

№ 2 (10), 2025 →

Привет, Москвовед!

культурное наследие столицы — детям

Тема номера:
**90 лет
Московскому
метрополитену!**

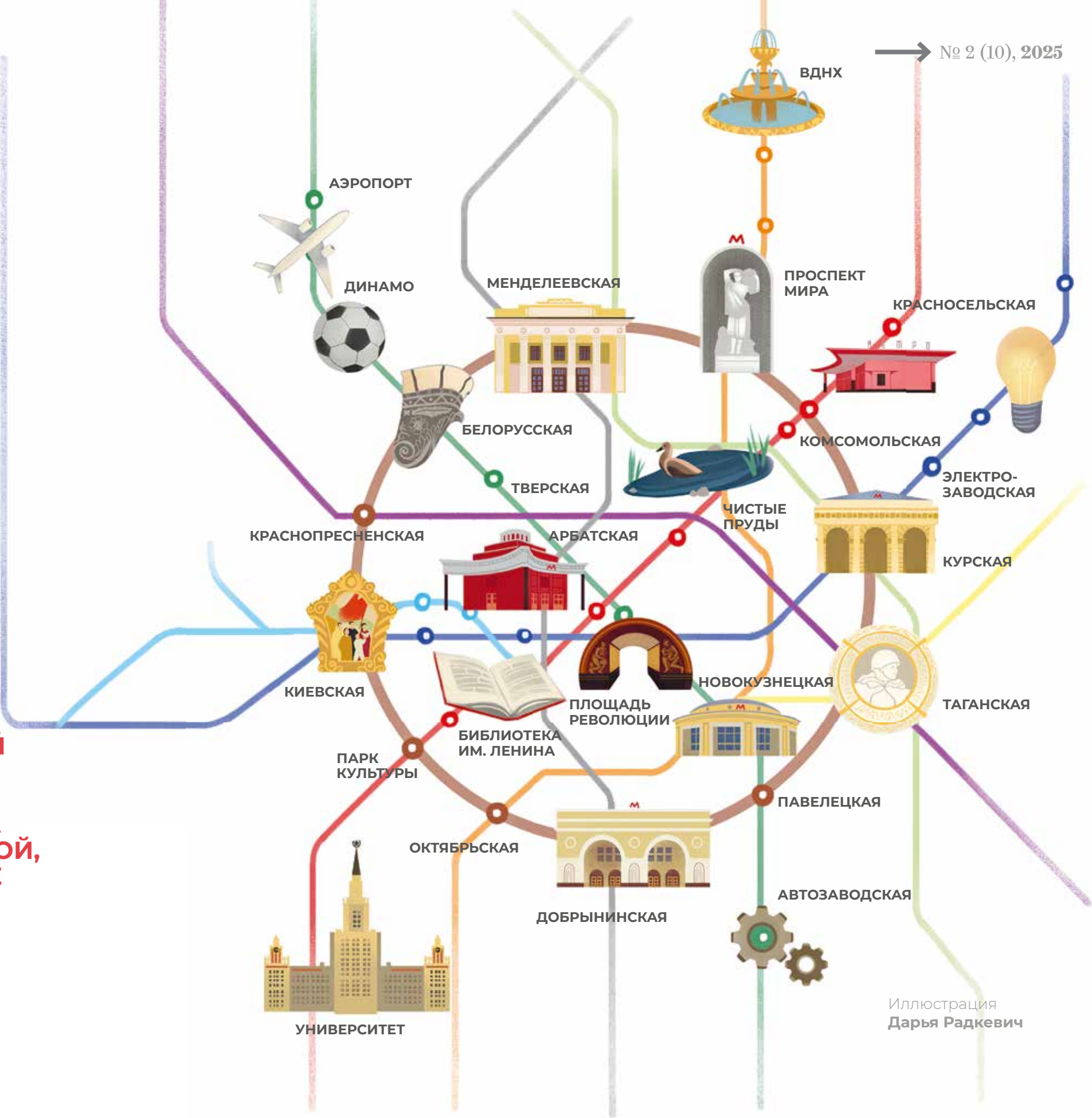


Содержание

Подземное царство	2
Просто фантастика!	4
Ценные находки 🐾	8
От дворца до стадиона 🐾	12
Ночь в метро	16
Дома с секретом 🐾	20
Собери и склей! 🐾	25
Как в Древнем Египте	29
От Сокольников до парка на метро 🐾	32
Кто эти люди?	34
Каменная библиотека 🐾	38
Дети рисуют 🐾	42
Архитекторы	44
Сорок ножек 🐾	46
Подземный словарь	50
Почитали — поиграем! 🐾	52

ДОЛГОЕ ВРЕМЯ МОСКВИЧИ СЧИТАЛИ, ЧТО ПОДЗЕМНЫЙ ТРАНСПОРТ — ЭТО ФАНТАСТИКА. И БЫЛИ ПРАВЫ: МЕТРО — НАСТОЯЩЕЕ ИНЖЕНЕРНОЕ ЧУДО. УЖЕ 90 ЛЕТ ПОДРЯД МЫ ПОЛЬЗУЕМСЯ МЕТРОПОЛИТЕНОМ КАЖДЫЙ ДЕНЬ, ИНОГДА ДАЖЕ НЕ ОБРАЩАЯ ВНИМАНИЯ НА ТО, КАКИЕ КРАСИВЫЕ И РАЗНЫЕ У НАС СТАНЦИИ. «ПОДЗЕМНАЯ» МОСКВА ПРОСТОРНА И СВЕТЛА, УКРАШЕНА МРАМОРОМ И ПОЗОЛОТОЙ, ВИТРАЖАМИ И МОЗАИКАМИ. ДАВАЙ ПОЛУЧШЕ ИЗУЧИМ ЕЁ, ЗАПОМНИМ ВЫРАЗИТЕЛЬНЫЕ «ЛИЦА» КАЖДОЙ СТАНЦИИ. СТАНЕМ НАСТОЯЩИМИ ЗНАТОКАМИ МЕТРО!

*🐾 — ищи задания от Льва-хранителя.



Подземное царство

Московский метрополитен сегодня — огромный город в городе: почти 500 километров путей, количество станций уже приближается к трёмстам, в рабочий день число пассажиров переваливает за семь миллионов человек. Это сложнейшая инженерная система, а ещё — настоящий подземный музей, над созданием которого десятилетиями трудились лучшие архитекторы, художники, скульпторы страны.

В этом году московское метро, главный герой нашего нового номера, отмечает юбилей — 90 лет! Днём рождения метро считается 15 мая 1935 года, когда для пассажиров открылась первая линия длиной чуть больше 11 километров. И мы приглашаем тебя на экскурсию-квест по тем самым станциям, от «Парка культуры» до «Сокольников». А ещё ты мо-

жешь вырезать и склеить бумажную модель наземного павильона станции «Красные Ворота»! Наверняка тебе доводилось не раз видеть эту нарядную красно-белую «ракушку» напротив высотки на Лермонтовской площади.

Надо сказать, это далеко не единственный удивительный павильон. Знаешь ли ты, например, куда «спрятались» наземные вестибюли станций «Павелецкая» Замоскворецкой линии и «Октябрьская» Кольцевой? У нас есть ответ! Будешь читать — обязательно наведи камеру телефона на специальный значок, чтобы тут же посмотреть на архитектурные чудеса, которые остальные люди увидеть не могут.

О метро в Москве мечтали давно — ты увидишь, каким его представляли себе инженеры прошлого.

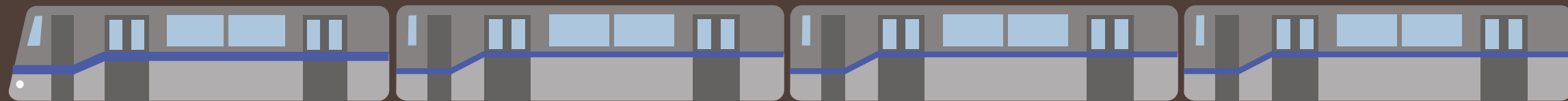
Когда мечта всё-таки сбылась и в историческом центре города начали прокладывать первые тоннели, это помогло совершить немало археологических открытий. Ты узнаешь, почему учёные так обрадовались... обычному песку!

Движемся дальше по таинственному подземному лабиринту, чтобы разведать, что происходит на станциях ночью, когда все поезда отправляются отдыхать в депо. И где в метро можно встретить гигантских «сороконожек»? И кто позировал для знаменитых скульптур на станции «Площадь Революции»? (Оказывается, даже у нашей любимой овчарки-пограничника был хвостатый прототип!)

Остановимся ненадолго на «Кропоткинской», чтобы полюбоваться колоннами, похожими на стебли папируса, и заодно познакомиться с пятью неожиданными фактами об этой станции, одной из самых красивых в московском метро. Присмотримся к мраморным узорам на «Чистых прудах» и переливам родонита

на «Маяковской», мягко светящимся ониксовым спинкам скамей на «Динамо» и застывшим в толще камня древним существам на стенах «Электrozаводской». Ведь московское метро — это ещё и история в камне: чудеса природы, которые открылись миллионам взглядов благодаря человеческому мастерству. Недаром все эти станции — и многие другие — признаны объектами культурного наследия. И любой пассажир, маленький или взрослый, может ими любоваться хоть каждый день. Итак, встаём на эскалатор и спускаемся в подземное царство!

Редакция журнала
«Привет, Москвовед!»



Просто фантастика!

Представь себе: метро в Москве могло бы появиться уже при Толстом и Лескове! И если бы те проекты воплотились, то Филипок и Левша могли бы прокатиться на этом чуде техники.

Текст
Наталья Титова

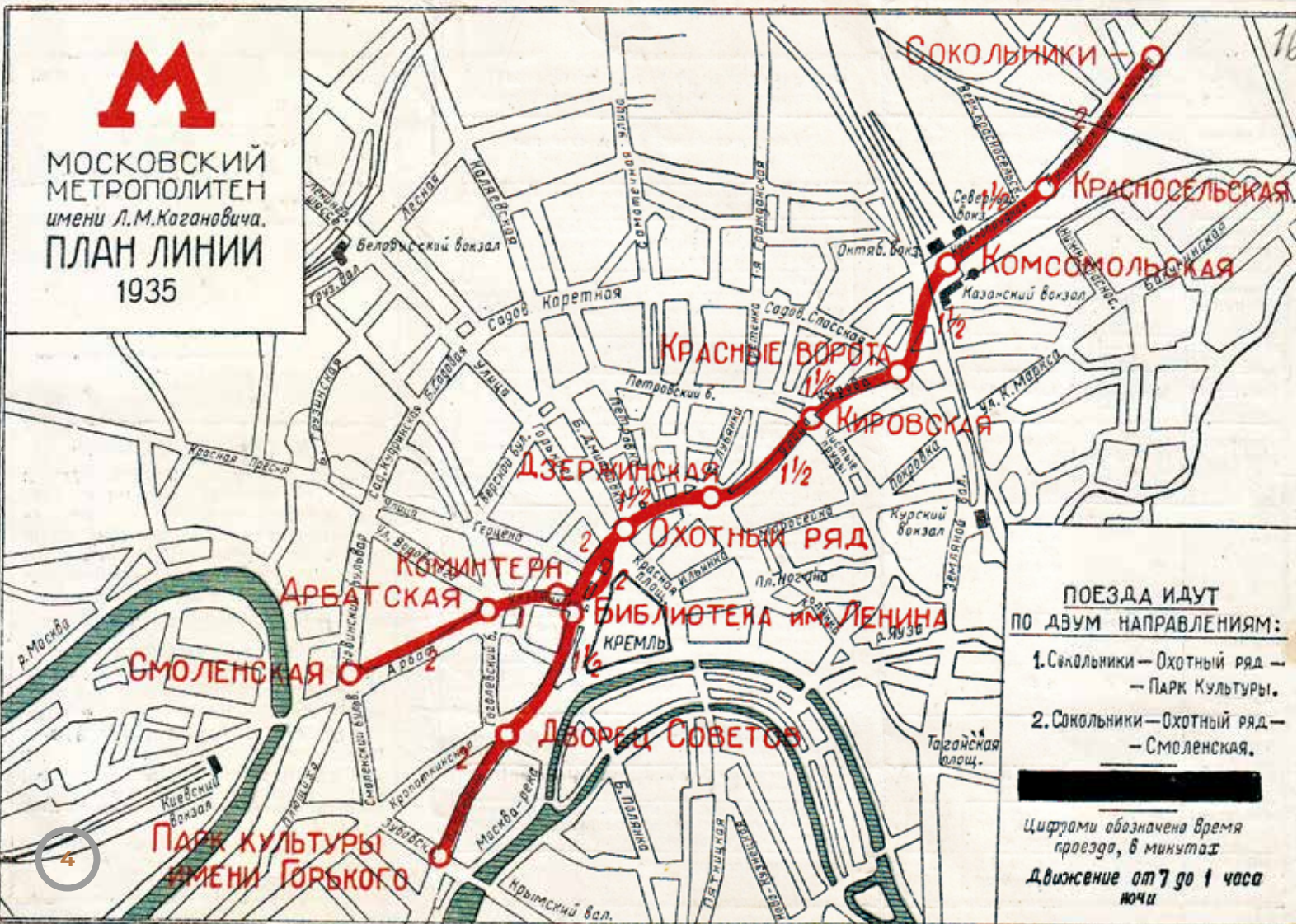
Первые станции метро были построены к 1935 году. Но ты удивишься, какие проекты метро придумывали задолго до этого!

