградское метро. 1960. № 68.
82. *Капустин В*. Начали строительство станции «Обводный канал» // Ленинградское метро. 1958. № 68 .
83. *Кателин И*. Начались путевые работы // Ленинградское метро. 1953. № 102.
84. *Кателин И*. Тоннель под Невой пройден // Ленинградское метро. 1957. № 22.
85. *Качалов Н. Н*. Стекло – в оформлении станций метро // Строитель. 1948. № 27.
86. *Качковский А.* Первые метры наклонного хода // Ленинградское метро. 1961. № 96.
87. *Клугман З.* 19,757 потерянных часов // Строитель. 1948. № 14.
88. *Кокорин Н.* Ещё одна сбойка // Ленинградское метро. 1957. № 54.
89. *Кондратьева Л.* Машинисты электропоездов // Ленинградское метро. 1955. № 76.
90. Конкурс на оформление станций // Ленинградское метро. 1956. № 70.
91. *Коновалова В.* Разборка портика // Ленинградский метростроитель. № 91. 1962.
92. *Коновалова В*. На площади Мира // Ленинградский метростроитель 1962. № 99.
93. *Коньков Л.* Преодолели Ковенский размыв // Ленинградское метро. 1956. № 87-88.
94. *Косолапов В.* Годовой план выполним досрочно // Строитель. 1947. № 26.
95. *Кочергин А*. По новой технологии // Ленинградское метро. 1956. № 27.
96. *Кремнева Р.* Разведка новой трассы // Ленинградское метро. 1957. № 66.
97. Крупнейшее сооружение послевоенной сталинской пятилетки // Строитель. 1946. № 31.
98. *Крылов С.* Началась проходка ствола // Ленинградское метро. 1960. № 78.
99. *Кузнецов К. А.* Еще выше уровень производства! // Строитель. 1948. № 17.
100. *Кулагин В.* Устранить недоделки на метрополитене // Ленинградское метро. 1955. № 99.
101. Ленинград строит метро // Строитель. 1947. № 58‒59.
102. Ленинградские эскалаторы // Ленинградское метро. 1950. № 40.
103. *Лугин Н.* Вагоны для метрополитена // Ленинградское метро. 1955. № 53.
104. *Лукьянов В.* Проект новой линии метро // Ленинградское метро. 1956. № 78.
105. *Любимова А.* Бригадир проходчиков А. Мурашов // Ленинградский метростроитель. 1962. № 58.
106. *Любимова А.* Второй щит двинулся к «Финляндской» // Ленинградское метро. 1957. № 80.
107. *Любимова А*. Набирают темпы // Ленинградское метро. 1958. № 53.
108. *Любимова А.* Первое кольцо // Ленинградское метро. 1961. № 100.
109. *Любимова А*. Последняя сбойка // Ленинградское метро. 1957. № 7.
110. *Любимова А*. Почему в наклонном ходе появилась вода // Ленинградское метро. 1957. № 103.
111. *Любимова А*. Соединились тоннели шахт № 306 и 307 // Ленинградское метро. 1959. №72.
112. *Любимова А*. Щит подошел к Неве // Ленинградское метро. 1956. № 75.
113. *Майзель Я*. Итог упорного труда // Строитель. 1948 № 25.
114. Макет станции «Площадь Восстания» // Ленинградское метро. 1954. № 46.
115. *Максимов А*. Одевать тоннели в железобетон // Ленинградское метро. 1955. № 97.
116. *Максимов Б*. Конкурс проектов новых станций // Ленинградское метро. 1959. № 39.
117. *Максимов Б.* Строятся новые вестибюли // Ленинградское метро. 1961.№ 98.
118. *Малинников В*. Готовить объекты под монтаж СЦБ и связи // Ленинградское метро. 1958. № 14.
119. *Малышева Т*. На станции Фрунзенская // Ленинградское метро. 1961. № 23.
120. *Медейко В.* Октябрьская – Петроградская // Ленинградское метро. 1959. № 102.
121. Местные материалы – стройкам! // Строитель. 1947. № 46.
122. *Метелица Ю.* Осталось 20 колец // Ленинградское метро. 1958. № 45.
123. Метро трёх городов // Строитель. 1946. № 3.
124. Мирный взрыв // Смена. 1961. № 9.
125. Митинг на станции «Площадь Восстания» // Ленинградское метро. 1955. № 90–91.
126. *Михайлова З*. Механизированный щит остановлен // Ленинградское метро. 1956. № 61.
127. *Михайлова З*. Третья сбойка // Ленинградское метро. 1956. № 97.
128. Мобилизовать все силы на перевыполнение плана // Строитель. 1947. № 21‒22.
129. Монтаж начат // Строительный рабочий. 1963. № 34.
130. Монтаж эскалаторов станции «Парк Победы» // Ленинградское метро. 1961. № 18.
131. Монтажники простаивают // Ленинградский метрополитен. 1963. № 11.
132. *Мороз М*. За электрохимический способ закрепления грунтов // Ленинградское метро. 1961. № 23.
133. *Морозов Н.* Наклонный ход станции Горьковская // Ленинградское метро. 1961. № 23.
134. На Невском проспекте. // Ленинградское метро. 1961. № 40.
135. На пути к Неве // Ленинградский метростроитель. 1962. № 96.
136. На станции метро «Пушкинская» // Ленинградское метро. 1953. № 56.
137. На станции Московские ворота // Ленинградское метро. 1961. № 14.
138. На строительной площадке, где будет станция «Технологический институт» // Строитель. 1946. № 52.
139. На трудовой вахте // Ленинградский метростроитель. 1962. № 65.
140. Наклонный ход станции Петроградская // Ленинградское метро. 1961. № 71.
141. *Наркевич И*. 400 процентов нормы // Строитель. 1948 № 15.
142. Началась кессонная проходка // Ленинградское метро. 1956. № 65.
143. Началась проходка перегона // Ленинградское метро. 1960. № 9.
144. Началась проходка перегонного тоннеля // Ленинградское метро. 1957. № 95.
145. Началась проходка среднего тоннеля // Ленинградское метро. 1962. № 21.
146. Началась проходка станции «Электросила» // Ленинградское метро. 1958. № 76.
147. Началась проходка // Ленинградский метростроитель. 1962. № 33.
148. Началось сооружение ствола // Ленинградское метро. 1957. № 76.
149. Начался монтаж эскалаторов // Ленинградское метро. 1953. № 28 .
150. Начат второй наклонный ход // Ленинградское метро. 1957. № 23.
151. Не подготовились к новой работе // Ленинградское метро. 1952. № 23.
152. *Николаев Ю.* Радостное событие // Ленинградское метро. 1955. № 81.
153. *Николаева Е., Головань А*. Спасенная икона // Санкт-Петербургские ведомости. 2014, 26 декабря.
154. Новая площадка // Ленинградское метро. 1960. № 77.
155. Новые кадры лаборантов // Ленинградское метро. 1948. № 55.
156. О дальнейшем проектировании и строительстве Ленинградского метрополитена имени В.И. Ленина // Ленинградское метро. 1956. № 73.
157. О досрочном завершении строительства участка метрополитена «Площадь Восстания» - «Финляндский вокзал» // Ленинградское метро. 1958. № 15.
158. Обсудили проект станции нового типа // Ленинградское метро. 1956. № 22.
159. Обсуждается трасса новой очереди // Ленинградское метро. 1956. № 67.
160. Обучить рабочих новому делу // Ленинградское метро. 1959. № 47.
161. *Озеров Н.* Дискуссия о портике продолжается… // Ленинградский метростроитель. № 85. 1962.
162. *Омельченко М*. На новой линии метро // Ленинградское метро. 1955. № 95.
163. Опережая график // Строительный рабочий. 1963. № 46.
164. Освободить площадки для сооружения новых станций метро // Ленинградское метро. 1960. № 58.
165. Ответственное задание // Строитель. 1948. № 15.
166. Открыта новая линия метрополитена // Ленинградское метро. 1961. № 35.
167. Очередные задачи строителей // Ленинградское метро. 1958. № 46.
168. *Павлов А.* Что я видел на Брюссельской выставке // Ленинградское метро. 1958. № 46.
169. Первые метры станции Парк Победы // Ленинградское метро. 1960. № 2.
170. *Плаксицкий Л.* Пробному поезду – «зеленую улицу» // Строительный рабочий. 1963. № 47.
171. *Плаксицкий Л*. Создать условия монтажникам «Транссигналстроя» // Ленинградское метро. 1960. № 97.
172. Площадки для новых шахт // Ленинградское метро. 1959. № 5.
173. Плывун укрощен… // Ленинградский метростроитель. 1962. № 73.
174. По метрострою // Строитель. 1946. № 95.
175. По метрострою // Строитель. 1947. № 49-59.
176. По метрострою // Строитель. 1947. № 76.
177. По нашей стройке // Ленинградское метро. 1949. № 75.
178. Повышать темпы строительства // Ленинградское метро. 1956. № 26.
179. Подземный вестибюль – к 1 мая // Ленинградский метрополитен. 1963. № 7.
180. Подрядчики не выполняют обязательств // Ленинградское метро. 1955. № 9.
181. Поезд прибыл на новую станцию // Ленинградское метро. 1961. № 30.
182. Поезда идут от Автова до станции «Площадь Ленина» // Ленинградское метро. 1958. № 44.
183. Полным ходом. // Ленинградское метро. 1962. № 9.
184. Помогают метростроевцам // Ленинградское метро. 1958. № 33.
185. Последняя сбойка // Ленинградский метрополитен. 1963. № 7.
186. Почему приостановилась проходка // Ленинградское метро. 1961. № 57.
187. Правый готов // Ленинградское метро. 1962. № 26.
188. Приз «Гран При» Ленметрострою // Ленинградское метро. 1959. № 24.
189. Принимай, Отчизна, наши подарки! // Ленинградский метростроитель. 1962. № 87.
190. Пробный поезд успешно прошел по второму участку // Ленинградское метро. 1958. № 36.
191. Проекты новых станций // Ленинградское метро. 1956. № 103.
192. Проходка в кессоне началась // Ленинградское метро. 1962. № 49.
193. Прошел пробный поезд // Ленинградское метро. 1961. № 34.
194. *Пулькин В.* Взрывника в каждую смену // Ленинградское метро. 1959. № 26.
195. Рабочая комиссия приступила к приемке // Ленинградское метро. 1955. № 76.
196. *Резников П., Цыгапков В.* За опытом в Ленинград // Ленинградское метро. 1958. № 57.
197. Результаты превзошли ожидания // Ленинградское метро. 1948. № 53.
198. *Романовский С*. Строить добротно, прочно // Ленинградский метростроитель. 1962. № 81.
199. *Ромачевский Е.* На станции Октябрьская // Ленинградское метро. 1960. № 96.
200. *Рыбников И*. Начали проходку станции «Московские ворота» // Ленинградское метро. 1958. № 83.
201. С опережение графика // Ленинградское метро. 1956. № 22.
202. С помощью горного эректора // Ленинградское метро. 1957. № 52.
203. *Салопекин И.* После взрыва // Ленинградское метро. 1961. № 8.
204. *Самохин В.* Наше предмайское обязательство // Ленинградское метро. 1950. № 26.
205. Сбойка состоялась // Ленинградское метро. 1961. № 102.
206. Сдадим новую линию метро в эксплуатацию к 1 мая // Ленинградское метро. 1961. № 21.
207. *Седнев Е.* Завершена большая работа // Ленинградское метро. 1951. № 77.
208. *Седнев Е.* Ознакомились с опытом москвичей // Ленинградское метро. 1950. № 40.
209. *Семенова Л*. Правый тоннель пройден до Невы // Ленинградское метро. 1956. № 101.
210. 77 архитектурных проектов // Ленинградское метро. 1956. № 92.
211. *Синичкин* *М.* Станция «Автово». Нужны помощь и поддержка // Ленинградское метро. 1950. № 40.
212. *Скрипников В*. Наклонный ход пройден // Ленинградское метро. 1959. № 13.
213. *Скрипников В.* Полукольца смонтированы // Ленинградское метро. 1958. № 49.
214. *Скудрит В.* К площади Мира // Ленинградское метро. 1959. № 90.
215. *Смирнов В. В*. Скверная история // АРДИС. 2003. № 1.
216. *Смирнова В*. Быстрее отеплить вестибюль «Пушкинской» // Ленинградское метро. 1955. № 95.
217. *Смирнова В.* Обычные будни // Строительный рабочий. 1963. № 54.
218. *Смирнова В*. Открылся второй вестибюль станции Площадь Восстания // Ленинградское метро. 1960. № 65.
219. *Смирнова В*. Первая сбойка на новом участке // Ленинградское метро. 1956. № 89.
220. *Смирнова В.* Под руслом Фонтанки // Ленинградское метро. 1960. № 29.
221. *Смирнова В.* Станционный щит двинулся в путь // Ленинградское метро. 1958. № 93.
222. *Смирнова В*. Станция «Пушкинская» вступила в строй // Ленинградское метро. 1956. № 35.
223. *Смирнова В.* Последний наклонный тоннель пройден // Ленинградское метро. 1955. № 76.
224. Собрание партийного актива Ленметростроя // Строитель. 1946. № 32.
225. Собрание производственно-хозяйственного актива Ленметростроя // Ленинградское метро. 1949. № 23.
226. *Соколов А.* Архитектура станций второй очереди // Ленинградское метро. 1959. № 88.
227. *Соколов А*. В зоне валунов // Ленинградский метростроитель. 1962. № 71.
228. *Соколов А. М.* Проекты новых станций метро // Строительство и архитектура Ленинграда. 1962. № 4.
229. *Соколов С.* За тесную связь науки и практики // Строитель. 1948. №23.
230. *Соловьев Ю*. Щит пришел на шахту № 305 // Ленинградское метро. 1959. № 66.
231. Станции метро одеваются в мрамор // Ленинградское метро. 1953. № 104.
232. Станционный тоннель пройден // Ленинградское метро. 1961. № 95.
233. Станция «Нарвская» одевается в мрамор // Ленинградское метро. 1953. № 27.
234. *Старостин С.* Приступили к строительству вестибюля // Ленинградское метро. 1952. № 25.
235. *Степанюк В*. Сооружаем переходные тоннели // Ленинградское метро. 1960. № 32.
236. Сто архитектурных проектов // Строитель. 1947. № 104.
237. Сто проектов станций метро // Строитель. 1948. № 6.
238. Строительство метрополитена – кровное дело всех ленинградцев… // Строитель. 1947. № 70.
239. *Строчилов А*. Перед обкаткой эскалаторов // Ленинградское метро. 1960. № 56.
240. Съемка фильма о метростроевцах // Ленинградское метро. 1954. № 24.
241. Там, где будет станция Петроградская // Ленинградское метро. 1960. № 62.
242. *Тархов Ю*. Первая сбойка // Ленинградское метро. 1958. № 45.
243. Технический проект готов // Строитель. 1947. № 49‒59.
244. Технический проект рассмотрен // Строитель. 1947. № 97.
245. *Тимофеев А.* Дело за проектировщиками // Ленинградское метро. 1957. № 60.
246. III партийная конференция Ленметростроя // Строитель. 1947. № 49‒50.
247. Три архитектурных конкурса // Строитель. 1947. № 77.
248. У Московского вокзала // Ленинградское метро. 1958. № 66.
249. Уложены первые железобетонные кольца // Ленинградское метро. 1956. № 66.
250. Ускорить монтаж эскалаторов // Ленинградское метро. 1955. № 10.
251. Ученые – производству // Ленинградское метро. 1949. № 32.
252. *Федоров Г*. Почетная задача выполнена // Ленинградское метро. 1959. № 77.
253. *Фетисов Н*. Молодцы, монтажники! // Ленинградское метро. 1958. № 44.
254. *Фролов Л., Сахиниди И*. Станция нового типа // Ленинградское метро. 1955. № 104.
255. Хорошие итоги // Строитель. 1948. № 13.
256. Цифры и факты //Вечерний Ленинград. 1955. Ноябрь.
257. 400 тысяч пассажиров // Ленинградское метро. 1955. № 90–91.
258. *Черняк А*. Обеспечить стройки материалом и гранитом // Ленинградское метро. 1954. № 20.
259. *Чурляев А.* Заканчиваем монтаж эскалаторов // Ленинградское метро. 1960. № 27.
260. *Чурляев А., Симоненков А*. С опережением графика // Ленинградское метро. 1958. № 24.
261. *Шибаев Ю*. Готов средний тоннель станции «Электросила» // Ленинградское метро. 1958. № 95.
262. Школе присуждена почетная грамота // Ленинградское метро. 1958. № 92.
263. Щит выведен на новый горизонт // Ленинградское метро. 1962. № 29.
264. Щит тронулся в путь // Ленинградское метро. 1948. № 100.
265. Щит тронулся в путь // Ленинградское метро. 1957. № 26.
266. Эскалатор в обкатке // Ленинградское метро. 1961. № 9.
267. Этапы большого пути // Ленинградское метро. 1961. № 37.
268. *Юрьев Н*. Монтаж эскалаторов на «Пушкинской» // Ленинградское метро. 1956. № 20.
269. *Юрьев Н.* Начали проходку второго станционного тоннеля // Ленинградское метро. 1960. № 17.
270. Я – проходчик // Строитель. 1947. № 19.

