

Станция была открыта 30 января 1952 года. Автор проекта станции - академик А.В.Щусев, скончавшийся в 1949 году. Строили и доделывали проект станции уже другие архитекторы: Кокорин, Заболотная, Великорецкий.

Грандиозная станция посвящена теме Великих русских побед и речи И.В.Сталина, произнесенной 7 ноября 1941 года: «Война, которую вы ведете, есть война освободительная, война справедливая. Пусть вдохновляет вас в этой войне мужественный образ наших великих предков — Александра Невского, Дмитрия Донского, Кузьмы Минина, Дмитрия Пожарского, Александра Суворова, Михаила Кутузова! Пусть осенит вас победоносное знамя великого Ленина!...». Архитекторами было решено визуализировать эту речь, поместив в красивых лепных рамках на своде 8 огромных мозаик, эскизы для них выполнил известный художник П.Д.Корин. Темы мозаик были размещены по очереди их упоминания в речи, но почему-то начиная от торца станции, хотя повернуты они так, чтобы смотреть их идя от лестницы. Объяснение этому простое – никто не рисковал запихнуть панно со Сталиным и современной тематикой далеко к торцу, где их не все увидят. Таким порядком размещения интересовался и сам И.В.Сталин, смотревший станцию после открытия. Ему ответили, что победы в ВОВ ждала вся страна, поэтому панно на эту тему было решено установить вначале.

Три мозаики из 8, посвященные теме ВОВ несли в себе изображение И.В.Сталина:

- Иосиф Сталин на параде 7 ноября 1941 года на Красной площади
- Взятие рейхстага советскими войсками в 1945 году
- Парад Победы 24 июня 1945 года

На 22 съезде КПСС, проходившем в 1961 году, кульп личности и преступления Сталина были резко осуждены. В связи с этим было решено подкорректировать данные мозаики как «несоответствующие исторической правде». Начальство метрополитена обратилось к художнику Корину, чтобы тот изменил мозаики до «правильного вида». Самым простым было заменить профили Ленина-Сталина на знамени солдат у рейхстага, на их место был установлен кругляк с профилем Ленина.

С двумя другими панно было несколько сложнее. Корин решил пойти

по кратчайшему пути – сделать эскизы такими, чтобы понадобилось менять как можно меньше деталей (так как «коррекция» происходила прямо на своде, в ночное время). В 1963-м году стала осуществляться замена. Парад 7 ноября 1941 года превратился в «Выступление В.И.Ленина на Красной площади», где Ильич выступает перед Красной Армией. Здесь осталась часть фона, включая башни Кремля. «Парад Победы 24 июня 1945 года» превратился в «Родину-мать», стоящую на поверженных фашистских знаменах. Панно стало более скучным, т.к. были удалены изображения всех людей: политбюро на трибуне мавзолея, солдаты бросающие знамена и солдаты, стоящие на карауле у входа в мавзолей. «Снятие караула» у мавзолея было пророческим.

этот профиль был «вырезан» из разрушенного панно «Сталин на параде 7 ноября 1941 года», олицетворяющее слова «Пусть осенит вас победоносное знамя великого Ленина!» и вставлено в знамя солдат – вместо двух профилей Ленина-Сталина. Таким хитрым образом было сэкономлено много усилий.

В качестве бонуса предлагаю посмотреть на углубление в стене справа от лестницы. Здесь можно разглядеть дырки от бывшего здесь архитектурного элемента. Раньше здесь была мраморная доска с выбитым на ней текстом речи Сталина 7 ноября 1941 года, которой и посвящено оформление станции. Естественно, после развенчания культа – доска была сбита, а дырки остались. Сегодня на ее место поместили табличку с информацией о станции.

С некоторыми оговорками можно сказать, что ее проект является дальнейшим развитием первых колонных станций Московского метрополитена — Маяковской и Павелецкой Замоскворецкой линии.

Первые работы на площадке будущей станции начались 3 мая 1933 года. Станция длинной 155 метров и шириной 16,8 метра сооружалась открытым способом на постоянно загруженной площади трех вокзалов. Движение наземного транспорта, трамваев, автобусов, автомобилей и пешеходов в процессе строительства не должно было прерываться. Остановить движение на площади означало бы парализовать жизнь всей Москвы. Десятки тысяч пассажиров пользовались каждый день железными дорогами, каждые пять минут к платформе одного из вокзалов прибывали поезда из самых разных уголков необъятной страны. На площади проходил ряд трамвайных маршрутов, интервал движения которых доходил до 40 секунд. Не менее напряженной была и подземная жизнь площади. Здесь проходили сотни линий телеграфной и телефонной связи, силовые электрокабели, газовые магистрали, главный водопровод Москвы в трубе диаметром 650 миллиметров, целая серия водопроводов диаметром от 50 до 250 миллиметров, ливнеотводы. А ближе к Курскому путепроводу течет заключенная в трубу река Ольховка.

Но рукотворные трудности меркли по сравнению с природными. Гидрогеологические условия в зоне строительства были тяжелейшими. В прошлом площадь представляла собой сплошное болото, горизонты грунтовых вод начинаются с глубины 3-х метров. Ниже залегает мощный слой плывунов, толщиной от 6 до 8 метров.

