

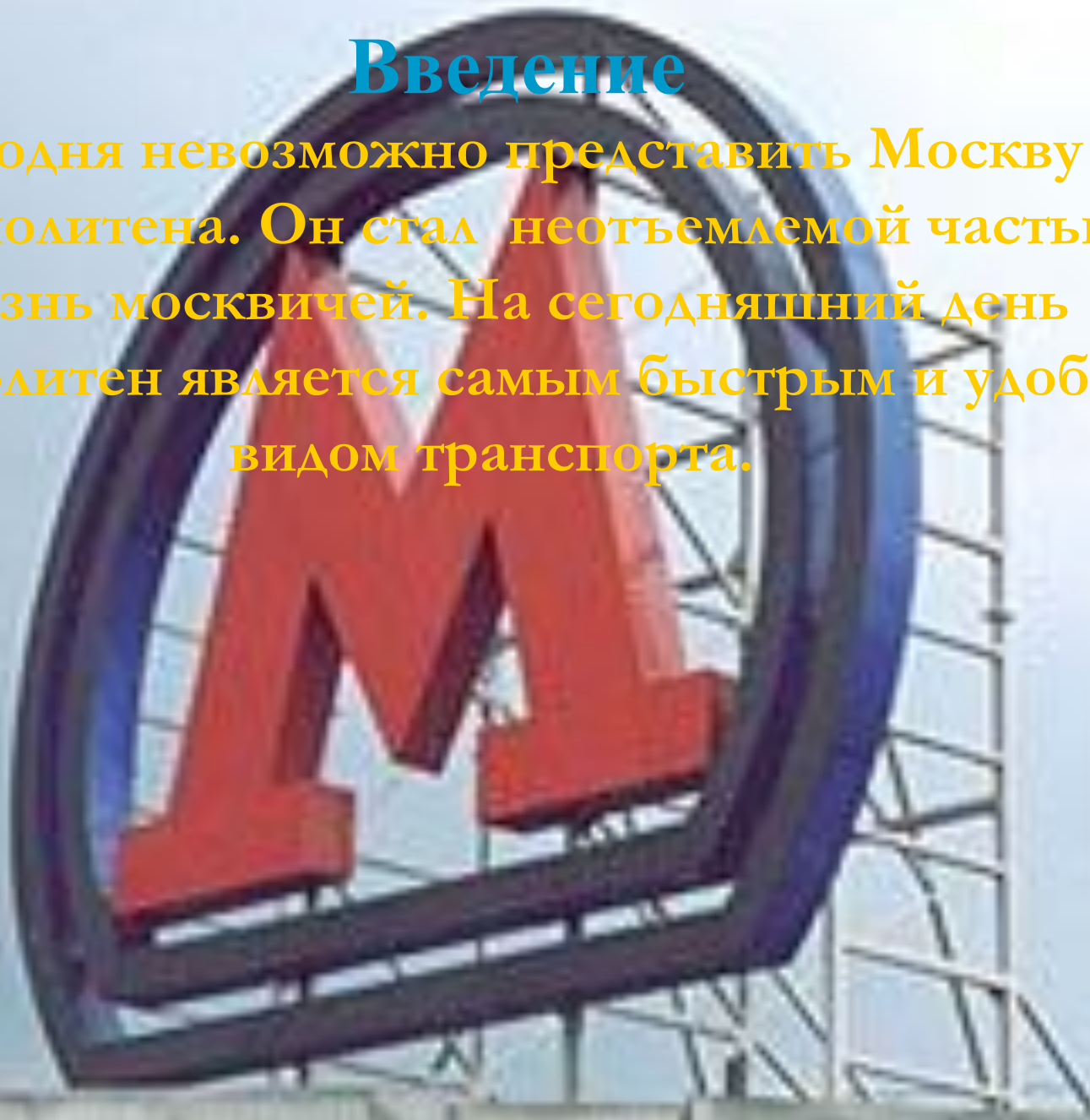
ДЕПАРТАМЕНТ ОБРАЗОВАНИЯ ГОРОДА МОСКВЫ  
ГОСУДАРСТВЕННОЕ БЮДЖЕТНОЕ ПРОФЕССИОНАЛЬНОЕ  
ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ ГОРОДА МОСКВЫ  
«ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЙ КОЛЛЕДЖ №34»