**Литература**

1. *Александрова Л. Б*. Луиджи Руска. ─ Л.: Лениздат, 1990. ─ 160 с.: ил. ─ (Зодчие нашего города).
2. *Горбачевич К. С., Хабло Е. П.* Почему так названы: О происхождении названий улиц, площадей, островов, рек и мостов Санкт-Петербурга. – 5-е изд. – СПб.: Норинт, 2002. – 347 с.
3. *Жданов А.М.* Метрополитен Петербурга: легенды метро, проекты, архитекторы, художники и скульпторы, станции, наземные вестибюли. – М.: Центрполиграф, 2017. – 702 с.
4. *Иванкин Л. Е.* Летопись Ленметростроя: исторический очерк о Ленинградских метростроителях. ─ Л.: Лениздат, 1984. ─ 174 с.
5. *Кириков Б. М., Кирикова Л. А., Петрова О. В*. Невский проспект. Дом за домом. ─ 4-е изд., дораб. ─ М.: Центрполиграф, 20013. ─ 413 с.
6. Метрополитен Северной столицы, 1955-2010. / авт.-сост. В. А. Гарюгин и др. Спб., 2010.,
7. *Мурашова Н. В.* Федор Демерцов. – СПб.: Белое и Черное, 2002. – 186 с.: ил. – (Архитекторы Санкт-Петербурга).
8. *Чеснокова А. Н*. Невский проспект. ─ Л.: Лениздат, 1985. ─ 208 с.: ил. ─ (Туристу о Ленинграде).
9. *Шавель Ю.* Метро Петербурга, 1955-2015. ─ [Б. м.: б. и.], 2015. ─ 414 с.: ил., цв. ил., портр.,факс.
10. *Шульц С. С*. Храмы Санкт-Петербурга: История и современность: Справочник/ Под науч. ред. М. В. Шкаровского. ─ СПб: Глагол, 1994. ─ 320 с.: цв. ил., карт.
11. *Юркова З. В*. Сенная площадь: вчера, сегодня, завтра. ─ М.: Центрполиграф; СПб.: Русская тройка-СПб, 2011.─270 с.: ил.

**Электронные ресурсы**

1. Экскурсии по Санкт-Петербургу. [URL]: <http://teona-spb.ru/ekskursii-po-sankt-peterburgu/> (дата обращения: 19.04.18)

# Приложение 1. Утраченные памятники архитектуры

## **§ 1. Церковь во имя Успения Божией Матери**

Церковь во имя Успения Божией Матери больше известна как церковь Спаса-на-Сенной *(см. Приложение 3. Рисунок 6).* Долгое время она была первой церковью в черте города, которая попадала в поле зрения приезжающих в Петербург со стороны Москвы. Уже от Московской заставы видна была её высокая колокольня. Она была второй по высоте в городе, после колокольни Петропавловского собора.

Сенная площадь возникает на карте Петербурга во время правления Анны Иоанновны в конце 1730-х гг. как площадь для продажи сена и дров на пересечении двух въездных дорог в город Московского тракта и Петергофской дороги. Сенная площадь быстро перерастает статус места продажи сена и дров и скоро становится крупнейшей торговой площадью города. Екатерина II способствует превращению площади в крупнейшую торговую площадь города своим указом от 1 марта 1774 г., который отводит Сенную площадь пригородным сельским хозяевам для продажи различных съестных продуктов городским жителям. Крестьяне на этой площади не платили за торговое место, поэтому продукты на Сенном рынке стоили дешевле, чем в других торговых точках. Были установлены специальные регламентированные еженедельные дни и часы, когда продавцы могли привозить свой товар и продавать его. Торг начинался ранним утром и длился до полудня. Торговали с возов и под навесом возле церкви Успения. После полудня возы разъезжались и площадь становилась свободной для прогулок[[292]](#footnote-292).

Торговля на Сенной приносила купцам стабильный доход, поэтому уже в 1743 г. несколько купцов, торговавших на площади и проживающих неподалеку, обратились к Анне Иоанновне с просьбой разрешить поставить храм на Сенной площади. Разрешение на строительство было дано только через восемь лет указом Елизаветы Петровны от 8 декабря 1751 г[[293]](#footnote-293). Сначала была поставлена деревянная церковь, это была не новая церковь, а купленная на Выборгской стороне и предназначенная для разбора, потому что для строительства каменной церкви деньги и материалы не удалось собрать быстро. Деревянная церковь была освящена 18 июля 1753 г. Уже через два дня, 20 июля 1753 г., рядом с деревянной церковью был заложен каменный храм, ориентированный на восток и расположенный к Садовой улице под углом в 45 градусов[[294]](#footnote-294). Каменная церковь строилась в основном на средства богатого купца Саввы Яковлевича Яковлева[[295]](#footnote-295). Первоначально церковь имела три придела. Первый, освященный еще до окончания строительства во имя Трех Святителей Вселенских 20 июня 1761 г. Правый придел был освящен 2 октября 1764 г. во имя Саввы Освященного. В этих двух приделах служили только зимой. Главный же алтарь был освящен 5 декабря 1765 г. во имя Успения Божией Матери, когда строительство церкви было полностью завершено[[296]](#footnote-296).

Вопрос от том, кто был архитектором церкви Спаса-на-Сенной, до сих пор не решен и является предметом споров и научных поисков. Существует много версий и предположений, но ни одно их них не доказано. На авторство церкви претендуют почти все ведущие архитекторы середины XVIII в. Это и А. В. Квасов, и Ф. Б. Растрелли, и П. А. Трезини[[297]](#footnote-297). Разные исследователи находят сходство с постройками различных архитекторов той эпохи. Скорее всего над созданием церкви трудился не один архитектор, к тому же она не однократно достраивалась и переделывалась. Сложно было даже отнести церковь к какому-то одному архитектурному стилю, она соединяла в себе черты разных направлений, но как ни странно церковь Спаса-на-Сенной всегда удивляла своей цельностью и гармоничностью.

Высокая колокольня церкви, которая была яркой архитектурной доминантой этой части города, первоначально была деревянной. Ее высота достигала 24 сажени и 12 вершков, она была совсем на немного выше главного купола собора[[298]](#footnote-298). Деревянная колокольня простояла более 100 лет, и лишь при капитальном ремонте церкви в 1867-1871 гг. колокольня была заменена на кирпичную. В период больших ремонтных работ в кладку колокольни была вложена закладная доска, на которой были записаны имена тех, кто трудился над перестройкой церкви. Эта доска была обнаружена после взрыва церкви в 1961 г., и передана в Музей истории Ленинграда. Закладная доска начала строительства, к сожалению, так и не была обнаружена. Купола и главки церкви были удлинены и позолочены. В это же время в церкви появилась система отопления. В начале XX в. облик церкви еще несколько изменился, к ней была пристроена часовня, которая раньше стояла отдельно[[299]](#footnote-299).

Церковь Успения была одной из самых богатых в Петербурге, имела большой капитал, содержала одноклассную церковно-приходскую школу с приютом и конюшней, а также богадельню. В церкви находился резной золоченый иконостас в стиле барокко, уникальный престол с золоченой ротондой и много других богатств.

Судьба церкви после Революции 1917 г. была схожа с судьбой многих других церквей города. Много церковных богатств было изъято из нее в 1922 г. после выхода декрета об изъятии церковных ценностей в помощь голодающим. Приход церкви Спаса-на-Сенной вступил на путь обновленчества – реформаторского движения, возникшего в Русской православной церкви ещё в 1905 г., но активно набиравшего обороты после Революции. Вследствие этого в 1923 г. церковь обретает статус собора. А с 25 января 1932 г. до своего закрытия в апреле 1938 г. храм являлся кафедральным обновленческим собором[[300]](#footnote-300). После закрытия собора 11 его колоколов были сданы в Госфонд и, вероятно, пошли на переплавку. Храмовые иконы были переданы в Спасо-Преображенский собор и в городские музеи. 12 апреля 1938 г. решением Леноблисполкома церковь Спаса-на-Сенной была выведена из-под охраны государства и исключена из числа памятников[[301]](#footnote-301). Однако, церковь не была снесена до войны и в течение многих лет после войны.

