

Путеводитель
по улицам и истории
Петербурга



ВСЕ
ДОСТОПРИМЕЧАТЕЛЬНОСТИ
в ШАГОВОЙ ДОСТУПНОСТИ
от СТАНЦИЙ МЕТРО

•

Алексей Ерофеев

Москва
АСТ

УДК 82-3
ББК 92
Е78

Оформление обложки: *Юлия Межова*

Фотографии *Алексея Ерофеева и Татьяны Игнатовой*

Макет подготовлен редакцией  АСТРЕЛЬ СПб

Ерофеев, Алексей Дмитриевич

Е78 Путеводитель по улицам и истории Петербурга: Все достопримечательности в шаговой доступности от станций метро / Алексей Ерофеев.— Москва: АСТ, 2015.— 447 с.

ISBN 978-5-17-087899-4

Современный Петербург невозможно представить без метро. Именно вокруг его станций сосредоточена современная жизнь города. А само метро — это настоящее подземное царство со своими дворцами, памятниками, мозаиками, барельефами, порой привлекающее туристов не меньше, чем шедевры наземной архитектуры.

Эта книга посвящена не только самим станциям, но и тем городским достопримечательностям, что расположены вокруг них. Автор — известный краевед, член Топонимической комиссии Санкт-Петербурга.

Подписано в печать 24.10.14.
Формат 60 x 90 ¹/₁₆. Усл. печ. л. 28,0.
Тираж 2000. Заказ №

© А. Ерофеев, 2014
© ООО «Издательство АСТ», 2015

Предисловие

Современный Петербург невозможно представить без метро. Уже много лет оно является самым популярным и надежным видом общественного транспорта.

Но метрополитен — это не просто электропоезда, менее чем за час доставляющие пассажиров из одного конца города в другой. Это настоящее подземное царство со своими дворцами, памятниками, мозаиками, барельефами... О том, что наше метро выгодно отличается от многих западно-европейских подземок, свидетельствует постоянное присутствие в нем иностранных туристов, проявляющих к облику станций интерес, порой не меньший, чем к шедеврам городской архитектуры, расположенным на поверхности.

А много ли мы сами знаем о нашем метро? О том, что было на месте наземных павильонов, о том, что сейчас окружает станции?

В этой книге вы найдете краткую информацию о строениях наземных павильонов и подземных залов и более подробную — о месте расположения станций и их архитектурном окружении. Мне хотелось рассказать о каждой станции

Предисловие

как можно больше интересного. Однако, согласитесь, что несопоставимы история района «Парнаса» и история, например, «Горьковской», находящейся на той же Московско-Петроградской линии. Поэтому в поисках материала о той или иной станции мне в ряде случаев не нужно было отдаляться от ее выхода и на двадцать шагов, а иногда приходилось совершать весьма солидные пешие прогулки.

То же самое я предлагаю сделать и вам, дорогой читатель. Ибо, если вы взяли в руки это издание, значит, вы — человек не равнодушный к своему городу. Значит, наверняка вы захотите прогуляться, скажем, от «Ломоносовской» до дома-колбасы и до памятника Володарскому у Невы. А заодно зайдите в музей Императорского Фарфорового завода. Взглянув на памятник конке у «Василеостровской», быть может, вы решите проехаться по Среднему проспекту, чтобы увидеть ретро-трамваи и ретро-троллейбусы, восстановленные энтузиастами и выставленные в музее Горэлектротранса.

Собственно говоря, эта книжка и призвана пробудить интерес к Петербургу, помочь лучше узнать его, а значит, еще сильнее полюбить наш удивительный, непостижимый город.

С надеждой на ваш интерес к изданию
и уважением к вам,

Алексей Ерофеев

**Кировско-Выборгская линия
(линия 1)**

Кировско-Выборгская линия (линия 1) соединяет «Проспект Ветеранов» (Кировский район) и железнодорожную станцию «Девяткино» (Всеволожский район Ленинградской области).

