

**РЕФЕРАТ
НА ТЕМУ:**

**«Московский метрополитен как
памятник архитектуры »»**

Группа РГ-08-6

Оглавление

- Введение
- История создания метрополитена
- Архитектура
 - Начальный этап
 - Станции первой очереди
 - Станции второй очереди
 - Станции третьей и последующих очередей
 - Метро начала 60-ых годов
 - Метро конца 60-ых годов
 - Современное метро
- Заключение
- Список литературы

Завершить
показ

Введение

Сегодня невозможно представить Москву без метрополитена. Он стал неотъемлемой частью в жизнь москвичей. На сегодняшний день метрополитен является самым быстрым и удобным видом транспорта.

С самого начала строительства метрополитена в нашей стране его станции рассматривались не только как рядовые узлы транспортной системы, но и как произведения архитектуры, воплощающие определенный идейно-художественный замысел и отражающие лучшие образцы народного творчества. Этим наш метрополитен существенно отличается от подземок капиталистических стран с их подчеркнуто-утилитарным упрощенным обликом. В оформлении станций метро участвовали лучшие архитекторы, живописцы и скульпторы нашей страны.

История создания метрополитена

Москва еще на заре века почувствовала необходимость в создании средства, разрешающего проблему быстрых и дешевых людских перевозок. Ответом на эту поставленную самой жизнью задачу был целый ряд интересных проектов. Одним из первых проектов был проект предложенный инженером П.И Балинским. Этот проект рассматривался на заседании Московской городской думы, где было решено: «господину Балинскому в его домогательствах отказать».

Окончательное Решение о необходимости сооружения метрополитена созрело в начале 20-х годов. В июне 1931 года Пленумом ЦК ВКП(б) было принято постановление: «... приступить к подготовительной работе по сооружению в Москве метрополитена как главного средства, разрешающего проблему быстрых и дешевых людских перевозок...». В том же году была образована специальная организация - Управление Метростроя (с 1933 «Метропроект»), немедленно начавшая геологоразведочные работы. При строительстве метрополитена, наши рабочие учитывали опыт и знания иностранных экспертов.

История создания метрополитена

Пуск первого в России метрополитена отмечался, как настоящий праздник. Первая линия открылась 15 мая 1935 года на участке "Сокольники" – "Парк культуры" с ответвлением от станции "Охотный ряд" до "Смоленской". Ее протяженность составила 11,6 км.



Архитектура



Начальный этап

Приступая к проектированию метро, советские зодчие не располагали практически ничем, что стало бы отправными точками в формировании образной концепции новых транспортных сооружений. Первые контуры станций рождались почти незаметно - в тесных пределах единственной комнаты архитектурного бюро технического отдела Метростроя. Штат бюро состоял из группы архитекторов во главе с архитектором С.М. Кравец. Приступая к руководству коллективом, С.М. Кравец ознакомился с метрополитенами Германии, Франции, Англии и Америки. Приобретенным там опытом он делился со своими коллегами. В первую очередь этой небольшой группе «первопроходцев» Москва обязана появлением метро. Ею была проделана вся сложная, новаторская, не имевшая аналогий в наземной архитектуре, но черновая и потому теперь уже почти не видная работа. Сотрудники «Метропроекта», выявляли местоположение станций первой очереди, определяли для каждой глубину заложения, тип объемно-пространственного решения, шаг колонн, оптимальные размеры пилонов, размещения лестниц. Они изучали облицовочные материалы, выработывали рекомендации по освещению. Все это стало основой для образной разработки непривычных архитектурных объектов.

Вставшие перед зодчими конструктивно-художественные задачи были новы и чрезвычайно сложны - и в силу технических особенностей, и в силу необходимости их решения в тесном взаимодействии с общей планировочной концепцией развития Москвы.

Начальный этап

«У нас архитектор органически включился в работу по сооружению метро с первых шагов проектировки. Архитектор решает вопросы места расположения станций, увязывая его с реконструктивными построениями тех надземных узлов, естественным продолжением которых (в транспортном смысле) является каждая станция метро. Архитектор же завершает свою работу оформлением всего комплекса... Для подземных сооружений Запада характерны «экономные» высотные габариты; мы же стремились к тому, чтобы у нас в метро легко дышалось. И это достигнуто главным образом хорошей высотой станционных зал, - таких высот не знает Запад».

Из воспоминаний С.М Кравец



Станции первой очереди

Художественный авторитет метростроения завоевывался в 30-е годы, в пору сооружения линий и станций первых очередей. Так как социализм ассоциировался у людей того времени с процветанием и счастливым будущим, первые станции олицетворяли движения вперед и ввысь, и являлись настоящими «подземными дворцами», ошеломляющими москвичей своей красотой. Престиж метро подкреплялся широко публикуемыми в печати откликами известных ученых, мастеров искусства, политических деятелей, высоких иностранных гостей.

