



Костина Ольга Владимировна – кандидат искусствоведения, ведущий научный сотрудник отдела монументального искусства и художественных проблем архитектуры Научно-исследовательского института теории и истории изобразительных искусств Российской академии художеств, главный редактор и учредитель альманаха «Панорама искусств» (выходит с 2016 г.). Инициатор и главный редактор журнала «Русское искусство» (2004–2014), главный редактор журнала «Искусствознание» Государственного института искусствознания (2011–2015). Автор пяти книг и более 150 статей в научных сборниках и периодических изданиях. Награждена Знаком отличия Союза журналистов «Золотой фонд прессы» (2006). Лауреат премии Москвы в области литературы и искусства. Член Московского союза художников и Ассоциации искусствоведов.

АРХИТЕКТУРА МОСКОВСКОГО  
МЕТРО  
1935–1980-е ГОДЫ

Ольга Костина

# АРХИТЕКТУРА МОСКОВСКОГО МЕТРО

1935–1980-е годы



9 785907 043329



Российская академия художеств

Научно-исследовательский институт теории  
и истории изобразительных искусств РАХ

Государственный институт искусствознания

Государственный музей архитектуры  
имени А.В. Щусева





На премия Просветитель



Ольга Костина

# АРХИТЕКТУРА МОСКОВСКОГО МЕТРО

1935–1980-е годы

Москва БуксМАрт 2019

На премию Просветитель



УДК 725  
ББК 85.118  
К72

Рецензенты:

*Ю.Л. Косенкова*, доктор архитектуры, член-корреспондент РААСН

*Д.В. Кейпен-Вардиц*, кандидат искусствоведения

**К72 Костина О.В. Архитектура Московского метро. 1935–1980-е годы.**  
М.: БуксМАрт, 2019. – 208 с. : ил.  
ISBN 978-5-907043-32-9

Книга посвящена художественному облику Московского метрополитена и является искусствоведческим исследованием, рассматривающим архитектуру и монументальное искусство метростанций в контексте социально-исторического развития России. Московскому метро отводилось одно из самых значимых мест в мифологической картине искусства СССР. Слова Л.М. Кагановича, прозвучавшие в 1935 году с правительственной трибуны на торжественном заседании в честь пуска метрополитена: «Что ни станция, то дворец, что ни дворец, то по-особому оформленный», – стали определяющими и для идеологического руководства строительством метрополитена, и для творческой мысли зодчих. Тем не менее эстетические образы станций формировались в контексте самостоятельных пространственно-стилистических исканий архитекторов. Центральной темой книги является историческая эволюция объемно-пространственных и образно-пластических концепций отечественного метростроения, сложение его уникальных традиций. Проходившая в 2016 году в Музее архитектуры им. А.В. Щусева выставка «Московское метро – подземный памятник архитектуры» предоставила возможность по-новому взглянуть на эстетическую проблематику метростроения. Издание включает документы и воспоминания создателей первых очередей метро (часть из них записана автором книги еще в 1980-е годы), иллюстрировано цветными фотографиями и архивными материалами.

УДК 725  
ББК 85.118

ISBN 978-5-907043-32-9

© Костина О.В., текст, 2019  
© Государственный музей архитектуры  
имени А.В. Щусева, изображения, 2019  
© Орлова А.Г., дизайн, 2019  
© Попов А.В., съемка, 2019  
© БуксМАрт, 2019



# СОДЕРЖАНИЕ

6

## ПРЕДИСЛОВИЕ

12

## ЧАСТЬ I

13

Наступление «метрополитеновой эры»

23

Идеологический символ и архитектурный образ

50

Конструктивно-пластические элементы станций: диалог или противостояние?

60

Стремление к синтезу искусств

70

Станции-мемориалы. Сакрализация пространства

94

От диктата аскетизма к свободе в освоении традиций отечественного метростроения

114

## ЧАСТЬ II

115

Документы и материалы

134

Воспоминания

# ПРЕДИСЛОВИЕ





Дорогие читатели!

Перед вами – книга, посвященная художественному облику Московского метрополитена. Родившийся в начальный период советской эпохи и являющийся законной гордостью нашей страны, он снискал славу самого красивого в мире. За почти девяностолетний период работы метро (в 2035 г. – вековой юбилей) архитектура подземных станций и наземных павильонов развивалась, меняла свои стилистические качества, но не переставала восприниматься как «чудо техники и чудо искусства».

Работа над этой книгой началась давно. Ее замысел родился в конце 1980-х годов и принадлежал конкретному человеку – Михаилу Александровичу Аниксту, тогда главному художнику издательства «Советский художник», инициатору и идеологу оригинальных книг-альбомов, а сейчас – известному во всем мире дизайнеру и издателю, живущему в Англии. В 1987 году вышел в свет наш с Аникстом альбом «Скульптура и время» о советском павильоне на Всемирной выставке в Париже 1937 года, проиллюстрированный блистательными снимками скульптуры «Рабочий и колхозница» В.И. Мухиной (по эскизу архитектора Б.М. Иофана) американского фотографа Ричарда Нейпиера. Знаю, что на какой-то из выставок Михаил Аникст был удостоен премии за оригинальность дизайнерского решения альбома.

Темой следующей книги, развивающей этот тип издания, М.А. Аникст видел именно архитектуру метро. Творческий коллектив предполагался тот же, только без Р. Нейпиера. Мы с ре-

дактором Еленой Романовной Беспаловой немедленно и с энтузиазмом взялись за дело: стали искать художника-фотографа для оригинальной съемки станций метро, работали в фототеке Музея архитектуры им. А.В. Щусева, в частных архивах. И главное, я стала немедленно (понимая, что могу опоздать) интервьюировать архитекторов и даже инженеров-строителей, создававших станции первых очередей Московского метрополитена.

Но этому проекту в том виде, в котором он был задуман его инициатором, не суждено было осуществиться. Близилась девяностые, издательство претерпевало реорганизацию, интерес к теме был потерян. Работа над ней возобновилась через несколько лет в стенах Института искусствознания, но тоже в силу разных обстоятельств не дошла до финала. Завершала рукопись я уже в НИИ теории и истории изобразительных искусств Российской академии художеств в рамках работы отдела монументального искусства и художественных проблем архитектуры. Возобновлению некогда приостановленной работы способствовала прошедшая в Музее архитектуры им. А.В. Щусева в 2016 году выставка «Московское метро – подземный памятник архитектуры». Уникальные материалы – проекты, фотографии станций в их первоначальном виде, а также прекрасная экспозиция и великолепно изданный каталог – все это сыграло вдохновляющую роль и предоставило возможность по-новому посмотреть на эстетическую проблематику метро-строения.

Для чего нужна столь подробная «биография» текста? Прежде всего



для того, чтобы вспомнить всех, кто был причастен к рождению идеи и появлению книги. Это по-настоящему коллективный труд, который не мог состояться без инициаторов издания и без рассказов многих людей об опыте (или опыте их близких) работы в метро, без вдохновляющего энтузиазма влюбленных в свое дело профессионалов, создателей совершенно особой области архитектуры.

Для меня как для автора и составителя погружение в эту область стало обретением «Атлантиды», скрытого под землей загадочного города, основатели которого предстали некими титанами, владеющими тайнами проектирования и строительства фантастических объектов. В общении эти «титаны» – проектировщики и создатели первых очередей метро – оказались очень простыми, скромными людьми. Робяя поначалу перед диктофоном, они вскоре забывали о нем, воскрешая для себя и собеседника атмосферу созидания абсолютно новаторского, уникального – и в своей художественно-конструктивной сути, и в социально-политическом смысле – явления. Из плеяды авторов первого и второго «призывов», да и архитекторов, работавших над проектами метро в 1950-е годы (из них – за редчайшим исключением), уже никого не осталось в живых. Тем ценнее их личные свидетельства о себе и своем творчестве, которые мне удалось записать тридцать лет назад. И тем значимее их образы, всплывающие в памяти благодаря нескольким часам или дням общения.

Из числа архитекторов-метростроевцев первой очереди мне посчастливилось познакомиться с Надеждой Александровной Быковой, помнившей до мелочей все перипетии первых лет

работы архитекторов над созданием Московского метрополитена. Человек необычайной интеллигентности, приветливости и женственности, Надежда Александровна, грациозно восседая в старинном кресле, в течение нескольких встреч описывала в своих рассказах атмосферу непростого существования уникального сообщества зодчих-метростроителей в тридцатые и сороковые годы. Полной противоположностью Быковой была инженер Татьяна Викторовна Фёдорова – энергичная, громкоголосая, настоящий лидер, начинавшая проходчицей на первой очереди и доросшая до заместителя начальника «Метростроя». Но с какой нежностью и с каким пониманием художественных проблем она рассказывала о своей работе с архитекторами А.Н. Душкиным, А.Ф. Стрелковым, художником П.Д. Кориным!

Александр Фёдорович Стрелков запомнился своей деловитостью, обстоятельностью изложения мыслей, желанием дать не просто как можно больше информации, но и объяснить суть понятия «подземная архитектура». Каждая встреча с ним была своего рода уроком по совершенно новому для меня предмету. Нина Александровна Алёшина, главный архитектор института «Метрогипротранс» в 1981–1991 годах, производила впечатление человека-мотора, незаурядной, порывистой личности, находящейся в постоянном движении – интеллектуальном и физическом. Она назначала мне встречи в кабинете, откуда ее тут же срочно вызывали, даже брала с собой на рабочие совещания, из которых я очень многое вынесла для себя, но интервью так и не смогла у нее взять – времени для этого в ее предельно загруженном графике просто не появилось. Зато



я могла наблюдать, как Нина Александровна четко формулировала идеи, творческие позиции – иногда по телефону, иногда на ходу или в своих выступлениях на совещаниях.

С инженером-конструктором Алексеем Ивановичем Семёновым я познакомилась, когда ему было уже около восьмидесяти. Но едва поспевая за ним, шагавшим через ступеньку по лестницам «Метрогипротранса», я поражалась его энергии и молодецкой удали. А передаваемые им диалоги с А.В. Щусевым или П.Д. Кориным были столь подробны и интонационно характерны, что мне казалось: их совместная работа над станцией «Комсомольская-кольцевая» завершилась только вчера... И что особенно впечатляло в общении с людьми «техносферы» (и с Семёновым, и с Фёдоровой), так это их эстетическое чувство, безоговорочное признание приоритета архитекторов, первенства творческих преобразующих идей.

Таким преобразователем-романтиком предстал Лев Николаевич Попов, сконцентрированный на идее «светоформ» как животворящей силе искусственного подземного мира. Мечтатель и в то же время реалист, он погружался в философские размышления о неминуемо наступающем искусственном мире, призывая без всякого сетования принять его как данность и средствами искусства и новых технических возможностей делать его дружелюбным человеку. А деликатные в общении, духовно сосредоточенные Игорь Евгеньевич Рожин и Леонид Николаевич Павлов; скромнейший, тихий человек, инженер и дизайнер Абрам Исаакович Дамский, сумевший создать в 1943 году при «Метрострое» цех осветительной аппаратуры и худо-

жественного литья, – каждый оставил неизгладимый след в памяти.

Из ныне здравствующих – мастера, формировавшиеся во времена так называемой оттепели. Вошедший в историю архитектуры как мощный практик и теоретик Феликс Аронович Новиков, до сих пор рождающий инновационные идеи. Скульптор, рисовальщик, педагог Александр Николаевич Бурганов. Для меня он еще и культуртрегер-просветитель, организовавший на свои средства Московский государственный музей «Дом Бурганова», и яркий литератор – достаточно прочесть его эссе, настоящую поэму в прозе. Живописец-монументалист (здесь она выступает именно в таком качестве) Элеонора Александровна Жарёнова, художник высокой пластической культуры, автор станковых полотен, отмеченных индивидуальным цветовидением, тонкий график. И наконец, нынешний главный архитектор института «Метрогипротранс» Николай Иванович Шумаков, автор более 40 станций, человек огромного творческого и организаторского потенциала, достойно продолжающий традиции, обогащенные технологическими и пластическими новациями, целого направления архитектуры.

Мастеров, созидателей Московского метрополитена, их близких, поделившихся воспоминаниями, я считаю своими соавторами, а также благодарю всех, кто предоставил для иллюстрирования книги материалы из личных архивов. Мемуарные очерки, собранные в публикационном разделе книги, – достоверная основа для воссоздания детализированной истории особой отрасли зодчества – подземной архитектуры.





КОММУНАЛЬНАЯ

КОММУНАЛЬНАЯ

КОММУНАЛЬНАЯ

КОММУНАЛЬНАЯ

КОММУНАЛЬНАЯ





КОМ

КОМ

КОМ

КОМСОМОВСКАЯ

КОМСОМОВ



# ЧАСТЬ I





## Наступление «метрополитеновой эры»

Московский метрополитен снискал славу «самого красивого в мире» и стал архитектурным символом воплощенного социализма. Метрополитен возник как необходимость; постоянно разветвляясь и разрастаясь, он успешно решает в столице транспортную проблему. Функциональная оправданность и комфортабельность явились залогом его нерушимого авторитета. Войдя в сознание народа как образ индустриального прогресса страны, метро никогда не принадлежало только лишь сфере искусства. Да его и невозможно рассматривать только с позиций художественных проблем.

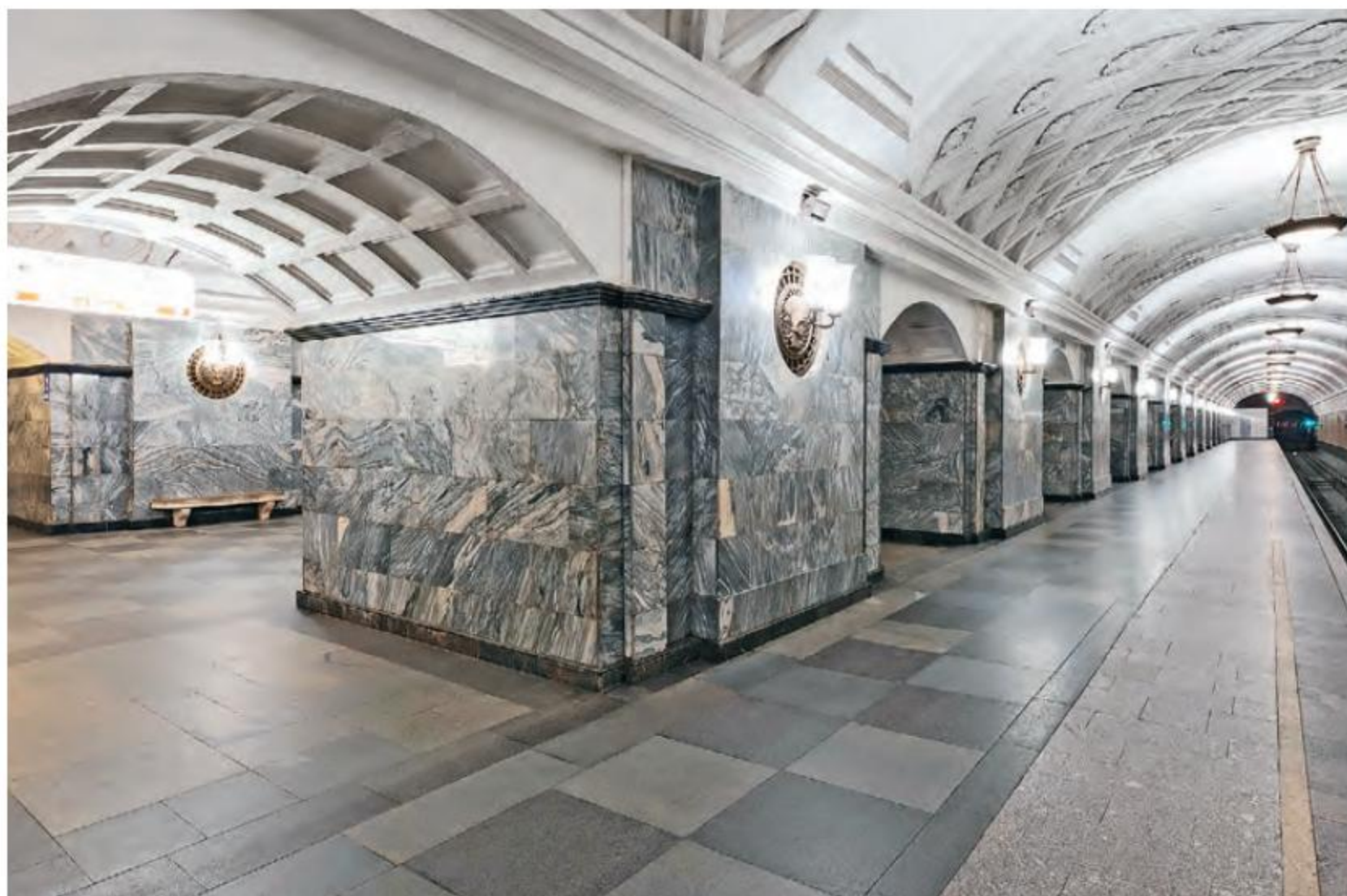
Метро – сложный социокультурный феномен, изучение которого может проводиться в разных аспектах: историческом, политическом, социологическом, философском, искусствоведческом, инженерном. Это становится очевидным особенно сейчас, когда по-новому, благодаря открывающимся общественно-историческим фактам, высвечиваются многие страницы истории советского искусства, когда рушится сложившаяся иерархия эстетических ценностей, когда сконструированному и освященному официальной традицией мифу о развитии отечественной культуры XX века начинает противопоставляться драматическая реальность сложного и многоликого процесса. Проходившая в 2016 году в Музее архитектуры им. А. В. Щусева выставка «Московское метро. Подземный памятник архитектуры» подтвердила это. Она внесла огромный вклад

в систематизацию всей фактологии, касающейся предыстории, истории проектирования и строительства Московского метрополитена, продемонстрировала сложение и особенности развития новой отрасли отечественной архитектуры, выявила творческие индивидуальности, уточнила хронологию.

В мифологической картине развития нашего искусства метро отводилось едва ли не самое видное место. Среди множества «ликов» архитектуры лик метро – один из самых блистательных, а история его проектирования и строительства – одна из самых триумфальных страниц в истории всего социалистического развития нашего государства.

Художественный авторитет метростроения завоевывался в 1930-е годы, в пору сооружения линий и станций первых очередей. Впечатление, производимое на людей «подземными дворцами», было столь ошеломляющим, что пуск первой очереди связывался с наступлением новой «метрополитеновой эры», когда вместе «с городом совершенствуются и люди, которые в нем живут»<sup>1</sup>. Для жителя Москвы – от мала до велика – метро стало критерием и эстетических оценок, и чувства патриотизма. «Может, тебе еще и метро не нравится?» – резко ставился тогда вопрос о вкусах<sup>2</sup>. Престиж метро подкреплялся широко публикуемыми в печати откликами известных ученых, мастеров искусства, политических деятелей, высоких иностранных гостей<sup>3</sup>. Вот как пишет о метро, среди прочих впечатлений о Москве, Лион Фейхтвангер: «...средства сообщения работают хорошо, и наивная





Архитектор Л.М. Поляков.  
Станция метро «Курская»  
Арбатско-Покровской линии.  
1938

Съемка А.В. Попова

гордость местных патриотов к их метрополитену вполне обоснована: он действительно самый красивый и удобный в мире»<sup>4</sup>. Юлиус Фучик помещает в чехословацкой газете «Руде право» в 1935 году очерк «Краткая история московского метро», а американский инженер-консультант Джордж Морган тогда же издает в Советском Союзе брошюру «Московский метрополитен лучший в мире»<sup>5</sup>.

Первый этап строительства метро был увенчан изданием сразу нескольких книг, воссоздающих отчасти правдивую, отчасти идеализированную историю этого этапа, а заодно закладывающих фундамент творимого тогда эпоса на тему историко-героических свершений 1930-х годов. Среди этих

книг есть книги-памятники<sup>6</sup>. Прекрасно изданные, солидные, они как бы увековечивали быстро ставшую всемирной славу Московского метрополитена.

Под воздействием магии завоеванного в тридцатые годы авторитета все последующие этапы строительства и художественного оформления метро воспринимались как безусловная данность. Например, Кольцевая линия, последний участок которой был сдан в 1954 году. Нельзя сказать, чтобы все станции неизменно удостоивались похвалы. Какие-то в печати порицались за отдельные недостатки. Но если и возникали сомнения в общей направленности художественного развития метростроения, то его концепция не





Архитекторы Я.Г. Лихтенберг,  
Ю.А. Ревковский. Скульптор  
Е.А. Янсон-Манизер. Станция  
метро «Динамо». 1938

Съемка А.В. Попова

пересматривалась. Более того, среди прочих архитектурных объектов именно станциям метрополитена традиционно предписывалась наиболее репрезентативная роль. Уникальность общественно-социальной и эстетической значимости образов метро не оспаривалась ни официальной критикой, ни обыденным сознанием. Отношение москвичей и гостей столицы к архитектуре метро, как очень точно сказал известный искусствовед В.М. Полевой: «...не подвержено изменениям примерно так же, как, скажем, к любимой вещи, которая некогда была заведена как праздничная и уже долгие годы продолжает ею оставаться»<sup>7</sup>. Поэтому и в этой книге архитектура метро 1930–1980-х годов рассматрива-

ется в основном как устоявшееся, «музейное», точнее, музеефицированное явление.

Замечу, что даже когда в конце 1950-х годов была резко осуждена «роскошь» послевоенного строительства и станции метро стали упоминаться в художественно-критической периодике в качестве примеров декоративных излишеств, в целом архитектура метрополитена осталась как бы вне научно-теоретической ревизии. Архитекторы-практики ответили на уроки критики мгновенным отказом от всякой художественности в метро – новые станции стали наглядным воплощением эстетики функционализма и «прямого угла». Уже через четыре года после сооружения последнего



участка пышной Кольцевой линии и всего через год после сдачи достаточно щедро декорированных станционных залов «Фрунзенской» и «Спортивной», то есть в 1958 году, введены в эксплуатацию первые станции наиболее аскетичной, если не сказать резче – бедной, Филёвской линии.

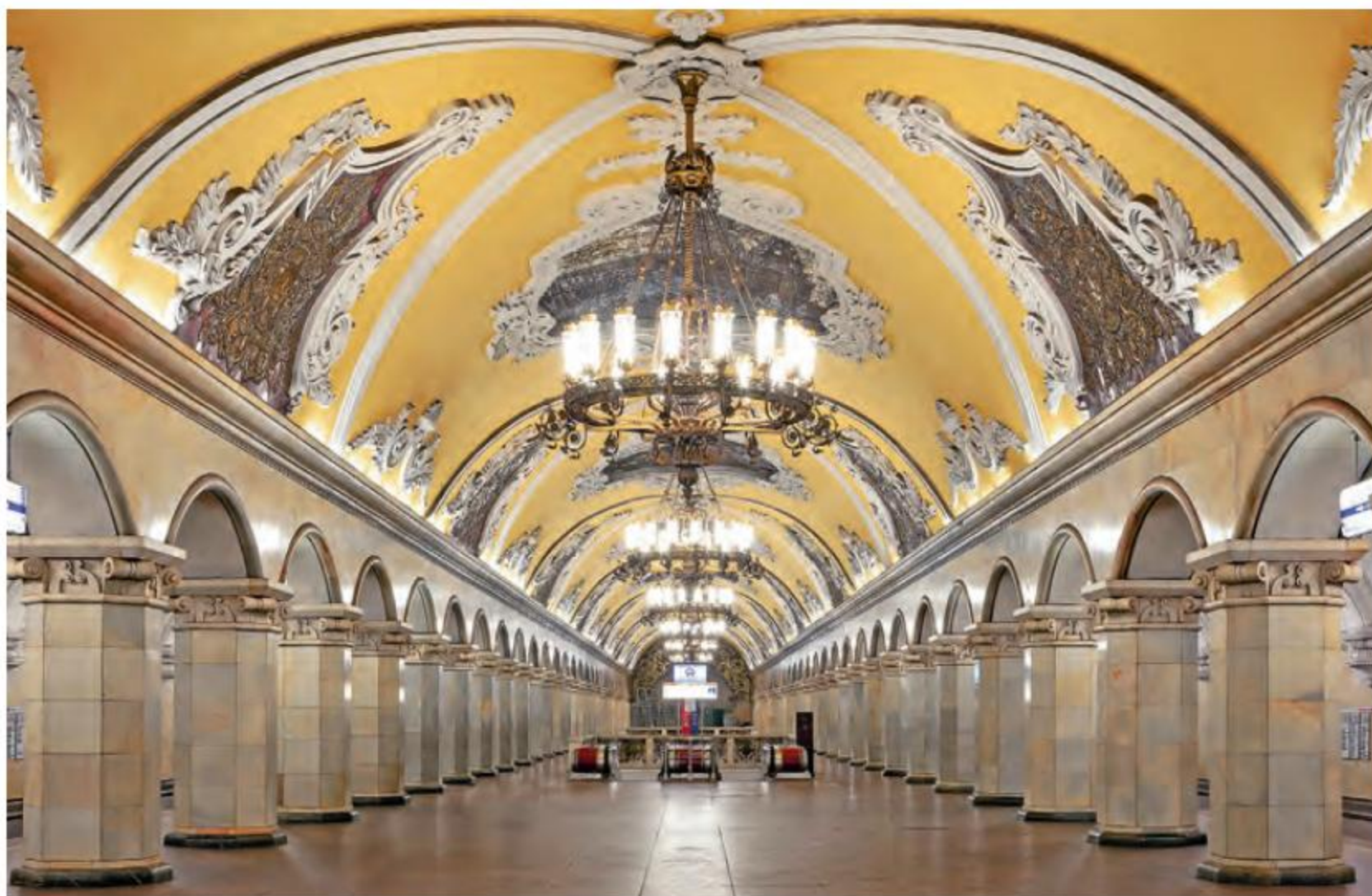
Но что касается теоретического обоснования поворота в метростроении, а также пересмотра итогов длительного периода монументально-репрезентативного проектирования, то это не становилось предметом специальных размышлений. Казалось бы, именно тогда, в момент провозглашения приоритета функции в архитектуре, должна наступить пора переосмысления самой «функциональной» ветви архитектурного строительства. Однако этого не произошло. И позже, на протяжении 1960–1970-х годов, когда один за другим вводятся в строй участки новых метродорог и даже когда намечаются заметные сдвиги в проектировании станций в сторону художественности, интерес к визуальному облику метро как бы совсем иссякает. Вернее, оно по-прежнему остается предметом гордости москвичей и объектом экскурсионных показов, репродуцируется в открытках и рекламных путеводителях, но не исследуется ни с точки зрения его особой специфики, ни с точки зрения его места в истории советского искусства, освещаясь фрагментарно в основном в монографиях об архитекторах, творчество которых распространялось и на сферу метро<sup>8</sup>.

И только в 1980-е годы, в связи с 50-летним юбилеем Московского метрополитена, вспыхивает исследовательский интерес к метро как к особому и дискуссионному архитектурно-художественному объекту. Появляется ряд

интересных публикаций, далеких от традиционного консерватизма в понимании социальной и художественной роли метро в жизни Москвы и всей страны. Авторы анализируют эстетику образов метрополитена в тесной связи с его транспортной функцией, изучают «мир метро» как сложный историко-культурный комплекс. Особенно остро и интересно эстетические вопросы метростроения рассматриваются на протяжении «переломных» для архитектуры метро 1980-х годов в журнале «Декоративное искусство СССР», а также в вышедшем в 1988 году сборнике «Художник и город» – изданиях, наиболее чутких к проблемам среды<sup>9</sup>.

Усиление внимания к архитектуре метро наблюдается в начале нынешнего века. Провозвестником этого стало яркое и парадоксальное, написанное в конце 1980-х годов, эссе М.М. Алленова «Очевидности системного абсурдизма сквозь эмблематику Московского метро, или Абсурд как явление истины», опубликованное в 2003 году в сборнике научных трудов исследователя «Тексты о текстах»<sup>10</sup>. Характерно, что если на ранних этапах метростроения об архитектуре станций писали в основном архитекторы, то теперь оно становится объектом интереса историков искусства. Большой вклад в изучение архитектуры метро вносит в это время архитектор-исследователь творчества своего деда А.Н. Душкина, автора многих станций, в частности, таких шедевров метростроения, как «Кропоткинская» и «Маяковская». В общем объеме исследовательской работы ученого немалое значение имеют телевизионные выступления, многочисленные статьи





Архитекторы А.В. Щусев,  
А.Ю. Заболотная, В.Д. Кокорин,  
В.С. Варварин, О.А. Великорец-  
кий. Художник П.Д. Корин.  
Станция «Комсомольская»  
Кольцевой линии. 1952

Съемка А.В. Попова

в специальной периодике, издание «Жизнь архитектора Душкина. 1904–1977. Книга воспоминаний» (М., 2004), в которой Н.О. Душкина является публикатором, составителем и научным редактором<sup>11</sup>.

Настоящий всплеск искусствоведческого интереса к Московскому метро проявился в последнее двадцатилетие, что было «подогрето» двумя его юбилеями – 70-летием и 80-летием. И дело не в количестве вышедших изданий – их немного, а в аналитическом характере подхода авторов (особенно С.Ю. Кавтарадзе, И.В. Чепкуновой, И.М. Коробьиной, Ю.П. Волчка, А. Змеула и др.) к исследуемому материалу<sup>12</sup>. И хотя их труды – это в основном

статьи, все же они очень логично и доказательно прочерчивают эволюцию формально-стилистического развития подземной архитектуры на протяжении почти что векового периода.

Данная книга тоже носит историко-аналитический характер. Она состоит из двух частей: первая включает несколько небольших глав, вторая же является по сути публикационной, включающей документы и мемуары. Тексты сопровождаются исторической фотохроникой, воспроизведением проектов, эскизов, первоначальных образов станций, а также современными фотографиями метровокзалов (съемка Александра Попова).





**Серия открыток «Москва в будущем». 1914.**  
**Товарищество Эйнем.**  
**Печать: Товарищество скоропечатни А.А. Левенсон**

Открытки предоставили из своей коллекции А.А. Мелитонян и К.Л. Рэди. Москва

#### Открытка № 5

*На обороте: Театральная площадь.*  
Темп жизни усилился в сто раз. Всюду молниеносное движение колесных, крылатых, пропеллерных и прочих аппаратов. Существовавший еще в 1846 году торговый дом Мюр и Мерилиз в настоящее время разросся до баснословных размеров, причем главные отделы его соединены с воздушными железными дорогами. Из-под мостовой вылетают многочисленные моторы. Где-то вдали пожар. Мы видим автомобильную пожарную команду, которая через мгновение прекратит бедствие. На пожар спешат бипланы, монопланы и множество воздушных пролетов.



#### Открытка № 6

*На обороте: Ясный вечер. Лубянская площадь.* Синеву неба чертят четкие линии светящихся аэропланов, дирижаблей и вагонов воздушной дороги. Из-под мостовой площади вылетают длинные вагоны Московского метрополитена, о котором при нас, в 1914 году, только говорили. По мосту над Метрополитеном мы видим стройный отряд доблестного русского войска, сохранивший свою яркую форму еще с наших времен. В синем воздухе мы замечаем товарный дирижабль Эйнем, летящий в Тулу с запасом шоколада для розничных магазинов.



#### Открытка № 7

*На обороте: Красная площадь.* Шум крыльев, звон трамваев, рожки велосипедов, сирены автомобилей, треск моторов, крики публики. Минин и Пожарский. Тени дирижаблей. В центре – полицейский с саблей. Робкие пешеходы спасаются на Лобном месте. Так будет лет через 200.



История Московского метрополитена<sup>13</sup> началась задолго до его открытия. Один из самых населенных городов Европы, Москва еще на заре века почувствовала необходимость развития так называемых внеуличных железных дорог. Ответом на эту поставленную самой жизнью задачу был целый ряд интересных проектов. Они появлялись один за другим, предлагая строительство либо эстакадных линий, либо туннелей.

Первый из этих проектов, разработанный Антоновичем, Голоневичем и Дмитриевым в 1901 году, предусматривал сооружение по Камер-Коллежскому валу круговой эстакады с двумя диаметрами, соединяющими Преображенскую заставу и Новодевичий монастырь, а также Серпуховскую заставу и Петровский парк. Второй проект, представленный через год инженером Балинским, предполагал связать Тверскую заставу с Замоскворечьем туннелем и эстакадной линией, проходящей через центр города. Этот проект рассматривался на заседании Московской городской думы, где было решено: ввиду того что устройство в Москве «внеуличных дорог» якобы не вызвано насущными потребностями населения, господину Балинскому в его «домогательствах» отказать.

Проекты следующего этапа развития инженерной мысли в области метростроения, казалось, были ближе к практическому осуществлению. В 1911 году городской управой, а затем и городской думой рассматривалось, как вполне реалистичное, предложение о строительстве трамвайного туннеля под Лубянским проездом, Ильинкой и Красной площадью, который впоследствии должен был стать частью

сети будущего метрополитена. Эта сеть включала в себя три диаметра: от Каланчёвской площади до Смоленского рынка; от Покровской заставы до Тверской заставы; от Виндавского (ныне Рижского) вокзала до Серпуховской площади. Проект инженера Кнорре, выдвинутый в 1912 году, предполагал сооружение двух очередей: сперва радиальной (от центра до соединительной ветви между Николаевской и Курской железными дорогами), а затем кольцевой – по Садовому кольцу.

В десятилетиях прошлого века Товарищество Эйнем, выпускавшее кондитерскую продукцию, издало красочные, необычайно интересные для разглядывания открытки – серию «Москва в будущем», ставшую визуальным воплощением фантастических грез на тему транспорта. Здесь не только репродуцируются три открытки из восьми, но воспроизводятся и тексты на оборотах – столь красноречиво они свидетельствуют о чаяниях москвичей в начале XX столетия. Серия была издана перед Первой мировой войной, с началом которой, разумеется, ни один из проектов «внеуличных железных дорог» принят не был.

Но проектный опыт не прошел даром, и в ходе развития всех вышеописанных инженерных предложений осмыслились типы метродорог, а также способы производства работ. На первоначальном этапе строительства метро проектные материалы начала века оказались ценным подспорьем для «Метростроя».

Решение о необходимости сооружения метрополитена созрело в начале 1920-х годов. К тому времени Москва, имеющая плохое транспортное сообщение, по подвижности населения



обогнала все города мира. Вот как живописуют жизнь московской улицы И. Ильф и Е. Петров: «По тротуарам и мостовым, в самых различных направлениях, вправо, влево, вперед, назад, вкривь и вкось, налетая друг на друга, бегут люди. Впечатление такое, будто беспрерывно ловят вора. И только присмотревшись замечаешь, что никто никого не ловит, а все заняты своими делами. <...> В общем на улице происходит то, что официально называется “час пик”. Великое множество людей, и всем надо немедленно куда-то ехать»<sup>14</sup>.

Такой представала Москва в своем повседневном бытии на карикатурах, в кадрах кинохроники, в сатирической литературе. Была в то же время литература другого рода, описывавшая романтический образ города будущего. В урбанистических идеях двадцатых годов одно из главнейших мест занимал транспорт. В ряду его грядущих видов назывались, как и в начале века, автомобили, электричка, винтовой трамвай, движущиеся тротуары, дирижабли и, конечно, метрополитен. «В почти фантастическую силу транспорта верили в ту пору все... надеялись на то, что в воспитании нового горожанина решающую роль сыграют радио, телевидение, а более всего мчащиеся по путям на железобетонных столбах электропоезда “наземки”, скоростная “подземка”, управляемые аэростаты с “колоннами-пристанями”, “самодвижущиеся тротуары”, “таксомоторы” и даже “вращающиеся элинги”»<sup>15</sup>.

Возникнув как инженерная задача, идея строительства метро в романтическое послереволюционное время видоизменилась: быстроходный и удобный транспорт мыслился теперь

как одно из активнейших средств строительства новой прекрасной жизни. Начало практическому осуществлению этой социальной утопии было положено в 1923 году, когда при Управлении московских городских железных дорог учредили бюро по проектированию метрополитена.

Однако должно было пройти еще около десяти лет, прежде чем Москва начала строительство метро. Только в июне 1931 года Пленумом ЦК ВКП(б) было принято постановление: «...приступить к подготовительной работе по сооружению в Москве метрополитена как главного средства, разрешающего проблему быстрых и дешевых людских перевозок». В том же году образована специальная организация – «Управление Метростроя», немедленно начавшая геологоразведочные работы. Они велись и раньше – в мае 1924 года Московское коммунальное хозяйство осуществило первое бурение грунтов по трассе, которую предполагали вести от Каланчёвской площади до площади Свердлова. Но только «Метрострой» дал точный анализ характера гидрогеологических и археологических условий и представил эскизный проект линий метрополитена, составленный в вариантах мелкого и глубокого заложения.

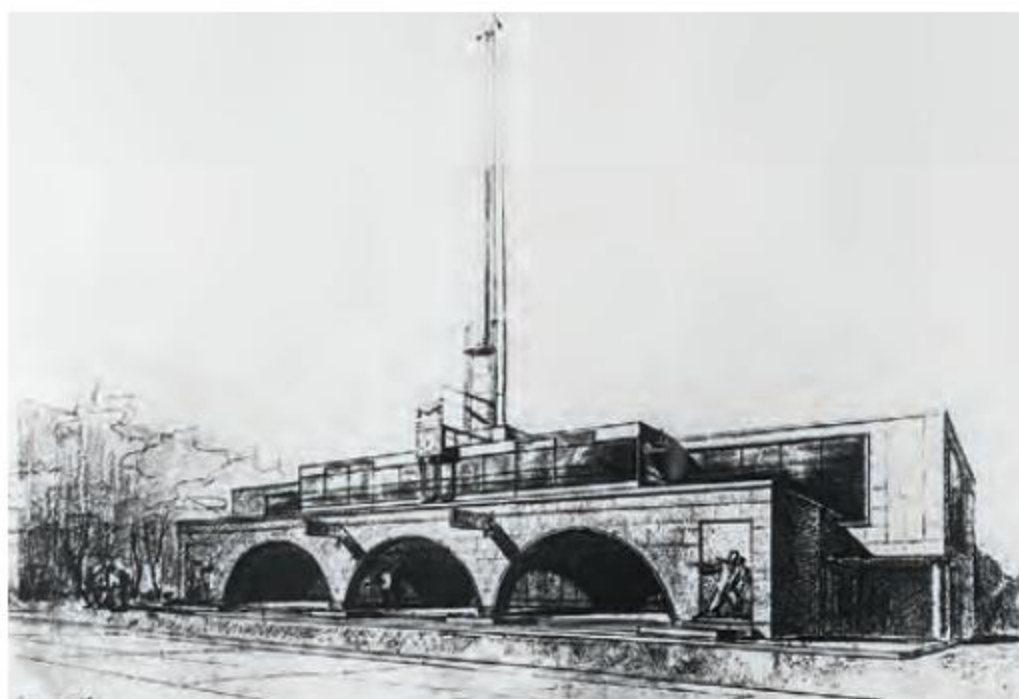
В 1932 году к рассмотрению этого проекта были привлечены четыре экспертные комиссии: советская, германская, французская и английская. Рекомендации иностранных экспертов, опиравшихся на свой опыт метростроения, были противоречивыми, так как не учитывали сполна местные условия, но, несомненно, оказали неоценимую помощь в принятии окончательных проектно-технических решений. 21 марта 1933 года



Шахта метро на площади  
Свердлова. 1934

Архитектор Б.Я. Мовчан.  
Проект наземного павильона  
станции метро «Смоленская  
площадь». 1934

Источник: «Метрогипротранс»



Школьники-экскурсанты  
спускаются на эскалаторе  
на станцию «Охотный Ряд». 1935



ЧАСТЬ I. НАСТУПЛЕНИЕ «МЕТРОПОЛИТЕНОВОЙ ЭРЫ»





**Станция метро «Дворец Советов» («Кропоткинская») перед открытием Московского метрополитена. 1935**

Фотография из архива Э.Я. Лихтенберг.  
Москва

**Первые пассажиры метро.  
15 мая 1935 г.**





Постановлением Совнаркома СССР была утверждена схема линий Московского метрополитена протяженностью 80,3 км, насчитывающая 10 радиусов.

Годом раньше начали закладываться первые шахты Кировско-Фрунзенского диаметра, пролегающего от Сокольников до Крымской площади через площадь Свердлова, а затем, с некоторым опозданием – шахты Арбатского радиуса, соединяющего центр и Смоленскую площадь. Они строились до появления окончательного проекта первоочередных линий, до выяснения полной гидрогеологической картины, и потому работы по сооружению туннелей поначалу шли медленно. Только весной 1934 года, в связи с разработкой методов строительства и внедрением новой техники наступил перелом, и стройка начала стремительно набирать темпы<sup>16</sup>. В ноябре этого же года туннель первой линии метро протяженностью 11,2 км был готов. Решающим этапом сооружения первой очереди стали четыре месяца – с января по апрель 1935 года, когда велись монтажные, отделочные работы, а также работы по художественному оформлению станций и вестибюлей.

6 февраля, еще до срока сдачи первой линии, пассажирами пробных рейсов метро стали делегаты VII съезда Советов. 26 апреля Правительственная комиссия признала Московский метрополитен «вполне готовым» и представила акт о его приемке. После чего было разрешено проводить на станциях экскурсии, которые носили ознакомительно-пропагандистский характер. 15 мая 1935 года, в 7 часов утра, Московский метрополитен был открыт для всеобщего пользования<sup>17</sup>.

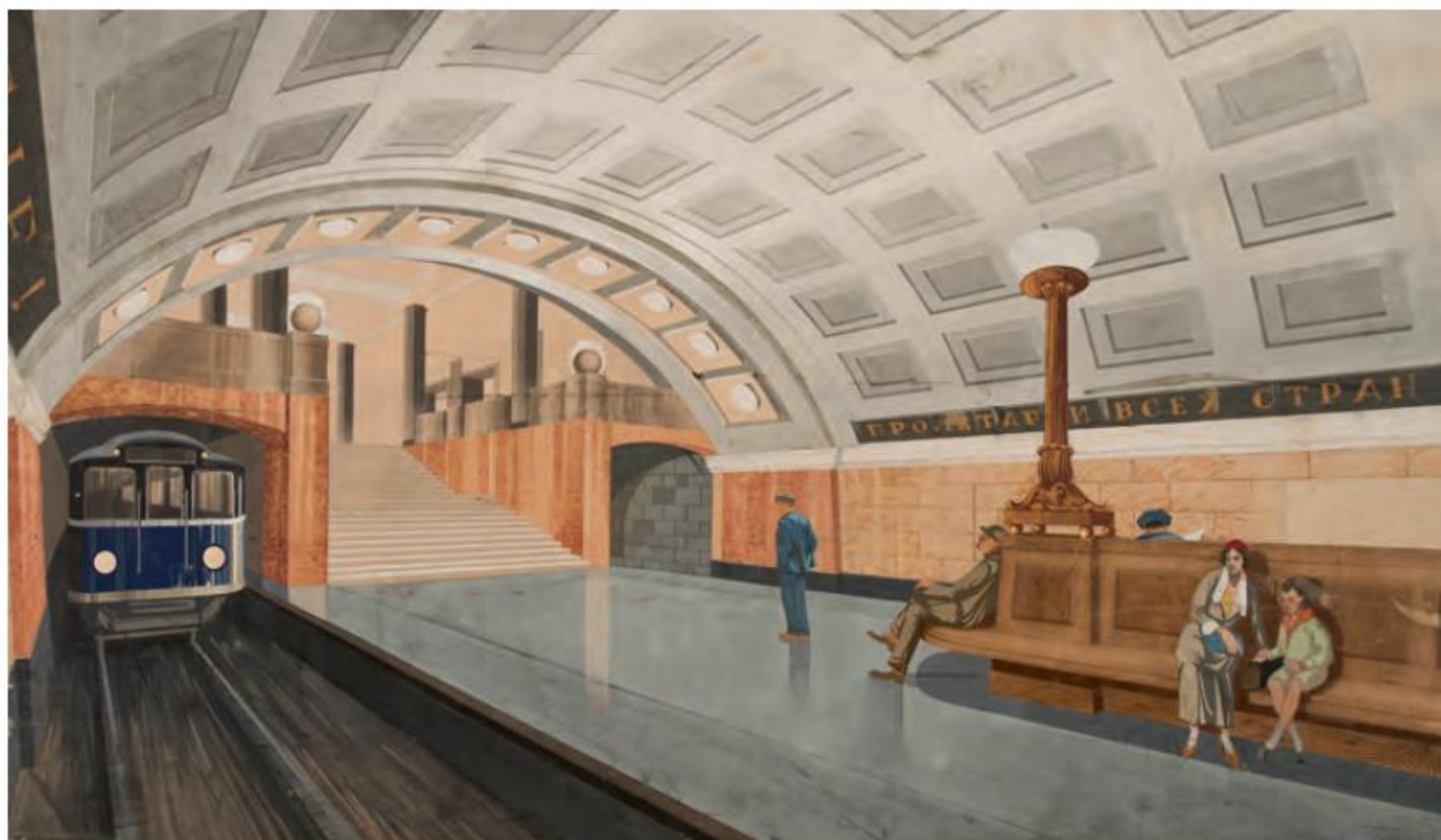
## Идеологический символ и архитектурный образ

Рождение метрополитена означало и рождение новой отрасли архитектуры. Приступая к проектированию метро, советские зодчие не располагали практически ничем, что стало бы отправными точками в формировании образной концепции новых транспортных сооружений. Зарубежные метровокзалы, подчеркнуто функциональные и будничные, не могли быть в полном объеме примером для подражания, да архитекторы и знали-то о них в основном понаслышке. В 1920-е годы именно облик парижской подземки с ее тусклыми лампами и запыленными стенами являлся аргументом в споре: быть или не быть в Москве метро, которое квалифицировалось противниками метрополитена как якобы несоциалистический вид транспорта.

Образ социализма (а с самого начала было ясно, что метро наряду с крупнейшими постройками эпохи – Дворцом Советов, каналом Москва–Волга – будет представлять за социализм) рисовался как образ праздника, процветания, движения вперед и ввысь. Освоение человеком околосемных пространств стало одним из символов жизни, проявлением ее невиданных доселе возможностей. Образы неколебимой убежденности в праве на преобразовательную деятельность поощрялись политической цензурой, и на конкретных примерах станций мы увидим, как «ангажированное» видение эпохи проявлялось в изобразительной ткани архитектуры метро.

В это время людей неодолимо влечет небо. Тренировочные полеты и прыжки с парашютом не только





Архитекторы А.И. Гонцкевич,  
С. Сулин. Проект станции метро  
«Библиотека им. Ленина».  
1934–1935

Из собрания Музея архитектуры  
им. А.В. Щусева. Москва

И.Г. Таранов. Плакат «Пролетар-  
ской столице – образцовый  
транспорт. Метрополитен». 1932

Фотография из архива А.И. Таранова.  
Москва





являются распространенным видом спорта, но обозначают новые жизненные масштабы, открывшиеся возможности в деле покорения человеком природы. Повсеместно организовываются аэроклубы, и в их деятельности как бы реализуется мечта о широком распространении воздушного транспорта. Интересно, что именно с воздушными, а не подземными дорогами связаны наиболее дерзновенные транспортные фантазии урбанистов-футурологов и в самом начале века (мы видели это на репродуцируемых здесь открытках), и в двадцатые годы.

Устремленность к небу являлась основной характеристикой проекта «главного здания» страны – Дворца Советов (авторы окончательного варианта Б.М. Иофан, В.А. Щуко, В.Г. Гельфрейх). Притязания человека на надземные сферы выразились в нем с гипертрофированной силой, запечатлеваясь как мировоззренческая категория. Характерно, что на протяжении 1931–1934 годов, в процессе конкурсного проектирования и на стадии разработки принятого варианта Дворец Советов вырастает в своих вертикальных размерах и в последнем проекте так высоко взмывает в небо, что будто бы соединяется с ним<sup>18</sup>. Новый стиль архитектуры формируется на базе дискуссий о том, каким быть Дворцу Советов – зданию, земное могущество которого подчиняет себе даже воздушную стихию.

Отношение к метро с самого начала было гораздо более прозаическим и приземленным. И первые контуры станций рождались почти незаметно – в тесных пределах единственной комнаты архитектурного бюро технического отдела «Метростроя». Оно начало свою деятельность

с конца 1931 года, а в 1933 году было преобразовано в самостоятельное учреждение – центральную проектную контору «Метропроект»<sup>19</sup>.

Штат бюро состоял из очень молодых архитекторов, пришедших на «Метрострой» сразу или почти сразу после институтской скамьи<sup>20</sup>. Возглавил бюро Самуил Миронович Кравец, испытанный практик, прибывший из Харькова, где он был занят на строительстве одного из самых масштабных сооружений позднего конструктивизма – Дома Государственной промышленности (сокращенно – Госпрома)<sup>21</sup>. Приступая к руководству коллективом, С.М. Кравец – единственный из архитекторов – ознакомился с метрополитенами Германии, Франции, Англии и Америки. Приобретенным там опытом он делился со своими коллегами. Москва обязана именно этой небольшой группе первопроходцев появлением метро. Ею была проделана вся сложная, новаторская, не имевшая аналогий в наземной архитектуре, но черновая и потому теперь уже почти не видная работа. Сотрудники бюро, а затем – «Метропроекта», выявляли местоположение станций первой очереди, определяли для каждой глубину заложения, тип объемно-пространственного решения, шаг колонн, оптимальные размеры пилонов, размещения лестниц. Они изучали облицовочные материалы, вырабатывали рекомендации по освещению. Все это стало основой для образной разработки непривычных архитектурных объектов.

Эти объекты представляли собой целый комплекс сооружений, включающий наземные и подземные вестибюли, а также платформенные залы станций. В начале марта 1934 года





Архитекторы Н.А. Быкова,  
И.Г. Таранов. Проект станции  
метро «Сокольники». 1934

Из собрания Музея архитектуры  
им. А.В. Щусева. Москва

Архитектор Д.Н. Чечулин.  
Конкурсный проект станции  
метро «Охотный Ряд»  
(не осуществлен). 1934

Из собрания Музея архитектуры  
им. А.В. Щусева. Москва







Архитекторы И.А. Фомин,  
Н.Н. Андриканис (соавтор).  
Проект станции метро  
«Красные Ворота». 1935

Из собрания Музея архитектуры  
им. А.В. Щусева. Москва

был объявлен конкурс на архитектурное оформление метрополитена<sup>22</sup>. В нем приняли участие практически все проектные мастерские Москвы. С 30 марта по 9 апреля в Белом зале Моссовета состоялась выставка проектов подземных залов, входов и вестибюлей станций метрополитена. Из 33 представленных проектных предложений первую премию не получило ни одно. Вторую разделили «Красные Ворота» И.А. Фомина и «Кировская» Н.Я. Колли, принятые к строительству. Из проектов, удостоенных третьих и четвертых премий, были приняты к реализации «Охотный Ряд» Ю.А. Ревковского и «Сокольники» И.Г. Таранова и Н.А. Быковой.

Все эти события, даты и сроки первого этапа работы архитекторов – исторические вехи метростроения. Стоявшие перед зодчими конструктивно-художественные задачи были новы и чрезвычайно сложны – и в силу технических особенностей, и в силу необходимости их решения в тесном взаимодействии с общей планировочной концепцией развития Москвы. В начале 1930-х годов разрабатывается проект нового Генерального плана столицы, и еще до его утверждения метростроевцы должны были увязать местоположения станций и вестибюлей с существовавшей и проектируемой застройкой, с красными линиями разрабатываемого плана. В новом





Архитекторы А.Н. Душкин, Я.Г. Лихтенберг.  
Проект станции «Дворец Советов»  
(«Кропоткинская»). 1934–1935

Из собрания Музея архитектуры  
им. А.В. Щусева. Москва

Генплане огромное внимание уделяется смысловому и композиционному центру – Дворцу Советов<sup>23</sup>. «Пара “Генеральный план – Дворец Советов” была важна... как модель отработки решения любого серьезного градостроительного узла... Для уточнения отдельных, наиболее сложных как в градостроительном, так и в объемно-пространственном смысле узлов города был проведен целый ряд конкурсов: на Дом Радио (1933), Дворец Труда МОСПС (1933), Дом Наркомтяжпрома (1934), Дворец техники (1934) и т.д.»<sup>24</sup>

Облик первых линий метрополитена (а с середины 1934 г. «Метропроект» приступил уже к разработке эскизного решения второй очереди) определялся этими главными градообразующими узлами. Поэтому, например, под прицельным вниманием и проектировщиков, и контролирующих органов оказалась станция «Дворец Советов» (сейчас «Кропоткинская»), которая, как предполагалось, будет соединена с вестибюлем Дворца и станет своего рода интродукцией к образу будущего величественного сооружения. Поэтому, кстати, и заты-



нулось проектирование подземного зала – схема планировки пространства вокруг Дворца еще не была ясна. Художественный замысел станции «Охотный Ряд» во многом определялся ее соседством с Домом Совета Труда и Оборона А.Я. Лангмана (1932–1934, ныне здание Государственной Думы РФ) – в меру репрезентативным, строгим зданием, которое, в свою очередь, должно было стать началом торжественной магистрали, ведущей к Дворцу Советов. И так каждая станция – ее образно-содержательный ряд зависел от функциональной и смысловой связи с определенным композиционно-градостроительным узлом столицы, его назначением и образом.

Время реализации Генерального плана 1935 года (а оно наступило даже раньше, чем план был утвержден правительством и приобрел силу закона) – это время, когда былые утопии и мечтания сменяются решительными действиями, практическим пересозданием города, прежде всего центра. Во имя новой Москвы безжалостно уничтожаются старые постройки – в декабре 1931 года взорван Храм Христа Спасителя, в ноябре 1934-го – Сухарева башня, стена Китай-города, Иверские ворота, в 1937-м – Страстной монастырь. Символично, что высвобождение пространства идет одновременно и параллельно на земле и под землей. Наземными жертвами становятся в первую очередь культовые сооружения; в дальнейшем их функции, видоизменившись и приняв обличье идейно-тематических программ, переместятся в пространства, завоеванные под землей... Но это произойдет чуть позже. А сейчас, в начале 1930-х, перед архитекторами встали задачи

в общем-то утилитарные: «...имеются такие-то формы, такие-то своды и перекрытия – потрудитесь одеть на них одежду!»<sup>25</sup>

Конструктивно-планировочных типов станций оказалось не так уж много. Для всех (за исключением одной – «Улицы Коминтерна», сейчас «Александровский сад») была избрана наиболее удобная островная система платформ. Станции мелкого заложения – кроме односводчатой «Библиотеки им. Ленина» – имели плоские перекрытия. Станции глубокого заложения, состоящие из двух отдельных или трех соединенных между собой туннелей, сводчатые: односводчатое перекрытие для каждого туннеля на «Дзержинской» (сейчас «Лубянка») и «Кировской» (сейчас «Чистые пруды») и трехсводчатое на станциях «Красные Ворота» и «Охотный Ряд». Эти освоенные при строительстве первой очереди типы станций варьируются и в дальнейшем.

Такая заданность конструктивных решений вызывала на первых порах, как вспоминают архитекторы, чувство неудовлетворенности. Залы станций мелкого заложения легче поддавались художественному осмыслению: «...оставалось только подчеркнуть, усилить известную приподнятость архитектурного впечатления»<sup>26</sup>. Заметим, что эта интонация сдержанной приподнятости, характеризующая в целом образную систему станций первой очереди, предшествовала монументальной торжественности внутренних пространств последующих линий. Уподобление станций подземным дворцам соответствует архитектуре метро до- и послевоенного времени. Пожалуй, только одной из первых станций – «Дворцу Советов» – был





Архитектор В.С. Попов. Интерьер южного наземного павильона станции метро «Парк культуры». 1934–1935. Не сохранился

Из фототеки Музея архитектуры им. А.В. Щусева. Москва

Архитекторы: Н.Я. Колли, при участии С.Г. Андриевского и Л.П. Шухаревой. Станция метро «Кировская»

Фотография 1935 г.

Из фототеки Музея архитектуры им. А.В. Щусева. Москва

действительно свойствен дворцовый характер. Да и то в проекте более, чем в осуществленном сооружении. Свободное, почти без фигур, золотистое пространство тонко выполненной отливки, музыкальный ритм изящных граненых колонн, легкость орнаментированного перекрытия – все это впечатляет в проекте своей женственной величавостью. В реальности же станция оказалась как бы степенней и скромней, а причиной того, что она буквально ослепила всех в момент открытия, явилось не использование каких-то особых художественных ухищрений, а источаемый «софитами-распушками» и отражаемый белым потолком свет.

Кстати, на заре метростроения задача создания «подземных дворцов» как целевая установка работы архитекторов не акцентировалась, и на это не было указаний «свыше». Самой главной задачей при проектировании залов станций стало преодоление ощущения подземелья. Когда же зодчие имели дело с наземными объектами, павильонами, они старались выявить функциональную специфику этих построек: «...павильоны прежде всего должны соответствовать своему прямому назначению – служить входами и выходами метро и затем иметь такие характерные черты... которые делали бы их не похожими ни на жилые дома,





ни на монументы, ни на киоски для продажи фруктовых вод или выдачи справок»<sup>27</sup>.

Изначально авторы не ставили перед собой цель произвести впечатление каким-то особым «шиком» в художественном осмыслении подземных залов. По сохранившимся проектам можно представить то, как видели архитекторы облики своих будущих станций. Пространства метровокзалов они изображают не роскошными, нет! – но комфортными, уютными, подчас даже как бы «одомашненными». По сравнению с космичностью проектного мышления 1920-х годов эта камерность образов особенно броса-

ется в глаза. Характерно, что часто станции изображаются обязательно с человеческими фигурками, а иногда – буквально запруженными людьми. Один из тогдашних критиков вроде бы упрекал авторов в том, что они «вклеивали в свои проекты вырезки из модного журнала», но в то же время говорил, что они «гармонично сочетаются с такого рода архитектурой»<sup>28</sup>. Этот прием, может быть, и достойный порицания, свидетельствует об одной, характерной для начала 1930-х годов, черте жизни – о нарождающемся внимании к повседневному быту. К слову сказать, наряду с «манекенами» популярны изображения фигурок людей





Архитекторы Н.А. Быкова, И.Г. Таранов. Проект наземного павильона станции метро «Сокольники». 1934

Фотография из архива А.И. Таранова. Москва

Архитекторы Н.А. Быкова, И.Г. Таранов. Проект интерьера кассового зала станции метро «Сокольники». 1934–1935

Из собрания Музея архитектуры им. А.В. Щусева. Москва

со множеством бытовых подробностей: одетый по всей форме военный бережно поддерживает под локоток даму, мальчуган еле поспевает за опаздывающей куда-то мамашей, кто-то читает газету, устроившись на скамье, кто-то даже прикуривает трубку посреди зала...

Все эти наивно-занимательные подробности воссоздают чаяния времени. Обстоятельная повествовательность в изображении на проектах среды – неважно какой: подчеркнуто будничной ли, праздничной ли, – свидетельствует о стремлении «к стабилизации быта, к упорядочению межчеловеческих отношений... к провозглашению “культурной достаточности” нового государства». В этом исследователь

архитектуры метро видит проявление новой, оппозиционной к революционному романтизму двадцатых годов, социокультурной утопии<sup>29</sup>.

Образный характер большинства проектных эскизов, по сути, свидетельствует о подмене концепции движения, казалось бы, априори заложенной в содержании транспортного объекта, концепцией покоя, даже застывания. Характерно, что идея дороги не становится ведущей в проектировании образов станций. Те предложения, где было хоть какое-то сходство с вокзалом, во время конкурсных просмотров сразу же отменялись. Так, при всей четкости установки на преодоление ощущения глубины, не показались достойными внимания





стеклянные потолки, создающие иллюзию вокзального перрона. Отрицательное отношение вызвал проект, в котором перекрытие было выкрашено в черный цвет, а перрон – ярко освещен, что порождало чувство ожидания ночного поезда под открытым небом. В создании станций метро с самого начала отвергался критерий временности, бралась на вооружение категория постоянства, и подземные залы мыслились как вариант общественного интерьера.