Первый проект «подземной железной дороги» появился в 1875-м, в год публикации рассказа «Филипок», который ты, конечно, знаешь. А самым шумевшим предложением стал проект 1902 года инженеров Петра Балинского и Евгения Кнорре. Именно они придумали, что в метрополитене должна быть кольцевая линия и радиусы (линии, ведущие от центра к окраинам), а соединяться они должны были с Московской окружной железной дорогой. Удивительно, как они предвидели будущее! Ведь наше МЦК сделано как раз на основе окружной железной дороги.

В центре собирались разместить огромный Центральный вокзал (на Васильевском спуске, прямо за храмом Василия Блаженного). На некоторых участках думали устроить наземное движение, подняв вагоны на эстакады — например, по Красной площади вдоль Кремлёвской стены.

Но для прокладки эстакад узкие московские улицы пришлось

бы значительно расширить. От Исторического музея по Тверской и до Петровского путевого дворца был задуман проспект шириной 60 метров. Такого не было ни в одной стране Европы! Вот только ради него пришлось бы снести, например, гостиницу «Националь». Для второго проспекта надо было снести красивейшую усадьбу Черткова на Мясницкой и несколько храмов. Обыватели не на шутку обеспокоились предлагаемой «грандиозной ломкой солидной части Москвы».



Проект в итоге отклонили. Но прошло десять лет, население Москвы ещё больше увеличилось, движение на улицах города стало более оживлённым. О метро заговорили вновь.

Яков Утин и Александр Вышнеградский с командой придумали построить метро, состоящее из одной подземной линии — от Старой Басманной улицы через Покровку и Маросейку к Театральной площади. Она не предполагала промежуточных остановок, зато соединялась с шестью направлениями Московской железной дороги. Это позволило бы перевозить не только пассажиров, но и грузы. Рассчитывали на бойкое движение: тоннели задумали двухуровневыми, с двумя путями на каждом ярусе.

Для устройства Центрального вокзала нужно было приобрести участок земли между Неглинной и Пушечной улицами, Лубянской площадью и Театральным проездом. В покупке такой большой территории и была первая и самая большая сложность. Для получения быстрой прибыли, так как сам вокзал был подземным, наземную часть планировали застроить многоэтажными доходными домами, гостиницами и банками.

С помощью пневматической трубы вокзал собирались соединить со зданием Московского почтамта на Мясницкой улице. Догадался зачем? Для передачи по этому каналу писем и бандеролей. Вот это да!

Ещё один проект метро принадлежал уже известному нам Евгению Кнорре. Инженер предложил построить три длинных пути и присоединить их к существующим железнодорожным веткам, чтобы

А ещё метрополитен хотели соединить со складами, чтобы наладить быструю доставку товаров!



Воздушное метро: так представляли Москву будущего в 1914 году

не только москвичи получили возможность быстро добраться до центра без пересадок. На Лубянской площади все три линии пересекались, образуя пересадочный узел.

Тебе наверняка приходилось гулять по Арбату. Сколько времени уходит на то, чтобы пройти его насквозь? Не так уж и много, правда? Но на этом участке Кнорре решил сделать целых три остановки — в начале и в конце улицы, а также у Большого Николопесковского переулка.

Линии Евгения Кнорре можно было бы и продлить, например, дотянув метро до Воробьёвых гор. Эту местность считали одной из наиболее живописных в окрест-

ностях Москвы, но из-за бездорожья туда мало кто добирался.

Власти города затягивали с решением. Москвичи стали шутить, что у них скорее появятся общественные аэропланы, чем вагоны скоростного транспорта. Потом началась Первая мировая война, и строительство метро снова отложили — до лучших времен. И они, конечно же, наступили! То, что наши прапрабабушки считали фантастикой, для следующего поколения стало реальностью.





А теперь, отвечая на вопросы нашего шуточного теста, узнай, какой ты Чайковский!



настолько велики, что археологам удалось сохранить далеко не всё, что скрывала толща земли. Но это стало хорошим уроком. Так что теперь археологические исследования проводятся как можно раньше, чтобы и всё важное найти, и сроки не сорвать.

Большая часть предметов, обнаруженная при создании первой очереди метро, относилась к XVI–XVII векам. Например, на дне древних колодцев, оказавшихся на пути будущего тоннеля, нашли чернолощёные кувшины (целёхонькие!). Они называются так потому, что их стенки до обжига заглаживаются специальным инструментом, лоцилом.

Сохраняются в земле и обычные рабочие инструменты, причём не только металлические части, но и деревянные рукоятки. Это большая удача! Обычно дерево в земле быстро сгнивает. И всё же при прокладке тоннеля между двумя соседними станциями нашли даже фрагмент древней деревянной мостовой! В ней было четыре слоя настила.

Попадались археологам и клады с монетами. Сколько их всего найдено при строительстве ме-

тро — и не сосчитать! А под домом номер 7 по улице Моховой обнаружили... песок! Да-да, слой светлого речного песка. Казалось бы, не бог весть какая находка. Но в архивах сохранилось одно любопытное свидетельство. Генрих Штаден, немец-опричник при дворе Ивана IV, так писал об Опричном дворе: «...Такова была особная площадь великого князя. В виду сырости она была засыпана белым песком на локоть в вышину». Так что именно строительство метро помогло определить, где же находился легендарный Опричный двор.

Строительство метрополитена продолжается! Интересно, какие открытия нас ещё ждут?

Найди на картинке на следующей странице:

- Фрагмент надгробной плиты княгини Ираиды Ростовской, современницы великого князя Василия III
- Топор с целым топорищем
- Чернолощёный кувшин
- Деревянную мостовую
- Снаряд времён Великой Отечественной войны

На месте Москвы во времена динозавров было море. Может быть, когда-нибудь археологи найдут под землёй скелет плезиозавра!

Иллюстрация
Таня Сафонова





Текст

Дмитрий Меркулов

От дворца до стадиона

Какая станция метро у тебя самая любимая? Так сложно выбрать... Все красивые! А иногда перронный зал так сделан, что похож не на станцию, а на настоящий...

...ДВОРЦОВЫЙ ЗАЛ

«Арбатская» (Арбатско-Покровская линия). Открыта 5 апреля 1953 года.

Спустившись на «Арбатскую», сложно не восхититься: вот это размах! Под величественными белоснежными сводами можно запросто вообразить бал: играет оркестр, дамы в изящных нарядах и их строгие кавалеры кружатся в танце, а вокруг лепные венки и цветочные букеты, фруктовые гирлянды, мрамор и гранит — серый, красный, чёрный... А ещё «Арбатская» — одна из самых протяжённых станций московского метро: её длина составляет 220 метров. Это больше четырёх спортивных бассейнов!

...СТАДИОН

«Динамо» (Замоскворецкая линия). Открыта 11 сентября 1938 года.

Внутреннее оформление станции посвящено видам спорта, которые в 1930–1950-х годах поддерживало спортивное общество «Динамо». Скульптор Елена Янсон-Манизер изобразила в медальонах лучших спортсменов своего времени: её моделями стали студенты из института физкультуры и члены общества «Динамо». И ей удалось «показать бодрость и молодость

наших спортсменов», — так писали первые посетители станции.

Сначала было сделано 16 фарфоровых медальонов: восемь с мужскими и восемь — с женскими фигурами. Спортсмены на медальонах бегали на лыжах, метали ядра, играли в футбол, волейбол и теннис, делали упражнения на брусьях, со скакалкой и с гириями. А ещё было фигурное катание, бег с препятствиями, бокс и эстафета! Проверь, все ли эти медальоны есть на станции? В 1953 году количество медальонов увеличили и оформление станции стало таким, как сейчас.

Ты когда-нибудь задумывался, почему станции метро носят то или иное название? Всё просто: часто неподалёку от станции находится что-то значимое, в честь чего станция получила своё имя. Например, стадион «Динамо» (станция метро «Динамо»), улица Арбат (метро «Арбатская»), корпуса Московского государственного университета



(метро «Университет»), Комсомольская площадь (метро «Комсомольская»). А рядом со станцией «Электровозовская» долгое время работал завод, где производились электрические лампочки. Его красивое главное здание, похожее на замок, — памятник архитектуры.

...ПАЛЕОНТОЛОГИЧЕСКИЙ МУЗЕЙ

«Электровозовская» (Арбатско-Покровская линия). Открыта 15 мая 1944 года.

Наутилусы, аммониты, гастроподы... Необычные названия, не правда ли? Всё это древние моллюски, а в наш текст они попали, потому что и их тоже можно уви-

деть в метро. Например, на «Электровозовской». Это настоящий музей юрского периода, разве что табличек с подписями не хватает! Стены станции облицованы необычным камнем: мраморовидным известняком. В таких породах нередко встречаются окаменевшие обитатели древних морей. Тебе не нужно нести в метро микроскоп, чтобы их рассмотреть. Крупный аммонит ты легко найдёшь прямо над одной из скамеек.

...СЪЁМОЧНЫЙ ПАВИЛЬОН «Университет» (Сокольническая линия). Открыта 12 января 1959 года.

Здесь так и хочется спеть вместе с одним из героев фильма «Я шагаю по Москве» режиссёра Георгия Данелии:



*Бывает всё на свете хорошо,
В чём дело, сразу не поймёшь, —
А просто летний дождь прошёл,
Нормальный летний дождь...*

Сцену прощания друзей снимали на станции метро «Университет» октябрьской ночью 1963 года. Съёмки были технически сложными, но всё получилось: удалось показать, как слаженно и красиво идут в противоположных направлениях составы, увозя героев друг от друга. А между тем один из машинистов повёл поезд в обратный тупик. Ведь на момент съёмки станция «Университет» была на линии конечной! Доказательство — таблички «Посадки нет» на заднем фоне. Зрители ничего не заподозрили, ведь фильм вышел позже, когда они уже всю пользовались новой станцией «Проспект Вернадского».

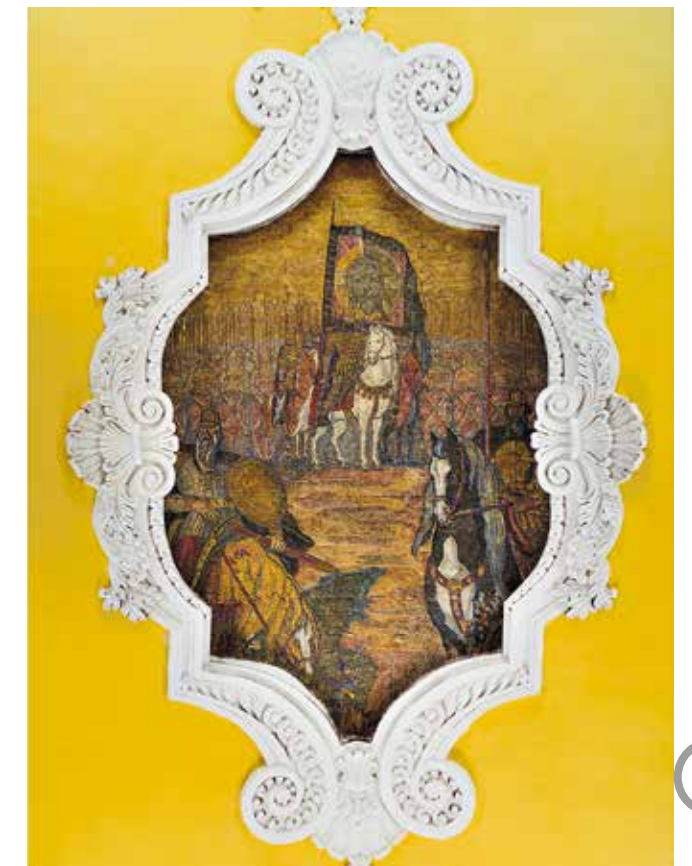
...УЧЕБНИК ИСТОРИИ

«Комсомольская» (Кольцевая линия). Открыта 30 января 1952 года.

