

ОКТАБРЬСКАЯ КОЛЬЦЕВАЯ

OKTYABR'SKAYA





Станция «Октябрьская» (до 6 июня 1961 года – «Калужская») была открыта 1 января 1950 года в составе первого участка Кольцевой линии от станции «Парк культуры» («ЦПКиО») до станции «Курская».

Своё первое имя станция получила по старому названию площади, на которую выходила. Когда-то на этом месте стояли Калужские ворота Земляного вала – таможенной границы Москвы. Здесь существовал рынок деревенских товаров, а именитые купцы держали торговые лавки.

В 1922 году площадь была переименована в Октябрьскую – в память о борьбе рабочих Замоскворечья за Советскую власть в октябре 1917 года. Переименование не обошлось без курьеза: Октябрьской в 1918 году была названа Верхняя Таганская площадь и к 1922-му году это название за нею сохранялось. В результате, в Москве некоторое время существовали две Октябрьские площади.

В 1961 году было решено привести в соответствие название площади и станции. А в 1993 году площади вернули прежнее имя – Калужская. Однако станция и по сей день называется «Октябрьская». А «Калужской» была названа станция Калужско-Рижской линии, открывшаяся в 1974 году.

И ещё одна забавная история связана с «Октябрьской»: в 1995 году один из московских журналистов предложил, опираясь на существующее название станции, переименовать все двенадцать станций Кольцевой линии в соответствии с названиями месяцев года – правда, всерьёз этот проект не рассматривался.



15 ноября 2010 года вновь открывается для пассажиров выход в город со станции «Октябрьская» Кольцевой линии.

Вестибюль станции был закрыт на реконструкцию 3 января 2010 года. Ранее на станции «Октябрьская» уже проводились плановые капитальные ремонты помещений и эскалаторов, но полная замена эскалаторов осуществлена впервые.

За время, прошедшее с момента закрытия вестибюля, произведен большой объём ремонтных и строительных работ. Полностью реконструирован эскалаторный наклон, ведущий на станцию. Фундамент эскалаторов был демонтирован и построен заново, на него установили модернизированные эскалаторы типа E55T с балюстрадами из нержавеющей стали и улучшенными техническими характеристиками.

Новые эскалаторы полностью удовлетворяют всем нормам и требованиям безопасности, имеют значительно лучший дизайн и более низкое энергопотребление. В машинном зале эскалаторов установили современные пульта управления.

Полностью реконструирован наземный вестибюль станции: произведена замена гранитного покрытия пола, обновлена мраморная облицовка стен, бережно отреставрированы знаменитые барельефы, восстановлен лепной фриз в оформлении арок. При этом исторический архитектурный облик вестибюля был полностью сохранён.



Отреставрированы торшеры и настенные светильники, при этом максимально восстановлены все утраченные детали. Все лампы накаливания заменены на современные энергосберегающие. Во всех служебных помещениях, в том числе в машинном зале эскалаторов, установлены кондиционеры.

В вестибюле смонтированы современные турникеты типа УТ-2005. При этом число турникетов, установленных во входной группе, увеличено.

Построены новые кассы, оборудованные по последнему слову техники, а также сооружена комната милиции нового типа – с полным обзором пассажирской зоны вестибюля через стекло и системой видеонаблюдения. Это позволит сотрудникам милиции не только полностью контролировать ситуацию во всех зонах станции, но и оперативно реагировать на любые нештатные ситуации.

Во время реконструкции были полностью заменены все кабельные, сантехнические и вентиляционные коммуникации, отремонтированы служебные помещения, установлены устройства охранной сигнализации. Вестибюль станции приведен в полное соответствие с противопожарными нормами: смонтированы пожарная автоматика, сигнализация и современные системы пожаротушения и дымоудаления.

Работы проводились силами ЗАО «Метроинжреконструкция» («МИР») совместно со специалистами Московского метрополитена.

Замена эскалаторов на станции «Октябрьская» – это очередной этап комплексной программы по реконструкции станций и вестибюлей метрополитена с восстановлением их первоначального облика.

К настоящему времени уже произведена замена эскалаторов на станциях «Автозаводская», «Новокузнецкая», «Белорусская»-радиальная, «Динамо», «Театральная», «Чистые пруды», «Красные ворота», «Курская»-радиальная, «Павелецкая», «Площадь Революции», «Лубянка», «Охотный ряд», «Семеновская», «Маяковская», «Таганская»-кольцевая, «Арбатская» Арбатско-Покровской линии, «Добрынинская», «Электровзаводская» и «Курская»-кольцевая.