На творческой дискуссии Союза советских архитекторов, проходившей в начале 1933 года, среди прочих проблем затрагивалась и проблема создания за 15-летний период развития советского зодчества новых архитек-

турных типов. К ним причислялись рабочий клуб, дворец культуры, индустриальный поселок, новый город. Метрополитен в этом списке упомянут не был, так как в ту пору велась только черновая, не известная широким архитектурным кругам, проектная работа. И если бы дискуссия проходила двумя годами позже, то метро среди новых типов построек занимало бы главное место. Но все же вызывает некоторое недоумение тот факт, что образно-пространственная концепция совершенно новых для нашей страны объектов не обсуждалась ни до их открытия, ни после. Вопрос «Что такое станция метро?» (не в техническом, а в образно-мировоззренческом смысле), похоже, архитекторами не



ставился. Прагматизм и некоторая однозначность подхода профессионалов к задаче красиво «одеть» освобожденное от земли пространство словно притупляли способность удивиться фантастичности предприятия и философски осмыслить проблему. Изумление выражают поэты: «Я осмотрел / подземный мрамор станций, / Я осязал / руками / чудеса»; или: «Спускались-то мы / по лестнице / вниз, / а очутились, / по-моему, / выше! / Похоже, / что вскоре / начнут облака / с колонн / и балконов / свешиваться...» – писал Семён Кирсанов. Архитекторы же полностью находятся во власти «Арплана»<sup>30</sup>, возглавлявшего всю работу по реконструкции Москвы, – его жестких установок и категоричных решений. Время архитектурных грез и проектных гипотез миновало, наступила пора трезвых и практичных действий в деле преобразования среды, в том числе и подземной.

В свете практических соображений станция метро – пристанище, и, стало быть, ей надлежит нести черты интерьера. Эта позиция не подвергалась сомнениям и не обсуждалась. Но, надо сказать, вызывала недоумение сторонних наблюдателей. Известно, что датский зодчий Хайберг в своем выступлении на I съезде советских архитекторов недоумевал по поводу решения в духе интимного интерьера станции метро «Киевский вокзал» (сейчас «Киевская» Филёвской линии), которая была сдана второй очередью.

Особенно ярко интерьерный характер станций метрополитена высвечивался рядом с другим, не менее масштабным объектом – каналом Москва–Волга: «После архитектуры метро, которая так разнообразно

и углубленно раскрыла проблемы архитектуры *интерьера* (курсив мой. – О.К.), Волга-канал исключительно широко развернул архитектуру *экстерьера* на природе»<sup>31</sup>. Показательно, что на Всесоюзном творческом совещании архитекторов, которое прошло 20–23 мая 1935 года, то есть сразу после открытия метро, его архитектура, оцениваемая в целом очень высоко, не удостоивается ни развернутого анализа, ни тем более концептуального осмысления.

И что самое поразительное – в проблематике метрополитенного зодчества никак не выделяется проблема пространства, для профессионала наиболее интересная, острая и поистине мировоззренческая. Главного внимания удостоивается убранство. Все без исключения статьи 1930-х годов, посвященные метро первых очередей, носят не просто описательный, а протокольный характер, перечисляя затраты и качество материала для облицовки пилонов, колонн или путевых стен. Представляется, что проблема облицовки (а для этого использовались высококачественные материалы: мрамор, гранит, лабрадор, порфир, мраморит, глазурированные плитки и др.) – главная для архитекторов. Внимание к ней было вызвано не только честолюбивыми замыслами – «стремлением сделать московский метрополитен красивейшим в мире, но и прямыми требованиями эксплуатации создать такие поверхности, которые были бы стойкими в отношении сырости, легко поддавались бы чистке и мытью, не давали бы скапливаться пыли и не подвергались быстрому изнашиванию»<sup>32</sup>.

Когда в сентябре 1935 года на Международном архитектурном кон-





Архитектор Д.Н. Чечулин.  
Проект станции «Киевская».  
1936–1937

Из собрания Музея архитектуры  
им. А.В. Щусева. Москва

грессе в Риме С.Е. Чернышев представлял доклад советской делегации «Подземные сооружения», целиком посвященный Московскому метро, то, как свидетельствует пресса<sup>33</sup>, особое внимание участников форума привлекло именно описание отделки станций и вестибюлей – видимо, на этом был сделан особый акцент. Сами архитекторы (не журналисты!) с удивительным постоянством говорят и пишут: «конкурс на архитектурное оформление (курсив мой. – О.К.) станций», «подземные вестибюли метро... оделись (курсив мой. – О.К.) в самые драгоценные облицовочные мате-

риалы»<sup>34</sup>. В своих стараниях делать станции с помощью дорогих облицовок красивыми, прочными и гигиеничными метростроевцы преуспели: пресса с гордостью оповещала о том, что еще никогда, кроме как при сооружении Исаакиевского собора и храма Христа Спасителя, в нашей стране не использовался мрамор в таких огромных количествах.

Но сосредоточимся на эстетических аспектах отношения к материалу. Колористическое решение искусственного, беззаконного пространства играет, наряду с освещением, первостепенную роль в создании



образно-эмоциональной атмосферы подземного мира. Точное выполнение заказа архитектора-проектировщика на тот или иной мрамор означало возможность добиться соответствия реальности замыслу. Или, в противном случае, откорректировать замысел сообразно сложившимся условиям. Так случилось на станции «Сокольники». Она проектировалась в теплых желтых тонах – радостной, словно залитой солнцем, а получилась, благодаря облицовке колонн серым уфалеем, строгой, сдержанно торжественной. И напротив, на станции «Охотный Ряд» светлый каррарский мрамор подчеркнул желание авторов создать ощущение пронизанности перронного зала воздухом.

Как же на практике претворилась та «интерьерность» образов станций, которой явно было отдано предпочтение в процессе отбора проектов? На примере уже упомянутых «Сокольников» мы видим, что она эволюционировала в сторону обращенности к социальной стороне жизни людей. Внутреннее пространство представлено здесь деловым, масштабным, имеющим, благодаря четкому ритму простых четырехгранных колонн и расчлененной на квадраты поверхности путевых стен, ясную динамическую характеристику. Еще более динамичны и подчеркнута функциональны пространства нижнего вестибюля и ведущего к перрону изогнутого коридора. Они разделены колоннами на обтекающие друг друга зоны для отдельных пассажиропотоков и имеют изящную криволинейную графику пола и потолка. Перед нами «необуоченный», даже чуть холодноватый, рассчитанный на временное пребывание, общественный интерьер.

«Сокольники» находятся как бы посередине между двумя типами станций. Одни станции воплощают собой (независимо от глубины залегания) «деловой» образ, обусловленный функционально-технической необходимостью обеспечивать пассажиров удобствами при передвижении под землей. Другие, более нарядно-праздничные, уже формируют образ будущего метрополитена. К первым относятся двухплатформенная «Улица Коминтерна» (сейчас «Александровский сад»), односводчатая «Библиотека им. Ленина» и двухтуннельная, с небольшими платформенными залами по торцам «Дзержинская» (сейчас «Лубянка»). Замысел каждой из них находится во власти реальных взаимоотношений освобожденного пространства и окружающей его толщи земли.

На неглубоких станциях они менее напряженные, особенно на «Улице Коминтерна», напоминающей вокзальный перрон, спланированной и организованной с почти чрезмерной в подземных сооружениях свободой. Движение внутреннего пространства на «Библиотеке им. Ленина» другого рода: его границы отчетливы и обозримы, ритм кессонированного свода, разделенного подпружными арками на секторы, ясен и прост. Здесь заложены основы типа станции, не развитого в первых очередях, но оцененного и продолженного уже в 1970–1980-е годы.

На станции же «Дзержинская», строившейся в особенно тяжелых гидрогеологических условиях и потому не имевшей среднего зала, концепция подземного пространства формируется с определенностью, достойной автора Н.А. Ладовского, возглавившего в 1920-е годы направление рациона-





Архитекторы А.И. Гонцкевич,  
С. Сулин. Проект станции  
«Улица Коминтерна» («Александровский сад»). 1934

Из собрания Музея архитектуры  
им. А.В. Щусева. Москва

лизма в советской архитектуре. Ладовский не скрывает ничего – ни функциональной принадлежности узких платформенных залов, ни их противостояния давлению грунта. Он подчеркивает их туннельный характер напряженной кривизной путевых стен и боковых пилостр, словно оказывающих сопротивление силам сжатия<sup>35</sup>. Столь же откровенен автор и в конструкции павильона станции «Красные Ворота» – единственного, пожалуй, наземного сооружения, выражающего динамическую концепцию образа метро. Мощный портал-воронка, как бы составленный из тюбингов, уменьшающихся в диаметре от передней линии фасада к его глубине, словно всасывает потоки людей и увлекает их вниз.

Однако подобная тектоническая откровенность, пластический пурризм и образная динамика оказались тогда, что называется, не ко времени. Удача Ладовского вроде бы не вызвала сомнений, но не акцентировалась ни коллегами, ни критиками и не обозначалась как одно из наиболее перспективных направлений в проектировании метро. Вообще из всех авторов первой линии метро не повезло более всего именно Ладовскому. Образ его единственной станции, который мог бы стать определяющим в развитии метрополитенного зодчества, остался только на фотографиях и в воспоминаниях москвичей. В конце 1960-х – начале 1970-х годов станция подверглась реконструкции: в связи с увеличением пассажиропотока





**Архитектор Н.А. Ладовский.  
Станция метро «Дзержинская»  
(«Лубянка») до реконструкции**

Фотография 1930-х гг.  
Из фототеки Музея архитектуры  
им. А.В. Щусева. Москва

**Архитектор Н.А. Ладовский.  
Станция метро «Дзержинская»  
(«Лубянка»). Интерьер аванзала,  
ведущего на перроны**

Фотография 1930-х гг.  
Из фототеки Музея архитектуры  
им. А.В. Щусева. Москва

**Архитектор Н.А. Ладовский.  
Южный наземный павильон  
станции метро «Красные  
Ворота». 1935. Входной портал**

Фотография 1980-х гг.











центральное пространство было раскрыто; к счастью, был сохранен архитектурный фрагмент – распределительный вестибюль у эскалатора.

Не повезло и художникам-монументалистам, оформлявшим интерьер наземного вестибюля станции. Динамичная, изысканная по композиции и ритму светоносная роспись, созданная Н.М. Чернышевым (при участии Ф.Л. Мулляра и И.В. Максимова), была утрачена при реконструкции интерьера. Роспись воплощала так популярную в 1930-е годы идею романтизации небесной сферы. Изображенные на арочном своде потолка парашюты, планеры, расходящиеся лучи то ли прожекторов, то ли фейерверков, трепещущие знамена, решенные не без влияния стилистики модерна, создавали ощущение светлого праздника<sup>36</sup>.

Столь же печальная участь постигла и монументальные произведения, украшавшие вестибюль северного павильона станции «Комсомольская». Росписи торцевой стены (А.Г. Иванов) и плафона (В.А. Фаворский, при участии Н.М. Чернышева), объединенные темой «Комсомол на строительстве метро», погибли вместе с павильоном во время реконструкции.

Представление об этом интерьере дают несколько фотографий, сделанных в конце 1930-х годов, правда, росписи на них, снятые издали, представлены в мелком масштабе. В семье В.А. Фаворского сохранился эскиз росписи плафона, демонстрирующий сдержанную, но выразительную графическую стилистику мастера, подчиняющую фигуративные изображения и растительные мотивы плоскости потолка<sup>37</sup>.





Роспись в интерьере западного вестибюля (архитекторы Д.Ф. Фридман, И.И. Ловейко) станции метро «Дзержинская» («Лубянка»). Художники Н.М. Чернышев (автор эскиза росписи плафона), И.В. Максимов, Ф.Л. Мулляр.

**Роспись не сохранилась**

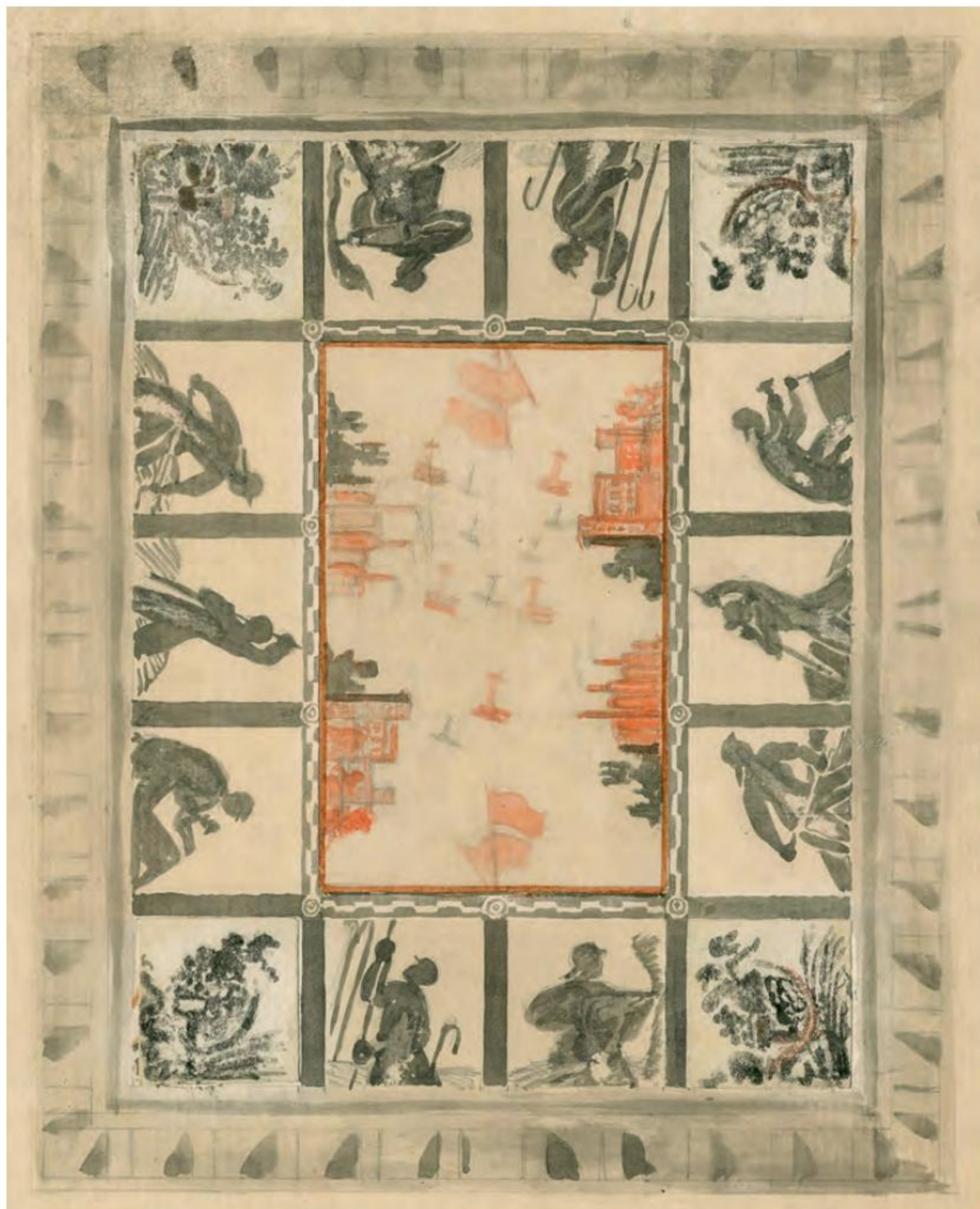
Фотография 1938 г.  
Из фототеки Музея архитектуры им. А.В. Щусева. Москва

Росписи в интерьере северного павильона станции метро «Комсомольская» Сокольнической линии. Торцевая стена: А.Г. Иванов. Плафон: В.А. Фаворский (автор эскиза росписи), Н.М. Чернышев.

**Росписи не сохранились**

Фотография конца 1930-х гг.  
Из архива И.Д. Шаховского. Москва





В.А. Фаворский. Эскиз росписи плафона в интерьере северного павильона станции метро «Комсомольская» Сокольнической линии. 1935(?)

Из архива И.Д. Шаховского. Москва

В.А. Фаворский. Эскизы фрагментов росписи плафона в интерьере северного павильона станции метро «Комсомольская» Сокольнической линии. 1935(?)

Из архива И.Д. Шаховского. Москва









**Е.Е. Лансере. Майоликовое панно, посвященное строительству метро, в аванзале станции метро «Комсомольская» Сокольнической линии. 1935**

Съемка А.В. Попова

К счастью, не пострадало на стене аванзала станции «Комсомольская» майоликовое панно работы Е.Е. Лансере, запечатлевшее ключевые моменты строительства метро. Цветные майоликовые плиты – стойкий материал, сохранивший в первозданном виде многофигурную композицию, объединяющую множество жанровых сцен и разнохарактерных персонажей.

Но вернемся непосредственно к архитектуре. Из всех станций первой очереди наибольших похвал удостоивалась в прессе станция «Красные Ворота» И.А. Фомина. Ее сочная и в то же время строгая пластика сочетала в себе тяготение к статической уравновешенности классических форм и отказ от их излишней детализации. Архитектура Фомина, сформулировав-

шего в середине двадцатых годов свое кредо упрощенной «пролетарской классики», в начале тридцатых оказалась в эпицентре профессиональных и зрительских симпатий. Именно она могла удовлетворить общественные вкусы, воспитанные на аскетизме архитектурных течений прошлого десятилетия, но уже ориентированные на возрождающиеся исторические стили. В противовес общей установке камуфлировать ощущение глубины платформенных залов, Фомин, как писал И.Э. Грабарь: «мощными низкими гранитными пилонами охарактеризовал подземельность пространства», но противопоставил «грузному низу» кессонированный свод<sup>38</sup>.

Крупнейшего исследователя архитектуры не смущает, что его высо-





Архитекторы Д.Н. Чечулин,  
А.Ф. Тархов. Художник  
Е.Е. Лансере. Станция метро  
«Комсомольская». 1935

Съемка А.В. Попова

ких оценок удостаиваются, казалось бы, взаимоисключающие характеристики образа. Так, «нарядность» не противоречит «простоте» и «лаконичности», а «грузности» пилонов отдается предпочтение перед стройностью колонн, почему-то «загружающих большинство подземных станций»<sup>39</sup>. Такая зыбкость позиции историка искусства отражает переходность состояния всего советского зодчества в начале 1930-х годов, которая, как на лакмусовой бумаге, отразилась в архитектуре первой очереди метро. Здесь соединилось разное – рациональная ясность и аскетизм конструктивных решений (как на «Дзержинской»), уравновешенное согласие масс и пространств (как на станции «Охотный Ряд»), монументальная переизбыточность ар-

хитектурной пластики («Красные Ворота»), возвышенная торжественность свободного интерьера («Дворец Советов»), декоративная многоречивость («Комсомольская»). Станции неоднородны и в выявлении глубины. Одни не стыдятся ощущения подземелья, другие стараются во что бы то ни стало скрыть свою подземную природу, как, например, «Кировская», не имевшая среднего нефа, но имитировавшая якобы ведущие в него арочные проемы.

Архитектурную мысль, реализовавшуюся на станциях первой очереди, меньше всего можно упрекнуть в рабской подчиненности какой-то одной, жестко заданной социальной идее. Репрезентативный характер государственного заказа, естественно,





Архитекторы П.П. Файдыш, С.П. Лавров, консультант В.А. Щуко. Наземный павильон станции метро «Улица Коминтерна» («Александровский сад»). 1935. Не сохранился

Фотография 1938 г.  
Из фототеки Музея архитектуры  
им. А.В. Щусева. Москва

Архитектор Л.С. Теплицкий. Наземный павильон станции «Арбатская» на фоне Арбатского рынка. Общий вид с Арбатской площади. 1935

Фотография конца 1930-х гг.  
Из фототеки Музея архитектуры  
им. А.В. Щусева. Москва





накладывал на работу зодчих определенную печать, но еще не в полной мере регламентировал их творчество. Официальная установка на парадность как на обязательное качество образа станции впервые прозвучит уже после сдачи первой очереди к эксплуатации. Во время его строительства подчеркивалась простота приемов в оформлении внутреннего пространства метрополитена, в частности, это выразилось в покрытии пола асфальтом на станции «Дворец Советов».

Однако вопреки полифонии композиционно-художественных решений «суммарный» образ станций первой очереди был воспринят как образ дворца. Такое метафорическое, торжественно звучащее определение родилось стихийно – благодаря людской молве и восторженным откликам журналистов. Это неудивительно: люди, привыкшие к убожеству коммунального жилья, конечно, были восхищены просторностью, чистотой, яркой освещенностью пространств, блеском отполированного мрамора и гранита, облицовывающего стены, пилоны и устилающего пол. В метро было увидено то, что хотелось видеть, – модель воплощенной мечты о будущей жизни. Поэтому из «мозаики» разнообразных слагаемых воссоздается общая архитектурно-художественная картина метрополитена, в которой доминируют такие отчасти воплощенные, а отчасти желаемые черты, как масштабность, монументальность, нарядность, солидность, самодостаточность.

Искомые пространственными величинами Москвы, реконструируемой по Генплану 1935 года, были парки и площади «культурного отдыха». Нечто подобное ищется и в архитектуре подземных залов метрополитена. На-

земные павильоны носят в подавляющем большинстве откровенно парковый характер, исполняя весьма заметную роль в оформлении «фасада» обновляемой столицы и имея цель породить «праздничное», «радостное» самочувствие в ней человека. Такое восприятие метро, укрепляющее веру в быстрое свершение народных чаяний и потому выгодное государственной власти, всячески поощрялось ею. Слова, произнесенные с правительственной трибуны Кагановичем: «...что ни станция, то дворец, что ни дворец, то по-особому оформленный»<sup>40</sup>, – были возведены в ранг норматива для будущей работы архитекторов.

Эта политическая установка находит адекватный отклик в стилистических ориентациях зодчества в целом. Зависимость между символизацией державной власти и стилистикой искусства точно формулируется в 1932 году в выступлении Д.Ф. Фридмана на совещании архитекторов Москвы: «...имеются голоса, что, может быть, попробовать классики, и тогда мы сумеем создать дворец именно как дворец, создать именно такой образ дворца нового колоссального мощного государства»<sup>41</sup>.

Отныне развитие архитектуры связывается с проблемой освоения наследия. Этому посвящена первая дискуссия Союза архитекторов «Творческие задачи советской архитектуры и проблемы архитектурного наследства», проходившая в начале 1933 года. В ходе дискуссии говорится о необходимости внимания художников к прошлому, но и высказывается мысль об осторожном, критическом отношении к нему. «Не “классические иллюзии”... не подражательные стилизации должны явиться нашим методом освоения





Архитекторы В.Ф. Кринский, А.М. Рухлядев, Д.Н. Чечулин. Станция метро «Комсомольская» Сокольнической линии. Южный вестибюль в здании Казанского вокзала. Фасад. Не сохранился

Из фототеки Музея архитектуры им. В.А. Щусева. Москва



наследства <...> а художественные средства и композиционные методы, при помощи которых великие мастера прошлого умели превращать архитектурный материал в живой, наполненный огромным содержанием архитектурный образ, – вот что должно лежать в основе нашей работы...» – говорит в своем докладе Д.Е. Аркин<sup>42</sup>.

Показательно, что среди лозунгов, сопровождавших публикации материалов дискуссии на страницах журнала «Архитектура СССР», наряду с прямолинейно звучащими призывами, такими как «Переработаем архитектурный опыт минувших эпох в творческой лаборатории советской архитектуры», имеются и предостерегающие фразы типа: «Не подменять проблему практического усвоения всего лучшего, что создано мировой архитектурой, пассивной имитацией старых архитектурных форм и стилевых систем»<sup>43</sup>. И через год, на другой дискуссии (она была посвящена майской архитектурной выставке, развернутой на улице Горького), когда речь идет о конкретных произведениях и индивидуальных творческих манерах, именно «имитация» вызывает почти единодушное неодобрение и даже раздражение. Участники обсуждения выставки приводят разные примеры некритического усвоения наследия, среди которых фигурируют работы А.В. Щусева, в частности строящаяся гостиница «Москва», проекты последователей И.А. Фомина, произведения И.В. Жолтовского и его учеников.

В царящей на дискуссии атмосфере нетерпимости архитекторов к разнообразию творческих позиций проявляется заряженность художественного сознания продиктованным

сверху стремлением к какому-то, пока не совсем ясному, идеальному образцу. А ведь еще недавно пресса отмечала как здоровую тенденцию сосуществование противоположных творческих видений и стилистик, воплощенных в строящихся тогда в Москве доме Наркомата легкой промышленности Ле Корбюзье и доме И.В. Жолтовского на Моховой, а также в располагающейся между этими полюсами обширной гамме самых различных стилевых методов, архитектурных приемов, больше того, целых архитектурных систем. Но уже в середине 1930-х годов пути развития художественных вкусов спрямляются, сливаются в единое русло, «обширная гамма» индивидуальных методов и приемов заменяется отдельными «выдающимися» примерами, и среди достойных подражания произведений неизменно называются недавно дискутируемые гостиница «Москва» А.В. Щусева, Л.И. Савельева, О.А. Стапрана и дом И.В. Жолтовского на Моховой.

Теперь всем становится понятно, что предписанное впечатление праздничной приподнятости и торжественности достигается только ордерной архитектурой, а самой «правильной» ориентацией, особенно в проектировании общественных сооружений, является ориентация на античность и Ренессанс. Из античности наиболее предпочтителен Рим, «непосредственными преемниками» которого, как говорил А.В. Щусев, «являемся только мы, только в социалистическом обществе и при социалистической технике возможно строительство в еще больших масштабах и еще большего художественного совершенства». Абсолютно категоричен и В.А. Щуко в определении роли итальянской





Архитектор М. Львов. Проект наземного павильона станции метро «Площадь Свердлова». 1935

Из фототеки Музея архитектуры им. А.В. Щусева. Москва

Архитекторы Ю.Н. Яковлев, К.Н. Яковлев. Станция метро «Сокол». Перронный зал. Вид на платформу и туннель

Фотография 1938 г.  
Из фототеки Музея архитектуры им. А.В. Щусева. Москва

культуры в развитии советского зодчества: «Нужно архитекторов посылать в Италию. Только там можно изучать архитектуру», – говорит он<sup>44</sup>. «Мой поворот к классической культуре был полным и безусловным», – решительно формулирует свою творческую позицию Г.П. Гольц<sup>45</sup>, некогда причастный, благодаря дружбе с Маяковским и близкому знакомству в 1910-х годах с основоположником футуризма Маринетти, к самым новаторски-бунтарским течениям в искусстве. А в 1933 году он подает на конкурс первой очереди метро один из самых впечатляющих своей «имперской» мощью проектов – с пространством, как бы сжатым тяжелыми, раздутыми в объеме дорическими колоннами и складчатой поверхностью свода.

Знаменательно, что в качестве консультанта по вопросам архитектурного проектирования метро первым был приглашен И.В. Жолтовский, а чуть позже – А.В. Щусев. Но если проектные материалы Сокольнической линии го-

товились в промежуточный период смены стилистико-вкусовых ориентаций (и потому эти материалы интересны скорее своим несходством, чем общностью), то образный характер станций второй очереди формировался уже в атмосфере стабилизации вкусов.

### Конструктивно-пластические элементы станций: диалог или противостояние?

В сентябре 1935 года был утвержден в целом проект второй очереди: продолжение уже существующего Арбатско-Покровского диаметра до Киевского вокзала с одной стороны и до Курского – с другой, а также сооружение нового Горьковского радиуса от центра до района Сокол – вдоль улицы Горького и Ленинградского шоссе. Эта очередь сооружалась в условиях гораздо более совершенной технической оснащенности, чем первая. И одним из главных ее новшеств стало крепление туннелей круглыми чугунными





тубингами вместо применявшихся ранее железобетонных. Данная технология, значительно облегчив процесс строительства и в то же время ужесточив конструктивную систему метро, станет отныне пространственно-масштабным модулем станций.

Общее впечатление от архитектуры метровокзалов второй очереди – это противостояние масс и пространств, которого еще не было в образной системе предыдущей очереди. Там на всех станциях, независимо от типа конструкций, доминировал принцип цельности. Даже на «Красных Воротах», при всей самодостаточности пластической разработки пилонов, сводов и карнизов, происходит уравновешенный диалог двух разнородных основ объемно-пространственной композиции. Здесь же объем и пространство обособливаются друг от друга, стремятся к локализации и лапидарной выразительности.

И вот что удивляет: станции становятся шире и выше, а ощущение

тесноты обостряется. В чем же дело? Причина в том, что возрастает самостоятельное значение каждой архитектурной части. Не мелкой детали, как это случится позже, а крупного, конструктивно самооценного участка – нефа, торца, пилона, свода. На станциях глубокого заложения («Площадь Революции», «Площадь Свердлова» /сейчас «Театральная»/, «Курская» Арбатско-Покровской линии, «Белорусская» Замоскворецкой линии, «Динамо») нефы почти наглухо отделены друг от друга, и главное объемно-пространственное значение приобретает наименее функциональный центральный зал. А в нем четко обозначается иерархия ордерных элементов: горизонтали мощного карниза, принимающего на себя тяжесть свода («Площадь Свердлова», «Белорусская») и вертикали пилона, разработанного либо полуколоннами, как на «Площади Свердлова», либо прямоугольными выносами и полукруглыми нишами, как на «Белорусской». На «Динамо»









**Архитекторы И.А. Фомин,  
Л.М. Поляков. Проект станции  
«Театральная». 1936–1938**

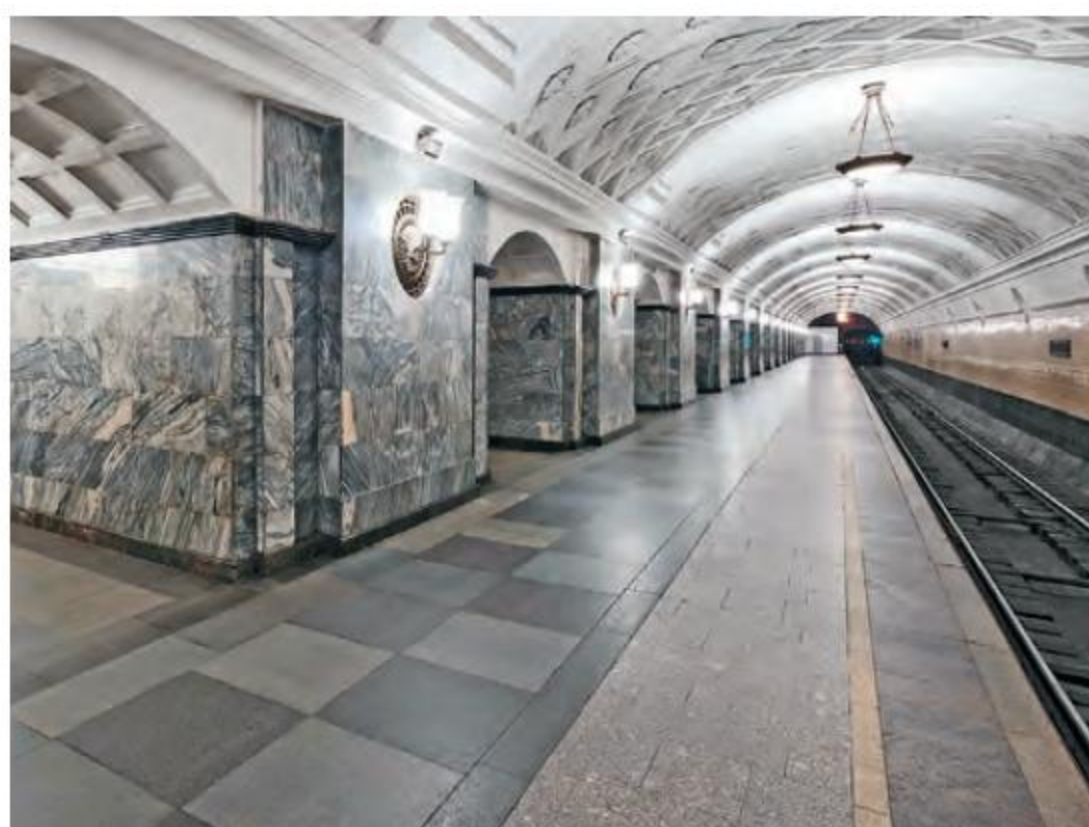
Из собрания Музея архитектуры  
им. А.В. Щусева. Москва

**Архитектор Л.М. Поляков.  
Проект станции метро «Курский  
вокзал» («Курская» Арбатско-  
Покровской линии). 1935**

Из собрания Музея архитектуры  
им. А.В. Щусева. Москва

**Архитектор Л.М. Поляков.  
Станция метро «Курская»  
Арбатско-Покровской линии.  
1938**

Съемка А.В. Попова







бронзовые капители поддерживают стрельчатые распалубки потолка среднего нефа, но в проходных арках, ведущих на перрон, капители уже ничего не несут. На «Площади Свердлова» каннелированные полуколонны как бы приставлены к прямоугольным массивам опор, и возникает ощущение, что полуколоннам в этих опорах нет особой нужды.

Самоценность фрагментов подчеркнута их облицовкой. Пресса того времени с гордостью сообщает, что расходы мрамора на каждую станцию второй очереди метро в полтора раза превышают расходы на каждую станцию первой очереди. Подбору облицовочных плит по тональности и рисунку – в соответствии с требованиями авторов – уделялось особое внимание. Так, на «Динамо» спуск мрамора в шахту производился только после того, как облицовка пилона

была тщательно подобрана наверху и утверждена архитектором. Мраморная полихромия станций Горьковского радиуса действительно достойна восхищения. Как красив на «Белорусской» сиреневый, бурного рисунка биробиджан в сочетании с серым уфалеем и черным давалу! Или облицованные ониксом полуовальные ниши, оформляющие пилоны со стороны эскалаторного зала: внизу облицовка темнее, вверху светлее, вертикальные промежутки между плитами заполнены бронзовым швом, подчеркивающим нежную фактуру оникса. Какой сочный по цвету темно-красный с серыми вкраплениями тагил использован на «Динамо». И опять оникс на пилонах, подсвечиваемый изнутри, – густо-желтый, нежно-розовый, молочно-белый! На односводчатой станции «Аэропорт» особую декоративную выразительность приобретают путевые стены, инкрустированные



Архитекторы Я.Г. Лихтенберг,  
Ю.А. Ревковский. Скульптор  
Е.А. Янсон-Манизер. Станция  
метро «Динамо». 1938.

Пилон

Съемка А.В. Попова

Архитекторы Н.А. Быкова,  
Н.Н. Андриканис. Станция метро  
«Белорусская» Замоскворецкой  
линии. 1938. Фрагмент стены

Съемка А.В. Попова

Архитекторы Н.А. Быкова,  
Н.Н. Андриканис. Станция метро  
«Белорусская» Замоскворецкой  
линии. 1938

Съемка А.В. Попова





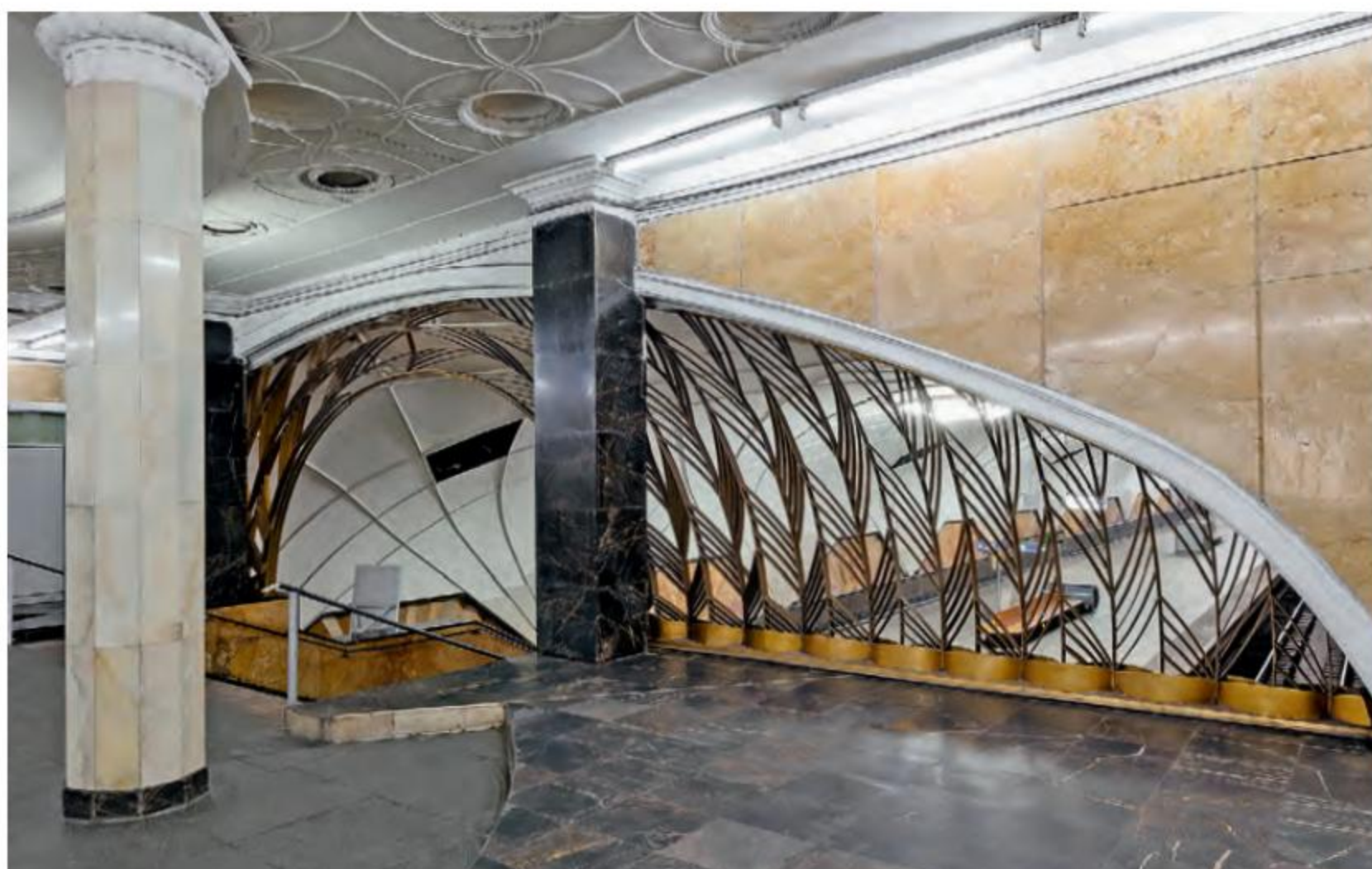


Архитекторы Б.С. Виленский, В.А. Ершов, при участии Т. Вайнера, В. Сдобнова. Станция метро «Аэропорт». 1938

Съемка А.В. Попова

Архитекторы Б.С. Виленский, В.А. Ершов, при участии Т. Вайнера, В. Сдобнова. Спуск к перронному залу станции метро «Аэропорт». 1938

Съемка А.В. Попова





фигурными, различной окраски и фактуры, но гармоничными по тону мраморными плитами.

Фрагментарность пластического осмысления и зрительского восприятия внутреннего пространства метро становится нормой. Самостоятельную роль приобретают не только эскалаторные залы, перроны, крупные архитектурные членения, но и ажурные вентиляционные решетки, арматура светильников, скульптурная декорация. Объемная лепнина в виде орнаментов и фигуративных изображений то дополняет архитектуру, а то просто подменяет собой ее детали, вступая в противоречие с функцией и своим масштабом, и конфигурацией, и материалом. Как, например, «букеты» капителей, выполненные в глазурованном фарфоре и украшенные красным с позолотой рисунком на станции «Киевская» Филёвской линии. Множество дорогих материалов (мрамор, оникс, фарфор, майолика, стекло) порождает некоторую пестроту цветового строя и дробность общего впечатления. Однако безудержность декоративной художественной фантазии воспринимается в то время в порядке вещей. По этому поводу даже сам автор Д.Н. Чечулин, видимо, чувствуя, что «хватил через край», недоумевают: «Станция “Киевская”... давно находится в эксплуатации. Но никто и нигде... ни слова не сказал об этом сооружении. Отделались любезными аплодисментами... Станция “Киевская” имеет ряд недостатков, но недостатки эти еще не обсуждены... и может случиться так, что они войдут в следующую работу по метро уже как “достоинства”»<sup>46</sup>.

Эти слова оказались поистине пророческими. Боязнь пустоты, становящаяся к концу 1930-х годов одной



Фрагменты оформления станции метро «Киевская» Филёвской линии







из главных черт языка архитектуры, с особой силой выразится впоследствии в метро. Пока что, на «Киевской», она проявляется как предуведомление будущего «вала» декоративизма. И если по отношению к «большой» архитектурной форме неразборчивость в освоении наследия (а к этому времени избирательность тяготения к антично-ренессансной традиции сменяется всеядностью любви к истории искусств всех времен и народов) часто вызывает протест, то в метро появление эклектических и увражных мотивов даже приветствуется. Ощущаемые самим автором недостатки «Киевской» оказываются не только не замеченными, но одобренными. Всяческих похвал удостоиваются и «обширная палитра материалов», и «капители из фарфора с введением скромной красной расцветки», и мраморная инкрустация в аванзале «в духе помпейских

росписей», и покрытие пола перрона, которое «в отличие от сугубо функционального решения в станциях первой очереди обогащено широкой полосой набора из разноцветного мрамора»<sup>47</sup>.

Создается впечатление, что в метро более, чем где-либо, – можно делать всё. Можно, например, на «Площади Революции» водрузить статуи, изображающие представителей разных слоев общества, в размере более натуры, в согбенных позах, – словно нарочно для того, чтобы загромоздить проходы, ведущие на перроны. Перед нами – наглядный пример атектоники в решении внутреннего пространства зала, противоречащей проекту. Замысел архитектора А.Н. Душкина был принципиально иным: дуги четко вычерченных арок, соединяющих пилоны, и бронзовые рельефы по их углам должны были раздробить массивы опор, визуально облегчив конструкцию





**Архитектор А.Н. Душкин.  
Проект станции «Площадь  
Революции». 1935**

Из фототеки Музея архитектуры  
им. А.В. Щусева. Москва

**Архитекторы А.Н. Душкин  
и Н.Н. Князев на станции метро  
«Площадь Революции»**

Из архива Н.Ю. Душкиной. Москва

**Скульптор М.Г. Манизер.  
Скульптурные композиции  
на станции метро «Площадь  
Революции». 1938. Бронза**

Из фототеки Музея архитектуры  
им. А.Н. Щусева. Москва





станции. Подмена рельефов фигурами в корне видоизменила систему взаимоотношений элементов ансамбля. И уже не пластика «служит» архитектуре, а архитектура – пластике. Цоколь пилона превращается в постамент для статуарных композиций, архивольты арок – в их обрамление, а вся станция в целом – в музей скульптуры, выполненной в подчеркнуто неоклассической стилистике и на строго заданную тему.

Так застывание пространства достигает своей кульминации, программируя и характер самочувствия, и рисунок поведения пассажиров метро. Ощущение уюта временного пристанища, порождаемое лучшими станциями первой очереди, сменяется вневременным покоем, движение – иератизмом предстояния.

Негативная выразительность образа не прошла незамеченной, но была квалифицирована критикой как частная, формальная ошибка в решении проблемы синтеза искусств<sup>48</sup>. И только сам архитектор, рассматривавший «работу над станцией как кратковременную *остановку* (курсив мой. – О.К.) в развитии идеи подземного пространства»<sup>49</sup>, смог «по достоинству» оценить симптоматичный смысл наступившего этапа в эволюции архитектурно-художественной мысли.

А она в это время озабочена проблемами создания ансамбля, естественно вытекавшими из общей классицистической направленности архитектурного творчества. В этих условиях возрастает престижность монументальных искусств и более всего – скульптуры. Величественными и в то же время конкретно «очеловеченными», узнаваемыми, доступными массовому зрителю изображениями

она была призвана исчерпывающе выразить идеологию и тематику монументальных образов – и в уникальных, исполненных высокого художественного достоинства ансамблях, и в многократно тиражируемых памятниках – статуях вождей и героев.

## Стремление к синтезу искусств

Монументальный памятник становится в это время самым представительным в жанрово-видовой иерархии советского искусства. Вопросы развития скульптуры обсуждаются на первом съезде архитекторов. Даже в экспозициях выставок преобладает не станковая пластика, а монументальная – эскизы памятников и декоративного оформления зданий. В конце 1934 года организуется совещание по проблемам синтеза пространственных искусств, а в 1936 году выходит сборник, включивший материалы совещания<sup>50</sup>. Все крупнейшие постройки тех лет – Дворец Советов, канал Москва–Волга, ВСХВ, советские павильоны на международных выставках в Париже и Нью-Йорке, Московский метрополитен – «транскрипируются» с помощью скульптуры. Она разъясняет архитектурный сюжет, связанный в монументально-общественных сооружениях с утверждением идеи гражданственности, патриотизма, государственной мощи. Зримое овеществление этих понятий – обязательная предпосылка искомых тогда «реализма и правды» в архитектуре. И если появление «архитектурного передвижничества», то есть чисто повествовательной трактовки архитектурных тем с некоторой примесью морализаторства, в 1934 году настораживает<sup>51</sup>, то в конце десятилетия архитектурно-литературные ана-





Архитектор А.Н. Душкин.  
Художник А.А. Дейнека. Станция  
метро «Маяковская». 1938

Съемка А.В. Попова

логии становятся расхожим моментом в характеристике зодчества<sup>52</sup>.

Как все другие искусства, оно должно было рассказывать о героическом прошлом, прекрасном настоящем и превосходном будущем. Но в отличие от других искусств, имеющих возможность выбирать между ангажированным путем и путем свободного, пусть «в подполье», развития, для архитектуры вариантов не было. Получение «среднего арифметического» в произведении, ориентированного на коллективное восприятие и всеобщее понимание, гарантируется коллективной же художественной мыслью. Поэтому, например, при утверждении к строительству такого репрезентатив-

ного объекта, как гостиница «Москва», успех предприятия обеспечивается сложением творческих возможностей Л.И. Савельева, О.А. Стапрана и А.В. Щусева. Созидательная воля Б.М. Иофана в его работе над Дворцом Советов соединяется с усилиями В.А. Щуко и В.Г. Гельфрейха. Такова была установка свыше. Даже слово художника не имеет индивидуального авторства: доклады для всех крупных архитектурных совещаний готовятся коллективно.

И архитектура метро – за редким исключением – плод коллективного творчества, к тому же созревающий часто под присмотром авторитетного консультанта. Конечно, это предопределено технологическими сложностями





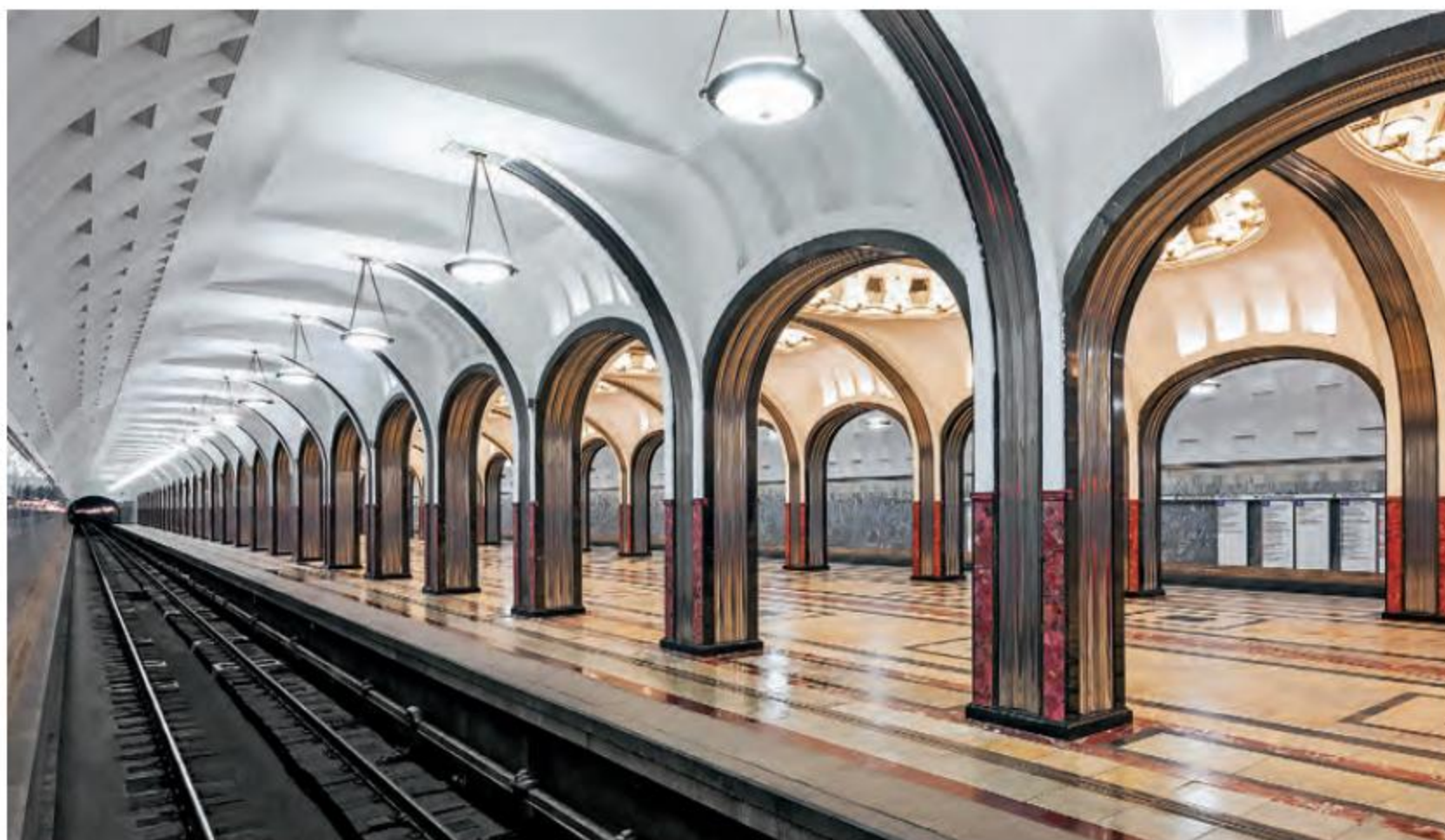
А.А. Дейнека. Мозаичные панно на тему «Сутки страны Советов» в куполах станции «Маяковская». 1938

Съемка А.В. Попова

Архитектор А.Н. Душкин. Художник А.А. Дейнека. Станция метро «Маяковская». 1938. Платформенный зал и перспектива туннеля

Съемка А.В. Попова





специфики подземной архитектуры. Особенно на первой стадии, когда надо было решать совершенно новые задачи. Но есть и другая причина, причина идеологического толка: «коллективизация» творческих намерений как бы предопределяет «благонадежность» результата. Причем не единомыслие и не взаимотяготение являются условием соединения авторских сил. Предпочтительнее их искусственное скрепление, порождающее столь же искусственные «объективные» ценности – как станция «Площадь Революции», своеобразный архитектурный гибрид, полученный в результате случайной, не соотнесенной с природой метростроения, скульптурной прививки. Мутации в развитии вида, возникшие впоследствии, докажут тупиковый характер такого пути архитектурно-художественной мысли.

Но в проектировании и строительстве второй очереди – на станции «Площадь Маяковского» (сейчас «Маяковская»), принадлежащей тому же

автору А.Н. Душкину, – был намечен иной путь. Путь преодоления уже успевшего укорениться стереотипа станционного зала как интерьерного «застывающего» пространства. Архитектор ломает замыкающие центральный неф стены, «разрывает» потолок, создает ритмичным соединением колонн и арок ощущение свободно растекающегося вглубь, вширь и в высоту воздуха. Этому способствует стальная колонная конструкция, впервые используемая в условиях глубокого заложения, которая дает возможность предельно облегчить массы композиции и максимально высвободить пространство. Оно, при всей его динамике, целостно. А массы, при всем изяществе их форм, не раздроблены, а связаны в единую, логически строгую каркасную систему. Блестящие стальные ленты, огибающие арки, – это не только «индустриальный» декор, но и конструктивно-иллюзорный прием, как бы противопоставляющий силам сжатия силы растяжения. Так же «работают»



и эллипсоидные купола с мозаиками А.А. Дейнеки.

Образное воздействие архитектуры автор конкретизирует иллюстративным рядом этих мозаик, посвященных теме «Сутки страны Советов». «“Надо мною небо. Синий шелк!” – говорил индустриальный лирик... лирика должна найти свое место. Прорывы в небо... привели к решению осветительных куполов с тематическими вставками из мозаик...»<sup>53</sup> Эти слова самого А.Н. Душкина – симптом общего тогда для всего нашего искусства стремления к повествовательности и дидактике, в контексте которого находились даже предельно самостоятельные и самодостаточные художники. Купола на «Маяковской» можно было бы отнести только к идеологически-текстовой «начинке» образа, если бы они не выполняли важную пластическую роль, множа пространство и аранжируя его свето-цветовыми акцентами.

Конструктивно-содержательная целесообразность этих куполов неоспорима. А их изобразительное наполнение – прерогатива индивидуального восприятия. Например, в «аскетичные» 1960-е годы они оценивались как помеха для архитектурной выразительности образа станции, как излишняя подробность, переводящая его пластическое содержание в тематический регистр и камуфлирующая конструктивное инакомыслие архитектора. Несомненно, «Маяковская» с помощью мозаичных плафонов, выполненных на высоком художественном уровне, декларировала стремление к искомому синтезу искусств. Эта станция стала абсолютно новаторским произведением, открывающим новые горизонты подземной урбанистики.

«Маяковская» действительно похожа на площадь, а точнее – на улицу подземного города со всем неожиданным разнообразием его функционально-пространственных связей. Но на том этапе перспективной идее, выраженной в образе станции, не суждено было развиваться. Как не суждено было продолжиться в обозреваемый в книге период динамической концепции метродорог Н.А. Ладовского или мечте о двухэтажных пересадочных узлах И.Г. Таранова. Эти замыслы выводили архитектурную мысль в область качественно новых пространственно-урбанистических координат. Однако возобладала тенденция превращения станции метро в «штучное изделие», в «шкатулку», украшенную изнутри.

Драматизм художественной ситуации состоял не только в диктате внешней среды, но и в том, что условия социального заказа становились внутренним условием творчества почти каждого мастера. Но талант и профессиональная воля художника выводили его из-под идеологического прессинга. Характерно, что следующая этапная работа А.Н. Душкина – станция «Завод им. Сталина» («ЗИС», сейчас «Автозаводская») начисто лишена каких бы то ни было попыток компромисса. Глазу коренного москвича, воспитанного на густоте форм внутреннего пространства метро, здесь даже будто недостает визуальной пищи. Не хватает и новизны решения: автор как бы создает новую вариацию торжественного интерьера «Дворца Советов». Но образ, выражающий, как и в «Маяковской», дух стилистики ар-деко, теперь более рационален, а оттого суховат и холодноват. Но зато мужество противостояния неоклассическому декорированию пространства очевидно.



Архитектор А.Н. Душкин, при участии Н.С. Князева. Проект станции «Завод им. Сталина» («Автозаводская»). 1942

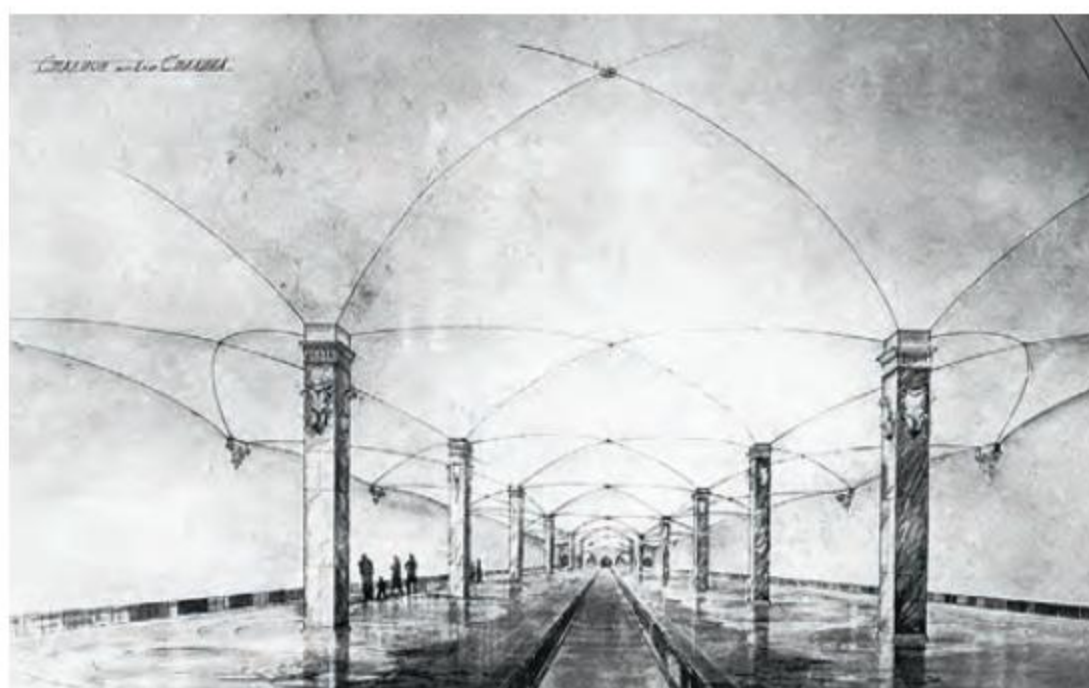
Источник: «Метрогипротранс»

Архитектор А.Н. Душкин, при участии Н.С. Князева. Станция метро «Автозаводская». 1943

Съемка А.В. Попова







Архитекторы Д.Н. Чечулин, И.Г. Таранов. Проект станции «Стадион им. Сталина» (сейчас «Партизанская»). 1937–1938

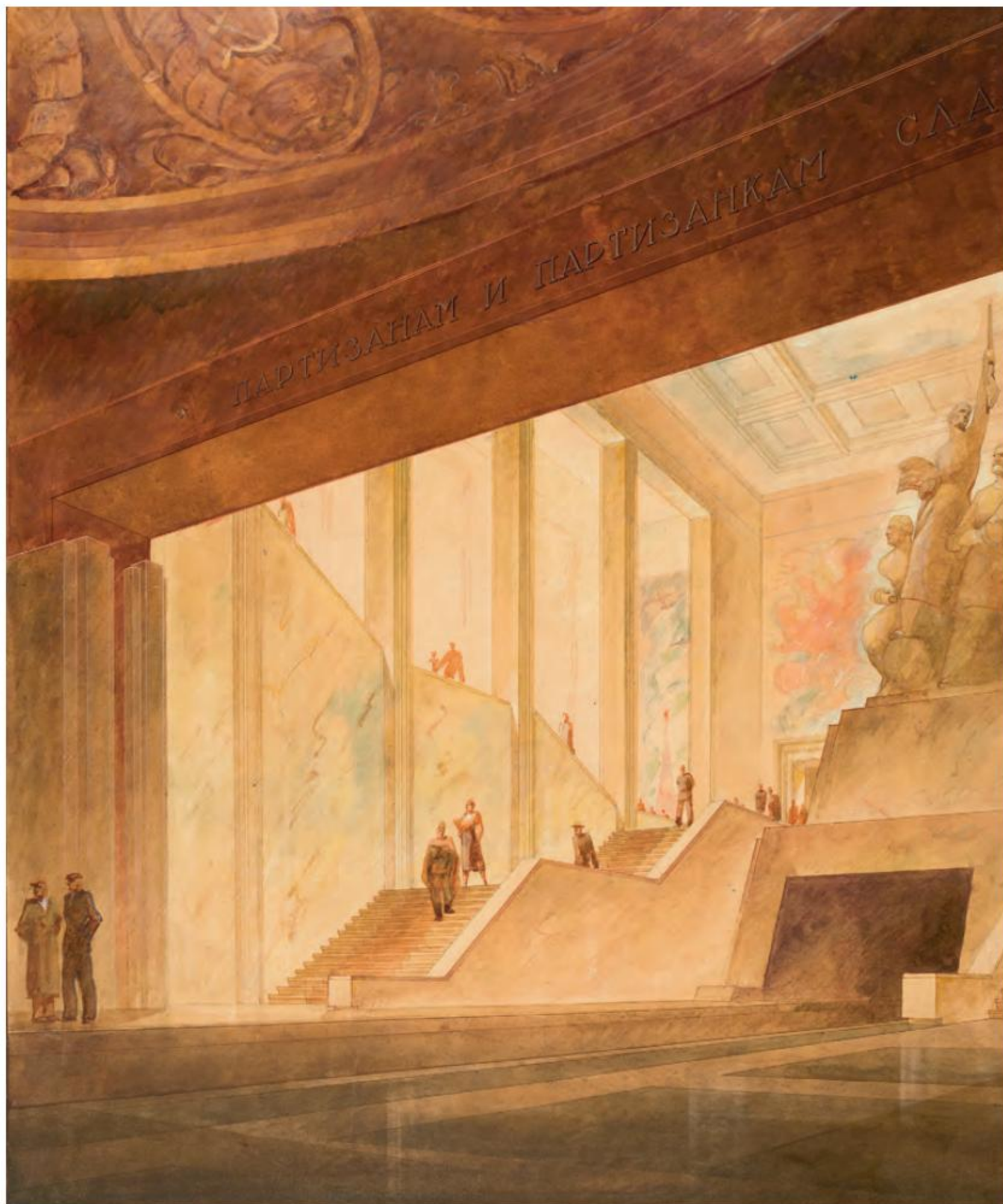
Из собрания Музея архитектуры им. А.В. Щусева. Москва

Архитектор Касаткин. Проект станции «Стадион им. Сталина» Арбатско-Покровской линии. Вторая половина 1930-х гг.