Под ярко-жёлтыми сводами этой станции словно дуют ветры Бо-

родинского поля, слышится звон мечей и плеск невыхских волн... Ведь на её потолке красуются восемь мозаичных панно, каждое весом в три тонны. Они посвящены важнейшим событиям российской военной истории. Вот Дмитрий Донской готовится к Куликовской битве. Тут гражданин Минин и князь Пожарский собирают ополчение. А вот и Суворов пересекает Альпы. Ради этих мозаик, выполненных по эскизам художника Павла Корина, стоит сюда приехать!

Теперь ты знаешь: чтобы побывать на стадионе, в музее и в бальном зале, нужно купить всего один билет. Билет в метро!



Ночь в метро

Текст
**Анастасия
Замарёнова**
Иллюстрации
**Карина
Шишкалова**

Каждый день в Москве миллионы пассажиров едут по подземным тоннелям: переходят со станции на станцию, спешат по своим делам. А что происходит в метро по ночам?



Оно продолжает работать. Моются вагоны, убирается мусор на станциях, проверяется исправность рельсов и оборудования. Но иногда в метрополитене происходят и совсем необычные работы – начинается реставрация. И чтобы не мешать пассажирам днём, все работы приходится выполнять по ночам.

Если ты спустишься с площади Киевского вокзала на станцию «Киевская» Филёвской линии, то сможешь представить, как выглядело метро почти 90 лет назад. А если повезёт, то и попадёшь на обзорную экскурсию! На ней тебе расскажут о том, как небольшая модель этой станции, очень детальная и точная – с лепными украшениями, фарфоровыми капителями колонн и миниатюрными светящимися люстрами, удивляла в 1937 году посетителей советского павильона на международной выставке в Париже.

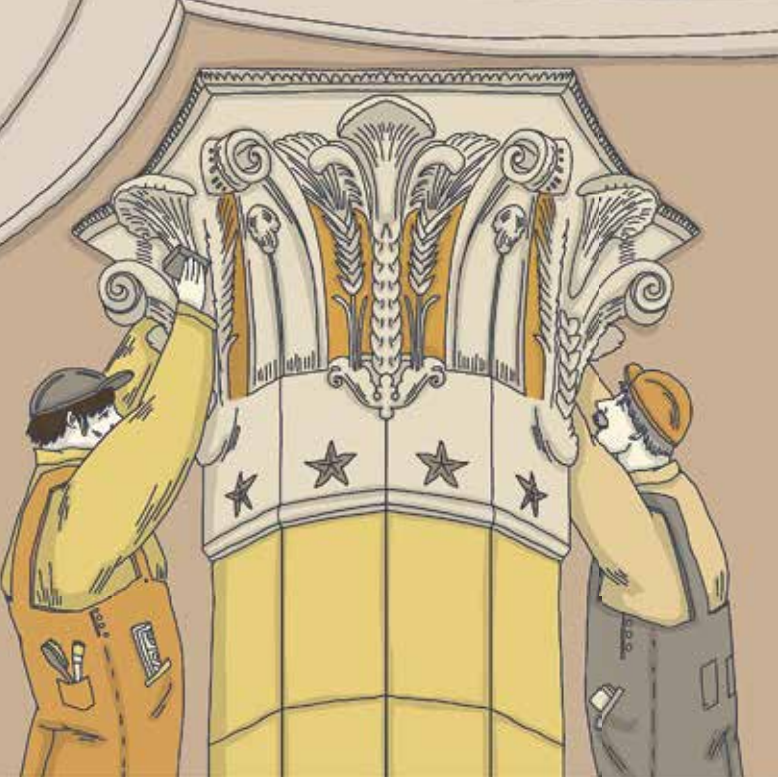
За 70 с лишним лет станция потеряла многие уникальные детали. С потолка свисали простые промышленные лампы вместо необычных конусовидных светильников. Пол потерял своё мозаичное убранство и был застелен тёмными гранитными плитами.



На стенах была потрескавшаяся керамическая плитка, а кое-где вместо неё – простая штукатурка. О былой красоте напоминал только разноцветный мрамор на колоннах, который со временем тоже загрязнился и потрескался.

«Киевской» было решено вернуть её первоначальный вид, и в 2014 году начались реставрационные работы. Чтобы станция снова обрела свою красоту, пришлось потрудиться большой команде мастеров-реставраторов. Каждый был занят своим делом.

На заводе стеклодувы выдували большие стеклянные плафоны для люстр. Каждый плафон нужно было изготовить дважды –



новить эту мозаику длиной в 155 метров, требовалось подобрать каменные плиты и нарезать их точно по чертежу. Камень для них привозили со всех уголков света – из России, Индии, Китая и даже из Бразилии. Укладывать каменный узор приходилось по ночам, по два-три часа, чтобы не мешать работникам метро и другим реставраторам. Так, метр за метром, реставраторы вернули уникальную мозаику.

Керамисты взялись изготовить почти 120 тысяч плиток для стен станции. Старые плитки пришли в негодность, и их невозможно было сохранить. Но новые плитки должны были по форме и цвету в точности повторять старые. Укладывать их на стену тоже требовалось необычным образом – по диагонали. За одну ночь удавалось уложить всего несколько

сначала из прозрачного стекла, потом из белого. Пока стекло было ещё горячее, обе части плафона соединяли и сплавляли между собой в огромных металлических формах. Когда плафоны остывали, на верхнем белом слое стекла прорезались небольшие бороздки, в гранях которых преломлялся свет. В других мастерских изготавливали металлические детали для люстр.

Каменщикам предстояла не менее сложная работа: нужно было вернуть на станцию её знаменитые мозаичные полы. Первоначальный рисунок полов состоял из разноцветных мраморных полос и квадратов. Чтобы восста-



**Из первых рук!
Эту историю
написал для нас
один из реставра-
торов станции.**



квадратных метров. Зато когда работы плиточников завершились, станция вернула себе свой первоначальный, удивительно солнечный, золотистый колорит. Часть керамических плиток сделана в виде пирамидок, на которых отражается и поблёскивает свет от люстр.

Мрамор на колоннах станции тоже кропотливо отреставрировали. Делали это так: каждую трещину или скол заполняли специальным раствором, подобранным точно в цвет. Для реставрации керамических капителей с колосьями специалисты изготовили

отдельные детали, которые потом аккуратно вклеивались в местах утрат.

Все реставраторы исполняли свою отдельную партию, как музыканты в оркестре. А управляли мастерами, подобно дирижёрам, архитекторы-реставраторы. Именно они следили, чтобы станции был в точности возвращён её величественный и яркий образ.

Сегодня, спустя 10 лет после завершения реставрационных работ, станция «Киевская» остаётся у москвичей одной из любимых в московском метро.

ДОМА С СЕКРЕТОМ

Что, если самый обычный на первый взгляд дом скрывает вход в огромный подземный лабиринт?

Текст
Ксения Кутловская
Фотографии
Дарья Кунавина



Нет, это не сюжет фантастического фильма. Сейчас всё объясним!

Мы привыкли, что вход в метро — это небольшой отдельно стоящий павильон или просто проём подземного перехода. Но некоторые московские станции предлагают более необычный способ попасть в подземку: через подъезд жилого дома или здание железнодорожного вокзала.

КТО ТАК СТРОИТ?

Начнём наше путешествие с высоты на площади Красных Ворот. Проект архитекторов Алексея Душкина и Бориса Мезенцева был очень смелым: разместить вход в метро прямо внутри высотного здания. Под одним крылом небоскрёба должен был пройти эскалаторный тоннель. А высотная часть строилась прямо на краю котлована. Но грунты были непрочными: того гляди не выдержат, и края котлована осыпятся. Решение было гениальным — заморозить землю! Для этого пробурили 270 скважин глубиной 27 метров, по которым циркулировал раствор солей с температурой -20°C .

Так почвы были укреплены. Но замороженный грунт чуть увеличился в объёме и припод-



нял фундамент будущей высотки с одной стороны. Конструкторы не сдались и предложили ещё одну невероятную идею — построить башню с наклоном. Отклонение от вертикали составило 16 сантиметров. Следившие за стройкой местные жители стали писать гневные письма в правительство. Мол, криворукие, кто так строит? Когда грунт разморозили, здание постепенно, за несколько лет, вернулось к вертикали. Но на этом не остановилось: к сожалению, расчёты оказались недостаточно точны, и со временем высотка чуть накренилась в противоположную сторону. Впрочем, это не слишком заметно.

Вот уже более 70 лет высотка на Красных Воротах служит одновременно домом для сотен



жильцов и входом в метро для тысяч пассажиров. Вспомните об этом, когда будете проходить мимо этого инженерного чуда.

КАК ПРОЙТИ В БИБЛИОТЕКУ?

Станция «Библиотека имени Ленина», открывшаяся в 1935 году с первой очередью метро, по задумке архитектора Александра Гонцкевича, была входом в храм наук — главную библиотеку страны. Само здание библиотеки очень красиво и монументально, и станция не должна была ему уступать.

Но строительство шло очень тяжело, ведь оно происходило в самом центре, рядом с Кремлём. Да ещё нужно было подумать о пересадке на станцию «Коминтерн» (нынешний «Александровский сад»), которую пришлось даже сделать не прямой, а изогнутой. Спустя время к этим двум станциям добавилось ещё две — они уместились здесь только потому, что были построены глубже, чем их старшие соседки. Появился самый большой пересадочный узел, из четырёх станций метро.

Из-за экономии места выходы из станций выглядят лаконично: например, один разместился в бывшей гостинице «Петергоф», другой — в небольшом павильоне у Дома Пашкова, ещё один — прямо в цоколе библиотеки. И вышло очень удобно и здорово!

НЕЗРИМЫЙ КИНОТЕАТР

Проходя мимо знаменитых бронзовых скульптур на «Площади Революции», ты, вероятно, не догадываешься, что вестибюль этой станции задумывался как часть грандиозного кинотеатра!

На южной стороне Театральной площади, напротив Большого театра, решено было построить

Большой академический кинотеатр. Здание должно было превосходить своим величием старые театры и отражать величие нового вида искусства — кинематографа. Вход в метро был задуман как цокольный этаж этой колоссальной постройки.

Потому-то вестибюль и получился довольно странной формы (два строения, соединённых переходом). Ведь кинотеатр так и не построили!

ВОКЗАЛ-ШКАТУЛКА

Станция «Павелецкая» Замоскворецкой линии, открытая в 1943 году во время Великой Отечественной войны, скрывает большой архитектурный сюрприз. Изначально на станцию вёл

отдельный павильон с фасадом из красного гранита, с широкими пилястрами и красивыми арками. Сейчас оба выхода находятся внутри зданий: один в Павелецком вокзале, другой — в здании архитектурного бюро на Садовом кольце. Неужели тот исторический павильон исчез?

Когда в 1980-х годах расширяли Павелецкий вокзал, архитекторы не захотели разрушать мешавший им павильон. Они решили «накрыть» его новым вокзалом. В результате фасадная часть павильона оказалась внутри! Если ты хочешь увидеть это своими глазами, от главного входа вокзала поверни два раза налево. Нашёл?





ВЕСТИБЮЛЬ-НЕВИДИМКА

Вестибюль станции «Октябрьская» Кольцевой линии, открытой в 1950 году, выглядел как грандиозная триумфальная арка, украшенная барельефами. Но потом он тоже стал «невидимкой». В 1990 году вход на станцию был вписан в корпус Московского института стали и сплавов (МИСиС).

Если посмотреть на здание с Октябрьской площади, кажется, что исторического вестибюля больше нет. Но это не так! Он сохранился. На него можно взглянуть с внутреннего двора института. Красивый фасад с колоннами теперь недоступен взгляду обычных прохожих, но у тебя есть наш журнал, и ты уже не обычный прохожий, а знаток

Москвы. Наведи камеру телефона на значок и рассмотри вестибюль во всём его великолепии!

История метро прекрасно иллюстрирует для нас историю развития Москвы. Теперь мы с тобой знаем, как важно с уважением относиться к историческому наследию и при этом давать городу развиваться, быть удобным и современным.



Загляни в прошлое!