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

ВЫПОЛНИЛА  
СТУДЕНКА 01-03 ТИ  
БОРОВИКОВА ЮЛИЯ

## 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.



# 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

Перед архитекторами была поставлена задача — решить подземные станции так, чтобы у человека не было ощущения подавленности.



Ст. Киевская

# Начальный этап

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.



# Станции первой очереди

Первые станции олицетворяли движения вперед и ввысь, и являлись настоящими «подземными дворцами», ошеломляющими москвичей своей красотой.



# 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.



# 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. «Сокольники» находятся как раз посередине между теми станциями, которые, независимо от глубины заложения, воплощают собой функционально-техническую необходимость, обеспечивая пассажиров удобствами при передвижении под землей, и теми, которые формируют образ будущего метрополитена.



# Станции первой очереди

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 Сокол - вдоль улицы Горького и Ленинградского проспекта.



# 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.).



# Станции второй очереди

Примером того, что на станциях второй очереди возрастает значение каждой архитектурной детали, служит станция «Площадь революции».

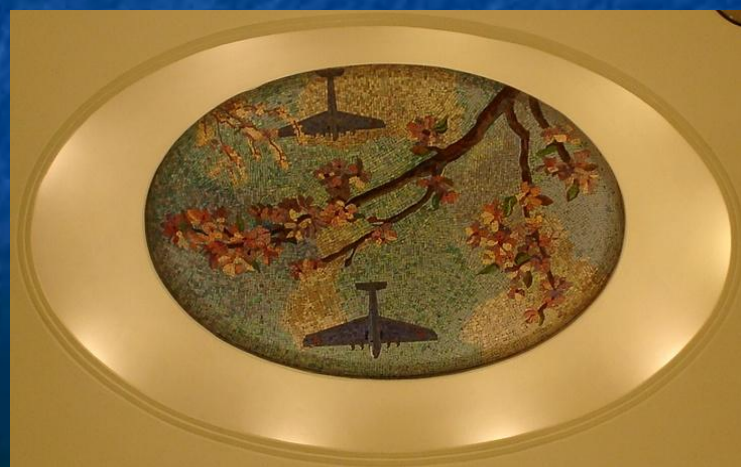


# Станция «Маяковская»



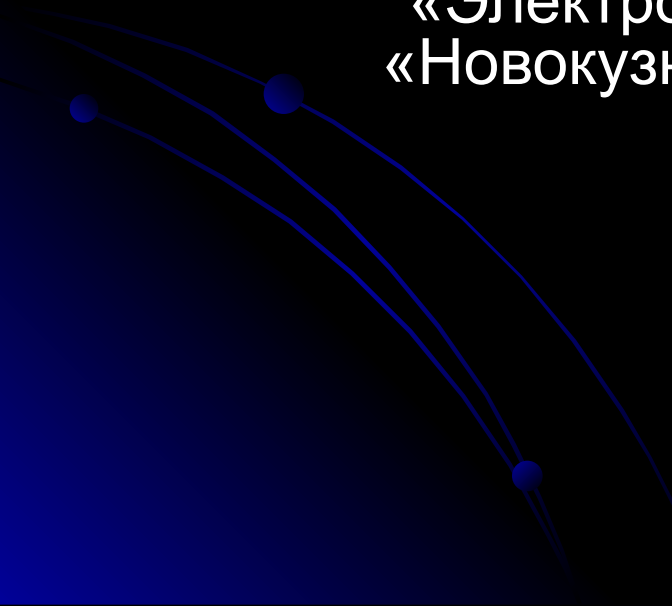
# Станции второй очереди

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.