Источник: «Метрогипротранс»

Двухплатформенная станция должна была служить аванзалом крупнейшего стадиона СССР

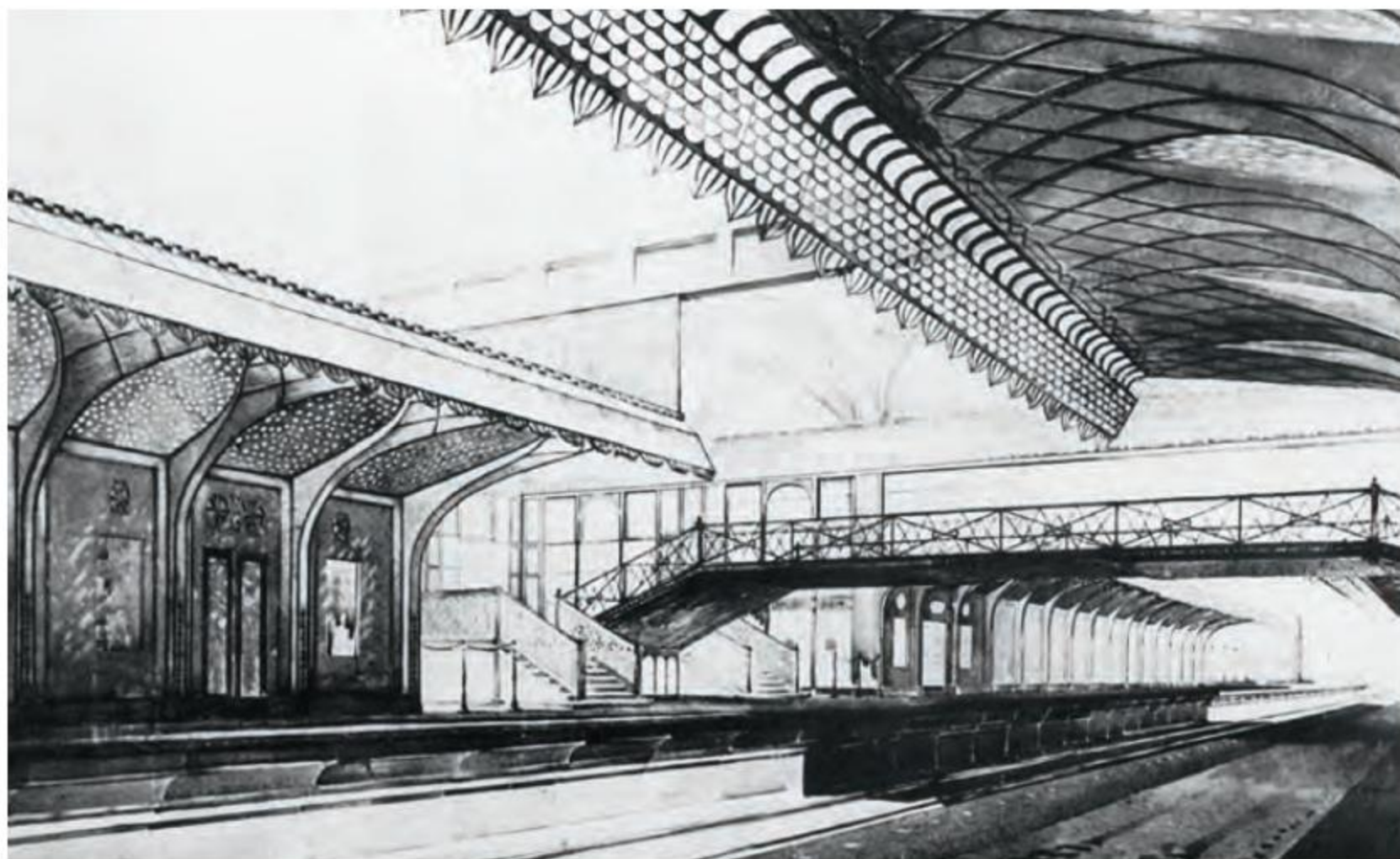




Архитекторы Б.С. Виленский,  
Л.Д. Фишбейн. Проект интерьера  
наземного вестибюля станции  
«Стадион им. Сталина»  
 («Партизанская»). 1943

Из собрания Музея архитектуры  
им. А.В. Щусева. Москва





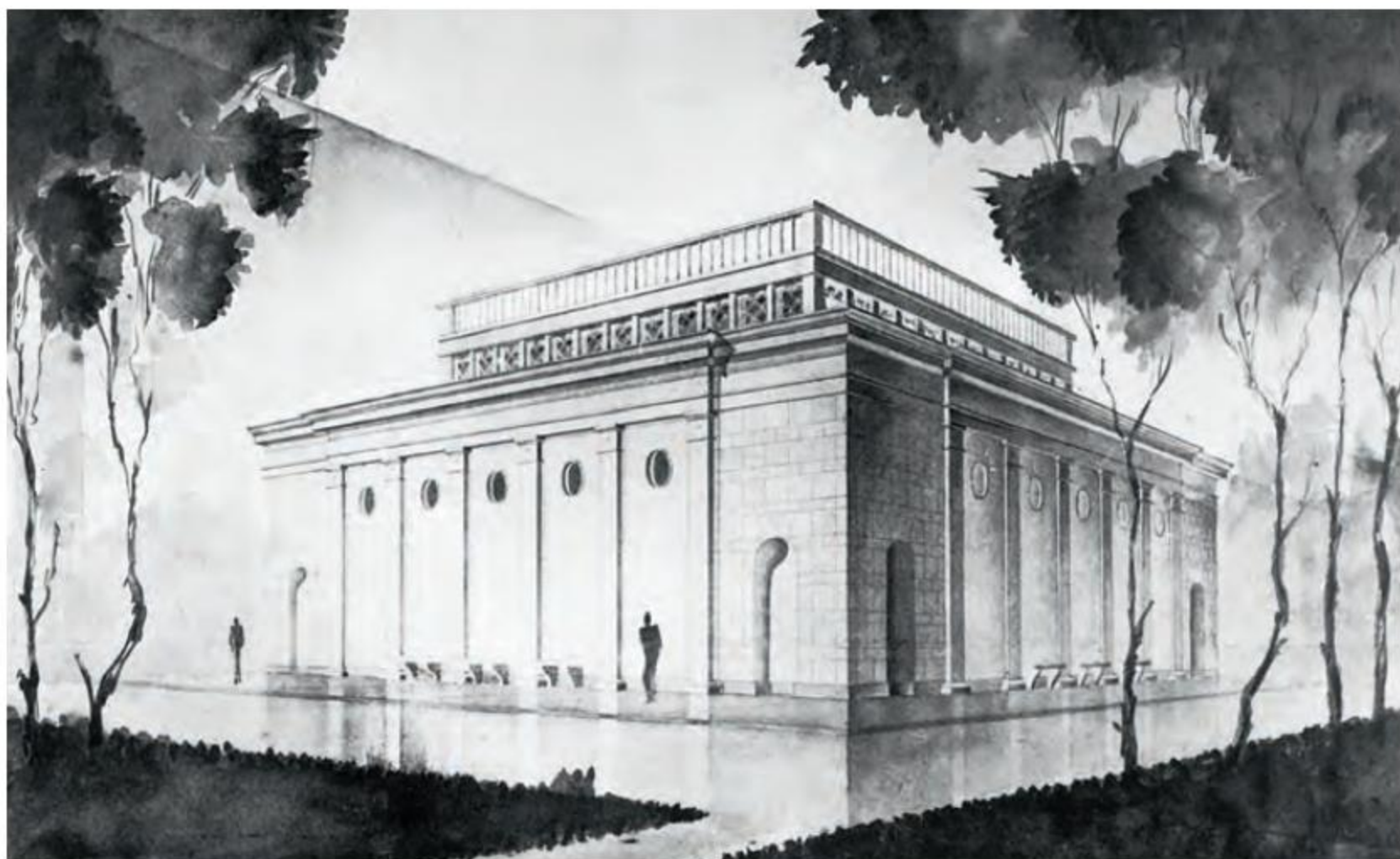
Эскизы к проекту станции позволяют проследить, как А.Н. Душкин постепенно отказывается от лишних декораций, оставляя только мозаичные вставки и легкий рельеф по верху путевой стены. Художник все более полагается на выразительность «каркаса», вертикальная экспрессия которого подсказана естественной динамикой растительных форм. Он утончает опоры, подчеркивает их напряженность нервюрами, превращает в подобие натянутых струн. Так в поисках, как говорил сам Душкин, «незатуманенного балластными формами» решения<sup>54</sup> он вступает в спор с распространенными тогда тяжеловесными историко-архитектурными имитациями.

Станция «Автозаводская» принадлежит уже новой, третьей очереди метро, сданной в эксплуатацию в военные годы<sup>55</sup>. Проектирование этой очереди велось гораздо раньше – первоначальные предложения были вынесены на обсуждение архитектурной

общественности в апреле 1938 года. Современники трагичного периода нашей истории, эти проекты запечатали ломку художественного сознания, проявляющуюся в тотальной идеологизации образного языка. Рожденные после Первого съезда советских архитекторов, который сформулировал прямую зависимость целей и путей архитектуры от социальных ожиданий, узаконенных государственной властью, замыслы метровокзалов, во всяком случае большинства из них, объединены общим стремлением к исключительности – грандиозной высоте, гигантскому шагу колонн, необозримому платформенному пространству<sup>56</sup>. Этот размах можно было бы принять за исчезновение боязни пустоты, если бы сама пустота не становилась такой многозначительной, монументально-весомой.

В широко простирающихся пространствах, напоминающих то ли залы для общественных манифестаций,





Архитекторы В.А. Ершов,  
Л.А. Шагурина. Проект станции  
метро «Первомайская»  
Арбатско-Покровской линии.  
Вторая половина 1930-х гг.

Источник: «Метрогипротранс»

Станция планировалась как  
первая наземная станция  
Московского метрополитена

Архитектор Л.М. Поляков.  
Проект вестибюля станции  
«Завод им. Сталина» Замоскво-  
рецкой линии. 1938

Источник: «Метрогипротранс»

Архитектор Л.Н. Павлов.  
Проект станции метро «Завод  
им. Сталина» Замоскворецкой  
линии. Входной вестибюль.  
1930-е гг.

Источник: «Метрогипротранс»





то ли выставочные павильоны, есть что-то тяжелое и давящее, как бы сообщающее человеку воздействие окружающей среды – не грунта, а самой жизни с алогично спрямленным развитием, подчиненным казарменным установлениям, что были изложены в вышедшем тогда кратком курсе истории ВКП(б).

### Станции-мемориалы. Сакрализация пространства

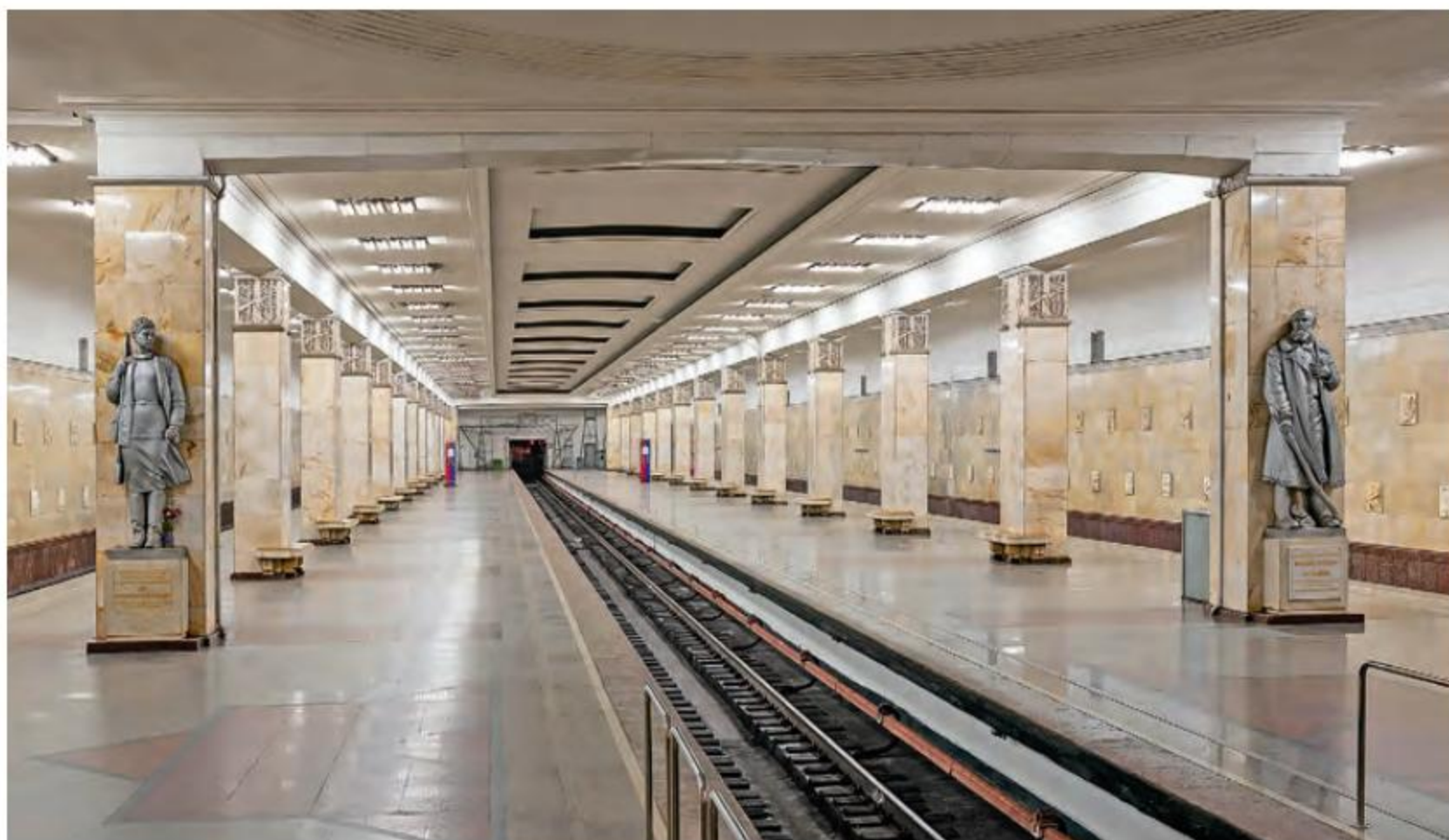
Великая Отечественная война не могла не оставить своего следа на воплощении проектных замыслов метростанций. В натуре они, несомненно, сдержанней и гораздо дальше от триумфально-праздничного контекста довоенной архитектуры, выраженного в облике ВСХВ или советских павильонов на Международных выставках в Париже (1937) и Нью-Йорке (1939). И все же когда от третьей очереди мысленно возвращаешься к первой, то ранние станции кажутся почти этюдами, выполненными легко, без лукавого мудрствования, точно на заданную функциональную тему. Теперь же функциональное содержание образов потеснено увековечивающим, мемориальным смыслом. Все станции имеют конкретную историческую тему, связанную с героикой нынешней и минувших войн, с патриотизмом советских людей в тылу, с партизанским движением. Поэтому в перронных залах и вестибюлях так много мозаичных изображений, рельефов и круглой скульптуры, подчас воспринимающейся как памятники (например, статуи Зои Космодемьянской и партизана Матвея Кузьмина на станции «Стадион им. Сталина» («Партизанская»). Да и сами станции вполне можно рассмат-

ривать как первые монументы Великой Отечественной войны<sup>57</sup>.

При сооружении этих монументов скидок на военное время не было. Наблюдается «неуклонный рост применения мрамора», гранита, увлечение художественно-отделочными работами<sup>58</sup>. Колонны «Автозаводской» облицовываются плитами ороктурия – великолепного алтайского мрамора, порталы арок, ведущих из центрального в боковые нефы на «Новокузнецкой» – белым прохоро-баландинским мрамором, состоящим из цельных блоков, сложенных в порталной балке по всем правилам каменной кладки. Как изысканно-мягко – полукруглыми двойными уступами – оформлены углы ниш вестибюля, а также пилонов на станции «Бауманская» (проектное название «Спартакoвская»). Какая богатая цветовая палитра использована в отделке «Семёновской» (ранее «Сталинская»). И вообще – какой огромный объем «фасонных» мраморных работ выполнен на всех станциях третьей очереди!

Увековечивая подвиги народа на фронте и в тылу, убеждая в незыблемости величия страны и неотвратимости победы, вся архитектурно-изобразительная «палитра» одновременно подтверждала, вопреки трудностям времени, эталонность стиля Московского метро – ориентира в создании парадных общественных интерьеров. И потому станции становились не проще, а богаче, чем предыдущие. Декоративная самодостаточность подчас демонстрирует себя с обезоруживающей прямолинейностью. Как, например, тщательно отполированные каннелированные пилоны из темно-красного газгана на «Бауманской» –



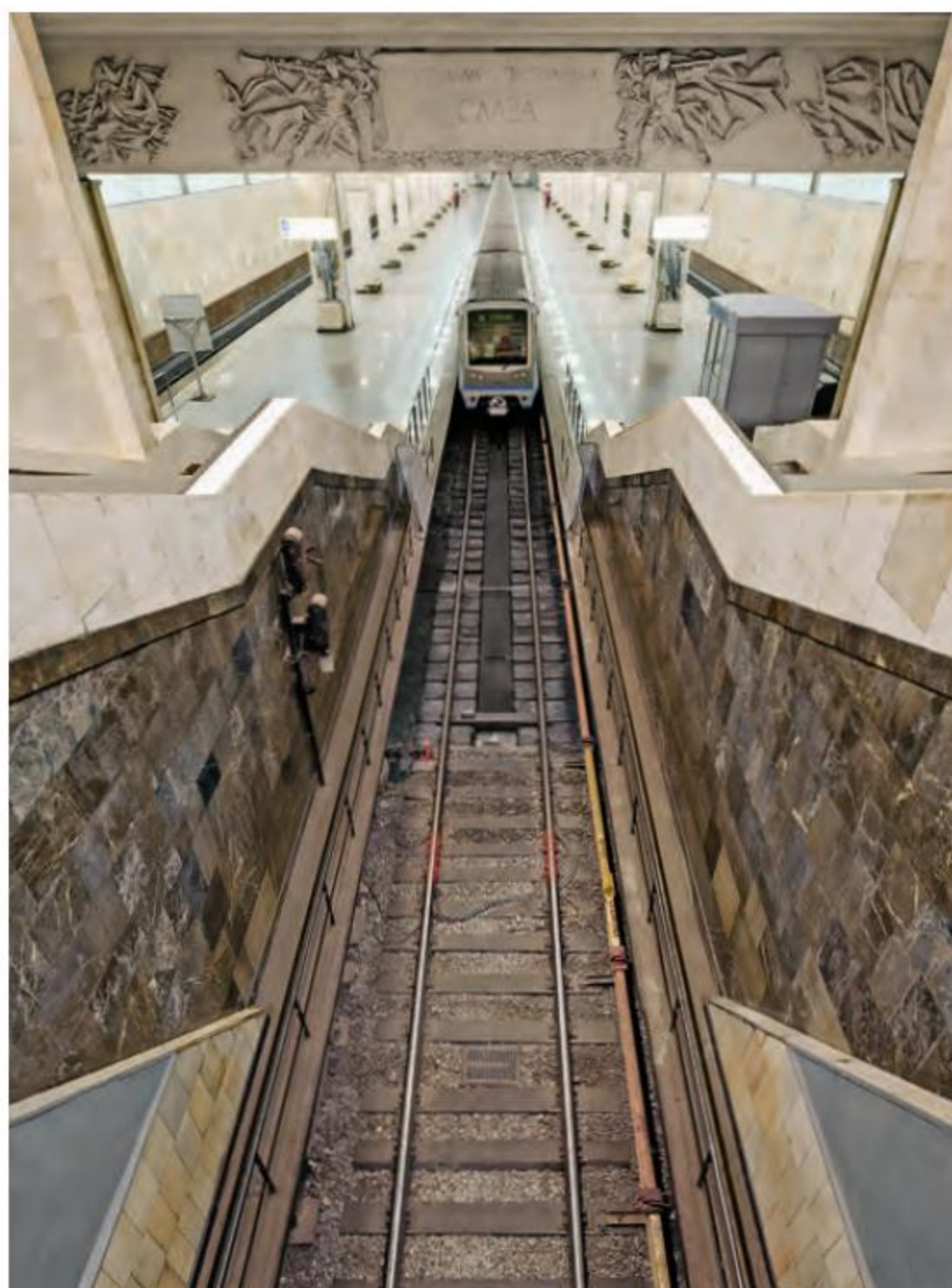


Архитекторы Б.С. Виленский,  
Л.Д. Фишбейн. Скульптор  
М.Г. Манизер. Станция метро  
«Партизанская» (проектное  
название «Стадион им. Сталина»).

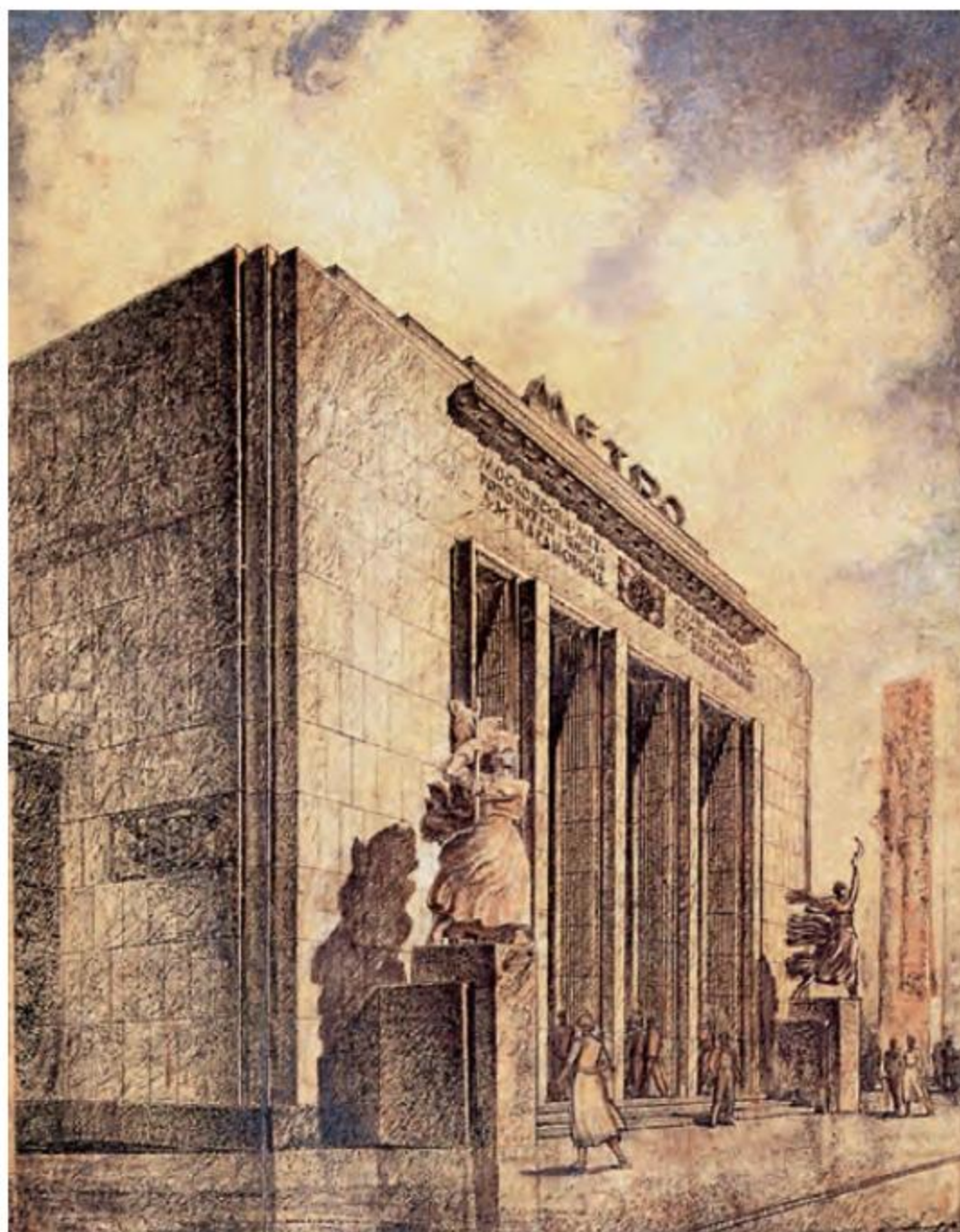
1944  
Съемка А.В. Попова

Спуск на станцию  
«Партизанская». Рельефы –  
скульптор С.Л. Рабинович

Съемка А.В. Попова







Архитекторы Б.М. Иофан,  
Ю.П. Зенкевич, В.В. Пелевин.  
Проект павильона станции  
«Спартакoвская»  
(«Бауманская»). 1938–1944

Из собрания Музея архитектуры  
им. А.В. Щусева. Москва

Архитектор Б.М. Иофан.  
Станция метро «Бауманская».  
Перронный зал. 1944

Съемка А.В. Попова

Скульпторы В.А. Андреев,  
О.А. Андреева, С.В. Кольцов.  
Статуарные композиции  
на станции метро «Бауманская»

Съемка А. В. Попова

они буквально «выскакивают» из антаблемента, выставляют себя напоказ, словно иллюстрируя рекомендацию И.В. Жолтовского: «То, что находится близко к человеку, должно быть дано сильно и богато»<sup>59</sup>. Взятая вне контекста какой-то стержневой мысли мастера, эта рекомендация звучит наивно и даже как бы непрофессионально. Но нередко именно так – отрывочно и начетнически – преломлялись историко-художественные уроки в условиях отсутствия ясности стилевых ориентаций.

В 1938 году, после просмотра в Московском архитектурном институте студенческих проектов, В.А. Веснин констатировал, что они «носят стилевой костюм, стилевой убор,

точно взятый напрокат в театральной костюмерной мастерской!»<sup>60</sup> Ключевые слова здесь: стилевой костюм – вот что более всего подходит для определения в целом декоративного облика большинства станций третьей очереди. Они, как и все общественно-значимые сооружения того времени, продемонстрировали принцип музейно-театральной выразительности архитектуры. Так, торжественные аллеи, величественные порталы и анфилады залов проектируемого Дворца Советов, выставочных павильонов СССР в Париже и Нью-Йорке включали человека в архитектурно-театральное действо и программировали прочтение смысла образа. Черты сценографии носят и проекты восстановления





ЧАСТЬ I. СТАНЦИИ-МЕМОРИАЛЫ. САКРАЛИЗАЦИЯ ПРОСТРАНСТВА





разрушенных войной городов, работа над которыми велась уже с 1944 года.

На вступивших в строй в эти же годы станциях метро – «Бауманской», «Электrozаводской», «Сталинской» (сейчас «Семёновская»), «Новокузнецкой» – действие пространственно-изобразительного «спектакля», разворачивающееся на основе героико-мемориальной «драматургии», имеет отчетливый сакрально-погребальный оттенок.

Укороченный и сжатый центральный неф, обустроенный архитектурной декорацией, скульптурным реквизитом и имеющий изобразительный задник-торец, напоминает и сцену, и алтарное пространство, и музеефицированную усыпальницу. Движение поездов и людей по бокам от этого выгороженного зала, кажется, не имеет никакого отношения к его внутренней жизни. Пассажира она стремится превратить в созерцателя, который дол-

жен, неторопливо рассматривая «реликвии», приобщаться к надсуетному, исполненному героического пафоса миру. Даже изображаемые сцены военных действий даны с той условно-патетической величавостью, которая относит содержание архитектурно-художественного ансамбля станций к области мифологии.

Мифотворчество социально-политической жизни находит воплощение в наборе определенных, становящихся каноническими, форм архитектуры метро. Это, конечно, вестибюли. На протяжении 1930-х – начала 1950-х годов их типология стремительно эволюционирует. Вестибюли первой очереди своими размерами, характером остекления, точной акцентировкой входа декларировали принадлежность к «прикладному» разделу архитектуры. Теперь же это грандиозные, в высоту нескольких этажей, чаще всего центрические сооружения





Архитектор С.М. Кравец.  
Скульпторы Н.К. Венцель,  
В.И. Мухина. Художник  
Б.П. Ахметьев. Станция метро  
«Семёновская» (проектное  
название «Сталинская»). 1944

Съемка А.В. Попова

Геральдический рельеф  
на станции метро  
«Семёновская»

Съемка А.В. Попова



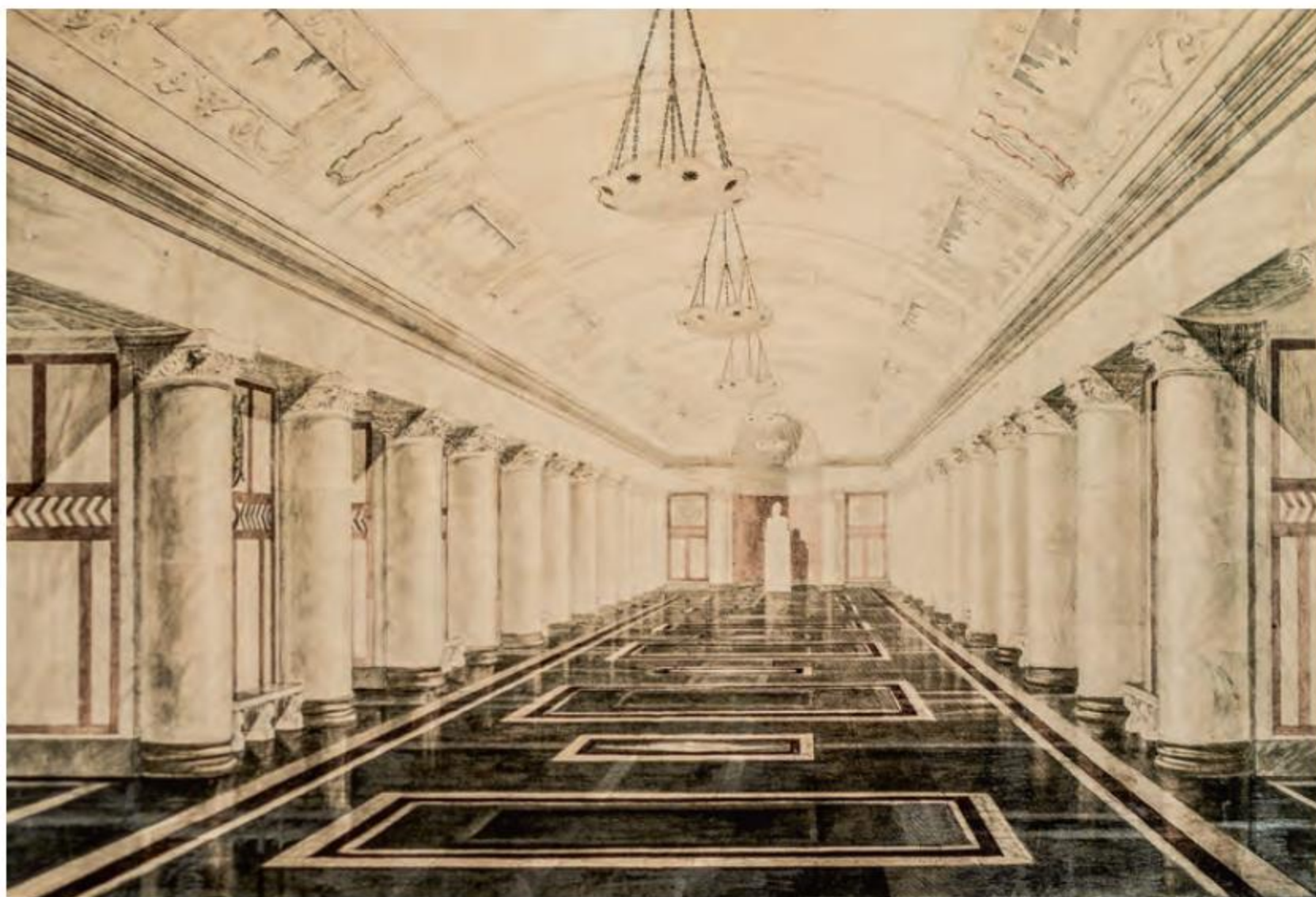


Архитекторы В.Г. Гельфрейх, И.Е. Рожин. Скульптор Г.И. Мотовилов. Станция метро «Электrozаводская». 1944

Скульптор Г.И. Мотовилов. Рельефы на пилонах станции метро «Электrozаводская». 1944





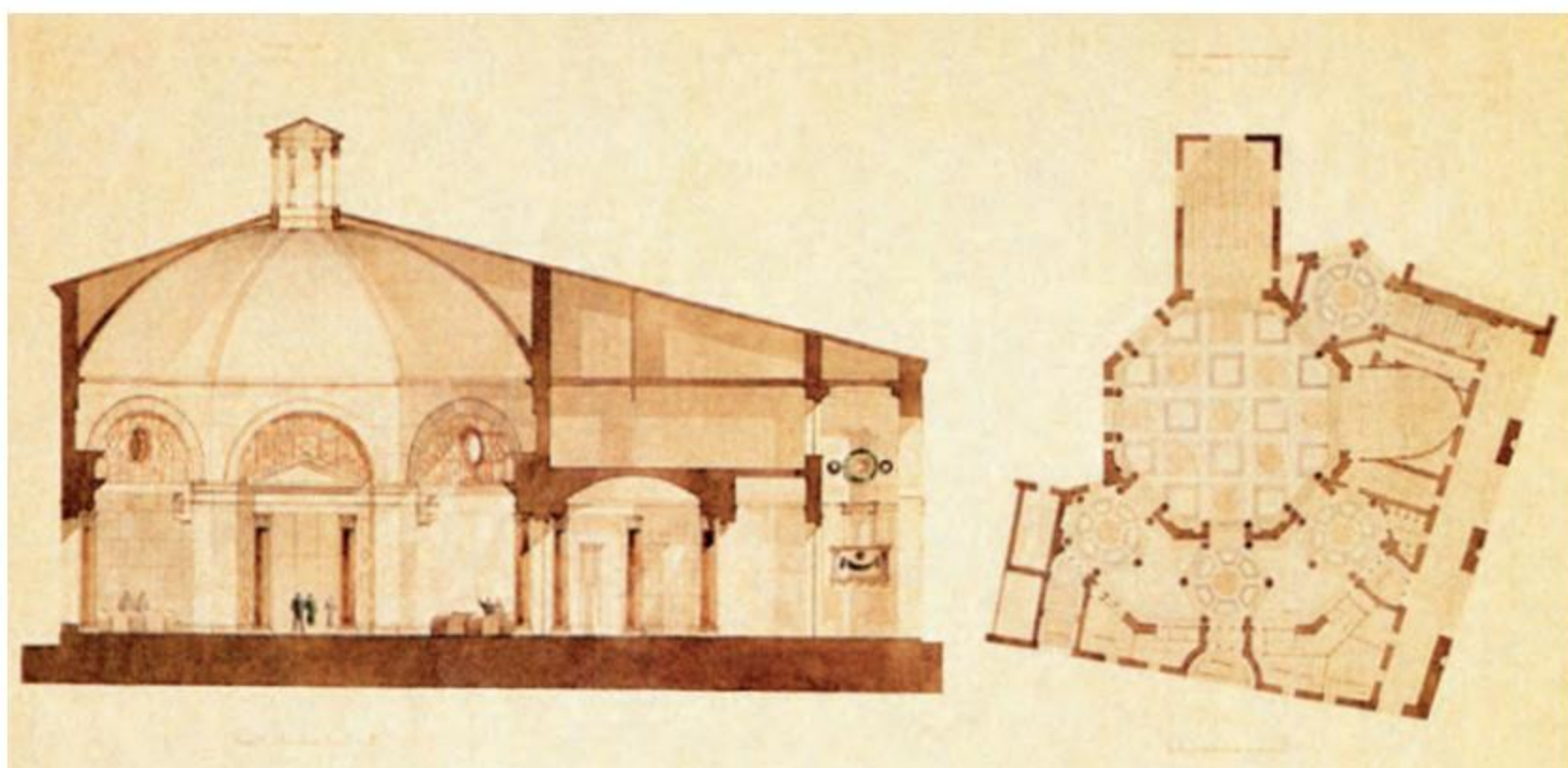


Архитекторы Н.Я. Колли,  
И.Н. Кастель. Проект станции  
метро «Павелецкая» Кольцевой  
линии. 1948

Из собрания Музея архитектуры  
им. А.В. Щусева. Москва

Архитекторы Н.Я. Колли,  
И.Н. Кастель. Проект  
наземного павильона  
станции «Павелецкая»  
Кольцевой линии. 1944–1950

Из собрания Музея архитектуры  
им. А.В. Щусева. Москва







Архитекторы К.С. Рыжков, А.А. Медведев, при участии Л. Грипачевской. Скульпторы Е.П. Блинова, П.М. Кожин, А.Г. Сотников, А.Д. Бержитская, З.С. Соколова. Станция метро «Таганская» Кольцевой линии. 1950

Съемка А.В. Попова

с мощными порталами и гулкой пустотой подкупольных пространств – широковещательные наземные заявки на музейно-театральные и мемориально-храмовые темы, развивающиеся в композиционных структурах и изобразительной атрибутике подземных залов. Сходство наземного павильона с капеллой так укоренилось в жизни, что в дальнейшем было трудно сломать стереотип представлений о том, каким должен быть вход в метро. «Раздутость» его размеров не была прихотью отдельных мастеров: существовали технические, по тем временам завышенные, нормы площадей и объемов, необходимых для освоения при проектировании.

Что это было – футурологическое предвидение, расчет на увеличи-

вающиеся с годами пассажиропотоки или выражение мифологизированного мышления, тяготеющего к гигантомании? Отчасти первое, но более всего – второе. Проявлением исторической специфики образного языка является и страсть к куполам, к созданию иллюзий «прорыва в небо», а шире – «прорыва в будущее». Видовое разнообразие куполов огромно. Они бывают истинные и ложные, глубокие и мелкие, основные и вспомогательные, гладкие и кессонированные, строгие и украшенные декором. Наибольшую знаковую нагрузку несут огромные купола вестибюлей – они постепенно раскрываются над головами поднимающихся на эскалаторе людей, как бы демонстрируя необъятные гори-





Промежуточный вестибюль  
на станции метро «Таганская».  
Панно в куполе – художник  
А.К. Ширяева

Съемка А.В. Попова

зонты человеческих возможностей и переводя бытовые действия в область неземных деяний. Очень красноречивы купола-светильники, особенно со скрытыми источниками света, символизирующие освящение земной жизни законами горних высей, ассоциирующихся, разумеется, с властью.

Архитектура послевоенных станций уже не растрчивает себя на множество куполов, они как бы собираются в одном колоссальном куполе – обязательном атрибуте наземного вестибюля. Он является обозначением реализации «прорыва в будущее» страны, одержавшей победу в Великой Отечественной войне. Теперь вестибюли усложняются и в плане, и в пластической

разработке экстерьера, интерьера, отдельных частей. Стягивая подсобные зоны вокруг основного подкупольного пространства и подчеркивая свое сходство с памятниками-пантеонами, вестибюли метро окончательно утверждаются как самостоятельная тема монументального зодчества.

Наиболее законченный характер это самоутверждение приобрело на станциях «Курская», «Таганская» и «Калужская» (сейчас «Октябрьская»). Все они входят в первое, вступившее в строй в 1950 году, звено Кольцевой линии, и пафос Победы звучит в них с акцентированной силой. Многогранная ротонда вестибюля «Курской», одетого с внешней стороны в броню прямоугольной «коробки» с тяжелым



рустованным порталом, а с внутренней – в белизну мраморных стен, в каннелированные одежды пилонов, в узорочье осветительной арматуры, увлекает взгляд человека ввысь, замыкает, останавливает, отягощает самостоятельным, не связанным с функцией триумфальным содержанием. В вестибюле «Таганской», имеющей два эскалаторных марша, триумфальные мотивы размножены в целой системе разнообразных сводчатых и купольных пространств, которая имеет свою собственную, не зависящую от дальнейшего развития в подземном зале композиционно-эмоциональную канву, содержащую завязку, кульминацию и концовку. На «Калужской» автономность и «мемориальность» вестибюля подчеркнуты насыщением стен и парусов купола сюжетно-тематическими рельефами, требующими специального внимания и особого, торжественного настроения чувств.

Торжественность является лейтмотивом восприятия зрителем и перронных залов станций, в образном содержании которых сочетаются увековечивание памяти о войне и прославление победы. На одних станциях преобладают идеи увековечивания, на других – триумфа, на третьих – праздничного осознания мирной жизни. А в целом образный строй анфилады подземных залов Кольцевой линии звучит как «ода к радости». Так метрополитенное зодчество на новом витке подтверждало свои качества особого архитектурного жанра, приносящего функцию в жертву жизненному смыслу, продиктованному событиями исторической важности. Да и любое крупное общественное сооружение той поры мыслилось как памятник Победе. Соборно-хоровое, одическое начало об-

раза выражалось многообразием всех доступных пластическим искусствам приемов – архитектурной детализацией, декоративной лепниной, скульптурными и живописно-мозаичными изображениями, то есть всем тем, что с конца 1930-х годов приветствовалось как «синтез искусств», но в 1950–1960-е клеймилось как «излишества».

Само это понятие вошло в лексикон уже вскоре после войны и было зафиксировано в директивных документах. «Стремление к пышности и неумеренному богатству форм», «проявление дурного вкуса», «непроизводительная растрата средств», «неоправданные излишества» – эти фразы звучали в 1948 году на собрании актива архитекторов Москвы<sup>61</sup>. Но к архитектуре метро они до поры до времени отношения не имели. Как объекты экстраординарные, станции метрополитена находились долгое время вне зоны критики, и чрезмерная декоративность их убранства расценивалась не иначе, как «нарастание художественного синтеза»<sup>62</sup>. Заметим, что «Серпуховская» (сейчас «Добрынинская»), из всех станций Кольцевой линии не самая пышная, а напротив, одна из самых сдержанных, порицалась за «примитивность» и «однообразие»<sup>63</sup>. Декоративная парадность других станционных залов в большей мере отвечала пристрастиям массового вкуса, чем, например, скупая пластическая выразительность «Серпуховской». «Тяготы и неустроенность быта военного времени рождали мечту о послевоенной жизни, где все должно быть красиво, добротно, самого высокого качества. Только в русле этих, вполне сформировавшихся и характерных для послевоенных лет представлений может быть понято и оценено





Архитекторы И.Е. Рожин, Г.К. Яковлев, авторы павильона О.А. Великорецкий, А.Ф. Стрелков, при участии Е.В. Васильева. Художник П.Д. Корин. Скульптор Г.И. Мотовилов, скульпторы – авторы медальонов вестибюля – О.А. Иконников, Ю.Г. Ушков. Станция «Смоленская» Арбатского радиуса. Наземный павильон, интерьер эскалаторного зала и фрагмент перронного зала. 1953

Из фототеки Музея архитектуры им. А.В. Щусева. Москва











Архитекторы Г.А. Захаров, З.С. Чернышева. Проект наземного павильона станции метро «Курская» Кольцевой линии. 1949

Из собрания Музея архитектуры им. А.В. Щусева. Москва

Архитекторы Г.А. Захаров, З.С. Чернышева. Скульптор Н.В. Томский. Интерьер наземного павильона станции метро «Курская» Кольцевой линии. 1950

Фотография 1950-х гг.

Архитектор Л.М. Поляков. Проект наземного павильона станции метро «Калужская» («Октябрьская»). Интерьер. 1948

Из собрания Музея архитектуры им. А.В. Щусева. Москва









П.Д. Корин. Мозаичное панно на своде перронного зала станции метро «Комсомольская» Кольцевой линии. 1952

Съемка А.В. Попова

Архитекторы А.В. Щусев, А.Ю. Заболотная, В.Д. Кокорин, В.С. Варварин, О.А. Великорецкий. Художник П.Д. Корин. Проект станции «Комсомольская» Кольцевой линии. 1945–1952

Из собрания Музея архитектуры им. А.В. Щусева. Москва

строительство... кольцевой линии метрополитена», – писали М.И. Астафьева-Длугач и Ю.П. Волчок<sup>64</sup>. В том, что подземные залы сооружались теперь шире, выше, масштабнее и параднее, проявлялся не только прогресс инженерно-технической мысли, но и самодостаточность сознания народа победившей страны.

Гипертрофия детали – одна из черт проявления этой самодостаточности. Естественная красота традиционного убранства метро мраморной облицовкой затмевается рукотворной нарядностью отдельных фрагментов интерьера. Какое внимание уделяется на станциях Кольцевой линии выразительности многопрофильного карниза («Комсомольская», «Курская»), лепнине

кессонов и подпружных арок свода («Белорусская», «Калужская», «Краснопресненская»), декору пилонов («Ботанический сад» /сейчас «Проспект Мира»/, «Киевская»), узорочью пола («Калужская», «Белорусская»). Стены и потолки покрываются мозаичными и керамическими панно, вставленными в роскошные картуши («Комсомольская», «Киевская», «Таганская»), цветными витражами в обрамлении витой металлической оправы («Новослободская»), полихромной мраморной инкрустацией («Павелецкая»).

Самостоятельное декоративное звучание приобретают орнаментальные кронштейны, которые являются то пятами опор свода («Комсомольская»), то основаниями светильников

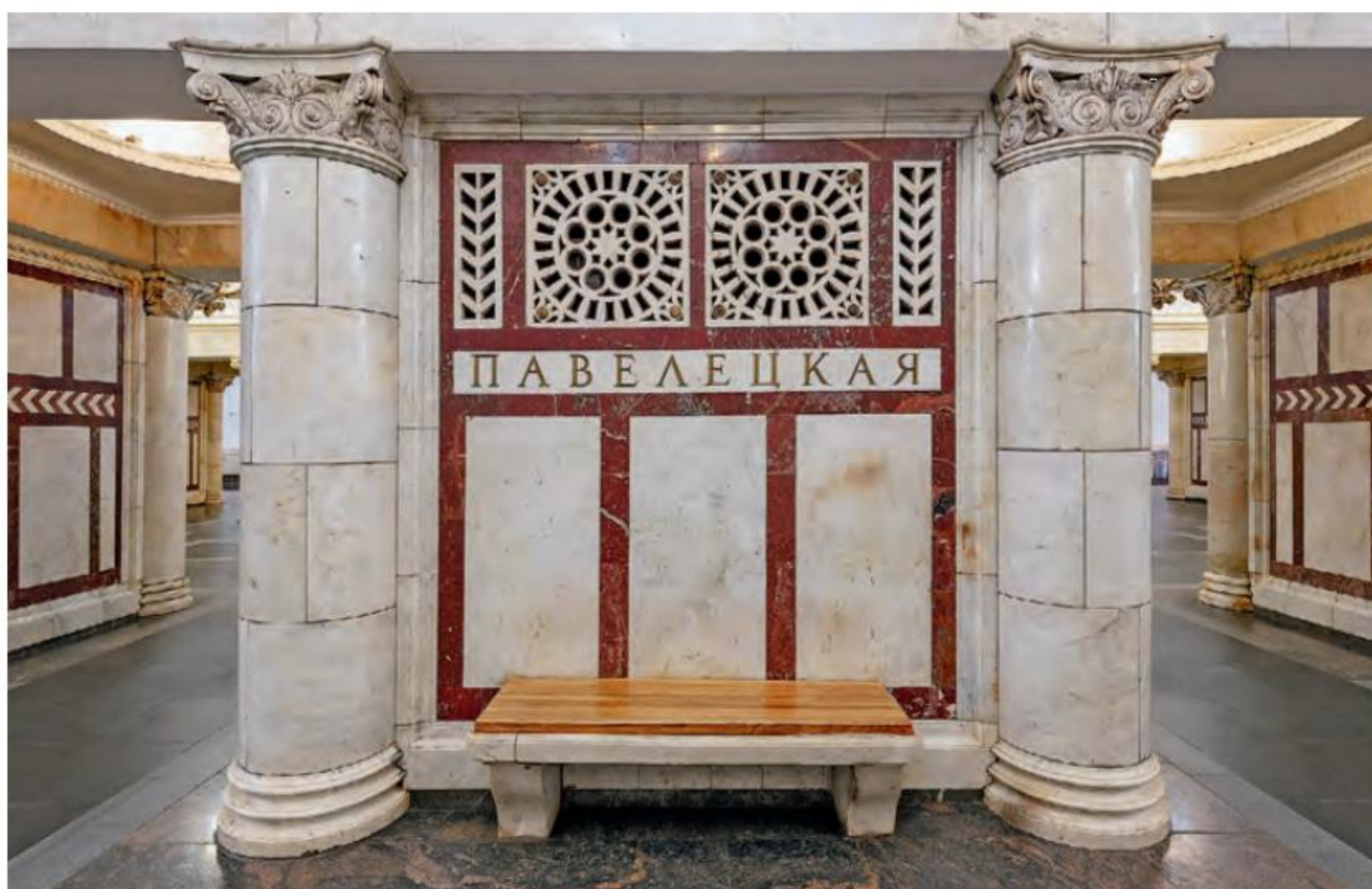




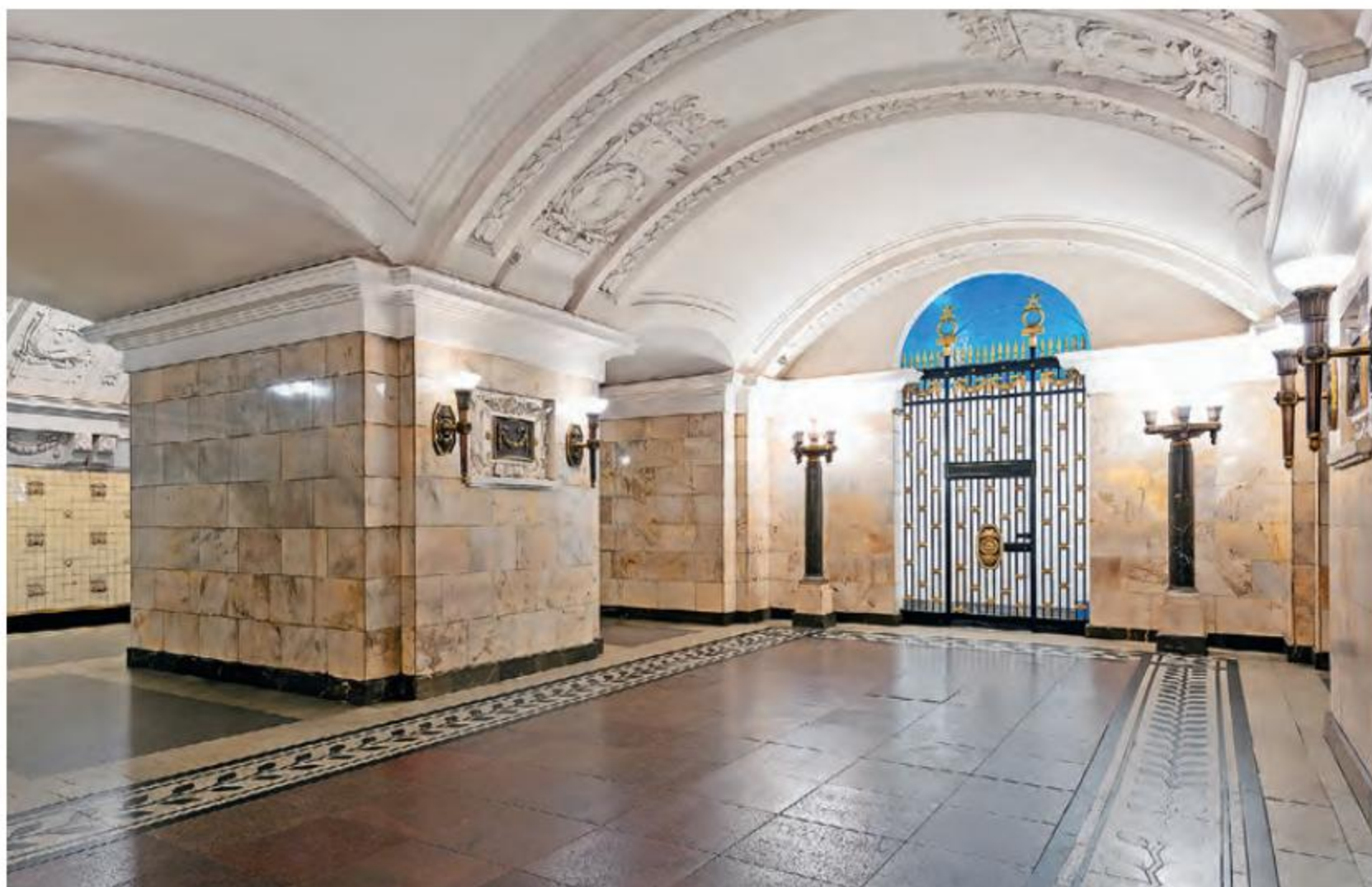
Архитекторы Н.А. Быкова,  
И.Г. Таранов. Скульптор  
М.Г. Манизер. Станция метро  
«Белорусская» Кольцевой  
линии. 1952

Архитекторы Н.Я. Колли,  
И.Н. Кастель. Станция метро  
«Павелецкая» Кольцевой линии.  
1950. Пилоны с полихромной  
мраморной инкрустацией

Съемка А.В. Попова







**Архитектор Л.М. Поляков. Станция метро «Октябрьская» («Калужская»). 1950**

Съемка А.В. Попова

Бронзовые светильники и решетка в торце перронного зала изготовлены в цехе по производству осветительной арматуры и художественного литья при «Метрострое»

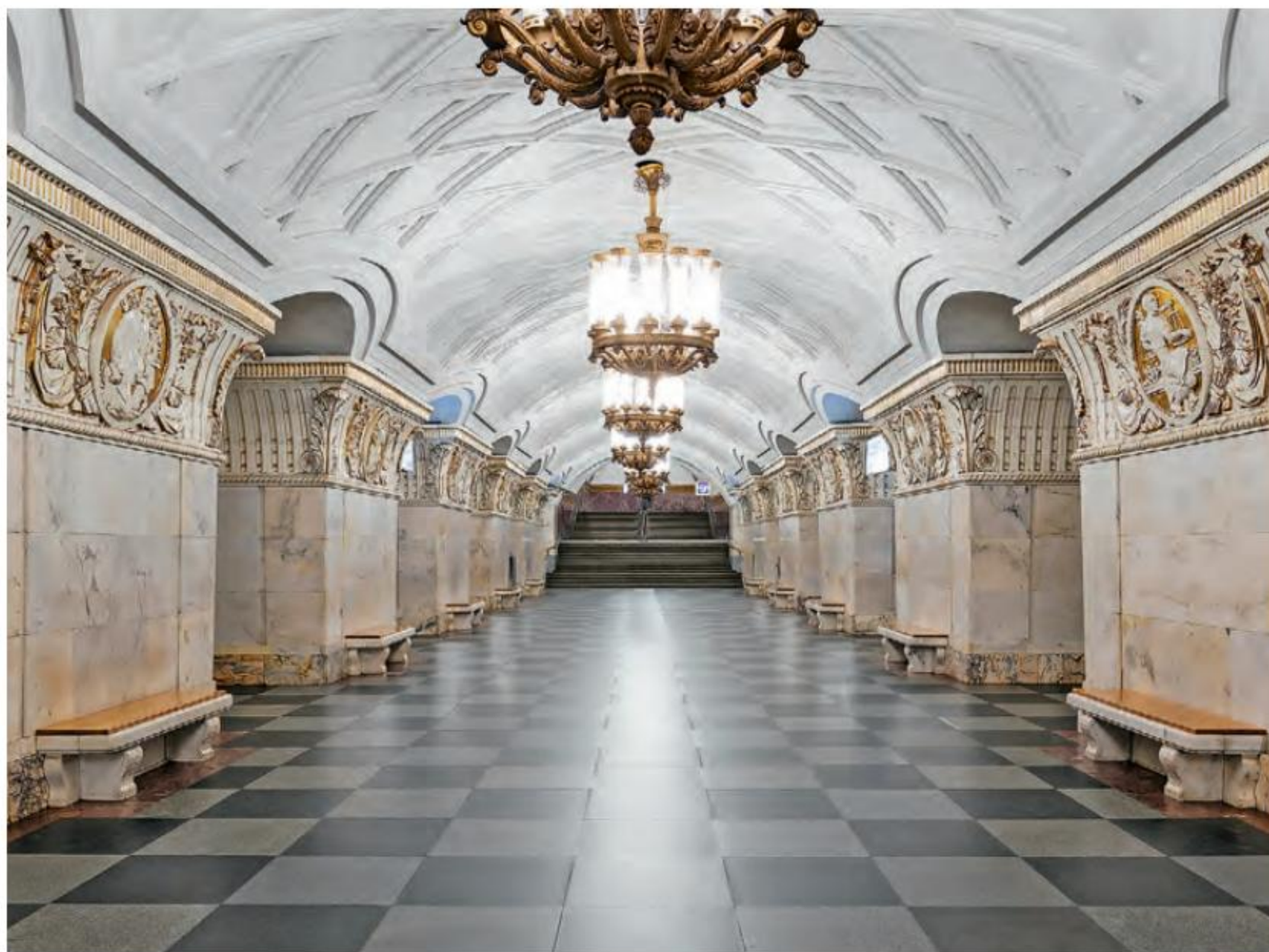
(«Белорусская»). Кстати, проекты осветительных приборов создаются в основном самими авторами станций и разрабатываются в организованном при «Метрострое» во время войны цехе осветительной арматуры и художественного литья. Изысканные по формам люстра, плафоны, торшеры и бра либо ровно освещают зал, либо выхватывают его отдельные фрагменты; блики света играют на смальтовых и майоликовых поверхностях, демонстрируя декор пилонов, карнизов, сводов.

Нельзя, однако, не видеть в этом культе изысканно-многодельной детали высокое ремесленное мастерство, сейчас во многом утраченное. Как оказался утраченным и целый ряд оформитель-

ских профессий, ставших невостребованными в период типового индустриального проектирования и строительства. Бронзовая кружевная арматура или плафоны матового стекла с прозрачной порезкой становятся сейчас, несомненно, музейными экспонатами, а сами интерьеры метростанций – музеями нашей материальной культуры, требующими уважительного к себе отношения и охраны.

Вместе с тем в украшательстве как принципе архитектурного мышления была губительная для зодчества сторона – предавались забвению такие фундаментальные понятия, как тектоника, функциональность, градостроительный аспект осмысления отдельного объекта. При сосредоточенности







Архитекторы В.Г. Гельфрейх,  
М.А. Минкус. Скульптор  
Г.И. Мотовилов. Художник  
А.Н. Кузнецов. Станция  
метро «Проспект Мира»  
(«Ботанический сад»). 1952

Съемка А.В. Попова

Г.И. Мотовилов. Керамические  
рельефы на пилонах станции  
«Проспект Мира», посвященные  
теме «Преобразование природы». 1952

Фотография 1950-х гг.