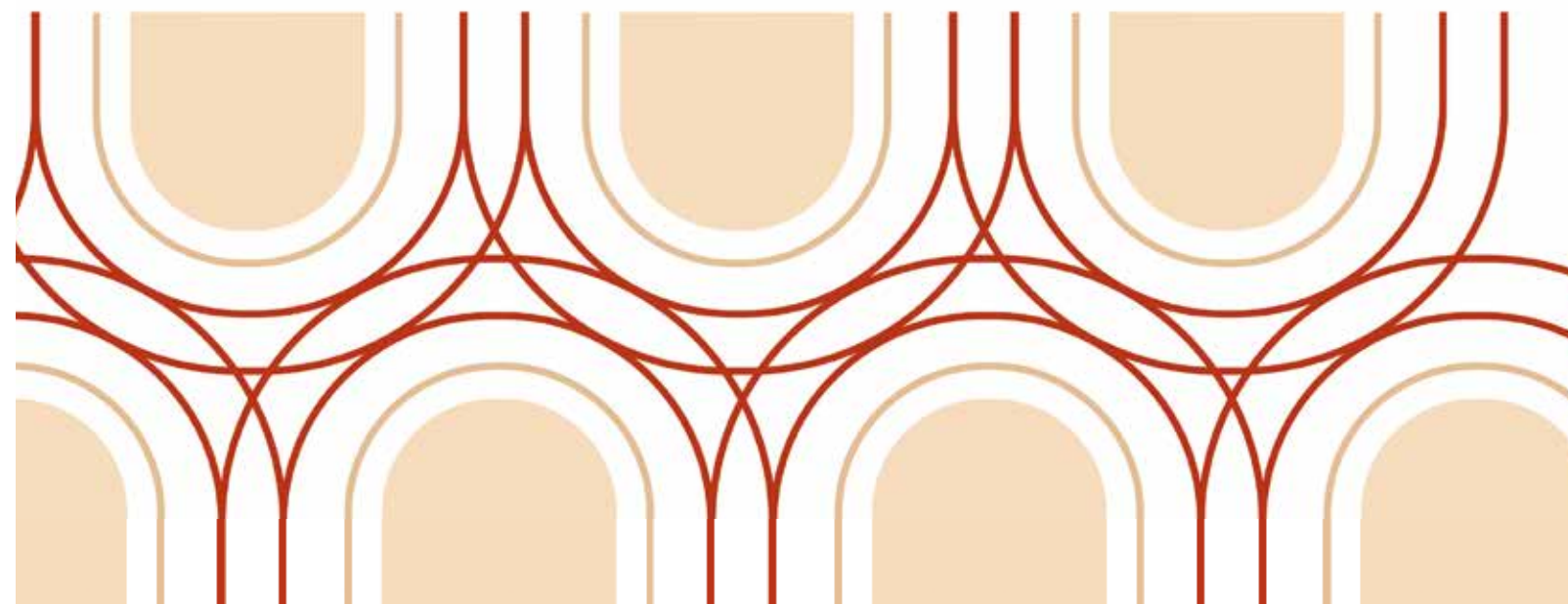
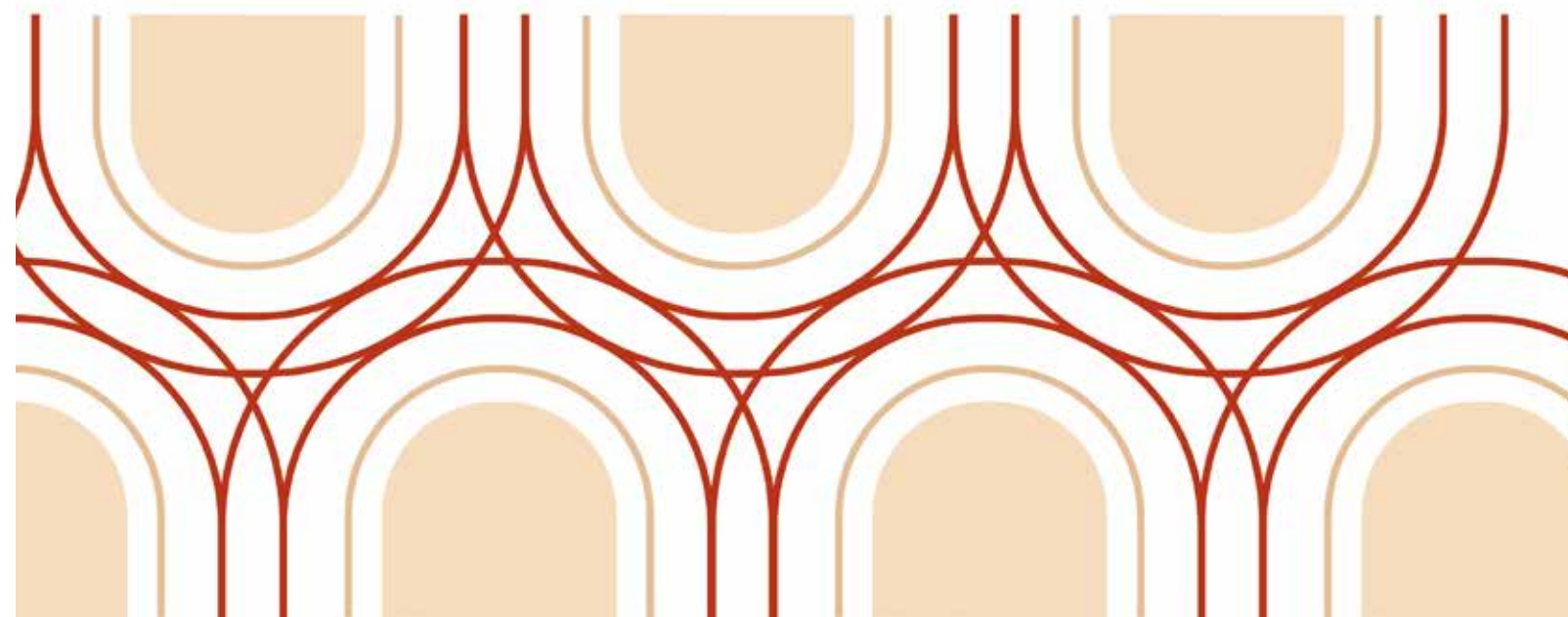
Наведи камеру телефона на значок, чтобы увидеть трёхмерную модель «спрятанного» павильона станции метро «Октябрьская».

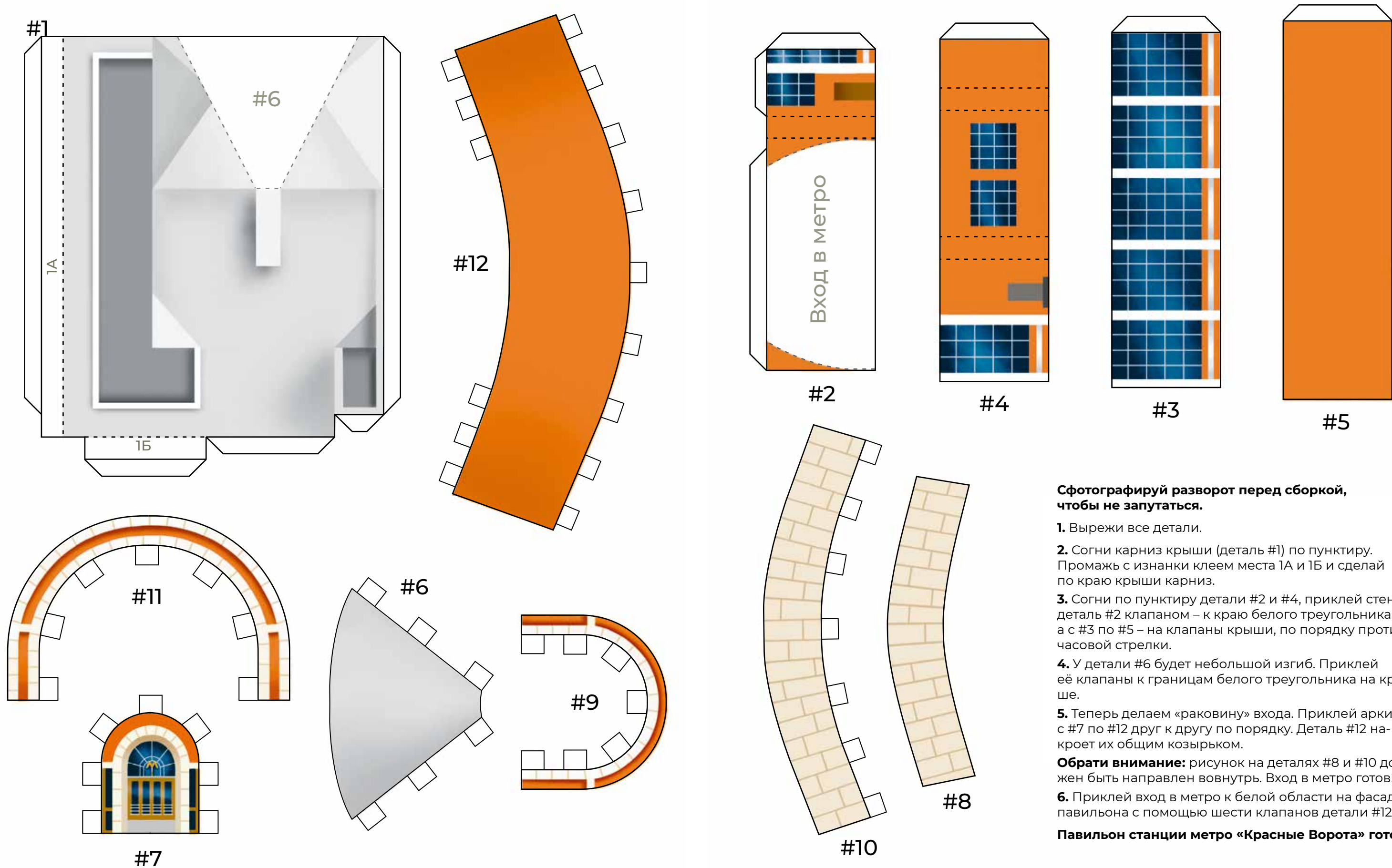
СОБЕРИ И СКЛЕЙ!

Иллюстрация
Мария Михайлова

Создай бумажную модель южного наземного павильона станции метро «Красные Ворота»! Это один из самых удивительных входов в метро. Архитектор Николай Ладовский придал ему форму раковины с тройной аркой. Нарядный красно-белый цвет и форма павильона напоминают нам об утраченном бесценном памятнике Москвы, триумфальных Красных Воротах. «Ворота» в подземный мир возведены к 15 мая 1935 года и открыты вместе с другими станциями первой очереди.

Боярский пер., д. 1





Сфотографируй разворот перед сборкой, чтобы не запутаться.

1. Вырежи все детали.
 2. Согни карниз крыши (деталь #1) по пунктиру. Промажь с изнанки клеем места 1А и 1Б и сделай по краю крыши карниз.
 3. Согни по пунктиру детали #2 и #4, приклей стены: деталь #2 клапаном – к краю белого треугольника, а с #3 по #5 – на клапаны крыши, по порядку против часовой стрелки.
 4. У детали #6 будет небольшой изгиб. Приклей её клапаны к границам белого треугольника на крыше.
 5. Теперь делаем «раковину» входа. Приклей арки с #7 по #12 друг к другу по порядку. Деталь #12 накроет их общим козырьком.
- Обрати внимание:** рисунок на деталях #8 и #10 должен быть направлен вовнутрь. Вход в метро готов!
6. Приклей вход в метро к белой области на фасаде павильона с помощью шести клапанов детали #12.

Павильон станции метро «Красные Ворота» готов!

Как в Древнем Египте

Станция «Кропоткинская» открылась 15 мая 1935 года, как и 12 других станций первой очереди. У неё очень светлый и просторный зал. Давай немного больше узнаем о ней! Вот шесть самых интересных фактов.

Текст
Ирина Кучер
Иллюстрации
Елизавета Решетникова





БОЛЬШЕ 20 ЛЕТ НОСИЛА ИМЯ НЕСУЩЕСТВУЮЩЕГО ЗДАНИЯ

Прежнее название станции — «Дворец Советов». Она была частью грандиозного архитектурного проекта 1930-х годов, Дворца Советов. Это здание высотой 420 метров планировали возвести на месте снесённого тогда храма Христа Спасителя. Предполагалось, что сюда будет приезжать очень много пассажиров. Но колоссальный замысел так и не был реализован — дворец не построили.

МОЛОДЫЕ АРХИТЕКТОРЫ

Из-за сжатых сроков станция «Дворец Советов» проектировалась без привычных тогда архитектурных конкурсов. Строилась она самой последней в очереди. Проект получил молодой архитектор Яков Лихтенберг, который в помощь пригласил своего друга со студенческих времён Алексея Душкина.

ВСЕ КОЛОННЫ КАЖУТСЯ ОДИНАКОВЫМИ, НО ЭТО ИЛЛЮЗИЯ

Колонны облицованы серо-белым мрамором. Благодаря их ритму кажется, что все они одинаковые. Но на самом деле можно заметить, что 34 из них десятигранные, а у восьми всего четыре грани. Эти более толстые опоры несут серьёзную нагрузку. Потолок над ними, белоснежный и гладкий, без лишних деталей, создаёт ощущение лёгкости, заставляя забыть о том, что мы под землёй.

ПЛАТФОРМА ПОХОЖА НА ДРЕВНЕЕГИПЕТСКИЙ ХРАМ

Светильники вставлены в верхние части колонн и совсем не видны. Капители плавно сливаются с потолком, распускаясь в бутоны в виде пятиконечных

звёзд. Сами колонны напоминают стебли папируса. Колонны похожей формы делали в своих храмах древние египтяне. Ещё больше усиливали впечатление кадки с финиковыми пальмами. Но живые растения, увы, пришлось вскоре убрать.

