Маяковская

Автор проекта А.Н.Душкин
Инженер Р.А.Шейнфан
Художник А.А.Дейнека
Открыта 11 сентября 1938 года

Бесспорно, это самая красивая станция московской подземки, шедевр стиля ар-деко. В 1937 году на Всемирной выставке в Париже станции первой очереди Московского метрополитена получили премию за подземную урбанистику, а первая колонная станция глубокого заложения «Маяковская» была удостоена Гран-при. Проект «Маяковской» получил также Гран-при на Всемирной промышленной выставке в Нью-Йорке в 1938 году, до сих пор она считается одной из самых красивых станций метро в мире.

Архитектурная отделка подземной части вестибюля и коридоров выполнена долговечными материалами, отвечающими эксплуатационным и эстетическим требованиям. Для облицовки стен и колонн кассового зала и коридоров использованы ранее примененные материалы в отделке станции - мрамор «орлец», «уфалей», нержавеющая сталь. Для полов и парапетов лестничных сходов - полированный гранит.

Для информации пассажиров применены светящиеся указатели. Освещение зала и коридоров предусмотрено художественными светильниками индивидуального изготовления. На входах в вестибюль применены светильники в антивандальном исполнении. Скульптурный бюст Владимира Маяковского (скульптор – Александр Павлович Кибальников) перенесен в новый вестибюль.

Из кассового зала по большому тоннелю с трехленточным эскалатором пассажир попадет в систему коридоров, а далее по малому эскалатору - на станцию. Своды и купола кассового зала нового вестибюля работают здесь как пластически самодостаточные элементы структуры, их монументальность, масштаб и ритм обращены к пассажиру-зрителю. Авторы-архитекторы пригласили в свой коллектив выдающегося русского художника Ивана Леонидовича Лубенникова. Его мозаика и стала одной из основной составляющей объекта. Тема – та же, что и на станции – небо. Но если у Дейнеки – "Сутки советского неба", то здесь небеса во всех ситуациях и состояниях – ночь с Большой медведицей и Полярной звездой, ясный день с двумя птицами – белой и черной, праздник, радуга, все пронизано цитатами из Маяковского: "и небо, в дымах забывшее, что голубо", "грудой дел, суматохой явлений день отошел, постепенно стемнев", "и никаких гвоздей"…
Свет, как одно из главных средств в создании художественного образа безоконного пространства решен лаконичными способами. Купола и свод вестибюля – подсветка на кронштейнах, все остальное пространство – модульные светильники-трубы. Пластические и пространственные эффекты в сочетании с блестящими мозаиками доведены до предельной выразительности. Присутствует парадоксальное ощущение небесного простора и света под землей.

Во время Великой Отечественной войны станция стала символом стойкости русского народа. Во время немецких авианалётов она использовалась как бомбоубежище. Кроме того, центральный зал станции, в то время — одной из самых глубоких и просторных, служил местом проведения торжественных собраний. 6 ноября 1941 года здесь на торжественном

заседании Московского совета депутатов трудящихся с партийными и общественными организациями города Москвы по случаю 24-й годовщины Великой Октябрьской социалистической революции с докладом выступил Сталин. Заседание транслировалось по радио, и вся страна слышала и знала: Москва стоит, в Москве праздник, народ Советского Союза не сломлен!
Станция "Маяковская" открыта 11 сентября 1938 года в составе второй очереди Московского метрополитена. Автором проекта был выдающийся архитектор Алексей Душкин. По проектам Душкина в Москве построены несколько станций, и все они - "Кропоткинская" и "Площадь Революции", "Автозаводская" и "Новослободская" по-своему прекрасны. Но идея "Маяковской" оказалась самой новаторской. Здесь Душкин начал на деле применять созданную им "философию подземного пространства" в духе своей концепции "свет - главный конструктивный элемент подземного пространства". "Маяковская" является первой в мире колонной станцией глубокого заложения. В отличие от пилонных станций, где продольные нефы "независимы" и отделены друг от друга массивными пилонами, на "Маяковской" путевые тоннели и центральный зал объединены в одну большепролетную конструкцию. Впервые удалось создать столь впечатляющий свободой, высотой, светом и объемом подземный дворец.