Решение о сносе церкви было принято только в 1960 г., когда павильон станции метро «Площадь Мира» решено было построить именно на месте церкви, которая к тому времени находилась в весьма плачевном состоянии. Рассматривались и другие места для постройки павильона, но лучшим почему-то было признано то, где он и был построен. Узнав о решении снести церковь, декан архитектурного факультета ЛИСИ и одновременно сотрудник ГИОП, историк архитектуры В. И. Пилявский экстренно собрал заседание ученого совета факультета. Пилявский то и стал ярым защитником церкви. Под его руководством ученым советом архитектурного факультета было направлено письмо тогдашнему министру культуры СССР Е. А. Фурцевой с просьбой предотвратить утрату очень важного градостроительного ансамбля города. В Ленинград была направлена комиссия под руководством академика архитектуры Н. В. Баранова, которой и предстояло решить судьбу церкви. Была поставлена задача сделать обмер и обследование церкви. Это было поручено В. В. Смирнову, работающему в то время на кафедре архитектурного проектирования, и аспиранту ЛИТИ Ю. М. Денисову. Когда они пришли обмерять церковь, там уже работали метростроевцы. Обмерять церковь решено было с применением стереофотограмметрический метод обмера (с помощью стереофототеодолита), т.к. лесов для обычного замера не было. Наряду с этим некоторые объекты замерялись вручную. Все эти сведения почерпнуты из статьи академика архитектуры В. В. Смирнова, который написал ее спустя сорок лет, после сноса церкви. Статья содержит еще много интересных и ценных сведений, но только дата взрыва церкви там указана неверно. Смирнов пишет, что церковь была взорвана в ночь с 1 на 2 февраля[[302]](#footnote-302). В газетах «Ленинградская правда» и «Вечерний Ленинград» не было заметок о взрыве церкви. В номере газеты «Ленинградское метро» от 11 января говорится о том, что церковь взорвана, но точной даты там не указано. И только из небольшой заметки в газете «Смена» от 11 января 1961 г. удалось выяснить, что взрыв был произведен в ночь с 9 на 10 января[[303]](#footnote-303).

## **§ 2. Перинные ряды с портиком Руска**

Станция Невский проспект стала первой станцией Ленинградского метрополитена без наземного вестибюля. Возможно, это решение было принято для того, чтоб не нарушать исторически сложившийся архитектурный ансамбль главного проспекта города. И плотная застройка этого района города, и сложность вписывания наземного павильона в облик Невского проспекта сыграли свою роль. Много было споров о том, где же расположить наземный вестибюль. Первоначально предполагалось встроить его в здание, находящееся между городской железнодорожной билетной станцией и Гостиным двором. Решением Исполкома Ленгорсовета еще 21 января 1960 г. Ленметрострою было предложено встроить вестибюль в дом № 33-а по Невскому проспекту с обязательным сохранением портика Руска *(см. Приложение 3. Рисунок 8).* Ленметрострой приложил немало усилий, чтоб сохранить портик. Но 6 августа 1962 г. Исполком принял новое решение, по которому Ленметрострою нужно было разобрать портик и строить подземный вестибюль. Когда была получена документация на строительство подземного вестибюля, оказалось, что портик, как памятник архитектуры сносить нельзя[[304]](#footnote-304). Споры по поводу судьбы портика продолжались уже больше 3 лет. До ввода в эксплуатацию новой линии метро оставалось всего 9 месяцев, а решение так и не было принято. В сентябре 1962 г. для решения этого вопроса была привлечена архитектурная общественность, состоялось собрание в Доме архитектора. Выступления были самыми противоречивыми. Кто-то высказывался о необходимости сохранить портик, кто-то говорил, что со сносом Перинных рядов портик полностью потеряет свое значение. Были предложения бережно разобрать портик и после строительства вестибюля собрать заново из тех же материалов[[305]](#footnote-305). Окончательное решение о судьбе портика оставалось за Ленгорисполкомом. Медлить дальше было нельзя. Вскоре Ленгорисполком принимает решение о том, что целыми нужно снять только 4 центральные колонны, а остальную часть портика разрушить и восстановить его заново после строительства вестибюля[[306]](#footnote-306).

Часть здания Перинных рядов была разобрана ранее, при строительстве наклонного хода. Это здание, видимо не представляло такой архитектурной ценности, как портик Руска, так как решение о его разрушении было принято сразу при первой необходимости.

Корпус Перинного ряда был сооружен в 1797-1798 гг. на средства купцов в связи с расширением торговли, которую уже не могли вместить существующие рядом Гостиный двор и Серебряные ряды. Здание представляло собой вытянутый по оси Гостиной (Думской) улицы одноэтажный корпус с открытой аркадой. Перинные ряды получили свое название от продажи в некоторых лавках птичьего пера[[307]](#footnote-307). Кто был архитектором этого здания, обнаружить пока не удалось. Во многих работах имя архитектора вообще не приводится, в некоторых встречается имя архитектора Джакомо Кваренги. Однако, в работах, посвященных этому мастеру, нет сведений и том, что он строил корпус Перинных рядов. Известно лишь, что Кваренги являлся автором здания Серебряных рядов. К тому же Перинные ряды неоднократно перестраивались.

Торцовый фасад корпуса Перинных рядов выходил на Невский проспект, но не на красную линию проспекта, а он находился несколько глубже. Этот фасад в начале XIX в. было поручено оформить архитектору Луиджи Ивановичу Руска. Л. И. Руска был швейцарцем по происхождению, но все свои творческие силы он отдал России и в большей степени Петербургу. Неслучайно, портик Перинных рядов носит его имя. Эта постройка является самой известной постройкой этого архитектора, но по его проектам в Петербурге возведено множество зданий и жилых домов. Л. И. Руска приехал в Россию в 1783 г и начал работать в придворном ведомстве каменных дел мастером[[308]](#footnote-308). Он получил хороший опыт, работая с такими архитекторами как Ж. Б. Валлен-Деламот, Д. Кваренги и В. Бренна. Расцвет творчества Руска приходится на начало XIX в., когда он 1802 г. становится придворным архитектором[[309]](#footnote-309). Многие его проекты не были осуществлены из-за нехватки средств в связи с войной с Наполеоном. Осуществленные же постройки говорят о большом таланте этого архитектора. Даже такая небольшая постройка как портик Перинных рядов требовала от его автора высокого мастерства. Расположенный между аркадами зданий Гостиного двора и Серебряных рядов небольшой портик мог затеряться среди них. Чтобы избежать однообразия в линии фасадов Невского проспекта, Л. И. Руска не выносит портик на красную линию, а ставит его немного глубже, что создает перспективу для восприятия сооружения. Архитектор противопоставил открытым аркадам окружающих зданий ордерную трактовку фасада. Необходимо было также создать ширму для здания Перинных рядов, чтобы скрыть это явно утилитарное длинное, узкое и некрасивое строение. Для этого Руска делает портик шире основного корпуса. Использование тосканского ордера и треугольного фронтона придало этому небольшому по своим размерам сооружению масштабность и монументальность, выделило его из окружающей застройки[[310]](#footnote-310).

Обещание Ленметростроя восстановить портик после строительства станции метро Невский проспект было выполнено не сразу. Только в 1972 г. портик был восстановлен, но не в том виде, каким он был прежде *(см. Приложение 3. Рисунок 9).* Пропорции портика были несколько изменены. Проект восстановления здания был разработан И. Н. Бенуа[[311]](#footnote-311).

## **§ 3. Церковь во имя Входа Господня в Иерусалим**

Церковь во имя Входа Господня в Иерусалим более известна в Санкт-Петербурге как Знаменская церковь, получившая такое название по одному из приделов. Деревянная церковь на пересечении Невского проспекта и набережной Лиговского канала была построена в 1759-1767 гг. Уже у той первой церкви было 3 придела. Первым 11 сентября 1765 г был освящен придел во имя Знамения Пресвятой Богородицы. Следующий – во имя Святителя Николая Чудотворца – освятили 22 октября 1766 г. Главный алтарь во имя Входа Господня в Иерусалим был освящен только 15 июня 1768 г[[312]](#footnote-312).

Церковь стала центром небогатого прихода, состоявшего в основном из ремесленников. Характер их занятий отразился в названиях улиц и переулков: Гончарная, Каретная, Стремянная, Свечной, Поварской и другие. Со временем число прихожан увеличивалось, и к концу XVIII приход охватывал уже большую территорию по обеим сторонам Невского проспекта. Небольшая церковь уже не могла обслуживать возросшее количество прихожан, поэтому решено было построить более вместительный каменный храм[[313]](#footnote-313).

Проект нового храма, разработанный архитектором Ф. И. Демерцовым, был утвержден в 1794 г. В этом же году храм был заложен немного позади деревянной церкви, расположенной на красной линии Невского проспекта. Петербургский архитектор Федор Иванович Демерцов был крепостным П. Н. Трубецкого, женившись на его дочери, получил вольную. По проектам Ф. И. Демерцова было построено несколько церквей, домов, зданий казарм для различных полков. Многие постройки архитектора были утрачены в советское время.

Купец Дмитрий Калмыков пожертвовал большие средства на строительство каменного храма, пожелав, чтобы один из его приделов освятили в честь невинно убиенного царевича Дмитрия. Однако, храм был достроен уже после смерти Калмыкова, и его желание не было исполнено[[314]](#footnote-314). Строительство затянулось из-за недостатка средств. Главный алтарь храма, освятили во имя Входа Господня в Иерусалим только 6 ноября 1804 г. Боковые приделы – Знаменский и Никольский – еще через два года. Пятиглавый белокаменных храм стал яркой доминантой Невского проспекта и площади, которая по названию церкви получила имя Знаменской. Знаменской стала именоваться также улица, которая протянулась от Невского проспекта до Кирочной улицы. Такое же имя получил и мост через Лиговский канал, расположенный на пересечении его с Невским проспектом. В 1809 г. по проекту Ф. И. Демерцова здание церкви были обнесено оградой, и по ее углам со стороны Невского проспекта построены две небольшие часовни[[315]](#footnote-315). *(см. Приложение 3. Рисунок 10).*

В 1864 г. Знаменская церковь подверглась первому капитальному ремонту. Были заменены покрытия куполов на новые с выпуклыми желобами, установлены чугунные решетки, старые часовни были перестроены по проекту архитектора П. А. Чепыжникова[[316]](#footnote-316). *(см. Приложение 3. Рисунок 11).*

В начале 1920-х гг. большинство храмовых ценностей было изъято. Церковь собирались закрыть и снести еще в 1932 г., но одним из ее защитников стал бывший прихожанин академик И. П. Павлов. После смерти Павлова в 1938 г. храм был закрыт, а в 1940 г. снесен в связи со строительством на его месте павильона станции метро «Площадь Восстания»[[317]](#footnote-317).

После разрушения церкви были навсегда утрачены следующие топонимы: Знаменская площадь еще в 1918 г. получила новое имя – площадь Восстания, т.к. в дни Февральской революции 1917 г. стала местом митингов и манифестаций трудящихся. С 1923 г. и Знаменская улица стала именоваться улицей Восстания[[318]](#footnote-318).

## **§ 4. Церковь во имя Святых Косьмы и Дамиана лейб-гвардии саперного батальона**

В § 6 первой главы приводится подробное объяснение, что, на наш взгляд, в сносе данного памятника Метрострой сыграл не самую первую роль. Церковь перестала быть действующей задолго до строительства на её месте станции метро «Чернышевская». Однако, и Метрострой тоже в какой-то мере поучаствовал в утрате данного памятника, ведь сохранившуюся часть церкви и окружающие ее постройки при строительстве наклонного хода пришлось снести.

Деревянная церковь во имя Святых Косьмы и Дамиана была возведена в 1759-60 гг. по повелению императрицы Елизаветы Петровны на площади внутри артиллерийского госпиталя. В 1847 г. церковь перешла в ведение саперного батальона. В 1854 г. она полностью сгорела. Временную церковь организовали в доме причта, возведенном в 1850-х гг. на углу Воскресенского проспекта (ныне – Чернышевского) и Кирочной улицы. При передаче батальону деревянной церкви было приказано возвести новый каменный храм, но средств на его строительство пока не было. Деньги появились позже, когда батальон праздновал свой полувековой юбилей. Новый храм был заложен 4 июля 1876 г. по проекту архитектора М. Е. Месмахера. Он был построен в несвойственном для русских православных церквей стиле в форме базилики и одновременно должен был являться манежем, чему решительно воспротивилось духовенство. *(см. Приложение 3. Рисунок 12).* Поэтому полковой манеж перенесли в другое место. Освящение новой церкви состоялось 14 апреля 1879 г.

В 1885–1886 гг. по проекту архитектора М. А. Иванова здание было дополнено невысоким куполом, были пробиты новые окна и изменено положение алтаря. По другим же сведениям, работы по перестройке церкви проводились под руководством военного инженера-строителя Н. В. Смирнова[[319]](#footnote-319). Как и в других воинских храмах, здесь на стенах висели доски с именами павших офицеров и батальонные знамена, картины, запечатлевшие знаменитые сражения, а также хранились мундиры шефов батальона – императоров Николая I, Александра II, Александра III Наибольшим почитанием пользовалась находившаяся в церкви икона Святых Космы и Дамиана, переданная в церковь Елизаветой Петровной. К образу этих бессребренников обращались за помощью в деле воспитания детей[[320]](#footnote-320).

3 июня 1899 г. перед церковью был установлен памятник саперам, в виде бронзового двуглавого орла на гранитном камне, перенесенный из Петергофского лагеря, где он был поставлен в 1853 г. *(см. Приложение 3. Рисунок 13).* В 1911 г. в храм перенесли останки выдающегося военного инженера К. А. Шильдера, скончавшегося в 1854 г. от ран во время Крымской войны.