ИЗЯЩНЫЙ ПАВИЛЬОН

Колонны в виде стеблей с цветками папируса (или лотоса) могли украсить и наземный павильон станции — такой проект предложил Алексей Душкин. Но выбрали вариант, который сделал Самуил

Кравец, главный архитектор Метропроекта. Он придумал лёгкий и изящный павильон, похожий на парковый, с аркой в центре.

МЕЖДУНАРОДНОЕ ПРИЗНАНИЕ

Проект «Дворца Советов» получил Гран-при на международных выставках в Париже и в Брюсселе, а в 1941 году Душкин и Лихтенберг получили большую премию. Неудивительно, ведь это очень красивая станция!

В 1957 году станцию «Дворец Советов» переименовали в «Кропоткинскую». Назвали её так по площади и улице рядом с ней. Площадь называлась Кропоткинскими Воротами, а улица — Кропоткинской, в честь русского географа и анархиста князя Петра Кропоткина, жившего когда-то неподалёку. Потом улице и площади вернули исторические названия, а вот под землёй память о Кропоткине решили оставить. Кстати, как теперь называется Кропоткинская улица?

ОТ СОКОЛЬНИКОВ ДО ПАРКА НА МЕТРО

Текст **Катя
Мишустина**

О первой линии московского метро в 1941 году написали песенку, ставшую после войны очень популярной. Вслед за её героем, старым извозчиком, мы проедем с тобой по самым первым станциям подземки. В путь!

«СОКОЛЬНИКИ»

Благодаря серому мрамору колонн она выглядит строго и просто. Вход в метро немного похож на парковый павильон. Его украшает витраж в виде звезды, а на двух фризах изображены героические первые строители метро, метростроевцы. Витраж был долго замурован, лишь недавно реставраторы его раскрыли.

Начинаем мы наш маршрут не у входа в метро, а у дома номер 13 на Русаковской улице. Найди рядом необычное здание с шестью гранями. Прочти на табличке, что это. А теперь двигаемся в сторону станции «Сокольники».

«КРАСНЫЕ ВОРОТА»

Это станция глубокого заложения, три её свода поддерживают массивные пилоны. Но громоздкими они не выглядят. В пилонах сделаны заглублённые ниши с ложными арками, из-за чего создаётся ощущение, будто проходов больше, чем на самом деле.

Как думаешь, что в декоре станции напоминает нам об утраченном шедевре – триумфальных Красных Воротах, что стояли неподалёку? Выйди на улицу через выход № 2 и найди на стене высотки памятную доску архитектора Душкина, который жил в этом доме. Какие две станции метро на ней изобра-

жены? Возвращаясь на станцию, обрати внимание на герб над проездной аркой слева от входа в метро. Прочитай, какие там буквы?

«БИБЛИОТЕКА ИМЕНИ ЛЕНИНА»

Это односводчатая станция, без опор на платформе: настоящее инженерное чудо! Потолок украшен квадратными кессонами, а путевые стены оформили жёлтой керамической плиткой и мраморными прямоугольниками. А ещё на стенах попадаются небольшие вкрапления – окаменевшие останки живых существ, которые жили сотни миллионов лет назад.

Внимательно рассмотри мрамор возле лестницы у перехода на станцию «Боровицкая». Найди там такого брюхоногого моллюска!

«ПАРК КУЛЬТУРЫ»

Сначала станция называлась «Крымская площадь», поэтому для её украшения выбрали крым-



ский желтоватый мрамор «кадыковка». Пилястры на путевых стенах повторяют силуэты колонн на перроне. Круглый павильон у Остоженки (бывшей Метростроевской улицы) того же времени, что и подземная часть. А вот второй павильон, на Зубовском бульваре, полностью изменили, когда строили Кольцевую линию.

Подойди к зданию бывшего Провиантского склада (сегодня его занимает Музей Москвы). Наведи камеру телефона на QR-код в нашем журнале и «поставь» павильон 1935 года на то место, где он когда-то был.

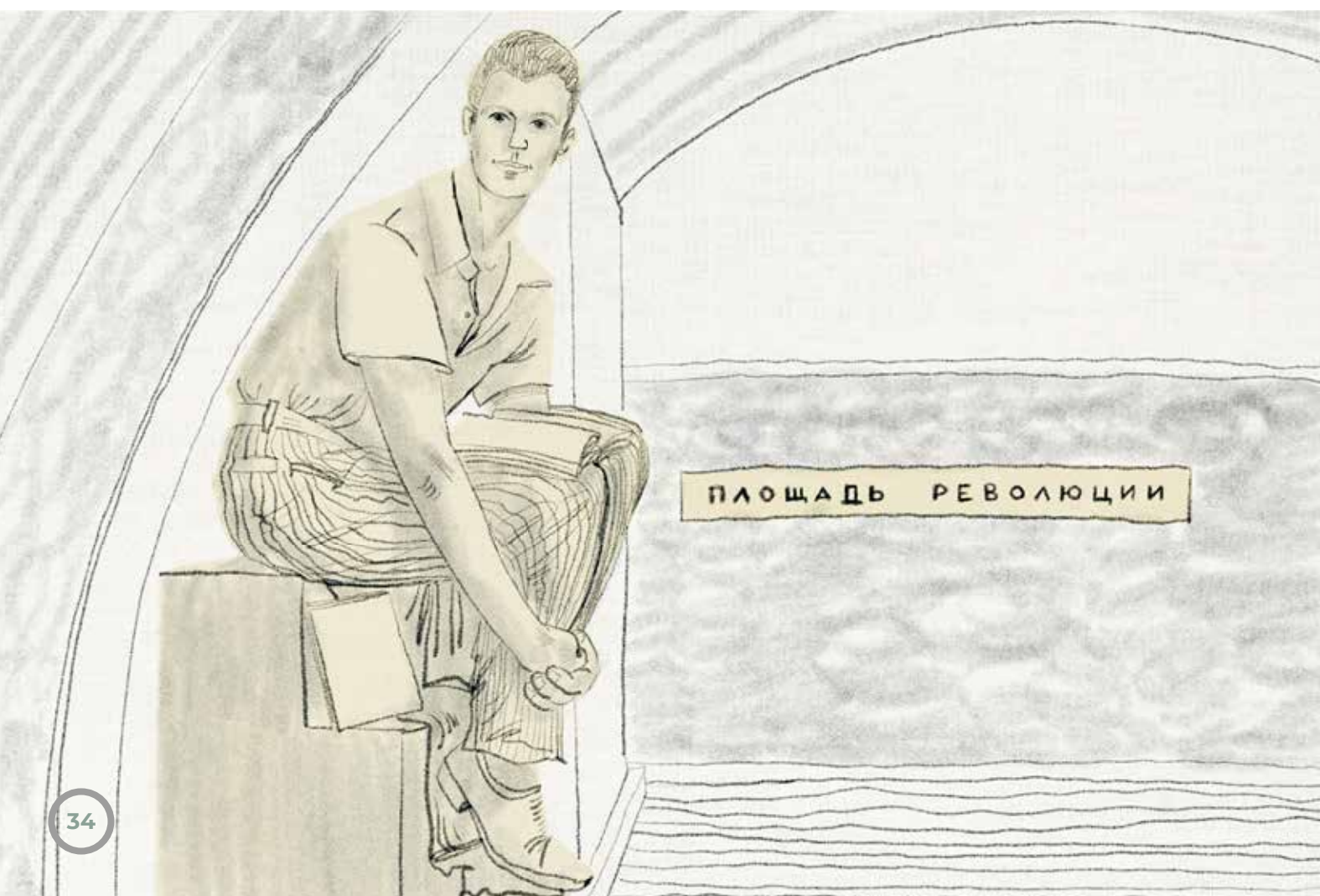


Дополни реальность! С помощью камеры рассмотри утраченный павильон станции метро «Парк культуры».

КТО ЭТИ ЛЮДИ?

Скульптуры на станции «Площадь Революции» давно превратились в глазах москвичей в узнаваемых персонажей. Но моделями для них были реальные люди! Давай узнаем, кто они.

Текст
Ася Шибанова
Иллюстрации
Карина Шишкалова



СТУДЕНТ

Для скульптуры юноши, который сидит, подтянув ногу, с книжкой на коленях, позировал преподаватель физкультуры Аркадий Гидрат. Он был многократным чемпионом Москвы и СССР по прыжкам в высоту, одним из лучших прыгунов своего времени. Скульптор увидел фотографию Гидрата в газете и пригласил его стать своим натурщиком. В 1941 году Гидрат погиб в боях на Синявинских высотах под Ленинградом. Долгое время его родственники не знали, где он похоронен, а потому принесли цветы сюда, к его скульптуре.

МАТРОС-СИГНАЛЬЩИК С ЛИНКОРА «МАРАТ»

На груди матроса висит бинокль, чтобы наблюдать за проходящими мимо кораблями. В руках — сигнальные флажки: по их форме и цвету моряки другого судна узнают о том, что происходит на корабле и куда он идёт. Скульптор Матвей Манизер лепил скульптуру с курсанта военно-морского училища Олимпия Рудакова. После Великой Отечественной войны Рудаков дослужился до командира корабля и даже участвовал в военно-морском параде по случаю коронации английской королевы Елизаветы.



ДЕВОЧКИ С ГЛОБУСОМ

Две девочки, которые внимательно рассматривают глобус, Нина Павлова и Аня Лещинская, никогда не встречались со скульптором. Он просто увидел их фотографии в газете «Пионерская правда». Нина рассказывала, что их сфотографировали, когда они обсуждали маршрут ледокола «Георгий Седов». Осенью 1937 года «Седов» был послан на помощь двум другим ледоколам, которые застряли во льдах, но сам застрял

вместе с ними и только в 1940 году смог выбраться.

МАТРОС С НАГАНОМ

Этот матрос — курсант военно-морского училища Алексей Никитенко. В таких училищах порядки строги, и когда скульптор выбрал Никитенко, то у курсанта никто не спрашивал согласия: просто приказали явиться в Академию художеств. В мастерской Никитенко провёл полгода: позировал каждый день, опоясанный пулемётными лентами, с наганом в руке. Работа натурщика нелёгкая!



ДЕВУШКА С ДИСКОМ

Девушка с диском — это, возможно, натурщица Тамара Курбатова. Её узнал в скульптуре племянник. Курбатова служила в балетной труппе и работала тапёром (так назывался музыкант, который вживую играл в кино-театре, когда показывали немые фильмы). В 1930-е долгое время она подрабатывала в студии Манизера. Но сама не знала, что запечатлена на станции: на метро ездила редко. Скульптуру якобы создали по старым эскизам. Мы не знаем, как было на самом деле: надёжных свидетельств не осталось.

ПОГРАНИЧНИК С СОБАКОЙ

Точно не известно, кто стал прототипом скульптуры пограничника с собакой. Некоторые думают, что Матвей Манизер изобразил известного пограничника Никиту Карацупу и его пса Индуса, которые служили на Дальнем Востоке (их фотографии часто печатали газеты). Может, и так, но есть ещё одна версия: что для скульптуры пса позировала немецкая овчарка главного архитектора

станции Алексея Душкина Ирма. Как думаешь, какая версия убедительнее?

Мы знаем истории только шести моделей. А героев на станции 20! Кем была мать с ребёнком, где училась студентка с книгой, кем

на самом деле работала птичница с петухом? Кто знает — может, спустя несколько лет кто-нибудь обнаружит в семейных архивах мемуары своей бабушки, и окажется, что всё это время удачу влюблённым на «Площади Революции» приносила она.