В 1938 году макет станции, представленный на всемирной выставке в Нью-Йорке произвел фурор. Уникальный проект "Маяковской" был удостоен Гран-при и вошел в анналы мировых памятников архитектурного и инженерного искусства. В конце 80-х станция получила статус Памятника архитектуры, а в 2001 году постановлением Правительства Москвы "Маяковская" включена в Государственный список памятников истории и культуры города. Найденное Алексеем Душкиным архитектурно-композиционное решение, покрытые нержавеющей сталью легкие и изящные колонны и сегодня мало кого оставляют равнодушным. Смонтированые в куполах-кессонах мозаичные панно, выполненные по эскизам художника Александра Дейнеки на тему "Сутки советского неба" в мастерских ленинградской Академии художеств, не позволяют поверить, что станция расположена глубоко под землей.
В суровые годы Великой Отечественной Войны станция служила бомбоубежищем для тысяч москвичей. 6 ноября 1941 года здесь состоялось знаменитое торжественное заседание Московского Совета депутатов трудящихся по случаю 24-й годовщины Великой Октябрьской Социалистической Революции.

Но безжалостное время не обошло станцию стороной. Смонтированные еще в 1938 году эскалаторы типа Н-30 давно выработали свой ресурс и нуждаются в срочной замене. Для таких работ потребовалось бы на срок более одного года закрыть для пассажиров единственный выход в город, а значит и саму станцию. Для того чтобы не лишать москвичей и гостей столицы любимой "Маяковской", было решено построить второй выход. Строительство начались в середине 90-х, но из-за недостатка финансирования долгое время работы были заморожены. Однако в начале нового тысячелетия дело удалось сдвинуть с мертвой точки. В том числе, благодаря тому, что участок на поверхности, занятый строительной площадкой, был сдан в долгосрочную аренду компании "Русское золото". Платежи за аренду участка, составившие около трети всей стоимости нового строительства, были направлены на завершение работ.
Сооружение второго выхода велось в крайне стесненных условиях центра Москвы в непосредственной близости от административной и жилой застройки, в очень сложной гидрогеологической обстановке. Особенности расположения станции на границе обводненных плывунных грунтов в верхней сводовой части и более устойчивых глин и известняка в

основании определили необычность проекта. С платформы пассажиры сначала спускаются вниз, чтобы через цепь коридоров выйти к большому наклону и подняться к новому подземному вестибюлю. Самым сложным было сооружение участка примыкания нового выхода к существующим конструкциям станции. Работы велись без прекращения движения в непосредственной близости к действующим тоннелям. Чтобы избежать возможного влияния на конструкции станции, разработка породы осуществлялась с помощью только отбойных молотков и проходческого комбайна, без применения буро-взрывного метода. В месте примыкания подходного коридора, со стороны торца станции был устроен защитный экран из труб. Большой эскалаторный наклон сооружался с применением глубинного водопонижения и заморозки окружающих грунтов. Помимо коридоров, открытых пассажирам, было сооружено несколько уровней подземных выработок для размещения новой понизительной подстанции, блоков служебных и технических помещений.

Новый подземный вестибюль, расположенный на пересечении 1-ой Тверской-Ямской улицы с 1-ым Тверским-Ямским переулком, архитектурно и композиционно перекликается со станцией. Свод кассового зала украшен мозаиками художника Ивана Лубенникова. Основная тема - та же, что и на самой станции - небо. В мозаиках Дейнеки небо лазорево-чистое и прозрачное, служит лишь фоном к изображению, здесь же небо само является смыслом композиции - ночь со звездами, день, радуга… Купол пересекают несколько с детства всем знакомых цитат Маяковского. Стены и колонны вестибюля и коридоров облицованы мрамором, пол выложен гранитом.
После открытия нового вестибюля, старый будет закрыт для полной замены эскалаторов, проработавших почти семь десятилетий. Одновременно на станции будет происходить комплексная реконструкция и реставрация всего подземного комплекса.
В 30-х годах, во время строительства "Маяковской" применялась заморозка грунта, но трубы, по которым прокачивался соляной раствор для заморозки, не были извлечены. После оттаивания, эти трубы связали несколько водоносных горизонтов, в толще грунта образовались трещины и пустоты, в результате чего конструкции станции находятся в обводненных грунтах под большим гидростатическим давлением, происходит их коррозия и дополнительные деформационные нагрузки. В 1996 году было проведено обследование конструкций "Маяковской". По результатам вскрытия двух колонных секций, были обнаружены: разрушение гидроизоляции и дренажей, вентиляционной системы, сильная коррозия скрытых в наружной обшивке станции металлических конструкций, прогнившие изнутри ленты из нержавеющей стали, которые обтягивают конструктивный остов по внешнему абрису, механическая изношенность материала и его многочисленные утраты.
Однако самый большой урон станции нанесли не грунтовые воды, а наши соотечественники. В середине 90-х кооператив "Художники Арбата" взялся проводить на станции реставрационные работы. Оказалось, что вместо реставрации, "художники" снимают облицовку колонн из полудрагоценного

родонита и заменяют ее пластиком. Примерно с 10 колонн родонитовая облицовка была снята. Вандалов тогда успели остановить, родонит, который уже был расколот на мелкие кусочки, уложили на место. Но некоторые колонны и сейчас просто покрашены краской. Реставрационные работы предполагалось начать уже давно, однако всякий раз откладывались по разным причинам.