Архитекторы Г.А. Захаров,  
З.С. Чернышева. Колонна-  
капитель в распределительном  
вестибюле станции «Курская»  
Кольцевой линии. 1950

Съемка А.В. Попова

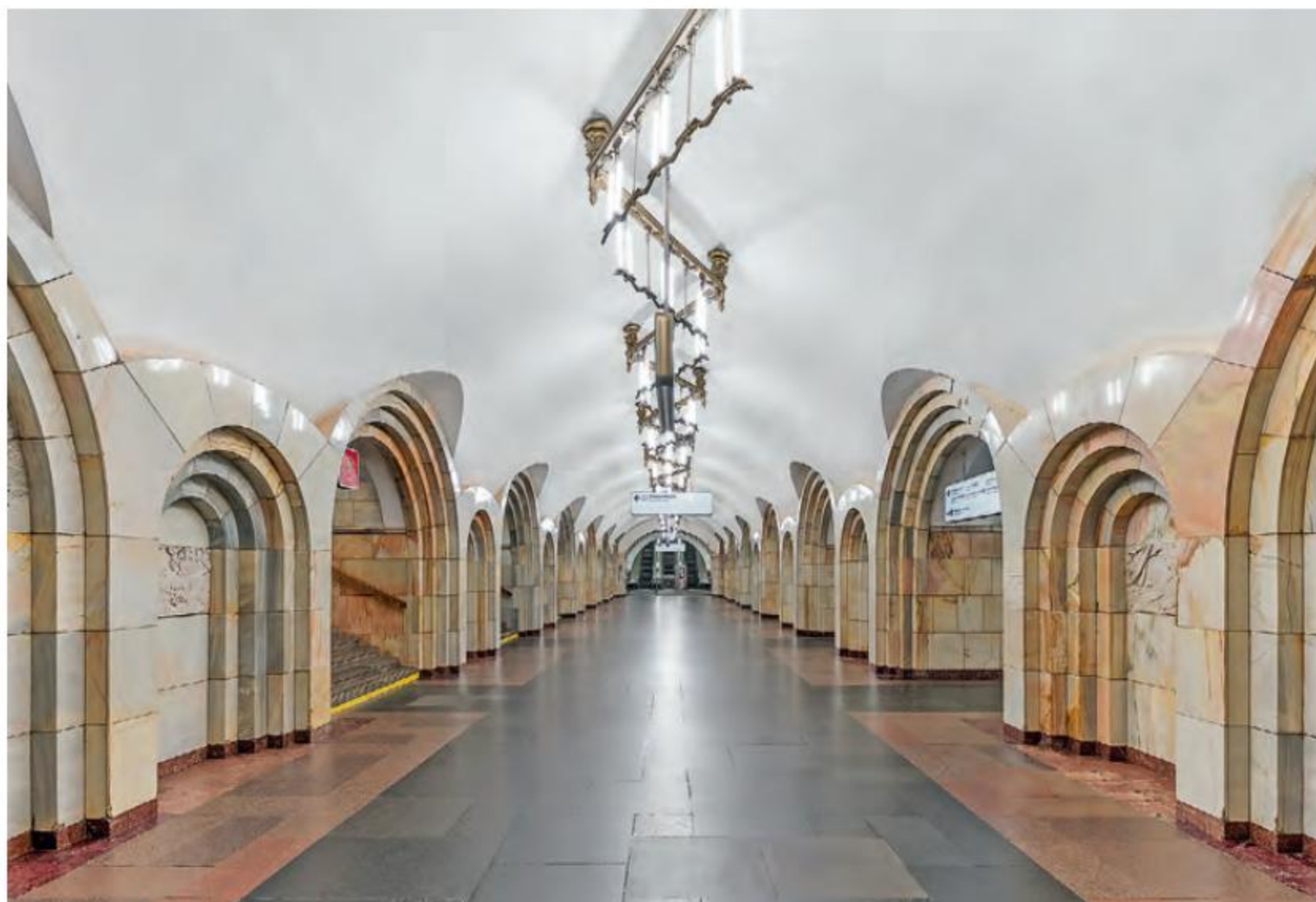


на локальных художественных задачах совсем ушли из поля зрения профессионалов важнейшие, концептуальные вопросы подземной урбанистики. Из всех станций Кольцевой линии можно выделить, пожалуй, две, противостоящие разрушительному воздействию декоративного самодовольства и функционально-тектонического нигилизма. Это уже упомянутая «Серпуховская» (проект Л.Н. Павлова), а также подземный зал «Курской» – пластически чистый образ, без всякого привкуса бутафории, с обнаженной конструктивной схемой, с ясным распределением несущих и несомых масс, с монументально обозначенным – в месте перехода на «Курскую-радиальную» – центром. Но авторы Г.А. Захаров и З.С. Чернышева, выразившие себя как последовательные воспре-

емники традиций строгого ампира, не смогли до конца устоять перед искушениями времени. Проявления уступок – золоченые скульптурные декоративные тяги с двух сторон свода, а более всего – грибовидная колонна-капитель, горделиво возвышающаяся посередине круглого распределительного вестибюля и обрамленная сочно вылепленным стилизованным растительным орнаментом.

Широкий ассортимент «кулинарно-растительной» орнаментики – не только «ювелирное» дополнение к нарядным архитектурным одеждам, надеваемым на типовую тубинговую конструкцию. Вряд ли можно навесить ярлык формализма на тенденцию всепроникающей и всепоглощающей декоративности. Она является выражением глубоко идеологизированного





Архитекторы М.А. Зеленин, Л.Н. Павлов, М.А. Ильин, при участии Я.В. Татаржинской. Скульптор Е.А. Янсон-Манизер. Художник С.А. Павловский. Станция метро «Добрынинская» («Серпуховская»). 1950

содержательного ряда, рисующего картину державного благополучия, всеобщей сытости, райского процветания земли, изобилия ее полей и садов, безграничных возможностей ее плодородного лона. Эта картина – один из фрагментов эпической панорамы нашей жизни, воссоздаваемой в период 1930–1950-х годов бесчисленными изображениями колхозных празднеств, натюрмортами со снедью, пейзажами с колосющейся пшеницей, статуями физически совершенных людей с атрибутами трудовых, военных и спортивных подвигов. Буйная «телесность» суммарного образа метростанций Кольцевой линии затмевает

собой логически осмысленные композиции отдельных упомянутых здесь подземных залов. Да и они, естественно, не совсем свободны от мифологических примет, от общего стремления «дать архитектуру радостную и бодрую»<sup>65</sup> «на базе... руководящих указаний, дающих ключ к марксистскому пониманию задач советских зодчих...»<sup>66</sup>

Главным из этих руководящих указаний является наказ искусству быть «национальным по форме, социалистическим по содержанию». Теперь порицается «низкопоклонство перед иностранщиной», и, например, приверженность авторов станции «Павелецкая» еще недавно близкому сердцу





Архитекторы Г.А. Захаров,  
З.С. Чернышева. Скульптор  
Н.В. Томский. Станция метро  
«Курская» Кольцевой линии.  
1950

Съемка А.В. Попова

Ренессансу расценивается как абстрактный академизм и подражательность. Поощряется следование традициям русского классического наследия, народного зодчества и вообще народного творчества. Однако использование традиций носит чаще всего прикладной характер. Как, например, в последней работе Л.М. Полякова, на станции «Арбатская», входящей, вместе со «Смоленской» и «Киевской», в отдельный радиус, введенный в эксплуатацию в 1953 году.

Характерна эволюция образа метро в творчестве этого мастера: от почти крепостной суровости «Курской-радиальной» через торжественно-

строгую неоклассику «Калужской» до декоративной барочности «Арбатской». Чаще всего именно накладывающийся на архитектурную конструкцию декоративный «текст», в ткань которого вплетаются детали национальной орнаментики, сцены народной жизни и элементы советской эмблематики, иллюстрирует то «социалистическое содержание», которое должен воплощать образ станции. Радиус «Арбатская» – «Киевская» и последний, замкнувший Кольцевую линию, участок «Белорусская» – «Парк культуры» явились своеобразным венцом исторического этапа советского метростроения.



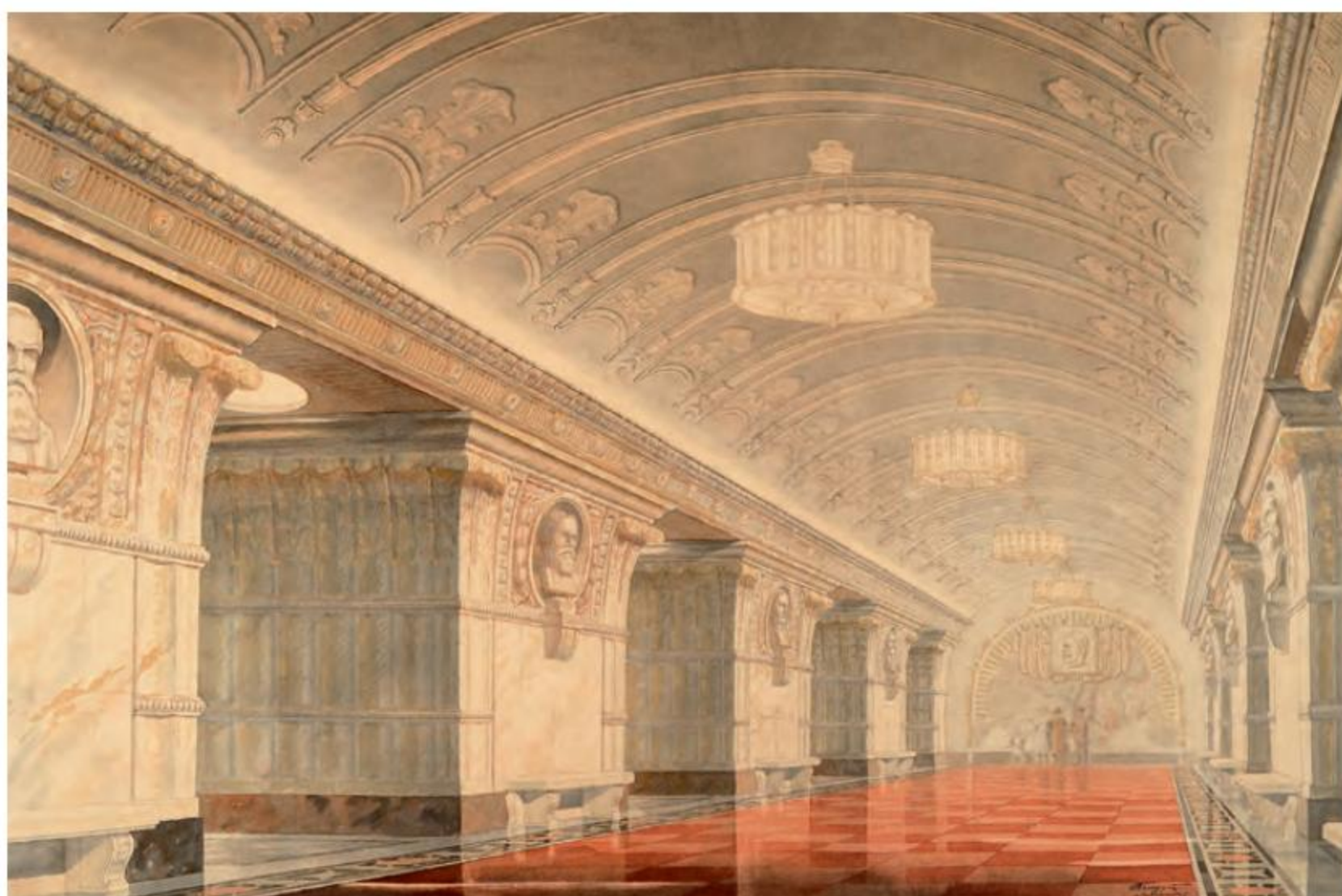


Архитекторы Г.А. Захаров,  
Г.С. Чернышева. Проект станции  
метро «Курская» Кольцевой  
линии. 1947–1948.

Из собрания Музея архитектуры  
им. А.В. Щусева. Москва

Архитекторы В.Г. Гельфрейх,  
М.А. Минкус. Проект (неосущест-  
вленный) станции «Ботанический  
сад» Кольцевой линии. 1950

Из собрания Музея архитектуры  
им. А.В. Щусева. Москва







Архитекторы Л.М. Поляков, Ю.П. Зенкевич, В.В. Пелевин, при участии А.Г. Рочегова, М.Л. Энгельке. Станция метро «Арбатская» Арбатско-Покровской линии. 1953

Архитекторы Л.М. Поляков, Ю.П. Зенкевич, при участии В.Г. Поликарповой. Наземный вестибюль станции метро «Арбатская» Арбатско-Покровской линии. 1953

Из фототеки Музея архитектуры им. А.В. Щусева. Москва





Стилистику послевоенного периода в архитектуре принято называть по-разному, чаще всего встречаются: стиль «триумф» и «сталинское барокко». В последнее время получает распространение термин «стиль “Победа”». Подсказанный названием – «Зал Победы» – подземного пространства станции метро «Комсомольская-кольцевая», он вошел в научный обиход благодаря исследованиям Т.Л. Астраханцевой<sup>67</sup>. Особую роль в продвижении термина сыграла ее концептуальная статья «Стиль “Победа” в декоративно-орнаментальном искусстве 1940–1950-х годов: к проблеме дефиниций в советском искусстве сталинской эпохи», опубликованная в ставшем знаковым сборнике «Архитектура сталинской эпохи» (вышел в 2010 г.)<sup>68</sup>. Это определение представляется мне образным и плодотворным. Оно ставит акцент не на политической составляющей явления, а на позитивном, созидательно-волевом начале общественных деяний и настроений, соответственно, и художественного мышления. Эталонным искусством в становлении этого стиля становится именно архитектура Московского метро.

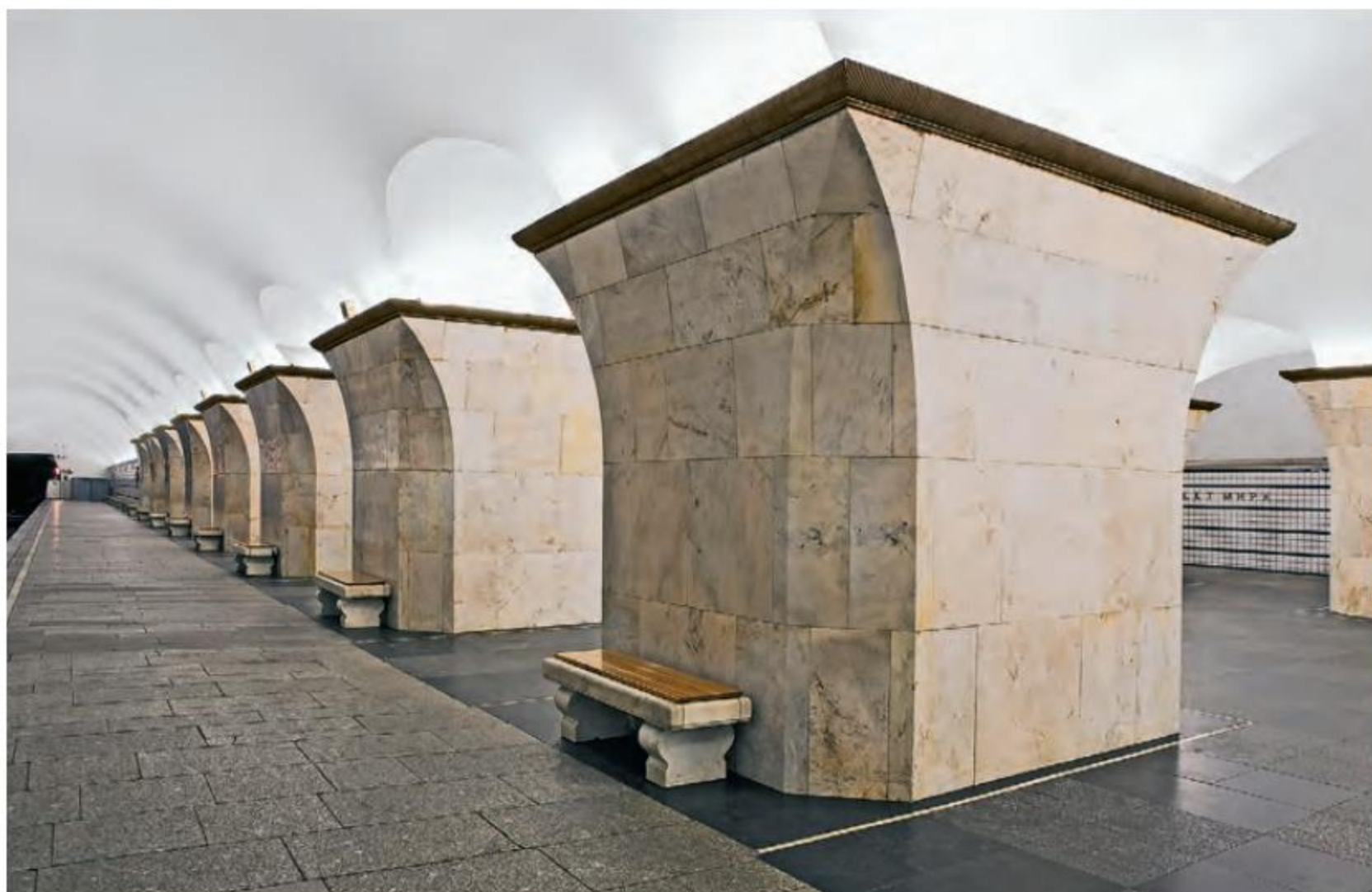
### От диктата аскетизма к свободе в освоении традиций отечественного метростроения

Вступившие в строй в конце 1950-х годов несколько станций Кировско-Фрунзенской (сейчас «Сокольническая») и Калужско-Рижской линий несут на себе печать безвременья. В одних живут отголоски декоративизма, в других рождается новая, минималистская лексика. А такая станция, как «Ботанический сад»

Калужско-Рижской линии (архитекторы В.В. Лебедев, П.П. Штеллер, 1958 /сейчас «Проспект Мира»/) воспринимается как преждевременная. То есть она совершенно свободна от «беллетризации» образа, но и лишена того обезличенного геометризма, который будет господствовать на протяжении следующих десяти лет отечественного метростроения. Ее проектировщики как бы перешагивают через время и программируют сдержанную образность станций второй половины 1970-х – начала 1980-х годов. Они апеллируют к отечественным традициям подземной архитектуры, освобождая ее от декораций. Авторы полагаются на выразительность монументальной и в то же время изящной пластики пилонов. Изящество достигается срезами их углов, что сообщает мощному архитектурному объему графичность, а также мягким рассеянным светом, источники которого скрыты под строгим бронзовым карнизом. В этом приеме наблюдается явная перекличка с принципом освещения станции «Кропоткинская» – как дань уважения к корифеям метрополитенного зодчества Душкину и Лихтенбергу. Линеарность общего абриса внутреннего пространства вторит контуру тубинга – не воспоминание ли это об идеях Ладовского?

Период 1960-х годов в метростроении – это, можно сказать, «пропись», то есть наиболее упрощенный вариант типового подхода к композиции промежуточного, предназначенного для недолгого в нем пребывания общественного пространства. Неважно, какого – интерьера аэровокзала, вестибюля концертного зала, кинотеатра, больницы или государственного учреждения. От всех общественных





Архитекторы В.В. Лебедев,  
П.П. Штеллер. Станция метро  
«Проспект Мира» Калужско-  
Рижской линии. 1958

Съемка А.В. Попова

Архитекторы А.Ф. Стрелков,  
В.А. Черёмин. Станция «Жданов-  
ская» (сейчас «Выхино»). 1966

Из фототеки Музея архитектуры  
им. А.В. Щусева. Москва







Архитектор Н.И. Демчинский.  
Станция метро «Преображенская  
площадь». 1965

Съемка А.В. Попова

интерьеров станции метро отличаются только своими стандартными параметрами, прежде всего уходящей вдаль перспективой с мерным ритмом квадратных в плане колонн и отсутствием дневного света. Впрочем, метродороги прокладываются теперь не только под землей, но и сверху, не нуждаясь в искусственном освещении. Например, Филёвская линия – станции от «Кутузовской» до «Кунцево» открывались постепенно с 1958 по 1965 год. Остановки на ней – почти то же самое, что и станционные платформы пригородных электричек.

Аскетизм стилистики архитектурного языка был связан с приоритетом рационалистического мировосприятия, формировавшегося под

влиянием идей научно-технической революции. Не менее важным было и другое: отрезвление общества, вызванное изменением в стране внутриполитической ситуации, порождало и трезвость подхода к формированию среды. А критическое осмысление только что прожитого исторического этапа инициировало нигилизм по отношению к символизировавшим его пышным формам и стилистическому ретроспективизму<sup>69</sup>. Сыграли свою роль и другие мотивы – желание восстановить прерванные связи с периодом революционного новаторства в архитектуре 1920-х годов, стремление выйти из состояния культурной изоляции, влиться в общий поток развития европейского зодчества.



Все виды творческой деятельности обращены теперь к современности. На нее ориентирует состоявшийся в 1957 году Первый всесоюзный съезд художников, призывая откликаться на «повседневное» и «обыденное». Трудовое человеческое деяние как общественно значимый факт истории – вот что становится главной темой искусства 1960-х годов. То же самое в архитектуре: содержанием художественного образа является неприкрашенная обыденность, выраженная через конструктивную целесообразность. На волне общей устремленности к функциональной правде решительно «осовремениваются» и станции метро. Как бы устыдившись своего бывшего напыщенного самодовольства, они сбрасывают «оперные» одежды и, усмирив гордыню образцово-показательного объекта, становятся рядовыми транспортными точками.

Раньше открытия станций сопровождались праздничными мероприятиями. Теперь общий контекст проектирования и строительства метро становится прозаически обыденным – станции вводятся в строй буднично, «в рабочем порядке», продлевая старые линии и образуя новые. Не объявляются архитектурные конкурсы<sup>70</sup>, молчит пресса – никакой аналитики кардинальных изменений в подходе к метростроению не существует. Станции уже не противопоставляют себя городу, а напротив, подчеркивают свою рядовую роль урбанистического «фрагмента». Именно рядовую: теряя интерьерный облик, подземные (или наземные) объекты не становятся художественно артикулированными, структурообразующими элементами общегородской жизни.

Подземные транспортные объекты – это в основном станции мелкого заложения, строящиеся по колонному типу. Здесь достаточно в качестве примеров назвать несколько: «Первомайская» (1961), «Ленинский проспект» (1962), «Профсоюзная» (1962), «Проект Вернадского» (1963), «Юго-Западная» (1963), «Щёлковская» (1963), «Преображенская площадь» (1965)... Они, по сути, однотипны, отличаясь цветом мраморной облицовки, покрытия пола, кладкой керамических плит на путевой стене, формой светильников. Эти станции проектируют те же мастера, которые создавали славу Московского метро. Среди авторов – архитекторы-первопроходцы Н.А. Быкова, И.Г. Таранов, мастера следующего поколения А.Ф. Стрелков, Я.В. Татаржинская, Н.А. Алёшина... Можно представить, как тесно им было в рамках типового строительства; в то же время в решении внутреннего пространства станций – пропорций, ритмики, колорита – чувствуется культура пластического мышления, накопленная опытом подземной урбанистики. Есть среди станций этого аскетического времени и запоминающиеся. Например, «Ленинский проспект», где лежащий на колоннах профилированный карниз обогащает пластику типовой стоечно-балочной конструкции и подчеркивает горизонтальную динамику пространства (архитекторы А.Ф. Стрелков, Н.А. Алёшина, Ю.В. Вдовин, В.Г. Поликарпова, А.А. Марова, 1962).

Почти все станции 1960-х годов пребывают, образно говоря, в пространственной эйфории, иллюстрируя концепцию перетекающего пространства – одну из ведущих идей архитектурного мышления XX века, активно





Архитекторы А.С. Стрелков, В.Г. Поликарпова. Наземная эскалаторная галерея на Ленинских горах. Вид ночью  
Фотография 1961 г.

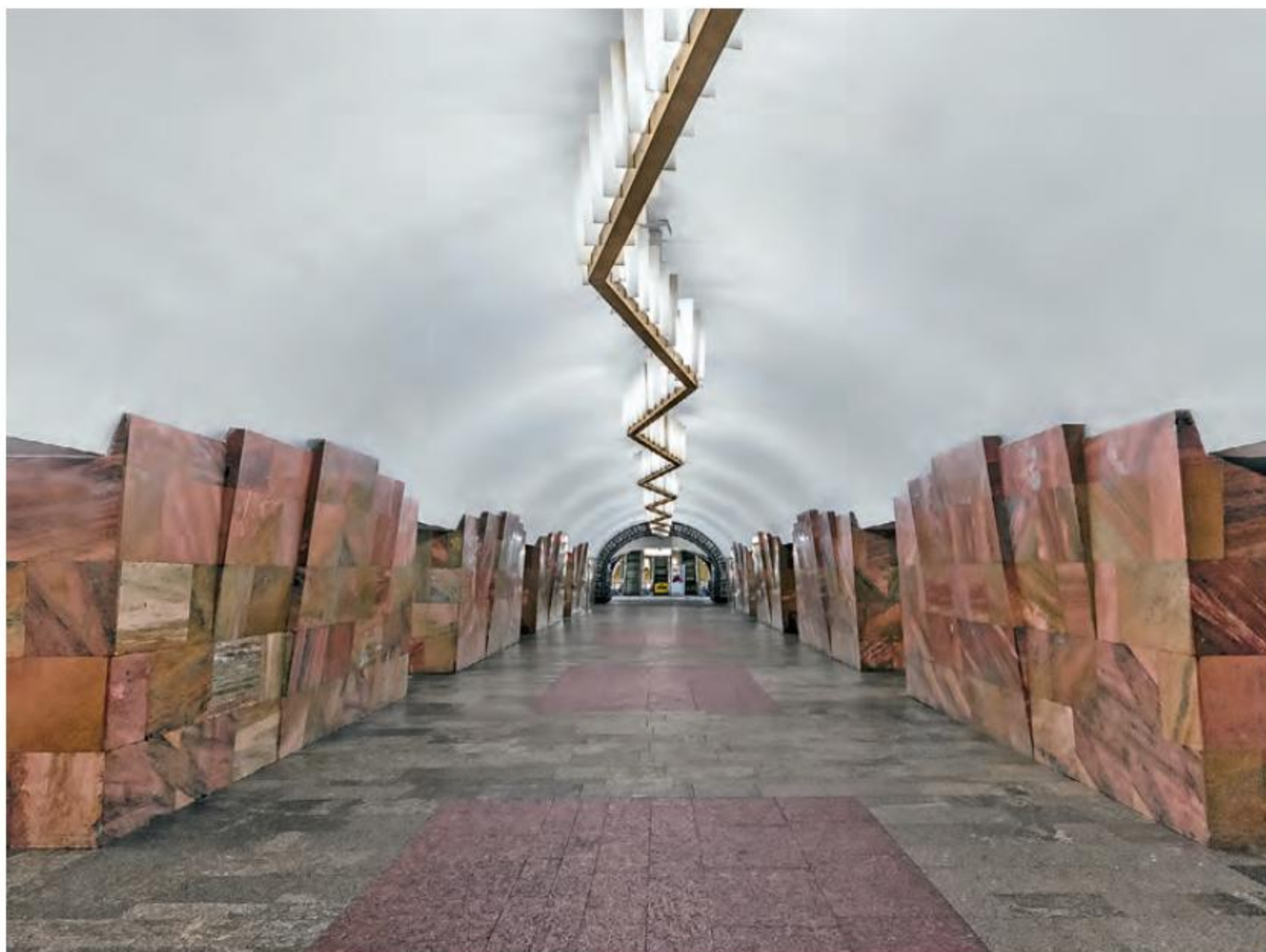
Архитекторы А.Ф. Стрелков, В.Г. Поликарпова. Художники Х.М. Рысин, Д.Я. Бодниек, И.А. Долган, Б.С. Широков. Станция метро «Баррикадная». 1972

развивавшуюся в двадцатые годы, а затем надолго прерванную. И в станциях глубокого заложения – радиальных «Октябрьская» (архитекторы А.Ф. Стрелков, Н.А. Алёшина, Ю.В. Вдовин, 1962) и «Таганская» (архитекторы Н.А. Алёшина, Ю.В. Вдовин, художник Э.М. Ладыгин, 1966) – авторы пытаются избавиться от балласта лишних масс, дабы не тормозить ими взгляд пассажира и не затруднять движение, направленное в соответствии с потоком текущего пространства. Его напор словно стремится стереть память о былом приоритете архитектурных масс, об активности формообразования средствами разных видов искусства в подземных пространствах станций.

Тем не менее, как пишет И. Чепкунова: «...именно в 1960-е годы была

предпринята попытка принципиально изменить основы построения городского скоростного транспорта. <...> При строительстве первой очереди метро традиционализм победил. Десятилетия спустя произошел возврат к формообразующим основам архитектурного авангарда, социально ориентированного стиля, который, появившись в начале XX века, декларировал среди прочих своих свойств возможность развития архитектуры параллельно развитию общества и техники. <...> Закономерно, что в 1960-е годы – в “постконструктивистское” время – в Москве появились открытые станции и линии <...> На короткое время метро вернулось к своей утилитарной транспортной сущности. <...> Там, где была учтена такая простая на первый взгляд вещь, как вид на город, по-





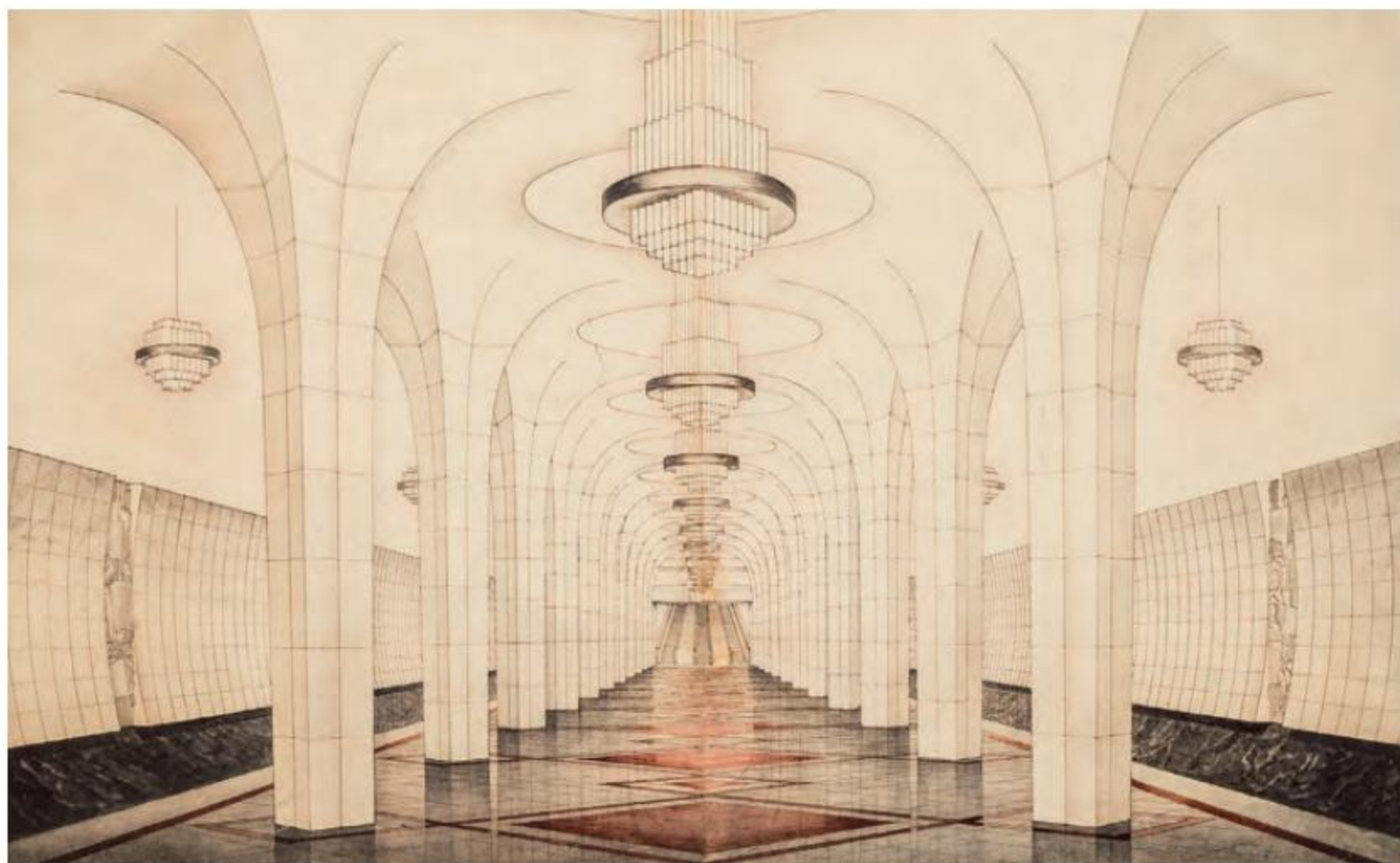
лучились замечательные станции»<sup>71</sup>. В качестве примера такой творческой удачи, ставшей одним из архитектурных символов эпохи оттепели, Чепкунова называет станцию «Ленинские горы» (архитекторы М.П. Бубнов, Б.И. Тхор, М.Ф. Марковский, А. Маркелов, А. Рыжков, 1959; сейчас «Воробьёвы горы») со ступенчатым эскалатором, ведущим ко Дворцу пионеров (архитекторы А.С. Стрелков, В.Г. Поликарпова, 1959).

К 1970-м годам агрессивность техницизма в архитектуре метро заметно ослабевает. В первую очередь это связано с общими процессами развития архитектурно-пространственного мышления. В конце 1960-х годов стала намечаться тенденция формирования среды отдельными, индивидуально решаемыми объектами,

ориентированными на сложность эмоциональной жизни человека и многообразие его личностных проявлений, а не только на его практические запросы. Идея пластически осмысленного пространства города, реализующаяся эпизодически, не в широких градостроительных масштабах, а в отдельных произведениях (например, здания МХАТа на Тверском бульваре /1974/, ТАСС /1977/, Детского музыкального театра им. Н.И. Сац /1979/), стала находить воплощение и в архитектуре метро.

Этому способствовал конкурс, наконец-то объявленный в конце 1960-х годов на группу станций Таганско-Краснопресненской и Калужско-Рижской линий. Они вступили в строй в начале 1970-х. Эти станции стали наглядным примером того, с каким





трудом наращивала «мускулы» архитектура метрополитена. Еще жив страх излишеств, но уже появляется противодействие безликой стерильности платформенных пространств. «Мускульные усилия» проступают в необычных формах колонн («Площадь Ногина» /сейчас «Китай-город»/, «Беговая», «Щукинская»), в активной пластике пилонов («Баррикадная», «Колхозная» /сейчас «Сухаревская»/), в объемной аранжировке свода («Тургеневская»). Часто эти усилия сопровождаются неуклюжими оформительскими «гримасами» в виде тяжелых металлических карнизов, грубых панелей, маскирующих вентиляционные камеры, массивных световодов, расчленяющих пространства подземных залов.

Но главное, что движет авторами в их поисках пластических, пусть не всегда удачных, приемов, – это тоска по образности станций. На двух из них она отливается в формах,

имеющих конкретную ассоциативность. На «Сухаревской» облицованные желтым мрамором устои похожи на снопы, а на «Баррикадной» отделанные красно-бурыми плитами складчатые пилоны напоминают полотнища знамен. Такой тематический ход для обеих станций органичен, ибо не навязчив, не отягощен декорацией, поддержан пропорциональной выверенностью и сомасштабностью с человеком общего пространственно-композиционного решения.

В этих станциях – в их массивных пилонах, определенной литературности – запечатлевается память о традиционных ценностях в метростроении. И все же они являются как бы точками отсчета для нового этапа архитектуры метро. Авторы-проектировщики пришли к нему с богатым и противоречивым опытом, который предоставил возможность отбора плодотворных идей и дал импульс к развитию новых концепций подземной





**Архитектор Н.А. Алёшина.  
Проект станции «Чертановская».  
1983**

Из собрания Музея архитектуры  
им. А.В. Щусева. Москва

**Архитекторы Н.А. Алёшина,  
Н.К. Самойлова. Проект  
станции метро «Кузнецкий  
Мост». 1975**

Из собрания Музея архитектуры  
им. А.В. Щусева. Москва

**Архитекторы Н.А. Алёшина,  
В.С. Волович, Н.К. Самойлова,  
при участии Р.П. Ткачёвой.  
Проект станции метро  
«Марксистская». Фрагмент.  
1979**

Из собрания Музея архитектуры  
им. А.В. Щусева. Москва







Архитекторы Ю.В. Вдовин, Р.В. Баженов. Скульпторы В.К. Кротков, М.А. Шмаков, А. Леонтьева. Художники В.А. Бубнов, Г.Я. Смоляков. Рельефы на путевых стенах станции «Пушкинская». 1975

Архитекторы Л.Н. Павлов, Л.Ю. Гончар, А.П. Семёнов, при участии И.Г. Петуховой и Н.И. Шумакова. Художники В.К. Васильцов, Э.А. Жарёнова. Станция метро «Нагатинская». 1985

Фотография из архива Э.А. Жарёновой. Москва

урбанистики. Вновь получает развитие традиция индивидуальной образности станций. Для этого (конечно, насколько позволяет техническая база) наращивается арсенал языковых средств, таких как архитектурная пластика, игра пространств, скульптурная декорация, монументально-изобразительное и дизайнерское оформление. Но этот язык теперь гораздо более сдержан и лаконичен, чем раньше.

Выразительным лаконизмом архитектурных приемов отличается станция «Кузнецкий Мост» (архитекторы Н.А. Алёшина, Н.К. Самойлова, 1975). Широкие проемы между колоннами и дуги объединяющих их арок создают ощущение цельности всех трех нефов перронного зала. Высота сводов и светлая гамма мраморной облицовки сообщают пространству свободное дыхание, четкая прорисовка арочной колоннады апеллирует к исторической памяти, вызывая конкретные ассоциации. Конечно же все образы, созданные Н.А. Алёшиной в этот период (а в целом на ее счету как главного проектировщика объекта

более 20 станций), – это благодарность большому художнику, предшественнику и учителю А.Н. Душкину, с которым ее, совсем еще молодого специалиста, свела судьба во время строительства «Новослободской». Станцию «Чертановская» (1983) автор посвящает ему, акцентируя черты прообразов – «Кропоткинской», но особенно «Автозаводской». Это проявляется в широком «шаге» колонн, их удлинённых пропорциях и форме капителей, для которых специально изготавливались по проекту архитектора самостоятельные железобетонные детали конструкции.

Если «Чертановская» и «Кузнецкий Мост» конкретны в своей ассоциативности, то непосредственно связанная с «Кузнецким Мостом» «Пушкинская» благодаря художественному оформлению, посвященному пушкинской теме, конкретна в своей повествовательности. Но и пластически более дробна. Взгляд зрителя (а в метро мы и пассажиры, и зрители) останавливается на стилизованных изображениях лавровых ветвей и розеток, обрамляющих арки, тормозится фигу-





ративными рельефами на путевой стене, включающими поэтические цитаты, «цепляется» за каннелюры устоев, задерживается на ажурных силуэтах люстр. И все же в образе станции есть эмоциональная энергия и светлое настроение.

Вот это присутствие живого человеческого чувства – одно из главных позитивных качеств, обретаемых архитектурой целого ряда станций метро в 1970–1980-е годы. Разнообразие ощущений и эмоциональных впечатлений несут станции Серпуховского и Замоскворецкого радиусов, введенные в строй в середине 1980-х годов. Даже в пределах стандартных типов конструкций их авторы находят возможности для создания особого образного мира. Как, например, на «Нагатинской» (проект Л.Н. Павлова), где мерный ритм мощных круглых столбов, композиционная уравновешенность объемов и пространств, теплая колористика флорентийской мозаики, сплошь покрывающей путевые стены, сообщают эпичность общему архитектурно-изобразительному решению.

Для станций разрабатываются тематические программы, и это приносит в метро новую волну изобразительности. Но вот что интересно: часто там, где монументальная живопись, рельеф и скульптура «привязываются» к архитектуре по законам традиционно понимаемого синтеза, возникает ощущение необязательного или, хуже того, насильственного объединения искусств. Там же, где изобразительные объекты не скрывают своих притязаний на самостоятельную, подчеркнута экспозиционную роль, рождается новое качество среды. Такие примеры – скульптурные композиции в вестибюле станции «Орехово» (скульптор Л.Л. Берлин, 1985) и у входа на станцию «Коньково» (скульптор А.Н. Бурганов, 1987; к сожалению, скульптурный ансамбль автору пришлось демонтировать при реконструкции прилегающей территории). Они намечали новый путь создания функционально-эстетического контекста городской жизни.

Появление подобных произведений давало надежду. Воображение рисовало тогда уютные районные





Скульптор А.Н. Бурганов.  
Рельефы в северном перронном зале станции метро «Третьяковская». Архитекторы Р.И. Погребной, В.З. Филиппов. 1986

Фотография из архива А.Н. Бурганова.  
Москва

Архитекторы В.С. Волович, Л.Н. Попов, В.И. Клоков, Г.С. Мун.  
Станция метро «Нахимовский проспект». 1983

Съемка А.В. Попова

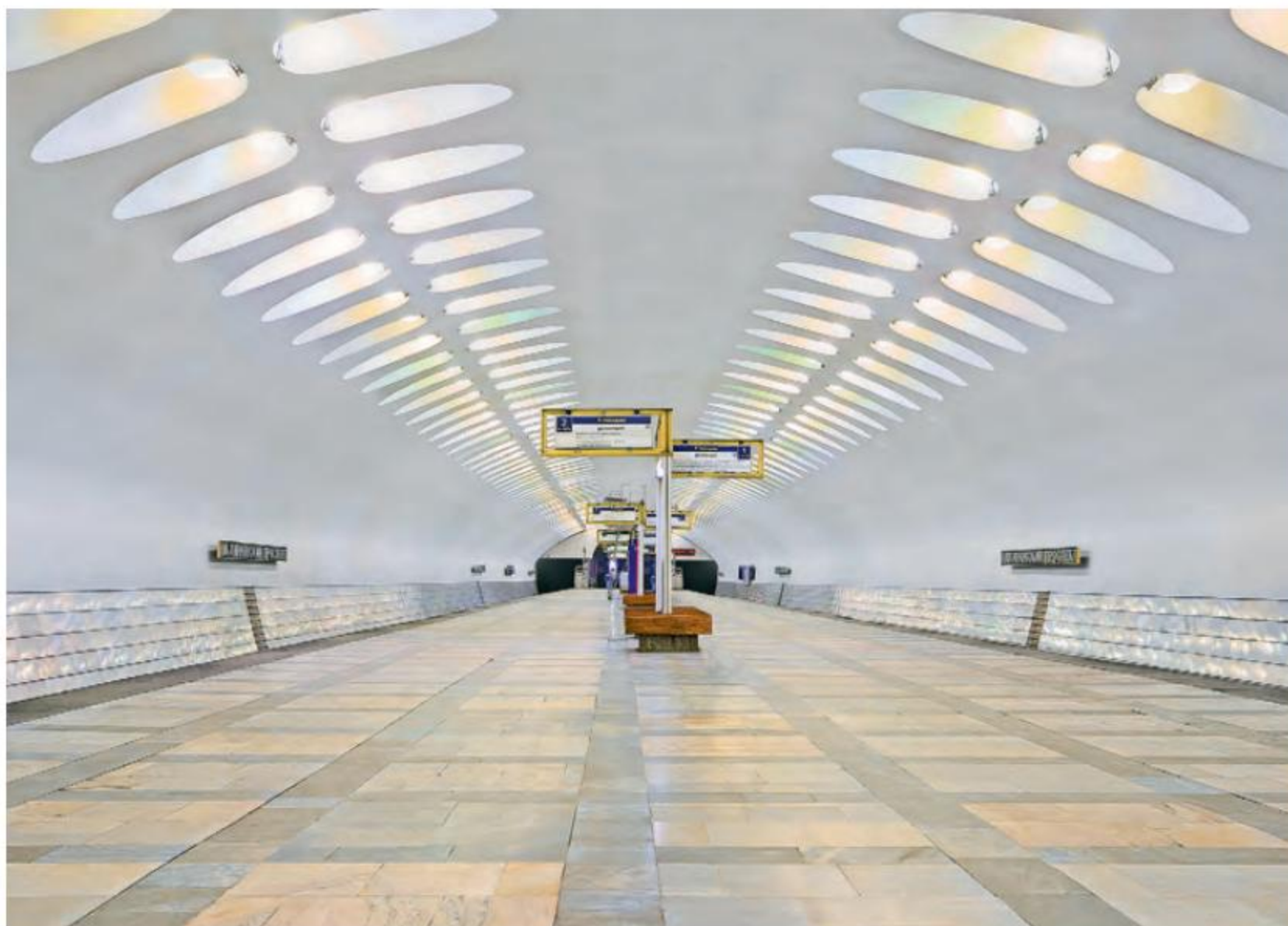
выставочные залы, примыкающие к вестибюлям метро; хотелось думать о том, чем «принудительная» на первых порах встреча с искусством станет благодаря метро для сотен, а может быть, и тысяч людей первыми шагами, как было принято говорить, «навстречу прекрасному». В начале 2000-х годов метро становится популярным «героем» литературы; интересно, что известный «постапокалипсический роман» «Метро-2033», опубликованный в Интернете в 2002 году (в бумажном варианте книга вышла позже), автор Д.А. Глуховский начал писать еще в старших классах школы.

По мере разрастания линий метрополитена и увеличения числа станций мир подземной урбанистики стал ощущаться как самостоятельный организм, способный обернуться для человека как спасением, так и ужасом

(в триллере Глуховского он и спасение, и ужас одновременно). В позднесоветский период все отчетливее приходит понимание, что метрополитен должен быть не только цепью туннелей, залов для остановок поездов и помещений для входа и выхода пассажиров, но и важной, многофункциональной частью городской среды. Такая перспектива представляется закономерным, но, разумеется, видоизмененным продолжением того пути, по которому развивалось до сих пор отечественное метростроение. Однако пока архитекторы мыслят в рамках старой парадигмы: скульптура, чаще всего рельеф, в торце перронного зала, рельеф или мозаика на путевых стенах, над эскалатором...

Ситуация в архитектуре метро в 1980-е годы – это ситуация примирения разных тенденций. Здесь и тен-





денция осмысления подземного пространства как парадного интерьера, традиционная «дворцовость» которого приобретает подчас все более жесткий «административный» оттенок. Проще говоря, оформительские амбиции. Следствие этого: все, что обеспечивает пассажирам комфорт и нуждается в повышенном внимании, то есть информация, осветительные системы, дающие жизнь беззаконному пространству, скамьи для ожидания поездов и отдыха, является уязвимой областью метро<sup>72</sup>. Усиливается тематическая программность архитектуры станций, развивается их индивидуальная образность – так проявляется верность отечественным традициям. В это же время у самих архитекторов возникает мысль: а не слишком ли изолировано наше метростроение от мирового опыта? Путь пластического осмысле-

ния и декорирования конструкции станции, сделавший наше метро уникальным, – да, он для нас органичен, к тому же проверен практикой метростроения. Но не стал ли этот путь накатанным, не тормозится ли развитие самой архитектурно-композиционной мысли?

Именно поиск конструктивной правды порождает в последние годы советского периода наиболее интересные решения подземных залов. Это группы односводчатых станций мелкого заложения – «Тульская» (архитекторы И.Г. Петухова, В.П. Качуринец, Н.И. Шумаков, 1983), «Нахимовский проспект» (архитекторы В.С. Волович, Л.Н. Попов, В.И. Клоков, Г.С. Мун, 1983), «Южная» (архитекторы В.А. Черёмин, Р.В. Баженов, 1983). В их одно-темности подчеркнута связь с конструктивной основой метродорог –





Художники И.В. Николаев,  
М.М. Дедова-Дзедушинская.  
Керамическое панно «Дружба  
народов СССР» в торце перронного  
зала станции метро «Боровицкая»

Съемка А.В. Попова

тубингом, в абрисе свода выражена идея противостояния давлению грунта, а в цельности пространства – концепция простора, пути, свободного движения. Образ каждой станции конкретизируется немногочисленными деталями, создающими индивидуальный ритм динамики композиционного пространства: либо пилястрами на путевой стене, либо подпружными арками перекрытия, либо, как на станции «Нахимовский проспект», – люками-светильниками, расположенными по своду. Стремление к чистоте композиционно-пространственных решений и ясной эмоциональности образов, не замутненной привносимыми смыслами, сближают эти иска-

ния с опытом начала 1930-х годов, в частности с наследием Н.А. Ладовского в области архитектуры метро. И эта линия видится одной из наиболее перспективных, ибо она последовательно «антиинтерьерна», повернута к городу.

Показателен пример поисков связи с городской средой – перронный зал станции «Боровицкая» (архитекторы Л.Н. Попов, В.С. Волович, Г.С. Мун /участие в проектировании вестибюлей/; художники И.В. Николаев, М.М. Дедова-Дзедушинская, 1986). Пластический язык здесь подчеркнута материален, но и ассоциативен, даже литературен, повествуя о «корневой связи прошлого с настоящим», о том,





Архитекторы Л.Н. Попов,  
В.С. Волович, Г.С. Мун (участие  
в проектировании вестибюлей).  
1986

Съемка А.В. Попова

что метро «врубается не в девственный материк, а в толщу исторических напластований и в переносном, и в прямом смысле, буквально – в культурный слой»<sup>73</sup>. Историческое повествование отягощается развернутым изобразительным рядом. Этот шлейф традиционного для нашего метро литературно-идеологического комментария, прячась в тумане понятия «синтез», свидетельствует о переходности этапа 1980-х годов, о компромиссном соединении в нем бывшей державной репрезентации и сугубо пластического красноречия образа.

Артикулированная пластика станции «Боровицкая» строится на смелом сочетании фактур контраст-

ных материалов, масс и пустот, света и тени. Кстати, прием светотеневой моделировки формы и световой игры в пространстве станции – одна из черт творческого почерка идеолога ее проекта Л.Н. Попова, который подчеркивает подземный характер постройки. «Боровицкая» интересна, однако, не столько как образец «неопластицизма», содержательного исторического «лиризма» или борьбы старого с новым, сколько как пример поиска связей с городской средой – связей и смысловых, и пространственных, образующих сложное соподчинение функциональных зон, находящихся на разных уровнях: вестибюлей, эскалаторных залов, спусков, переходов, перронов.



Как видим, последний этап советского периода развития архитектуры метро был полифоничен и противоречив. В нем не наблюдалось какой-то одной доминирующей тенденции. Но нарождалось противостояние разных идей и активизация противоположных традиций. Диалогическая ситуация всегда плодотворна. Это время было исполнено предчувствий и надежд: предчувствий рождения новой

концепции подземной урбанистики и надежд на грядущее создание человеческого, многоуровневого города-дома. Оправдываются ли эти надежды и сбываются ли предчувствия? Этот вопрос в начале XXI века ставит перед современным исследователем само развитие отечественного метростроения – бурное, пестрое, но захватывающе интересное.

<sup>1</sup> Ильф И., Петров Е. Метрополитеновы предки // Дни и годы Метростроя. М.: Московский рабочий, 1981. С. 27.

<sup>2</sup> Быков Р. До и после «Чучела» // Юность. 1985. № 9. С. 91.

<sup>3</sup> См. раздел «Документы и материалы» второй части книги.

<sup>4</sup> Фейхтвангер Л. Отчет о поездке для моих друзей // Я видел будущее. Писатели и деятели культуры зарубежных стран о Союзе Советских социалистических республик. Кн. 1. М.: Прогресс. 1977. С. 286.

<sup>5</sup> Морган Дж. Московский метрополитен лучший в мире. М., 1935. Б/п.

<sup>6</sup> См.: Как мы строили метро. М.: История фабрик и заводов, 1935; Архитектура московского метро. М.: изд-во Всесоюзной Академии архитектуры, 1936.

<sup>7</sup> Полевой В.М. Вчера и сегодня московского метро // Декоративное искусство СССР. 1986. № 6. С. 1.

<sup>8</sup> Например: Эйгель И.Ю. Борис Иофан. М.: Стройиздат, 1978.

<sup>9</sup> См.: Соловьев Н.К. Метро и его образ // Декоративное искусство СССР. 1981. № 9; Полевой В. Указ. соч.; Зиновьева Т. Метро и синтез искусств // Декоративное искусство СССР. 1987. № 4; Пяковский Ю. Зачем художник

приходит в метро? // Декоративное искусство СССР. 1987. № 4; Спор о метро. Диалог искусствоведа и социолога // Декоративное искусство СССР. 1987. № 7; Аграновская А. Скульптура в метро // Художник и город. М.: Советский художник, 1988; Пяковский Ю. Московское метро как явление культуры // Там же.

<sup>10</sup> Алленов М.М. Тексты о текстах. М.: Новое литературное обозрение, 2003.

<sup>11</sup> Душкин Н.А. Жизнь архитектора Душкина. 1904–1977. Книга воспоминаний / Публ., сост., научн. ред. Н.О. Душкиной. М.: А-Фонд, 2004.

<sup>12</sup> См.: Кавтарадзе С., Чепкунова И. Московскому метро 70 лет // WAM. 2005. № 14 (тематический номер). Особое место в научной литературе о метрополитене последних лет занимает коллективный труд: Московское метро. Подземный памятник архитектуры. М.: Кучково поле, 2016 (издание не названо каталогом, но приурочено к одноименной выставке в Государственном музее архитектуры им. А.В. Щусева, проходившей с 17 марта по 14 августа 2016 г.). Среди изданий последних лет надо назвать: Скрытый урбанизм. Архитектура и дизайн Московского метро. 1935–2015 / Авторы С. Кузнецов, А. Змеул, Э. Кагаров. Автор идеи И. Кузнецова. Фотографии А. Попова; под ред. Ф. Мойзера и А. Мартовицкой. М.: DOM publishers, 2016;



Московское метро. Архитектурный гид / Сост. А.А. Петрова, текст Е.В. Гершкович, фото А.М. Народниченко. М.: Кучково поле, 2018; социо-культурологическое исследование: Вальдерс Одриосола М.С. Московский метрополитен как культурный феномен. М.: ЛЕНАНД, 2017. Ряд статей об архитектуре метро был опубликован и автором книги, главные из них: Костина О.В. Московское метро // Искусство. Приложение к «Педагогической газете». 2001. 1–15 ноября; Костина О.В. Московское метро – «Ода к радости» // Русское искусство. 2012. № 2. С. 48–57 (републикация статьи, опубликованной первый раз в журнале: Русское искусство. 2005. № 1); Костина О.В. «Метрополитенова эра» // Русская история. 2015. С. 63–67.

<sup>13</sup> Слово «метрополитен» происходит от названия компании (в переводе – «столичная»), построившей в 1863 г. в Лондоне, еще до появления трамвая и автомобиля, подземную железнодорожную линию. Внедрение в 1890 г. электрической тяги явилось началом нового этапа сооружения подземных магистралей, прокладывавшихся в Париже, Берлине и других городах Европы и Америки.

<sup>14</sup> Ильф И., Петров Е. Указ.соч. С. 19–20.

<sup>15</sup> Хазанова В.Э. Советская архитектура первой пятилетки. М.: Наука, 1980. С. 33–34.

<sup>16</sup> Метрополитен – сложнейшее техническое сооружение, и без знания особенностей трудно понять специфику его архитектурного проектирования. Поэтому в публикационный раздел включены выдержки из книг и статей, в которых освещается ряд сугубо технических вопросов.

<sup>17</sup> Сооружение Московского метрополитена в 1930-е годы – особая страница в истории нашей страны. К этому времени метро уже существовало во многих городах мира – в Лондоне, Нью-Йорке, Филадельфии, Париже, Берлине, Гамбурге, Буэнос-Айресе, Мадриде, Барселоне, Токио, Осло, Афинах. Для нас же строительство подземных транспортных дорог было делом новым, и каждый его этап широко освещался в прессе – в центральных газетах, многотиражке «Ударник Метростроя», журнале «Метрострой», издававшемся с 1932 г. Печать

подробно информировала о геологоразведочных работах и археологических изысканиях, о трудовых подвигах инженеров, бурильщиков, проходчиков, кессонщиков, специально освещала работу комсомольцев, массовая мобилизация которых на «Метрострой» проходила с середины 1933 г. В прессе 1932–1934 гг. отмечается и множество недостатков в ведении строительства метро: отсутствие плана механизации работ, нехватка транспорта, преобладание кустарных методов, крайне неудовлетворительная организация труда и т.д. Но официально признанной летописью первой очереди стали книги: Метро. Сборник, посвященный пуску московского метрополитена / Под ред. Л. Ковалёва. М.: издание газеты «Рабочая Москва», 1935; Рассказы строителей метро. М., 1935; Как мы строили метро. М.: История фабрик и заводов, 1935; Год работы метрополитена им. Л.М. Кагановича. М., 1936 и др. В этих изданиях, в духе того времени, всячески подчеркивалась роль политического руководства строительством, особенно Л.М. Кагановича, который в период сооружения метро являлся первым секретарем МГК ВКП(б), а с марта 1935 г. – наркомом путей сообщения. До 1955 г. Московский метрополитен носил имя Кагановича.

<sup>18</sup> Если первоначальный проект Б.М. Иофана предполагал высоту здания 250 м, включая венчающую его 17-метровую статую В.И. Ленина, то высота здания по окончательному проекту, разрабатываемому Б.М. Иофаном совместно с В.А. Щуко и В.Г. Гельфрейхом, составила 416 м при 100-метровой статуе вождя.

<sup>19</sup> В 1951 г. «Метропроект» был реорганизован в Государственный проектно-изыскательский институт «Метрогипротранс».

<sup>20</sup> В первый состав архитектурного бюро вошли Н. Андриканис, С. Сенкевич, И. Таранов, Л. Шагурина, Л. Шухарева. Позднее в коллектив влились Н. Быкова, А. Гонцкевич, Я. Лихтенберг, И. Рахманинов, Ю. Ревковский и др.

<sup>21</sup> Характерно, что значительную часть сотрудников архитектурного бюро (позже – «Метропроекта») составили также харьковчане – выпускники архитектурного факультета политехнического института.



- 22 Как свидетельствует пресса тех лет, «Метрострой» счел необходимым обратиться в Союз советских архитекторов с предложением об организации конкурса на лучшее решение образов станций. Эта идея была поддержана и руководством московской партийной организации. Правление Союза организовало шефскую комиссию по работе архитекторов на «Метрострое» под председательством В.А. Веснина. Заметим, что конкурс на архитектуру станций и вестибюлей метро проходил на фоне общего спада открытого конкурсного проектирования (при увеличении числа заказных конкурсов), причиной чему было образование в крупных городах мощных проектных организаций, взявших на себя основной объем проектной работы, а также то, что к началу 1930-х гг. «были сформированы основные типы новых в социальном отношении зданий и комплексов, были внедрены в массовое строительство специфичные для тех лет методы стандартизации и типизации» (Казусь И.А. Архитектурные конкурсы 1917–1933 годов (опыт сравнительного статистического анализа) // Проблемы истории советской архитектуры / Под ред. А.А. Стригалёва. М.: ЦНИИП градостроительства, 1980. С. 12). Однако в силу новизны объектов метростроения и необходимости разработки его архитектурной типологии конкурс на проектирование метро был открыт и широко освещался в печати.
- 23 Вопрос о разработке Генерального плана Москвы был поставлен на июньском 1931 г. Пленуме «О Московском городском хозяйстве и о развитии городского хозяйства СССР». В июне 1931 г. был объявлен открытый конкурс на проект Дворца Советов, в 1931 – начале 1932 г. был проведен заказной конкурс на проект перепланировки столицы. В феврале 1934 г. принят к строительству проект Дворца Советов Б.М. Иофана, В.А. Щуко и В.Г. Гельфрейха. А 10 июля 1935 г. принято Постановление Совнаркома СССР и ЦК ВКП(б) «О генеральном плане реконструкции города Москвы».
- 24 Астафьева-Другач М.И. О некоторых художественно-образных проблемах генерального плана реконструкции Москвы 1935 года // Проблемы истории советской архитектуры / Под ред. А.А. Стригалёва. М., 1980. С. 85.
- 25 Колли Н. Архитектура метро // Как мы строили метро. М., 1935. С. 177.
- 26 Там же. С. 178.
- 27 Там же. С. 180.
- 28 Михайлов А.И. в ст.: Уроки майской архитектурной выставки. Творческая дискуссия в Союзе архитекторов // Архитектура СССР. 1934. № 6. С. 11.
- 29 Плясковский Ю. Московское метро как явление культуры // Художник и город. М.: Советский художник. 1988. С. 145.
- 30 Работу «Арплана» (комиссия Моссовета и МГК ВКП(б) по вопросам архитектуры и планировки Москвы; с 1935 г. она стала называться «Архплан» и просуществовала до 1941 г.), организованного в 1932 г., возглавил Л.М. Каганович. По инициативе «Арплана» в 1933 г. были созданы проектные и планировочные мастерские Моссовета.
- 31 Корнфельд Я. Архитектура канала Волга–Москва // Архитектура СССР. 1937. № 6. С. 51.
- 32 Колли Н. Указ. соч. С. 185.
- 33 См.: XIII международный архитектурный конгресс в Риме // Архитектура СССР. 1936. № 1. С. 61.
- 34 Архитектура СССР. 1939. № 6. С. 8. Замечу следующее: прослеживая развитие пластических идей и их образно-содержательных решений в архитектуре метро, я сознательно не ставила перед собой задачу исследования стилистической эволюции во всей последовательности ее этапов. Отдельные наблюдения о художественной стилистике некоторых периодов, особенно важных для формирования главенствующей образной концепции подземной архитектуры, здесь конечно же имеются. Но изначальный эклектизм (не вкладываяю в это понятие никакого уничижительного смысла) и полистилизм метростроения как особой отрасли зодчества создают определенные сложности для рассмотрения стилиевой эволюции, и это, на мой взгляд, требует специального внимания и самостоятельного научного труда.
- 35 Станция «Дзержинская» была реконструирована в 1973–1975 гг., отчего стала более вме-



стительной в эксплуатации, но потеряла свой первоначальный художественный облик.