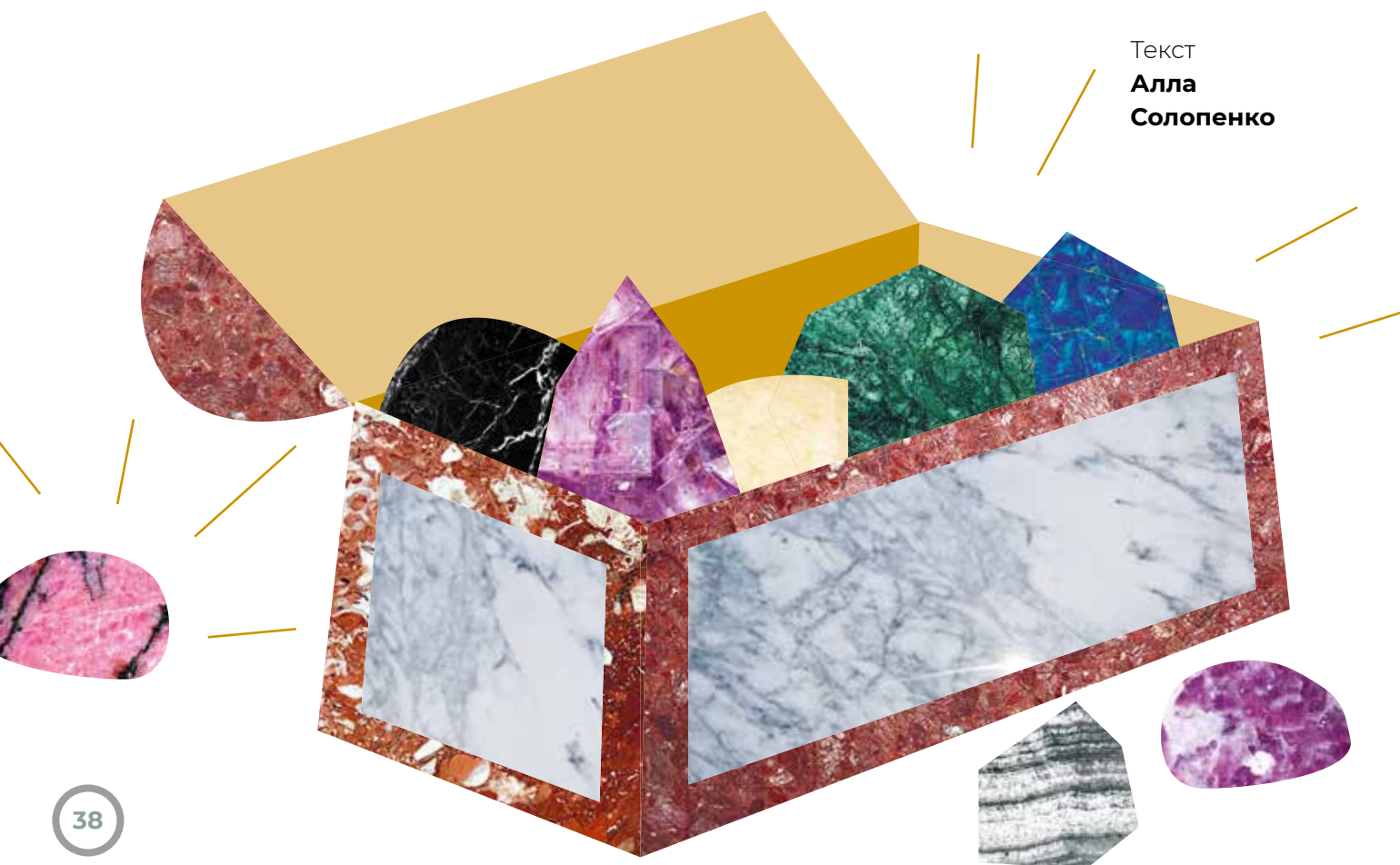
Несмотря на примету, тереть нос собаке нельзя, ведь это памятник истории и культуры!



Каменная библиотека

Московское метро — это и учебник палеонтологии, и галерея удивительных инженерных решений. А ещё это настоящий минералогический музей: в отделке станций использованы горные породы из десятков (больше 40!) месторождений. Помимо красоты эти материалы обладают большой прочностью, чтобы выдерживать постоянную вибрацию и высокую нагрузку.

Текст
Алла
Солопенко



МРАМОР

Его можно встретить в метро, пожалуй, чаще всего. И какой разный! От снежно-белого, как на «Театральной», до чёрного — как на цоколе под скульптурами на станции «Площадь Революции».

Мрамор для московского метро привозили из разных уголков Советского Союза. Сорта камня именуют по месторождениям, где его добывают, и только послушай, какие необычные эти названия. Красный мрамор «шроша» (Грузия) ты можешь увидеть на станции «Красные Ворота», розовый «буровщина» из Прибайкалья — на «Баррикадной», серый с белыми прожилками «уфалей» из-под Челябинска — на «Лубянке» и «Чистых прудах», добытый на Алтае пуштулимский, белый с зелёными или красными прожилками, — в верхнем вестибюле «Парка культуры» Кольцевой линии.

Давай посмотрим повнимательнее на нарядные колонны станции «Киевская» Филёвской линии. Начнём снизу вверх. Опирается колонна на небольшой постамент с облицовкой из чёрного лабрадорита и белого уральского мрамора «коелга». Выше — шоколадный с золотистыми прожил-

ками мрамор «давалу» из Армении. Ещё выше — яркий поясok: тот же белый мрамор «коелга» и красный «шроша» из Грузии. Остальная часть колонны облицована желтоватым узбекским «газганом». Вот так на одной колонне встретились камни из нескольких далёких месторождений!

Удивительно выглядит газганский мрамор на станции «Кузнецкий Мост». Будешь спускаться на эскалаторе — посмотри вниз: в конце станционного зала будто разгорается рассвет. Мастера так искусно подобрали мраморные плиты, чтобы оттенки цвета постепенно менялись от более холодных к тёплым.

МРАМОРОВИДНЫЙ ИЗВЕСТНЯК

В этой породе часто попадаются окаменелости. А ещё он очень красивый и тоже бывает разноцветным! Сравни крымские известняки: ярко-жёлтый «биюк-янкой» на «Площади Революции», рыжий — на «Красносельской», нежный розоватый — на «Электrozаводской», светло-жёлтый камень из Кадыковки — на радиальных станциях «Парк культуры» и «Комсомольская». А на станции «Речной

вокзал» колонны украшает известняк грузинского месторождения Молита — он драматичного чёрно-красного цвета с белыми вкраплениями.

РОДОНИТ

Один из самых ценных камней в отделке московского метро — родонит, или орлец, из уральских месторождений. Тёмно-красный родонит служит контрастным фоном для сверкающей смальтовой мозаики на «Комсомольской» Кольцевой. Ещё одна родонитовая достопримечательность — колонны на станции «Маяковская». Малиновый камень Малоседелёнского месторождения был частично утрачен, но во время реставрации в начале 2000-х мастера бережно подобрали похожий из тех же мест, тщательно подогнали фрагменты, чтобы они совпадали друг с другом.

ШОКШИНСКИЙ КВАРЦИТ

Этот камень редкого насыщенного шоколадного цвета добывали в Карелии, на берегу Онежского озера. По красоте он не уступает роскошному египетскому порфиру. Его очень трудно обрабатывать, тяжело резать и шлифовать. Зато камень необычайно прочен и отлично сохраняет свой парад-

ный вид в любых условиях. Посмотри, как сверкают фигурные пилоны по обеим сторонам от скульптур на станции «Бауманская»!

ГРАНИТ

Этот материал предложил использовать архитектор Алексей Душкин, и впервые асфальтовые

полы были заменены гранитными на станции «Дворец Советов» (теперь — «Кропоткинская»). С тех пор гранит, в основном из украинских месторождений — розовый и зеленоватый, красный, тёмно-серый, — устелил полы многих станций.

КАМЕННЫЕ КАРТИНЫ

Одно из украшений московского метро — флорентийские мозаики, картины из кусочков камней. Впервые эту технику применили на станции «Белорусская» Кольцевой линии.

А по стенам станции «Чеховская» можно буквально изучать минералогию: в 18 мозаичных картинах использованы самые разные виды цветных камней. Фиолетовый алтайский лепидолит, сиреневый забайкальский флюорит впервые применили для мозаики. Здесь же ты можешь разглядеть уже знакомый уральский родонит, а ещё — синий лазурит, пёстрые уральские яшмы, ярко-зелёные жадеит и нефрит... Настоящее каменное многоцветье!

Угадай-ка, где какой камень нарисован!

Лабрадорит

Эта чёрная горная порода на свету переливается, в нашем случае — синим цветом. «Площадь Революции».

Родонит, или орлец

Редкий розовый или красный камень с чёрными прожилками. «Маяковская».

Лазурит

Самоцвет яркого синего, иногда фиолетового цвета. «Белорусская», «Чеховская».

Уфалейский мрамор

Серый с прожилками мрамор, его добывают недалеко от Челябинска. «Лубянка».

Мраморный оникс

Слоистый золотисто-жёлтый минерал. «Динамо».

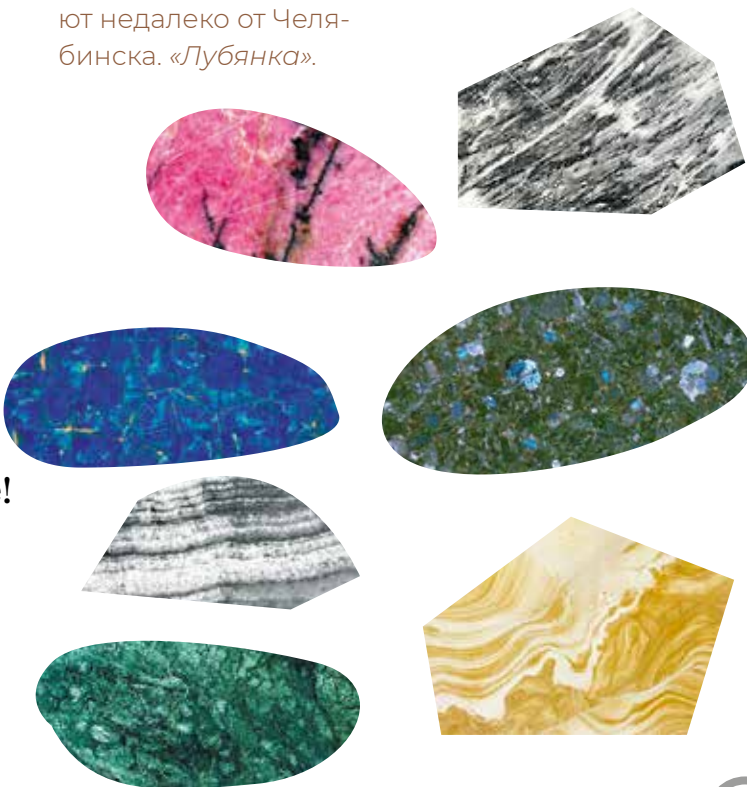
Серпентинит, или змеевик

Тёмно-зелёный камень из уральских месторождений. «Алексеевская», «Преображенская площадь».

Дальнегорский скарн

За тёмно-зелёные полосы его иногда называют приморским малахитом. «Петровско-Разумовская».

Не все камни привезли издалека! В наземных вестибюлях станций «Белорусская» и «Парк культуры» использовали подмосковный известняк.



Дети рисуют



Станции метро очень интересно рисовать! На платформе кипит жизнь: едут поезда, встречаются друзья, все нарядно одеты. Можно бесконечно любоваться деталями и отделкой станции. Яркие краски так и просятся на бумагу! Посмотри, как здорово получаются на рисунках объекты культурного наследия: залы «Маяковской» и «Комсомольской» Кольцевой, павильоны метро «Динамо» и «ВДНХ».



Анна Дементьева, 10 лет,
павильон станции метро «Динамо»

Ксения Саваровская, 7 лет,
станция метро «Маяковская»



Анна Шумилина, 15 лет, станция метро
«Комсомольская» Кольцевой линии



Анастасия Ильина, 12 лет, павильон
станции метро «Красные Ворота»

Лидия Бардакова, 12 лет, Северный
павильон станции метро «ВДНХ»



