



МОСКОВСКИЙ  
МЕТРОПОЛИТЕН

ОТКРЫТИЕ ВТОРОГО ВЫХОДА СТАНЦИИ



Вестибюль  
второй выход

МАЯКОВСКАЯ



# СОХРАНЯЯ НЕПОВТОРИМЫЙ ОБЛИК



## Уважаемые москвичи!

Открытие второго выхода станции «Маяковская» - событие долгожданное и знаменательное!

В этом году Московской метрополитен отпраздновал своё 70 - летие.

Пришло время не только строить новые современные станции, но и заняться восстановлением старых, многие из которых являются памятниками культуры и имеют свой неповторимый архитектурный облик.

Строительство второго выхода станции «Маяковская» - это первый этап большой комплексной программы по реконструкции станций и вестибюлей с восстановлением их первоначального облика.

Станция «Маяковская» имеет ярко выраженный неповторимый стиль и концепцию, которую необходимо было учитывать при строительстве нового вестибюля. Это обстоятельство накладывало определенные обязательства на авторов, которым успешно удалось продолжить добрые традиции старых архитекторов и

вложить в них что-то своё, новое, особенное.

Работа по строительству второго выхода была достаточно сложной и напряженной - исторический центр, сложные инженерно-геологические условия. Сооружение отдельных выработок проводилось в непосредственной близости от действующего метрополитена без остановки движения, в стесненных условиях строительной площадки в центре города.

Благодаря совместным усилиям Московского метрополитена, ОАО «Метрогипротранс», ОАО «Мосметрострой» это задача успешно решена!

Правительство Москвы, строители Московского метрополитена, лучшие инженеры и архитекторы старались сделать всё, чтобы преподнести ко Дню Города настоящий подарок москвичам и гостям нашего города.

Гаев Д.В.





# ИСТОРИЯ

Москва имеет несколько архитектурных символов. Один из них — Московский метрополитен. А одним из самых ярких и запоминающихся символов метро является станция «Маяковская».

Станция была открыта 11 сентября 1938 года в составе второй очереди строительства Московского метрополитена. Построена «Маяковская» по проекту знаменитого советского архитектора А.Н. Душкина с великолепными мозаиками, созданными в мастерских Ленинградской академии художеств под руководством профессора В.А. Фролова по эскизам художника А.А. Дейнеки.

«Маяковская» — это первая в мире колонная станция глубокого заложения. Массивные пилоны здесь



были заменены изящными легкими колоннами, покрытыми рифленой нержавеющей сталью. Проект уникальной станции мгновенно стал всемирно известным и вошел в антологию избранных произведений мировой архитектуры. В 1938 году проект станции был удостоен Гран-при на международной выставке в Нью-Йорке. В конце 80-х станция получила статус Памятника архитектуры. В 2001 году Правительство Москвы приняло решение включить станцию «Маяковская» в Государственный список памятников истории и культуры города Москвы.

В тяжелые годы Великой Отечественной войны станция «Маяковская» стала символом стойкости



русского народа. Во время немецких авианалетов 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 И.В. Сталин. Заседание транслировалось по радио, и вся страна слышала и знала: Москва стоит, в Москве праздник, народ Советского Союза не сломлен!

торы типа Н-30, смонтированные в 1938 году. Необходимость в их замене назрела давно, но сроки отодвигались из-за отсутствия второго выхода со станции. Для проведения капитального ремонта эскалаторов «Маяковскую» пришлось бы закрыть для пассажиров, а это было совершенно недопустимо при существующем пассажиропотоке на этой станции. Длительное время строительство второго выхода было заморожено из-за недостатка средств. Однако, впервые в практике строительства метро в Москве, сооружение объекта частично финансировалось частным инвестором, выкупившим право аренды участка на поверхности. Теперь станция имеет два подзем-



На станции до сих пор работают эскала-

ных вестибюля!