<sup>36</sup> В фототеке Музея архитектуры им. А.В. Щусева в аннотации к фотографии автором этого произведения указан только И.В. Максимов. Подпись под репродукцией фотографии в каталоге выставки «Московское метро. Подземный памятник архитектуры» повторяет эту аннотацию. Она не верна. Автор замысла и эскиза росписи – Н.М. Чернышев, работавший над ее осуществлением совместно с Ф.Л. Мулляр. Вероятно, художник И.В. Максимов тоже входил в бригаду монументалистов. В дневнике Н.М. Чернышева, хранящемся в архиве семьи художника, есть такая запись 1935 г.: «Сверхсрочная работа над плафоном по эскизу Фаворского к наружному вестибюлю метро на Комсомольской площади <...> Станция Дзержинская. Наземный вестибюль. Чернышев, Мулляр и другие». О процессе создания под руководством Н.М. Чернышева росписи на «Дзержинской» мне рассказывал в личной беседе и Ф.Л. Мулляр.

<sup>37</sup> Авторство этой работы также требует уточнения. В аннотации к утраченной росписи значится только один автор – В.А. Фаворский. Это правильно – Фаворский был автором эскиза. Об этом пишет в приведенном выше отрывке дневника Н.М. Чернышев: «Сверхсрочная работа над плафоном по эскизу Фаворского...» (см. прим. 36). На совместную работу Фаворского и Чернышева указывают и надписи (частично утраченные) на полях эскиза, сохранившегося в архиве И.Д. Шаховского и приводимого в этой книге. Вот карандашная надпись В.А. Фаворского, находящаяся на поле эскиза по его длине: «В. Фавор[ский] – (автограф под эскизом). углы (гербы) переделаны с белилами в связи с принятым замечанием.

*Середина может быть вся красная углы меня самого беспокоят  
Если останови[ть?] ся (надо /или: на? – стерто)... том или другом, в общем <...>»* (далее отрезано).

На поле этого же листа по его ширине – надпись рукою Н.М. Чернышева, адресованная, судя по тексту, принимающему работу художнику или просто начальству :

*«т. Фаворский*

*согласен с условием внесения тех изменений, которые были с Вами согласованы:*

1. Красное из углов изъять
  2. — “ — включить в композицию центр. части
  3. Проработать небо средней части
- 23/? Н. Черныш[ев ]» (автограф под надписью). И публикуемый в книге эскиз с надписями обоих художников, и отрывок из дневника Н.М. Чернышева убеждают, что роспись плафона в не дошедшем до наших дней интерьере вестибюля станции метро «Комсомольская» Сокольнической линии – совместная работа Фаворского и Чернышева.

<sup>38</sup> Грабарь И. Иван Александрович Фомин // Архитектура СССР. 1936. № 8. С. 57.

<sup>39</sup> Там же.

<sup>40</sup> На торжественном заседании 14 мая 1935 г., посвященном пуску метрополитена, в речи Л.М. Кагановича мысль о парадном, дворцовом характере станций звучит как рефрен: «...мы построили такой метрополитен, где человек, спускаясь на станцию, чувствует себя, по определению рабочих Москвы, “как во дворце”» (Архитектура московского метро. С. 14).

<sup>41</sup> Творческая дискуссия Союза советских архитекторов // Архитектура СССР. 1933. № 3. С. 8.

<sup>42</sup> Там же. С. 4–25.

<sup>43</sup> Москва строится // Архитектура СССР. 1933. № 2. С. 8.

<sup>44</sup> Из стенограммы I съезда советских архитекторов. ЦГАЛИ. Ф. 674. Оп. 2. Д. 31. Л. 12.

<sup>45</sup> Архитектура СССР. 1935. № 5. С. 17.

<sup>46</sup> Архитектура СССР. 1937. № 7. С. 32–33.

<sup>47</sup> Симбирцев В. Архитектура и отделка станции «Киевский вокзал» // Архитектура СССР. 1937. № 3. С. 23–24.

<sup>48</sup> «Объемность скульптур, их натуралистическое выполнение, их настойчивая повторяемость оказались в противоречии с пространственным замыслом всего зала, где архитектурные членения лишены материальности и тяжеловесности, а деликатно прорисованный потолок как бы парит в воздухе», – писал В. Лавров в статье «Две очереди метро» (Архитектура СССР. 1938. № 9. С. 4).



49 *Маковская Н. А.Н. Душкин – архитектор метростроя // Художник и город. С. 132.*

50 Вопросы синтеза искусств. Материалы Первого творческого совещания архитекторов, скульпторов и живописцев. М.: ОГИЗ–ИЗОГИЗ, 1936.

51 М.В. Крюков в статье «Уроки майской архитектурной выставки. Творческая дискуссия в Союзе архитекторов» (Архитектура СССР. 1934. № 6. С. 10) относит к проявлениям «морализирования» введение в архитектуру эмблематики и символики, которые впоследствии широко будут использоваться в сооружениях метро.

52 Так, например, с удовлетворением воспринимаются слова посетившего ВСХВ датского писателя М.А. Нексе: «Перед нами выставка, напоминающая своими 52 павильонами город из “Тысячи и одной ночи”». Цит. по: *Гайнутдинов И. Павильоны союзных и автономных республик // Архитектура СССР. 1939. № 10. С. 4.*

53 Цит. по: *Маковская Н. Указ. соч. С. 133.*

54 О творчестве А.Н. Душкина // *Архитектура СССР. 1985. № 5. С. 99.*

55 Это станции «Новокузнецкая», «Павелецкая» и «Автозаводская» Замоскворецкого радиуса и станции «Бауманская» (проектировалась как «Спартакoвская»), «Электrozаводская», «Семёновская» (называлась «Сталинская») и «Партизанская» (бывш. «Измайловский парк», проектировалась как «Стадион им. Сталина») Арбатско-Покровского радиуса.

56 Это особенно проявилось в проектах станций, связанных с именем Сталина, – «Завод им. Сталина» и «Стадион им. Сталина». Станция, обозначенная в проекте как «Семёновская» или как «Благуша», после открытия была переименована в «Сталинскую». Уже в самом тиражировании имени вождя, отчасти обусловленном подготовкой к его 60-летию юбилею, как бы подтверждалась официально-репрезентативная роль архитектуры метрополитена в общей панораме советского зодчества.

57 Мысль об увековечении подвигов советского народа в Великой Отечественной войне созрела почти в самом начале военных действий; в октябре 1942 г. был объявлен Всесоюз-

ный конкурс на проекты монументов героям войны.

58 *Зеленин М. Отделочные и декоративные работы на станциях московского метро // Архитектура СССР. 1944. № 8. С. 31.* Автор статьи приводит интересные данные: на третьей очереди метро расход мрамора оказался ровно вдвое больше, чем на первой, появились гранитные полы (ранее использовались асфальт, керамическая или мраморная плитка), в огромных масштабах – художественная мозаика. А вот, например, керамическая плитка как материал для покрытия пола вовсе исчезла.

59 Эти слова приводит Былинкин Н. в ст.: *Ансамбль Можайского шоссе в Москве // Архитектура СССР. 1938. № 4. С. 35.*

60 *Веснин В.А. О воспитании молодых архитекторов // Архитектура СССР. 1938. № 6. С. 10.*

61 См.: *Симонов Г.А. Важнейшие задачи советских архитекторов // Архитектура и строительство. 1948. № 3. С. 1–4* (сокращенная стенограмма доклада председателя комитета по делам архитектуры при СМ СССР на собрании актива архитекторов Москвы, проходившем в связи с постановлением ЦК КПСС об опере В. Мурадели «Великая дружба»). Само постановление ЦК КПСС и СМ СССР «Об устранении излишеств в проектировании и строительстве» было вынесено только 4 ноября 1955 г.

62 *Шапошников Ю. Достоинства и недостатки новых станций метрополитена // Архитектура СССР. 1952. № 4. С. 1.*

63 *Рубаненко Б. Творческие итоги строительства новых станций Московского метро // Архитектура и строительство. 1950. № 2. С. 1–10.*

64 *Астафьева-Длугач М., Волчок Ю. Тема победы в архитектуре послевоенной Москвы // Архитектура и строительство Москвы. 1984. № 4. С. 10.*

65 *Колли Н. Летопись советской архитектуры. 1917–1947 // Архитектура СССР. 1947. № 17. С. 24.*

66 Из выступления Б.М. Иофана. См.: *На собрании актива московских архитекторов // Архитектура и строительство. 1948. № 4. С. 15.*

67 См., например: *Астраханцева Т.Л. «Советский стиль» в предметно-художественной среде*



1930–1950-х годов // Художник. 2001. № 2. С. 40–43; Астраханцева Т.Л. К проблеме «большого стиля» в советском декоративно-прикладном искусстве 1930–50-х годов // XX век: Эпоха. Человек. Вещь / Отв. ред. Н.Н. Мамонтова, сост. О.А. Соснина. М.: Новый индекс, 2001. С. 196–206; Астраханцева Т.Л. Стилъ эпохи // Юный художник. 2005. № 5. С. 20–25; Победа. Стилъ эпохи / Центральный музей Великой Отечественной войны. Каталог выставки. Авт.-сост., науч. ред.: Т.Л. Астраханцева. М.: ArsisBooks, 2010 (каталог вышел к выставке с аналогичным названием, куратором которой была автор каталога; переиздан в 2018 г.).

<sup>68</sup> Астраханцева Т.Л. Стилъ «Победа» в декоративно-орнаментальном искусстве 1940–1950-х годов: к проблеме дефиниций в советском искусстве сталинской эпохи // Архитектура сталинской эпохи. Опыт исторического осмысления / Сост. и отв. ред. Ю.Л. Косенкова. М.: КомКнига, 2010. С. 142–149.

<sup>69</sup> Окончательный «приговор» архитектурным излишествам был вынесен в 1959 г. на XXI съезде КПСС.

<sup>70</sup> Конкурсная система отбора проектов метроостанций не функционировала со времени проектирования в 1950-е годы радиуса «Арбатская» – «Смоленская» – «Киевская».

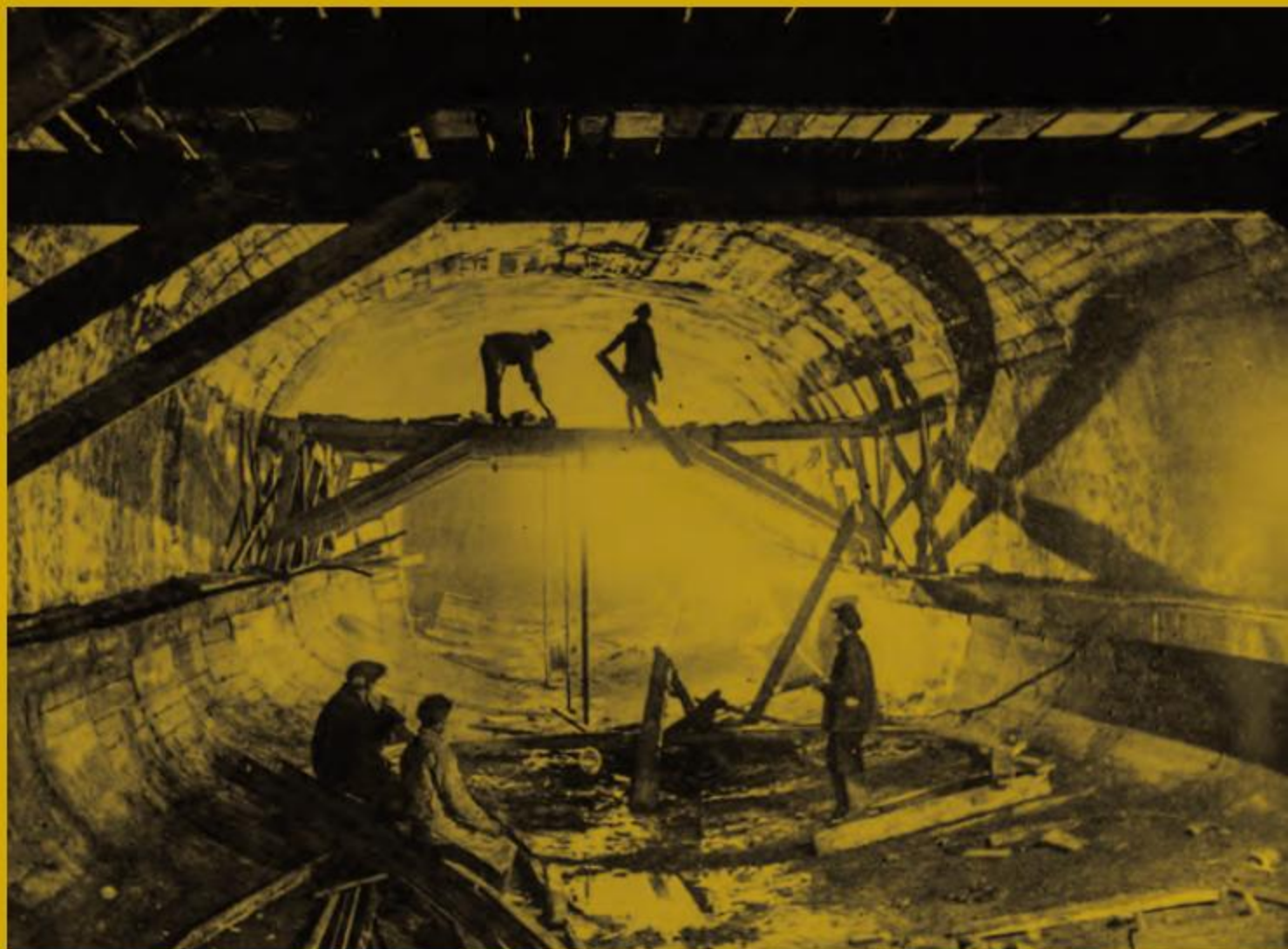
<sup>71</sup> Чепкунова И. Глава 6 // WAM. 2005. № 14. (Московскому метро 70 лет.) С. 114.

<sup>72</sup> Информация в метро, свет в метро, дизайн в метро – все это насущные проблемы архитектуры метрополитена. В данном очерке они практически не освещаются, так как центральной темой книги является историческая эволюция объемно-пространственных и образно-пластических концепций.

<sup>73</sup> Зиновьева Т. Метро и синтез искусств // Декоративное искусство СССР. 1987. № 4. С. 16.



## ЧАСТЬ II





■ Необходимо немедленно приступить к подготовительной работе по сооружению метрополитена в Москве как главного средства, разрешающего проблему быстрых и дешевых людских перевозок, с тем, чтобы в 1932 году уже начать строительство.

Из решения июньского 1931 года пленума ЦК ВКП(б) «О московском городском хозяйстве и о развитии городского хозяйства СССР».

■ 26 апреля с.г. СНК СССР и ЦК ВКП(б) заслушали доклад правительственной Комиссии по приемке Московского метрополитена.

Комиссия пришла к следующему заключению, что осуществление первоочередных линий Московского метрополитена, выполненное строительством в труднейших гидрогеологических условиях, в весьма короткий срок, исключительно из советских материалов, силами советских специалистов, является крупнейшей победой социалистического строительства, свидетельствующей о громадных достижениях на фронте индустриализации СССР и ставшей возможной благодаря огромному подъему энтузиазма строителей метро, повседневному руководству и контролю московских партийных и советских органов и неустанному руководству и величайшей поддержке всей партии, ее ЦК и правительства.

Комиссия доложила правительству, что в результате подробного и тщательного ознакомления и испытаний всех устройств и частей метрополитена, а также проверки знаний и опыта эксплуатационного персонала, она установила, что все работы сделаны удовлетворительно и полностью закончены.

Прочность и надежность в эксплуатации тоннеля, пути, подвижного состава, движущихся лестниц (эскалаторов), вентиляции и других устройств вполне соответствует требованиям новейшей техники строительства городских подземных железных дорог.

Поэтому Комиссия признала Московский метрополитен вполне готовым для эксплуатации и представила акт о приемке Московского метрополитена.

СНК СССР и ЦК ВКП(б) одобрили представленный Комиссией доклад и акт и приняли представленные Комиссией предложения.

СНК СССР и ЦК ВКП(б) постановили назначить пуск метрополитена в нормальную эксплуатацию на 15 мая 1935 года.

Правительственной Комиссии по приемке Московского метрополитена под председательством тов. Межлаука В.И., в составе тт. Гинзбурга С.З., Постникова А.М., акад. Винтера А.В., акад. Веденеева Б.Е., инж. Кагана И.Б., инж. Булата А.Ф., проф. Скочинского А.А., проф. Терпигорева А.М., инж. Шермергорна Д.Т.,



инж. Штанге Д.А., проф. Келдыш В.М., Пудалова А.Д. и Ловина К.П. объявлена Совнаркомом СССР и ЦК ВКП(б) благодарность за проведенную работу.

Московский метрополитен имени  
Л.М. Кагановича. Торжественное заседание  
в Колонном зале Дома Союзов 14 мая  
1935 года, посвященное пуску метрополи-  
тена. М.: Партиздат, 1935. С. 37–38.

■ **Приказ народного комиссара путей сообщения  
от 13 мая 1935 г. № 118/ц**

На основании Постановления Центрального комитета ВКП(б) и Совнаркома СССР об открытии нормального движения по линиям 1-й очереди московского метрополитена 15 мая 1935 г. приказываю Управлению метрополитена:

1. Открыть московский метрополитен для всеобщего пользования с 7 часов утра 15 мая 1935 г.

2. Движение производить непрерывно с 7 часов утра до 1 часа ночи.

Народный комиссар путей сообщения Л. КАГАНОВИЧ

Правда. 1935. № 131 (6377). 14 мая.

Центральный Исполнительный Комитет Союза ССР постановляет:

за успешное выполнение решения партии и правительства, обеспечение большевистских темпов в работе и за своевременное окончание строительства первой очереди Московского метрополитена, наградить:

ПОЧЕТНОЙ ГРАМОТОЙ ЦИК СОЮЗА ССР <...> 5. Кравеца С.М. – архитектора. 6. Колли Н.Я. – архитектора. 7. Фомина И.А. – архитектора. 8. Душкина А.Н. – архитектора. 9. Чечулина Д.Н. – архитектора. 10. Быкову Н.А. – архитектора. 11. Рухлядева А.М. – архитектора. 12. Борова Н.Г. – художника-архитектора. 13. Теплицкого Л.С. – архитектора. 14. Ромаса Я.Д. – архитектора. 15. Ладовского Н.А. – архитектора. 16. Фридмана Д.Ф. – архитектора. 17. Ершова В.А. – архитектора. 18. Лихтенберга Я.Г. – архитектора. 19. Крутикова Г.Т. – архитектора. 20. Андриевского С.Г. – архитектора. <...>

Председатель Центрального Исполнительного Комитета Союза ССР  
М. Калинин.

Секретарь Центрального Исполнительного Комитета Союза ССР  
И. Акулов.

Москва, Кремль, 13 мая 1935 г.

Из постановления Центрального Исполнительного Комитета Союза ССР.

■ <...> История нашего метрополитена начинается с того, как на июньском пленуме ЦК ВКП(б) в 1931 году был поставлен доклад о городском хозяйстве. Товарищ Сталин непосредственно руководил подготовкой этого вопроса к пленуму. Вопросы исправления текущих недостатков городского хозяйства в области водоснабжения, отопления, городского транспорта перерастали в коренные вопросы реконструкции пролетарской столицы. Именно в этот период, когда я предварительно докладывал товарищу Сталину о всех практических





Демонстрация в день открытия  
Московского метрополитена  
15 мая 1935 г.

вопросах, возникающих в связи с реконструкцией Москвы, товарищ Сталин поставил вопрос о необходимости строительства московского метрополитена. <...>

Мы начали строительство первой очереди метро в том же 1931 году и, как видите, сегодня успешно закончили его. Точно так же был решен вопрос со строительством канала Волга–Москва. Товарищ Сталин четко указал, что без канала и без метрополитена Москва, как многомиллионный город, не может существовать. Без достаточного количества воды и без развитого, быстрого и удобного городского транспорта Москва была бы обречена на прозябание. Строительство канала Волга–Москва, это величайшее сооружение, которое вначале даже вызывало у некоторых, из-за его грандиозности, сомнения в осуществимости, сейчас ведется весьма успешно. Мы не сомневаемся, что родной брат метрополитена, канал Волга–Москва, будет так же успешно завершен. (Аплодисменты.)

<...> я вам скажу на основе своего опыта, что к вопросам перестройки города Москвы, и в частности к строительству метрополитена и канала Волга–Москва, товарищ Сталин проявляет особую любовь, особую заботливость. Он вникает во все детали нашей стройки: и как устраивать тротуары, и как мостить улицы, и как перестраивать набережные, и как озеленять город и развивать парки, и как строить школы, и как строить метрополитен, канал, чтобы обеспечить высокое качество этих сооружений, своевременное успешное их окончание.



Он не раз требовал от нас: глядите, чтобы качество метрополитена было высокое, образцовое. Каждое его замечание подымало, мобилизовало московских большевиков к еще более упорной борьбе за стройку и высокое ее качество. Если мы победили, то лишь потому, что наша стройка была под внимательным, любовным наблюдением гиганта нашей великой родины – товарища Сталина. *(Все встают. Бурные продолжительные аплодисменты.)*

Успешно окончив строительство метрополитена, мы победили не только как строители, но и как большевистские организаторы. Да, много нам труда пришлось положить на стройке. Мы боролись с природой, мы боролись с плохими грунтами под Москвой. Московская геология оказалась дореволюционной, старорежимной (смех), она не сочувствовала большевикам, она шла против нас. Ведешь проходку как будто в сухой породе, и вдруг начинает жать, затапливать, идут пливуны.

Мы не имели опыта в строительстве метро. Нам приходилось вначале вместе с инженерами, техниками разбираться досконально во всех вопросах. Мы, организаторы, учились технике, а инженеры учились у нас, большевиков, напористости и организаторскому искусству.

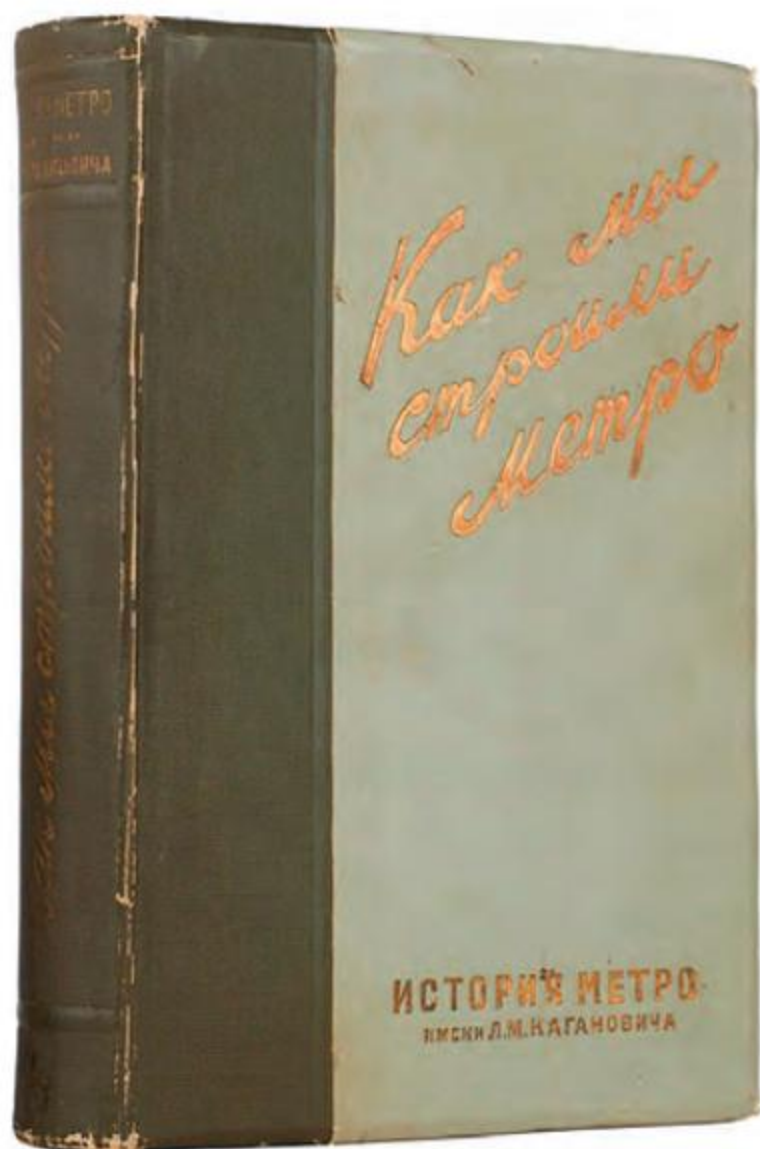
Когда выяснилась, например, опасность обвалов на площади им. Дзержинского, мы собирались ночами, спрашивали одного, другого специалиста, как быть; были предложения оставить проходку по Дзержинской площади и пойти обходом, или пойти глубже, или, может быть, отказаться от устройства станции на площади и пойти только тоннелем. Один инженер высказывает одну мысль, второй – другую, третий – третью, а в конце концов отсеиваем неправильное, находим правильный путь, соединяем правильные в одну крепкую стальную варку, скрепляем ее большевистским опытом и получаем такое решение, что инженеры и практики уходят уверенными, что дело будет обеспеченным.

<...> Строительство второй очереди будет вестись на базе более мощной техники. Но одно ясно – на стройке закалился в борьбе, сплотился, на основе развернутой самокритики, такой коллектив, такая сила <...> которая сейчас сумеет построить в Москве метрополитен еще более совершенный. *(Бурные аплодисменты.)* <...>

Наш московский метрополитен замечателен именно тем, что там не просто мрамор – нет, там не просто гранит – нет, там не просто металл – нет, там не только бетон – нет! Там в каждом куске мрамора, в каждом куске металла и бетона, в каждой ступени эскалатора сквозит новая душа человека, наш социалистический труд, там наша кровь, наша любовь, наша борьба за нового человека, за социалистическое общество. *(Бурные овации.)* <...>

Перед нами стоят еще сложные задачи, особенно в части образцовой эксплуатации метрополитена. На прошлом заседании в этом зале, когда собрались метростроевцы, я сказал, что выступаю как член метростроевского коллектива. *(Бурные аплодисменты.)* Сегодня я уже в качестве народного комиссара путей сообщения, принявшего метрополитен, построенный вами, обещаю, что мы эту замечательную стройку не только не испортим, не только не допустим ее загрязнения, ее порчи, но мы постараемся кое-где ее усовершенствовать, постараемся прежде всего организовать такую нормальную и бесперебойную эксплуатацию,





Книга «Как мы строили метро».  
М., 1935



Ген. Л. М. Каганович и американский инженер Дж. Мардон на метро

Страница из книги «Как мы  
строили метро»

которая будет достойна славных победоносных строителей московского метрополитена. (Аплодисменты.)

От имени Народного комиссариата путей сообщения, от имени железных дорог, принявших в свою семью 29-ю дорогу – метрополитен, приветствую сегодня вас, метростроителей, которые успешно выстроили первую очередь, и метростроителей, которые под руководством партии и правительства, под непосредственным управлением Наркомтяжпрома, будут так же успешно строить вторую очередь московского метрополитена! (Аплодисменты.)

Метрополитен знаменует собой новый этап нашего социалистического строительства. <...> окончание строительства московского метрополитена, на который государство дало более 700 миллионов рублей, знаменует собой не только начало, а настоящий, вошедший уже в жизнь, период строительства для непосредственного обслуживания миллионных народных масс.

Вот почему не случайно, что метро встречает такую любовь не только у москвичей, а и у всей страны. Вот почему делегаты съезда советов и съезда колхозников, спускаясь под землю, на станции метрополитена, видели в метро воплощение своего ближайшего будущего. Они не ревновали, что в Москве построено такое сооружение, которого нет в других местах, а говорили: «Если наше правительство рабочих и крестьян сумело построить такое сооружение под землю, то оно сумеет и нас, в других городах и в колхозной деревне, повести к настоящей зажиточной и культурной жизни». (Бурные аплодисменты.)



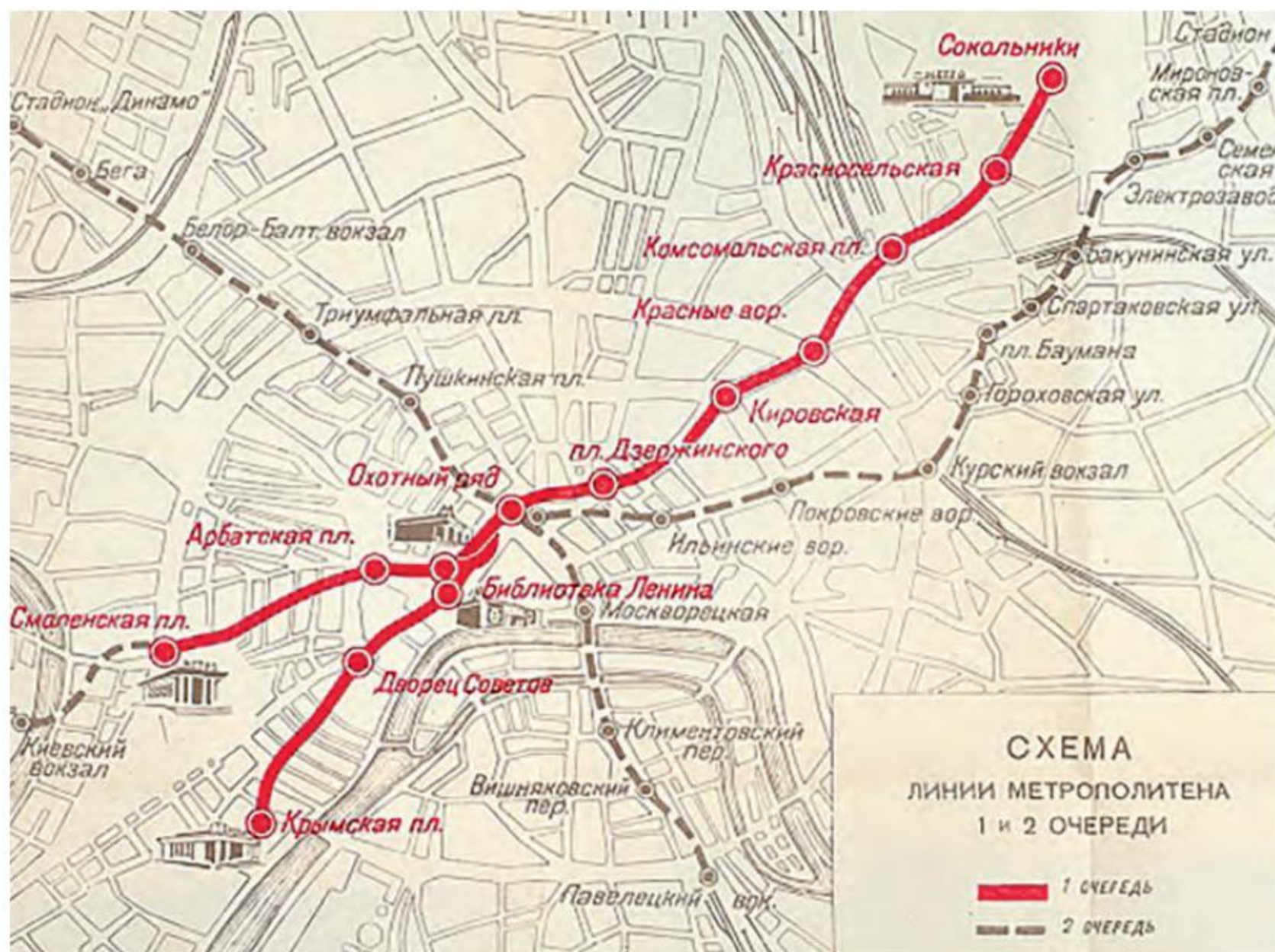


Схема первой и второй очередей  
Московского метро

Крестьянин, рабочий умеет видеть в метрополитене, в этих огнях, в этих мраморных колоннах, не только мрамор, не только прекрасное техническое сооружение. Он видит в метро воплощение своей силы, своей власти. Раньше только помещики, только богачи пользовались мрамором, а теперь власть наша, эта стройка – для нас, рабочих и крестьян, это – наши мраморные колонны, родные, советские, социалистические! (Аплодисменты, крики «ура».)

Наш метрополитен является не только практической, но и принципиальной победой социалистического строительства. <...>

Из речи Л.М. Кагановича на торжественном заседании, посвященном пуску метрополитена 14 мая 1935 г. // Известия. 1935. № 117 (5670). 20 мая.

...схема линий московского метрополитена была намечена в виде отдельных радиусов, сопрягаемых между собою в диаметры, с последующим ее дополнением кольцевыми линиями.

Постановлением Совнаркома СССР от 21 марта 1933 г. схема линий московского метрополитена была утверждена в количестве 10 радиусов, общим протяжением в 80,3 км, в том числе:



1) Кировский радиус – 10 км, 2) Фрунзенский радиус – 6 км, 3) Арбатский радиус – 5 км, 4) Горьковский радиус – 9,5 км, 5) Таганский радиус – 10,6 км, 6) Замоскворецкий радиус – 8 км, 7) Покровский радиус – 9,3 км, 8) Рогожский радиус – 9,6 км, 9) Краснопресненский радиус – 4,5 км, 10) Дзержинский радиус – 7,8 км.

Направление этих линий... образует 5 диаметров:

1) Кировско-Фрунзенский, 2) Арбатско-Покровский, 3) Горьковско-Замоскворецкий, 4) Краснопресненско-Рогожский, 5) Дзержинско-Таганский.

В дальнейшем предполагается еще сооружение Тимирязевско-Калужского диаметра и двух колец – Садового и по Камер-Коллежскому валу.

Все диаметры проходят через центральный район города, связывают районы в пределах Окружной железной дороги с центром и обслуживают все железнодорожные вокзалы Москвы, наиболее крупные промышленные предприятия и физкультурные центры.

Из статьи: Ротперт П.П. Строительство московского метро // Архитектура московского метро / Под общей редакцией Н.Я. Колли и С.М. Кравеца. М., 1936. С. 27.

■ Острейшим моментом в истории технического проектирования явился спор о типе станций метрополитена. Их общая компоновка, архитектурные формы, расположение входов и выходов, а также увязка всех этих элементов с городской поверхностью представляла собой одну из труднейших и ответственных проблем проектирования. <...>

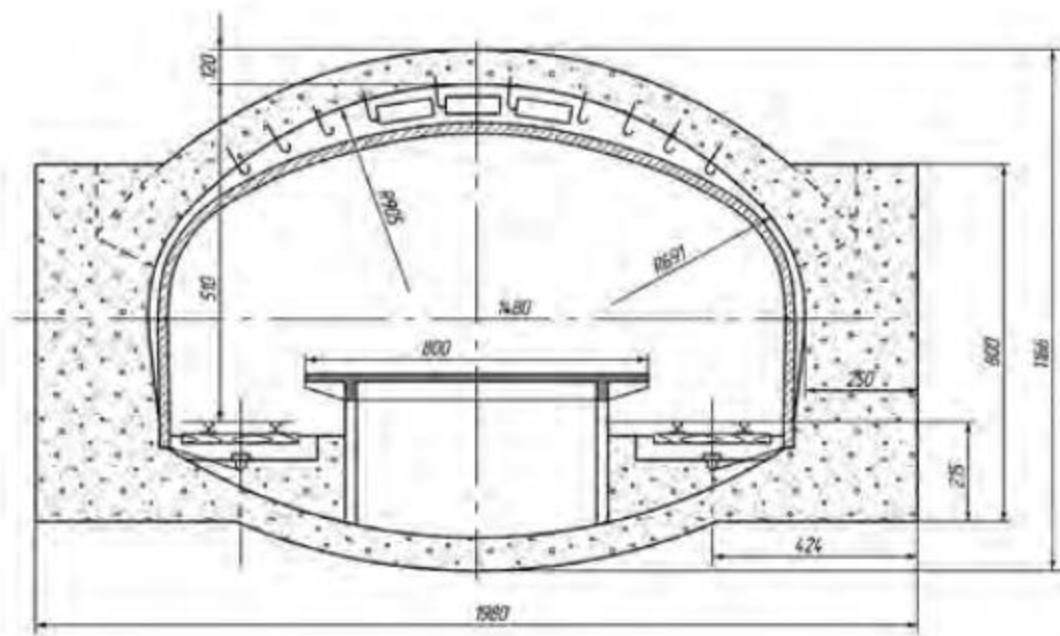
Выбирая тип наших станций, мы меньше всего могли базироваться на примерах заграничной практики. Дело в том, что в каждом из заграничных метрополитенов существующие типы станций, характер и конструкция оформления настолько различны, что выбор какой-либо из них в качестве образца для Москвы был бы не только затруднителен, но по существу и совершенно невозможен.

Прежде всего мы столкнулись с необходимостью сделать выбор между островными и боковыми платформами. Островные платформы распространены преимущественно в Берлине и Лондоне... Островные платформы вызывают необходимость более тщательного архитектурного оформления, удобного для сообщения с поверхностью, не говоря уже о том, что они представляют пассажиру ряд второстепенных удобств, особенно на пересадочных станциях.

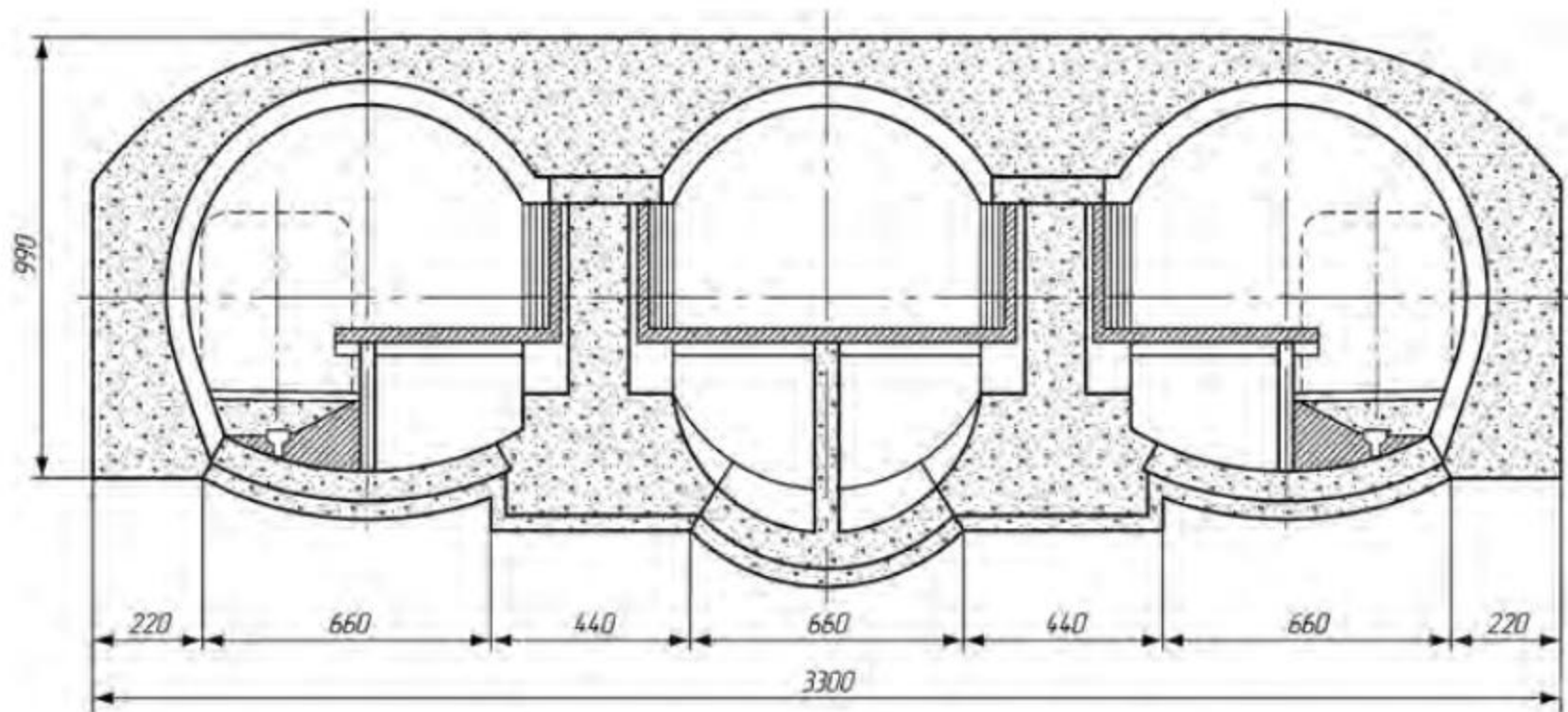
Что касается станций с боковыми платформами, характерных для парижского метрополитена, то преимущество их заключается в дешевизне, простоте конструкций и большой простоте в производстве работ.

Оба типа платформ имели горячих защитников не только среди инженеров Метростроя, но и среди специалистов, привлеченных в состав экспертизы. Спор не был разрешен окончательно почти до самого конца технического проектирования, в результате чего нам пришлось в техническом проекте разрабатывать полностью параллельные варианты для каждой станции, для каждой трассы и продольного профиля тоннелей. Параллельные варианты нам пришлось





Односводчатая станция  
(чертеж станции «Библиотека  
им. Ленина»)



Трехсводчатая станция  
(чертеж станции «Охотный Ряд»)

составлять и для проектов сооружений, так как то или иное сооружение платформ полностью меняло всю схему станции и подходов к ней.

<...> Для станций глубокого заложения сочетать требования прочности конструкции с архитектурным оформлением было особенно трудно. Попытки спроектировать эти станции с одним общим сводом в виде перекрытия не привели ни к чему ввиду огромной величины горного давления на больших глубинах. Переходя последовательно от одного варианта к другому, мы перешли к типу двухсводчатых станций с платформой, разделенной промежуточной стенкой.

Но и это решение не могло нас удовлетворить. Прежде всего этот тип станций не поддавался хорошему архитектурному оформлению и по существу нарушал принцип островной платформы, к которому большинство из нас все-таки стремилось.

Тогда у нас появилась мысль построить для тоннелей глубокого заложения трехсводчатые станции с двумя раздвинутыми туннелями, в которых располагаются боковые платформы для каждого направления в отдельности. Оба конца станции имели бы трехсводчатую секцию для сообщения станции с поверхностью для выхода на обе платформы в боковых станционных туннелях.

Вопрос об окончательном выборе типа станций требовал одновременного разрешения и проблемы подъема пассажиров на поверхность с больших глубин.



Сначала мы предполагали обслуживать пассажиров лифтами. Однако Московский комитет партии предложил нам применить более современный тип подъемников, а именно движущиеся лестницы – эскалаторы. Установка же эскалаторов заставила нас окончательно остановиться на варианте трехсводчатого сечения по концам станций как на единственно целесообразном.

<...> Технический проект первоочередных линий, заключавший в себе более тысячи чертежей и подробных пояснительных записок, был представлен в Московский комитет партии и президиум Моссовета 13 августа 1933 года. Для рассмотрения этого проекта была создана так называемая вторая советская экспертиза в составе авторитетнейших советских специалистов.

Детально обсудив представленные ей материалы, экспертиза признала правильность основных положений технического проекта. Окончательное утверждение этого проекта с внесенными Московским комитетом партии и Моссоветом поправками и указаниями последовало в конце 1933 года.

На этом и заканчивается первый труднейший и ответственный этап работы проектировщиков Метростроя.

Период разработки рабочих проектов занял целиком 1933 и 1934 годы.

<...> В разгар работ выпуск Метропроектом чертежей доходил до 1000–1500 листов в месяц. Бывали отдельные дни, когда Метропроект выпускал по 100–150 листов чертежей в сутки. На протяжении целых месяцев коллектив Метропроекта нередко работал дни и ночи напролет.

Из статьи: Шелюбский И.С., зам. начальника Метропроекта, Ратнер В.А., зам. начальника Метропроекта, Бутескул В.И., помощник начальника Метропроекта. Проект Метро // Как мы строили метро. М.: История фабрик и заводов, 1935. С. 162–166, 169–170, 172.

■ Люди, не знакомые с техникой постройки станций, обычно представляют себе дело так, что из-под земли выбирают соответственное количество грунта и образующаяся от этого подобная пещере (здесь и далее разрядки в словах принадлежат автору цитируемой статьи. – О.К.) пустота бетонируется, закрепляется, выкладывается мрамором, штукатурится...

При открытом способе работ, когда поверхность земли вскрывается и все работы происходят при ярком свете дня, дело примерно так и обстоит. Роют огромный открытый котлован, производят в нем все потребные работы, а потом настилают на него «крышу» и посыпают землей.

При закрытом способе работ имеет место обратный процесс. Прежде всего создаются именно стены, своды, потолок сооружения, и лишь потом выбирается грунт и создается пустота, т.е. самое пространство станции.

Да и не может быть иначе. Если бы мы сразу выбрали грунт в количестве, соответствующем размерам будущей станции, в образовавшуюся пустоту немедленно – еще задолго до того, как мы справились бы с этой фантастической задачей, – хлынула бы вся лежащая над ней порода, весь пласт толщиной в 40 метров.





Строительство первой очереди метро

Давление этого пласта измеряется миллионами тонн, оно ломает, как спички, двутавровые (профиль, по форме близкий к букве «Н». – О.К.) деревянные балки и, словно булавки, изгибает стальные.

Вот под каким давлением отвоевывали мы у земли наш подземный дворец...

Мы прошли узкими штольнями постепенно, методично, по строгому техническому расчету все пространство будущей станции. С величайшей осторожностью, проверяя каждый свой шаг, все время ощущая над собой давление тысяч тонн, готовых не то что раздавить, а буквально **р а с п л ю щ и т ь** нас, создавали мы бетонный скелет станции.

Мы начали сверху со сводов станции, затем, пробиваясь сквозь грунт все теми же узкими ходами, выложили стены и наконец фундамент станции.

Мы шли, как кроты, но кроты, вооруженные инженерной наукой, выкладывающие каждый пройденный шаг бетоном, учитывающие все причины и предвидящие все следствия.

И вот станция готова, готов ее скелет, ее бетонный каркас, гигантская коробка, до отказа набитая землей, грунтом. Уже не боясь никаких обвалов, не боясь ни прямого – сверху, ни боковых давлений, которым мы противопоставили **т р о й н у ю** прочность бетона, мы спокойно принялись выбирать грунт, **я д р о** станции.

Только теперь возникает **т а п у с т о т а**, которая будет отделана мрамором, освещена десятками стеклянных чаш, налитых электрическим светом, оснащена эскалаторами, выложена рельсовыми путями.

Так рождается станция.

Из статьи: Гоцеридзе И.Д., инженер.

Станция «Красные ворота» // Как мы строили метро. М.: История фабрик и заводов, 1935. С. 303–304.



■ <...> В Лондоне диаметр путевых тоннелей составляет 3,7 метра, в Нью-Йорке – 5,2 метра, а наибольший в Москве – 5,5 метра. Это дало возможность ввести на московском метрополитене БОЛЕЕ ШИРОКИЕ И ВМЕСТИТЕЛЬНЫЕ ВАГОНЫ (здесь и далее выделено автором Дж. Морганом. – О.К.). <...> На зарубежных метро станции строятся с узкой платформой – от полутора метров в Париже и Лондоне до трех с половиной метров в Нью-Йорке. В Москве минимальная ширина платформы на станциях составляет четыре метра. Это УСТРАНЯЕТ ОПАСНОСТЬ СКОПЛЕНИЯ ПассажиРОВ и обеспечивает СВОБОДУ И ЛЕГКОСТЬ ДВИЖЕНИЯ ПОТОКА ЛЮДЕЙ. <...> Широкие платформы и высота станций московского метро, давая практические преимущества для движения пассажиров, обеспечивая хорошую вентиляцию и общие санитарные условия, в то же время предоставили большую свободу для архитектурного оформления подземных вокзалов. Московские архитекторы широко использовали эту возможность. На станциях московского метрополитена мрамор стен и кессонные потолки мощно сочетаются с другими материалами и частями сооружений.

<...> за последнее время, в связи с требованиями публики, и за границей намечается определенное стремление к более художественному оформлению станций метро. Это лучше всего показывает, каким преимуществом является прекрасная отделка вокзалов московского метрополитена.

Если учесть то обстоятельство, что к январю 1934 года было проделано только около 6 процентов всех работ, а к январю 1935 года план был выполнен целиком, то московский метрополитен устанавливает рекорд скорости, не известный до сего времени в мировой практике метростроения.

За границей нет метрополитенов, законченных менее чем за три года. Обычно такое строительство рассчитано на период от трех до шести лет.

Рекордные темпы Метростроя еще более подчеркиваются тем обстоятельством, что сооружение совершенно нового типа, впервые начатое в СССР, было построено целиком из советских материалов, советскими рабочими и инженерами, не имевшими никакого предварительного опыта в этой отрасли.

Собрать все материалы – 700 тысяч тонн песка, 1225 тысяч тонн гравия, 375 тысяч тонн цемента, 685 тысяч кубометров (или 30 979 вагонов) леса и 98 тысяч тонн металла, организовать транспорт для уборки 2311 тысяч кубометров породы <...> само по себе представляет огромную задачу.

Одеть, прокормить и обеспечить жилой площадью семьдесят тысяч рабочих – это вторая задача.

Обучить эти десятки тысяч неопытных рабочих, главным образом комсомольцев, превратить их в организованную армию квалифицированных людей, освоивших высокую технику строительства метрополитена, – это третья ответственная и трудная задача.

Из кн.: Морган Джордж. Московский метрополитен лучший в мире. М.: Московский рабочий, 1935. Б/п.

■ <...> Общий объем работ, который предстояло выполнить при постройке первой очереди, определялся по главнейшим показателям следующими цифрами: грунта пришлось вынуть 2305 тыс. куб. м и уложить бетона 842,5 тыс. м.



Если бы этот объем работ пришлось выполнить в течение всего периода стройки, начиная с 1932 г., то это не представило бы особых затруднений. Но в течение первого года, когда не было еще проекта первоочередных линий, не были проделаны достаточные гидрогеологические изыскания, а также не были подготовлены складские базы, подсобные предприятия, карьеры и прочее, не было возможности надлежащим образом развить работу.

Для осуществления впервые у нас в Советском Союзе столь сложной задачи, какой является строительство метрополитена, требовалась предварительная подготовка надлежащих кадров рабочих и инженерно-технических работников. Необходимы были и соответствующее оборудование, и овладение новыми методами работ, а именно: проходка тоннелей под сжатым воздухом, освоение щитового метода работ, искусственное водопонижение уровня грунтовых вод, метод силикатизации, т.е. искусственное окаменение грунтов, и способ замораживания.

Вследствие всего этого в первое время строительства работы развивались очень медленно. Так, например, проходка шахт вблизи многоэтажных зданий на Кировской улице при мощном слое неустойчивых плавунных пород, достигавших 20 м, в 1932 г. требовала свыше года, а в конце 1933 г. шахты в таких же условиях, благодаря применению сжатого воздуха, проходились в течение 45 дней. Все эти обстоятельства в конечном итоге привели к тому, что за 1932–1933 гг. было вынуто всего 314,2 тыс. куб. м грунта и уложено бетона только 61 тыс. куб. м. Таким образом, на 1934 г. оставалось вынуть породы 1991 тыс. куб. м и уложить бетона 781,5 тыс. куб. м.

Эти цифры пугали людей, не знавших о той громадной потенциальной энергии, которую накопил Метрострой за два предыдущих года. Скептики полагали, что программа нереальна, и считали более правильными сроки, которые указывались иностранными экспертами при рассмотрении проекта, т.е. от четырех до пяти лет. В действительности же к концу 1934 г. было уже выполнено 2260 тыс. куб. м грунта и 800 тыс. куб. м бетона, несмотря на то, что во многих местах трассы, при дальнейшем уточнении гидрогеологических условий, оказалось необходимым применять технически более сложные методы работы, чем первоначально предполагалось.

Трудными участками по постройке тоннелей и станций оказались следующие: Комсомольская станция, участок от Казанского вокзала до половины Каланчёвской улицы, станция глубокого заложения и наклонные входы на станции, перегон между площадью Дзержинского и площадью Свердлова, участок от Манежа до улицы Фрунзе. Самым трудным из всех участков является перегон между площадью Дзержинского и площадью Свердлова. Это сразу учитывалось, и там был применен метод проходки щитом с помощью сжатого воздуха, благодаря чему задача была решена без особых затруднений. Этот участок пройден с отделкой железобетонными блоками.

Иностранные эксперты указывали, что железобетонные блоки здесь неприменимы, что обязательно нужно прибегнуть к тубингам. Однако, несмотря на это, применение железобетонных блоков соответствующей конструкции позволило успешно выполнить этот перегон. Скорость проходки щитом составляла от 2,5 до 4,0 и даже 4,5 м в сутки, в зависимости от геологических условий каждого



И.Г. Таранов. Эскиз поезда первой линии Московского метрополитена. Начало 1930-х гг. Самый первый вагон метро поступил в депо «Северное» 24 сентября 1934 г., вступил в эксплуатацию утром 15 мая 1935 г.



Отделка первого вагона метро. 1934



участка, в то время как иностранные специалисты исчисляли возможную скорость проходки в данных условиях лишь в 0,75 м в сутки.

Удачный опыт применения щитовой проходки на первоочередных линиях, а также освоение нашей промышленностью производства щитов (при постройке линий первой очереди работал один советский щит) позволило прийти к выводу, что самым целесообразным методом постройки линий второй очереди будет щитовой метод.

Громадные достижения советской промышленности в области освоения новых производств позволили уже при строительстве первой очереди обойтись почти без импорта.

Вагоны построены на заводах в Мытищах. Они полностью сделаны из металла, и все их конструкции сварные. Электрооборудование вагонов изготовлено на заводе «Динамо». Советские вагоны как по внешнему своему виду, так и по показателям пробного испытания не уступают иностранным вагонам.

Сложной задачей являлось освоение производства эскалаторов (движущихся лестниц). Это весьма ответственные механизмы, которые в смысле проектирования, подбора материалов и исполнения требовали большого опыта и знания дела. Сейчас уже доказано, что эта задача нашей промышленностью разрешена полностью. <...>

Из статьи: Ротперт П.П., инженер. Строительство московского метро // Архитектура московского метро / Под общей редакцией Н.Я. Колли и С.М. Кравеца. М.: Издательство Всесоюзной Академии архитектуры, 1936. С. 34-35.



Итак – решено. Наклонная шахта строится при помощи замораживания, а тоннель одевается в чугун. Так закончился чреватый многими сомнениями и спорами период проектирования. <...> Сплошь и рядом инженер работает в полной тьме. Он окружен своеобразными «плывунами», ибо отсутствие примера и опыта заставляет его двигаться к цели по зыбкой и неверной, ускользающей из-под ног почве; приступая к проектированию наклонных тоннелей, мы имели только несколько беглых журнальных статей об этом виде строительства, несколько фотографий да рассказы людей, видевших эскалаторы за границей. Вот и всё. Немного. Но вот период проектирования кончен. И... И начинается самое трудное. Сооружение тоннеля. Когда мы оглядываемся назад, нам не верится, что работа действительно закончена. Глубоко под землей пассажир сходит с поезда. Ему нужно подняться на поверхность – на высоту восьмизэтажного дома. Он идет по длинному, светлому залу. Он видит картину свободно и широко льющегося под землей пространства, он видит свое отражение на зеркально-чистой поверхности мрамора. Пассажир доходит до места, которое принял за конец подземного сооружения, и здесь глазам его представляется картина мерного вздымания зала. Пространство суживается и превращается в трубу, уходящую вверх под углом в 30 градусов. Вдоль трубы, на дне ее, поднимаются широкие торжественные перила из красного дерева. Собираясь сделать следующий шаг, пассажир замечает, что нога его опускается на движущуюся часть пола.

Да, пол под ногами движется, и движется наверх! Человек преодолевает в себе некоторое сопротивление и, растерянно улыбаясь, вверяет свою судьбу движущейся дороге. Она бесшумно и плавно стремится вверх. Тот маленький кусочек пола, на котором стоит смельчак, испытывает ряд превращений, он как бы вспучивается. В нем возникает ступенька. Теперь все дно трубы устлано ступеньками. Пассажир чувствует, что невидимая сила плавно несет его, как плот несет по реке сплавщика. Только река эта против всех законов природы течет вверх. Освоившись, пассажир решается сделать несколько шагов по движущейся лестнице и с удовольствием замечает, что быстрота его подъема удвоилась. Наконец он наверху. Пол бежит уже по горизонтали. Путник спотыкается оттого, что попадает на неподвижный пол наземного вестибюля. Несколько шагов – и пассажир на улице. Прекрасно!

Это и есть эскалатор.

Из статьи: Денищенко А.Ф., Трупак Н.Г.,  
начальники работ по замораживанию грунтов.  
Девять миллиардов калорий холода //  
Как мы строили метро. М.: История фабрик  
и заводов, 1935. С. 262–264.

<...> На о ф о р м л е н и е (здесь и далее разрядки принадлежат автору цитируемой статьи. – О.К.) внутренней планировки вагона кроме повышенных к нему требований, вытекающих из статического характера пребывания в нем пассажиров, неизбежно должно оказать известное влияние и то, что пассажир метро в пути лишен законного пейзажа и все его внимание... невольно сосредоточивается на оценке этого внутреннего оформления. Это накладывает особую



**В.А. Фаворский. Метро. 1939.**  
**Гравюра**

Из собрания И.Д. Шаховского. Москва



ответственность как на композиционную часть всех деталей, так и на качественную сторону материалов, а в особенности – работы. Здесь нет надобности в «шике» вагонов-ресторанов и «международных» вагонов, но в то же время недопустим убогий подход к разрешению внутреннего оформления, подобный тому, какой имеет место в вагонах электрифицированных ж.д.

Намечаемые архитектурные детали и членения необходимо осуществить из полированного дерева, все металлические части должны быть никелированы, стекло должно быть обязательно зеркальным, диваны, если будут жесткими, лучше всего сделать из дуба, чтобы избежать соблазна окраски (что всегда дешевит впечатление) и для меньшей амортизации.

Освещение вагона намечается весьма обильным и решается дифференцировано для сидячих и стоячих мест. Первые получают ряды бракетов над окнами, на боковых стенках, вторые же – два ряда ламп на потолке вагона. Все источники освещения защищены от непосредственного слепящего действия и лишь на первое время намечается из имеющихся в распоряжении ВЭО образцов, в дальнейшем же вся осветительная арматура вагонов будет изготавливаться по специальным для метро моделям.

Зеркальное стекло, никелированные металлические элементы, полированное дерево и матовая поверхность металлизированного потолка – вот сочетание фактур; натуральный дуб диванов, красное дерево стенных обрамлений, палевый цвет потолка и серебристый блеск никелированных частей – такова цветовая гамма.

Из статьи: *Кравец С.М. Архитектура вагона метро // Метрострой. 1933. № 7. С. 20.*

■ Постройка метрополитена могла вначале показаться лишь созданием нового для Москвы вида транспорта. На самом деле она превратилась в целую метрополитеновскую эру. Ее великое содержание не только в том, что прорыты великолепные тоннели под землей, прорублены новые проспекты, возведены



и возводятся монументальные здания на земле, а еще и в том, что вместе с булыжной мостовой исчезает и человеческий булыжник. Вместе с городом совершенствуются и люди, которые в нем живут.

И это замечательное превращение есть самое главное, что заложено во всякой советской стройке.

Из статьи: Ильф И., Петров Е. Метрополитеновы предки // Дни и годы Метростроя. М.: Московский рабочий, 1981. С. 27.

■ ...репортаж о пуске... первой линии московского метро редакция «Комсомольской правды» поручила в числе других сотрудников и мне. Надо вам сказать, пуск проходил весьма торжественно: первые составы московского метрополитена были отданы в распоряжение заседавшего тогда в Кремле VII съезда Советов СССР, делегаты которого решили сами поглядеть, что это такое, а потом рассказать об увиденном своим избирателям по всей стране.