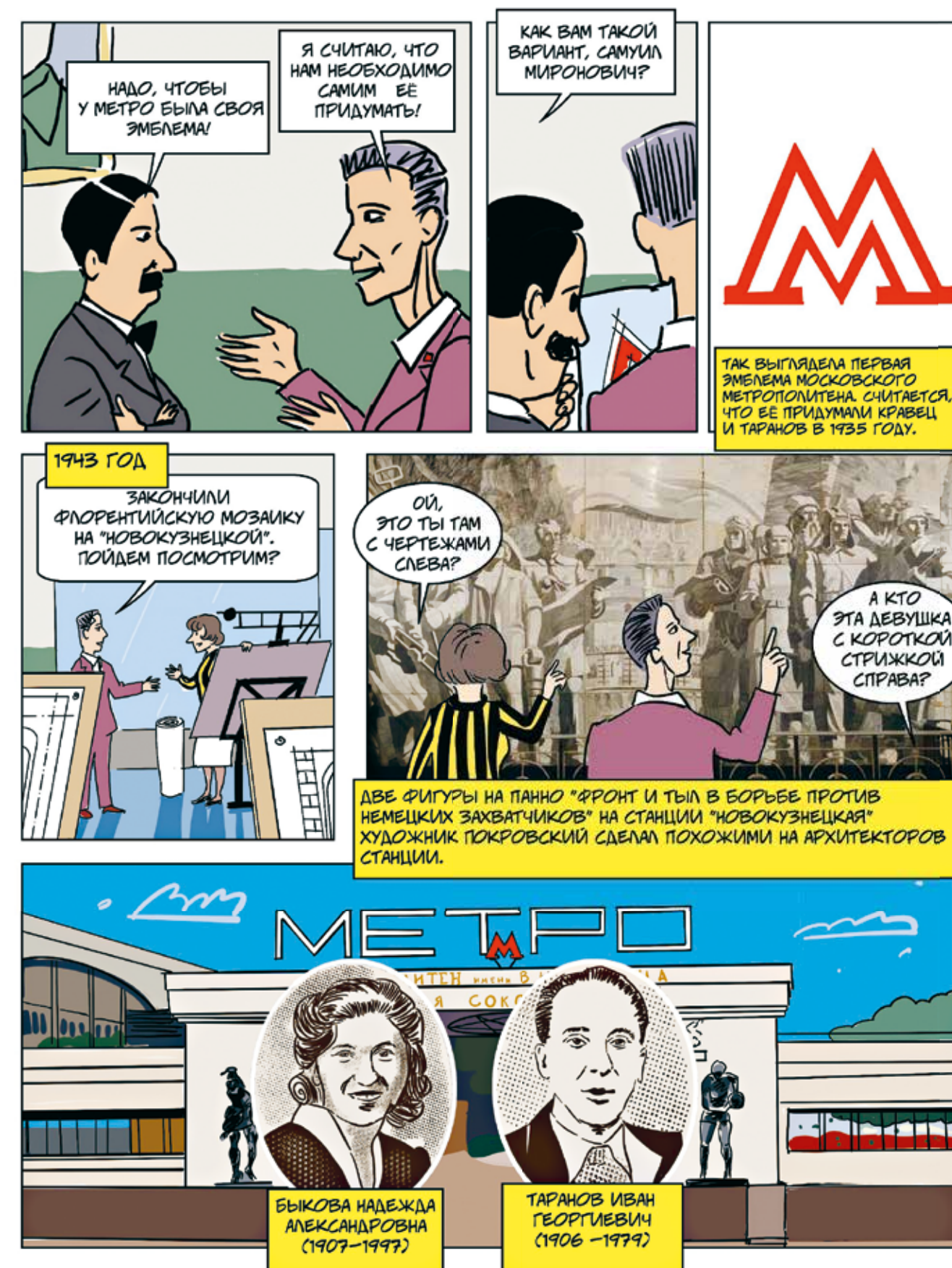
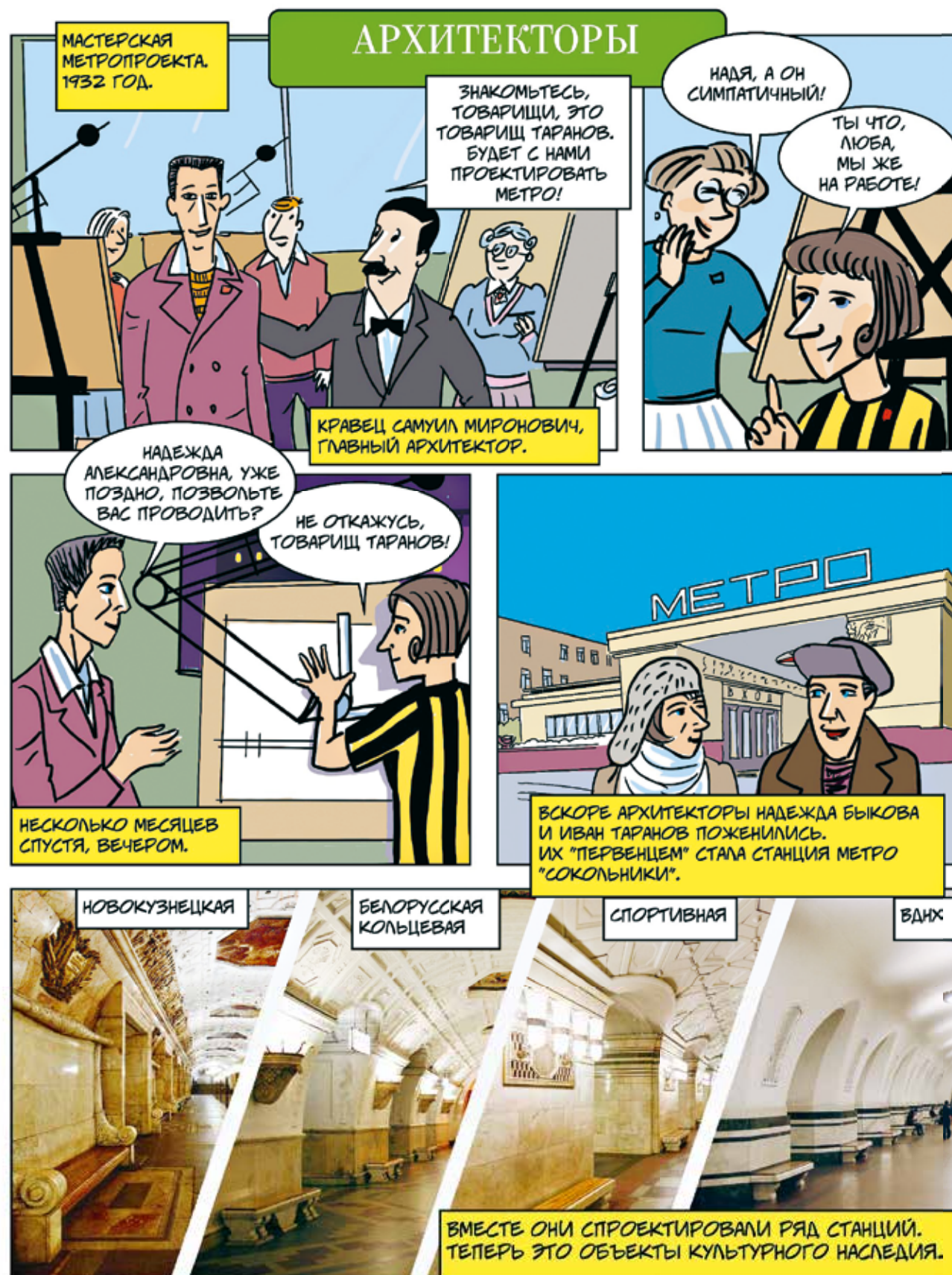
Татьяна Горбачева, 14 лет, станция
метро «Бульвар Рокоссовского»



Ефим Кудюров, 7 лет, станция метро «Яхромская»



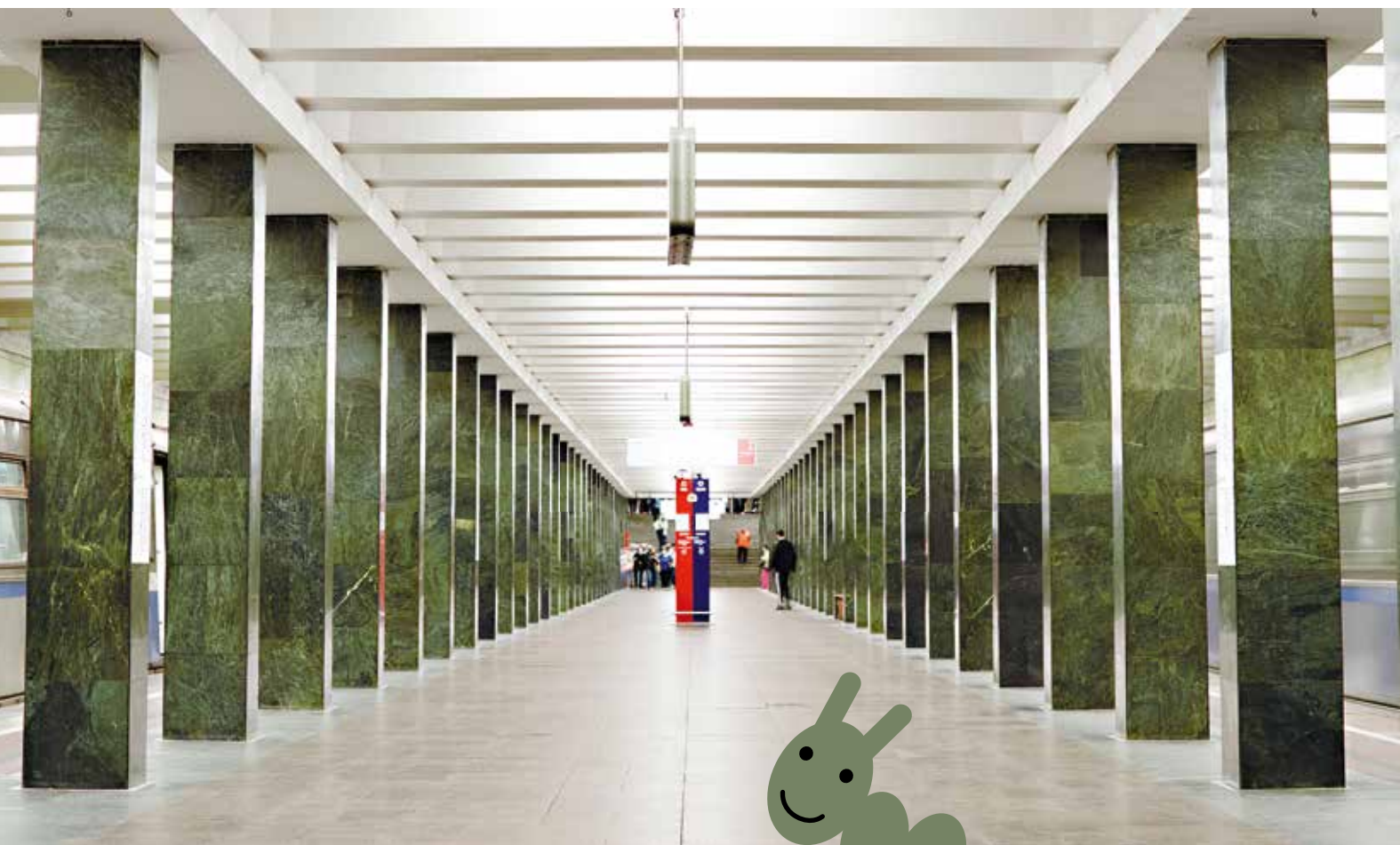
Московскому метрополитену в этом году исполняется 90 лет. Многие ребята подготовили свои рисунки в номинации «Подземные дворцы Москвы» в рамках ежегодного конкурса «Наследие моего района». Есть две возрастные категории (7 – 11 и 12 – 15 лет). В следующий раз приём заявок откроется в феврале 2026 года. Присылай и ты свои работы!



Сорок ножек

Текст
Александр
Змеул

У каждой станции метро — своё лицо. Это помогает нам в них не путаться: достаточно одного взгляда, чтобы отличить «Арбатскую» синей ветки от «Арбатской» голубой. А есть ли станции, специально сделанные похожими?



Выбирай любую линию метро — и поехали. Нам почти до конечной!

Станции-сестрицы «живут» ближе к краю города. Вот их приметы: балки-рёбра на потолке, кафель на путевых стенах, два ряда колонн — из-за этих колонн их прозвали в народе «сороконожками». Как вышло, что архитекторы сделали такие похожие проекты?

В конце 1950-х годов Москва быстро росла. Новые кварталы застраивали одинаковыми домами в пять и девять этажей. Сюда москвичи приезжали спать. А работали — в центре. Нужно было как можно скорее подсоединить «спальные» кварталы к городу, построив для них **подземные «пятиэтажки»** — типовые станции метрополитена.

За непростое дело взялся знаменитый архитектор Алексей Душкин и его команда. В отличие от исторической части города, на окраинах ещё оставались пустые места, где можно было, не тревожа жителей, вырыть котлован и построить станцию на небольшой глубине. Так и решили делать, отказавшись от высоких потолков. За основу выбрали проверенный и надёжный тип стан-

ции — колонный. Так появился этот узнаваемый вид: **38 пар мраморных «ножек» вдоль платформы.**

Но архитекторы хотели ещё больше ускорить стройку. У них была смелая задумка: превратить станции в **гигантский конструктор.** И уже в конце 1960-х годов им это почти удалось: «сороконожки» от «Каховской» до «Каширской» собрали на 90% из готовых деталей!

Кто решал, как украсить станцию? Среди архитекторов устраивали конкурсы. Но правительство тщательно подсчитывало, во сколько городу обойдётся любое украшение. Поэтому некоторые перронные залы очень скромные. Посмотри на «Варшавскую»: металлические панели на путевых стенах здесь размером чуть больше шкафчика в твоей ванной. Они скрывают обязательные у всех станций **технические дверцы** для кабелей.

Увы, не все решения показали себя хорошо: выбранная за дешевизну кафельная плитка долго на стенах не держалась — из-за незаметной для человека постоянной тряски. Кроме того, как ни старались архитекторы разнообразить

проект, люди продолжали считать станции совершенно одинаковыми. Особенно удручал ребристый потолок, который первым бросается в глаза, когда спускаешься под землю.