Завершаются работы по реконструкции перехода между станциями «Белорусская» Кольцевой и Замоскворецкой линий. Открытие перехода запланировано на начало декабря 2010 года.

В ближайшее время работы по замене эскалаторов с реконструкцией вестибюльных комплексов будут произведены на станциях: «Парк культуры»-кольцевая, «Медведково», «ВДНХ», «Красные ворота», «Бабушкинская», «Марксистская», «Бауманская», «Проспект Мира»-кольцевая и «Новогиреево».

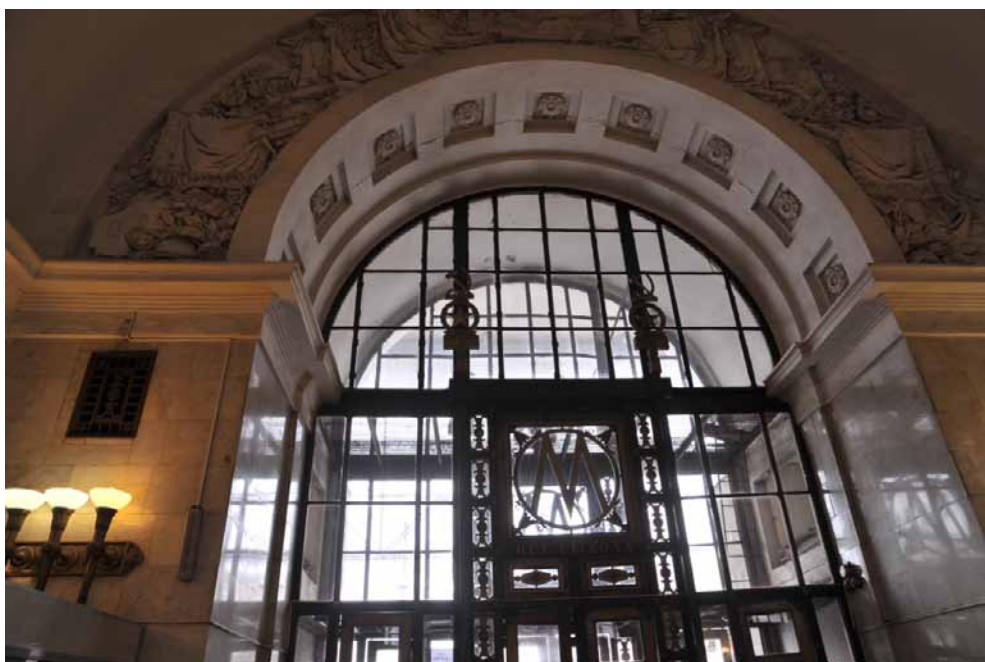


Станция «Октябрьская», спроектированная Леонидом Поляковым и отмеченная Сталинской премией, – одна из самых триумфальных и одновременно, одна из наиболее близких по композиции к образцам храмового зодчества (последнее было отмечено современниками-атеистами скорее как недостаток, чем как достоинство).

Архитектурно–декоративное решение станции, как и почти всех на первом участке Кольцевой линии, посвящено теме Победы советского народа в Великой Отечественной войне. Эта тема стала центральной для послевоенного этапа строительства Московского метрополитена.

Однако «Октябрьская» выделяется такой законченностью и полнотой воплощения архитектурного замысла, что осматривать её необходимо, начиная с наземного павильона, представляющего собой классическую однопроходную триумфальную арку, которая, в настоящее время, встроена в неоконструктивистское здание.

Справа и слева от входного портала установлены два больших чугунных торшера, над которыми скульптор Георгий Мотовилов поместил фигуры военных горнистов. Мужчина–солдат и женщина–боец, облаченные в развевающиеся на ветру плащ–палатки, похожие на крылья, стоят на парящих в облаках платформах. Взгляды их обращены в сторону входа в метро, над которым закреплена большая литая буква «М», чьё острие указывает пассажирам на двери. Пройдя под





аркой, понимаешь, что архитектура этой части вестибюля полностью копирует грандиозную триумфальную арку римского бога Януса. Такая конструкция называется тетрапил. Обычно их строили на перекрёстках дорог, поэтому в кассовый зал выходят четыре арочных портала. Восточный – это вход, северный и южный – декоративные, а западный – единственный выход, приводящий в эскалаторный зал. Выхода через восточный портал нет, о чём сообщает надпись, сделанная под такой же буквой «М», как и та, что установлена над входом. Все арки оформлены лепным фризом с приспущенными знамёнами, полузатонувшими якорями, разбитыми пулемётами «Максим» и солдатскими касками.