Вы можете себе представить, какой радостью было для молодого журналиста в такой момент получить пропуск на весь день, позволявший ездить в метро в любом направлении – сколько твоей душеньке угодно! <...> Вот так и ездили мы от станции к станции первой очереди московского метро до глубокой ночи, в шуме, гаме, веселых разговорах был уже потерян счет времени, и никто не думал, что мы попросту пользуемся удобным, современным видом городского транспорта, а было это похоже на удивительный и ни на что не похожий карнавал в сказочных мраморных дворцах. И только поздно вечером, когда люди все же притомились и, крепко держась за поручни, начали на дальних перегонах поклевыывать носами, прижатый в толпе рядом со мной молодой писатель Илья Ильф вдруг тихо засмелся и сказал, обращаясь к неразлучному другу своему Евгению Петрову: «Ага, вот теперь-то и начинается настоящая подземка, – сейчас люди начнут ценить не только красоту, но и скорость передвижения».

Я вспомнил... об этом необыкновенном, хлопотном и волнующем дне, не только чтобы объяснить, как родился у нас непонятный многим иностранцам «культ советского метро», над которым до сих пор подтрунивают некоторые, но и потому, что эти оценки, схваченные на лету, отражают в себе неповторимое своеобразие эпохи.

Из статьи: Жуков Ю. Люди 30-х годов. // Дни и годы Метростроя. М.: Московский рабочий, 1981. С. 97, 100.

■ В Москве два памятника Маяковскому: один – статуя, к которой он, по всей вероятности, отнесся бы строго, и другой – станция метро, от которой он, влюбленный в индустриальное, несомненно пришел бы в восторг. Это очень красивая станция – со стенами из стальных арок, где сталь, в основном, оставленная, так сказать, в натуре, в качестве цвета, местами выкрашена в сурик. Соединение этих двух цветов напоминает машины, оно очень индустриально. Однажды эти арки показались мне гигантскими прорезями для рук в некоем жилете. В следующее мгновение я уже знал, что представляет собой эта станция.



– Стальная кофта Маяковского, – сказала мне воображение. Вот как хорошо: он, носивший желтую кофту футуриста, теперь может предстать перед нами в стальной кофте гиганта.

*Олеша Ю. Ни дня без строчки. Из записных книжек. М.: Советская Россия, 1965. С. 35.*

■ И сегодня «Маяковская» не перестает очаровывать и нас, сотни раз бывавших здесь, и гостей столицы, увидевших ее впервые. Экскурсоводы привозят на станцию группы туристов.

Вот несколько штрихов из истории этой станции. После строительства новой очереди Метрострой перешел в ведение Наркомтяжпрома. Нарком Серго Орджоникидзе уделял много внимания строительству метро. Это по его указанию наша промышленность начала срочно изготавливать щиты для проходки. Нарком живо интересовался работами, часто посещал строительные площадки. Помню, как он приезжал к нам, когда мы начали проходку ствола шахты № 75.

Так вот, бывшие строители станции «Красные Ворота» пришли на «Маяковскую». Ствол шахты прошли в рекордно короткий срок. Соорудили руддвор и вентиляционную камеру. Предстояло соорудить еще высоченную камеру для монтажа двух станционных щитов, двух перегонных щитов и полущитов для проходки среднего пассажирского зала.

Здесь нас ждали первые трудности. Всего коварства московских грунтов невозможно было предвидеть. В районе площади Маяковского залежали юрские глины в непосредственной близости от мощного слоя плывунов. При разработке калотт (верхних частей туннельной выработки. – О.К.) от горного давления трескались лангорины и штендера (поддерживающие устройства. – О.К.). Проходчики ставили дополнительные крепления из металлических балок, усиливали бетонные своды. Настал час, когда бетонирование первых сводов было окончено, крепления сняты. Строители подняли головы и... ахнули. На сводах четко вырисовывались продольные трещины.

Серго Орджоникидзе немедленно создал авторитетную комиссию. В нее вошли самые крупные специалисты. Судьба станции висела на волоске. Быть ли ей просторной, величественной, либо куцей, без станционного зала.

Членам комиссии с большим трудом удалось подняться из нижней штольни в верхнюю, где разрабатывали калотты и бетонировали своды, – так сильно перекосило горным давлением ход для людей, расположенный ближе к верхней штольне.

Был среди членов комиссии иностранный специалист Дж. Морган. Он долго качал головой, глядя на наши страдания и наконец решительно сказал, что всю разработанную часть камеры надо забетонировать немедленно во избежание крупной аварии. Отказаться и от самой мысли построить станцию колонного типа... Изменить проект, опуститься еще на несколько метров ниже и соорудить трехсводчатую станцию, подобную «Красным Воротам».

Все было против нас – и природа, и авторитеты. Мы было приуныли, но присутствие духа не теряли. Вспомнили, что при строительстве станции «Красные Ворота» тот же самый Морган советовал нам не строить среднего зала. Теперь





На строительстве станции метро «Маяковская». 1937

Библиотека на станции метро «Курская». 1941

Раздача молока на станции метро «Маяковская». 1941

же он, человек осторожный, учитывал наш опыт. Но идти дальше у него не хватало инженерной смелости.

Строители были твердо уверены, что построить станцию по предложенному проекту можно. Проект особенный, оригинальный, и отказываться от него ни в коем случае не хотелось.

Крупный специалист по тоннелестроению Е.Т. Абакумов был заместителем начальника Метростроя. Он, как и многие наши строители, душой болел за дело и хотел, чтобы в области тоннелестроения мы догнали и перегнали капиталистические страны. Егор Трофимович Абакумов поддержал нас. Его мнение и доказательства начальника шахты И.Д. Гоцеридзе приняли во внимание и разрешили продолжать строительство.

Чтобы надежно противостоять грозным силам природы, рабочим и инженерам пришлось задуматься над различными усовершенствованиями. По предложению строителей трехсводчатое перекрытие было выполнено из чугунных тюбингов. Свод среднего пассажирского зала строился выше сводов тоннелей на 2,5 метра.

Первые же щиты, изготовленные на отечественных заводах, Абакумов направил на нашу станцию...

Мастерством проходчиков и тюбинговщиков можно было залюбоваться.

Станция «Маяковская» была сооружена досрочно, без единой аварии. Качество работ было очень высоким, даже по современным меркам.

Из статьи: Саркизов Л., бывш. начальник участка строительства станции «Маяковская». «Мой труд вливается в труд моей республики...» // Дни и годы Метростроя. М., Московский рабочий, 1981. С. 158–159.

С... восхищением глядят посетители на макет нашего метро в натуральную величину (станция Маяковского), где благодаря зеркальному отражению создается глубокая перспектива. На примере этой станции и развешанных по стене фото американцы видят первый в мире метро, который (так в тексте. – О.К.) полон света, воздуха и пространства. Их удивляет многообразие применяемых





мраморов и других материалов, обилие скульптур, богатство мысли. Наше метро они называют «подземными дворцами».

Из статьи: Мельчаков И. Павильон СССР на Международной выставке в Нью-Йорке // Архитектура СССР. 1939. № 9. С. 68.

■ Неизмеримо велика была роль метрополитена в период Отечественной войны. В силу военных условий в Москве сократилась работа наземного транспорта и метрополитен стал основным средством массового сообщения по городу. Но что особенно важно – он служил также убежищем для населения во время налетов вражеской авиации на столицу. При этом движение на линиях метрополитена приостанавливалось, а его станции и тоннели предоставлялись для укрытия населения. Движение поездов возобновлялось после отбоя воздушной тревоги.

В метрополитене были созданы относительные удобства для укрывающихся. Особое внимание уделялось детям, инвалидам и престарелым людям. На платформах и в отдельных залах станций были расставлены детские кроватки и топчаны для взрослых, в тоннелях раскладывали деревянные настилы. Были обеспечены необходимые бытовые и санитарно-гигиенические условия для длительного пребывания огромного количества людей под землей. Здесь можно было получить питание, врачебную помощь, имелись передвижные библиотеки, демонстрировались кинокартины и пр. <...> В период интенсивных налетов на Москву пятнадцать миллионов человек нашли в метрополитене надежное укрытие от вражеских бомб.

Из книги: Катцен И. Метро Москвы. М.: Московский рабочий, 1947. С. 50.



## С.М. Кравец, архитектор

Перед нами была поставлена совершенно новая задача и, как объект архитектурного творчества, задача эта характеризовалась рядом своеобразных особенностей, которые предопределили пути архитектурных решений. Особенности эти непосредственно вытекали из специфической строительной сущности сооружения, с одной стороны, и из технологии этого транспортного организма – с другой.

Особенности первого рода заложены в п о д з е м н о с т и (здесь и далее разрядки в словах принадлежат автору цитируемой статьи. – О.К.) расположения проектируемых объектов. Отсюда наличие не имеющих естественного освещения интерьеров, нуждающихся нередко в особых транспортных средствах для сообщения с поверхностью, отсюда же новые конструктивные габариты, особенности вентиляционных устройств, специальные подходы к отделке, превращающейся в облицовку, и т.д.

Особенности второго рода вытекают из н е п р е р ы в н о с т и работы этого организма, которая является следствием его м а с с о в о с т и. Большие составы, сменяющие друг друга каждые 1–1/2 минуты и переносящие со станции на станцию значительные массы пассажиров с не доступными в городских условиях (на поверхности) скоростями, рожают свои особые потоки пассажиров, с особыми темпами передвижения их с улиц на платформы и обратно.

Наконец, компоновка этого нового организма, крепко и неразрывно увязанного с наиболее ответственными узлами городских магистралей, – вот примерное содержание вопросов, владевших вниманием архитектора.

Архитектору было над чем поработать в метро – об этом красноречиво говорят результаты первых опытов работ наших архитекторов на строительстве первой очереди. Но даже трактовка роли архитектуры в метро у нас является новой. Это и понятно. Метрополитен, являясь наиболее массовым средством транспортного обслуживания городского населения, не нуждается в рекламе – этом единственном для капиталистических стран средстве стимулировать заботы об архитектурной «приманке». Только бедственное положение лондонского метрополитена, жестоко страдающего от автобусной конкуренции, заставило его выдвинуть архитектуру как последний ресурс для приманки пассажиров. Но архитектура эта – чисто внешняя, только о ф о р м и т е л ь с к а я.

У нас архитектор о р г а н и ч е с к и включился в работу по сооружению метро с первых шагов проектировки. Архитектор решает вопросы м е с т а расположения станций, увязывая его с реконструктивными построениями тех надземных узлов, естественным продолжением которых (в транспортном смысле) является каждая станция метро. Архитектор решает т и п станции в общем комплексе с надземными ее элементами и в увязке со строительными, конструктив-



Вид на наземный павильон станции «Дворец Советов» («Кропоткинская») и на Гоголевский бульвар. Архитектор павильона С.М. Кравец. 1935

Фотография 1941 г.

Из фототеки Музея архитектуры им. А.В. Щусева. Москва



ными и технологическими ее особенностями. Архитектор же завершает свою работу о ф о р м л е н и е м всего комплекса. <...>

Если сравнить наше метро с метрополитенами Запада, то прежде всего бросается в глаза невиданный р а з м а х нашей проектировки и строительства. Для подземных сооружений характерны «э к о н о м н ы е» высотные габариты; мы же стремились к тому, чтобы у нас в метро легко дышалось. И это достигнуто главным образом хорошей высотой станционных зал, – таких высот не знает Запад.

Из статьи: Кравец С.М. Архитектурная проектировка московского метро // Архитектура московского метро / Под общей редакцией Н.Я. Колли и С.М. Кравеца. М.: изд-во Всесоюзной Академии архитектуры, 1936. С. 37–40.



Кравец Самуил Миронович (1891–1966), архитектор. В 1922 году окончил Второй политехнический институт в Петрограде. Главный архитектор «Метропроекта». Работы в Московском метро: наземный павильон станции метро «Дворец Советов» (1935, сейчас «Кропоткинская»); проект станции метро «Садово-Триумфальная» (1935, сейчас «Маяковская»; проектирование передано А.Н. Душкину); станция метро «Сталинская» (1944, сейчас «Семёновская», скульпторы В.И. Мухина, Н.К. Венцель, художник Б.П. Ахметьев); проект станции метро «Парк культуры» Кольцевой линии (1945); жилой дом Метростроя с встроенными вестибюлями метро «Аэропорт» (1938, при участии И.Д. Мельчакова).

## Н.Я. Колли, архитектор

■ Широкая архитектурная общественность Москвы была привлечена к работе над оформлением станций метрополитена, когда первый этап проектирования уже был закончен, что в значительной мере определило характер нашей работы.

Над первым этапом проектирования – определением места, типа и общей плановой композиции станций – работала группа архитекторов Метропроекта во главе с архитектором С.М. Кравецом. В эту группу входили: Барков, Седикова, Быкова, Шухаева, Шагурина, Ревковский, Андриканис, Лихтенберг и Гонцкевич.

<...> Итак, мы были привлечены к работе, когда основные плановые и конструктивные решения станций были уже оформлены. Нам было сказано: имеются такие-то формы, такие-то своды и перекрытия – потрудитесь одеть на них одежду! Для нас было оставлено мало творческого простора. Мы уже не имели возможности войти в строение органически, создать цельную архитектурную конструкцию.

<...> здесь мы нередко получали малоудачные пропорции, хотя отвоевать даже эти малоудачные пропорции у инженеров, проектировавших метро, было архитектурному отделу Метропроекта не столь уж легко.

В этом отношении платформенные залы станций мелкого заложения представляли материал вполне приемлемый. Тут оставалось только подчеркнуть, усилить известную приподнятость архитектурного впечатления. Задача, поставленная перед нами на станциях глубокого заложения, была гораздо труднее: огромному давлению земли пришлось противопоставить здесь такие мощные, тяжелые конструкции, что создать впечатление легкости и радости в этих условиях было чрезвычайно трудно.

Все это относится к подземной части станций. На земле мы были значительно свободнее. Архитектурная проблема ставилась здесь более широко, и наши творческие возможности были менее связаны. В то время, правда, существовала тенденция максимально использовать для наземных вестибюлей первые этажи существующих зданий. Но потом стало видно, что овчинка не стоит выделки: для того чтобы в этих домах сделать вестибюли, их надо было полностью реконструировать.

Первого марта 1934 года нам позвонили по телефону и сказали: – Дорогие друзья, надо делать станции метро. – Срок? – 25 дней. – Какую именно станцию? –





Архитекторы Н.Я. Колли,  
С.Г. Андриевский, при участии  
Л.П. Шухаревой. Станция метро  
«Кировская» («Чистые пруды»)  
1935. Подземный вестибюль,  
интерьер аванзала

Фотография 1938 г.  
Из фототеки Музея архитектуры  
им. А.В. Щусева

Вам, товарищ Колли, «Кировскую». Вам, товарищ, такую-то. – Какого же рода станции надо делать? – Красивые станции.

И все! Никаких установок, кроме этой, мы не получили, никаких разъяснительных собраний не было.

Нам дали материалы, и мы приступили к работе. <...> Ровно через двадцать пять дней, 25 марта 1934 года, все проекты были представлены. В процессе работы мы не просили никаких отсрочек. Мы слишком хорошо знали, как работают на метро инженеры, техники, рабочие. Мы знали, что поблажек тут не будет и быть не может. Мы работали круглые сутки, не выходя из мастерских, с огромным подъемом.

В Белом зале Моссовета была устроена выставка, на которой авторы проектов давали объяснения своих проектов. Уже из этих объяснений можно было видеть, что подавляющее большинство авторов делало свои проекты интуитивно, что они не охватывают этой архитектурной проблемы во всем ее своеобразии и сложности.

Данные нам перед проектированием материалы хотя и определили основные установки проделанной работы, но недостаточно удовлетворяли нас как



художников. Естественно, возникла мысль пойти на место строительства своей станции, набраться там вдохновения.

Но из этого ничего не получилось. Лично мне, для того чтобы набраться «вдохновения», пришлось спуститься на глубину примерно 40 метров под землю. Я не увидел там ничего, что могло бы в какой-нибудь мере определить те пути, по которым я с моим коллективом пойду в своей работе. Мне пришлось ползком пробираться по штольням, калоттам, ходам и переходам, вокруг была грязь, ручьями текла вода. Подобную же судьбу испытали и мои товарищи, пытавшиеся набраться впечатлений на своих станциях. Кроме «Сокольнической», «Красносельской» и «Комсомольской», все прочие станции были в состоянии совершенно зачаточном.

Но проекты, как сказано, мы все же представили на выставку точно в назначенный нам срок. Выставка наша привлекла огромное внимание архитекторов. Это было подлинное событие в архитектурной жизни Москвы, да и всего Союза.

<...> После этой выставки состоялось заседание Арплана – комиссии архитектуры и планировки при Московском комитете и Президиуме Моссовета. Во главе Арплана стоял Лазарь Моисеевич, затем члены бюро Московского комитета – Хрущёв, Коган, Филатов, Булганин, а также архитекторы Жолтовский, Щусев, ректор Академии архитектуры Крюков, Иофан, Веснин, Власов и др.

<...> На этом просмотре в Арплане впервые были вскрыты правильные и неправильные тенденции в наших проектах. По каждой станции было представлено примерно три варианта, причем проекты эти были весьма различны, и единственное совпадение в подходе к решению проблемы было только в проектах станции «Охотный ряд» (здесь и далее автор дает вольные названия проектам некоторых станций. – О.К.).

<...> По окончании выставки была создана... экспертная комиссия в составе начальника проектного отдела Моссовета тов. Дедюхина, П.П. Роттерта, С.М. Кравеца, академика Щусева, Веснина и др.

<...> Первую премию комиссия не присудила никому. Вторую премию получили архитектор Фомин за станцию «Красноворотская» и архитектор Колли за станцию «Кировская». Эти два проекта были премированы как за общие установки, так и за архитектурные качества. Присуждены были также третья и четвертая премии.

После этого была произведена окончательная разверстка станций по архитекторам. Сроки мы получили очень короткие. Нам было предложено дать сразу общий технический проект и детальные чертежи, по которым можно было производить облицовку.

*Колли Н.Я., архитектор. Архитектура метро // Как мы строили метро. М.: История фабрик и заводов, 1935. С. 175–185.*

Колли Николай Джемсович /Яковлевич/ (1884–1966), архитектор. В 1922 году окончил московский ВХУТЕМАС. 1920–1931 – преподавал в МВТУ им. Баумана, 1931–1941 – преподавал в МАРХИ. 1935–1951 – председатель правления Московского отделения Союза архитекторов СССР.



Работы в Московском метро: станции «Кировская» (1935, сейчас «Чистые пруды», совместно с С.Г. Андриевским и Л.П. Шухаревой), «Смоленская» Филёвской линии (1935, совместно с С.Г. Андриевским и Т.Н. Макарычевым), северный павильон станции метро «Парк культуры» (1935), «Павелецкая» Кольцевой линии (1944–1950, совместно с И.Н. Кастелем).

## ОТ ЭСКИЗОВ К ПРОЕКТУ

Я.Г. Лихтенберг, архитектор

■ Одной из станций первой очереди, проектирование которых велось в стенах «Метропроекта», была «Кропоткинская» («Дворец Советов»).

Перронный зал предполагалось непосредственно связать с вестибюлем будущего здания Дворца Советов. Расположение его комплекса к маю 1934 года не было уточнено. В связи с этим и задерживалось проектирование и строительство одноименной станции метро.

Сроки пуска в эксплуатацию линий метрополитена неумолимо приближались. Оставалось девять месяцев. Дольше ждать нельзя. Принимается решение: расположение подземного зала не должно выходить за пределы городской застройки внутреннего проезда Гоголевского бульвара. Строительство должно вестись открытым способом.

Частичная проезжая часть Волхонки вскрыта. Проектирование и строительство должны происходить одновременно, параллельно.

Июнь, июль 1934 года. Начинаются строительные работы. Бьют сваи для крепления котлована.

Данные для проектирования: отметка головки рельса, габариты платформенного зала, основной строительный материал – железобетон. Начинается проработка вариантов решения.

Принятая для большинства станций мелкого заложения ригельная конструкция отвергается, так как градостроительные условия <...> не позволяют организовать сообщение станции с поверхностью.

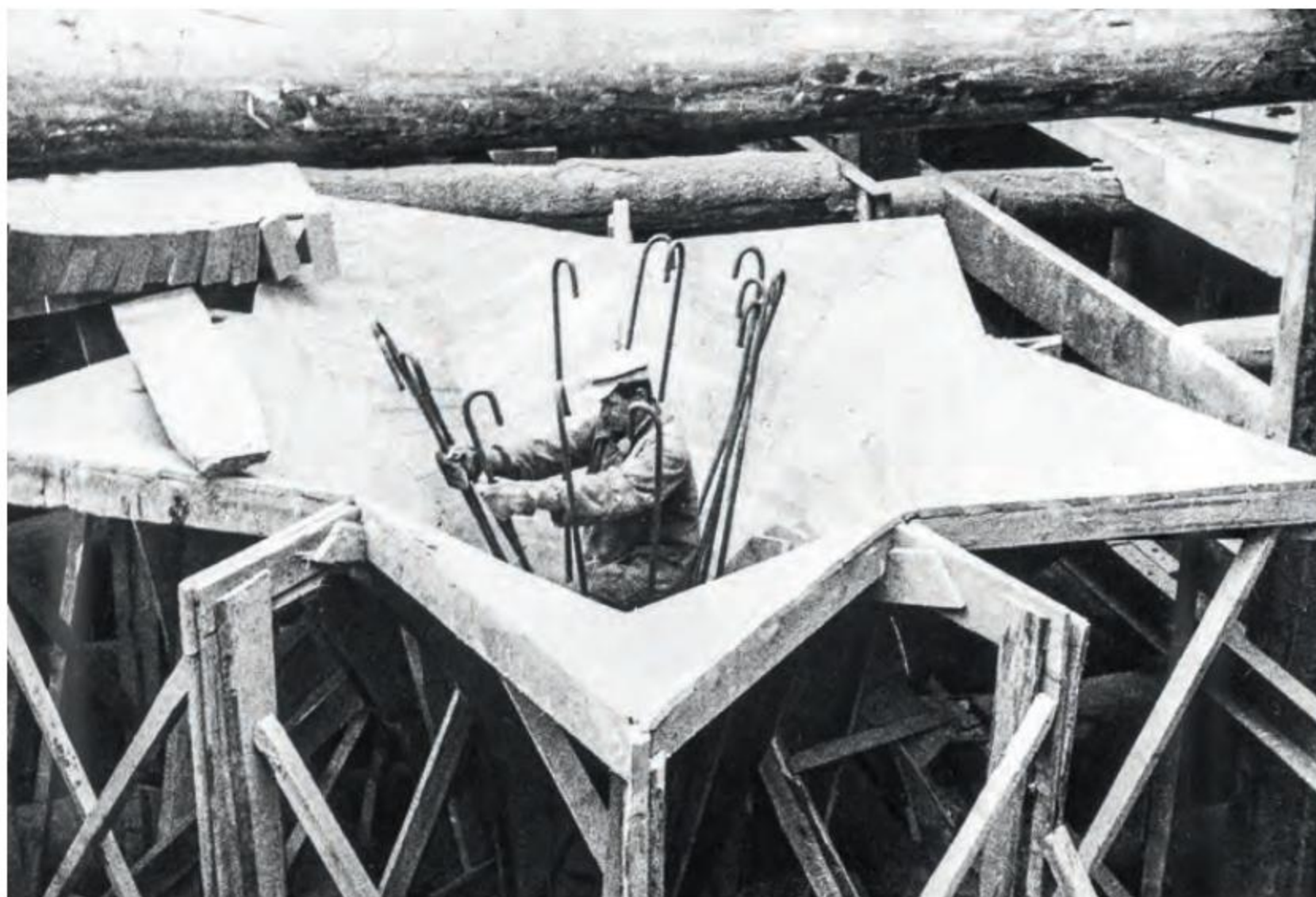
Для подземного зала принимается конструкция безбалочного железобетонного перекрытия, опирающегося на грибовидные капители колонн.

Теперь можно перейти от начальных эскизов к дальнейшей работе над интерьером станции, проектам двух вестибюлей и подходов к ним.

Предстояло создать в подземном без естественного освещения объеме ощущение легкости и жизнерадостности, отразить характер сооружения. Средствами для решения была многократная повторяемость лаконичной формы колонн, светлая цветовая гамма отделочных материалов (мрамор коелга, фарфоровая плитка), источники скрытого освещения, своеобразный рельеф рисунка потолка.

Цветовое решение объема принимается четким: нижняя горизонтальная плоскость – темно-серый спокойный пол, чуть тонированные желто-розовые вертикали колонн на фоне матовых, холодно белых путевых стен и завершающая ярко освещенная, спокойная и легкая, белая плоскость потолка.





**Монтажные работы на станции  
«Дворец Советов» («Кропоткинская»)**

Фотография начала 1935 г.

Из архива Э.Я. Лихтенберг. Москва

Конец августа. Проект окончен. Руководство Метростроя извещено. Ждем вызова в Московский комитет партии.

Вечерело. Переулками на Новую площадь спешим, почти бежим с большими подрамниками, на которых изображена в перспективе станция.

После рассмотрения ряда вопросов, связанных со строительством метро, входим в зал заседания. Два-три вопроса об отделочных материалах, и мы свободны.

Ночная тьма окутала город. Безлюдна Красная площадь. Радостно легко. Можно начать строительство. На завтра опять, засучив рукава, «вкалываем». Шаблоны, рисунки прямо из-под рук уходят к строителям. Чтобы выгадать время, сложный рисунок потолка, железобетонные капители колонн выполняются в опалубке.

Начался октябрь и с ним работы по отделке станций. В отделочной конторе возникают сомнения в эффективности скрытого освещения. Срочно 8–10 колонн заканчиваются в облицовке, подводится электровремянка.

Правильно намеченный путь в проектировании интерьера перронного зала по своей художественной выразительности дал острое, цельное, индивидуальное решение, подкупающее своей лаконичностью и тектоникой. Неразрывная взаимопроникающая связь между художественной формой, конструкцией,



полихромией, скрытым источником освещения и функциональным назначением сооружения создает радостное эмоциональное воздействие на пассажира.

Приходится заметить, однако, что при замене материала пола был принят немасштабный рисунок, нарушивший цветовую гармонию. А уменьшение высоты колонн на 5–8 см лишило ее первоначальной легкости и стройности.

Начало февраля 1935 года. Огни на станции зажжены. Задача выполнена.

Метрострой. 1975. № 3–4. С. 54–55.

Лихтенберг Яков Григорьевич (1899–1982), архитектор. В 1929 году окончил Харьковский инженерно-строительный институт. В студенческие годы участвовал в разработке проектов дома Госпрома в Харькове (1925–1928, архитекторы С.С. Серафимов, С.М. Кравец, М.Д. Фельгер, инженер П.П. Роттерт). Работал: 1927–1929 – «Укрпромстрой» (Харьков), 1930–1933 – «Гипроград» (Харьков), 1933–1939 – «Метропроект» (Москва), 1939–1943 – «Спецпроектбюро» (Ташкент), 1943–1945 – «Госстройпроект» (Москва), 1945–1959 – «Моспроект» (Москва). После 1959 года – эксперт в ГлавАПУ Москвы.

Работы в Московском метро: станции «Кропоткинская» (бывшая «Дворец Советов», 1935, совместно с А.Н. Душкиным, в 1941 году за эту станцию авторы удостоены Сталинской премии второй степени), «Динамо» (1938, совместно с Ю.А. Ревковским, скульптор Е.А. Янсон-Манизер), наземный вестибюль станции метро «Маяковская» (1938), тяговая подстанция метро (конец 1930-х, Москва), проект станции метро «Спартак» (сейчас «Бауманская», совместно с Б.С. Мезенцевым, конец 1930-х, не осуществлен), проект станции метро «Сталинская» (ныне «Семёновская», совместно с Ю.А. Ревковским, конец 1930-х, не осуществлен), проект станции метро «Курская» (1940-е, не осуществлен), проект станции метро «Белорусская» (1940-е, не осуществлен).

## АРХИТЕКТОР «ПЕРВОГО ПРИЗЫВА»

### Э.Я. Лихтенберг, архитектор

■ Когда в Москве решили строить метро, пригласили для этого группу архитекторов из Харькова. Это неудивительно. Город славится своими потрясающими конструктивистскими постройками. Достаточно назвать знаменитое здание Госпрома. Кстати, в студенческие годы мой отец Яков Лихтенберг – он поступил на архитектурный факультет Харьковского строительного института в 1921 году – участвовал в разработке проекта этого здания. И вообще, годы становления его как архитектора связаны с Харьковом. В конце 20-х годов отец создавал проекты индустриальной архитектуры – двух цементных заводов для Донбасса, реконструкции Краматорского цементного завода.

В 1930 году в Харькове был организован институт по проектированию городов – «Гипроград». Папа пришел туда работать, будучи уже опытным практиком. Проработал там до переезда в Москву три года, возглавив одну из творческих групп архитектурного отдела. Он спроектировал и построил жилые дома, кинотеатры, поликлиники в Харькове, Запорожье, Краматорске, Артёмовске, Макеевке, Енакиеве, разработал конкурсный проект театра на 4000 мест.



К сожалению, практически все его проекты и сами постройки харьковского периода погибли во время войны.

В Харькове мы жили в историческом центре, на Москалёвской улице, занимали в коммунальной квартире небольшую комнатку. Тем не менее у нас постоянно бывали гости, коллеги отца. Я хорошо помню всех его друзей-архитекторов. Часто приходил Иван Георгиевич Таранов, однажды даже котят нам принес. Очень симпатичный человек, папа был с ним дружен. Рядом с нашим домом располагался небольшой парк с теннисным кортом, и Таранов с папой ходили туда играть в теннис. По приезде в Москву они продолжали дружить семьями, бывали в гостях друг у друга.

В 1933 году Якова Григорьевича пригласили в Москву, в «Метропроект». Там он проработал до 1939 года.

Папа выехал из Харькова немного позже других архитекторов, приглашенных проектировать метро. Поэтому ему досталась остававшаяся «свободной», то есть еще без назначенных проектировщиков, станция «Дворец Советов», строительство которой задерживалось из-за неясностей хода строительства самого Дворца: станция должна была соединяться с его вестибюлем, но точное расположение комплекса Дворца еще не было утверждено. Почему-то на эту станцию первой очереди – единственную! – не объявлялся конкурс. Папа пригласил в соавторы Алексея Николаевича Душкина, тоже харьковчанина.

Работа над станцией «Дворец Советов» была крайне напряженной из-за сжатых сроков. Как вспоминал папа, проектирование и строительство проходило практически одновременно, параллельно. Строительные работы (они велись открытым способом) начались в июне-июле 1934 года, а проект был окончен в конце августа. Шаблоны и рисунки прямо из-под рук проектировщиков уходили к строителям... Ну а что было дальше – хорошо известно. Станция «Дворец Советов» сразу же была признана как выдающееся произведение и получила очень высокую оценку и профессионалов, и общественности. В 1941 году авторам была присуждена Сталинская премия второй степени.

Почти одновременно со строительством «Дворца Советов» началось проектирование и «Динамо». Эта работа велась совместно с Юрием Александровичем Ревковским. Среди станций второй очереди «Динамо» была самой глубокой. Это не могло не сказаться на архитектурном решении перронного зала. Формы здесь массивные, с декором, но тектоника пространства ясная. И, на мой взгляд, выразительная – она создавала ощущение атлетической силы. Для «Динамо» отец проектировал и наземные павильоны. Эти проекты очень красивые. Павильоны задумывались по контрасту с подземным пространством – изящными, в виде ротонд, один из них – с большой поверхностью сплошного остекления. Однако они так и остались на бумаге. К строительству были приняты предложения Д.Н. Чечулина в неоклассическом духе. Отец был расстроен, аскетизм его образов оказался не ко времени – начался период украшения. Позже все проекты, которые были у меня, я отдала в Музей архитектуры им. А.В. Щусева.

Станция «Динамо» оказалась последней, которую папе удалось осуществить. Совместно с Б.С. Мезенцевым он представлял на конкурс проект «Спартак-овской», совместно с Ю.А. Ревковским – проект «Семёновской». Они нравились





**Архитекторы Я.Г. Лихтенберг,  
Ю.А. Ревковский. Проект  
станции метро «Динамо». 1936**

Фотография из архива Э.Я. Лихтенберг.  
Москва

**Архитекторы Я.Г. Лихтенберг,  
Ю.А. Ревковский. Проект  
западного вестибюля станции  
«Динамо». 1935–1936.  
Не осуществлен**

Фотография из архива Э.Я. Лихтенберг.  
Москва







Архитекторы Я.Г. Лихтенберг,  
Ю.А. Ревковский. Проект  
станции метро «Сталинская»  
(«Семёновская»). 1939

Фотография из архива Э.Я. Лихтенберг.  
Москва

руководителю архитектурного бюро при «Метрострое» С.М. Кравецу. Он даже отметил в статье, опубликованной в журнале «Строительство Москвы» (№ 9 за 1939 г.), проект «Семёновской» – за его подчеркнутую конструктивность. Но время конструктивных решений прошло... Еще одна работа, которую отцу совместно с архитектором и художником Юрием Петровичем Афанасьевым, тоже выходцем из Харькова, удалось осуществить для метрополитена, – это наземный вестибюль станции «Маяковская», он встроен в угловую часть здания Концертного зала им. П.И. Чайковского.

Проектирование «Динамо» велось у нас дома. Каких-то конкретных разговоров или обсуждений проектов я не помню, еще была маленькой. А вот эмоциональная память хранит ощущение какой-то особой, творческой атмосферы. И экскурсии в метро, которые мне папа устраивал во времена моего детства, тоже врезались в память. Он брал меня с собой на некоторые объекты. Например, «Кировскую» он мне показал еще до сдачи станции в эксплуатацию. Помню, я катаюсь вверх-вниз на эскалаторе, вдруг вижу, что-то происходит внизу, спускаюсь – а там Каганович в окружении людей. И папа меня с ним знакомит. Каганович пожимает мне руку и спрашивает: «Ну, какая станция вам больше всего нравится?» А я и говорю: «Дворец Советов!»



Папа, любя свою профессию, уже в то время старался меня увлечь ею, многое показывал, объяснял, мечтая о моем архитектурном будущем. Впоследствии я окончила МАРХИ и действительно стала архитектором, как, впрочем, и моя дочь Елена, продолжившая династию.

Из беседы О.В. Костиной с Э.Я. Лихтенберг,  
записанной в феврале 2019 года.

Лихтенберг Элеонора Яковлевна (род. в 1925), архитектор, дочь архитектора Я.Г. Лихтенберга. В 1949 году окончила Московский архитектурный институт, в 1956 году – факультет архитектурного усовершенствования (ФАУ). Основные работы: Дворец пионеров на Ленинских (сейчас – Воробьевых) горах в Москве (1962, соавтор), НИИ электроники в Зеленограде (1965), учебный корпус Института иностранных языков в Москве (1969), дача Л.И. Брежнева в Заречье под Москвой (1969), стадион «Медик» и спортивная школа академической гребли в Кунцеве (1980), Курганский НИИ экспериментальной и клинической ортопедии им. Г.А. Илизарова (1985).

## МОЕ АРХИТЕКТУРНОЕ КРЕДО

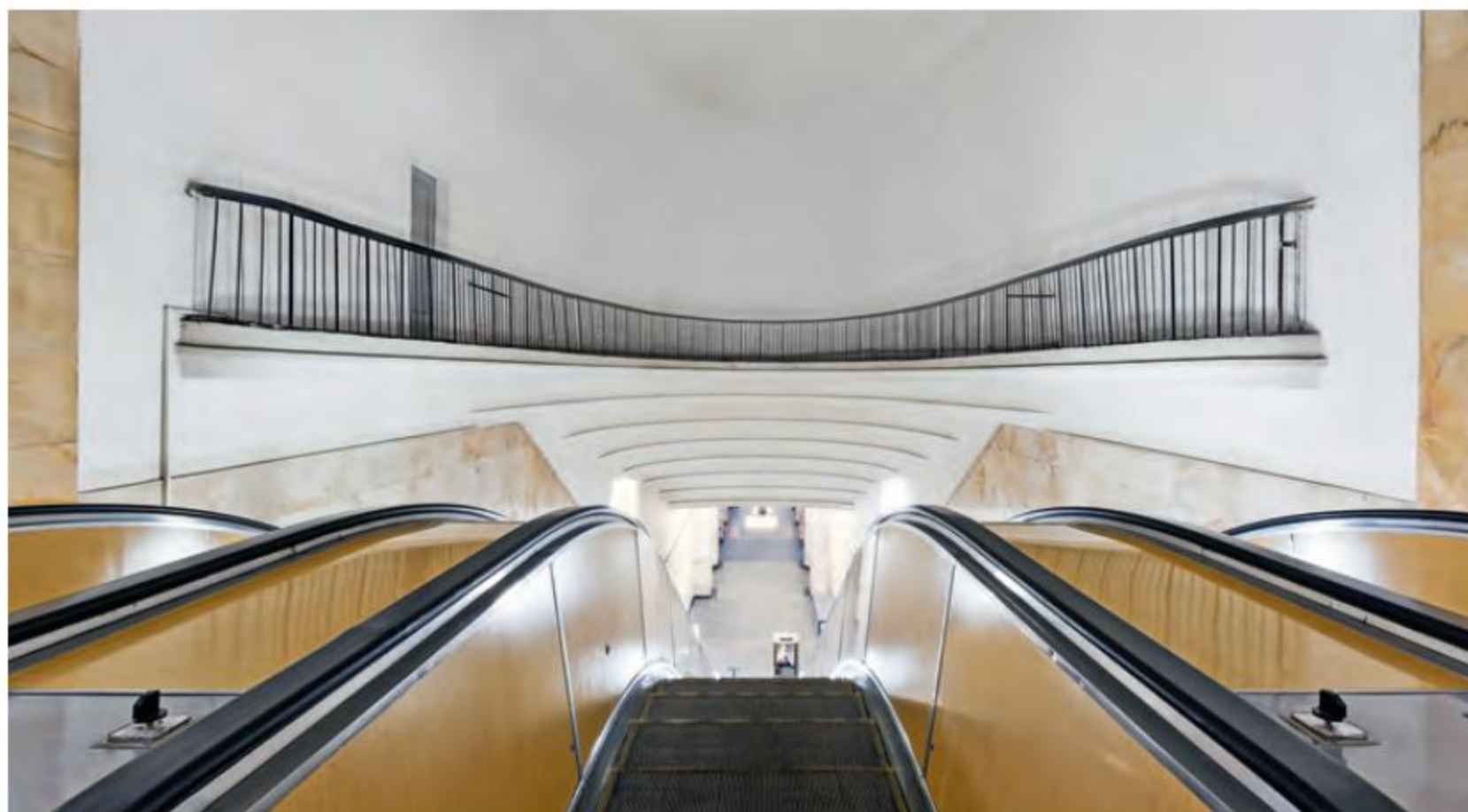
А.Н. Душкин, архитектор

■ <...> Средствами архитектурного языка можно выразить очень многое. Если наши концепции находятся в согласии с законами гармонии и техникой, пластическое искусство становится естественным, как дыхание, а не служит прикрытием нашей слабости. На протяжении более тридцати лет я говорю: долой ложную тектонику, которая сводит на нет как конструктивные достижения, так и усилия проходчиков, сантиметр за сантиметром отвоевывающих подземное пространство. Зачем, к примеру, колонны «Площади Ногина» («Китай-город». – О.К.) одеты в столь широкие мраморные «юбки»? Там, где можно, нужно «затягивать корсет». В архитектуре, которая должна вырастать в реальных условиях специфических (я имею в виду подземность) и экономических ограничений, жестко установленных функциональных программ, доступных материалов и освоенной технологии, особенно важно соблюдать принцип бережного отношения к масштабам внутреннего пространства, оптимально решенные габариты конструкции подчинены ощущению интерьера. Оптический обман не приносит результатов.

Для беззаконного метро жизненно важен свет – органический структурный элемент, способный оживить материал, подчеркнуть пространственные решения. Организация светотехнических приемов особенно важна при возведении получающих сейчас распространение односводчатых станций, где конструктивными средствами трудно достичь художественного эффекта. Для этого можно шире применять, например, пластические прозрачные плоскости и др.

<...> Мое архитектурное кредо – станция «Кропоткинская». При создании ее проекта пришлось обратиться к анналам египетской подземной архитектуры. Верх колонн, освещенный масляными плашками... взят за основу конструктивного решения. Оно отражает ту функциональную реальность, которой должно отвечать. Станцию «Автозаводская» люблю за то, что она сделана как бы на одном





Архитектор А.Н. Душкин. Эскалаторный спуск на станцию метро «Автозаводская». 1943

Съемка А.В. Попова

дыхании. Здесь четко выражена конструктивная сущность и, как у русских храмов, чистота работающей формы. Кстати сказать, «Автозаводская» – первая станция с гранитными полами.

«Маяковская», на мой взгляд, могла быть более впечатляющей. Дело в том, что не все конструктивные замыслы удалось воплотить в свое время в жизнь.

Средства художественной выразительности должны отвечать требованиям архитектурной логики. В этом плане установленные на станции «Площадь Революции» скульптуры трудно оправдать композиционно.

На станции «Новослободская» освещение было задумано через витражи, тогда бы создавалось впечатление грота...

И последнее: облик метро – это явление, неотделимое от истории и культуры народа. Идеологическое воздействие произведений архитектуры непрерывно, и годы не ослабляют его. Напротив, исторические события аккумулируются в памятнике архитектуры, дополняя и обогащая его содержание.

Беседа корреспондента журнала «Метрострой» С. Пономаренко с лауреатом государственных премий профессором А.Н. Душкиным // Метрострой. 1973. № 5. С. 29.

Душкин Алексей Николаевич (1904–1977), архитектор, работал во всех областях архитектуры, специалист в области транспортного строительства. Член-корреспондент Академии архитектуры СССР, заслуженный деятель искусств Мордовской и Бурятской АССР, профессор. В 1930 году окончил архитектурный факультет



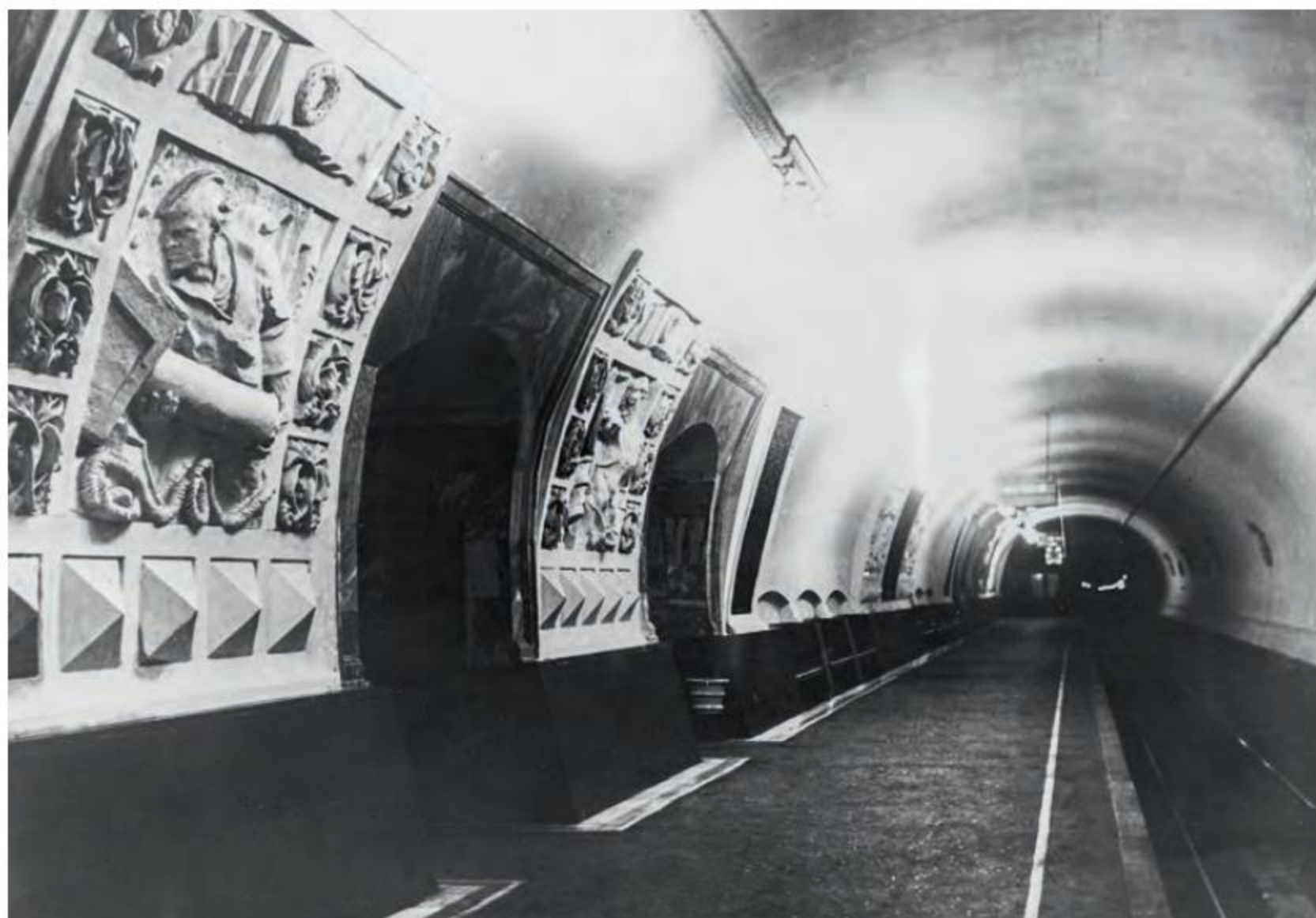
Архитектор А.Н. Душкин  
на фоне проекта станции  
«Площадь Революции».  
1930-е гг.

Из архива Н.О. Душкиной. Москва

Архитекторы А.Н. Душкин,  
Н.С. Князев. Скульптор  
И.С. Ефимов. Временная стан-  
ция метро «Павелецкая» (про-  
ектные названия «Павелецкий  
вокзал», «Донбасс», «Донбас-  
ская»). 1943. Перспектива  
платформы и туннеля

Фотография 1945 г.

Из фототеки Музея архитектуры  
им. А.В. Щусева. Москва





Харьковского политехнического института. 1933–1939 – мастерская № 3 Моссовета, 1940–1941 – отдел «Метропроект» Метростроя. В 1943–1951 годах возглавлял Центральную архитектурную мастерскую МПС. 1951–1955 – главный архитектор института «Мосгипротранс». 1959–1967 – главный архитектор института «Метрогипротранс». С 1949 года и до конца своей жизни преподавал в МАРХИ.

**Работы в Московском метро:** станции метро «Кропоткинская» (ранее – «Дворец Советов», 1935, совместно с Я.Г. Лихтенбергом; в 1941 году за эту станцию авторы удостоены Сталинской премии второй степени); «Маяковская» (1938, художник А.А. Дейнека); «Площадь Революции» (1938, скульптор М.Г. Манизер); «Павелецкая» Замоскворецкой линии (проектные названия «Павелецкий вокзал», «Донбасская», 1943, совместно с Н.С. Князевым), «Автозаводская» (1943, скульптор И.С. Ефимов, художники В.Ф. Бордиченко, Ф.К. Лехт, Б.В. Покровский; в 1946 году за эту станцию архитектор удостоен Сталинской премии второй степени); «Новослободская» (1952, совместно с А.Ф. Стрелковым, художник П.Д. Корин).

За проекты станций метро награжден международными премиями и дипломами в Париже (1937), Нью-Йорке (1939), Брюсселе (1957).

## КАК РОЖДАЛИСЬ ОБРАЗЫ СТАНЦИЙ

### Т.Д. Душкина, музыкант

■ Самой любимой станцией моего мужа, архитектора Алексея Николаевича Душкина, была станция «Дворец Советов», его «первенец», создаваемый в соавторстве с Я.Г. Лихтенбергом. К проектированию станции он подключился в 1934 году. Решение было найдено быстро. Соавторы сразу увидели станцию, как говорил Алексей Николаевич, «в натуре». Следующая станция, «Площадь Революции», была задумана не с круглой скульптурой, а с барельефами. Алексей Николаевич боролся за свою идею, считая, что фигуры загромазят пространство. Но молодой еще тогда архитектор не смог выиграть сражение с маститым скульптором: академик М.Г. Манизер оказался сильнее. Я слышала разные мнения о станции. Вот, например, одно из них: «Да ведь это не метро, а музей революции».

В 1936–1937 годах шло проектирование станции «Маяковская». Алексей Николаевич читал и перечитывал произведения поэта, просил меня играть ему то Баха, то Прокофьева. Родившийся у него образ станции можно назвать словом – «сталь». При утверждении проекта было много тревог, всех пугал новый материал, никогда еще не применявшийся в архитектуре. Некоторые говорили, что Душкин со всеми своими проектами и идеями безумен. Алексей Николаевич обратился к авиаконструктору А.И. Путилову, тот помог убедить и руководство «Метростроя», и более высокие инстанции в возможности использования стали в отделке «Маяковской». Эта станция прославилась на весь мир. Для меня она «звучит»; и в музыке ее ритмов я слышу «стальные» звуки концертов Прокофьева.

Алексей Николаевич объединял архитектуру и музыку, считая их родственными искусствами. Музыку он боготворил. Произведения Баха, Бетховена, Рахманинова рождали в нем вдохновение, замыслы, жажду творить. А такое мало знакомое широкому кругу произведение, как «Прелюдия ми-бемоль минор» Баха,



Художник П.Д. Корин,  
при участии Э. Вейланда,  
Дж.Я. Бодниекса, Э. Крацса,  
Х. Рысина. Витраж на станции  
метро «Новослободская». 1952

Съемка А.В. Попова



написанная, по преданию, композитором на смерть жены, своей ясной грустью и спокойным движением умиротворяло Алексея Николаевича в моменты тревог и волнений, целебно действовало на него.

Я хорошо помню, как шла работа над проектом станции «ЗИС» (теперь это «Автозаводская»). Алексей Николаевич, сделав несколько эскизов, не удовлетворивших его, отложил работу и углубился в книгу Тимирязева «Жизнь растения». На мои вопросы, зачем это ему, ничего толком не отвечал, только просил сыграть ему фугу Баха. Закончив читать книгу, сел за доску. Сделал одиннадцать вариантов проекта станции. Из них выбрал тот единственный, который воплотился в жизнь.



Для меня образ этой станции музыкален и полифоничен. При спуске эскалатора перед взором возникают колонны одна за другой, а потом словно сливаются в едином «звучании» – как последний аккорд в коденции, приведенный в тональность. К сожалению, новые светильники, установленные вместо авторских люстр, нарушили гармонию и красоту подземного зала.

Почти одновременно с работой над станцией «ЗИС» Алексей Николаевич был захвачен образом еще одной станции, мечтая применить на ней такой необычный для метро материал, как стекло. Он делал эскиз за эскизом без определенного адреса. Съездил на завод цветного стекла в Ригу, привез образцы. Раскладывал их в разных сочетаниях, изучал, размышлял. Но грянула война и отодвинула на несколько лет осуществление мечты Душкина. Только в начале 1950-х годов совместно с молодым архитектором Александром Стрелковым был создан проект «Новослободской», где удалось реализовать сказочный замысел довоенных лет. Я знаю, что москвичи называют эту станцию «Каменный цветок».

В пору проектирования «Новослободской» мой муж работал еще над тремя объектами (вокзалами в Симферополе и Сочи, высотным домом у Красных ворот), а также над конкурсным проектом Волго-Донского канала. В дальнейшем Алексей Николаевич станции метро не проектировал. Последние десять лет своей трудовой деятельности он был главным архитектором института «Метрогипротранс», постоянно консультировал строительство метро в Киеве, Ленинграде, Тбилиси. Уйдя на пенсию, Душкин полностью переключился на педагогическую работу в Московском архитектурном институте. Но и тогда архитекторы-метростроители часто обращались к нему за советами. Он никому не отказывал.

Из беседы О.В. Костиной с Т.Д. Душкиной,  
записанной в 1988 году.

Душкина Тамара Дмитриевна (1905–1999), пианистка, жена А.Н. Душкина.

## ВЫДЕРЖАЛИ ПРОВЕРКУ ВРЕМЕНЕМ Ю.А. Ревковский, архитектор

■ В годы проектирования и строительства первой очереди Московского метрополитена мне посчастливилось работать в «Метропроекте».

В то время в проектировании метро в качестве консультантов принимали участие академики архитектуры И.В. Жолтовский и А.В. Щусев. Этот период работы с выдающимися мастерами советской архитектуры стал прекрасной школой, давшей творческую зарядку на всю мою последующую деятельность.

В работе над проектом станции «Проспект Маркса» (в то время, как и ныне – «Охотный Ряд») передо мной стояла задача создать подземное сооружение, лишенное черт, присущих подземелью.

Попытки облегчить мощные железобетонные пилоны – устои станции, расположенной глубоко под землей, – приставными колоннами или пилястрами приводили к ложному декоративному решению, нарушающему соответствие между опорами и сводом.



**В архитектурно-художественной мастерской № 12 «Моспроекта» в период разработки проекта станции метро «Охотный Ряд».**

Фотография начала 1930-х гг.

Из архива И.Г. Мясниковой. Москва

За столом сидят: слева Ф.Л. Мулляр, справа Н.Г. Боров (художник-архитектор, дизайнер, монументалист; возглавлял мастерскую, сотрудники которой участвовали в проектировании станций Сокольнической линии)



После длительной и напряженной работы в поисках правдивого художественного образа станции было найдено решение, при котором несущие пилоны со стороны центрального и боковых залов, непосредственно, как бы обтекаемо переходили в полуколонны, обрамленные каннелюрами. Это позволило сохранить колоннаду, подчеркивало тектонику подземного сооружения и вместе с тем создавало впечатление большей легкости.

Представляется, что эта художественная концепция выдержала проверку временем, так как ее различные трактовки нашли отражение в архитектуре последующих очередей отечественного метростроения (станции «Рижская», «Курская-кольцевая» и др.).

Свод центрального зала для придания ему «воздушности» отделялся профилированными кессонами.

К проектированию были привлечены художники Н. Боров и Г. Замский\*. Они представили интересные предложения по синтезу – барельефам эскалаторных стен, скульптурным решениям торшеров и монументальным живописным панно на тему, отражающую трудовые подвиги строителей метро.

В короткие сроки нашему коллективу пришлось разработать технический проект и рабочие чертежи сложного комплекса – самой станции, северного и южного подземных распределительных вестибюлей и переходов, реконструкции здания северного наземного вестибюля и его интерьеров.

Хочется отметить работу по проектированию и разработке детальных чертежей, проведенную архитектором И.Л. Кориным и проектировщиками, принимавшими участие в этой сложной и ответственной работе.

Квалифицированных мраморщиков и гранитчиков пришлось разыскивать. Нам помогли в этом академики Жолтовский и Щусев. Однако опытных

\* Автор статьи не упомянул еще одного художника, Ф.Л. Муллера, который принимал активное участие в подготовке проектных рисунков станции; именно по

его окончательному рисунку создавался дизайн торшеров, стоявших по центральной оси перронного зала и уничтоженных при реконструкции станции.



специалистов было слишком мало в сравнении с грандиозностью предстоящих отделочных работ (на строительстве 1-й очереди было уложено до 22 000 кв. м мрамора).

Тогда были организованы курсы по подготовке специалистов – отделочников из комсомольцев-проходчиков, рабочих и работниц строительства 1-й очереди.

Не все задуманное и утвержденное удалось осуществить в натуре. Так, из-за отсутствия на мраморном заводе специальных шлифовальных станков каннелюры колонн станционных залов были заменены гранями. Не были осуществлены и предложения по синтезу – скульптурные и живописные панно и др.

Несмотря на трудности освоения строительства и недостаточный опыт, именно архитектура станций первых очередей строительства Московского метро дает непревзойденное разнообразие творческих приемов объемно-пространственных, композиционных и цветовых решений, объединенных органическим единством и обеспечивающих ансамблевое восприятие всей анфилады подземных пространств. Вот почему, как мне представляется, в архитектуре в общем-то однотипных пространственных структур, какими являются станции метро, недостаточно лишь применения различных пород мрамора, светильников, вентиляционных решеток, указателей и других элементов. В этом можно убедиться на примере многих станций последующих очередей. Для каждого объекта метро необходима индивидуальность воплощения последних достижения искусства, науки и техники – слагаемых современной архитектуры.

Метрострой. 1975. № 3-4. С. 52-53.

Ревковский Юрий Александрович (1907–2001), архитектор. В 1931 году окончил архитектурный факультет Харьковского инженерно-строительного института. По окончании института работал в «Гипрограде» в Харькове. 1933–1939 – работа в «Метропроекте» в Москве. 1939–1941 – аспирант Академии архитектуры СССР. 1941–1945 – участник Великой Отечественной войны. 1945–1962 – работа в Академии строительства и архитектуры СССР. 1962–1975 – ЦНИИЭП жилища.

Работы в Московском метро: станция метро «Охотный Ряд» (1935, художники Н.Г. Боров и Г.С. Замский, при участии Ф.Л. Муллыра); станция метро «Динамо» (1938, совместно с Я.Г. Лихтенбергом, скульптор Е.А. Янсон-Манизер).

Автор ряда научно-теоретических работ.

## НЕ ПОДЗЕМКА, А ПОДЗЕМНЫЕ ДВОРЦЫ Н.А. Быкова, архитектор

■ В архитектуру я пришла не совсем обычно. Хотела стать, как отец, врачом. В пору моей юности – а я окончила школу в 1925 году – в институт поступали по направлениям. И давались они, как ни странно, не нам, а нашим родителям. Отец попал в число таких счастливиц. Направление он получил. Но не в медицинский институт, а во ВХУТЕМАС. Я – в слезы, ведь мечтала-то о другом. Однако экзамены я выдержала, даже умудрилась получить «плюс» за способности, правда, «минус» за подготовку, однако была принята в институт.





Архитекторы Н.Н. Андриканис,  
Н.А. Быкова. Проект наземного  
павильона станции метро «Белорус-  
ская» Замоскворецкой линии. 1936

Из собрания Музея архитектуры  
им. А.В. Щусева. Москва

Там я окунулась в очень интересную жизнь. Особенно привлекала дисциплина, которая называлась «Пространство». По сути, это было введение в архитектуру. Вскоре на свою былую мечту о медицинском я махнула рукой.

Первые два года преподавание во ВХУТЕМАСе было общим для всех факультетов, а с третьего курса мы, будущие архитекторы, учились по специальной программе. В это время советскую архитектуру представляли различные общества и ассоциации. Меня привлекала АСНОВА. Я очень хотела учиться у профессора Николая Александровича Ладовского, но прием к нему был ограничен. Попала к другому представителю АСНОВА – Даниилу Фёдоровичу Фридману, затем перешла к Николаю Васильевичу Докучаеву.

Я окончила ВХУТЕМАС (он за эти годы стал называться: ВХУТЕИН) в тот самый период, когда начали проектировать метро. В 1932 году я поступила на работу в архитектурное бюро «Метростроя». Этим бюро руководил Самуил Минович Кравец. Поначалу мы, молодые архитекторы, проектировали не станции, а другие метростроевские объекты – столовые, жилье. Вскоре я стала работать над «Сокольниками», а впоследствии приняла участие в конкурсе на эту станцию. Из семи конкурирующих проектов был одобрен совместный – мой и Ивана Георгиевича Таранова – проект. Нашими консультантами были назначены В.А. Шуко и В.Г. Гельфрейх.





Архитекторы Н.А. Быкова, И.Г. Таранов. Проект станции метро «Новокузнецкая». 1937

Из архива А.И. Таранова. Москва

Архитекторы Н.А. Быкова, И.Г. Таранов. Станция метро «Новокузнецкая». 1943

Фотография 1945 г.

Из архива А.И. Таранова. Москва

Архитекторы Н.А. Быкова, И.Г. Таранов, И.Г. Гохарь-Хармандарян, Ю.А. Черепанов. Проект станции «ВСХВ» («ВДНХ»). Конец 1950-х гг.

Из собрания Музея архитектуры им. А.В. Щусева. Москва







С Иваном Тарановым, который потом стал моим мужем, мы много работали для метро, но станция «Сокольники» всегда оставалась нашей любимой. Мы оба тяготели к аскетизму формы, и в «Сокольниках» стремились к простоте: простые колонны, простые капители, просто решенная стена... Подобный характер образов диктовался общим стилем строительства первой очереди, которая мне представляется очень целостной. (Эта целостность сохранялась и на второй очереди, а вот с третьей начались «излишества».) Единственное, что не удалось в «Сокольниках», – это воплотить предусмотренную проектом мраморную облицовку. Нами был запроектирован желтый мрамор – станция должна была быть светлой, солнечной. Но такого камня не оказалось, и нам предложили серый «уфалей». У этого мрамора очень красивый рисунок – помню, кто-то из журналистов писал, что благодаря мраморной облицовке по станции словно прокатываются волны.