Цвет линии — красный.

Длина — 29,6 км.

Количество станций — 19.

Время проезда между конечными станциями — 46 минут.

Первая в Ленинграде линия метро, она была открыта 15 ноября 1955 года и первоначально насчитывала восемь станций — от «Площади Восстания» до «Автова». Любопытно, что одна из станций первой очереди — «Пушкинская» — открылась позже, 30 апреля 1956 года.

1 июня 1958 года открылись станции «Чернышевская» и «Площадь Ленина». Ровно через восемь лет — 1 июня 1966 года появилась станция «Дачное», просуществовавшая лишь 11 лет и 5 месяцев: линию продлили до «Проспекта Ветеранов», а вместо «Дачного» появилась поблизости другая — «Ленинский проспект». Обе станции распахнули двери перед пассажирами 29 сентября 1977 года.

А двумя годами ранее, в 1975-м, ветка намного удлинилась в северном направлении. 22 апреля 1975 года открылась станция «Выборгская», 25 апреля — «Лесная», а в последний день года — 31 декабря — заработали «Площадь Мужества», «Политехническая» и «Академическая». Впрочем, все пять станций, пущенных в 1975 году, предполагалось открыть годом ранее, однако этого не произошло из-за аварии, случившейся в тоннеле под Политехнической улицей, на участке ветки между Новороссийской улицей и площадью Мужества.

Наконец, 29 декабря 1978 года открылись «Гражданский проспект» и «Комсомольская» (ныне — «Девяткино»).



Проспект Ветеранов

Дата открытия: 29 сентября 1977 года

Архитекторы: В. Г. Хильченко, А. С. Гецкин

Инженер: С. П. Щукин

Выход на бульвар Новаторов

«Проспект Ветеранов» — самая южная станция Кировско-Выборгской линии. На западе от нее расположился огромный жилой район (Ульянка, Лигово, Сосновая Поляна), поэтому неудивительно, что у нее один из самых больших пассажиропотоков — около семидесяти четырех тысяч человек в сутки.

Существовали проекты продления линии с остановками на улице Солдата Корзуна, у Полежаевского парка и у железнодорожной платформы Лигово. По этой причине в тоннелях за станцией сделали четыре оборотных тупика. Но развитие ветки в этом направлении сочли в итоге нецелесообразным. Сейчас есть планы довести до юго-западных районов шестую, Красносельско-Калининскую, ветку, очередной этап проектирования которой начался в 2009 году.

Кировско-Выборгская линия (линия 1)

Станция «Проспект Ветеранов» была открыта 29 сентября 1977 года и названа по одноименному проспекту, на который между тем не ведет ни один выход. Оба выхода находятся на бульваре Новаторов: один расположен вблизи Дачного проспекта, другой — ближе к улице Танкиста Хрустицкого.

Первоначально в проекте было название «Улица III Интернационала». Так именовался нынешний Дачный проспект. В итоге все же решили назвать станцию «Проспектом Ветеранов», по центральной магистрали огромного «спального» района.

Подземный зал «Проспекта Ветеранов» построили по типовому московскому проекту. Его основные признаки: мелкое заложение (до поверхности земли здесь всего 6 м, а потому строили открытым способом), лестничный подъем вместо эскалаторного, выходы с двух сторон платформы в подземные переходы. Но главное — ровно сорок колонн подземного зала, из-за чего такой тип заслуженно прозвали «сороконожкой». По-московски построили и соседнюю станцию «Ленинский проспект». В общем, эти две станции оказались первыми, построенными в городе на Неве на столичный манер. Впрочем, и последними: больше так не строили.

Станция оформлена весьма скромно, лишь над входом помещены горельефы, выполненные в чеканном металле и отображающие эпизоды из истории СССР.