Станции первой очереди

Почти для всех станций была выбрана островная система платформ. Станции мелкого заложения имели плоские перекрытия. Станции глубокого заложения - сводчатые. Эти, освоенные при строительстве первой очереди, типы станций варьируются и в дальнейшем.

Основной задачей, стоящей перед архитекторами, было преодоление ощущения подземелья при проектировании подземных залов станций. Когда архитекторы работали с наземными объектами, павильонами, они старались в первую очередь выявить их функциональную принадлежность (вход и выход метро), и только во вторую очередь наградить их какими-либо отличительными чертами.

Внутреннее пространство станций первой очереди не было роскошными, но всё же оставалось комфортными и уютным. Характерно, что идея дороги не стала ведущей в проектировании образов станций. Те предложения, где было хоть какое-то сходство с вокзалом, в конкурсных просмотрах сразу же отменялись.

Облицовка станций привлекала особое внимание архитекторов. Для этого использовались высококачественные материалы - мрамор, гранит, лабрадор, порфир и др. Пристальное внимание облицовки станций было вызвано не только стремлением сделать московский метрополитен красивейшим в мире, но и стремлением создать износостойкие поверхности, которые легко поддавались бы чистке и мытью, не давали бы скапливаться пыли и не подвергались быстрому изнашиванию. В своих стараниях сделать станции с помощью дорогих облицовок красивыми, прочными и гигиеничными метростроители преуспели.



Станции первой очереди

Внутреннее пространство предстает здесь деловым, масштабным, имеющим, благодаря четкому ритму простых четырехгранных колонн и расчлененной на квадраты поверхности путевых стен, ясную динамическую характеристику. Еще более динамичны и подчеркнута функциональны пространства нижнего вестибюля и ведущего к перрону изогнутого коридора. Они разделены колоннами на обтекающие друг друга зоны для отдельных пассажиропотоков. Путевые стены облицованы светло-жёлтой керамической плиткой. Цоколи стен отделаны черным мрамором. Пол выложен серым и чёрным гранитом. Таким образом, перед нами холодноватый, рассчитанный на временное пребывание, общественный интерьер. «Сокольники» находятся как раз посередине между теми станциями, которые, независимо от глубины залегания, воплощают собой функционально-техническую необходимость, обеспечивая пассажиров удобствами при передвижении под землей, и теми, которые формируют образ будущего метрополитена.

Станции первой очереди

Таким образом, в архитектуре метрополитена доминируют масштабность, монументальность, нарядность, солидность, самодостаточность. Станции метро первой очереди для простых людей стали воплощением мечты будущей счастливой жизни.



Станции второй очереди

В сентябре 1935 года был утвержден проект второй очереди, включивший в себя продление уже существующего Арбатско-Покровского диаметра до Киевского вокзала - с одной стороны, и до Курского - с другой, а также сооружение нового Горьковского радиуса от центра до района Сокольники - вдоль улицы Горького и Ленинградского проспекта.

Общее впечатление, порождаемое архитектурой станций второй очереди,- это противостояние масс и пространств, которого еще не было в образной системе предыдущей очереди.

Станции второй очереди

Станции второй очереди становятся шире и выше, а ощущение тесноты, тем не менее, усиливается. Это объясняется тем, что возрастает самостоятельное значение каждой архитектурной части (нефа, торца, пилона, свода и т.д.). На станциях глубокого заложения («Площадь Революции», «Площадь Свердлова», «Курская», «Белорусская», «Динамо») нефы почти наглухо отделены друг от друга, и главное объемно-пространственное значение приобретает центральный зал. А в нем четко обозначается иерархия ордерных элементов: горизонтали мощного карниза, принимающего на себя тяжесть свода («Площадь Свердлова», «Белорусская») и вертикали пилона, разработанного либо полуколоннами, как на «Площади Свердлова», либо прямоугольными выносами и полукруглыми нишами, как на «Белорусской».

«Отдельность» фрагментов подчеркнута их облицовкой. Расходы мрамора на каждую станцию второй очереди метро в полтора раза превысили расходы на каждую станцию первой очереди. Подбору облицовочных плит по тональности и рисунку - в соответствии с требованиями авторов, уделялось особое внимание.



Оглавление

Станции второй очереди

Примером того, что на станциях второй очереди возрастает значение каждой архитектурной детали, служит станция «площадь революции». На ней находятся статуи, изображающие представителей разных классов и слоев общества, в размере более натуры - словно нарочно для того, чтобы загромоздить проходы, ведущие на перроны. Складывается впечатление того, что цоколь пилона превращается в постамент для статуй, архивольты арок - в их обрамление, а вся станция в целом - в музей скульптуры.