Мой второй объект – «Белорусская-радиальная». Это была единственная станция, которую я делала без И.Г. Таранова. Моим соавтором был Николай Андриканис, с которым мы вместе учились во ВХУТЕМАСе. Конкурс на «Белорусскую» был еще больше, чем на «Сокольники», – участвовало в нем, кажется, 13 проектов. И наш проект – прошел! Здесь нам достался прекрасный мрамор – сиреневый с темными прожилками биробиджан, серый уфалей и черный давалу. Варьирование этих трех основных цветов помогало преодолеть ощущение «подземки». Мы хотели, чтобы москвичи после трудового дня входили в подземные дворцы, залитые светом, чтобы в пути их не покидало радостное, праздничное ощущение.



Третьей моей станцией, которую я опять делала с Тарановым, была «Новокузнецкая». Консультировал нас академик Иван Владиславович Жолтовский. Это был художник с необычайно тонким вкусом. Он мог легко согласиться с мнением молодого автора, умел и подсказать что-то очень ценное – тактично, не навязывая своего решения. По предложению Жолтовского появились на «Новокузнецкой» мраморные скамьи с волютами. Он поддержал нашу идею установки ряда торшеров вдоль центральной линии подземного зала, одобрил рисунок свода, тему которого мы позаимствовали из римской гробницы Валериев.

Мы заканчивали «Новокузнецкую» уже во время войны. Заготовленные для нее архитектурные детали были спрятаны в подвал. Муж вернулся в Москву из эвакуации раньше меня. В письме написал мне, что обнаружил оставшиеся не у дел прекрасные мозаичные плафоны А.А. Дейнеки, предназначавшиеся для «Павелецкой», и что намеревается использовать их в нашей станции. Мне не хотелось отягощать мозаикой легкий свод, но я не успела отговорить мужа. Когда приехала в Москву, плафоны уже были установлены...

Вспоминается работа над «Белорусской-кольцевой». Обычно на станциях метро строили мраморные, около двух метров высотой пилоны, а потом шел небольшой свод. В «Белорусской-кольцевой» мы с Тарановым решили сделать наоборот: пилоны – низкими, свод – большим и широким. У нас было много оппонентов, и самыми агрессивными были строители. Они считали, что низкие, из белого мрамора пилоны не сделают подземный зал нарядным. Но станция тем не менее понравилась. Мы даже получили за нее Сталинскую премию. Помню, «Белорусскую-кольцевую» осматривал Н.С. Хрущёв. Он приехал с украшенной яркими витражами «Новослободской», рядом с которой «Белорусская-кольцевая», еще не облицованная и без побелки, явно проигрывала. Я сказала Хрущёву: «После “Новослободской” наша станция покажется Вам Золушкой». А он в ответ: «Но ведь Золушка превращается потом в принцессу».

Переход, соединяющий «Белорусскую-кольцевую» с «Белорусской-радиальной», на мой взгляд, мало удался. А вот три арки, которые ведут вниз на Кольцевую линию, по-моему, получились красивыми. Художник Г.И. Опышко делал их совместно с Тарановым. Мой муж прекрасно рисовал. В душе он был не менее художник, чем архитектор, ему всегда было жаль отдавать оформление в чужие руки. Опышко был очень тактичен и старался, чтобы его работа соответствовала замыслам Таранова.

Последующие станции – «ВДНХ», «Измайловская», «Щёлковская», «Проспект Вернадского» – в силу многих обстоятельств были менее яркими, но и они требовали огромного вклада сил, энергии и любви. Особенно печальна история станции «ВДНХ». Ее перронный зал должны были обрамлять арки с орнаментом из флорентийской мозаики, работу над которой начал В.А. Фаворский. Но этому не суждено было воплотиться в жизнь. Художественное оформление запретили, распалубки покрасили масляной краской. Я избегаю бывать там.

А в целом моя творческая жизнь, посвященная метро, сложилась счастливо.

Из беседы О.В. Костиной с Н.А. Быковой,  
записанной в 1988 году.



Быкова Надежда Александровна (1907–1997), архитектор, лауреат Государственной премии СССР. В 1930 году окончила ВХУТЕМАС–ВХУТЕИН. Основные произведения: станция метро «Сокольники» (1935, совместно с И.Г. Тарановым), «Белорусская» Замоскворецкой линии (1938, совместно с Н.Н. Андриканисом), «Новокузнецкая» (1943, совместно с И.Г. Тарановым), «Белорусская» Кольцевой линии (1954, совместно с И.Г. Тарановым, при участии Ю.А. Черепанова /западный вестибюль/, скульптор М.Г. Манизер; за эту станцию Н.А. Быкова и И.Г. Таранов были удостоены Сталинской премии второй степени), «ВДНХ» (1958, совместно с И.Г. Тарановым, при участии Ю.А. Черепанова, И.Г. Гохарь-Хармандаряна), «Спортивная» (1959, совместно с И.Г. Тарановым, при участии Ю.А. Черепанова, И.Г. Гохарь-Хармандаряна), наземный вестибюль станции «Университет» (1959, совместно с И.Г. Тарановым, при участии Ю.А. Черепанова), «Измайловская» (1961, совместно с И.Г. Тарановым), «Щёлковская» (1963, совместно с И.Г. Тарановым), «Проспект Вернадского» (1963, совместно с И.Г. Тарановым). Была награждена орденами «Знак Почёта» и «Красная Звезда».

## ГЛАВНОЕ ДЕЛО ЖИЗНИ

### А.И. Таранов, архитектор

■ Для моего отца, Ивана Георгиевича Таранова, работа в области метро-строения была исполнена высокого поэтического смысла. Его проектные решения отличались смелостью и новаторством. В послужном списке Таранова – множество гражданских объектов. Важной вехой в его жизни был павильон «Механизация» для ВСХВ, который он делал совместно с Виктором Семёновичем Андреевым. И все же главной сферой деятельности было для него метро.

Папа учился в Харькове, в политехническом институте, где подготовкой зодчих руководил выдающийся мастер Сергей Саввич Серафимов. Он создал прекрасную архитектурную школу столичного уровня, из которой вышли такие сильные архитекторы, как уже названный В.С. Андреев, А.Н. Душкин, С.М. Кравец, Я.Г. Лихтенберг, Б.И. Примаков, Ю.А. Ревковский. После окончания института отец проектировал шахтный поселок в Горловке, вообще много работал для Донбасса, а в 1932 году, приехав в Москву, поступил в архитектурное бюро «Метростроя». Он был молод, энергичен – ему на ту пору еще не было и тридцати. Вдохновленный новизной и необычностью вставших перед ним архитектурных задач, отец с головой окунулся в работу. Вскоре он стал заместителем начальника архитектурного отдела, который возглавлял Самуил Миронович Кравец.

Насколько я знаю из рассказов коллег отца, он был в той или иной мере причастен к строительству всех станций первой очереди. С мамой, Надеждой Александровной Быковой, проектировал «Сокольники». К сожалению, наземный вестибюль не удалось сделать таким, каким он был задуман авторами. Павильон проектировался шире и выше, но по распоряжению Кагановича его уменьшили в полтора раза. А сейчас он и вовсе потерялся среды высотных домов. И тем не менее его «парковый» характер, как мне кажется, сохранился.

Отцу был чужд локальный подход к решению архитектуры станции. Он вникал во все аспекты проектирования, начиная с прокладки трассы и кончая



такими «мелочами», как технические решетки. Он не отказывался ни от какой работы для метро, считая: «Нет маленьких ролей, есть маленькие актеры». Кстати сказать, он участвовал в создании проекта первого вагона метрополитена. Иван Георгиевич являлся автором плаката, пропагандирующего преимущества нового вида транспорта. Отец прекрасно рисовал. Он сам разрабатывал орнаментику пола для «Белорусской-кольцевой», сам лепил декоративные детали и светильники для всех своих станций. Но в то же время считал, что если для скульптора «разговорный язык» – глина или пластилин, для художника – карандашный рисунок, то для архитектора – строгий чертеж.

Папа много работал дома, ночами. Приходил со службы, спал два-три часа, а затем садился за стол. Под утро вновь ненадолго засыпал. И так всю жизнь. Иногда, поздними вечерами, отец разрешал мне сидеть рядом с ним, делать уроки.

Проекты «Белорусской-кольцевой» создавались у нас дома. Вначале авторский коллектив состоял из четырех человек: И.Г. Таранов, Н.А. Быкова, Ю.А. Зенкевич и Г.С. Тосунов. Комната наша была заставлена подрамниками с изображениями краснопилоного подземного вестибюля, который мне, мальчишке, очень нравился. В середине конкурса бригада распалась, и родители стали делать свой собственный проект с низкими белыми пилонами. Он получил первую премию. Помню, как я был огорчен, когда проснувшись, увидел, что красные пилоны в эскизах исчезли...

Однако в день открытия «Белорусской-кольцевой» ее сияющая белизна произвела на меня большое впечатление. Раньше открытия станции сопровождались народными гуляниями. По подземным пространствам Московского метро шли настоящие демонстрации. На «Белорусской» всеобщее внимание привлекал мощный лепной свод, залитый ослепительно ярким отраженным светом. Но лепнина потолка, как мне кажется, не скрывает, а, напротив, подчеркивает тубинговую конструкцию станции. Не менее значим в своей конструктивной роли и пол – его орнаментальный ковер, простираясь из центрального в боковые нефы, зрительно объединяет отсеки и расширяет подземный зал. Помню, во время открытия мама говорила кому-то: «Что вы все наверх смотрите? Вы вниз, на пол смотрите!»

На «Спортивной» И.Г. Тарановым впервые была предпринята попытка отказаться от оштукатуренного потолка. Такой потолок часто промокает и требует ремонта. Папа предложил установить новый вариант сборного «зонта». Чтобы избежать борьбы с водой и упростить гидроизоляционные работы, «зонт», выполненный из сборных асбоцементных щитов, принимал на свою внешнюю, обращенную в сторону тубингов, поверхность пробивающуюся воду, по имеющимся на этой поверхности «канавкам» она стекала в специальные камеры-водоприемники. Внутренняя же поверхность оставалась сухой. Следующий, еще более усовершенствованный вариант «зонта» был осуществлен на «Тургеневской», которую он делал с архитектором Ираидой Георгиевной Петуховой. Потолок там максимально герметизирован – «картины», т.е. части оболочки «зонта», огибают сразу полсвода, имея один стык по центру. Каждое нововведение отца требовало больших затрат сил. С боем пришлось отстаивать новый «зонт». Была бы возмож-





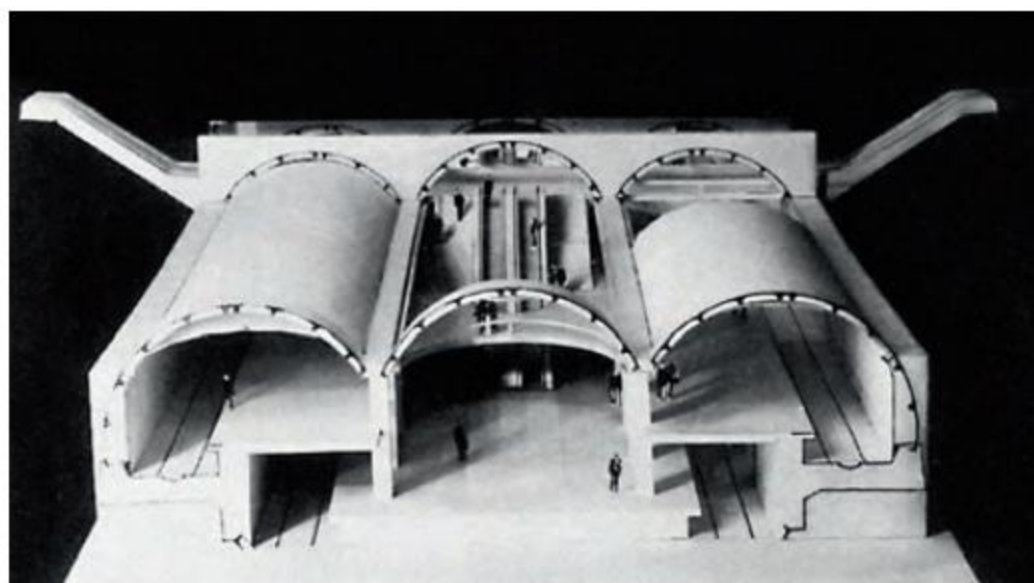
Архитекторы И.Г. Таранов,  
Н.А. Быкова. Станция метро  
«Измайловский парк» (сейчас  
«Измайловская»). 1961

Из фототеки Музея архитектуры  
им. А.В. Щусева. Москва

ность, Таранов пошел бы в разработке его конструкции еще дальше, он придумал интересные проекты алюминиевого свода, но эта идея не была поддержана.

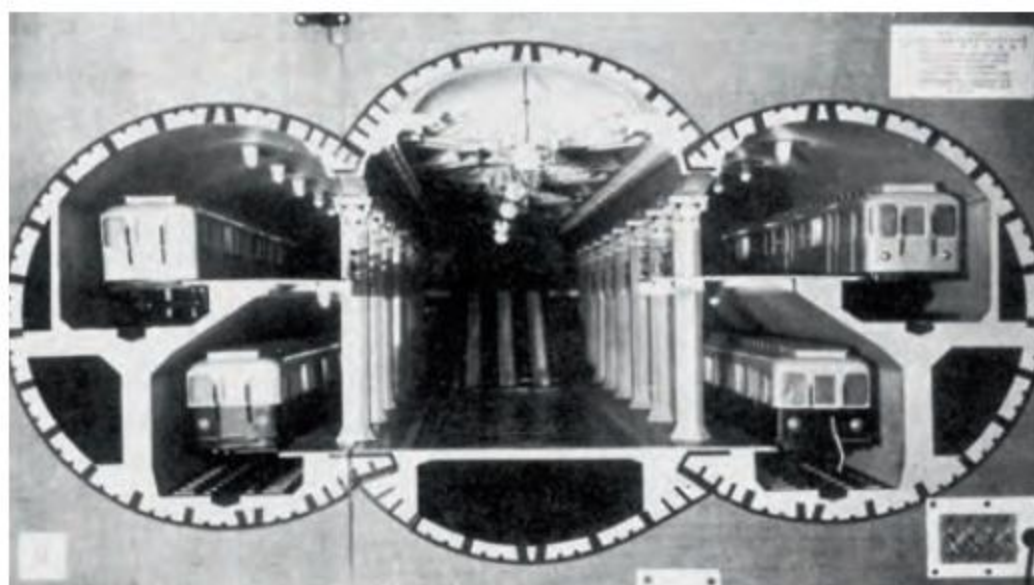
В искаженном виде воплотился замысел станции «ВДНХ», которую родители создавали с архитекторами И.Г. Гохарем-Хармандаряном и Ю.А. Черепановым. Зеленые распалубки пилонов по первоначальному замыслу авторов проекта должны были иметь орнаментальный рисунок. На эту работу был приглашен В.А. Фаворский. Он предложил тему декора в виде переплетенных зеленых дубовых листьев, перевитых коричневой лентой. Предполагалось, что этот декор будет выполнен в технике флорентийской мозаики. Это должно было быть очень красиво... Фаворский уже приступил к осуществлению орнамента, часть одного пилона была выполнена в натуре, но после этого заштукатурена и покрашена масляной краской. Этому замыслу не суждено было осуществиться – вероятно, из соображений экономии средств. Плоскость распалубки пришлось просто покрасить в зеленый цвет. В период работы над «ВДНХ» отец неоднократно брал меня с собой в мастерскую Фаворского. Все, что я видел там, запомнилось мне белым и строгим: белые волосы Владимира Андреевича, белые стены, скромная обстановка, сдержанный, тихий разговор...





Архитектор И.Г. Таранов. Макет и проект двухэтажной пересадочной станции. При участии инженера А.И. Семёнова. 1949

Фотографии из архива А.И. Таранова.  
Москва



Потом была открытая станция метро «Измайловский парк» (сейчас «Измайловская») с длинной эстакадой для поездов. Были станции «Первомайская», «Щёлковская», «Проспект Вернадского» с вестибюлем, который уже снесен. Было много подземных переходов, наземных вестибюлей, гражданских и промышленных зданий, построенных и оставшихся на бумаге. Много было чего, всего более ста. Больше половины осуществлено. Почти все сделано вместе с мамой.

Из того, что не удалось осуществить в полной мере, – проект многоэтажного здания Управления метрополитена, который включал наземный вестибюль станции «Белорусская-кольцевая». Он мощной двухэтажной аркадой должен был проходить от улицы Грузинский Вал до Белорусского вокзала. Замысел реализовался фрагментарно: построенный вестибюль – осколок большой архитектурной темы.

Но самой острой болью Таранова были неосуществленные проекты двухэтажных станций, которые он разрабатывал на протяжении всей своей жизни. В 1935 году отец поступил в аспирантуру Академии архитектуры СССР, скрыв свое дворянское происхождение. На него кто-то из товарищей настучал, папу исключили из аспирантуры. Но именно в это время родители сдали «Сокольники», и в качестве поощрения мама получила комнату в Денежном переулке. Она решила написать Булганину и Хрущёву с отказом от всех подарков и наград и просьбой восстановить папу. И его действительно восстановили. (Кстати, в 1937 году проект станции «Сокольники» был удостоен Гран-при на Всемирной выставке в Париже.)



Возвращаюсь к идее пересадочных узлов метрополитена. Ей была посвящена диссертационная работа отца. В процессе этой работы, видимо, и появилась мысль о двухэтажных станциях. Или наоборот – вначале родилась сама идея, а затем тема диссертации. Такая станция, по замыслу Ивана Георгиевича, – это всегда пересадочный узел, то есть объединение двух станций в одном пространстве, где пересадка осуществляется «крест-накрест».

Проект был разработан детально в 1949 году для узла трех станций «Киевская». В соответствии с этим проектом был сделан макет полутораметровой длины сдвигающимися поездами и загорающимися лампочками. Отражаясь в установленном с одной стороны зеркале, он казался грандиозным. Макет предназначался для подарка Сталину, но почему-то преподнесен не был. После «Киевской» отец вернулся к волновавшей его теме, когда проектировал пересадочный узел на «Площади Ногина» (теперь «Китай-город»). Потом им был сделан двухэтажный вариант для пересадки «Горьковская» (теперь «Тверская») – «Пушкинская». Эти проекты нравились – в них была чистота инженерной мысли и красота композиционного решения. Помню, с каким одобрением был воспринят в «Метрострое» макет пересадочного узла для «Площади Ногина». Все ахали-охали, говорили: «Непременно! Обязательно! Но в следующий раз».

Для осуществления проекта нужны были определенные конструкторские усилия – замысел отца был рассчитан на одиннадцатиметровый радиус тоннеля, а тогда был освоен радиус только в 9,5 метра. Позже отец разработал вариант и с этим радиусом, но проект тоже не пошел. Как не пошел и проект двухэтажной станции мелкого заложения. Экономическая выгода от такого пересадочного узла составила бы миллионы рублей. Но никто не взял на себя ответственность за внедрение новаторского замысла. Правда, сейчас эта идея наконец получает развитие в метростроении, но уже без Ивана Георгиевича Таранова.

С горьким чувством уходил отец на пенсию. Он не мог без работы и умер в 1979 году в возрасте 73 лет. Мама намного пережила отца, скончалась на 90-м году жизни.

Деятельность архитектурной династии, начатая родителями, продолжается в моей семье – мной, моей женой Ольгой Александровной Бармаш, дочками Александрой и Ксенией.

Очерк написан А.И. Тарановым специально для данного издания в 1988 году, дополнен в 2019 году.

Таранов Андрей Иванович (род. в 1941), заслуженный архитектор РФ, один из основателей фестиваля «Золотое сечение», вице-президент Союза московских архитекторов. В 1964 году окончил МАРХИ.

**Основные произведения:** Севастопольский приборостроительный институт (1966, совместно с Е.В. Рыбицким, М.И. Янишевской, М.М. Медведевым), Институт проблем механики АН СССР (1974, совместно с Л.М. Колосковой и В.М. Гинзбургом, Москва), Краснопресненские бани (1979, совместно с Л.М. Колосковой, Москва), Инженерный корпус Метрополитена (1982, совместно с В.М. Гинзбургом, Москва), Международная телефонная станция (1986, Москва), детская больница им. Н.Ф. Филатова (1988, совместно с М.Н. Руревич, Москва).



■ Мне выпало счастье по путевке комсомола более пятидесяти лет назад начать работу на строительстве Московского метро. Моей первой станцией, где я работала сперва проходчицей, а затем бригадиром бетонщиков, была станция «Улица Коминтерна» (сейчас «Александровский сад». – О.К.). Она, может быть, не самая красивая, но бесконечно для меня дорогая.

В 1930-е годы мы шли непроторенным путем. Но именно тогда закладывался авторитет «Метростроя». Перед тем как начать строительство Московского метро, к нам были приглашены английские, французские и немецкие эксперты, а из США приехал консультант, инженер-тоннельщик Джордж Морган, награжденный за строительство первой очереди орденом Трудового Красного Знамени.

На строительство Московского метрополитена были брошены огромные силы. Свыше 500 заводов поставляли разные виды продукции. Из Донбасса, Грузии, с Урала съехались опытные шахтеры. Был отобран талантливый инженерный состав. Для отделочных работ использовались лучшие сорта мрамора и гранита.

Я окончила институт инженеров железнодорожного транспорта и работала начальником смены, затем начальником горного участка, а в 1948 году была назначена начальником шахты. Впервые в этой роли выступила на строительстве «Новослободской». Это были очень трудные, но и прекрасные годы жизни. Здесь сложился уникальный коллектив. Мы работали как одна большая семья. Здесь судьба подарила мне встречу и с замечательным архитектором Алексеем Николаевичем Душкиным. Это был талантливейший человек, самозабвенно увлеченный своим делом. И очень красивый – огромного роста, точно былинный богатырь, с «львиной» седовласой головой, ясными голубыми глазами.

Будучи совсем молодым, он строил с Яковом Григорьевичем Лихтенбергом «Дворец Советов» – лучшую, на мой взгляд, станцию первой очереди, ставшую сейчас памятником архитектуры. Я живу рядом с «Кропоткинской», как теперь называется станция, и часто бывая там, неизменно вспоминаю Алексея Николаевича. Как он любил шахту, как прекрасно знал весь строительный процесс, как тщательно следил за отделочными работами! Говорил: «Я хочу, чтобы мрамор был “надет” на конструкцию, как лайковая перчатка на руку». И действительно, мраморная облицовка на «Новослободской» идеально «притерта» к стенам.

Отделочные работы вели опытные мастера. Руководил ими Вениамин Исаакович Штеренлихт – человек, влюбленный в мрамор, в гранит, а более всего – в людей. Он собрал вокруг себя талантливых рабочих, таких как Константин Слонов, Владимир Ярышалов, братья Травкины. Скромный гранитчик Ярышалов был настоящим народным художником, то есть творцом «из народа», свой дом он превратил в музей.

На «Новослободской» я познакомилась с Павлом Дмитриевичем Коринным, которому были заказаны эскизы витражей и мозаики для подземного вестибюля. Алексей Николаевич привез его на станцию в один из зимних морозных



**Монтаж люстры на станции метро «Аэропорт». Мастер Рыбаков**

Фотография 1938 г.

**Отделка барельефа на станции «Площадь Свердлова». Мастер Верёвкин**

Фотография 1938 г.







Художник П.Д. Корин. Мозаичное панно на торцевой стене станции метро «Новослободская». 1952

Съемка А.В. Попова

дней. Корин был облачен в теплое меховое пальто, укутан в бобровый воротник, на голове – большая мохнатая шапка. А когда снял зимние «доспехи», поразил своим каким-то просветленным обликом: светлосерый костюм, голубая рубашка и вьющиеся с проседью волосы красиво оттеняли его удивительные небесно-синие глаза. «Ну, давайте знакомиться, Татьяна Викторовна», – сказал Корин, нажимая на «о». Я была очень взволнована: прославленный художник, о котором я столько наслышана, – и вдруг будет работать на «моей» станции!

Поговорили, сидя в кабинете, затем повели Корина на натуру. Когда подошли к стволу и поднялись на эстакаду, чтобы оттуда в клетки спуститься в шахту, Павел Дмитриевич вдруг оробел: «Татьяна-свет-Викторовна, а нет ли у вас другого входа? Все здесь лязгает, неудобно как-то...» Спускались мы по дощатым трапам наклонного входа. Запомнилось, как энергично, чуть ли не рысью, бежал Корин в больших резиновых сапогах вниз по доскам. И уж совсем удивило, как резво он в свои шестьдесят с лишним лет поднимался вверх – мы с Душкиным еле поспевали за ним.

Павел Дмитриевич, серьезный, самоуглубленный, долго ходил по подземному царству нашей будущей станции. Видимо, уже что-то рисовалось в его воображении. Мы терпеливо ждали, стараясь не отвлекать... Витражи по эскизам Корина изготавливались в Риге, на художественном комбинате «Максла». Павел Дмитриевич остался очень доволен исполнением.

Большое мозаичное панно было запроектировано на торцевой стене станции. После утверждения эскиза, где на радужном фоне была изображена



женщина в окружении троих детей, в депо «Измайлово» начали набирать мозаику. Как-то, незадолго до открытия станции, приезжаем в депо с Душкиным, Кориным и начальником «Метростроя» Николаем Алексеевичем Губанковым и видим: работа кропотливая, движется медленно, можно не успеть. Губанков, замечательный инженер, доктор технических наук, профессор, человек огромной литературной эрудиции, был большой шутник. Вот он и говорит: «Павел Дмитриевич, женщина одна, а детей трое. Она их не прокормит. Давайте ей одного ребенка оставим. Чтобы успеть к сроку». Корин поначалу запротестовал, потом согласился. А когда мозаичное панно было готово, в нем в результате изменения композиции появился новый смысловой оттенок. Неожиданно и для нас, и для самого Корина обнаружилось сходство женского персонажа с Богородицей. Я была свидетелем, как однажды перед открытием фабричные работницы, придя на субботник мыть станцию, в благоговении застыли перед мозаикой, вот-вот готовые пасть на колени.

Помню, как мы – я, Душкин, архитектор Александр Фёдорович Стрелков – были в гостях у Корина. Он показал нам свои произведения – и те, над которыми работал в тот момент, и созданные ранее – эскизы к картине «Русь уходящая». Затем пригласил в огромную комнату, где была великолепная коллекция икон. Впоследствии он подарил эту коллекцию государству.

Я счастлива, что была начальником строительства станции, где творили такие большие художники, как А.Н. Душкин и П.Д. Корин. Прошло столько лет, а мне до сих пор пишут мои друзья по работе на станции «Новослободская». С нежностью вспоминаю наших самых первых архитекторов-метростроевцев, еще совсем молодых С.М. Кравеца, Я.Г. Лихтенберга, И.Г. Таранова, Н.А. Быкову, Л.А. Шагурина, Ю.А. Ревковского... Их было немного, и располагались они в небольшом помещении «Метропроекта» на улице Куйбышева. Каждая станция для меня одушевлена и неразрывно слита с ее автором. Например, когда я бываю на «Кузнецком Мосту», передо мной встает такая картина: идут отделочные работы, посреди зала возвышаются огромные «козлы», на них восседает архитектор Нина Александровна Алёшина и сама шарошкой шлифует мрамор. Каждый архитектор поистине, как ребенка, «выхаживает» свою станцию. Хочется, чтобы молодое поколение зодчих сохраняло свою преданность метро. Сегодня появляется немало интересных станций. Мне очень нравится «Чертановская». Люблю «Боровицкую», прекрасно гармонирующую с Кремлём. Она строилась в сложнейших гидрогеологических условиях, и к тому же здесь уже существовал узел метрополитена с двумя действующими станциями. Знаю, с какими огромными трудностями досталась «Боровицкая» рабочим и инженерам – начальнику строительства Н.И. Фёдорову, начальнику участка А.И. Тищенко, бригадиру проходчиков Р.Н. Пучаеву и сотням других.

Но все же современным архитекторам, инженерам и рабочим приходится неизмеримо легче, чем тем, кто начинал строить первую очередь. Строительство не прекращалось даже во время войны.

Одна из станций военного времени – «Новокузнецкая». Я прихожу на нее с особым душевным трепетом. Вновь и вновь рассматриваю солнечные, радостные мозаичные плафоны и вспоминаю судьбу их художника-мозаичиста Владимира



Александровича Фролова. В блокадном Ленинграде, голодный и больной, в темной промерзлой мастерской, почти вслепую (окна были забиты фанерой), он по эскизам А.А. Дейнеки выкладывал эти мозаики. Закончил работу совершенно обессиленный. Тем не менее проводил бетонные картуши с мозаикой до Ладоги и проследил за их погрузкой. А после этого умер. Похоронен Фролов в Ленинграде, на Смоленском кладбище, в братской могиле профессуры Академии художеств.

За подвиги во время Великой Отечественной войны из числа первостроителей метро удостоены звания «Герой Советского Союза» 52 человека. И это не случайно. Работая под землей, мы очень любили небо. У нас был свой аэроклуб, мы учились летать на самолетах, на планерах, прыгали с парашютом. Характеры закаляются в трудностях. И у наших героев, таких как А.К. Рязанов, И.А. Вишняков, А.С. Морухов, Н.А. Феноменов, С.К. Самсонов, общая трудовая дорога – подземная.

«Метрострой» – это не только красивые станции, это и их создатели, люди высокого нравственного подвига.

Из беседы О.В. Костиной с Т.В. Фёдоровой,  
записанной в конце 1988 года.

Фёдорова Татьяна Викторовна (1915–2001), инженер. Заслуженный строитель РСФСР, Герой Социалистического труда. Первостроитель Московского метро, пришедшая туда после окончания школы ФЗУ. Работала проходчицей, бригадиром бетонщиков, бригадиром стахановской комсомольско-молодежной бригады чеканщиков. В 1937 году была избрана депутатом Верховного Совета СССР (работала в течение двух созывов). В 1941 году окончила Московский институт инженеров транспорта. 1948–1961 – начальник шахты и начальник СМУ «Метростроя». 1961–1986 – заместитель начальника «Метростроя». Была членом президиума Совета ветеранов войны и труда РСФСР и председателем Совета ветеранов «Метростроя».

Руководитель строительства станций: «Новослободская», «Киевская» Кольцевой линии, «Ботанический сад» (сейчас «Проспект Мира»), «Первомайская» и др.

## ПЕРВОЕ СЛОВО ПРИНАДЛЕЖИТ КОНСТРУКТОРУ

### А.И. Семёнов, инженер-конструктор

■ В наземных постройках композиционный замысел – целиком прерогатива архитектора. Инженеру для расчета нагрузок дается уже готовое решение. А вот в подземных сооружениях, где сразу нужно учитывать действие разных нагрузок, например давление грунта, воды, – там первое слово принадлежит инженеру-конструктору. Архитекторы потом только оформляют, можно даже сказать, украшают готовое конструктивное решение.

Пространство под землей очень дорого – нужно вынуть грунт, избавиться от воды. В Москве гидрогеологические условия особенно сложные, под землей – вода, ведь когда-то здесь было море, образованное в силурийский период. При открытом способе работ инженер по ходу дела еще может прибегнуть к совету архитектора, прислушаться к его встречным предложениям – в этом случае можно

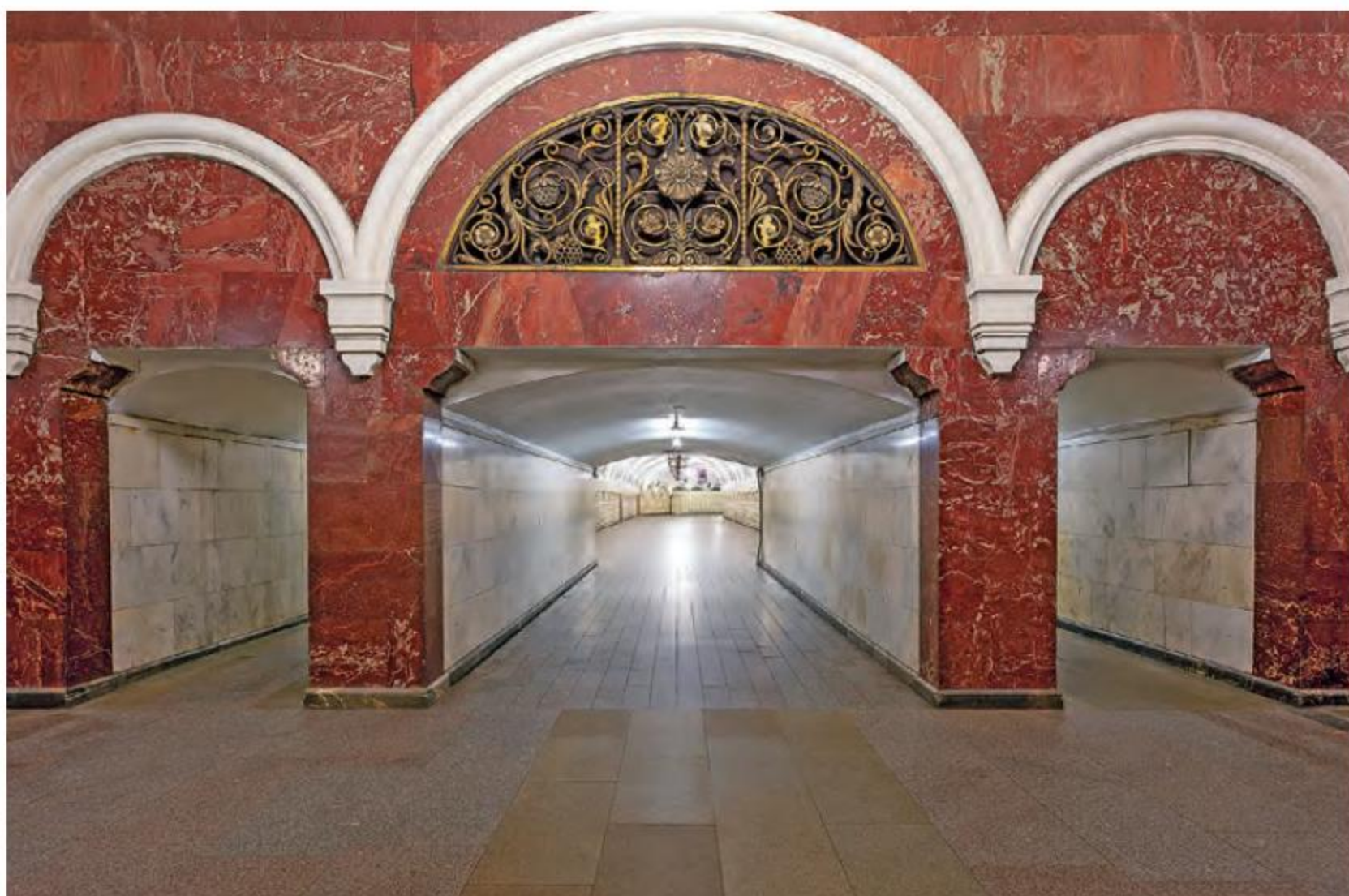


Верхняя часть колонны  
на станции метро «Комсомоль-  
ская» Кольцевой линии

Съемка А.В. Попова

Архитектурно-художественное  
решение конструктивных  
элементов на станции метро  
«Комсомольская» Кольцевой  
линии

Съемка А.В. Попова





варьировать расстановку колонн или форму перекрытия. При закрытом же способе работ конструктору гораздо труднее внять просьбам зодчего.

Мои отношения с архитекторами за время полувековой работы в области метростроения складывались, как правило, на условиях взаимопонимания. Я был автором-конструктором станций «Комсомольская-кольцевая», «Белорусская-кольцевая», «Новослободская», «Арбатская» (Арбатско-Покровской линии. – О.К.), в последнее десятилетие проектировал «Площадь Ногина», «Кузнецкий Мост», «Пушкинскую». Вообще-то по отношению к метро трудно говорить об авторе-конструкторе в чистом виде. Обычно станции строятся на основе уже готовых типовых принципов, узловых решений, применявшихся в предыдущих сооружениях. Но на «Комсомольской-кольцевой» я создавал конструкцию целиком заново.

Во время этой работы я встретился с большим мастером архитектуры Алексеем Викторовичем Щусевым.

Сооружение Кольцевой линии началось во время войны. «Комсомольская-кольцевая» была экспериментальной станцией, в конструировании и строительстве которой применялся целый ряд технических новшеств. Расположенная в одном из самых больших пассажирообразующих центров, она должна была быть, по нашему с архитектором замыслу, вместительной и торжественной. Я отталкивался от конструкции «Маяковской». Но там, по причине сложности инженерных условий, в среднем своде сделаны арки. Играя важную функциональную роль, они занижают пространство платформенного зала. Я задался целью сделать свод без арок, чтобы создать ощущение пространственной свободы. Уравнял распоры боковых и среднего нефов – и потребность в арках отпала. А.В. Щусев был очень доволен тем, что конструкция оказалась «раскрытой».

Эта конструкция не имеет ничего лишнего, она «притерта» к выработке и занимает минимум пространства. В том числе и колонны. Я рассчитал их тонкими. Но Щусев не соглашался. «Мое архитектурное чувство, – говорил он, – подсказывает, что колонны должны быть толще. Я еще не привык к тому, что тонкие конструкции могут держать большую нагрузку. Он предлагал толщину колонн чуть ли не в полтора метра. Я возражал: «Алексей Викторович, мы не для того боролись за пространство, чтобы загромоздить его массивными опорами!» Сошлись мы на 0,8 метра толщины.

Сознаюсь, я чувствовал свою власть над архитектором. Щусев, насколько я знаю, всегда был внимателен к советам строителей. Рассказывал, например, как при строительстве Казанского вокзала простой каменщик подсказал ему форму обрамления окон в виде «веревочки». Со мной Алексей Викторович советовался постоянно: «Ваша инженерная часть позволит мне сделать то-то и то-то?..» Когда Щусев по состоянию здоровья отошел от дел, архитектурные работы – на окончательной стадии – продолжила Алиса Юрьевна Заболотная.

Встречался я на строительстве «Комсомольской-кольцевой» и с замечательным художником Павлом Дмитриевичем Кориным. Он делал мозаики для сводов платформенного зала. Смальта для этих мозаик бралась из запасов Академии художеств, предназначавшихся когда-то для украшения храма Христа Спасителя. Корин спрашивал моего совета по поводу основы для смальты. Я предложил класть мозаику на железобетонные плиты. К потолку они прикреплялись на вин-



тах из нержавеющей стали. Мы точно рассчитывали места для винтов, чтобы они не портили изображения. Следуя традиции старой мозаичной живописи, художник делал фоны своих смальтовых панно золочеными. П.Д. Корин любил проводить что-то вроде эстетических бесед с инженерным составом. В разговорах с нами он неоднократно с восторгом отзывался об искусстве древних иконописцев, особенно Андрея Рублёва, рассказывал о принципах его письма. Очень любил «Тайную вечерю» Леонардо да Винчи.

Общаясь с такими людьми, как А.В. Щусев и П.Д. Корин, мы, конструкторы, постигали мир искусства. И в свою очередь старались быть не только полезными архитекторам и художникам, но, насколько это было возможно, вдохновлять их красотой инженерных решений.

Из беседы О.В. Костиной с А.И. Семёновым,  
записанной в 1987 году.

Семёнов Алексей Иванович (1908–1998), инженер, лауреат Государственной премии СССР. В 1926–1928 годах учился в Курском землестроительно-мелиоративном техникуме. В 1934 году окончил Московский институт водного хозяйства. 1935–1937 – проектирование гидротехнических сооружений канала имени Москвы. С 1937 года и до конца своей жизни работал в области метроостроения. 1962–1974 – начальник конструкторского отдела института «Метрогипротранс», после 1974 года – главный специалист конструкторского отдела.

Основные работы в Московском метро: станции «Комсомольская-кольцевая» (1952), «Белорусская-кольцевая» (1952), «Новослободская» (1952), «Арбатская» Арбатско-Покровской линии (1953), «Китай-город» (ранее «Площадь Ногина» (1970, 1971), «Кузнецкий Мост» (1975), «Пушкинская» (1975).

## В ДУШЕ ЧЕЛОВЕКА ДОЛЖНА ЗАЗВУЧАТЬ МУЗЫКА

А.Ф. Стрелков, архитектор

■ Архитектура всегда считалась старшей сестрой искусств. Но в конце 1950-х – начале 1960-х годов она была развенчана за «излишества», оказалась за рамками художеств, стала отраслью строительства. Еще древние считали: не сумел сделать красиво, так сделал богато. Настоящие излишества – это когда «богато». Настоящая же архитектура – это когда «красиво». Но красота должна достигаться лаконичными средствами, что особенно важно в архитектуре метрополитена.

В отличие от музеев, театров, даже вокзалов, люди находятся на станциях метро короткое время – в среднем две-три минуты. А в час пик и того меньше. И за эти мгновения архитектура должна подействовать на человека так, чтобы в его душе зазвучала музыка.

Студентом архитектурного института я много времени проводил в Центральных архитектурных мастерских МПС, в бригаде Б.С. Мезенцева. А.Н. Душкин, будучи главным архитектором этих мастерских, внимательно присматривался ко мне. Вскоре я стал помогать Душкину и Мезенцеву в проектировании высотного дома у Красных Ворот.



В это самое время Алексей Николаевич и предложил мне принять участие в разработке конкурсного проекта станции метро «Новослободская». Идея образа у него сложилась: «Надо делать что-то сказочное, декоративное», – говорил он. Мне нравилось, что в совместной работе Душкин никогда не направлял мою мысль по конкретному адресу, не велел делать «как Кваренги» или «как Палладио». Увражей у него не было, истоки его композиционной фантазии лежали не в иллюстративном знании истории искусств, а в глубине души. Помню, когда мы работали над высотным домом, он говорит: «Читал вчера “Жизнь растения” Тимирязева. Знаешь, Саша, как колокольчик растет? Так, а потом вот так...» И неожиданно заканчивает: «Дом-то наш высокий, а вестибюль – внизу, почувствуй, что тут начало чего-то большого». Так Алексей Николаевич создавал совершенно особый эмоциональный настрой. И при проектировании «Новослободской» он дал направление моей мысли не прямой подсказкой, а ассоциациями.

Наш проект победил в конкурсе, после чего я разрабатывал его в течение двух месяцев. Алексей Николаевич навещал меня, контролировал, что-то подправлял. Не могу сказать, что мы всегда были единомышленны. Например, долго спорили по поводу вестибюля: Душкин настаивал на том, что его надо делать круглым, я же считал, что он должен быть подчинен улице и потому иметь перпендикулярную ей ось. Градостроительный совет отверг «круглый» вариант, а через некоторое время утвердил предложенный мною проект, по которому и выстроен вестибюль станции.

Идея витражей на «Новослободской» появилась сразу, однако первоначальный замысел претерпел изменения. Алексей Николаевич предлагал делать витражи из уранового стекла. Нечто подобное он видел в одном из лондонских ресторанов, где даже в сумрачную погоду разливался солнечный свет. Мы хотели, чтобы витражи были рельефными и чтобы их автором была В.И. Мухина – она в то время увлеченно работала в таком не традиционном для скульптуры материале, как стекло. Однако в Госплане мне сказали: «Золото, если надо, дадим, а уран – стратегическое сырье, о нем и не мечтайте». Пришлось изменить замысел. С идеей витража из цветного стекла мы обратились к П.Д. Корину, делавшему тогда эскизы плафонов для «Комсомольской-кольцевой». Павел Дмитриевич подхватил нашу мысль и с увлечением взялся за работу. «Это надо сделать по-русски», – сказал он. Вдохновившись рисунками одежд из парчовых тканей, выставленных в Грановитой палате, он создал красивые эскизы. Я же, поймав на слове Госплан, сумел «выбить» золото для отделки и «Новослободской», и «Комсомольской-кольцевой».

Когда наша станция была построена, она вызвала противоречивые отклики. Одни ее хвалили, другие ругали. Однажды, будучи по делу у И.В. Жолтовского, я сказал ему, что нас упрекают в нетектоничности «Новослободской». На что Иван Владиславович ответил: «Станция метро строится из тубингов, и ее тектоника спрятана. Как бы вы ни делали станцию, ее архитектура всегда будет декорацией. Только в одних случаях декорация изображает конструкцию, то есть подстраивается под нее, а в других делается откровенно, обнажая свою декоративную суть. Именно так решена ваша станция. Я бы сделал ее еще более декоративной».





Архитектор А.Ф. Стрелков. Вестибюль станции метро «Новослободская»

Съемка А.В. Попова

Моя судьба сложилась так, что после «Новослободской» и вестибюля на «Смоленской», который мы делали с О.А. Великорецким, я в течение долгого времени занимался проектированием жилых домов и объектов специального назначения. Но меня неизменно тянуло к метро. К архитектуре метрополитена – это были станции «Ленинский проспект» и «Октябрьская», а также эскалаторный тоннель на Ленинских горах – я вернулся в годы господства типового проектирования. В своих работах я старался не поддаваться пагубной для искусства тенденции обезличенного аскетизма и минимумом средств создавать индивидуальные образы.

В 1967 году, став главным архитектором института «Метрогипротранс», я начал бороться за узнаваемость станций, за индивидуальный облик архитектуры метро. После долгого перерыва в конкурсном проектировании метрополитена я добился того, что был объявлен конкурс на группу станций Ждановско-Краснопресненской линии (ныне Таганско-Краснопресненская линия. – О.К.). Составил программу, согласовал ее в Союзе архитекторов и в ГлавАПУ, утвердил у министра, добился выделения средств, собрал авторитетное жюри. На конкурс, нашедший широкий отклик в кругу архитектурной общественности, поступило более 100 проектов. Победившие проекты были приняты к строительству. Сам я возглавил работу над сложным комплексом станций, пересадочного узла и вестибюлей «Площадь Ногина». В подземных залах мы сохранили идею колонных опор, разработанных И.Г. Тарановым в более раннем проекте.

Потом была «Баррикадная». Строительство станции, расположенной под прудом зоопарка, осложнилось гидрогеологическими условиями. Глинистый слой



грунта грозил сечением водного потока. И тогда я предложил конструкторам делать шестиметровые пилоны, массивы которых предохраняли бы от течей. Передо мной стояла задача: создать торжественный революционный образ и одновременно – оптическую иллюзию, которая бы скрадывала размеры пилон. Я решил его в виде складчатого блока, напоминающего и баррикады, и полотнища знамен.

Мрамор для этой станции добывали на берегу Байкала, в местах, ранее поставлявших слюду. Оказалось, что истощенные карьеры города Слюдянка богаты мрамором, кусок которого я подверг испытаниям. Испытания прошли успешно, и теперь этот город развивает камнедобывающую промышленность. У мрамора богатая палитра, состоящая из красных, голубых, зеленоватых, серых вкраплений. Путевая стена на «Баррикадной» выложена плитами из отходов, скопившихся на отделочном заводе, – прекрасным газганским мрамором с широкой цветовой растяжкой от темного до бледно-розового и желтого. Думаю, что ликование природы, запечатленное в камне, может породить в душе человека такой искренний эмоциональный отклик, какого не вызовешь самым изощренным декором.

В своей последней станции – «Авиамоторной» – я тоже стремился к образности, выраженной лаконичными, но имеющими богатые ассоциации, средствами.

Из беседы О.В. Костиной с А.Ф. Стрелковым,  
записанной в конце 1980-х годов.

Стрелков Александр Фёдорович (1923–2002), архитектор, лауреат премии Совета министров СССР. Участник Великой Отечественной войны. В 1948 году окончил МАРХИ. 1948–1952 – работа в Центральных архитектурных мастерских МПС. 1952–1965 – работа в институте «Метрогипротранс» в качестве главного архитектора проекта, а затем главного архитектора отдела ПГС. 1965–1967 – руководитель архитектурной мастерской ГИПРО НИИ Академии наук СССР. 1967–1978 – главный архитектор института «Метрогипротранс». 1978–1979 – начальник отдела по делам строительства и архитектуры БАМа Госстроя РСФСР.

Работы в Московском метро: станция «Новослободская» (1952, совместно с А.Н. Душкиным, художник П.Д. Корин), вестибюль станции «Смоленская» (Арбатско-Покровской линии, 1953, совместно с О.А. Великорецким), станции «Октябрьская» (1962, совместно с Н.А. Алёшиной, Ю.А. Вдовиным), «Ленинский проспект» (1962, совместно с Ю.А. Вдовиным, В.Г. Поликарповой, Н.А. Алёшиной, А.А. Маровой), «Выхино» (бывш. «Ждановская», 1966, совместно с В.А. Черёминым), «Китай-город» /западный и восточный залы/ (бывш. «Площадь Ногина» Таганско-Краснопресненской и Калужско-Рижской линий (1970 и 1971, совместно с И.Г. Тарановым, Л.В. Лиле, В.А. Литвиновым, Л.В. Малашонком, М.Ф. Марковским, И.Г. Петуховой), «Авиамоторная» (1979, совместно с В.И. Клоковым, Н.И. Демчинским, Ю.А. Колесниковой, художник А.М. Мосийчук, скульпторы Дж.Я. Бодниек, Х.М. Рысин), эскалаторная галерея на Ленинских горах /сейчас Воробьёвы горы/ (1960, совместно с Н.А. Алёшиной).



■ Архитектура метро – не совсем обычная архитектура. Станция метрополитена соединяет в себе черты вокзала и интерьера общественного здания, может быть, даже зрительного зала. Здесь, как на улице, снуют люди – в пальто, с сумками, одни отправляются в путь, другие прибывают. В суете многие из них архитектуру почти не замечают. Но в замкнутом пространстве подземного зала можно и задержаться, условившись о встрече или пережидая непогоду. И тогда архитектура станции превращается для пассажира в зрелище.

Обо всем этом мне пришлось много размышлять, особенно в период работы над своей первой станцией – «Электрозаводской». Ее проектирование началось в 1939 году. Заказ на станцию получили Владимир Алексеевич Щуко и Владимир Георгиевич Гельфрейх. К этой работе они привлекли меня – как своего ученика и затем одного из ближайших сотрудников. Это были замечательные руководители. Окруженные талантливой молодежью, они никогда не работали чужими руками. Как правило, задание давалось нескольким помощникам, каждый сидел в своем углу и делал свой вариант. Затем, собравшись вместе, обсуждали все предложения и абсолютно демократично выбирали лучшее.

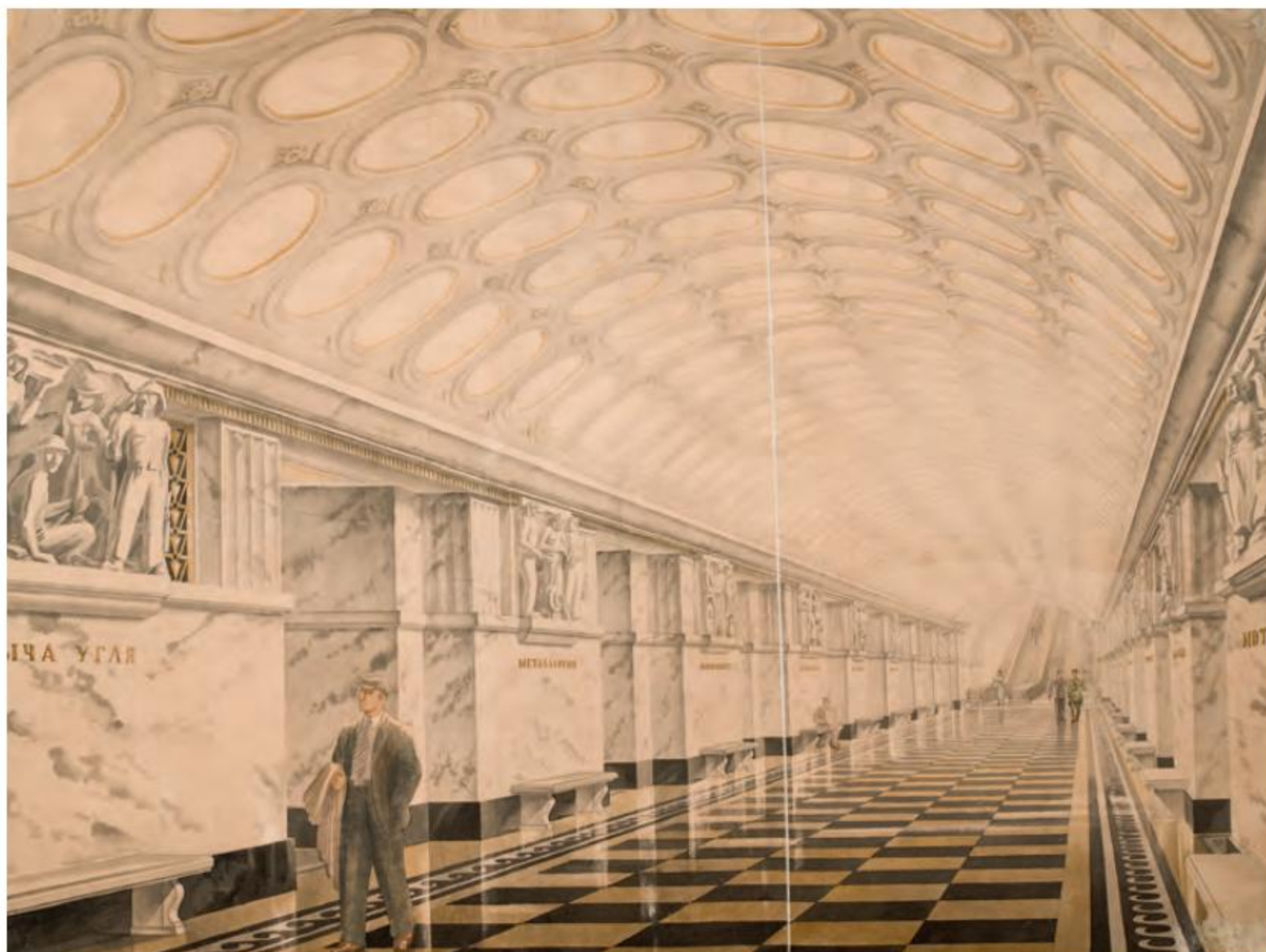
Совместная работа с В.А. Щуко и В.Г. Гельфрейхом над «Электрозаводской» стала для меня великолепной школой проектирования. Трудно сказать, что именно в этой станции принадлежит каждому автору в отдельности. Много в проектах нарисовано Гельфрейхом, многое мною. Но все принципиальные моменты продумывались нами сообща. К сожалению, участие В.А. Щуко в работе вскоре было прервано в связи с его преждевременной смертью в том же 1939 году.

Первоначально центральной темой образа подземного зала была тема труда, ведь станция посвящена находящемуся поблизости Московскому электроламповому заводу. С началом войны проектирование было прервано, в 1943 году – возобновлено. Ведущим мотивом образных решений станций, строившихся во время войны и после, стал гимн победе советского народа над фашизмом. Теме героической работы был посвящен и образ «Электрозаводской».

В конце тридцатых годов, когда станция начала проектироваться, по всей стране развернулось стахановское движение. Мы – это было еще при жизни Владимира Алексеевича Щуко и по его инициативе – предполагали сделать в каждом пилоне нишу, где бы стояли бюсты героев-стахановцев. Идея имела успех. Но когда дело дошло до «списка» портретируемых, от нее пришлось отказаться, так как утверждающие инстанции никак не могли решить, кто же конкретно должен быть увековечен в скульптуре. Позже мы с В.Г. Гельфрейхом изменили тематический и пластический замысел.

Взяв за основу классический антаблемент дорического ордера, мы за проектировали на пилонах рельефы с изображениями сцен труда, располагающиеся в метопах, зажатых триглифами. По нашим схематичным наброскам талантливый скульптор Георгий Иванович Мотовилов сделал очень красивые эскизы, по-своему осмыслив задачу. Важная роль в пластическом решении фриза на пилоне принадлежит скульптурному рельефу. Поле метопа плотно





Архитекторы В.А. Шуко,  
В.Г. Гельфрейх, И.Е. Рожин.  
Проект станции «Электрозавод-  
ская». 1939

Из собрания Музея архитектуры  
им. А.В. Щусева. Москва

Скульптор Г.И. Мотовилов.  
Барельефы на тему труда  
на пилонах перронного зала  
станции метро «Электрозавод-  
ская». 1944



заполнено фигурами, контуры которых определяют ее прямоугольный силуэт. Работа с Г.И. Мотовиловым на «Электрозаводской» – пример плодотворного сотрудничества скульптора с архитекторами, строящегося на взаимопонимании и той степени доверия, когда скульптор может дополнить, развить, уточнить замысел авторов проекта. Мотовилов сделал рельефы так, что они определили и пластическое решение образа станции, и его эмоциональную составляющую.

Второй главнейший компонент образа «Электрозаводской» – это потолок. Сначала он нам представлялся близким к флорентийскому, чисто орнаментальным, тонкого рельефа – круги в нем должны были чередоваться с прямоугольниками. Постепенно мы пришли к иному решению, как мне кажется, очень выразительному. По всему своду мы сделали плафоны из глубоких сферических кессонов. В каждый поместили лампочку.

Мы долго думали над тем, из чего сделать кессоны. И придумали алюминиевые полусферы с особыми ромбовидными креплениями на винтах. Когда свод был одет в эти колпаки, станцию посетил председатель горисполкома А.С. Щербаков. Увидев еще не оконченный потолок, он с гневом спросил: «Что за посудная лавка?!» С трудом удалось убедить его в том, что это – «полуфабрикат». Потом, подвергнув полусферы пескоструйной обработке (после чего они стали матовыми), мы запульверизировали их краской соответствующего тона. До сих пор никто не подозревает, что лампы ввинчены в алюминиевые колпаки.

Из всех моих станций именно на «Электрозаводской» лучше всего решена проблема освещенности, являющаяся для метро первостепенной проблемой. Ошибка в ее решении может стоить дорого. Так, на станции «Парк культуры-кольцевая» я ошибся в выборе мест подвески светильников. И что же вышло? Рельефы на пилонах, выполненные скульптором Иосифом Рабиновичем, оказались не напротив фонарей, а между ними, в результате чего получили двойные тени. При рабочем освещении эти скульптурные медальоны смотрелись прекрасно. А вот когда установили светильники, я схватился за голову. О скульпторе и говорить не приходится – он чуть не плакал...

На «Смоленской» (Арбатского радиуса. – О.К.) тоже была допущена ошибка в освещении. Оно осуществляется там большими парадными бра, прикрепленными к пилонам, а также продольными тягами с подсветом на потолке. Когда горят только бра, станция выглядит целостной. Когда же включается верхний свет, членения плафона разбивают свод и зрительно сужают пространство подземного зала. Примеры своих ошибок я привожу для того, чтобы подчеркнуть мысль о значимости проблемы света для подземных сооружений.

Не менее важна и проблема цветовой гаммы. От ее решения зависит и композиционный, и эмоциональный характер образа. Для облицовки станций метрополитена используют разнообразнейшие сорта мрамора. Во время работы над «Электрозаводской» мы долго не могли найти цветовой решение путевой стены. Однажды она привиделась мне во сне – красной. Такой мы и воплотили ее в натуре – из красивого грузинского мрамора салиэти, что, кстати, явилось первым случаем применения этого камня на станциях метро. Для пилонов «Парка культуры-кольцевой» был тоже использован мрамор из Грузии – богатый по





Скульптор И.М. Рабинович.  
Рельефы на станции метро «Парк культуры» Кольцевой линии. 1950

Съемка А.В. Попова

окраске и рисунку лопота, который добывается в труднодоступных горах, на больших высотах. Так как поставки камня неоднократно срывались, мне пришлось ехать в Закавказье, выяснять, в чем дело. Поставщики успокаивали меня: «Все будет в порядке, мы уже купили волов». Оказывается, добыча камня велась «доисторическим» способом – огромные глыбы стаскивались с помощью волов вниз волоком... Путевые стены станции были задуманы мной белыми. Однако белый мрамор заполучить не удалось, и я согласился на темный. Это снизило торжественно-праздничную ноту, на которой мне хотелось выдержать образ всей станции. Я очень жалел, что не воспользовался при облицовке белой метлахской плиткой. Позже, на «Смоленской», учтя предыдущий опыт, я сделал путевые стены белыми.

Важный элемент художественного комплекса станции – наземный вестибюль. Если в подземном сооружении автор связан только типом конструкции и имеющимися в наличии материалами, то здесь он должен подчиняться еще и условиям городской среды.

В процессе длительных поисков рождался вестибюль «Электrozаводской». Для наземных павильонов использовались большие площади, и часто эти сооружения, не получая соответствующей высоты, выглядели низкими. Мы прибегли к приему, используемому в русском храмовом зодчестве: возвели на распалубках купол, что подчеркнуло центрическое решение вестибюля и создало ощущение его просторности.