Ленинский проспект

Дата открытия: 29 сентября 1977 года

Архитекторы: А. С. Гецкин, Е. И. Валь

Инженер: А. Н. Яковлев

Выход на бульвар Новаторов и Ленинский проспект

Станция «Ленинский проспект» была открыта одновременно с «Проспектом Ветеранов». Тоннели между этими станциями залегают на глубине всего 6 м. Для их строительства впервые применили клеболтовые стыки повышенной прочности.

Два выхода станции «Ленинский проспект» расположились в подземных переходах под бульваром Новаторов: один на пересечении с Ленинским проспектом (отсюда и название станции), другой — у кинотеатра «Нарвский».

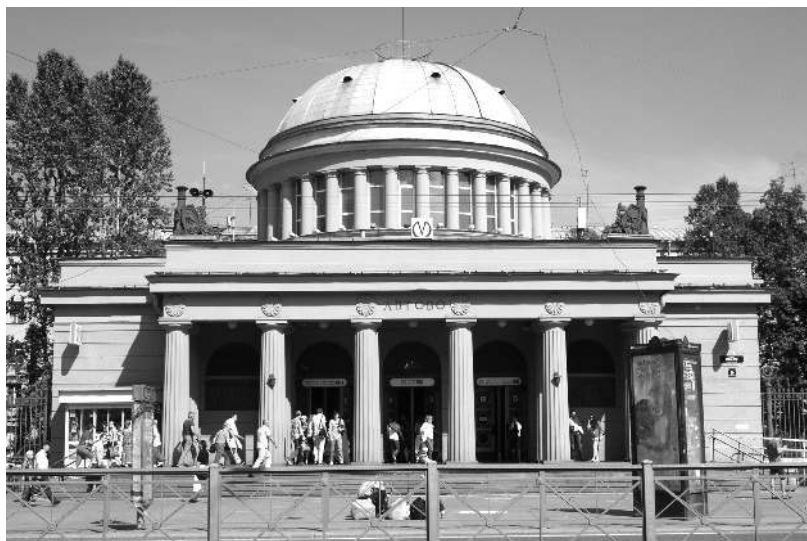
Когда еще только строили подземные сооружения, Ленинский проспект назывался проспектом Героев. Такое же имя хотели присвоить и станции (а также нынешней железнодорожной станции «Ленинский проспект»). Но 18 апреля 1977 года, перед очередным днем рождения В. И. Ленина и

Кировско-Выборгская линия (линия 1)

к 60-летию Октябрьской революции, проспект Героев переименовали в честь вождя мирового пролетариата.

Из новой истории можно добавить происшествие во время строительства культурно-коммерческого комплекса «Французский бульвар», расположившегося непосредственно над перронным залом. Когда вбивались сваи, по стенам пошли большие трещины, что успели засвидетельствовать фотографиями. Но руководство метрополитена факт угрозы со стороны строительства отрицало, обвинив во всем... грунтовые воды. Строители тоже открещивались от обвинений в появлении трещин на станции. Громкого скандала удалось избежать. А трещины заделали буквально в два дня с момента их появления, и так умело, что заметить их невооруженным глазом на облицовке стены платформы, ведущей в сторону центра, практически невозможно.

В районе, в котором расположена станция «Ленинский проспект», в общем-то нет достопримечательностей. Внутреннее пространство кварталов занято настоящими «хрущевками» Автовского домостроительного комбината, построенными в середине 1960-х годов. Тогда же на четной стороне проспекта возвели девятиэтажные дома. Построенные по индивидуальному проекту, выполненному в архитектурной мастерской Евгения Полторацкого, они должны были придавать парадность проспекту Героев (Ленинскому проспекту).