Шло время, и «сороконожки» менялись. Важную роль в этом сыграла Нина Алёшина, талантливый архитектор второй половины XX века. На одних станциях убрали часть колонн (это добавило свободного пространства), на других – придали колоннам интересную форму. А ещё пробовали встраивать в потолок оригинальные светильники и использовать необычные материалы (например, **стекло стемалит и анодированный алюминий**). Посмотри, как скромно, но нарядно выглядит станция «Медведково»!

С 1995 года «сороконожки» строить перестали: появились новые технологии, которые дали архитекторам гораздо больше свободы. Столкновение старого и нового любопытно смотрится на станции «Спартак», открытой в 2014 году. Это «сороконожка» 1970-х годов, которую оставили на время незаконченной, запечатав под землёй (это называется **«консервация»**). Чтобы придать

ей более современный вид, использовали печать по стеклу, а сводом на потолке полностью закрыли надоевшие балки.

Давай теперь поглядим на самые молодые станции большого кольца. Удивительно, но мы и здесь увидим «сороконожку» – преобразённую и похорошевшую! Теперь техника умеет выкапывать очень глубокие котлованы, поэтому

Угадай, какая станция метро изображена на фотографии на предыдущей странице?



Ли́ра – атрибут муз, символ вдохновения и творчества. А ещё этот инструмент – сам по себе произведение искусства: изящная округлая форма, плавные изгибы, параллельные линии струн. Поэтому лира – популярное украшение в архитектуре классицизма. Посчитай все лиры на маршруте!

Начнём с **улицы Неглинной. Дом под номером 14** с доходными квартирами и магазинами построили для владелицы знаменитых Сандуновских бань Веры Фирсановой. У здания очень нарядный фасад: головы львов, диковинные рыбы, пышные кружева морской пены, из которой появляются кони с перепончатыми лапами вместо копыт. *Найди морскую деву, что играет на арфе, и юношу, трубящего в рог.*

В доме Фирсановой находился знаменитый на всю Москву нотный магазин Юргенсона. И «музыкальный» фасад был ему прекрасной рекламой! Нотно-музыкальная история длилась целых сто лет (в 2003 году магазин переехал на Тверской бульвар).

Пройдём к началу Неглинной и очутимся в старейшем театральном квартале. Ансамбль **Театральной площади** составляют здания трёх театров – Большого, Малого и Российского государственного молодёжного (РАМТ).

Большой театр – царство танца, пения. Самая узнаваемая деталь здания (и символ Большого театра) – квадрига Аполлона, предводителя муз. Вот они, музы, прямо под квадригой, – парят, держа с двух сторон лиру. А что держат в руках статуи в нишах? Сможешь рассмотреть инструменты у амуров на барельефах?

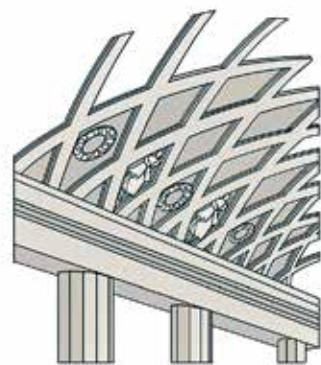
Кованую лиру ты встретишь и на решётке Малого театра (попробуй найти её!). Здание РАМТа тоже имеет богатую театральную историю, хотя изначально было построено как доходный дом. Над огромным арочным окном главного подъезда устроились музы с длинными трубами. Трубят они прямо в уши маскарону*, но, кажется, его это нисколько не беспокоит.

*** Маскарон – скульптурная деталь в виде маски или головы человека, животного, мифического существа.**

Подземный словарь

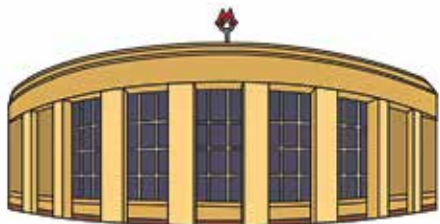
Текст
Ксения Кутловская
Иллюстрации
Дарья Радкевич

Изучая московское метро, ты наверняка столкнёшься с особым языком, который используют архитекторы и инженеры. Чтобы путешествовать по подземному лабиринту было интереснее, мы подготовили этот словарь.



КЕССОН

Углубление в потолке станции, часто квадратной или многоугольной формы. Кессоны украшают потолок, делают его более воздушным.



НАЗЕМНЫЙ ВЕСТИБЮЛЬ

Небольшой павильон, через который пассажиры попадают в метро и выходят из него. Здесь расположены кассы и турникеты, а к поездам ведут лестницы и эскалаторы.



МЕДАЛЬОН

Круглое или овальное украшение с росписью или рельефом. Часто в медальонах изображают важные исторические события, портреты людей или символы.



КОЛОННА

Вертикальная опора, которая поддерживает потолок станции. Наверху у неё часто есть капитель (от латинского слова «голова»), украшенная завитками и орнаментом.



ПИЛОН

Массивная широкая опора, которая поддерживает потолок станции. Пилоны разделяют перронный зал на центральный и боковые залы.



ПУТЕВАЯ СТЕНА

Декорированная стена, отделяющая платформу от железнодорожного полотна.



ПЕНДЕЛЬТЮР

Качающаяся на петлях дверь, которая установлена на входе в метро. Она открывается в обе стороны и закрывается сама.



ПЛАТФОРМА

Часть станции, где пассажиры ждут поезда и садятся в него. Платформа расположена вдоль путей, по которым идут поезда.



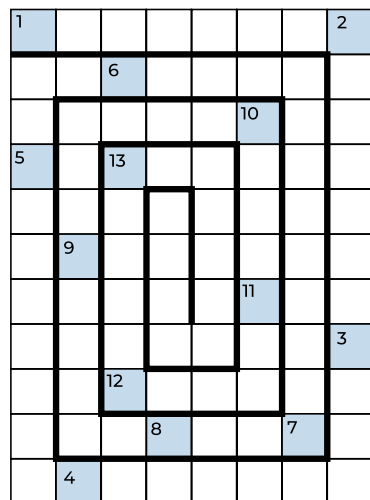
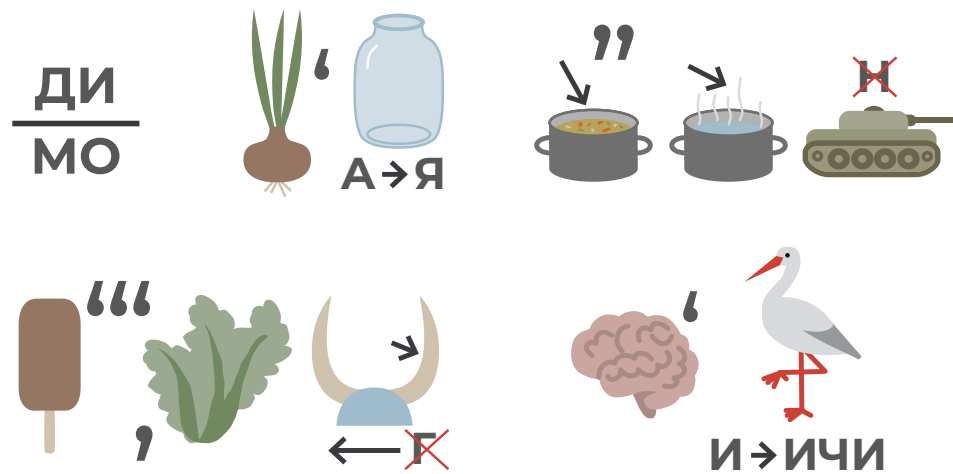
ФРИЗ

Длинная декоративная полоса, которая идёт вдоль стены, обычно в её верхней части. Фриз украшают узором, росписью или скульптурным рельефом.

Почитали — поиграем!

Текст
Алла Солопенко
Иллюстрации
Татьяна Серёгина

Мы с тобой спустились под землю и полюбовались красотами Московского метрополитена: нашли под землёй и музей, и библиотеку, и древнеегипетский дворец. Давай закрепим то, что удалось узнать! Попробуй разгадать чайнворд: в нём каждое следующее слово начинается с последней буквы предыдущего.



В **ребусах** отгадай три станции метро, лестницу-чудесницу и профессию, связанную с созданием картин из маленьких кусочков.

Чайнворд:

1. Круглое или овальное украшение — как на стенах станции «Динамо».
2. Древний обитатель московского метро.

- 3.** Конечная станция первой линии метро.
- 4.** Материал, в котором часто попадаются окаменелости — мраморовидный...
- 5.** Автор мозаик «Комсомольской» Кольцевой.
- 6.** Станция, на которой есть «портреты» двух её архитекторов.
- 7.** Пёстрый уральский камень который можно заметить в мозаиках на «Чеховской».
- 8.** Архитектор, немало

поработавший над обликом «сороконожек».

- 9.** «Самолётная» станция.
- 10.** Эту вещь нашли археологи при подготовке к строительству метро.
- 11.** Скульптурное изображение на плоскости.
- 12.** Из него сделаны капители на станции «Киевская» Филёвской линии.
- 13.** Процесс бережного восстановления объектов культурного наследия.

Учредитель:
Департамент культурного
наследия города Москвы



**ДЕПАРТАМЕНТ
КУЛЬТУРНОГО
НАСЛЕДИЯ**
ГОРОДА МОСКВЫ

Руководитель проекта:
Алексей Емельянов

Кураторы проекта:
Светлана Талалаева
Наталья Калинкина

По вопросам издательских проектов
Департамента культурного наследия
города Москвы:
телефон: +7 (495) 950-38-88, доб. 96762,
e-mail: PrivetMoskvoved@yandex.ru

Адреса распространения журнала

- Департамент культурного наследия
г. Москвы/ Пятницкая ул., д. 16
- Музей-заповедник «Коломенское»/
Андропова пр-т, д. 39, стр. 87
- Государственный музей А. С. Пушкина/
Пречистенка ул., д. 12/2
- Павильон «Макет Москвы»/
ВДНХ, Сиреневая аллея, Мира пр-т, д. 119
- Российская государственная детская
библиотека/ Калужская пл., д. 1

Журнал распространяется бесплатно.

Электронная версия журнала:

<https://www.mos.ru/dkn/function/popularizatsiia/detskii-zhurnal-privet-moskvoved/>

Использованные фотографии:

С. 4 – буклет Московского метрополитена со схемой линий метро. 1935 г. Главархив Москвы

С. 5 – чистка мрамора на станции метро «Парк культуры им. Горького» (ныне «Парк культуры») Кольцевой линии. 1955 г. Фото С. Малова. Главархив Москвы

С. 7 – наверху – метростроевцы на строительной площадке шахты № 12 на Театральной площади. 1933 г. Главархив Москвы; внизу – «Эйнем», Москворецкий мост, из фонда Библиотеки им. Н. А. Некрасова, Москва

Издатель: ООО «Сизонс проджект»
Редакция журнала «Привет, Москвовед!»
Координатор: Анна Ващенко
Шеф-редактор: Ольга Домогацкая
Арт-директор: Татьяна Серёгина
Корректор: Ольга Силина
Обложка: Елизавета Решетникова,
 станция метро «Комсомольская» Кольцевая
Научный консультант: Михаил Коробко

Свидетельство о регистрации средства массовой информации выдано Федеральной службой по надзору в сфере связей, информационных технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор) ПИ № ТУ50-03139 от 06 июня 2025 г.

Издатель ООО «Сизонс проджект», город Москва,
5-й Монетчиковский пер., д. 16, э. 0, пом. II, к. 2, оф. 35

Отпечатано ООО «Принтер», Ярославская об-
ласть, город Рыбинск, Орджоникидзе ул., д. 57.

Тираж 3000 экз.

Небеды: Динамо, Спартак, Лубянка, эскалатор, мозаичист

Чайворд: медальон, наутилус, Соколь-ники, известняк, корин, Но-вокузнецкая, яшма, Алёши-на, Ардонорт, топор, рельеф, фарфор, реставрация

Ответы к с. 32-33:

памятное место, где нахо-дился одна из первых шахт Метрострой; красный цвет мармора и арки; «Маяков-ская» и «Кропоткинская»; МПС (Министерство путей сообщения)

Ответ к с. 48:

станция метро «Щёлковская»

С. 12 – станция метро «Арбатская»; с. 13 – станция метро «Динамо»; с. 14 – станция метро «Электrozаводская»; с. 15 – наверху – станция метро «Университет», внизу – станция метро «Комсомольская» Кольцевая; с. 46 – станция метро «Щёлковская»; с. 49 – станция метро «Спартак». Фотографии предоставлены ГУП «Московский метрополитен».

Редакция журнала «Привет, Москвовед!» благодарит пресс-службу Московского метрополитена за предоставленные фотографии.

Распространяется бесплатно