Уже после революции, летом 1918 г., был освящен Покровский придел в северной части церкви. 1 ноября 1933 г. храм был закрыт. П. М. Суворков в своей работе «Проспект Чернышевского» говорит о том, что церковь стала спортивным залом для расположенных рядом школ[[321]](#footnote-321). Есть и другое мнение, что в сохранившейся части церкви была устроена библиотека[[322]](#footnote-322). Этот спорный предмет требует дальнейшего рассмотрения.

В целом, в вопросе изучения утраченных культовых памятников архитектуры Санкт-Петербурга значительная часть вопросов все еще остаются открытыми и могут служить предметом для дальнейших изысканий.

# Приложение 2. Практическая часть. Разработка экскурсионного маршрута

Экскурсии по Петербургскому метрополитену явление далеко не новое. Одними из первых посетителей Ленинградского метрополитена в качестве экскурсантов были высокие иностранные гости города – президент республики Индонезия А. Сукарно в 1956 г., вице-президент США Р. Никсон в 1959 г., наследный принц Камбоджи Н. Сианук в 1960 г. и другие. В их культурную программу, наряду с посещением знаменитых музеев и театров, входила и экскурсия по метрополитену[[323]](#footnote-323).

Сегодня экскурсии по Петербургскому метро предлагают несколько туристических фирм. На официальной основе экскурсии проводятся только одной фирмой – Экскурсионное бюро «Тэона» (ООО «Тэона»), которая является официальным партнером ГУП «Петербургский метрополитен». Фирма предлагает широкий спектр обзорных и тематических экскурсий по метро, разработанных для разных возрастных категорий[[324]](#footnote-324). Составить конкуренцию данной фирме достаточно непросто в силу многих причин, поэтому разработанная нами экскурсия может быть предложена ей для реализации. В настоящей выпускной работе предлагается образец разработки тематической экскурсии по станциям Петербургского метрополитена, которая при дальнейшей проработке сможет стать полноценной экскурсией для проведения среди жителей и гостей города, интересующимся его историей. Разработка представлена в виде технологической карты экскурсии, оформленной согласно ГОСТ 50681-2010 «Туристские услуги. Проектирование туристских услуг»[[325]](#footnote-325).

Технологическая карта экскурсии

Тема экскурсии:

Продолжительность (ч): 1,5 ч.

Протяженность (км): 13,3 км.

Автор-разработчик: студент 4 курса кафедры исторического регионоведения Института истории СПбГУ Бобрецова Софья Михайловна

Метод передвижения: метро

Содержание экскурсии: экскурсия по станциям Кировско-Выборгской и Московско-Петроградской линий, построенным с 1955 по 1963 гг., в ходе которой экскурсанты познакомятся с историей строительства первых линий Петербургского метрополитена, увидят и узнают, как и почему архитектурно-художественное оформление станций первой линии отличается от станций второй линии.

Маршрут экскурсии: Проспект Стачек д.90 к.2 (Павильон станции Автово» – станция метро «Автово» – станция метро «Нарвская – станция метро «Технологический институт – станция метро «Невский проспект» – станция метро «Петроградская».

Вступление

Во вступлении экскурсоводу следует поприветствовать экскурсантов и представиться, а также проинформировать группу о названии экскурсии, предстоящем маршруте и его продолжительности.

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Участки (этапы) перемещения по маршруту от места сборов экскурсантов до последнего пункта на конкретном участке маршрута** | **Места остановок** | **Объект показа** | **Продолжительность осмотра** | **Основное содержание информации** | **Указание по организации** | **Методические указания** |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| Проспект Стачек, д.90 к.2 | На некотором расстоянии от павильона станции «Автово» | Павильон станции «Автово» | 10 мин. | 1. Характеристика района Автово 2. Начало строительства метро в 1941 г. 3. Маршрут первой очереди метро, открытие метро в 1955 г. 4. Павильоны первой очереди Ленинградского метрополитена как яркие представители архитектуры сталинского неоклассицизма 5. Гармония павильона метро и окружающей застройки | Постановка группы насколько это возможно дальше от павильона метро, чтобы можно было полностью охватить взглядом и его, и окружающую застройку. | При описании района использовать метод краткой справки  Использовать изображение маршрута первой очереди из портфеля экскурсовода  При описании павильона метро использовать метод искусствоведческого анализа. |

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Подземный зал станции «Автово» | В торце подземного зала станции | Подземный зал станции «Автово» | 10 мин. | 1. Тема архитектурно-художественного оформления станции – «героическая оборона Ленинграда в дни Великой Отечественный войны» и ее воплощение в облике станции 2. Технологические особенности строительства станции 3. Использование художественного стекла в отделке станций | Перед входом на станцию предупредить группу, что в кассовом зале остановки не будет, чтобы проходя мимо, экскурсанты обратили внимание на надпись в куполе кассового зала.  Спустившись на станцию, поставить группу в торце зала, чтобы она не мешала пассажирам. Если есть возможность в конце рассказа, экскурсанты могут подойти к стеклянным колоннам и осмотреть их | Использовать метод искусствоведческого анализа. |
| Перегон между станциями «Автово» и «Нарвская» |  |  | 6 мин. | 1. При строительстве перегона между станциями «Кировский завод» и «Нарвская был впервые применен механизированный щит 2. Строительство станций «на горках» в целях экономии средств | Попросить группу не расходится далеко по вагону, занять свободные места или держаться за поручни. | Использовать изображение механизированного щита из портфеля экскурсовода |
| Подземный зал станции «Нарвская» | В торце подземного зала станции | Подземный зал станции «Нарвская» | 10 мин. | 1. Тема архитектурно-художественного оформления станции – «трудовая доблесть советского народа» и ее воплощение в облике станции 2. Технологические особенности строительства станции 3. Образ Сталина на станция первой очереди Ленинградского метрополитена. Утраченное панно на торцевой стене зала | Поставить группу в торце станции, убедившись, что она не мешает проходу пассажиров. | Использовать метода искусствоведческого анализа.  Использовать изображение утраченного панно из портфеля экскурсовода |
| Перегон между станциями «Нарвская» и «Технологический институт» |  |  | 6 мин. | 1. Глубина залегания трассы и станций 2. Сложные геологические условия города | Попросить группу не расходится далеко по вагону, занять свободные места или держаться за поручни. | Использовать изображение механизированного щита из портфеля экскурсовода |

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Подземный зал станции «Технологический институт I» | В торце подземного зала станции | Подземный зал станции «Технологический институт I» | 7 мин. | 1. Тема архитектурно-художественного оформления станции – «торжество советской науки и культуры» и ее воплощение в облике станции 2. Первый кроссплатформенный пересадочный узел 3. Освещение станций первой очереди 4. Обилие декора в убранстве станции | Поставить группу в торце станции, убедившись, что она не мешает проходу пассажиров. | Использовать метод искусствоведческого анализа. |
| Подземный зал станции «Технологический институт II» | В торце подземного зала станции | Подземный зал станции «Технологический институт II» | 10 мин. | 1. Постановление 1955 г. «Об устранении излишеств в проектировании и строительстве» 2. Строительство Кировско-Выборгской линии 3. Изменения в оформлении станций под влиянием постановления 1955 г. | Поставить группу в торце станции, убедившись, что она не мешает проходу пассажиров | Использовать метод краткой справки при рассказе о строительстве второй линии  Использовать сравнительный метод при рассказе об оформлении станций до и после 1955 г. |

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Перегон между станциями «Технологический институт» и «Сенная площадь» |  | Подземный зал станции «Нарвская» | 3 мин. | 1. Снос памятников архитектурны при строительстве станций метро 2. Снос Церкви Спаса-на-Сенной | Попросить группу не расходится далеко по вагону, занять свободные места или держаться за поручни. | Использовать метод краткой справки  Использовать изображение Церкви Спаса-на-Сенной из портфеля экскурсовода |
| Подземный зал станции «Сенная площадь» | В торце подземного зала станции | Подземный зал станции «Сенная площадь» | 6 мин. | 1. Тема архитектурно-художественного оформления станции – «Советский союз – борец за мир» и ее воплощение в облике станции 2. Утрата исторического облика станции | Поставить группу в торце станции, убедившись, что она не мешает проходу пассажиров | Использовать изображение исторического облика станции из портфеля экскурсовода |

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Перегон между станциями «Сенная площадь» и «Петроградская» |  |  | 8 мин. | 1. Трудности в преодолении участка под Невой – Невский размыв 2. Работа в кессоне | Попросить группу не расходится далеко по вагону, занять свободные места или держаться за поручни. | Использовать метод краткой справки |
| Подземный зал станции «Петроградская» | В торце подземного зала станции | Подземный зал станции «Петроградская» | 10 мин | 1. Тема архитектурно-художественного оформления станции – «Комсомол – верный помощник партии в построении коммунизма» и ее воплощение в облике станции 2. Станции нового типа без боковых посадочных платформ 3. Типовые проекты – плюсы и минусы 4. Новые материалы в отделке станций метро | Поставить группу в торце станции, убедившись, что она не мешает проходу пассажиров | Использовать метод искусствоведческого анализа |



В заключении следует подвести итог экскурсии, подчеркивая, что оформление каждой станции было подчинено определенной теме, но после выхода постановления 1955 г. выражать эту тему архитекторам стало намного сложнее. Стоит поблагодарить экскурсантов за проявленные интерес и внимание, вежливо попрощаться.

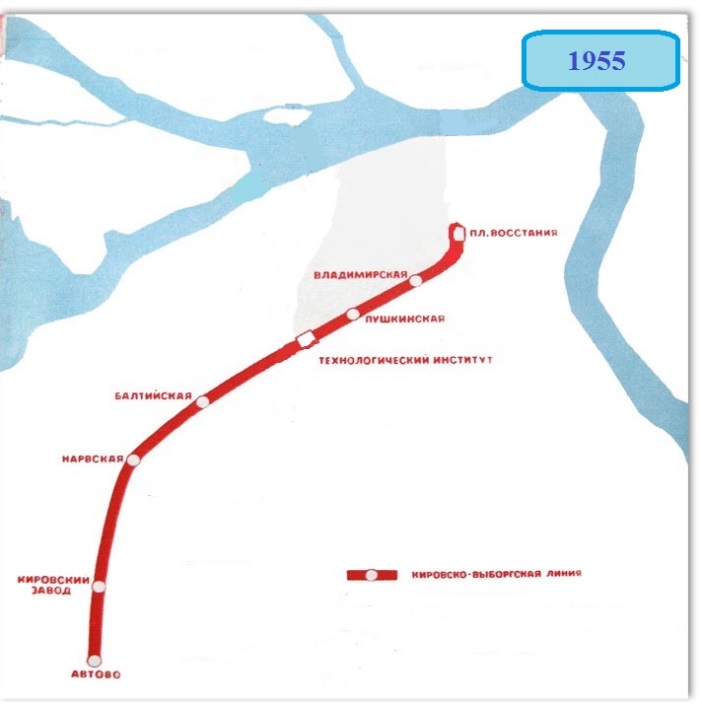
Рекомендуемая литература для подготовки экскурсии:

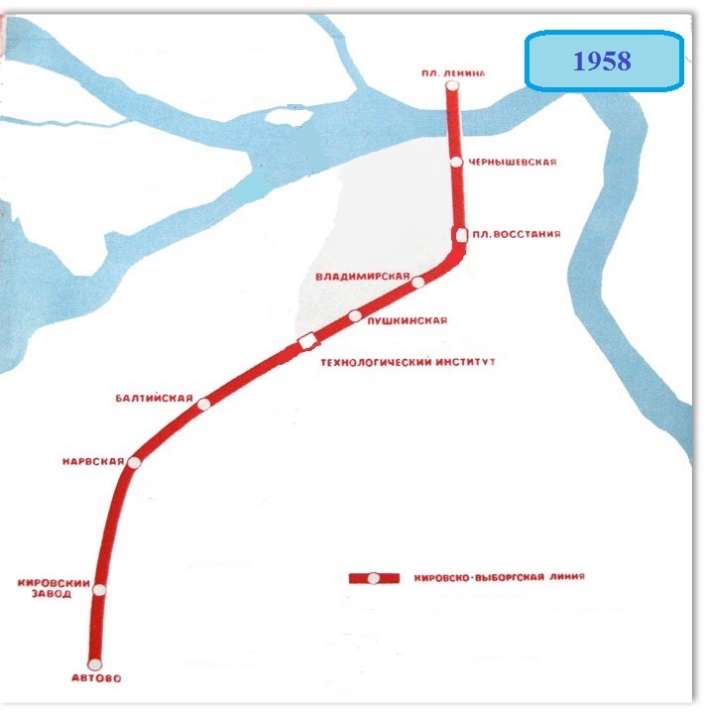
1. Соколов А. М. Станции Ленинградского метро. Л., 1957.
2. Иванкин Л. Е. Летопись Ленметростроя: Исторический очерк о ленинградских метростроителях. Л., 1984.
3. Жданов А. М. Метрополитен Петербурга. М., 2017.
4. Метрополитен Северной столицы, 1955-2010. / авт.-сост. В. А. Гарюгин и др. Спб., 2010.,
5. Шавель Ю. Метро Петербурга, 1955-2015. [Б. м.], 2015.

