

## В КООРДИНАТАХ ВРЕМЕНИ



**Построенная 56 лет назад, станция метро «Парк Победы» в третий раз поменяет свой облик.**

### ВЧЕРА...

29 апреля 1961 года в Московском районе на территории Парка Победы очень торжественно открывается станция метро с одноименным названием. Это была последняя станция первой очереди второй линии Ленинградского метрополитена (до 1969 года станция была конечной).

Ритмичные ряды дверных проёмов, расположенных вдоль станции, обработаны закруглёнными полосами рифлёного металла. В верхней части свода – полукруглые светильники. В торцевые стены вписаны параболические декоративные арки, как бы приподнимающие перекрытие зала и создающие ощущение большей свободы подземного интерьера. Оригинальные станционные двери подземного вестибюля были снабжены большими стеклянными вставками-окнами матированного стекла.

Такой увидели подземный вестибюль станции ее первые пассажиры.

А еще турникеты-автоматы, которые впервые появились именно на этой станции.

Наземный вестибюль станции сооружён по типовому проекту архитекторов А.С.Гецкина, В. П. Шуваловой и представляет собой приземистое цилиндрическое здание с куполом и застеклёнными входами, напоминающее киоск.

По всему периметру над окнами и дверями собран длинный козырёк, который защищал пассажиров от непогоды и, безусловно, украшал вестибюль, придавая ему лёгкость.

### СЕГОДНЯ...

С тех пор станция метро «Парк Победы» от вестибюля до торца сильно изменилась. В конце 90-х пришлось отказаться от навесного козырька: по его основанию пошли трещины. В связи с этим, а еще из-за трагедии, случившейся на «Сенной площади», когда на людей рухнул такой же козырек, – навес подпёрли металлоконструкциями. Позже «Парк Победы» преобразили, устроив под козырьком торговые киоски.

Да и подземный павильон станции преобразился. Исчезли двери со стеклянными вставками-окнами матированного стекла, отделяющие железнодорожные пути от платформы. Их заменили на стандартные пластиковые.

Светильники вестибюля на балюстраде были заменены со светильников-«факелов» на «световые столби-



Снимок сделан в день открытия станции метро 29 апреля 1961 года.



В наши дни.

ки» после концерта группы «Алиса» осенью 1991-го. Фанаты группы устроили тогда погром, сломав большую часть «факелов» и разрушив убранство станции и вагонов.

Позже здесь поменяли облицовку стен и убрали наливной фигурный пол. Теперь по цвету, рисунку и орнаменту пол сильно отличается от первоначального замысла архитектора.

### ... И ЗАВТРА

Станцию метро «Парк Победы» опять ждут преобразования. ГУП «Петербургский метрополитен» пла-

нирует реконструкцию наземного вестибюля станции метро «Парк Победы», поскольку в два раза увеличился пассажиропоток. Ради проекта землю под зданием выведут из границ объекта культурного наследия, то есть с территории Парка Победы, весь комплекс которого недавно признан объектом наследия.

Сейчас оформляются соответствующие документы. Но это также означает, что работы могут вестись фактически только на территории, которую занимает нынешний вестибюль (включая пристройки 1990-х годов).

По сути, речь идет о сносе типо-

вого павильона метро, построенного более полувека назад, и возведении на его месте нового здания.

В рамках реконструкции планируется расширить площадь верхнего вестибюля. Это удастся сделать за счет сокращения толщины стен и купола. Вместо трех эскалаторов появятся четыре – за счет того, что между эскалаторами будут убраны балюстрады.

Это повысит комфорт пассажиров, обещают разработчики, так как сейчас пассажиропоток в пиковые моменты вдвое превышает нормативный.

### ЕСТЬ ЛЕГЕНДА

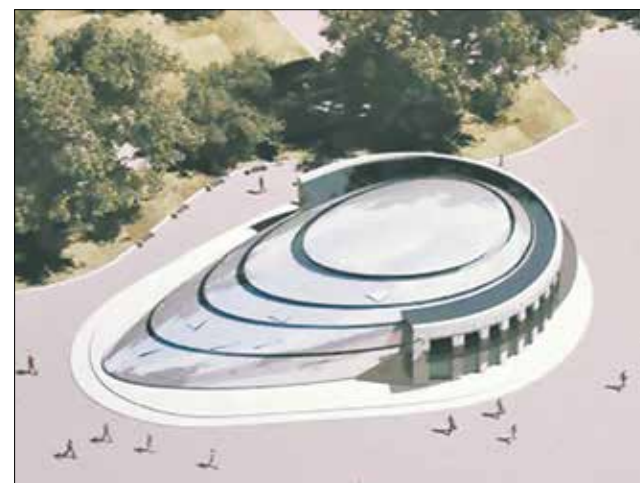
Станция «Парк Победы» Московско-Петроградской линии впервые в мире была в сооружена в стиле «горизонтального лифта»: пути были отгорожены от общего зала стеной, в которой были сделаны створки-двери, открывающиеся при прибытии поезда. В защиту своей идеи проектировщики, в частности, приводили довод о нулевом риске умышленного и неумышленного падения пассажиров на рельсы.

И вот на 29 апреля 1961 года было намечено торжественное открытие станции.

Утром на станцию (еще наземным транспортом) прибывает первый технический персонал. Идет проверка всех систем, в том числе – открывание дверей-створок. Но ужас – инженер дергает ручку, а двери не открываются: механизм заело! И это перед самым прибытием высокого городского начальства... Инженер похолодел: если створки не смогут открыться, то значит – высокое начальство (которое, в отличие от инженерного персонала, приедет-то как раз на первом торжественном поезде метро) на станцию не попадет. А это грозит такими проблемами, что наилучшим выходом из них было бы ритуальное хакари на ковре первого секретаря обкома.

Но голь, как говорится, на выдумки хитра: решение пришло быстро. У каждой двери были поставлены по два служащих станции, одетых в форму красноармейцев (дескать, все сделано революционными темпами с социалистическим качеством во славу Советской Родины), которые незаметно дергали за веревочки, открывающие двери. И так весь день! А ночью капризный механизм был починен.

Начальство осталось довольно перфомансом, и такой проект станций был утвержден в серию – в городе было построено еще девять станций подобного типа. И поныне станции такого типа существуют только в городе на Неве.



Три рабочих проекта будущего павильона станции. Какой из них больше нравится Вам? Пишите в редакцию на электронную почту: [moszastava@mail.ru](mailto:moszastava@mail.ru)