Намеченная комплексная реставрация позволит тщательно восстановить первоначальный облик "Маяковской". Уже закуплен в необходимых количествах редкий родонит. Надо сказать, что месторождения этого ценного минерала практически исчерпаны, и найти его в требуемом объеме было непросто. Уникальное мраморное покрытие полов станции будет заменено более прочным гранитным, с точным сохранением придуманного Алексеем Душкиным рисунка. Будут отреставрированы и знаменитые мозаики. Одну из них, кстати, большинство пассажиров увидит впервые. Дело в том, что первоначально на станции было 35 колонных секций и 35 мозаик в куполах-кессонах. Но при установке гермозатвора у существующего эскалатора, одна мозаика оказалась закрыта металлоконструкциями. Другая мозаика, в противоположном торце станции, долгие годы была скрыта от пассажиров декоративной стенкой, за которой размещались служебные помещения, которых очень не хватало на станции. Теперь для служебных и технических нужд построены помещения в новых коридорах, а мозаика "Красное Знамя" будет вновь открыта для обозрения.
На время проведения работ выход и вход пассажиров на станцию будет осуществляться через новый вестибюль, таким образом, реконструкция и реставрация не потребуют прекращения работы "Маяковской". Ожидается, что полностью обновить станцию удастся за полтора-два года, и будем надеяться, что вскоре мы сможем опять любоваться "Маяковской" в ее первозданной красоте.

История станции

«Маяковскую» открыли в сентябре 1938 года. Но уникальность ее проекта отметили еще несколькими годами ранее в Париже на Всемирной выставке, а на выставке в Нью-Йорке уникальный проект станции получил гран-при. После того как станцию построили, ее проект внесли в антологию избранных произведений мировой архитектуры.

В ноябре 1941 года на станции провели торжественное собрание в честь годовщины Октябрьской революции, где с докладом выступил Иосиф Сталин. Заседание проходило в то время, когда фашисты наступали на Москву. На протяжении Великой Отечественной войны «Маяковская», как и многие станции Московского метрополитена, стала бомбоубежищем.

В конце XX века станция уже имела статус Памятника архитектуры, а в начале XXI столетия была внесена в список исторических и культурных памятников местного значения. Несколько лет назад на станции впервые провели комплексную реконструкцию южного вестибюля – заменили эскалаторы и коммуникации, установили современные турникеты. Вместе с тем постарались максимально вернуть станции первоначальный облик.

История названия

«Маяковская» носит имя известного русского поэта Владимира Маяковского. За весь период существования станцию ни разу не переименовывали, хотя в проектной документации 1935 года указан иной вариант – «Триумфальная площадь».

Описание станции

Согласно недавно проведенному интернет-опросу, «Маяковскую» признали самой красивой станцией Московского метрополитена. Ее стиль – «сталинская неоклассика» с элементами авангардных конструкций. Она напоминает изысканный подземный дворец с красивым освещением. Свод станции поддерживают сравнительно тонкие колонны, покрытые нержавеющей сталью. В основании они опираются на массивную железобетонную плиту. Сталь четко очертила арки и благодаря отражению света придала станции нарядный вид. Холодный серый цвет на колоннах красиво сочетается с небольшими вкраплениями красного орлеца на высоте человеческого роста.

Путевые стены сверху облицованы уфалейским мрамором, снизу – диоритом. Рисунок на полу довольно простой – два ряда серо-белых квадратов из мрамора и гранита. Между ними по оси зала вмонтирована гранитная полоса темно-красного цвета. Она как бы ведет к пьедесталу в торце, где установлен бюст Маяковского.

Особое значение при проектировании и постройке станции «Маяковская» уделили свету. Светильники размещены в 33 куполах овальной формы. Они наполняют интерьер игрой света и полутеней. Это делает станцию более выразительной, подчеркивает уникальность ее архитектуры и пластику.

Немалую художественную роль играют мозаики, расположенные глубоко в куполах на тему «Сутки советского неба». Их автором является известный русский художник А. Дейнека.