#### СПРАВКА:

Замоскворецкая линия:

Количество станций — 20

Эксплуатационная длина — 37,9 км

Станция «Маяковская»:

(проектное название «Площадь Маяковского»)

Названа в честь советского поэта Владимира Владимировича Маяковского

Открыта 11 сентября 1938 года

Архитектор станции —  
Алексей Николаевич Душкин

Художник —  
Александр Александрович Дейнека

Скульптор —  
Александр Павлович Кибальников

Пассажиропоток:  
48 тыс. чел. в сутки



Московский метрополитен. Станция «Маяковская»





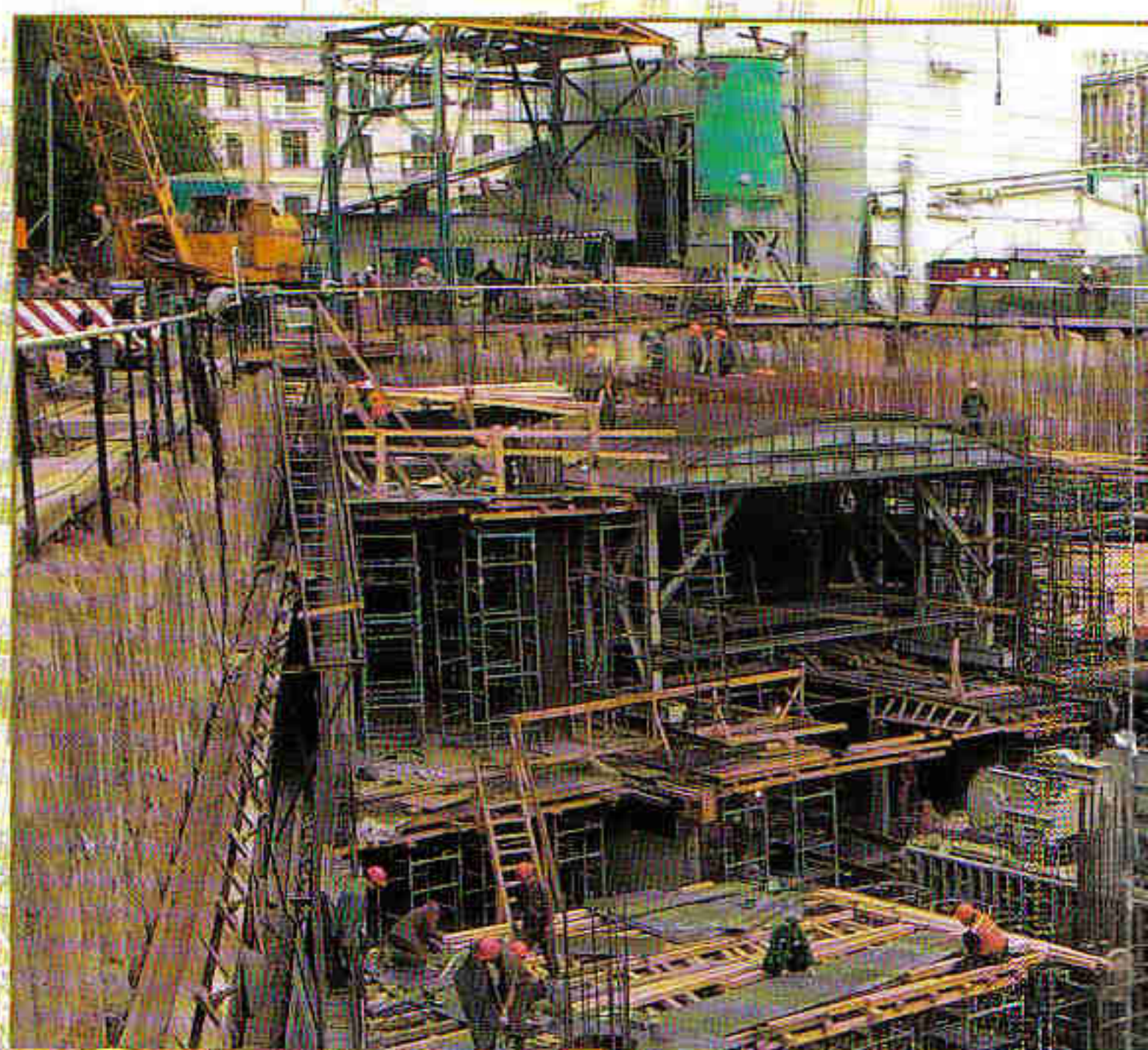
Генеральный директор  
ОАО «Мосметрострой»  
Г.Я. Штерн