Портфель экскурсовода *(См. Приложение 3)*

1. Схема трассы первой очереди Ленинградского метрополитена им. В. И. Ленина 1955 г. *(Рисунок 3)*
2. Изображение механизированного проходческого щита *(Рисунок 4)*
3. Фото с изображением утраченного панно со станции «Нарвская» «Сталин на трибуне» *(Рисунок 5)*
4. Вид Сенной площади. Литография К. П. Беггрова с акварели А.  П. Брюллова 1822 г. *(Рисунок 6)*
5. Станция «Площадь Мира» перед открытием, 1961 г. *(Рисунок 7)*

# Приложение 3.

Рисунок 1.



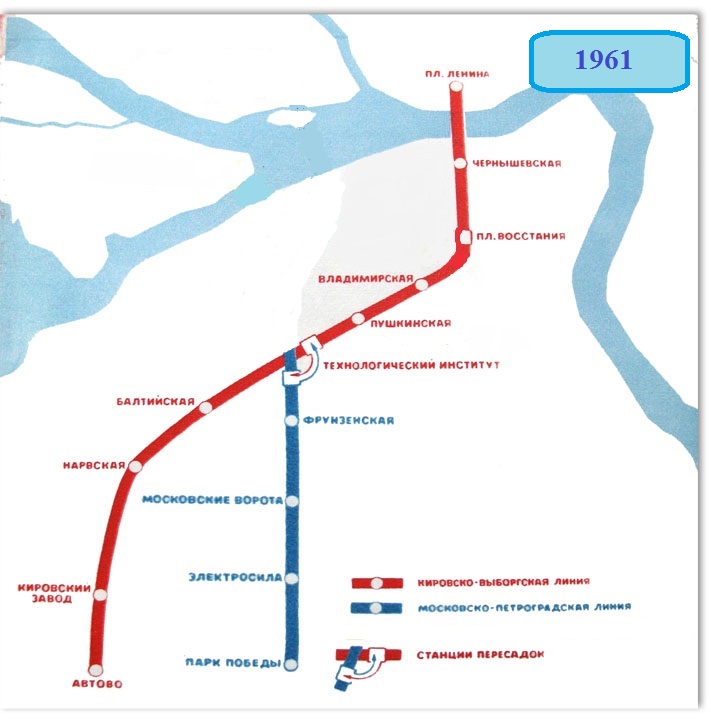
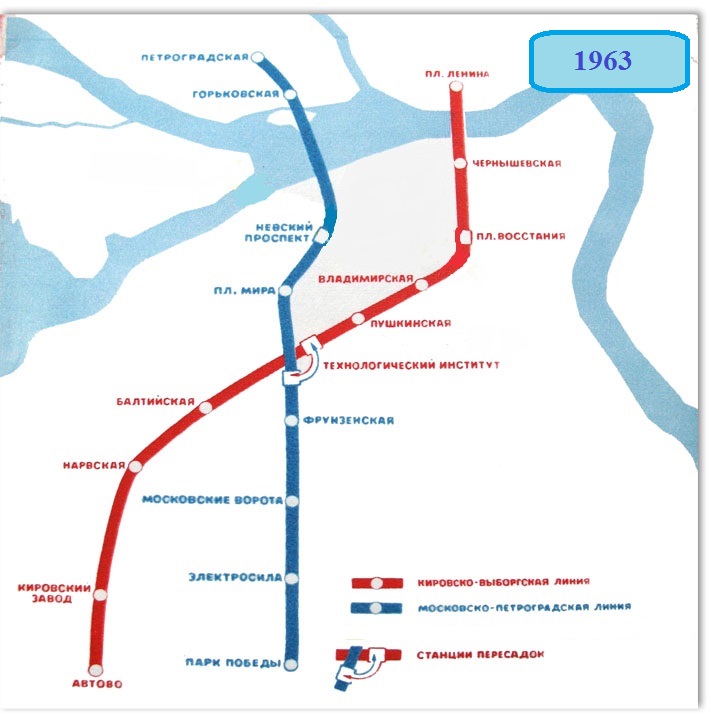
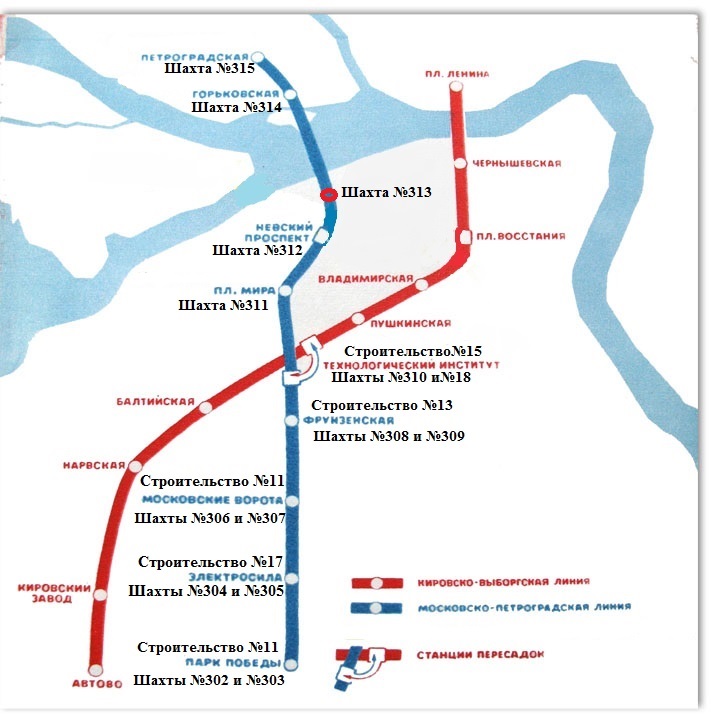
   
 Этапы развития метрополитена в 1955-1963 гг.

Рисунок 2.



Расположение шахт при строительстве Московско-Петроградской линии

Рисунок 3.

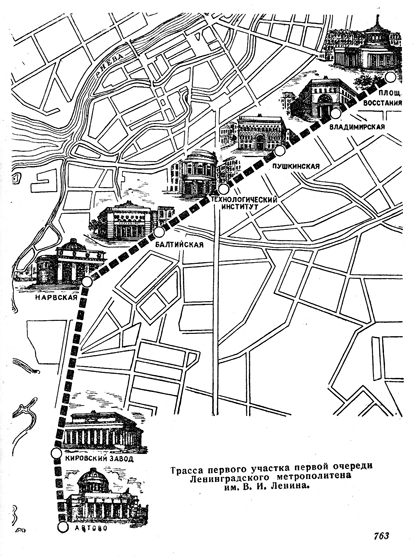
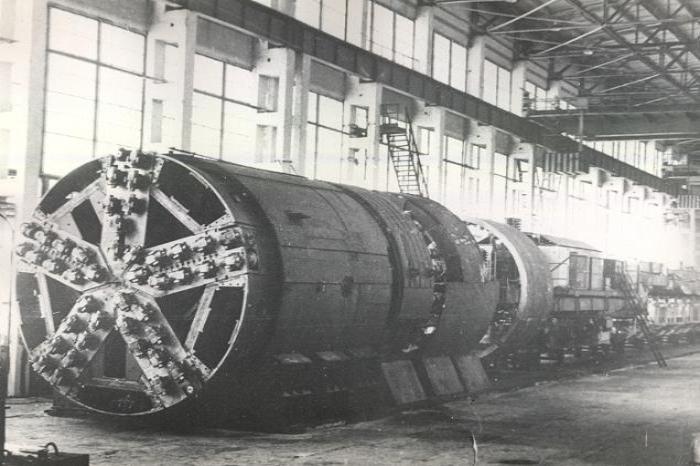


Схема трассы первой очереди Ленинградского метрополитена им. В. И. Ленина. 1955 г[[326]](#footnote-326).

Рисунок 4.



Механизированный щит

Рисунок 5.



Утраченное панно со станции «Нарвская» – «Сталин на трибуне»

Рисунок 6.



Вид Сенной площади. Литография К. П. Беггрова с акварели А. П. Брюллова 1822 г.

Рисунок 7.



Станция «Площадь Мира» перед открытием, 1961 г.

Рисунок 8.



Перинные ряды с портиком Руска, 1955 г.

Рисунок 9.



Восстановленный портик Руска

Рисунок 10.



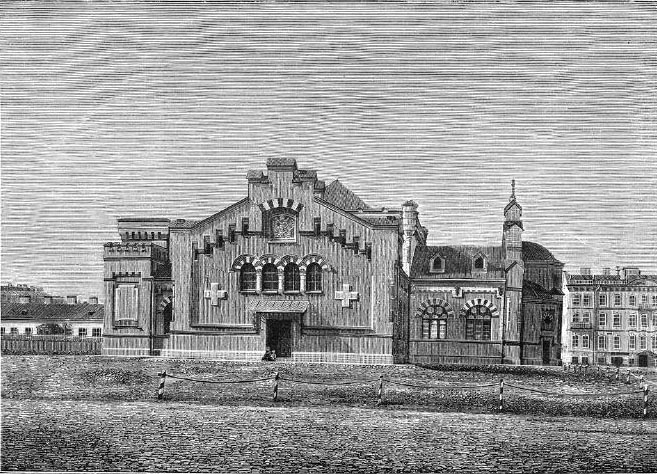
Церковь во имя Входа Господня в Иерусалим, 1860-е гг[[327]](#footnote-327).

Рисунок 11.



Церковь во имя Входа Господня в Иерусалим, 1865-1870 гг.[[328]](#footnote-328)

Рисунок 12.



Первоначальный вид церкви во имя Святых Косьмы и Дамиана[[329]](#footnote-329)

Рисунок 13.



Церковь во имя Святых Косьмы и Дамиана в начале XX в.

# **Приложение 4**. Глоссарий

1. *Кессон* (от французского caisson - ящик) – ограждающая конструкция в виде бетонной (или железобетонной) камеры для создания под водой или в водонасыщенном грунте рабочего пространства, свободного от воды.
2. *Кессонная болезнь* – патологическое состояние, возникающее после кессонных работ при нарушении правил декомпрессии (постепенного перехода от высокого к нормальному атмосферному давлению). Проявляется зудом, болями в суставах и мышцах, головокружением, помрачением сознания и др.
3. *Механизированный щит* – подвижная сборная металлическая конструкция, обеспечивающая безопасное проведение горной выработки и сооружение в ней постоянной обделки. Применяется при сооружении тоннелей различного назначения.
4. *Наклонный ход (эскалаторный тоннель)* – наклонный в профиле тоннель, соединяющий станцию метрополитена с вестибюлем и предназначенный для размещения эскалаторных машин.
5. *Плывун* – насыщенная водой рыхлая горная порода (главным образом песок), способная течь под действием собственной массы или небольших нагрузок. П. представляет собой серьёзную опасность при подземных горных работах, проходке туннелей, возведении фундаментов зданий и сооружений.
6. *Перегонный тоннель* – тоннель, соединяющий станции метрополитена и предназначенный для движения поездов.
7. *Тюбинг* – элемент сборного крепления (обделки) подземных сооружений – тоннелей, шахтных стволов и горных выработок; представляет собой чугунную, стальную и реже железобетонную ребристую плиту в виде сегментов с болтовыми отверстиями по периметру борта. При монтаже Т. соединяют между собой болтами по бортам с последующим гидроизолированием оболочки.

