



ДВОРЕЦ ДЛЯ ДАЧНИКОВ

Борис ОРЕХОВ

11 сентября 1938 года открылась одна из красивейших станций московского метро - «Белорусская».

ПОДЗЕМНЫЙ РОМАН

- Товарищ, вам поручено сделать проект новой станции метро у Белорусского вокзала, - разбудил среди ночи молодого архитектора **Николая Андриканиса** звонок из Наркомата транспорта.

- А какая должна быть станция? - спросил он опешив.

- Непременно красивая. Срок - две недели, - отчеканил на другом конце помощник наркома и бросил трубку.

Все последующие дни 27-летний Ник-Ник (его кличка среди сослуживцев) и его коллеги почти не уходили домой. Ночевали прямо на работе. Обсуждали. Спорили. Искали оптимальные варианты планировки и декора будущей станции.

Роман с «Белорусской» закрутился, с одной стороны, неожиданно, с другой - закономерно. Вместе с классиком архитектуры **Иваном Фоминым** Николай Андриканис уже создал к этому времени проект станции «Красные ворота», открытой в 1935 году. Работу удостоили Гран-при на Всемирной выставке в Париже.

СЧАСТЛИВОЕ ЧИСЛО - ТРИНАДЦАТЬ

Всего на конкурс в наркомат представили тринадцать проектов будущей станции. Но именно вариант Андриканиса в соавторстве с **Надеждой Быковой**, его сокурсницей по ВХУТЕМАСу, признали лучшим. До этого Быкова проектировала станцию «Сокольники».

- Хотели, чтобы москвичи после трудового дня входили в подземные дворцы, залитые светом, чтобы в пути их не покидало радостное, праздничное ощущение, - вспоминала позже Быкова. - Для оформления «Белорусской» мы выбрали прекрасный мрамор - сиреневый с темными прожилками «Биробиджан», серый «Уфалей» и черный «Дава-

лу». Варьирование этих трех основных цветов помогало преодолеть ощущение подземки.

Уже в вестибюле пассажиров встречают двойные мраморные колонны. Но их величавость уравнивают мягкие цвета отделки.

- У многих москвичей и тогда уже были загородные домики с огородами по Белорусской дороге. Поэтому станция встречает скорее не пафосным, а дачным настроением. Планировка, цветовое оформление «Белорусской» успокаивает, расслабляет после напряженной трудовой недели, настраивает на отдых в выходные, - считает **директор народного музея Московского метрополитена Константин Черкасский**.

НА СТРОЙКУ ГНАЛИ ПОВАРОВ И ПАРИКМАХЕРОВ

Но сначала станцию нужно было построить. Метрострой в тридцатые годы начинался фактически с нуля. Рыть туннели набирали простых землекопов. Многие приезжали из деревень.

К моменту сооружения «Белорусской» сформировался уже костяк подземных профессионалов. За границей купили специальный проходческий щит. Но все равно основными инструментами оставались отбойный молоток, кирка и лопата. Рабочие руки были нужны позарез. Брали всех - от поваров до парикмахеров, учили подземному ремеслу уже по ходу дела. Фильм «Добровольцы» смотрели? Так все и было на самом деле. Плюс - постоянная опасность обвалов. Про-

ходчики шли под землей практически вслепую, рискуя каждую минуту напороться на «сюрприз». Во время прокладки тоннеля беспощадный плавун трижды сносил уже навешенные перекрытия. К счастью, обошлось без жертв.

В духе тех стахановских лет строительство «Белорусской» закончили на полгода раньше срока. Из Минска приехала большая делегация - ударники труда, чиновники, артисты. Торжественная церемония открытия состоялась 11 сентября 1938 года. Красную ленту под медь духового оркестра перерезал сам отец московского метро **Лазарь Каганович**. Весь день под сводами станции звучала народная музыка, заглушаемая лишь проходящими поездами.