АВТОВО

Дата открытия 15 ноября 1955 года

Архитекторы: Е. А. Левинсон, А. А. Грушке

Инженер: С. М. Эпштейн

Панно «Оборона Петрограда в 1919 году» и «Оборона Ленинграда в 1941–1943 годах» на фасадах наземного павильона — скульпторы В. И. Ингал, В. Н. Бельская, В. И. Гордон, В. В. Чибриков, Е. В. Щеглова, М. П. Щеглов

Панно «Защитники Ленинграда» в наземном павильоне — скульпторы В. И. Гордон, Р. Р. Бельский

Мозаика «Победа» на торцевой стене центрального подземного зала — художники В. А. Воронежский, А. К. Соколов

Выход на проспект Стачек

«Автово» стала последней станцией линии метрополитена, введенной в строй 15 ноября 1955 года. И единственной, которую не пришлось оборудовать эскалаторами ввиду ее неглубокого заложения — всего 14 м. Поскольку станция создавалась на окраине, была возможность построить ее открытым способом. На проспекте Стачек вырыли огромный

Кировско-Выборгская линия (линия 1)

котлован, в котором затем разместили необходимые конструкции и механизмы. Между тем при работе в «Автове» метростроители столкнулись с большими трудностями. Поскольку из-за грунтовых вод вблизи речки Красенькой почва недостаточно тверда и подземные реки текут перпендикулярно тоннелям метро, пришлось прибегнуть к замораживанию земли. Когда же по окончании работ котлован стали засыпать, строители, видимо по неосторожности, повредили изоляцию, и по стенам и тоннелям потекла уже к тому времени растаявшая вода. Правда, советские газеты об этом ничего не писали, а сами метростроители, разумеется, об этом вспоминать не любят.

Впоследствии из-за проблем с гидроизоляцией потускнел и светлый мрамор, которым выложили стены станции. Этот традиционный для метрополитена камень известковой породы, как губка, впитывает в себя попадающую на него воду. Всю мраморную плитку на стенах в 2009 году заменили пенополиуретаном.

Подземный перронный зал мог бы стать настоящим хрустальным дворцом. Архитекторы Евгений Левинсон и Андрей Грушке в проекте предложили использовать для колонн рельефное прессованное стекло, чем-то напоминающее хрусталь. На применении этого материала настаивал и член-корреспондент Академии наук СССР Николай Николаевич Качалов, что неудивительно: он был настоящим подвижником в деле стекольной промышленности. Благодаря профессору Качалову, в середине 1920-х годов в Советском Союзе была внедрена отечественная технология изготовления оптического стекла, что позволило нашей стране с 1927 года отказаться от ввоза оптического стекла из-за границы. Впрочем, это отдельная история. Важно же то, что отделка колонн стеклянными панелями с обратным рельефом на станции «Автово» стала новаторским приемом. Добиться того, чтобы стекло перестало просвечивать, достаточно сложно, потому как грани нужно расположить под определенным углом — 80 градусов. Разработка технологии велась

на первой в СССР кафедре стекла в Технологическом институте.

К сожалению, метростроителям пришлось сдать подземный зал лишь с шестнадцатью «хрустальными» колоннами. Стекольная промышленность в отведенное время с заданием не справилась, и, чтобы не срывать «намеченные партией и правительством сроки пуска объекта», пришлось облицевать оставшиеся колонны белым мрамором... Тем не менее ленинградские газетчики окрестили-таки станцию «Автово» «Хрустальным дворцом». И хотя таковым ее можно назвать лишь с большой натяжкой, эти шестнадцать колонн позволяют представить, какой она могла быть! На рельефном стекле особенно выделяются пятиконечные звезды как символ социализма и веточки дуба как символ силы государства, победившего фашизм.