1. *Соколов А. М.* Станции Ленинградского метро. Л., 1957. [↑](#footnote-ref-1)
2. *Иванкин Л. Е.* Летопись Ленметростроя: Исторический очерк о ленинградских метростроителях. Л., 1984. [↑](#footnote-ref-2)
3. *Жданов А. М.* Метрополитен Петербурга. М., 2017. [↑](#footnote-ref-3)
4. Метрополитен Ленинграда-Петербурга: Страницы истории: 40 лет./ Сост. А.М. Баскаков и др. СПб., [Б. г.], Метрополитен Северной столицы, 1955-2010. / авт.-сост. В. А. Гарюгин и др. Спб., 2010., *Шавель Ю.* Метро Петербурга, 1955-2015. [Б. м.], 2015. [↑](#footnote-ref-4)
5. На строительной площадке, где будет станция «Технологический институт» // Строитель. 1946. № 52. [↑](#footnote-ref-5)
6. Метро трёх городов // Строитель. 1946. № 3. [↑](#footnote-ref-6)
7. Крупнейшее сооружение послевоенной сталинской пятилетки // Строитель. 1946. № 31. [↑](#footnote-ref-7)
8. Собрание партийного актива Ленметростроя // Строитель. 1946. № 32. [↑](#footnote-ref-8)
9. Собрание партийного актива Ленметростроя // Строитель. 1946. № 32 [↑](#footnote-ref-9)
10. Вернувшись к мирному труду... // Строитель. 1946. № 53. [↑](#footnote-ref-10)
11. К экзамену готовы // Строитель. 1946. № 82. [↑](#footnote-ref-11)
12. Готовятся новые кадры метростроевцев // Строитель. 1946. № 60. [↑](#footnote-ref-12)
13. Готовим кадры для строительства метро // Строитель. 1946. № 68. [↑](#footnote-ref-13)
14. По метрострою // Строитель. 1946. № 95. [↑](#footnote-ref-14)
15. Результаты превзошли ожидания // Ленинградское метро. 1948. № 53. [↑](#footnote-ref-15)
16. Новые кадры лаборантов // Ленинградское метро. 1948. № 55. [↑](#footnote-ref-16)
17. Цифры и факты //Вечерний Ленинград. 1955. Ноябрь. [↑](#footnote-ref-17)
18. Женщины на строительстве Ленинградского метрополитена // Строитель. 1946. № 53. [↑](#footnote-ref-18)
19. Я – проходчик // Строитель. 1947. № 19. [↑](#footnote-ref-19)
20. Готовимся к строительству метрополитена // Строитель. 1946. № 30. [↑](#footnote-ref-20)
21. График срывается // Строитель. 1946. № 36. [↑](#footnote-ref-21)
22. Боевые задачи метростроевцев в 1947 году // Строитель. 1947. № 23-24. [↑](#footnote-ref-22)
23. Мобилизовать все силы на перевыполнение плана // Строитель. 1947. № 21‒22. [↑](#footnote-ref-23)
24. Боевые задачи метростроевцев в 1947 году // Строитель. 1947. № 23‒24. [↑](#footnote-ref-24)
25. *Косолапов В.* Годовой план выполним досрочно // Строитель. 1947. № 26. [↑](#footnote-ref-25)
26. *Войнов И*. За осуществление четвертой сталинской пятилетки // Строитель. 1947. № 25. [↑](#footnote-ref-26)
27. *Андреев. М.* К чему приводит круговая порука // Строитель. 1947. № 26. [↑](#footnote-ref-27)
28. Местные материалы – стройкам! // Строитель. 1947. № 46. [↑](#footnote-ref-28)
29. По метрострою // Строитель. 1947. № 49-59. [↑](#footnote-ref-29)
30. Строительство метрополитена – кровное дело всех ленинградцев… // Строитель. 1947. № 70. [↑](#footnote-ref-30)
31. III партийная конференция Ленметростроя // Строитель. 1947. № 49‒50. [↑](#footnote-ref-31)
32. Технический проект готов // Строитель. 1947. № 49‒59. [↑](#footnote-ref-32)
33. Технический проект рассмотрен // Строитель. 1947. № 97. [↑](#footnote-ref-33)
34. Ленинград строит метро // Строитель. 1947. № 58‒59. [↑](#footnote-ref-34)
35. По метрострою // Строитель. 1947. № 76. [↑](#footnote-ref-35)
36. Съемка фильма о метростроевцах // Ленинградское метро. 1954. № 24. [↑](#footnote-ref-36)
37. В новом году работать по-новому! // Строитель. 1948. № 2. [↑](#footnote-ref-37)
38. *Клугман З.* 19,757 потерянных часов // Строитель. 1948. № 14. [↑](#footnote-ref-38)
39. *Кузнецов К. А.* Еще выше уровень производства! // Строитель. 1948. № 17. [↑](#footnote-ref-39)
40. Ответственное задание // Строитель. 1948. № 15. [↑](#footnote-ref-40)
41. *Наркевич И*. 400 процентов нормы // Строитель. 1948 № 15. [↑](#footnote-ref-41)
42. Крупнейшее сооружение послевоенной сталинской пятилетки // Строитель. 1946. № 31. [↑](#footnote-ref-42)
43. *Майзель Я*. Итог упорного труда // Строитель. 1948 № 25. [↑](#footnote-ref-43)
44. Щит тронулся в путь // Ленинградское метро. 1948. № 100. [↑](#footnote-ref-44)
45. Готов правый тоннель // Ленинградское метро. 1953. № 42. [↑](#footnote-ref-45)
46. Закончена проходка тоннелей // Ленинградское метро. 1954. № 23. [↑](#footnote-ref-46)
47. Собрание производственно-хозяйственного актива Ленметростроя // Ленинградское метро. 1949. № 23. [↑](#footnote-ref-47)
48. Ученые –производству // Ленинградское метро. 1949. № 32. [↑](#footnote-ref-48)
49. Закон движения вперед // Ленинградское метро. 1950. № 27. [↑](#footnote-ref-49)
50. Занятия начались // Ленинградское метро. 1949. № 70. [↑](#footnote-ref-50)
51. По нашей стройке // Ленинградское метро. 1949. № 75. [↑](#footnote-ref-51)
52. Жилой городок строителей метро // Ленинградское метро. 1948. № 52. [↑](#footnote-ref-52)
53. *Бочаров Ф.* Кустарщина на щитовой проходке // Ленинградское метро. 1950. № 12. [↑](#footnote-ref-53)
54. *Самохин В.* Наше предмайское обязательство // Ленинградское метро. 1950. № 26. [↑](#footnote-ref-54)
55. *Седнев Е.* Завершена большая работа // Ленинградское метро. 1951. № 77. [↑](#footnote-ref-55)
56. Не подготовились к новой работе // Ленинградское метро. 1952. № 23. [↑](#footnote-ref-56)
57. Ленинградские эскалаторы // Ленинградское метро. 1950. № 40. [↑](#footnote-ref-57)
58. Начался монтаж эскалаторов // Ленинградское метро. 1953. № 28 . [↑](#footnote-ref-58)
59. Ускорить монтаж эскалаторов // Ленинградское метро. 1955. № 10. [↑](#footnote-ref-59)
60. *Седнев Е.* Ознакомились с опытом москвичей // Ленинградское метро. 1950. № 40. [↑](#footnote-ref-60)
61. *Кателин И*. Начались путевые работы // Ленинградское метро. 1953. № 102. [↑](#footnote-ref-61)
62. Подрядчики не выполняют обязательств // Ленинградское метро. 1955. № 9. [↑](#footnote-ref-62)
63. *Смирнова В.* Последний наклонный тоннель пройден // Ленинградское метро. 1955. № 76. [↑](#footnote-ref-63)
64. *Лугин Н.* Вагоны для метрополитена // Ленинградское метро. 1955. № 53. [↑](#footnote-ref-64)
65. *Николаев Ю.* Радостное событие // Ленинградское метро. 1955. № 81. [↑](#footnote-ref-65)
66. *Кондратьева Л.* Машинисты электропоездов // Ленинградское метро. 1955. № 76. [↑](#footnote-ref-66)
67. Рабочая комиссия приступила к приемке // Ленинградское метро. 1955. № 76. [↑](#footnote-ref-67)
68. *Кулагин В.* Устранить недоделки на метрополитене // Ленинградское метро. 1955. № 99. [↑](#footnote-ref-68)
69. Три архитектурных конкурса // Строитель. 1947. № 77. [↑](#footnote-ref-69)
70. Сто архитектурных проектов // Строитель. 1947. № 104. [↑](#footnote-ref-70)
71. Сто проектов станций метро // Строитель. 1948. № 6. [↑](#footnote-ref-71)
72. Хорошие итоги // Строитель. 1948. № 13. [↑](#footnote-ref-72)
73. *Соколов С.* За тесную связь науки и практики // Строитель. 1948. №23. [↑](#footnote-ref-73)
74. *Качалов Н. Н*. Стекло – в оформлении станций метро // Строитель. 1948. № 27. [↑](#footnote-ref-74)
75. *Старостин С.* Приступили к строительству вестибюля // Ленинградское метро. 1952. № 25. [↑](#footnote-ref-75)
76. Станция «Нарвская» одевается в мрамор // Ленинградское метро. 1953. № 27. [↑](#footnote-ref-76)
77. *Черняк А*. Обеспечить стройки материалом и гранитом // Ленинградское метро. 1954. № 20. [↑](#footnote-ref-77)
78. *Синичкин* *М.* Станция «Автово». Нужны помощь и поддержка // Ленинградское метро. 1950. № 40. [↑](#footnote-ref-78)
79. *Бубнов Д*. Неужели проект ещё изменят? // Ленинградское метро. 1955. № 82. [↑](#footnote-ref-79)
80. *Андреев А.* Замыслы архитектора претворяются в жизнь // Ленинградское метро. 1954. № 89‒90. [↑](#footnote-ref-80)
81. *Жданов А. М*. Метрополитен Петербурга. С. 149. [↑](#footnote-ref-81)
82. На станции метро «Пушкинская» // Ленинградское метро. 1953. № 56. [↑](#footnote-ref-82)
83. *Жданов А. М*. Метрополитен Петербурга. С. 107. [↑](#footnote-ref-83)
84. *Андреев А*. Макет станции «Владимирская» // Ленинградское метро. 1954. № 69. [↑](#footnote-ref-84)
85. *Гегелло А*. Создать отличные проекты станций Ленинградского метро // Ленинградское метро. 1950. № 41. [↑](#footnote-ref-85)
86. Макет станции «Площадь Восстания» // Ленинградское метро. 1954. № 46. [↑](#footnote-ref-86)
87. Станции метро одеваются в мрамор // Ленинградское метро. 1953. № 104. [↑](#footnote-ref-87)
88. *Андреев Н.* Подрядчик допускает брак // Ленинградское метро. 1954. № 102. [↑](#footnote-ref-88)
89. 400 тысяч пассажиров // Ленинградское метро. 1955. № 90–91. [↑](#footnote-ref-89)
90. *Смирнова В*. Быстрее отеплить вестибюль «Пушкинской» // Ленинградское метро. 1955. № 95. [↑](#footnote-ref-90)
91. *Юрьев Н*. Монтаж эскалаторов на «Пушкинской» // Ленинградское метро. 1956. № 20. [↑](#footnote-ref-91)
92. *Смирнова В*. Станция «Пушкинская» вступила в строй // Ленинградское метро. 1956. № 35. [↑](#footnote-ref-92)
93. Митинг на станции «Площадь Восстания» // Ленинградское метро. 1955. № 90–91. [↑](#footnote-ref-93)
94. Для удобства пассажиров метро // Ленинградское метро. 1955. № 104. [↑](#footnote-ref-94)
95. Повышать темпы строительства // Ленинградское метро. 1956. № 26. [↑](#footnote-ref-95)
96. *Омельченко М*. На новой линии метро // Ленинградское метро. 1955. № 95. [↑](#footnote-ref-96)
97. С опережение графика // Ленинградское метро. 1956. № 22. [↑](#footnote-ref-97)
98. *Иванова А.* Тоннельные скоростники // Ленинградское метро. 1956. № 33-34. [↑](#footnote-ref-98)
99. Началась кессонная проходка // Ленинградское метро. 1956. № 65. [↑](#footnote-ref-99)
100. *Коньков Л.* Преодолели Ковенский размыв // Ленинградское метро. 1956. № 87-88. [↑](#footnote-ref-100)
101. В глубь Ковенского размыва // Ленинградское метро. 1956. № 94. [↑](#footnote-ref-101)
102. *Беляев В*. От «Чернышевской» к «Площади Восстания» // Ленинградское метро. 1957. № 77. [↑](#footnote-ref-102)
103. *Михайлова З*. Механизированный щит остановлен // Ленинградское метро. 1956. № 61. [↑](#footnote-ref-103)
104. *Смирнова В*. Первая сбойка на новом участке // Ленинградское метро. 1956. № 89. [↑](#footnote-ref-104)
105. *Кочергин А*. По новой технологии // Ленинградское метро. 1956. № 27. [↑](#footnote-ref-105)
106. *Михайлова З*. Третья сбойка // Ленинградское метро. 1956. № 97. [↑](#footnote-ref-106)
107. *Любимова А*. Щит подошел к Неве // Ленинградское метро. 1956. № 75. [↑](#footnote-ref-107)
108. *Семенова Л*. Правый тоннель пройден до Невы // Ленинградское метро. 1956. № 101. [↑](#footnote-ref-108)
109. *Суворков П. М*. Проспект Чернышевского. СПб, 1999. С. 101. [↑](#footnote-ref-109)
110. Там же.С. 97*.* [↑](#footnote-ref-110)
111. *Максимов А*. Одевать тоннели в железобетон // Ленинградское метро. 1955. № 97. [↑](#footnote-ref-111)