Так сложилось, что уже достаточно давно Московский метрострой не строил и не сдавал в эксплуатацию такого сложного объекта метрополитена, каковым является второй выход станции метро «Маяковская». Работы пришлось вести в крайне стесненных условиях центра Москвы в не-



посредственной близости от административной и жилой застройки, в очень сложных геологических условиях. Особо сложными были работы на примыкании к действующей станции. Для того чтобы избежать осадок поверхности и повреждения существующих конструкций станции при проведении горных работ, примыкание сооружалось под защитой предварительно возведенного защитного экрана из труб. К тому же конструкции станции «Маяковская», построенной в 1938 году, требовали дополнительного обследования по их сохранности. Необходимо было не нарушить уникального архитектурного облика станции

(автором которой является известный архитектор А.Н. Душкин) как в процессе проведения строительных, так и архитектурно-отделочных работ. Потребовалось провести и очень большой объем работ



# СТРОИТЕ ВТОРОГО ВЫХОДА СТА

по подключению инженерных коммуникаций вновь сооружаемого комплекса второго выхода к уже существующим.

К работам по строительству второго выхода станции метро «Маяковская» Московский метрострой приступил ещё в 1995 году. Но из-за возникших вскоре проблем с финансированием и сложностями с поставками запроектованных для сооружения конструкций чугунной обделки, сооружение велось замедленными темпами. Однако, несмотря на объективные трудности, полностью работы не прекращались. Пересогласовав замену сборной чугунной обделки на монолитную железобетонную с металлоизоляцией, силами коллектива СМУ-10 Метростроя была сооружена подземная двухуровневая понизительная подстанция ПП-252. Также в бетоне были пройдены и подходные выработки шахты.

В 2003 году, с привлечением для строительства дополнительных средств, в том числе и частных инвесторов, сооружение второго выхода станции «Маяковская» обрело второе дыхание. Головной организацией по выпол-





# ЛЬСТВО НЦИИ «МАЯКОВСКАЯ»

нению комплекса работ по строительству второго выхода стало СМУ-8 Метростроя. Строители в очень короткие сроки выполнили огромный объём строительно-монтажных работ и построили все основные конструкции двух наклонных тоннелей, четырех подходных коридоров и вестибюля станции. При строительстве вестибюля значительную часть работ по сооружению железобетонных конструкций выполнил коллектив СМУ-1 Метростроя.

В связи с тем, что вестибюль станции является встроенным в сооружаемое здание, его необходимо было укрепить на свайном ростверке. Свай ростверка, а также ограждающие буросекущие сваи котлована с анкерным креплением стен и разработка грунта в котловане выполнены силами СМУ-9 Метростроя.

Проходка большого наклонного тоннеля в сложных геологических условиях центра Москвы была осуществлена с применением заморозки грунтов, силами ОАО «ВИЗБАС», выполнившим также и работы по водопонижению.

Внутренние конструкции подходных коридоров сопряжения с действующей станцией (за исключением четвертого, выполненного СМУ-10), наклонных ходов и основную часть вестибюля выполнило СМУ-8.

Силами коллектива СМУ-4 Метростроя, под непосредственным руководством главного инженера Рознатовского А.П. в сжатые сроки выполнен весь объём монтажных и наладочных работ по понизительным подстанциям, высоковольтным кабельным линиям, силовой сети и освещению, вентиляции, водопроводу, канализации, эскалаторам, системам связи, громкоговорящему оповещению и другим системам жизнеобеспечения станционного комплекса. Весь коллектив работал очень активно, но особенно отличились Чубрин, Бабухин, Тихонов.

Сложность архитектурно-отделочных работ заключалась еще и в том, что необходимо бы-



ло максимально сохранить архитектурный стиль станции «Маяковская». Особо отличились при производстве работ бригады отделочников под руководством Сухоруковой З.Б., Голубова В.И. и Лопатина А.И.