Оглавление

Станции второй очереди

Особое внимание я хотел бы уделить станции метро «Маяковская» (автор А. Душкин). Здесь архитектор «ломает» замыкающие центральный неф стены, создает ритмичным соединением колонн и арок ощущение свободно растекающегося вглубь, вширь и в высоту воздуха. Это стало возможным благодаря использованию стали в конструкции колонн. Такая конструкция дала возможность предельно облегчить массы композиции и максимально высвободить пространство. Оно, при всей его динамике, целостно. А массы, при всем изяществе их форм, не раздроблены, а связаны в единую, логически строгую каркасную систему. Колонны и арки станции покрыты рифлёной нержавеющей сталью. Угловые части колонн декорированы уральским камнем «орлец» и мраморовидным известняком. Блестящие стальные ленты, огибающие арки, несут не только декоративную функцию, но и эффект иллюзии, заключающийся в противопоставлении силам сжатия силы растяжения. Такую же роль несут эллипсоидные купола. Пол выложен белым мрамором и серым гранитом. В своде центрального зала находятся в тридцати четырех овальные ниши, в которых расположены светильники. Важным украшением станции являются размещённые в нишах мозаичные панно посвященные теме «Сутки советского неба». Эти ниши визуально увеличивают пространство станции, наполняют его светом.

Станции второй очереди

Станция метро «Маяковская»



Станции третьей и последующих очередей

Станции метро третьей очереди были сданы в эксплуатацию в годы Великой Отечественной войны. К этим станциям относятся метро «Бауманская», «Электrozаводская», «Семеновская», «Новокузнецкая», «Автозаводская» и др. Для станций этой очереди свойственны большая высота, гигантский шаг колонн, немаленькое платформенное пространство. На этих станциях даже пустота носит монументально – высокий характер.

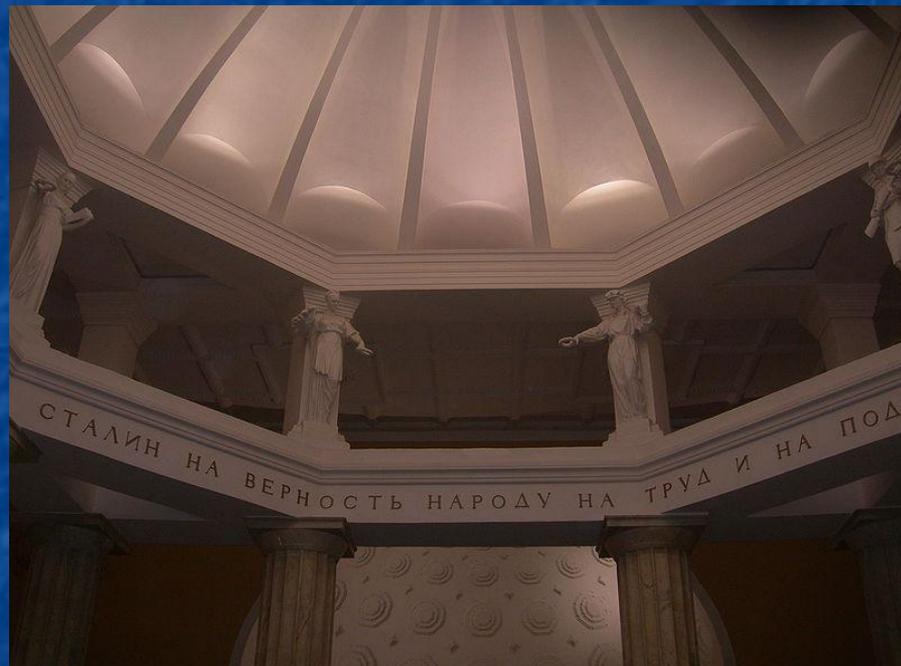
Великая Отечественная война оставила свой отпечаток на архитектуре Московского метрополитена. На этих станциях функциональное содержание образов потеснено увековечивающе-мемориальным смыслом. Все станции имеют конкретную историко-революционную тему, связанную с героикой нынешней и минувших войн, с патриотизмом советских людей в тылу, с партизанским движением, и увековечивают память павших. Поэтому в перронных залах и вестибюлях так много мозаичных изображений, рельефов и скульптуры (например, статуя Зои Космодемьянской и М.К. Кузьмина на станции «Партизанская»). Да и сами станции вполне можно рассматривать как первые монументы Великой Отечественной войны. При строительстве этих станций скидок на военное время не было.

Станции третьей и последующих очередей

Увековечивая подвиги народа на фронте и в тылу, убеждая в незыблемости страны и неотвратимости победы, станции третьей очереди метро одновременно как бы подтверждали, вопреки трудностям времени, эталонность «стиля московского метро» - ориентира в создании парадных общественных интерьеров. И потому становились не хуже, не проще, а богаче, чем предыдущие. Парадность интерьеров подчас демонстрирует себя с обезоруживающей прямолинейностью. Как, например, тщательно отполированные пилоны из темно-красного «газгана» на «Бауманской».