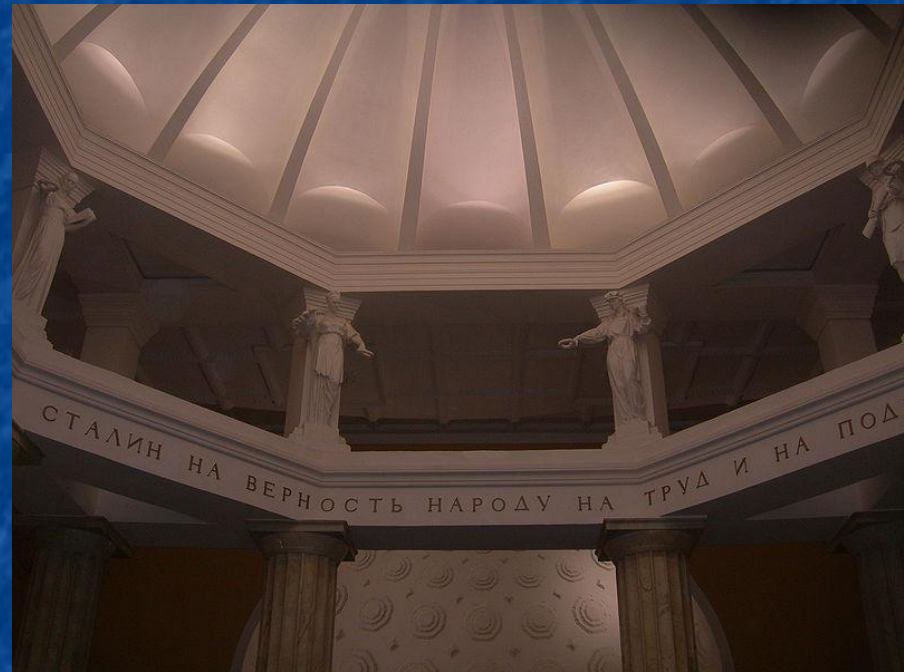
# Станции третьей и последующих очередей «Автозаводская»





# 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
- Наиболее законченный характер это самоутверждение приобрело на станциях «Курская», «Таганская» и «Калужская» (ныне «Октябрьская»).



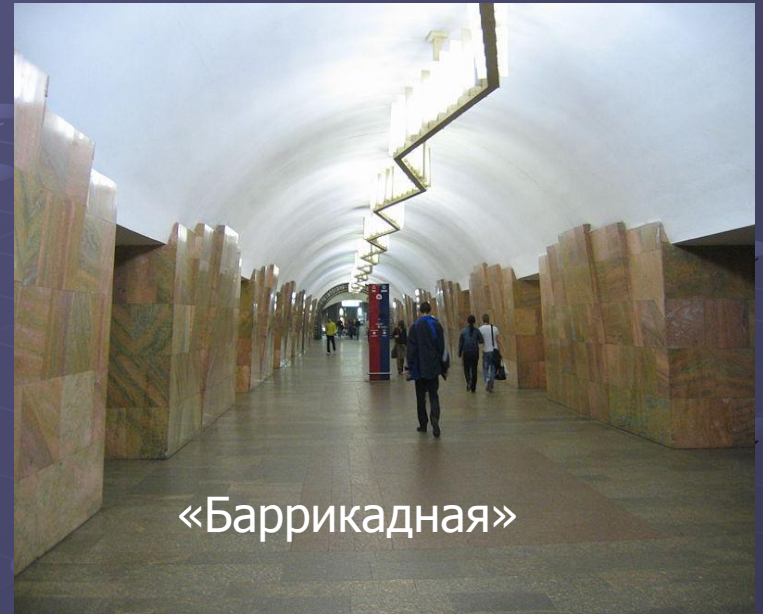
# Станции третьей и последующих очередей

Панно на станции «Таганская» и «Киевская»



# Метро конца 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.



«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.



# 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.