В облике станции не было места случайным деталям, во всем закладывались смысл и символика. Торец подземного зала украшает мозаичное панно. Художники Виктор Воронцов и Алексей Соколов изобразили на нем счастливую женщину с младенцем на руках — символ мира, завоеванного в тяжелой борьбе с фашизмом. Впрочем, станцию хотели посвятить не только этому. В проекте на фризе путевых стен планировалась надпись «Слава великому Сталину». Проектировались почти те же слова («Великому Сталину слава») и в интерьере наземного вестибюля, с которым «подземелье» связано «винтовой» лестницей, заворачивающейся по периметру здания. Думали также установить профиль «вождя народов» и при входе на станцию. Но впоследствии по политическим мотивам от всех этих идей отказались. Сейчас стену украшает панно «Защитники Ленинграда» (скульпторы Виктор Гордон и Ростислав Бельский), а на фризе видна надпись

*Доблестным защитникам Ленинграда
в битвах отстоявшим город-герой слава в веках.*

Кировско-Выборгская линия (линия 1)

Наземный вестибюль внешне напоминает храм, но храм в советском понимании, как общественное сооружение, посвященное защитникам Отечества. На фасадах помещены панно «Оборона Петрограда в 1919 году» и «Оборона Ленинграда в 1941–1943 годах» (скульпторы Владимир Ингал, Вера Бельская, Виктор Гордон, Виктор Чибриков, Е. В. и М. П. Щегловы).

Район Автова, примыкающий к старинной Петергофской дороге, двести лет назад был дачной местностью. На территории, ограниченной современными улицами Зенитчиков и Автовской, находились усадьбы камергера Александра Ивановича Нарышкина, которые он в 1775 году продал советнику Швобсу и президенту Коммерц-коллегии, камергеру Якову Матвеевичу Евреинову. Одна из самых знаменитых дач принадлежала княжеской чете Голицыных – Сергею Фёдоровичу и Варваре Васильевне, урожденной Энгельгардт, которая приходилась племянницей князю Григорию Потёмкину. По свидетельству адъютанта Павла I графа Евграфа Федотовича Комаровского, дача Голицыных была построена по образцу Таврического дворца. Впоследствии она сдавалась английскому послу Чарльзу Уитворту. А на месте двора дома № 3 по улице Зайцева в середине XIX века находилась дача архитектора Андрея Ивановича Штакеншнейдера, одного из любимых зодчих императора Николая I.

Но к началу XX века Автово превратилось в рабочую окраину. А в 1937 году здесь началось строительство жилых кварталов, предопределенное руководством Ленинграда во главе с Сергеем Мироновичем Кировым еще в 1934 году. Проект планировки на треугольном участке, ограниченном современными Краснопутиловской улицей, проспектом Стачек и Автовской улицей, разработали Андрей Оль и Сергей Бровцев.

По воспоминаниям Галины Оль, дочери архитектора, также принимавшей участие в строительстве в Автове:

«...Впервые решалась задача комплексной функциональной и архитектурной организации крупной городской территории жилыми зданиями». Андрей Оль, Сергей Бровцев вместе с помощниками, которые впоследствии стали известными ленинградскими зодчими, создали грандиозный ансамбль, не противоречащий петербургским традициям периметральной застройки улиц, использовав в композиции фасадов ордер и соединив здания арками.

В доме № 3 по улице Зенитчиков во время Великой Отечественной войны располагался штаб 42-й армии.

В первые послевоенные годы в Автово возобновилось жилищное строительство. Перекрестку Автовской улицы и проспекта Стачек придавалось значение своеобразных въездных ворот в город, поэтому угловые здания по проспекту Стачек были призваны придавать торжественность этому микрорайону. Построенные в стиле так называемого сталинского ампира по проекту архитекторов Галины Ашрапян, Валентина Каменского и Александра Мачерета, они и сегодня обращают на себя внимание красотой и гармоничностью. К сожалению, при строительстве путепровода через железную дорогу, ведущую в угольную гавань, панорама, задуманная и воплощенная советскими зодчими, была нарушена.

Рядом со станцией «Автово» находится Красенькое кладбище. На нем есть немало исторических могил.

В 1945 году на проспекте Стачек была установлена Арка Победы, впоследствии разобранная. Это была самая большая из трех временных арок, поставленных в тот победный год. Автор Валентин Каменский возвел 22-метровую арку, на которой отразил боевую мощь советской армии. Ее венчало изображение легендарного танка Т-34 и орудийных стволов.