Для защиты от плывунов и смещений грунта, вокруг будущего котлована станции бал забит металлический шпунт, укрепленный несколькими ярусами расстрелов. К расстрелам крепились, по мере выемки грунта, подземные коммуникации. Попытки применить искусственное водонаполнение не увенчались успехом. Всего, по краям будущего котлована, было забито на глубину 15-17 метров более тысячи погонных метров шпунтов, 636 свай. Над котлованом сооружались временные мосты для пропуска транспорта. Все работы по перекладке трамвайных путей проводились в ночное время, без остановки движения. Случались и аварии, так, во время забивания шпунта был поврежден магистральный водопровод. В феврале 1934 года забивание шпунта было закончено, начались работы по раскрытию котлована станции. Первые кубометры бетона были уложены в лоток будущей станции в юго-западном торце, у Казанского вокзала.

Ежедневно выдавалось по тысяче кубометров грунта, который не успевали вывозить. Наступала весна, замерзший грунт, оттаивал, грозя сползти в

котлован станции. Для вывоза грунта, как и на Красносельской, были задействованы трамваи.

Летом 1934 года на Москву обрушились сильнейшие ливни.

Канализационные каналы не справлялись с отводом поступающей воды. С внешней стороны котлована образовалась воронка объемом в 150-200 кубометров. Опасность была быстро ликвидирована, но вскоре снова хлынул дождь. После трехдневного ливня, подвешенный на креплении деревянный короб с протекающей в нем речкой Ольховкой был поврежден. Вот как описывает ситуацию А. С. Коробко, начальник 1-й дистанции в книге "Как мы строили метро":

Буквально в несколько минут хлынувший вниз водопад размыл на своем пути песок, камни, бревна - все, что попалось на дороге. Глазам нашим представилась потрясающая картина. Размывая грунт, наводнение на 8 метров оголило нашу металлическую стену. Она стояла без крепления. На наших глазах стена начала деформироваться, прогибаясь внутрь котлована. А с внешней ее стороны, недалеко от пробегавших мимо трамвайных путей, образовалась вдоль всего котлована 5-сантиметровая трещина. Мы поняли, что снаружи началось движение грунта. Еще 10-15 минут - и металлическая стена обрушился в котлован.

Трещина росла, распространяясь Казанскому вокзалу. Возникла угроза обрушения здания вокзала, знаменитой башни Сююмбике. Под страшным ливнем комсомольцы сбросили в котлован три вагона бетонитовых камней. По неподтвержденным данным, во время этой аварии погибло несколько десятков метростроевцев. Ливневые дожди лета 1934 года натворили множество бед на всех строящихся участках метро, но авария на площади трех вокзалов была одной из самых опасных.

Вопреки распространенному мнению, нигде при строительстве первой очереди не использовался труд заключенный. На строительстве "Комсомольской" работали, в основном, молодежные бригады комсомольцев и именно их самоотверженному труду посвящено название и оформление станции.

26 августа сооружение железобетонной коробки будущей станции было закончено, начались отделочные работы. Отделка станции выполнена по проекту второй архитектурной мастерской Моссовета под руководством Д.Н. Чечулина. Все пространство между балками и прогонами потолка заполнено сложными кессонами, каждый из которых (а всего их было установлено около 400) состоит из 12 частей и весит 250 килограммов. Каждый кессон набивался отдельно в специально изготовленной по чертежам архитектора форме, после чего подвешивался по частям. Все поставленные кессоны тщательно проверялись.

Конструкция станции уникальна. Для обслуживания большого пассажиропотока станция была запроектирована с проходящими над путями вдоль всего сооружения балконами, которые способствовали более равномерному распределению пассажиропотоков. Ширина станции на уровне платформы - 16,8 метра, на уровне балконов - 23 метра. Широкие лестницы связывают торцы платформы с вестибюлями. Кроме того, в центре станции устроен переходный мостик между балконами и лестничные марши для спуска на платформу. Перекрытие опирается на четыре ряда колонн - два ряда на платформенной части и по одному на каждом из балконов. Первоначально пассажиропотоки на станции были

аккуратно развязаны: входящие пассажиры направлялись на балконы, и они спускались на станцию в центре, выходящие поднимались по торцевым лестницам. Когда были сняты ограждения, на лестницах возникло столпотворение.

Мраморные плиты облицовки колонн укладывались на цементном растворе. Для того чтобы облицовка была прочнее, каждая плита прикреплялась металлическими крючками. Обработанные под бронзу капители колонн украшены бронзовой эмблемой Коммунистического интернационала молодёжи (КИМ), подчёркивающей вклад комсомольцев 30-х гг. в строительство метрополитена. Сами колонны облицованы нежно-розовым крымским мрамором "чоргунь". Станция украшена майоликовым панно "Метростроевцы", выполненным художником Е.Е. Лансере. Один из вестибюлей встроен в здание Казанского вокзала, второй, отдельно стоящий - был сооружен между Ярославским и Ленинградским вокзалами. Этот вестибюль не сохранился - он был снесен в 1952 году при строительстве современного, совмещенного с одноименной станцией Кольцевой линии.

За станцией расположено примыкание соединительной ветки в депо "Северное", позволяющее уводить и выдавать составы на линию без пересечения враждебных маршрутов.

15 октября 1934 года на станцию прибыл первый пробный состав из двух вагонов.