Станции третьей и последующих очередей

- Обязательным атрибутом наземного вестибюля станций послевоенной, кольцевой линии стал единый колоссальный купол. Он является обозначением реализации «прорыва в будущее» страны, одержавшей победу в Великой Отечественной войне. Теперь вестибюли усложняются и в плане, и в разработке экстерьера, интерьера, отдельных частей. Подчеркивая свое сходство с памятниками-пантеонами, вестибюли метро окончательно утверждаются как самостоятельная тема монументального зодчества.
- Наиболее законченный характер это самоутверждение приобрело на станциях «Курская», «Таганская» и «Калужская» (ныне «Октябрьская»). Все они входят в первое, вступившее в строй в 1950 году, звено кольцевой линии, и хвала Победе звучит в них с огромной силой. Многогранная ротонда вестибюля «Курской», одетого с внутренней стороны в белизну мраморных стен, в капеллированные одежды пилонов, в узорочье осветительной арматуры, увлекает взгляд человека ввысь, замыкает, останавливает, отягощает самостоятельным, не связанным с функцией триумфальным содержанием.



Станции третьей и последующих очередей

Ужас и лишения войны породили в людях мечту о послевоенной жизни, в которой все будет красиво и хорошо. Эта мечта нашла отражение и в строительстве новых станций метрополитена. Подземные залы соорудились теперь шире, выше, масштабнее и параднее. Теперь красота облицовки станций уходит на второй план, уступая свое место нарядности отдельных элементов интерьера. Большое внимание уделяется лепнине подпружных арок свода («Белорусская», «Калужская»), декору пилонов («Прспект мира», «Киевская»), узору пола («Калужская», «Белорусская»). Стены и потолки покрываются мозаичными и керамическими панно, вставленными в роскошные картуши («Комсомольская», «Киевская», «Таганская»), цветными витражами, обрамленными витой металлической оправой («Новослободская»).

Станции третьей и последующих очередей

Панно на станции «Таганская» и «Киевская»



Метро начала 60-ых годов

В 60-х годах произошла научно-техническая революция, которая привела к укоренению в людях рационалистического мировосприятия, что привело к аскетизму в архитектуре метро. Изменения в стране внутриполитической ситуации породило желание влиться в общий поток европейского архитектурного развития. Станции метро становятся рядовыми транспортными точками. В основном это станции мелкого заложения, строящиеся по колонному типу. Они различаются цветом мраморной облицовки, укладкой керамических плит на путевой стене и названиями. Есть среди них менее удачные, есть запоминающиеся.



Метро конца 60-ых годов

В конце 60-х годов станции вновь стали наделять индивидуальными чертами, ориентированными на сложность эмоциональной сферы и многообразие личностных проявлений человека, а не только на его практические запросы. Еще жив страх «излишеств», но уже появляется отвращение к безликой стерильности платформенных пространств. Эти черты проступают в необычных формах колонн («Площадь Ногина», «Беговая», «Щукинская»), в активной пластике пилонов («Баррикадная», «Колхозная»), в объемной аранжировке свода («Тургеневская»). Часто эти усилия сопровождаются неуклюжими оформительскими «гримасами» в виде тяжелых металлических карнизов, грубых панелей, маскирующих вентиляционные камеры.

- «Баррикадная»



- «Беговая»



Современное метро

В настоящее время получила развитие традиция индивидуальной образности станций. Для этого используется широкий арсенал языковых средств: архитектурная пластика, игра пространств, скульптурная декорация, монументально-изобразительное и дизайнерское оформление. Именно поиск конструктивной правды порождает в последние годы наиболее интересные композиции подземных залов. Это группы односводчатых станций мелкого заложения - «Тульская», «Нахимовский проспект», «Южная». Таким образом, современный этап развития архитектуры метро многогранен и противоречив. В нем нет какой-то одной доминирующей тенденции.

Заключение

Московский метрополитен является не только средством передвижения, но и одним из ценнейших памятников архитектуры. В архитектуре метро нашли отражение важнейшие исторические события и изменения взглядов на мир людей. Различные картины, барельефы, скульптуры и другие предметы внутреннего убранства, украшающие станции метро, созданы талантливейшими архитекторами, художниками и мастерами и являются бесценными, поэтому каждый из нас должен с любовью и уважением относиться к метрополитену.

Список литературы

- «Метро московское» В.Л. Зверев, Москва «Алгоритм» 2008, 272стр.
- «Московское метро: путеводитель», Москва «Книга WAM» 2007, 168 стр.
- «Декоративный камень в оформлении московского метрополитена» Э.М. Спиридонов, В.Л. Егоров, Москва «М. Б» 1984, 322стр.
- www.wikipedia.org.