К тому моменту в московской подземке только-только запустили новые поезда с автоматическими дверями. Говорят, безопасность проверяли в присутствии лично **Сталина**. «Лазарь, - приказал он

Кагановичу, - давай-ка, становись в дверной проем, а мы посмотрим, не прищемит ли тебе чего-нибудь, от чего тебя жена разлюбит». Каганович подчинился. И начали по нему открывать и закрывать двери. Руки, ноги и все остальное остались целы, и двери признали безопасными. Хотя внизу между створками все же оставили маленькую полукруглую щель, а вдруг кому ноги заще-мит? В народе ее так и называли: «Щель Кагановича».



Самый узнаваемый символ станции - бронзовый монумент «Белорусские партизаны» - появился позже. Его поставили в переходе с радиальной ветки на кольцевую в начале 50-х.

Владимир АСТАПКОВИЧ/РИА Новости

В ВОЕННУЮ ПОРУ

Ночной дозор за фанеркой

В Великую Отечественную «Белорусская» была и бомбоубежищем, и даже какое-то время филиалом Генштаба Красной армии.

- С первых дней войны на ночь генералы спускались в оборудованное под зданием на Арбате бомбоубежище, совершенно не приспособленное для постоянной работы. В июле **маршал Шапошников**, тогдашний начальник Генштаба, принял решение перебраться на ночь на станцию метро «Белорусская», - вспоминал **маршал Штеменко**.

Делали просто. После закрытия метро часть станции отгораживалась фанерной стенкой, за ней размещался центральный командный пункт. В тупике на путях стоял специальный поезд, в котором был пункт связи. В другой части станции - обыкновенное бомбоубежище, где укрывались жители Москвы. Каждый вечер офицерам Генштаба приходилось собирать все секретные материалы и ехать к Белорусскому вокзалу, а утром - обратно. Это было неудобно. Чуть позже, когда Генштаб переехал в особняк на улице Кирова, ночной командный пункт перевели с «Белорусской» на станцию «Кировская» (ныне «Чистые пруды»). Поезда ее проезжали, не останавливаясь.

Бомбоубежище на «Белорусской» осталось. Самый массовый налет фашистской авиации Москва пережила 22 июля 1941 года. На станциях метро в ту ночь укрылись пятьсот тысяч москвичей. Одна из бомб пробила магистральный водопровод на площади Белорусского вокзала. Вода затопила вестибюль «Белорусской» и хлынула в машинный зал эскалаторов. От замыкания в электропроводке на переполненной людьми станции погас свет. Но паники не было. Только дети плакали в кромешной темноте. «Вода прорвалась даже в торец станции. С большим трудом откачали воду, не допустив ее в помещения, где находились люди», - зафиксировано в отчете московского управления НКВД.

Станция вполне могла бы стать все не «Белорусской», а, например, «Кропоткинской». Все потому, что ее проектировщик Николай Андриканис - крестник отца русской демократии, **князя Кропоткина**. Жизнь архитектора достойна отдельной книги.

Родился в Брюсселе в семье анархистов-эмигрантов. После октября 1917 года родители с двумя сыновьями и дочерью решают вернуться в Россию. За что боролись, на то и напоролись, точно по пословице. Охваченная рево-

ЕДВА НЕ УМЕР ОТ ГОЛОДА

люционной смутой страна встретила их разрухой и голодом. Вскоре умирает старшая сестра Николая Вера. Спасая от голодной смерти оставшихся братьев, родители отдают их в детдом.

Позже Николай с отличием окончил ВХУТЕМАС и с другими лучшими выпускниками поступил в только что созданное специальное Архитектурное спецбюро метростроя.

Когда началась война, уже признан-

ный специалист и автор проектов нескольких станций Андриканис, несмотря на бронь, ушел добровольцем на фронт. Разрывом мины ему оторвало три пальца на правой руке. Ранение не смертельное, но для него это была профессиональная катастрофа. В те времена архитекторы работали карандашом, ластиком и линейкой. Чертить признанный классик архитектуры больше не мог. И до последних дней жизни

руководил журналом «Современная архитектура».

Его соавтор по проекту «Белорусской» **Надежда Быкова**, напротив, продолжала успешно творить. В начале пятидесятых годов по ее проекту (совместно с **Ильей Тарановым**) построили «Белорусскую»-кольцевую. За что архитекторов удостоили Сталинской премии. Впрочем, это уже другая история.

СУДЬБА АРХИТЕКТОРА