112. Уложены первые железобетонные кольца // Ленинградское метро. 1956. № 66. [↑](#footnote-ref-112)
113. *Кателин И*. Тоннель под Невой пройден // Ленинградское метро. 1957. № 22. [↑](#footnote-ref-113)
114. *Глазунов П*. За 150 дней // Ленинградское метро. 1957. № 45. [↑](#footnote-ref-114)
115. *Любимова А.* Второй щит двинулся к «Финляндской» // Ленинградское метро. 1957. № 80. [↑](#footnote-ref-115)
116. *Любимова А*. Последняя сбойка // Ленинградское метро. 1957. № 7. [↑](#footnote-ref-116)
117. *Кокорин Н.*  Ещё одна сбойка // Ленинградское метро. 1957. № 54. [↑](#footnote-ref-117)
118. Начат второй наклонный ход // Ленинградское метро. 1957. № 23. [↑](#footnote-ref-118)
119. В борьбе с плывуном // Ленинградское метро. 1957. № 40. [↑](#footnote-ref-119)
120. *Любимова А*. Почему в наклонном ходе появилась вода // Ленинградское метро. 1957. № 103. [↑](#footnote-ref-120)
121. С помощью горного эректора // Ленинградское метро. 1957. № 52. [↑](#footnote-ref-121)
122. Готов правый тоннель «Чернышевской» // Ленинградское метро. 1957. № 86. [↑](#footnote-ref-122)
123. Щит тронулся в путь // Ленинградское метро. 1957. № 26. [↑](#footnote-ref-123)
124. О досрочном завершении строительства участка метрополитена «Площадь Восстания» - «Финляндский вокзал» // Ленинградское метро. 1958. № 15. [↑](#footnote-ref-124)
125. *Малинников В*. Готовить объекты под монтаж СЦБ и связи // Ленинградское метро. 1958. № 14. [↑](#footnote-ref-125)
126. *Чурляев А., Симоненков А*. С опережением графика // Ленинградское метро. 1958. № 24. [↑](#footnote-ref-126)
127. *Фетисов Н*. Молодцы, монтажники! // Ленинградское метро. 1958. № 44. [↑](#footnote-ref-127)
128. Пробный поезд успешно прошел по второму участку // Ленинградское метро. 1958. № 36. [↑](#footnote-ref-128)
129. Помогают метростроевцам // Ленинградское метро. 1958. № 33. [↑](#footnote-ref-129)
130. Очередные задачи строителей // Ленинградское метро. 1958. № 46. [↑](#footnote-ref-130)
131. Поезда идут от Автова до станции «Площадь Ленина» // Ленинградское метро. 1958. № 44. [↑](#footnote-ref-131)
132. *Любимова А*. Набирают темпы // Ленинградское метро. 1958. № 53. [↑](#footnote-ref-132)
133. *Резников П., Цыгапков В.* За опытом в Ленинград // Ленинградское метро. 1958. № 57. [↑](#footnote-ref-133)
134. Школе присуждена почетная грамота // Ленинградское метро. 1958. № 92. [↑](#footnote-ref-134)
135. *Канинский В*. В содружестве метрополитеновцев и строителей // Ленинградское метро. 1958. № 72. [↑](#footnote-ref-135)
136. *Скрипников В.* Полукольца смонтированы // Ленинградское метро. 1958. № 49. [↑](#footnote-ref-136)
137. У Московского вокзала // Ленинградское метро. 1958. № 66. [↑](#footnote-ref-137)
138. *Скрипников В*. Наклонный ход пройден // Ленинградское метро. 1959. № 13. [↑](#footnote-ref-138)
139. *Чурляев А.* Заканчиваем монтаж эскалаторов // Ленинградское метро. 1960. № 27. [↑](#footnote-ref-139)
140. *Степанюк В*. Сооружаем переходные тоннели // Ленинградское метро. 1960. № 32. [↑](#footnote-ref-140)
141. *Гецкин А*. Разработан архитектурный проект // Ленинградское метро. 1958. № 94. [↑](#footnote-ref-141)
142. *Строчилов А*. Перед обкаткой эскалаторов // Ленинградское метро. 1960. № 56. [↑](#footnote-ref-142)
143. *Смирнова В*. Открылся второй вестибюль станции Площадь Восстания // Ленинградское метро. 1960. № 65. [↑](#footnote-ref-143)
144. Постановления ЦК КПСС и Совета Министров СССР по вопросам строительства от 23, 24 августа и 4 ноября 1955 г. М, 1956. С. 163. [↑](#footnote-ref-144)
145. *Фролов Л., Сахиниди И*. Станция нового типа // Ленинградское метро. 1955. № 104. [↑](#footnote-ref-145)
146. Обсудили проект станции нового типа // Ленинградское метро. 1956. № 22. [↑](#footnote-ref-146)
147. Конкурс на оформление станций // Ленинградское метро. 1956. № 70. [↑](#footnote-ref-147)
148. 77 архитектурных проектов // Ленинградское метро. 1956. № 92. [↑](#footnote-ref-148)
149. Проекты новых станций // Ленинградское метро. 1956. № 103. [↑](#footnote-ref-149)
150. *Андреев А*. Станция «Площадь Ленина» // Ленинградское метро. 1958. № 43. [↑](#footnote-ref-150)
151. *Андреев А.* Проект станции «Финляндская» // Ленинградское метро. 1957. № 65. [↑](#footnote-ref-151)
152. *Воронин Н*. Осуществляя замыслы архитекторов // Ленинградское метро. 1958. № 71. [↑](#footnote-ref-152)
153. *Гецкин А., Шувалова В*. Проект вестибюля Чернышевской // Ленинградское метро. 1956. № 97. [↑](#footnote-ref-153)
154. *Андреев А.* Проект станции «Финляндская» // Ленинградское метро. 1957. № 65. [↑](#footnote-ref-154)
155. Быстрее определить трассу второй очереди метро // Ленинградское метро. 1956. № 41. [↑](#footnote-ref-155)
156. Обсуждается трасса новой очереди // Ленинградское метро. 1956. № 67. [↑](#footnote-ref-156)
157. О дальнейшем проектировании и строительстве Ленинградского метрополитена имени В.И. Ленина // Ленинградское метро. 1956. № 73. [↑](#footnote-ref-157)
158. *Лукьянов В.* Проект новой линии метро // Ленинградское метро. 1956. № 78. [↑](#footnote-ref-158)
159. *Аплаксин Б.* Пустить поезда метро в пригороды // Ленинградское метро. 1957. № 40. [↑](#footnote-ref-159)
160. *Кремнева Р.* Разведка новой трассы // Ленинградское метро. 1957. № 66. [↑](#footnote-ref-160)
161. Вторая очередь Ленинградского метрополитена // Ленинградское метро. 1957. № 58. [↑](#footnote-ref-161)
162. Началось сооружение ствола // Ленинградское метро. 1957. № 76. [↑](#footnote-ref-162)
163. *Тимофеев А.* Дело за проектировщиками // Ленинградское метро. 1957. № 60. [↑](#footnote-ref-163)
164. Началась проходка перегонного тоннеля // Ленинградское метро. 1957. № 95. [↑](#footnote-ref-164)
165. *Тархов Ю*. Первая сбойка // Ленинградское метро. 1958. № 45. [↑](#footnote-ref-165)
166. *Бодров А.* Девять метров тоннеля в сутки // Ленинградское метро. 1958. № 74. [↑](#footnote-ref-166)
167. *Метелица Ю.* Осталось 20 колец // Ленинградское метро. 1958. № 45. [↑](#footnote-ref-167)
168. *Васильев В*. Дадим ещё 9 колец // Ленинградское метро. 1958. № 51. [↑](#footnote-ref-168)
169. *Журавлев И.* Когда же будет эректор // Ленинградское метро. 1958. № 76. [↑](#footnote-ref-169)
170. *Капустин В*. Начали строительство станции «Обводный канал» // Ленинградское метро. 1958. № 68 . [↑](#footnote-ref-170)
171. *Ершов В*. На станции «Обводный канал» // Ленинградское метро. 1958. № 78. [↑](#footnote-ref-171)
172. Началась проходка станции «Электросила» // Ленинградское метро. 1958. № 76. [↑](#footnote-ref-172)
173. *Шибаев Ю*. Готов средний тоннель станции «Электросила» // Ленинградское метро. 1958. № 95. [↑](#footnote-ref-173)
174. *Рыбников И*. Начали проходку станции «Московские ворота» // Ленинградское метро. 1958. № 83. [↑](#footnote-ref-174)
175. *Смирнова В.* Станционный щит двинулся в путь // Ленинградское метро. 1958. № 93. [↑](#footnote-ref-175)
176. *Павлов А.* Что я видел на Брюссельской выставке // Ленинградское метро. 1958. № 46. [↑](#footnote-ref-176)
177. Приз «Гран При» Ленметрострою // Ленинградское метро. 1959. № 24. [↑](#footnote-ref-177)
178. Площадки для новых шахт // Ленинградское метро. 1959. № 5. [↑](#footnote-ref-178)
179. Обучить рабочих новому делу // Ленинградское метро. 1959. № 47. [↑](#footnote-ref-179)
180. *Пулькин В.* Взрывника в каждую смену // Ленинградское метро. 1959. № 26. [↑](#footnote-ref-180)
181. *Любимова А*. Соединились тоннели шахт № 306 и 307 // Ленинградское метро. 1959. №72. [↑](#footnote-ref-181)
182. *Соловьев Ю*. Щит пришел на шахту № 305 // Ленинградское метро. 1959. № 66. [↑](#footnote-ref-182)
183. *Федоров Г*. Почетная задача выполнена // Ленинградское метро. 1959. № 77. [↑](#footnote-ref-183)
184. К станции Парк Победы // Ленинградское метро. 1959. № 92. [↑](#footnote-ref-184)
185. Первые метры станции Парк Победы // Ленинградское метро. 1960. № 2. [↑](#footnote-ref-185)
186. Две сбойки // Ленинградское метро. 1960. № 8. [↑](#footnote-ref-186)
187. Началась проходка перегона // Ленинградское метро. 1960. № 9. [↑](#footnote-ref-187)
188. *Юрьев Н.* Начали проходку второго станционного тоннеля // Ленинградское метро. 1960. № 17. [↑](#footnote-ref-188)
189. Закончена проходка среднего тоннеля // Ленинградское метро. 1960. № 95. [↑](#footnote-ref-189)
190. *Батраков И*. Монтируются первые эскалаторы // Ленинградское метро. 1960. № 46. [↑](#footnote-ref-190)
191. *Плаксицкий Л*. Создать условия монтажникам «Транссигналстроя» // Ленинградское метро. 1960. № 97. [↑](#footnote-ref-191)
192. Досрочно сдадим новую линию метро // Ленинградское метро. 1960. № 82. [↑](#footnote-ref-192)
193. Сдадим новую линию метро в эксплуатацию к 1 мая // Ленинградское метро. 1961. № 21. [↑](#footnote-ref-193)
194. Эскалатор в обкатке // Ленинградское метро. 1961. № 9. [↑](#footnote-ref-194)
195. Монтаж эскалаторов станции «Парк Победы» // Ленинградское метро. 1961. № 18. [↑](#footnote-ref-195)
196. Поезд прибыл на новую станцию // Ленинградское метро. 1961. № 30. [↑](#footnote-ref-196)
197. Прошел пробный поезд // Ленинградское метро. 1961. № 34. [↑](#footnote-ref-197)
198. Открыта новая линия метрополитена // Ленинградское метро. 1961. № 35. [↑](#footnote-ref-198)
199. *Максимов Б*. Конкурс проектов новых станций // Ленинградское метро. 1959. № 39. [↑](#footnote-ref-199)
200. Второй наклонный ход на станции «Технологический институт» был построен только к 1980 г. [↑](#footnote-ref-200)
201. Этапы большого пути // Ленинградское метро. 1961. № 37. [↑](#footnote-ref-201)
202. *Жданов А. М.* Метрополитен Петербурга. С. 214. [↑](#footnote-ref-202)
203. *Соколов А.* Архитектура станций второй очереди // Ленинградское метро. 1959. № 88. [↑](#footnote-ref-203)
204. *Малышева Т*. На станции Фрунзенская // Ленинградское метро. 1961. № 23. [↑](#footnote-ref-204)
205. На станции Московские ворота // Ленинградское метро. 1961. № 14. [↑](#footnote-ref-205)
206. *Иванова В*. По требованию архитекторов // Ленинградское метро. 1961. № 25. [↑](#footnote-ref-206)
207. *Соколов А.* Архитектура станций второй очереди // Ленинградское метро. 1959. № 88. [↑](#footnote-ref-207)
208. *Дехтярев Ф*. Затягивается стройка вестибюля // Ленинградское метро. 1960. № 72. [↑](#footnote-ref-208)
209. *Скудрит В.* К площади Мира // Ленинградское метро. 1959. № 90. [↑](#footnote-ref-209)
210. *Смирнова В.* Под руслом Фонтанки // Ленинградское метро. 1960. № 29. [↑](#footnote-ref-210)
211. *Иванова В*. Породу грузят вручную // Ленинградское метро. 1960. № 84. [↑](#footnote-ref-211)
212. *Ромачевский Е.* На станции Октябрьская // Ленинградское метро. 1960. № 96. [↑](#footnote-ref-212)
213. *Медейко В.* Октябрьская – Петроградская // Ленинградское метро. 1959. № 102. [↑](#footnote-ref-213)