Пятиугольный в плане эскалаторный зал освещают пять торшеров, плафоны которых расположены вокруг металлических ваз. Зал накрыт белым шатровым куполом, рассечённым пятью арками. Между ними на сводах расположены белые фигуры девушек-горнисток, олицетворяющих воинскую славу, с траурными венками в вытянутых руках. Четыре из них смотрят в центр зала, а одна указывает взглядом на арку эскалаторного наклона. От неё начинается длинный спуск под землю.

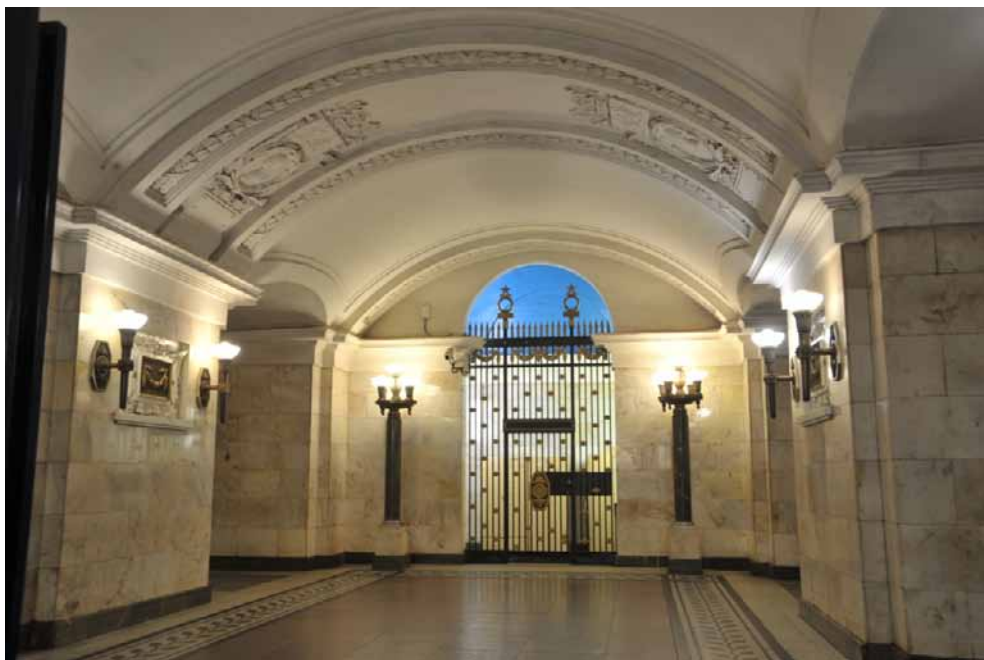
Спустившись вниз по эскалатору, пассажиры оказываются в центральном зале станции, напоминающем базилику, украшенную знамёнами, военной атрибутикой и лампами-бра в виде «победных

факелов». В торце зала расположена апсида, скрытая за решёткой в стиле ампир. В народе это место получило название «алтарь».

Сам архитектор Леонид Поляков трактовал эту нишу иначе. Он считал, что изобрёл новое средство борьбы с «ощущением подземности»: ярко освещенная стена и выкрашенная в голубой цвет верхняя часть апсиды должны создавать иллюзию солнечного дня и заставлять пассажиров забыть о том, что они находятся под землёй, на тридцатиметровой глубине.

Однако, версия «светлого будущего за решёткой» архитектора Полякова стала мишенью для нескольких поколений остроумцев – удивительно, как правительственная комиссия пропустила такой сомнительный с идеологической точки зрения проект. И не только пропустила, но и позволила повторить: в 1956 году по принятому вне конкурса проекту Леонида Полякова, к тому времени уже заслуженного архитектора, в Ленинграде была сооружена очень похожая станция – «Пушкинская» (единственная станция Петербургского метрополитена, которую строил московский архитектор). Апсидную нишу в ленинградском варианте решёткой он всё-таки не закрыл – там стоит статуя Александра Сергеевича Пушкина работы Михаила Аникушина.

Но, всё-таки, можно смело сказать, что затея Леонида Полякова удалась: ведь до сих пор, назначая встречу на платформе станции, москвичи так и говорят: «Под небом на «Октябрьской»...





Посадочная платформа станции «Октябрьская»–кольцевая (1953 год)



МОСКОВСКИЙ МЕТРОПОЛИТЕН

Отдел по связям с общественностью и СМИ

Тел.: (495) 684-9620

E-mail: news@mosmetro.ru

www.mosmetro.ru