Технические характеристики

Автором «Маяковской» является известный русский архитектор, создатель «философии подземного пространства» Алексей Душкин. Станция заложена на глубине 33 метра. Она не просто стала первой в мире пилонной станцией глубокого заложения, но и символом подземной архитектуры Московского метрополитена.

Вестибюли и пересадки

«Маяковская» имеет два подземных вестибюля. Южный павильон выходит в концертный зал имени Петра Чайковского, который расположен рядом с улицами Тверская, Большая Садовая, Садово-Триумфальная, а также ведет к Триумфальной площади. Северный павильон размещен на перекрестке 1-й Тверской-Ямской улицы с 1-м Тверским-Ямским переулком.

Чтобы выйти в город из северного вестибюля, следует подняться по эскалатору, пересечь коридор и еще раз подняться по эскалатору.

Оба павильона отделаны долговечными материалами (мрамор, гранит, родонит). Сориентироваться пассажирам помогают

светящиеся указатели.

Достопримечательности

В непосредственной близости со станцией «Маяковского» находятся несколько достопримечательных сооружений. Наиболее приметное среди них – Концертный зал имени Петра Чайковского. Это основная площадка Московской филармонии, где выступают ведущие солисты страны, симфонические оркестры, хоровые, хореографические, фольклорные, эстрадные коллективы. Концертный зал имени Петра Чайковского построили 70 лет назад. Но его история началась еще на старте XX века. Именно здесь с 1901 года находился театр «Буфф-миниатюр» французского антрепренера Шарля Омона, а позже располагался театр легкого жанра «Зон», а после революции – Театр Российской Федерации.

С Концертным залом имени Петра Чайковского соседствует Театр Сатиры, который открылся в 1924 году. Сначала его постановки были не пьесами в прямом смысле этого слова, а небольшими пародийными обозрениями на темы политики и быта. Несколько лет спустя основой репертуара театра стала бытовая комедия, в том числе и по произведениям Владимира Маяковского.

Чуть дальше от Театра Сатиры расположены Музей русской гармоники и музей Михаила Булгакова. Музей русской гармоники создан на основе уникальной коллекции, которую собрал доктор искусствоведения Альфред Мирек. После смерти коллекционера музей назвали его именем.

Наземная инфраструктура

Территория в районе станции метро «Маяковская» просто создана для содержательного вечернего досуга. Ведь здесь, как уже оговаривалось выше, находятся Московский академический театр сатиры, Государственный академический театр Моссовета, Концертный зал имени Петра Чайковского. Не менее интересно и познавательно можно провести время в культурно-просветительском центре «Булгаковский дом» и Музее русской гармоники. Кроме того, рядом со станцией располагаются несколько галерей современного искусства и выставочных залов. Если захочется поесть или обсудить спектакль, можно посетить расположенные вблизи рестораны или кафе. Их здесь имеется достаточное количество. Довольно широкий выбор здесь и магазинов, как продуктовых, так и промышленных.

Полезные факты

И северный, и южный выходы станции «Маяковская» имеют одинаковое время работы. Для входа пассажиров они открываются в 5 часов 30 минут утра, а заканчивают работу в час ночи.

В метро работают мобильные операторы «Билайн», «МТС», «МегаФон», «Скайлинк».

Интересно

Со станцией «Маяковская» связано несколько городских легенд. Одна из самых интересных рассказывает, что стальные дуги в отделке колонн станционного зала сделаны из ребер первого дирижабля, поднявшегося над Москвой.

Другая легенда касается вестибюля концертного зала имени Петра Чайковского. Поговаривают, что металлические вставки, использованные в его оформлении, усиливают отзвук классической музыки, раздающейся в здании над станцией.

История

Участок второй очереди между станциями "Сокол" и "Театральная", введенный в 1938 году, образовал вторую линию Московского метрополитена. Построенная на новой линии промежуточная станция "Маяковская" - первая колонная станция глубокого заложения в мире, в 1939 году получила Гран-при на международной выставке в Нью-Йорке.

Вторая очередь стала новым этапом в развитии строительства. Около 80% всех тоннелей были построены щитовым способом. На линиях одновременно работало 30 перегонных (диаметром 6,2 м.) и 12 станционных (диаметром 9,8 м.) щитов, как импортных, так и сконструированных советскими специалистами и изготовленными на отечественных заводах.

Начиная со второй очереди, станции глубокого заложения сооружались из чугунных тюбингов, которые собирались в кольца диаметром 9,5 м и образовывали три параллельных тоннеля, соединяемые друг с другом проходами и имеющие общие опоры-пилоны.