Сооружение и ввод в эксплуатацию такого сложного комплекса второго выхода действующей станции метрополитена еще и источник огромного опыта для коллектива Московского метростроя, который, безусловно, пригодится при сооружении центрального участка Люблинско-Дмитровской линии, строительство которой сейчас активно возобновляется, а также других объектов метростроения.





Президент  
ОАО «Метрогипротранс»  
А.М. Земельман

«Маяковская», одна из красивейших станций Московского метрополитена, построена в 1938 году.

Подземная архитектура станции принадлежит к знаковым образцам «сталинской неоклассики», которая, благодаря гармоничному сочетанию авангардных конструкций с более традиционным декором, сближается здесь с международным «ар деко». Свод центрального зала украшают овальные ниши, в которых размещены светильники и великолепные мозаичные панно из смальты (по эскизам Народного художника СССР А.А. Дейнеки) на тему «Сутки советского неба».

Мощная архитектура станции «Маяковская» по сути дела определила основные принципы организации пространства нового комплекса. Все помыслы, все сложности творческого порядка архитекторов были направлены на создание единого ансамбля со станцией. Отсюда — классическая основа с ее композиционной четкостью, ясной тектонической схемой.

Вестибюль второго выхода — подземный, располагается на пересечении 1-ой

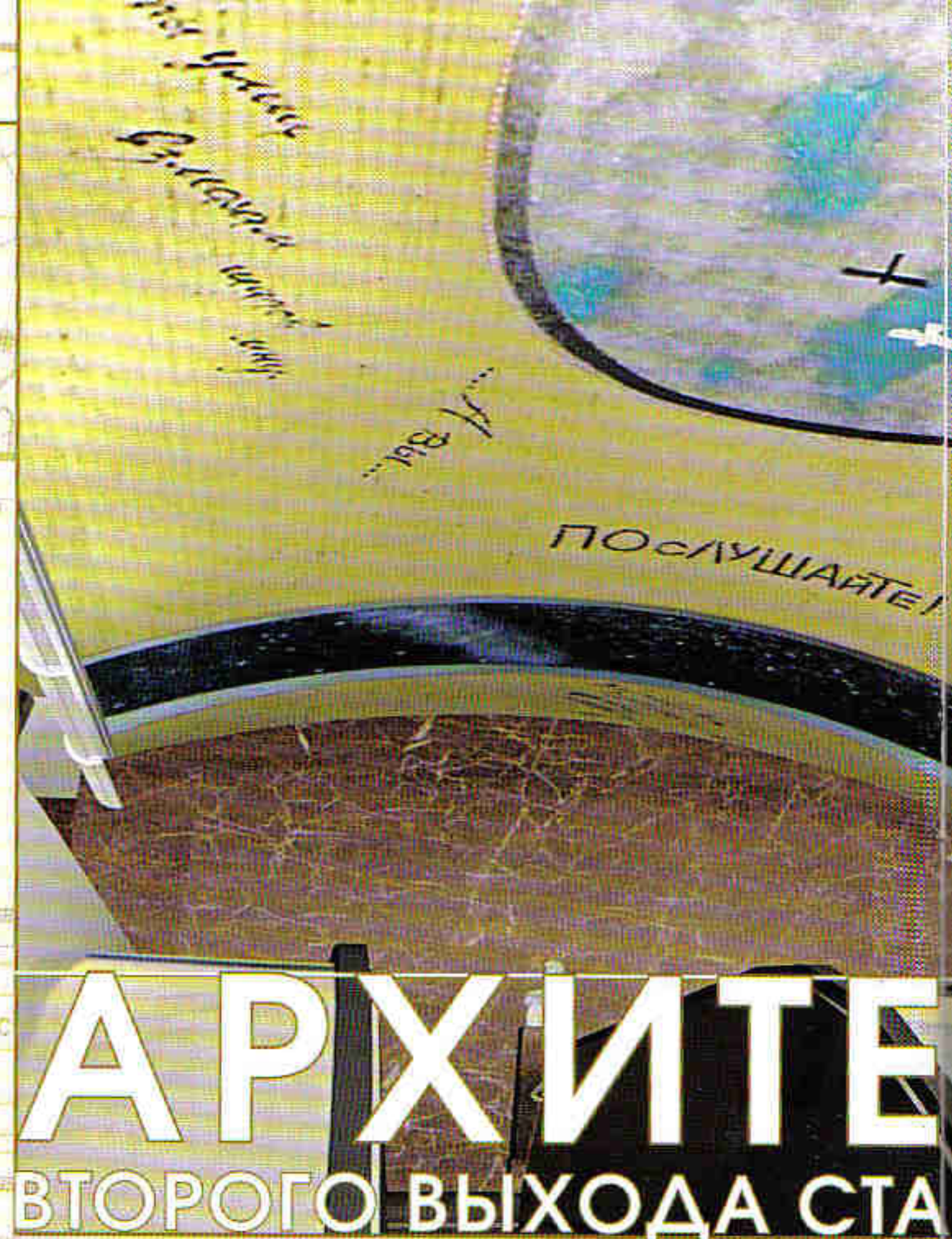
#### Авторы-архитекторы



Г.С. Мун

Н.И. Шумаков

Я.В. Мун



## АРХИТЕКТУРА ВТОРОГО ВЫХОДА СТАНЦИИ

Тверской-Ямской улицы с 1-ым Тверским-Ямским переулком. Архитектурная отделка вестибюля и коридоров выполнена долговечными материалами, отвечающими эксплуатационным и эстетическим требованиям. Для облицовки стен, колонн вестибюля и коридоров использованы мрамор и гранит.







# КТУРА НЦИИ «МАЯКОВСКАЯ»

Вся интрига объекта разворачивается в кассовом зале вестибюля. Своды и купола 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 Лубенникова. Его мозаика и стала основной архитектурной доминантой нового выхода. 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... И все пронизано цитатами из Маяковского: «и небо, в дымах забывшее, что голубо», «грудой дел, суматохой явлений день отошел, постепенно стемнев», «и никаких гвоздей»...

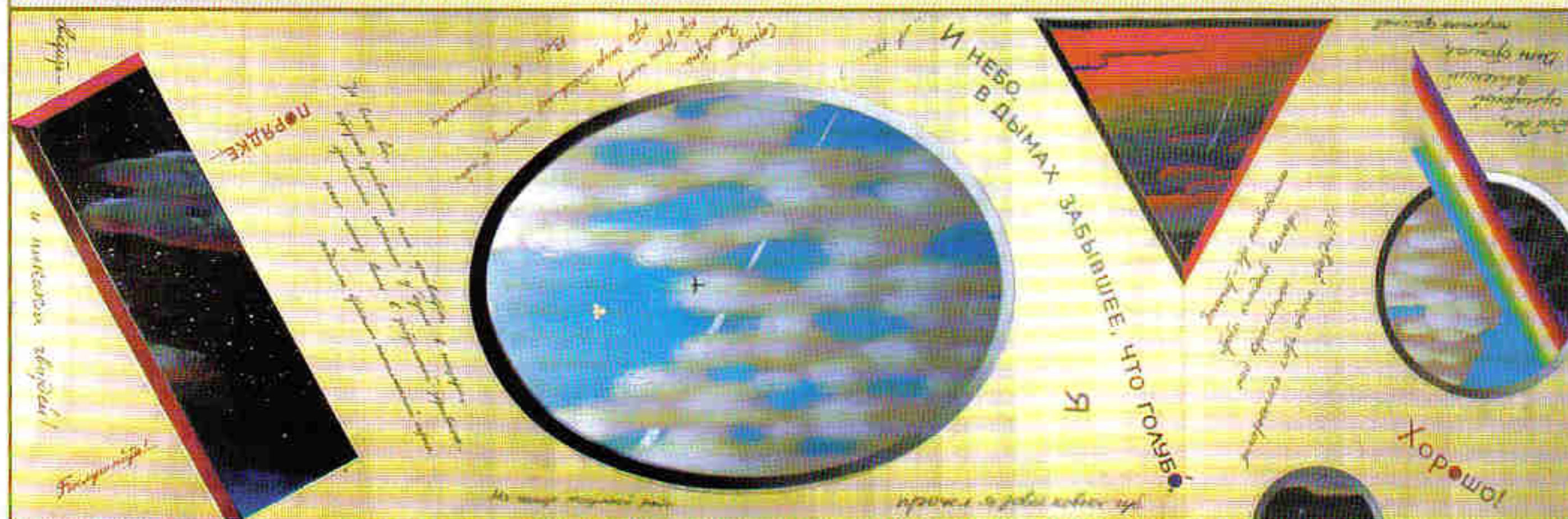
Свет, как одно из главных средств в создании художественного образа беззаконного пространства, решен лаконичными способами. Купола и свод вестибюля — подсветка на кронштейнах, все остальное пространство — модульные светильники-трубы. Пластические и пространственные эффекты в сочетании с блестящими мозаиками доведены до предельной выразительности. Присутствует парадоксальное ощущение небесного простора и света под землей.