214. *Иванов Ю.* У памятника «Стерегущему» // Ленинградское метро. 1960. № 47. [↑](#footnote-ref-214)
215. Освободить площадки для сооружения новых станций метро // Ленинградское метро. 1960. № 58. [↑](#footnote-ref-215)
216. Там, где будет станция Петроградская // Ленинградское метро. 1960. № 62. [↑](#footnote-ref-216)
217. *Капустин В.* Когда же будут проекты? // Ленинградское метро. 1960. № 68. [↑](#footnote-ref-217)
218. Закончили проходку ствола // Ленинградское метро. 1960. № 89. [↑](#footnote-ref-218)
219. *Крылов С.* Началась проходка ствола // Ленинградское метро. 1960. № 78. [↑](#footnote-ref-219)
220. *Мороз М*. За электрохимический способ закрепления грунтов // Ленинградское метро. 1961. № 23. [↑](#footnote-ref-220)
221. Новая площадка // Ленинградское метро. 1960. № 77. [↑](#footnote-ref-221)
222. *Дубов Я.* Здесь будет станция Октябрьская // Ленинградское метро. 1960. № 84. [↑](#footnote-ref-222)
223. *Дубов Я.* Заканчиваем подготовку к взрыву // Ленинградское метро. 1960. № 101. [↑](#footnote-ref-223)
224. Мирный взрыв // Смена. 1961. № 9. [↑](#footnote-ref-224)
225. Взрыв был точным // Ленинградское метро. 1961. № 4. [↑](#footnote-ref-225)
226. *Салопекин И.* После взрыва // Ленинградское метро. 1961. № 8. [↑](#footnote-ref-226)
227. *Морозов Н.* Наклонный ход станции Горьковская // Ленинградское метро. 1961. № 23. [↑](#footnote-ref-227)
228. Наклонный ход станции Петроградская // Ленинградское метро. 1961. № 71. [↑](#footnote-ref-228)
229. Вынужденная остановка // Ленинградское метро. 1961. № 98. [↑](#footnote-ref-229)
230. *Качковский А.* Первые метры наклонного хода // Ленинградское метро. 1961. № 96. [↑](#footnote-ref-230)
231. *Берлина Е.* Досрочно // Ленинградское метро 1962. № 23. [↑](#footnote-ref-231)
232. На Невском проспекте. // Ленинградское метро. 1961. № 40. [↑](#footnote-ref-232)
233. Началась проходка // Ленинградский метростроитель. 1962. № 33. [↑](#footnote-ref-233)
234. *Соколов А*. В зоне валунов // Ленинградский метростроитель. 1962. № 71. [↑](#footnote-ref-234)
235. Плывун укрощен… // Ленинградский метростроитель. 1962. № 73. [↑](#footnote-ref-235)
236. *Романовский С*. Строить добротно, прочно // Ленинградский метростроитель. 1962. № 81. [↑](#footnote-ref-236)
237. Достойно выполним предсъездовские обязательства // Ленинградское метро. 1961. № 73. [↑](#footnote-ref-237)
238. Станционный тоннель пройден // Ленинградское метро. 1961. № 95. [↑](#footnote-ref-238)
239. *Барканов Н.* Комбинированные кольца // Ленинградское метро. 1961. № 74. [↑](#footnote-ref-239)
240. *Любимова А.* Первое кольцо // Ленинградское метро. 1961. № 100. [↑](#footnote-ref-240)
241. Есть правый тоннель // Ленинградское метро. 1962. № 19. [↑](#footnote-ref-241)
242. Началась проходка среднего тоннеля // Ленинградское метро. 1962. № 21. [↑](#footnote-ref-242)
243. А как на Лентрублите? // Ленинградское метро. 1962. № 10. [↑](#footnote-ref-243)
244. Правый готов // Ленинградское метро. 1962. № 26. [↑](#footnote-ref-244)
245. К новому подъему профсоюзной работы // Ленинградское метро. 1962. № 1. [↑](#footnote-ref-245)
246. Важнейшая задача коллектива Ленметростроя // Ленинградский метростроитель. 1962. № 49. [↑](#footnote-ref-246)
247. Полным ходом. // Ленинградское метро. 1962. № 9. [↑](#footnote-ref-247)
248. Сбойка состоялась // Ленинградское метро. 1961. № 102. [↑](#footnote-ref-248)
249. Замкнули первые кольца // Ленинградский метростроитель. 1962. № 55. [↑](#footnote-ref-249)
250. *Любимова А.* Бригадир проходчиков А. Мурашов // Ленинградский метростроитель. 1962. № 58. [↑](#footnote-ref-250)
251. Больше трех метров за смену // Ленинградский метростроитель. 1962.№ 59. [↑](#footnote-ref-251)
252. На трудовой вахте // Ленинградский метростроитель. 1962. № 65. [↑](#footnote-ref-252)
253. Принимай, Отчизна, наши подарки! // Ленинградский метростроитель. 1962. № 87. [↑](#footnote-ref-253)
254. На пути к Неве // Ленинградский метростроитель. 1962. № 96. [↑](#footnote-ref-254)
255. *Андреев Н.* Щит пошел к Неве // Ленинградское метро. 1961. № 24. [↑](#footnote-ref-255)
256. Почему приостановилась проходка // Ленинградское метро. 1961. № 57. [↑](#footnote-ref-256)
257. Щит выведен на новый горизонт // Ленинградское метро. 1962. № 29. [↑](#footnote-ref-257)
258. *Иванова А.* Под руслом Невы // Ленинградское метро. 1961. № 91. [↑](#footnote-ref-258)
259. Проходка в кессоне началась // Ленинградское метро. 1962. № 49. [↑](#footnote-ref-259)
260. Есть сбойка // Ленинградское метро. 1962. № 81. [↑](#footnote-ref-260)
261. *Иванова В*. Они заботятся о здоровье кессонщиков // Ленинградский метростроитель. 1962. № 65. [↑](#footnote-ref-261)
262. Последняя сбойка // Ленинградский метрополитен. 1963. № 7. [↑](#footnote-ref-262)
263. Монтажники простаивают // Ленинградский метрополитен. 1963. № 11. [↑](#footnote-ref-263)
264. Как идет строительство новой трассы. Сводка на 20 февраля // Ленинградский метрополитен. 1963. № 9. [↑](#footnote-ref-264)
265. Монтаж начат // Строительный рабочий. 1963. № 34. [↑](#footnote-ref-265)
266. В наклонном тоннеле станции «Невский проспект» // Строительный рабочий. 1963. № 35. [↑](#footnote-ref-266)
267. *Жданов А. М.* Метрополитен Петербурга. С. 266. [↑](#footnote-ref-267)
268. Как идет строительство новой трассы. Сводка на 10 января // Ленинградский метрополитен. 1963. № 3. [↑](#footnote-ref-268)
269. Там же. [↑](#footnote-ref-269)
270. Подземный вестибюль – к 1 мая // Ленинградский метрополитен. 1963. № 7. [↑](#footnote-ref-270)
271. *Иванкин Л. Е.* Летопись Ленметростроя. Л., 1984. С. 79. [↑](#footnote-ref-271)
272. *Смирнова В.* Обычные будни // Строительный рабочий. 1963. № 54. [↑](#footnote-ref-272)
273. Там же. [↑](#footnote-ref-273)
274. Как идет строительство новой трассы. Сводка на 20 февраля // Ленинградский метрополитен. 1963. № 9. [↑](#footnote-ref-274)
275. *Плаксицкий Л.* Пробному поезду – «зеленую улицу» // Строительный рабочий. 1963. № 47. [↑](#footnote-ref-275)
276. *Воинов С.* Добрый почин подхвачен // Ленинградский метрополитен. 1963. № 25. [↑](#footnote-ref-276)
277. Движение открыто! // Ленинградский метрополитен. 1963. № 26. [↑](#footnote-ref-277)
278. *Соколов А. М.* Проекты новых станций метро // Строительство и архитектура Ленинграда. 1962. № 4. С. 5. [↑](#footnote-ref-278)
279. *Иванова В*. Станция готова! // Строительный рабочий. 1963. № 50. [↑](#footnote-ref-279)
280. *Коновалова В*. На площади Мира // Ленинградский метростроитель 1962. № 99. [↑](#footnote-ref-280)
281. *Шавель Ю.* Метро Петербурга, 1955-2015. С. 233. [↑](#footnote-ref-281)
282. Там же. С. 236. [↑](#footnote-ref-282)
283. Опережая график // Строительный рабочий. 1963. № 46. [↑](#footnote-ref-283)
284. *Шавель Ю.* Метро Петербурга, 1955-2015. С. 236. [↑](#footnote-ref-284)
285. В зелени стеклянные витрины // Ленинградская правда. 1963. № 148. [↑](#footnote-ref-285)
286. *Шавель Ю.* Метро Петербурга, 1955-2015. С. 241. [↑](#footnote-ref-286)
287. *Иванова В.* Отделка заканчивается // Строительный рабочий. 1963. № 49. [↑](#footnote-ref-287)
288. Есть «Петроградская»! // Ленинградская правда. 1963. № 149. [↑](#footnote-ref-288)
289. *Шавель Ю.* Метро Петербурга, 1955-2015. С. 233. [↑](#footnote-ref-289)
290. *Максимов Б.* Строятся новые вестибюли // Ленинградское метро. 1961.№ 98. [↑](#footnote-ref-290)
291. *Высоков И.* По замыслам ленинградских зодчих // Ленинградский метростроитель 1962. № 25. [↑](#footnote-ref-291)
292. *Юркова З. В*. Сенная площадь. М., 2011. С. 28. [↑](#footnote-ref-292)
293. Там же. С. 31. [↑](#footnote-ref-293)
294. Там же. С. 35. [↑](#footnote-ref-294)
295. *Шульц С. С*. Храмы Санкт-Петербурга. СПб, 1994. С. 111. [↑](#footnote-ref-295)
296. Там же. [↑](#footnote-ref-296)
297. *Юркова З. В*. Сенная площадь. С. 61. [↑](#footnote-ref-297)
298. Там же. С. 35. [↑](#footnote-ref-298)
299. Там же. С. 93. [↑](#footnote-ref-299)
300. *Шульц С. С.* Храмы Санкт-Петербурга. С 111. [↑](#footnote-ref-300)
301. *Юркова З. В*. Сенная площадь. С. 195. [↑](#footnote-ref-301)
302. *Смирнов В. В*. Скверная история // АРДИС. 2003. № 1. [↑](#footnote-ref-302)
303. Мирный взрыв // Смена. 1961. № 9. [↑](#footnote-ref-303)
304. *Иванов А*. Как быть с портиком // Ленинградский метростроитель. 1962. № 81. [↑](#footnote-ref-304)
305. *Озеров Н.* Дискуссия о портике продолжается… // Ленинградский метростроитель. № 85. 1962. [↑](#footnote-ref-305)
306. *Коновалов В.* Разборка портика // Ленинградский метростроитель. № 91. 1962. [↑](#footnote-ref-306)
307. *Кириков Б. М., Кирикова Л. А., Петрова О. В*. Невский проспект. Дом за домом. М., 2013. С. 155. [↑](#footnote-ref-307)
308. *Александрова Л. Б*. Луиджи Руска. Л., 1990. С. 6. [↑](#footnote-ref-308)
309. Там же. С. 18. [↑](#footnote-ref-309)
310. Там же. С. 30. [↑](#footnote-ref-310)
311. *Чеснокова А. Н*. Невский проспект. Л., 1985. С. 194. [↑](#footnote-ref-311)
312. *Шульц С. С*. Храмы Санкт-Петербурга. С. 115. [↑](#footnote-ref-312)
313. *Мурашова Н. В.* Федор Демерцов. СПб., 2002. С. 61. [↑](#footnote-ref-313)
314. *Шульц С. С*. Храмы Санкт-Петербурга. С. 115. [↑](#footnote-ref-314)
315. *Мурашова Н. В.* Федор Демерцов. СПб., 2002. С. 66. [↑](#footnote-ref-315)
316. Там же. С.67. [↑](#footnote-ref-316)
317. *Шульц С. С*. Храмы Санкт-Петербурга. С. 116. [↑](#footnote-ref-317)
318. *Горбачевич К. С., Хабло Е. П.* Почему так названы? СПб., 2002. [↑](#footnote-ref-318)
319. *Николаева Е., Головань А*. Спасенная икона // Санкт-Петербургские ведомости. 2014, 26 декабря. [↑](#footnote-ref-319)
320. *Шульц С. С*. Храмы Санкт-Петербурга. С. 127. [↑](#footnote-ref-320)
321. *Суворков П. М*. Проспект Чернышевского. СПб, 1999. С. 101. [↑](#footnote-ref-321)
322. *Николаева Е., Головань А*. Спасенная икона // Санкт-Петербургские ведомости. 2014, 26 декабря. [↑](#footnote-ref-322)
323. Метрополитен Северной столицы, 1955-2010. Спб., 2010. С. 61. [↑](#footnote-ref-323)
324. Экскурсии по Санкт-Петербургу. [URL]: <http://teona-spb.ru/ekskursii-po-sankt-peterburgu/> (дата обращения: 19.04.18) [↑](#footnote-ref-324)
325. ГОСТ 50681-2010 – Туристские услуги. Проектирование туристских услуг. М., 2011. С. 12. [↑](#footnote-ref-325)
326. Достопримечательности Ленинграда: Очерки: К 250-летиюЛенинград. Л., 1957. С. 179. [↑](#footnote-ref-326)
327. Знаменская церковь. [URL]: <http://www.hermitagemuseum.org/wps/portal/hermitage/digital-collection/22.+Photos/850753/> (дата обращения 16.03.18) [↑](#footnote-ref-327)
328. Виды С.-Петербурга: [альбом фотографий] / Фотогр. А. Лоренса. [ Б. м. ], [186-]. С. 45. [↑](#footnote-ref-328)
329. Гравюра журнал "Нива", 1885, №40 [URL]: <http://www.citywalls.ru/photo311451.html> (дата обращения 16.03.18) [↑](#footnote-ref-329)