В годы Второй Мировой войны линия была продлена на юг (станции "Новокузнецкая", "Павелецкая", "Автозаводская"), причем станция "Павелецкая" первоначально не имела центрального зала, он был построен позднее, в ходе реконструкции в 1953 году. (Подробнее о реконструкции "Павелецкой" в разделе "реконструкция станций").

Основной поставщик тюбингов для метрополитена - Днепропетровский завод металлургического оборудования оказался на оккупированной территории. Организовать выпуск нескольких тысяч тонн тюбингов, в условиях острой нехватки материалов и конструкций, удалось на московских заводах - "Станколит", "Серп и молот", "Компрессор". На заводе № 5 Метростроя был построен цех по изготовлению тюбингов станционных тоннелей.

Станции первых очередей строительства сооружались с применением внутренней оклеечной гидроизоляции, которая не выдержала продолжительную проверку временем, особенно в местах сопряжения чугунных тюбингов и бетона (проходы между пилонами, примыкания пересадочных коридоров). Кроме того, многие станции находятся в исключительно неблагоприятных геологических условиях, под большим напором грунтовых вод. А за последнее время грунтовые воды стали еще и гораздо более агрессивными, из-за усиливающегося загрязнения окружающей среды.

Прямой угрозы конструкциям станций нет, но внешний вид страдает. Поэтому принято решение о комплексной реконструкции с усилением гидроизоляции ряда станций. Проведена реконструкция на станции "Белорусская" - радиальная. На "Маяковской", подлинном шедевре мировой архитектуры, реконструкция началась в 2006 году. Позднее

реконструкции подвергнется "Новокузнецкая", где будут отреставрированы мозаики, изготовленные в блокадном Ленинграде художником В.А Фроловым и вывезенные по льду Ладожского озера, и "Театральной".
В 60-х годах линия продлевается на север в район Речного Вокзала и на юг в районы массовой жилой застройки Коломенское и Волхонка-ЗИЛ. Линия прошла через Нагатино, железнодорожную станцию "Коломенское", пересекла Москву-реку по метромосту. При этом русло реки было спрямлено каналом длиной около 3500 м. На трассе сооружено четыре станции: "Коломенская", "Каширская", "Варшавская" и "Каховская".
Станция "Каширская" представляет собой две типовые колонные станции мелкого заложения, объединенные в единый комплекс. До открывшегося через 15 лет участка "Каширская"-"Орехово" и организации вилочного ответвления было задействовано по одному пути в каждом зале.
Станция "Тверская" сооружена в 1979 году на действующем участке между станциями "Театральная" и "Маяковская" без прекращения движения поездов и строительства обходных тоннелей. (Подробнее о строительстве "Тверской" в разделе "реконструкция станций").
Участок "Каширская" - "Орехово" был открыт 30 декабря 1984 г., но на следующий день, из-за нарушения гидроизоляции, тоннель был затоплен на участке "Ленино" (ныне "Царицыно") - "Орехово" водами Царицынского пруда. Восстановительные работы длились больше месяца. Повторно участок вновь открыт 09.02.1985.
Участок линии перед станцией "Царицыно" проходит в неустойчивых, сильно обводненных грунтах. При строительстве плывун заморозили, были проведены мероприятия по водопонижению и усилению гидроизоляции тоннеля. Однако сегодня приходится ежегодно выполнять работы по химическому закреплению грунтов. В 2001 году на этом участке произошел прорыв плывуна в тоннель. В результате аварийных мероприятий герметичность тоннеля удалось восстановить, но повторный выброс плывуна произошел в ноябре 2003 года.
С 1984 года на станции "Каширская" было организовано вилочное разветвление на два участка "Каширская" - "Каховская" и "Каширская" - "Орехово" (а затем - до "Красногвардейской"). Поезда шли (в среднем) два (до Красногвардейской) к одному (до Каховской), и несмотря на это, поезда от/к Красногвардейской всегда были переполнены. В 1995 году участок "Каширская" - "Каховская" окончательно преобразован в Каховскую линию.

Дальнейшее развитие.
Южный радиус линии работает со значительными перегрузками в утренние часы пик. Связано это в том числе с невозможностью выдачи составов из депо "Замоскворецкое" непосредственно на юг. Проблему частично поможет решить ведущееся строительство нового электродепо "Братеево". Одновременно с депо строится станция "Братеево", расположенная к югу от одноименного жилого массива и перегонные тоннели от "Красногвардейской".

В более отдаленном будущем планируется продлить Замоскворецкую линию от станции "Речной Вокзал" в район Левобережной улицы. На продлении будут построены станции "Беломорская" и "Улица Дыбенко"
Подробнее о развитии линии читайте в разделе "Будущее метро".