Художник  
И.А. Лубенников



Главный инженер проекта  
М.А. Белова





# РЕКОНСТРУКЦИЯ СТАНЦИИ «МАЯКОВСКАЯ»

Станция «Маяковская» считается одной из красивейших в Московском метро. В ее отделке использован родонит, мрамор, арочные пролеты облицованы нержавеющей сталью.

Обновят колонны и различные декоративные элементы оформления станции. В их числе свыше трех десятков мозаик, созданных по эскизам Александра Дейнеки — специали-



В 2005 году, после открытия нового выхода со станции, старый вестибюль «Маяковской» планируется закрыть для входа и выхода пассажиров. Это связано с необходимостью замены эскалаторов, технический срок эксплуатации которых подошел к концу. Эскалаторы, смонтированные в 1938 году, полностью выработали свой ресурс и подлежат замене.

Кроме того, будет проведена комплексная реконструкция станции «Маяковская». В вестибюле будут заменены полы, установлены новые кассовые блоки, смонтированы турникеты новой конструкции, а также обновлены инженерные сети и устройства метрополитена.

На самой станции мраморный пол заменят более стойким гранитным, четко повторив при этом орнамент, придуманный архитектором станции Алексеем Душ-

стам нужно будет не только почистить их, но и восстановить некоторые недостающие детали.

Эти работы предполагалось начать уже давно, однако всякий раз реконструкцию по разным причинам откладывали. Теперь же к ней приступят сразу после открытия второго выхода «Маяковской». Первоначальный облик станции при реконструкции будет полностью сохранен.

На время закрытия вестибюля выход и вход пассажиров на станцию будет осуществляться через новый вестибюль, таким образом, реконструкция и реставрация самой «Маяковской» будет осуществляться без закрытия её для пассажиров.

Ожидается, что полностью обновить станцию «Маяковская» удастся за полтора-два года.







ГУП «Московский метрополитен». 129110, Москва, Проспект Мира дом 41, стр. 2. Тел.: (095) 222-10-01, факс: (095) 971-37-44  
E-mail: [info@mosmetro.ru](mailto:info@mosmetro.ru). Официальный сайт: <http://www.mosmetro.ru>

ОАО «Метротранс». 113054, Москва, ул. Новокузнецкая, дом 43/16, стр.1. Тел.: (095) 953-46-11, факс: (095) 953-40-04  
E-mail: [mail@metrogiprotrans.com](mailto:mail@metrogiprotrans.com). Официальный сайт: <http://www.metrogiprotrans.com>

ОАО «Мосметрострой». 103051, Москва, Цветной бульвар, дом 17. Тел.: (095) 929-65-88, факс: (095) 929-65-54  
E-mail: [info@metrostroy.ru](mailto:info@metrostroy.ru). Официальный сайт: <http://www.metrostroy.ru>

Концепция издания и подготовка материалов: Отдел по связям с общественностью и СМИ Московского метрополитена

Фото: Анатолий Шестаков, Александр Попов, Philipp Latinak, Bee Flowers, ОАО «Мосметрострой»,  
ОАО «Метротранс» (компьютерный дизайн)

Дизайн и производство: ООО «Дельта Сити». Тел.: (095) 253-90-86