А вот вестибюль «Парка культуры» не удалось воплотить таким, каким он был в проекте. Я решал его в виде протяженной аркады, напоминающей русские торговые ряды, по законам контраста связанной с Провиантскими складами, расположенными на противоположной стороне Садового кольца. Однако мои



«ряды» не утвердили – видимо, пересилила привычка к стереотипу наземного вестибюля.

Надеюсь, что фрагментарные воспоминания о моей работе в метро представляют не только познавательный интерес, но могут стать полезными уроками для тех, кто посвятил себя архитектуре метрополитена.

Из беседы О.В. Костиной с И.Е. Рожиным,  
записанной в 1988 году.

Рожин Игорь Евгеньевич (1908–2006), заслуженный архитектор РСФСР, лауреат Государственной и Ленинской премий СССР, профессор. В 1930 году окончил архитектурный факультет Ленинградского высшего художественно-технического института (ВХУТЕИНа). Работал в архитектурной мастерской И.А. Фомина, затем в мастерской В.А. Шуко и В.Г. Гельфрейха в Ленинграде. 1933–1939 – Мастерская строительства Дворца Советов в Москве. 1944–1952 – возглавлял Государственные архитектурные мастерские. 1952–1956 – работа в Управлении строительством Дворца культуры и науки в Варшаве. 1958–1971 – руководитель мастерских в системе «Моспроекта». 1958–1965 – главный архитектор города Зеленограда. С 1935 года и до конца жизни вел преподавательскую работу – в МАРХИ (с 1971 г. заведовал кафедрой архитектуры общественных зданий) и в Высшем художественно-промышленном училище (бывш. Строгановское; ныне Московская государственная художественно-промышленная академия им. С.Г. Строганова).

**Работы в Московском метро:** наземный вестибюль станции «Новокузнецкая» (1943, совместно с В.Г. Гельфрейхом, при участии Г.С. Тосунова и Л.А. Шагуриной), наземный вестибюль (совместно с В.Г. Гельфрейхом) и станция «Электrozаводская» (1944, совместно с В.А. Шуко, В.Г. Гельфрейхом, при участии П.Г. Капланского, Л.А. Шагуриной; скульптор Г.И. Мотовилов), наземный вестибюль и станция «Парк культуры» Кольцевой линии (1949, совместно с Е.М. Марковой, скульптор И.М. Рабинович), станция «Смоленская» Арбатско-Покровской линии (1953, совместно с Г.П. Яковлевым; скульптор Г.И. Мотовилов).

Автор ряда научно-теоретических работ.

## ХУДОЖЕСТВЕННЫЕ СВЕТИЛЬНИКИ МЕТРО. 1943–1949

### А.И. Дамский, инженер, дизайнер

■ В начале 1943 года, в разгар военных действий, вышло Постановление Государственного комитета обороны о возобновлении строительства метро. Я был направлен в «Метрострой» на завод № 8 для организации цеха по производству осветительной арматуры и художественного литья.

Создание этого цеха в условиях военного времени, без оборудования и специального здания, без квалифицированных кадров было делом сложным. Выбрали неотапливаемое помещение, служившее складом мрамора. Рабочими были подростки, домохозяйки и старики. Опорой коллектива стали слесарь-монтажник высокой квалификации Фёдор Терентьевич Дашков и молодой слесарь Исаичев. Позже я нашел семидесятилетнего чеканщика Петра Ильича Исаева, мастера с прекрасным художественным вкусом. С фронта пришел на завод





Освещение платформенного зала на станции метро «Октябрьская». 1949

Съемка А.В. Попова

Светильники на станции метро «Курская» Кольцевой линии

Съемка А.В. Попова

Светильники на станции «Семёновская». 1944

Съемка А.В. Попова





литейщик Марков, без одной руки, с ним мы соорудили малую литейную печь, укомплектовали оборудование для литья. Затем в цеху появился Иван Александрович Гладков, замечательный лепщик, хорошо знавший формовочную работу для цветного литья. В таком составе мы, работая по десять часов в сутки, в конце года уже монтировали светильники на станциях «Павелецкая» и «Новокузнецкая» Замоскворецкой линии.

За шестилетний период моей работы цех оснастил светильниками и другими металлическими художественными изделиями 18 станций Московского метрополитена и ряд архитектурных объектов другого назначения.

Я ведал не только непосредственно производством светильников, других металлических изделий и их установкой на объектах, но также и проектированием. В некоторых случаях эскизы светильников делали авторы станций, но часто эскизы и шаблоны разрабатывались мною. Во всех случаях я вел конструкторскую работу, монтаж и установку осветительных приборов, консультировал архитекторов при разработке эскизов, совместно с лепщиками моделей, чеканщиками и литейщиками добивался высокого художественного качества изделий.

Первыми нашими объектами были станции «Новокузнецкая», «Павелецкая» и «Автозаводская». Тогда метropоезда уже ходили от центра до «Автозаводской», но без остановок на промежуточных станциях, где полным ходом велись отделочные работы. Авторы этих станций В.Г. Гельфрейх, С.М. Кравец, И.Г. Таранов, Н.А. Быкова, А.Н. Душкин и другие активно помогали нам. К концу 1944 года были закончены работы на «Бауманской», «Электрозаводской», «Сталинской» (сейчас «Семёновская». – О.К.). Тогда же были сооружены и оборудованы нашими изделиями новые входы на станции «Площадь Революции» и «Площадь Свердлова» (сейчас «Театральная». – О.К.) и переходы между ними, соединившие Горьковско-Замоскворецкую и Арбатско-Покровскую линии, а также станции «Охотный Ряд» и «Библиотека им. Ленина».

Затем, уже в мирное время, были оснащены нашими светильниками и другими художественными изделиями из цветного литья шесть станций Кольцевой линии – «Курская», «Таганская», «Павелецкая», «Добрынинская», «Октябрьская», «Парк культуры».

В подземных сооружениях свет играет огромную роль. Поэтому архитекторы сотрудничали в тесном контакте со мной даже тогда, когда сами создавали проекты осветительной арматуры. Особенно дорога мне работа на «Таганской», где я участвовал в проектировании станции в качестве автора художественных и конструктивных проектов светильников. Их было два типа: люстра центрального зала и люстра перронных залов. Я стремился к созданию их образного единства с интерьером. Цветовое решение светильников вторит колориту керамических панно центрального зала, имеющих голубой фон и белые с золотом изображения. В люстрах для этого зала голубой глазурованный шар представляет собой как бы вазу, из которой растут крупные золотые стилизованные цветы. Шар окружен венком из стеклянных рассеивателей. Они отражаются в шаре, который получает также дополнительные блики от соседних люстр, что увеличивает его декоративный эффект. В целом получилась нарядная (может быть, даже излишне



пышная) форма, которую мне хотелось сделать впечатляющим элементом интерьера, органически связанным с ним.

В единстве с замыслом зодчего решались и осветительные приборы на станции «Калужская» Кольцевой линии (сейчас «Октябрьская»). В ее стилистике автор Л.М. Поляков творчески использовал черты русского классицизма. Строгость, торжественность и монументальность общего композиционного решения станции отвечали настроениям трудного, но победного времени и оказали влияние на образный характер светильников, в разработке которых я участвовал в качестве соавтора Л.М. Полякова. За основу формы наших светильников был принят факел («Факел Победы», – говорил Леонид Михайлович) – крупномасштабный элемент из белого (молочного) стекла в строгой, построенной на сочетании черного с золотом, отделке.

В образе люстры для вестибюля станции мы стремились к легкости и изяществу. Она была исполнена в виде кольца диаметром 4 метра, несущего 4 группы по 4 факела – той же формы и того же размера, что и настенные светильники. Кольцо висело на четырех бронзовых литых цепях. Можно только выразить сожаление о том, что люстру сняли и таким образом нанесли ощутимый ущерб выразительности архитектурной композиции вестибюля и станции в целом.

Был случай, когда наш цех имел касательство и к скульптуре метрополитена. Это случилось вскоре после окончания войны, когда из «эвакуации» возвратились бронзовые статуи для станции «Площадь Революции» скульптора Матвея Генриховича Манизера. Нам была поручена их реставрация. Ужасное зрелище увидел я тогда в депо Московского метрополитена. Разрозненные части скульптур – головы, туловища, руки, оружие и другие детали – лежали в общей куче на платформе. Много труда и умения литейщиков, чеканщиков и других мастеров нашего цеха потребовалось для их восстановления. Все статуи тщательно осматривал и принимал автор. Работа облегчалась тем, что каждая скульптурная композиция повторялась четырежды, поэтому всегда находилась хотя бы одна, по которой исправлялись остальные. По вечерам готовые скульптуры забирали для установки их ночью на станции.

В первые послевоенные годы цехом художественного литья было создано большое количество светильников не только для станций метро, но и почти для всех вокзалов Москвы, для оперного театра в Ташкенте (по эскизам А.В. Щусева), для восстановленного здания Днепрогэса и ряда других не менее важных архитектурных объектов. Общий патриотический подъем, столь характерный для того победного времени, оказал свое плодотворное воздействие и на нашу деятельность в области метростроения.

Из беседы О.В. Костиной с А.И. Дамским, записанной в 1987 году.

Дамский Абрам Исаакович (1906–1988), кандидат архитектуры, инженер, художник-дизайнер, участник Великой Отечественной войны. В 1929 году окончил факультет обработки дерева и металла ВХУТЕМАСа. 1939–1941 – работа в Управлении строительства Дворца Советов. 1943–1949 – работа в «Метрострое». 1949–1956 – архитектурная мастерская Министерства строительства СССР. 1956–1984 – вел научную работу в Московском научно-исследовательском и проектно-институте типологии, экспериментального



проектирования (МНИИТЭП) и ГлавПУ Москвы. Автор научных трудов по вопросам искусственного освещения и цвета в интерьере и городской среде.

**Работы в Московском метро:** светильники на станции «Таганская» Кольцевой линии (1950, совместно с архитекторами К.С. Рыжковым и А.А. Медведевым), светильники на станции «Октябрьская» Кольцевой линии (1950, совместно с архитектором Л.М. Поляковым), типовые светильники для подсобных помещений ряда станций Московского метро.

**Основные теоретические работы:** Дамский А.И. Осветительная арматура. М., 1947; Дамский А.И. Светильники для жилых и общественных зданий массового строительства. М., 1962; Дамский А.И. Электрический свет и архитектура города. М., 1970.

## С ЛЮБОВЬЮ К РУССКОЙ АРХИТЕКТУРЕ

Л.Н. Павлов, архитектор

■ Древнерусской архитектурой я был увлечен с молодости. Считаю, что как русский художник я обязан развивать традиции отечественного зодчества. Когда я работал над станцией метро «Добрынинская» (ранее «Серпуховская». – О.К.), меня особенно волновала средневековая владими́ро-суздальская архитектура. И сейчас считаю, что в древнерусском зодчестве это самый зрелый, самый могучий период. Постройки возводились из белого камня, на большой высоте было строительное искусство.

Занимаясь проблемой пропорций, я открыл для себя удивительные законы пропорциональности русской архитектуры. Например, изба – она вписывается в куб, каждая из сторон которого имеет три сажени. То есть получается, что сторона избы имеет размер, равный одной миллионной радиуса Земли. А в основе объема церквей чаще всего лежит куб, каждая грань которого равняется шести сажням, что составляет одну миллионную диаметра Земли. Выходит, если в церковь Покрова на Нерли вписать шар, он будет моделью земного шара в одну миллионную его истинной величины. Таковы мои наблюдения. А вот что означает эта связь с глобальными пропорциями – инстинктивную догадку или сознательный расчет, – сказать не могу.

Я часто ездил во Владимир, изучал архитектурные памятники. Когда начал размышлять над образом станции, тоже поехал туда – к церкви на Нерли. Добрался на место поздно вечером. На ночь сторож устроил меня на колокольне, где был сеновал. Уснул я, вдыхая теплый запах сена, под кваканье лягушек.

Проснулся рано, чуть-чуть брезжил свет. Перед моим взором, на фоне прозрачного голубого неба, каким-то тяжелым, серым монолитом возникла церковь. Я любовался ею... Вдруг она начала светлеть. Потом порозовела. Потом стала желтой. На стенах появились тени от скульптурных рельефов, очертились карнизы. Церковь как бы меняла форму, ее монолитность исчезала. И наконец, она стала ярко-белой, волнуя своей девической красотой. Такая живая картина становления образа потрясла меня. Я понял, что эта тема должна стать основополагающей для композиции «Добрынинской».

В основу пропорций станции я положил пропорции храма Покрова на Нерли. (Конечно, насколько позволяла метростроевская конструктивная сетка.)





Разрабатывал их на сложном ритме. Тщательно продумывал профили. В мраморной облицовке пытался достичь цветовых ощущений, пережитых у владимирской церкви в описанное мною утро. Использовал ряд своеобразных пластических приемов, подсказанных древнерусской архитектурой. Например, широкую чимбию (обрамление, кант. – О.К.) на путевой стене я расположил так, что она отражает свет люстр прямо в глаза пассажирам, стоящим на перроне. Создается впечатление, что по всей горизонтали стены проходит четкая световая черта.

Занятная история связана с двумя капителями наземного вестибюля, которые поначалу были задуманы мною и выполнены массивными, грузными – опять-таки под воздействием русского зодчества. В это время я работал в Академии архитектуры, и мой кабинет часто посещали друзья – забежали рассказать что-нибудь интересное. Однажды туда буквально влетел взволнованный, захватившийся профессор Блаватский и прямо с порога закричал: «Лёничка, Вы должны меня спасти!» Оказывается, он нашел на Тамани какой-то необычный акротерий, привез его в Москву, а собрать не мог. Три дня мы с Блаватским колдовали над кусками акротерия. И наконец, собрали его. Это был удивительный акротерий – позднегреческий, коринфский, но явно пришедший к нам через Византию.

Его необычные формы взволновали меня. Я вновь стал рисовать капители для наземного вестибюля «Добрынинской» такими, какими я хотел бы сделать их теперь. Рисунок принес начальнику «Метростроя» М.А. Самодурову и предложил



Архитекторы: Л.Н. Павлов, при участии М.А. Зеленина, М.А. Ильина. Проект станции «Серпуховская» («Добрынинская»). 1948

Из собрания Музея архитектуры им. А.В. Щусева. Москва

Архитекторы Л.Н. Павлов, Л.Ю. Гончар, А.П. Семёнов, при участии И.Г. Петуховой, Н.И. Шумакова. Художники В.К. Васильцов, Э.А. Жарёнова. Перронный зал станции метро «Нагатинская». 1983. Фрагмент

Из архива Э.А. Жарёновой. Москва

Архитекторы М.А. Зеленин, Л.Н. Павлов, М.А. Ильин, при участии Я.В. Татаржинской. Скульптор Е.А. Янсон-Манизер. Станция «Добрынинская». 1950. Пилон





установить на уже готовой станции новые несущие капители. Поначалу Самодуров возмутился: «Что ты задумал? Это новые расходы! Смета закрыта, ничего менять не будем!» Но, заметив мое огорчение, все же согласился посмотреть эскиз. Капитель ему понравилась. Самодуров написал записку на завод с просьбой сделать по моему рисунку гипсовую модель и сказал: «Потом посмотрим, может быть, где-нибудь ее и поставим». «Где-нибудь» меня не устраивало, но на завод я поехал, и мы с лепщиками сделали новую капитель. Она простояла на заводе несколько месяцев, пока однажды туда не приехал все тот же М.А. Самодуров. Обратил внимание на капитель и, узнав от рабочих, что она сделана для Павлова, вызвал меня к себе: «Ладно, будем ставить, только ночью». Мраморщики быстро выполнили две капители, и ночью мы заменили ими старые. Я торжествовал – красота победила.

Последующие станции – «Серпуховская» и «Нагатинская», находящиеся в одном «кусте» с «Добрынинской», тоже проектировались мною под влиянием русской архитектуры. Только здесь темы русского зодчества выражены более опосредованно. Они как бы прячутся за типовыми конструктивными решениями.

В «Нагатинской» я старался эту тему передать в простых, мощных столбах – наподобие тех, что характерны для соборов Великого Новгорода. Задуманные мною колонны оказались трудными для исполнения. Мне предлагали заменить их гранеными, так как не было станков, вытачивающих кривизну. Все же я настоял на реализации своего замысла. С трудом удалось защитить и мозаику на путевых стенах, которые якобы, как меня убеждали, всегда скрыты транспортом от глаз пассажиров. Я же доказывал, что, когда люди ждут поезд, они смотрят не на что иное, как на путевую стену. Художники Элеонора Жарёнова и Владимир Васильцов прекрасно поняли меня, создав красивую, теплую по цвету флорентийскую мозаику, пластико-ритмическая структура которой вторит ритму колонн.

Все эти три объекта – важные этапы моей архитектурной биографии, ибо связаны с углубленной творческой работой, с долгими поисками образных решений, с осознанием того, что станция метро – это не только транспортная точка, но и произведение искусства.

Очерк написан Л.Н. Павловым в 1987 году специально для данного издания.

Павлов Леонид Николаевич (1909–1990), заслуженный архитектор РСФСР, кандидат архитектуры, профессор. В 1930 году окончил ВХУТЕМАС. В студенческие годы работал художником-постановщиком в театре В.Э. Мейерхольда. По окончании ВХУТЕМАСа работал на Днепрострое. 1934–1937 – работа в системе «Моспроекта». 1937–1941 – аспирант Академии архитектуры СССР, по окончании аспирантуры работал там же. В послевоенные годы участвовал в восстановлении Севастополя. 1952–1960 – работа в «Моспроекте». С 1960 года – начальник архитектурной мастерской Управления «Моспроект-2». 1934–1938, а затем с 1956 года преподавал в МАРХИ.

Работы в Московском метро: «Добрынинская» (1950, совместно с М.А. Зелениным, Л.Ю. Гончар, М.А. Ильиным, А.П. Семёновым; художники Б.В. Иорданский, С.А. Павловский, Г.И. Рублёв, скульптор Е.А. Янсон-Манизер; наземный вестибюль совместно с Я.В. Татаржинской), «Серпуховская» (1983, совместно с Н.А. Алёшиной, Л.Ю. Гончар;



художник Л.А. Новикова, скульптор Т.Б. Таборовская), «Нагатинская» (1983, совместно с Л.Ю. Гончар, А.П. Семёновым, при участии И.Г. Петуховой и Н.И. Шумакова; художники В.К. Васильцов и Э.А. Жарёнова).

Автор ряда научно-теоретических работ.

## ОТ «КИЕВСКОЙ» ДО «КРАСНОПРЕСНЕНСКОЙ»

Ф.А. Новиков, архитектор

■ Между этими станциями по трассе кольца всего один перегон, а если иметь в виду «Киевскую» Арбатского-Покровского радиуса, с которой все начиналось, то это расстояние слегка увеличится за счет недлинных «ходков» между двумя подземными залами. Для авторов «Краснопresненской» это был сложный путь, в котором они – молодые архитекторы – впервые столкнулись с реальной жизнью в профессии, а именно с поддержкой и благородством старших коллег и вместе с тем с конкурсным азартом противников, с покровительством и произволом власти, со славой победы и с досадой поражения. В сей поучительной истории по-своему отразилось время, в ней действуют достойные внимания люди, и потому есть смысл поведать о ней.

В самом начале 1950-х годов, когда разворачивались описываемые события, пожалуй, нельзя было найти задачи более престижной, более заманчивой, чем станция единственного тогда столичного метро. Не случайно в числе авторов сооружения метрополитена значились имена Гельфрейха и Фомина, Чечулина и Колли, Щусева, Душкина и Полякова. И каждый раз открытие новых станций, являвшееся долгожданным подземным сюрпризом, превращалось во всенародный вернисаж. Семейные праздничные поездки москвичей по вновь открывшейся линии были доброй московской традицией, привлекавшей все слои столичной публики – рабочих, актеров, министров. Не следует забывать и того обстоятельства, что удачная работа архитектора на метрополитене, как правило, отмечалась орденом или Сталинской премией и далеко не все были к тому равнодушны. Так или иначе, но, когда мастерской Ивана Николаевича Соболева достался заказной конкурсный проект станции нового радиуса и мастер поручил своим молодым сотрудникам – Игорю Покровскому и автору этих строк – исполнение перспективы по своему эскизу, мы, натянув подрамники, решили с позволения руководителя сделать еще один, свой вариант. Этот проект, отразивший в себе наше увлечение темой Грановитой палаты Новгородского кремля (она празднично звучала в эскизах Ф.Ф. Федоровского к опере Н.А. Римского-Корсакова «Садко»), обратил на себя внимание и оказался в числе шести отобранных жюри.

Архитектурный совет Москвы, рекомендовав три проекта к утверждению, предложил второй тур конкурса для одной оставшейся станции из этих трех проектов-претендентов. Вместе с тем менялись и условия. К разработке предлагалась новая конструкция пилона, уменьшенного сечения, что в метростроении прежде не встречалось. Круг конкурентов сузился. В их числе П.П. Ревякин, И.Д. Мельчаков, С.М. Кравец. И все-таки шансы есть. Раз так, мы решили





Архитекторы В.С. Егеров, М.П. Константинов, Ф.А. Новиков, И.А. Покровский. Станция «Краснопresненская». 1954

укрепить свои ряды. Вчетвером – добавились Виктор Егеров и Михаил Константинов – мы выполняем два варианта и, показав их Борису Сергеевичу Мезенцеву (учителю трех моих соавторов), избрали один для представления.

Совет выслушал доклад эксперта. Виктор Семёнович Андреев энергично поддержал проект группы Ревякина. Обсуждение шло в том же русле. Но его решительно повернул Леонид Михайлович Поляков, столь же энергично поддерживав наше решение. «Это же “ропетовщина”!» – сказал он, указывая на проект конкурента. Нашу сторону приняли и инженеры – авторы новой конструкции. Михаил Васильевич Посохин, в ту пору заместитель начальника Архитектурно-планировочного управления Москвы, также поддержав нас, тем не менее брезгливо заметил, указывая на люстры: «Это же кровати!»

Проектов-претендентов осталось только два. Нам предложили еще один тур. После заседания Поляков знакомится с нами и заинтересованно спрашивает: «Вы что, кроме ГУМа ничего не видели?» Это так он оценил наши детали. И пригласил в мастерскую на Каланчёвку: «Покажу, как надо сделать».

Мы явились. Леонид Михайлович вручил нам пачку фотографий фрагментов церкви в Дубровицах. «Поезжайте и посмотрите. И так нарисуйте». Мы поехали и нарисовали.

Встретили на улице Мезенцева, уже наслышавшегося о наших «подвигах». Советует: «Возьмите подрамник два на два и сделайте фрагмент, чтобы члены исполкома пощупать могли». Мы взяли и сделали. Работали по ночам. Однажды



утром в мастерскую заходит архитектор Я.Т. Кравчук. Увидев лежащий на полу фрагмент, решительно заявляет: «Быть такой станции!»

Мы в предвкушении победы.

И снова совет. Решение: представить на исполком оба проекта – и наш, и группы Ревякина. Мы в нервном недоумении. Непонятно, как себя вести. По поручению товарищей звоню Полякову. Он успокаивает: «Вы столько шуму наделали, что и так хорошо».

Ночное заседание в Моссовете. На выставке в зале исполкома наш проект стоит вторым. Ревякина – последним. Что это значит, не ведаем. Доклад начинает Поляков (первый в экспозиции), рассказывает о проекте «Арбатской». Председатель Моссовета М.А. Яснов спрашивает, указывая на наш подрамник: «Это тоже ваш проект?» И слышит в ответ: «Это работа молодых архитекторов, но я ее, грешным делом, очень высоко ценю».

Докладчик от нашей группы – Виктор Егеров (он постарше, посолидней, с палкой и с орденом). «Кто у вас главный?» – вопрошает Яснов. «У нас нет главных», – отвечаем. «Стало быть, вы Персимфанс», – уразумел председатель.

Слово берет Александр Васильевич Власов. Его позиция – а это позиция главного архитектора Москвы – такова: выигрываем мы! Проект утвержден. Три часа ночи. Идем на телеграф. Отправляем поздравительную депешу отдыхающему Константинову.

Наша станция – «Киевская» Арбатско-Покровской линии. Здесь надобно заметить, что все проектирование велось тогда тайно. Авторы до последнего момента не знали, какую станцию они украшают. Только теперь все выяснилось: строятся по одной линии новые станции глубокого заложения «Арбатская», «Смоленская» и «Киевская». А старые перегоны – эта версия распространялась шепотом – будут служить Сталину для подземного выезда из Кремля на ближнюю дачу. Как бы то ни было, мы, молодые архитекторы «Моспроекта» (900 руб. деньгами того времени) поступаем по совместительству в «Метрогипротранс» главными архитекторами проекта. Каждый вечер собираемся здесь и рисуем шаблоны в натуральную величину – картуши пилона, лепнину, скамью...

Неожиданно является К.С. Рыжков, тогда главный архитектор института «Метрогипротранс»: «Ваш проект отклонен». – «Кем?» – «Никитой Сергеевичем Хрущёвым!» – «Как? Почему?» Мир рухнул. Мы перестали в нем что-либо понимать. А дело в том, что коллеги из Киева были обижены – две «Киевские» станции в Москве делаются без них. И Хрущёв им в этой претензии, конечно, покровительствовал. «Что же теперь будет?» – спрашиваем. – «Снова будет конкурс».

Сорок один проект подали москвичи и тридцать один киевляне. На сей раз среди наших конкурентов и сам Мезенцев, и мой учитель Леонид Николаевич Павлов, и наши друзья-однокурсники. Не скажу, что все это мы восприняли без досады. И мы конечно же делаем варианты, истово «украинизируя» свое решение. Совет отбирает двенадцать лучших. Наш проект опять во втором туре. И здесь побеждает группа из киевлян и москвичей – Л.В. Лилъе, В.А. Литвинов, М.Ф. Марковский, В.М. Добраковский, они такие же молодые, как и мы.

Мы попытались бороться, написали жалобу в ЦК партии. Оттуда ее спустили в Московский горком. Заведующий строительным отделом горкома вызвал



нас, поговорил, успокаивал. Доложил об этом Хрущёву. А дальше события повернулись неожиданным образом.

Спустя два месяца срочно вызывает К.С. Рыжков. Являемся. Спрашивает: «Будете делать “Краснопресненскую”?» – «Без конкурса?» – «Без». – «Тогда согласны».

Рассказывает: макет станции, построенный по проекту К.С. Алабяна, посетил Н.С. Хрущёв. Осмотрел и спрашивает, обращаясь к сопровождающим: «Кто за эту станцию? Прошу поднять руки». А сам не поднимает. И никто, естественно, не поднимает. И тогда следует предложение: поручить это дело нам. Почему? Возможно, все-таки осталось осознание незаслуженно причиненной обиды.

Мы взялись за дело. На широком пилоне возникли облегчающие массу креповки. Посоветовавшись с Поляковым, изменили стилевую характеристику. Новый проект был утвержден, а затем и осуществлен в свой срок.

Март 1954-го. Митинг открытия последнего участка Большого кольца. Завершена первая в жизни постройка. Мне двадцать шесть. Едем – архитекторы и скульпторы – как водилось тогда, в «Метрополь». После ужина куда же? Конечно, на станцию! У запертых дверей толпа любопытных. Пробираемся вперед. С той стороны, за дверьми генерал, начальник «Метростроя»: «Кто вы?» – «Авторы!» Дверь открывается. Пешком по эскалатору, вниз. Мы с гитарой. Станция безлюдна. Подходят пустые поезда. Открываются двери. Девочка в новенькой форме командует: «Готов!» Двери закрываются. Пустые поезда следуют по кольцу дальше. Пассажиры явятся завтра. В шесть утра.

Очерк написан Ф.А. Новиковым в 1987 году специально для данного издания.

Новиков Феликс Аронович (род. в 1927), заслуженный архитектор РСФСР, народный архитектор СССР, доктор архитектуры, лауреат Государственных премий СССР и РСФСР, профессор МАРХИ. В 1950 году окончил МАРХИ. Автор многих известных построек в России и за рубежом. Академик Международной академии архитектуры. Инициатор выставок «Советский модернизм. 1955–1985», состоявшейся в Москве в 2006 году (выставка положила начало термину «московский модернизм»), и «Пионеры советского модернизма» (Москва, май–сентябрь 2019 года). Новикову принадлежит идея проведения фестиваля «Зодчество», ставшего международным. Один из основателей и авторов (1953–1968), а также исполнителей сатирического хора архитекторов «Кохинор». С 1993 года живет в США (г. Рочестер, штат Нью-Йорк).

Работа в метро: станция «Краснопресненская» (1954, совместно с В.С. Егеревым, М.П. Константиновым, И.А. Покровским).

Публицист, теоретик, историк и критик архитектуры. Автор более 300 статей по проблемам зодчества. Основные книги: Новиков Ф.А. Зодчие и зодчество. Архитектура XX века. Нью-Йорк, 2002; М., 2003; 4-е изд.: М., 2010), Новиков Ф., Белоголовский В. Советский модернизм. М., 2010; Новиков Ф.А. Дело жизни. Между делом. В 2 т. Екатеринбург, 2010; Новиков Ф.А. По сусекам архива и памяти. Екатеринбург, 2017; Новиков Ф.А. Формула архитектуры. Размышления о мастерстве. Екатеринбург, 2017; Новиков Ф.А. Зеленоград – город архитектора Игоря Покровского. М., 2019.



■ В нашей семье все без исключения относились к папе, художнику-монументалисту Александру Титовичу Иванову и его работе, с глубоким почтением. Мама, Раиса Константиновна Смирнова, тоже была человеком искусства – пианистка, окончившая консерваторию по классу А.Б. Гольденвейзера, приучила нас к восприятию нами, детьми, его мастерской как некоего святилища.

Папа был молчаливым человеком, предельно сосредоточенным на своем деле. Специальных бесед об искусстве с нами, мной и сестрой, не вел, но являлся для нас примером в своем трепетном отношении к искусству. У папы была хорошая библиотека по древнегреческому, древнерусскому, русскому и европейскому искусству, которой мы пользовались. Некоторое время, после школы, папа занимался со мной в мастерской живописью и рисунком, нередко водил нас на выставки, в частности, в Третьяковскую галерею. По дороге он часто обращал наше внимание на цвет неба и красоту облаков, на освещение предметов и на вопрос: «Что такое вечер?» – ответил, что это время, когда предметы приобретают силуэт.

Однажды он взял меня с собой в метро – на станцию (еще до ее сдачи) «Киевская-кольцевая», для которой он вместе с художниками А.В. Мызиным и Г.И. Опрышко создавал мозаики. Как мы спускались на еще не готовую станцию – я не помню, вероятно, все-таки по эскалатору. Но вот обстановку на самой станции помню хорошо, так она меня поразила. Это была настоящая стройка: кругом пыль, цемент, леса, камни, смальта и ее осколки, опалубки, куски картона... Рабочие – в грязных одеждах, но все почему-то улыбаются – вероятно, при виде ребенка. Папа водил меня по этой стройке, указывал на стены и объяснял, что изображено в мозаиках. Возле панно «Пушкин на Украине» он посадил меня на леса и попросил мастеров-исполнителей дать мне возможность поучаствовать в выкладывании мозаичной композиции. Кто-то, показывая место в еще не набранной полностью мозаике, протянул мне кусочек смальты зеленого цвета – и я вставила его в перстень Пушкина. Так я «поучаствовала» в оформлении станции. Конечно, этот эпизод не мог не запомниться на всю жизнь.

Отец получил серьезное профессиональное образование. В шестнадцать лет он поступил в Санкт-Петербурге в Рисовальную школу Общества поощрения художеств, затем в Училище живописи, ваяния и зодчества в Москве, которое окончил в 1917 году. А с 1920 года он продолжает свое образование во ВХУТЕМАСе, где отделением монументальной живописи руководил Н.М. Чернышев и где преподавал П.В. Кузнецов. На втором курсе папа попадает в мастерскую Н.М. Чернышева. Там происходит его знакомство с подлинным монументальным искусством – с фресками древнерусских храмов. Эти страницы жизни Александра Титовича заново открылись для нас, семьи, после его персональной выставки в Москве (2017) благодаря дочери Н.М. Чернышева Полине Николаевне, с которой папа делился своими воспоминаниями. Вот что папа рассказывал П.Н. Чернышевой: «...1920-й год. Храмы закрываются. Иконы уничтожают. Бушует “мировой пожар революции”. Кому нужны изображения святых? Нужны. И вот в это время Н.М. Чернышев преподавал технику и технологию монументальной живописи







Слева направо: архитектор  
Е.И. Катонин, художники  
А.Т. Иванов и А.В. Мызин  
у картона мозаики «Переяслав-  
ская Рада»

Фотография из газеты «Вечерняя Москва».  
1953. 30 июня. № 152

Художники А.Т. Иванов,  
А.В. Мызин, Г.И. Опрышко.  
Подготовительный картон  
мозаичного панно «Полтавская  
битва» на станции «Киевская»  
Кольцевой линии

Фотография из архива Е.А. Степановой  
(Ивановой). Москва

Станция «Киевская» Кольцевой  
линии в день открытия.  
13 марта 1954 г.

Фотография из архива Е.А. Степановой  
(Ивановой). Москва

Художники А.Т. Иванов,  
А.В. Мызин, Г.И. Опрышко.  
Мозаичное панно «Пушкин  
на Украине» на станции  
«Киевская» Кольцевой линии

Фотография из архива Е.А. Степановой  
(Ивановой). Москва



и говорил: «Самое великое искусство – это древнерусская живопись». <...> Он ездил со студентами в Псков, Владимир, Новгород, Киев, Ферапонтово. Николай Михайлович разрешал даже опаздывать на занятия, если мы были в древнерусских городах и копировали фрески». У нас в семье остались некоторые работы тех лет – копии фресок, очень живые, передающие энергию движения руки, выполненные карандашом либо темперой. Интересно, что единственным дипломным проектом, защищенным в 1925 году на монументальном отделении ВХУТЕМАСа, была именно работа отца, за которую он получил первую премию (Государственную квалификационную комиссию возглавлял А.В. Луначарский) и даже заграничную командировку.

На протяжении практически всех лет творческой деятельности Александра Титовича он был связан в своей работе с архитектурой. Ансамбль станции «Киевская-кольцевая» с 18 мозаичными панно, посвященными теме дружбы украинского и русского народов, стал в его творчестве самым масштабным объектом. При своеобразной тональности каждой отдельной композиции все они объединены общей колористической гаммой сочных и ярких тонов, придающих образу станции праздничное звучание. Над созданием этой серии мозаик работал коллектив художников-монументалистов.



Отец создал большинство подготовительных картонов и непосредственно руководил всей работой, причем некоторые мозаики были выполнены в материале им самим, как, например, «Полтавская битва», «Щорс на Украине» и «Пушкин на Украине».

Очерк написан Е.А. Степановой (Ивановой)  
в 2019 году специально для данного издания.

Степанова (Иванова) Елена Александровна (род. в 1947), художник, в 1977 году окончила Московский государственный текстильный институт, работала в сфере реставрации монументальной живописи. 2003–2016 – преподавала в Православном Свято-Тихоновском гуманитарном университете реставрацию тканей и церковного шитья.

## О РАБОТЕ НА СТАНЦИИ МЕТРО «НАГАТИНСКАЯ»

**В.К. Васильцов, Э.А. Жарёнова, художники**

■ В 1979 году архитектор Леонид Николаевич Павлов предложил нам участвовать в работе над конкурсным проектом станции метро. Позвонил, попросил приехать в мастерскую или домой. Мы тепло встретились, он показал нам проект станции мелкого заложения, которую первоначально предполагали назвать «Нижние Котлы», но потом поменяли на «Нагатинскую». Первоначально мы предложили темы природы, по сути, пейзажи вдоль путевых стен в технике флорентийской мозаики, то есть полированного камня разных пород. В то время техника эта была нам мало знакома, но привлекала чрезвычайно богатой палитрой красок. Павлов предложил вставить эскизный рисунок мозаики в архитектурный проект, что мы и сделали. Участие в конкурсе, проводимом ГлавАПУ, увенчалось для архитектора и, следовательно, для нас победой.

До этого мы неоднократно работали с Павловым – на здании Центрального экономико-математического института АН СССР, где мы делали наружный рельеф «Лента Мёбиуса», на станции автообслуживания «Жигули», для которой мы создавали мозаику «Природа и современность». Было у нас и несколько неосуществленных совместных проектов. Нам очень нравилось работать с Леонидом Николаевичем. Это был человек большого творческого накала, у него все время рождались какие-то интересные замыслы. Иногда бывало так: в первых набросках что-то оставалось неясным даже для нас самих, а Леонид Николаевич умел выделить главное, помогал отобрать то, что нужно. Осуществлял руководство и в то же время давал творческую свободу. Прислушивался к художнику, доверял ему, мог «на лету» подхватить его идею. Например, в процессе строительства ЦЭМИ он согласился вместо запроектированного легкого рельефа поместить предложенную нами горельефную, выразительную по массе композицию «Лента Мёбиуса», благодаря которой здание получило мощный композиционный центр.

И в «Нагатинской» идея росписи, сплошь покрывающей путевые стены, развивалась и менялась в тесном союзе с архитектором. Когда мы стали углубленно думать над ритмическим строем изобразительного ряда, мы поняли, что



Художники В.К. Васильцов,  
Э.А. Жарёнова. Фрагменты  
флорентийской мозаики  
на путевой стене станции  
метро «Нагатинская». 1983  
Фотографии из архива Э.А. Жарёновой.  
Москва





темой должна быть история древней Москвы, связанная с местонахождением станции, где располагались древние селения Нагатино, Нижние Котлы, Коломенское. Здесь добывали белый камень-известняк для стен древнего Кремля, здесь шли полки Дмитрия Донского на Куликово поле, в Коломенском на Куликовскую битву собирались дружины; здесь происходили соляные бунты крестьян и восстание Ивана Болотникова в 1606 году, здесь жили искусные ремесленники и народные мастера, а в XVII веке был построен знаменитый своей красотой и затейливостью деревянный дворец царя Алексея Михайловича.

Мы сделали проекты флорентийской мозаики, в которой изобразительные фрагменты, чередуясь с орнаментальными кусками, не просто повествовали об истории, но и брали на себя роль пластических узлов. К эскизам мы приступили только через четыре месяца, когда уже началось строительство станции. Их пришлось долго утверждать – и в ГлавАПУ, и в Моссовете. Были несогласия с тематикой – нам предлагали заменить ее промышленной темой, подсказанной химическими предприятиями, расположенными в районе Нижних Котлов. Но нам хотелось во что бы то ни стало сохранить избранное совместно с архитектором историческое содержание росписи, которое бы напоминало людям о важнейших для русского народа событиях, происходивших некогда в тех местах, где сейчас стоят типовые жилые дома и заводы. К счастью, нам удалось убедить многочисленные комиссии в правильности избранной тематики.

Работа над мозаикой велась в течение двух лет. Началось со сложных работ по добыче и подбору камня. В метростроении было принято на одну станцию использовать камень одной породы того или иного цвета. Нам же были необходимы разные породы камня. Наши исполнители ездили даже в Среднюю Азию, где добывался розовый мрамор, и там, прямо в карьере отобрали камень, но, к нашему несчастью, плиты шестиметровой длины забрали для чьей-то правительственной дачи. В конце концов приступили к исполнению флорентийской мозаики. Эта часть была очень сложной. Распил и полировку камня мы доверили исполнителям, но постоянно были рядом с ними, подбирая по строению и цвету камень сообразно нашим замыслам, зафиксированным на картонах в цвете и в натуральную величину. Мастера в Комбинате монументально-декоративного искусства были замечательные, бригада под руководством Леонида Баскина прекрасно смонтировала на стенах все сложные изобразительные композиции (их общая площадь – 350 кв. м). Метростроевцы интересовались, сколько же мы за такую красоту и сложность получаем, и очень удивились, узнав, что столько же, сколько и при монтаже готовых плит. А вот всю орнаментальную часть (это 950 кв. м) выкладывали рабочие, строители «Метростроя». Пользуясь их расположением к нам и немного стимулируя («на бутылку»), мы достаточно легко уговаривали их резать каменные плиты не только «по прямой», как требовало метростроевское начальство, но и «по кривой», в соответствии с нашими рисунками. Качеством кладки, особенно, если учитывать, что всех подгоняли сроки, мы довольны.

Композиция мозаики строится в двух масштабных ритмах – крупном, орнаментальном, подчиненном скоростному движению поездов, и более мелком, изобразительном, воспринимаемом при неспешном рассматривании. Сюжетные



изображения расположены на уровне окон, фигуры не превышают их величину. Таким образом роспись путевых стен можно видеть не только с платформы, но – во фрагментах – и из вагонов. Несмотря на то что еще при утверждении эскизов выпали дорогие для нас фрагменты, связанные с историей росписей Благовещенского собора в Кремле и Теремного дворца в Коломенском (мы заменили их в одном случае букетом полевых цветов, в другом – натюрмортом из древнего оружия), изобразительное повествование на тему древней Москвы получилось, на мой взгляд, достаточно полным и цельным.

Пластической композицией мозаики на «Нагатинской» мы старались выявить особый пространственный характер станционного зала метро, который представляется нам как сложное соединение интерьера и экстерьера. Это экстерьер по отношению к вагонам поезда и интерьер по отношению к верхнему пространству городской среды. Мы стремились к тому, чтобы фигуративные изображения и пейзажи были связаны орнаментальным фоном и не разрушали целостность стены. Как нам кажется, это отвечает архитектурному замыслу станции, исполненному традиционного для русского зодчества ощущения крепости, устойчивости, что подчеркивается круглыми массивными колоннами. В колористической гамме – сочетаниях золотисто-розового, красного и серого вплоть до черного – мы с мужем тоже старались не отходить от традиций русской стенописи. Работой на «Нагатинской» нам хотелось продолжить и традиции советского метростроения 1930-х годов, когда на первый план выдвигалась задача единства архитектурно-художественного решения станций.

Очерк написан Э.А. Жарёновой и В.К. Васнецовым в 1988 году специально для данного издания, дополнен в 2019 году на основе статьи: Жарёнова Э. Метро «Нагатинская» // Жарёнова Э. Издалека к настоящему. М., 2012. С. 71.

**Жарёнова Элеонора Александровна** (род. в 1934), народный художник РФ, заслуженный деятель искусств России, действительный член Российской академии художеств, лауреат Государственной премии СССР, профессор. В 1960 году окончила МГХИ им. И. Сурикова. Живет в Москве.

**Васильцов Владимир Константинович** (1932–2002), народный художник России, лауреат Государственной премии СССР, профессор. В 1960 году окончил МГХИ им. В.И. Сурикова.

**Совместная работа в Московском метро:** флорентийская мозаика «Историческая Москва» на путевых стенах станции «Нагатинская» (1982).



■ Метро – это небо наоборот. Мы спускаемся туда, чтобы летать. Подземными трассами мы летим быстрее птиц для того, чтобы вынырнуть на поверхность где-то там, на другом конце города. Снова над нами солнце и шелест листы. Торопясь, мы пролетаем под землей многие километры, не шевельнув пальцем, а иногда, как во сне – закрыв глаза. Над нами толща земли, текут реки, стоят огромные многоэтажные здания, а мы огибаем бетонные сваи их фундаментов или летим стаями в полной темноте.

Чудо метро состоит в том, что мы сняли в аренду преисподнюю и теперь вкладываем в ее хозяйственное благоустройство капитал – для того, чтобы увеличить скорость нашей жизни и рентабельность этой запретной и пугающей зоны.

Метро есть во многих городах и столицах мира. Это знамение XX века. Но наше, московское, метро – явление уникальное.

Страна еще не остыла от разрушений революции и войны, а мы неожиданно бросились под землю, чтобы отдать все силы строительству фантастических дворцов под землей. Для нас метро никогда не было транспортом, это была новая религия, куда мы направляли бурлящую энергию народа. Конечно, как в пору всякой великой революции, мы думали и о башнях. Мы создали грандиозный проект татлинской Башни III Интернационала и, наконец, винтовую лестницу Дворца Советов, по которой должна была подняться в небо гигантская статуя вождя. Для них мы расчищали место, ломая ненавистные нам старые храмы. Это были мечты, а пока реально мы начали строить новые храмы – под землей. Со всех концов необъятной нашей Родины приезжали люди в Москву и, парализованные эскалаторами, спускались под землю не для того, чтобы воспользоваться новым видом транспорта, а прежде всего, чтобы узнать, удивиться, как революция своей творческой силой реорганизовала преисподнюю в беломраморное великолепие. Здесь не было никакой логики, никакой выгоды, кроме загадочной русской души, и Московское метро стало одной из главных достопримечательностей нашей страны.

Лично я не люблю метро. Мне здесь страшно, здесь не растет трава, вообще ничего не растет. Наверху у меня есть имя, фамилия и какая-то иллюзия независимости. Здесь мы все пассажиры, здесь рождается серое вещество толпы, когда все сжаты в один ком, когда естественная и допустимая дистанция между людьми сломана. Помимо своей воли люди прижимаются друг к другу так, как будто они обнимаются, а на самом деле они закрывают глаза и хотят отвернуться друг от друга. В метро молчат, спят, думают, ждут, беспрерывно ждут, пока невидимый поезд несется по кротовым норам подземелья. Здесь рождается самый страшный вид одиночества – одиночество в толпе. И если есть что-то, что может помочь людям в этом темном царстве необходимости, так это искусство. В метро люди не смотрят искусство, но они чувствуют его спиной как надежду на возвращение обратно, и это присутствие искусства, сам факт его существования рядом – успокаивает.



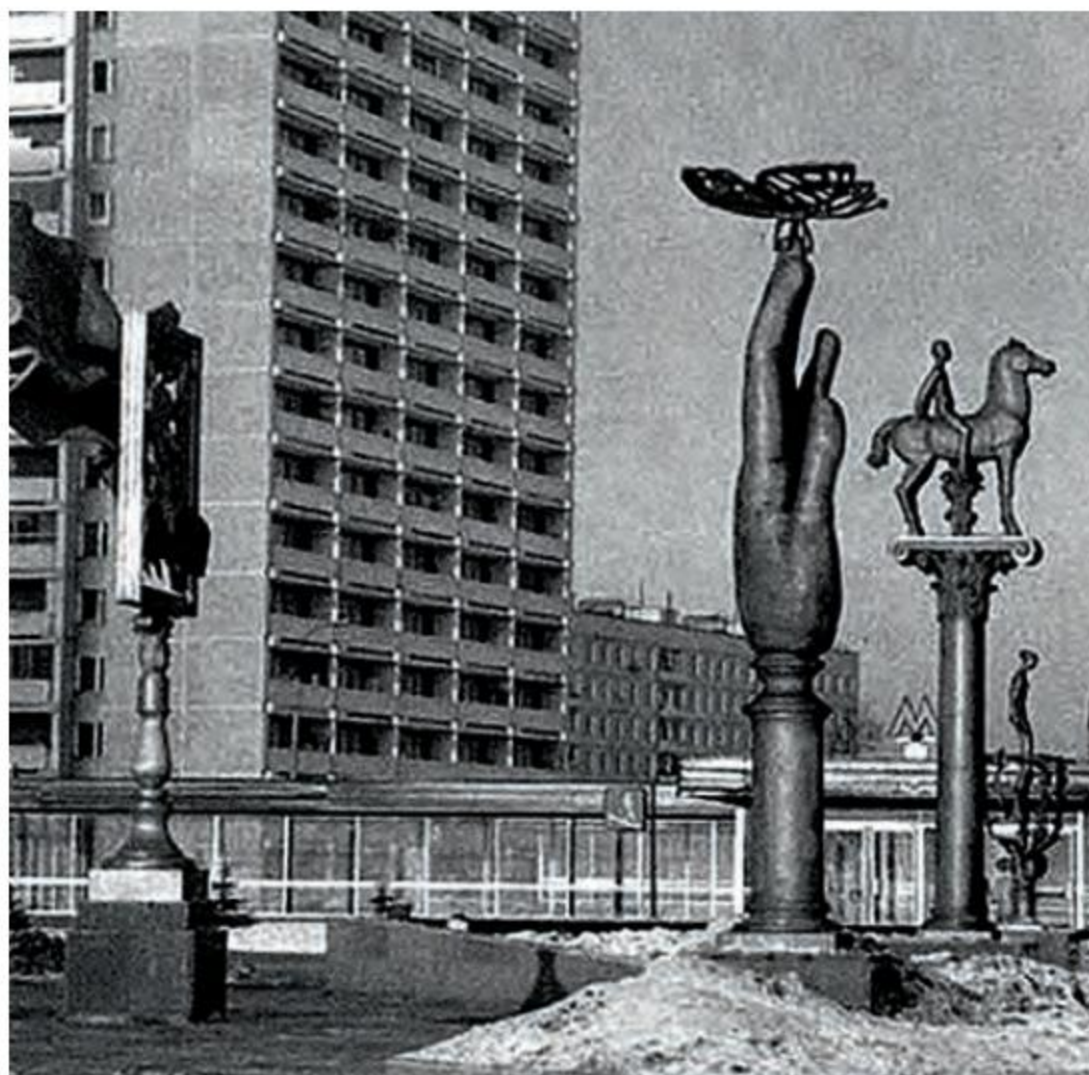


Скульптор А.Н. Бурганов. Композиция «Экология» из ансамбля у входа на станцию «Коньково». 1987. Установлена в саду скульптур Бурганова на Сивцевом Вражке. Москва

Нет, я не прав. Я люблю метро. В отчужденности огромного города, которое всегда рождает чувство бездомности, метро наш первый желанный общий дом. Дом для всех. В непогоду, слякоть, в жару или мороз вы, уставший, ищете спасительный вход в метро. Здесь хорошо. Родной квартирный мирок и то не может сравниться с тем чувством удовлетворения, которое внушает нам грандиозный дом метро.

Метро – прообраз нашего будущего общежития. Скорость, комфорт, дисциплина. Здесь нельзя гулять просто так, расхаживая с собачками. Здесь





А.Н. Бурганов. Скульптурный ансамбль у входа на станцию «Коньково». 1987. Ансамбль демонтирован в начале 2000-х гг.

надо организованно и целенаправленно двигаться. В отличие от социального расслоения общества там, наверху, где есть автомобили и пешеходы, метро – апофеоз демократии. Все пассажиры равны между собой. Кто-то неизвестный нам водит поезда и отвечает за нашу безопасность. Это удобно, и когда мы выходим на поверхность, мы чувствуем, что кое-что нами потеряно. Кончается братство пассажиров. Мы снова волки среди волков. Мы снова предоставлены сами себе и должны сами отвечать за свои поступки, напрягая все свое тело для преодоления асфальтовых джунглей. Метро – это наглядный образ мирового прогресса, поэтому мы не жалеем ни сил, ни средств, чтобы сделать наш дом красивым.

Отрезанные от всего мира, мы наивно полагали, что дворцовая роскошь есть обязательное условие метро, что «искусство» и «метро» – синонимы. Когда впервые после долгих лет изоляции мы попали на Запад, заплыванные мрачные подземки стали для нас откровением, и стремясь не отстать от прогресса, мы захотели скопировать дешевую экономичность западных станций на своей земле. Логика столкнулась с мифом. Хотя миф есть тоже логика. Сам я понимаю нелепость украшения, но с еще большей чуткостью отношусь к космической логике мифа. И в этой раздвоенности своей души я приветствовал идею выхода искусства на свет божий из подземелья, сформулированную тогда моими молодыми коллегами для станции метро «Коньково» – архитекторами Николаем Шумаковым, Галиной Мун, Натальей Шурыгиной.

В этой идее что-то есть. Можно себе представить, как скульптура отрывается от подземной архитектуры, становится на эскалатор и вместе с людьми по широким гранитным ступеням выходит на лужайку перед входом в метро. Красивая идея, и в осуществление ее я хотел бы сделать на самой грани между светом



Скульптор А.Н. Бурганов.  
Композиция «Юная купальщица»  
из ансамбля у входа на станцию  
«Коньково». 1987



и тьмой березовую рощу из скульптур, создать пейзаж, священный лес символов, чтоб его пространство было пронизано прозрачными траекториями пролетающих птиц и постоянно менялось от солнечных бликов и теней скользящих над нами облаков.

Я хотел бы создать прозрачный храм природы, открытый всем ветрам, светлую обитель нашей любви и надежды, где каждая скульптура, независимо от того, что она изображает, является прежде всего живым деревом.

Могучий ствол колонны «Мальчика с конем», кружевная ажурность «Юной купальщицы», густая тень от большой «Руки с бабочкой»... Каждое дерево есть миф, завещанный нам прошлыми поколениями. Наша история. Наша культура.

...Спешат люди. Туда и сюда несется толпа. Скульптура расчесывает поток людей, умывает их тенями и светом, целует каждого с добрым напутствием перед ночным полетом. Неизменны ее трепетная боязнь за всех нас, спускающихся под землю, и ее торжественная триумфальность, когда она встречает нас после возвращения из преисподней.

Прикосновение бабочки. Прикосновение воды. Прикосновение коня. Прикосновение птицы. Прикосновение рыбы.

Прикосновение *живого к живому.*

Очерк написан А.Н. Бургановым специально для данного издания в 1988 году.

Бурганов Александр Николаевич (род. в 1935), народный художник РФ, народный художник Удмуртской АССР, доктор искусствоведения, академик Российской академии художеств, член Президиума РАХ, лауреат Государственной премии СССР и Государственной премии Монголии, профессор. В 1959 году окончил Московское



высшее художественно-промышленное училище (ныне Московская Государственная художественно-промышленная академия им. С.Г. Строганова).

Работы для Московского метро: композиции (рельефы) на станции «Третьяковская» (1986), скульптурная композиция у входа на станцию «Коньково» (1987; демонтирована).

## ИСКУССТВО ИСКУССТВЕННОГО МИРА

Л.Н. Попов, архитектор

■ Мир был естественный – мир стал искусственным. С началом XX века связывается начало научно-технической революции. До этого времени человечество жило на поверхности Земли, в натуральных условиях и использовало натуральный продукт. «Старик ловил неводом рыбу, старуха пряла свою пряжу». Если условия жизни до XX века можно назвать первичными, исходя из представления об употреблении в основном переработанного продукта, то с началом XX века и научно-технической революции становится нормой употребление сложного, переработанного и вновь созданного продукта.

Появляются 10–15-миллионные города, люди плавают над и под водой, летают в самолетах, ракетах, мчатся в автомобилях и поездах, селятся в многоэтажных зданиях, занимаются трудом с опосредованным результатом.

Хочется условия жизни в новых обстоятельствах назвать искусственными. А искусственный продукт – вторичным. Продукция, получаемая техническими средствами, да и сами эти средства, несут в себе новую природу – *искусственную природу*; новую эстетику – отличную от эстетики продуктов ручного труда и противоположную ей эстетику искусственного мира.

Джаз, абстрактная живопись, гиганты-города, небоскребы, аэродромы, заводы, кино, фотография, телевидение и т.д. – это сфера искусства искусственного мира.

Этого природа не ждала. К этому она не готовилась. В 1910 году поэт и художник Давид Бурлюк писал, что современная живопись – это деконструкция, дисгармония, асимметрия.

Когда я говорю: «искусственный мир» – это не научное определение.

Это художественный образ. Я убежден – МЕТРО имеет свою художественную субстанцию, эта субстанция дает нам *первичный образ*, ни на что не похожий, не имеющий аналогий, лишенный всяческих литературных и художественно-исторических реминисценций, несущий в себе свою *самобытность* и *самоценность*.

Метро должно обрести свое самосознание как часть искусственного мира.

Наша задача – создать тип МЕТРО. В чем именно заключаются основы типологии метро?

А. 1. Здесь первопричина – скорость, создаваемая искусственными средствами.

2. Отсюда архитектура, которую некогда рассматривать. Необходимо не разнообразие станций, но их опознавательность.



3. Это в высшей степени демократическое сооружение – для очень большого количества людей, людей движущихся, то есть: *антиколонный зал, антитронный зал*. Динамическая архитектура вместо статической. Характеристика пространства – *линейная непрерывность*. А не великосветский салон на 10–15 человек, этакую раму для красивых женщин из мрамора и хрусталя.

Б. 1. У конструкций метро (в принципе) нет верха, нет низа. Нет опор. Метро плавает. Оно образуется *выбиранием* пространства, а не наземным *выгораживанием*. Имеет аналогию с подводным пространством.

2. В метро нет ренессансной тектоники сжатых конструкций. Есть рубашка облицовки, подвешенная на тело стальной конструкции.

В. Выразительность архитектуры метро складывается:

А. Через пластику пространства, где *X* – ось тоннеля, где *Y* – ширина и *Z* – высота;

Б. Через пластику Земли и через пластику конструкций с односторонним их обозрением и восприятием;

В. Через пластику света, через найденность архитектурных форм, органично включающих и несущих *систему светоустройств*.

Г. Надо добавить, что современное искусство проповедует и несет собою «*делание*», движение, активность, а не пассивное визуальное «*наслаждение*».

«Наслаждаться», смотря или слушая, – некогда. «Удовольствие» – в созидании, а не в наблюдении. Искусство метро – это не проповедь визуального наслаждения, это организация массового действия, где станция – **СЦЕНА**, пассажиры – **АКТЕРЫ**.

Они количеством и движением создают смысл и красоту этого действия. Не препятствуй ему, не противоречь пассажиру! Помогай ему!

Очерк написан Л.Н. Поповым в 1988 году  
специально для данного издания.

Попов Лев Николаевич (1932–2008), архитектор, проектировщик и строитель наземных и подземных объектов Московского, Новосибирского, Пражского, Бакинского и Ташкентского метрополитенов.

**Работы в Московском метро:** станции «Чистые пруды» /реконструкция/ (1971, совместно с А.Ф. Фокиной), «Тургеневская» /вестибюль/ (1971, совместно с А.Ф. Фокиной), «Полежаевская» (1972, совместно с А.Ф. Фокиной), «Беляево» (1974, совместно с В.Г. Поликарповым и В.И. Клоковым), «Сходненская» (1975, совместно с А.Ф. Фокиной), «Бабушкинская» (1978, совместно с В.И. Клоковым), «Площадь Ильича» (1979, совместно с В.И. Клоковым), «Нахимовский проспект» (1980, совместно с В.С. Волович, В.И. Клоковым и Г.С. Мун), «Орехово» /с вестибюлем/ (1982, совместно с В.С. Волович и Г.С. Мун), «Боровицкая» (1986, совместно с В.С. Волович, художник И.В. Николаев), «Отрадное» (1990, совместно с В.С. Волович), «Римская» (1995, совместно с Н.В. Расстегняевой), «Достоевская» /проект/ (2010, совместно с Н.В. Расстегняевой).



■ «Я пришел работать в институт («Метрогипротранс». – О.К.) сорок лет назад. Брак по расчету вылился в безграничную любовь. Потому что без любви сорок лет просидеть в одних стенах невозможно. Это любовь к биению жизни в институте. Мы проектируем все, не только метрополитен, но любые объекты транспортной инфраструктуры. <...>

Архитекторы создают общий объем и планировочное решение подземного комплекса. Спроектировать подземный объект на порядок сложнее, чем обычное здание, из-за того, что под землей в городе переплетены инженерные коммуникации, из-за наземных сооружений. В работе приходится сталкиваться с невероятным количеством ограничений. <...>

Мы сохраняем серьезный социальный подход к проектированию, как изобретатели и проектировщики транспортной инфраструктуры мы всегда в русле общих мировых тенденций и инноваций. При этом, конечно, наша школа накладывает на работу мощнейший отпечаток, мы опираемся на свой опыт и традиции».

Итак, о нашем опыте и наших традициях. Они, несомненно, уникальны. Об этом нужно писать как минимум трехтомник: отдельно о сталинском периоде, затем об интервале «постсталинское – доперестроечное время» и, наконец, о современном этапе архитектуры метро.

Когда в 1977 году я после архитектурного института попал по распределению в «Метрогипротранс», руководителем архитектурного отдела, а на самом деле главным архитектором – просто такой должности еще не существовало – был Александр Фёдорович Стрелков. Правда, через год он перешел на работу в другое место. (Кстати, в год начала моей трудовой деятельности произошло печальное событие – умер Алексей Николаевич Душкин, наш признанный лидер.) Стрелков даже за короткое время многому меня научил, и не только в профессии – вообще в жизни. Он почти каждую неделю приезжал в наше подразделение архитекторов, вникал во все дела. И жизненные уроки преподавал. Некоторые его наставления глубоко запали в душу и очень помогли в дальнейшем. Стрелков обладал огромным опытом в проектировании подземных сооружений. К тому же он прошел фронт, был смелым человеком и ставил перед коллективом дерзкие по тем временам задачи.

При Стрелкове институту предоставили в Старосадском переулке целое здание – под Бюро комплексного проектирования. Там и началась моя трудовая деятельность. Я, по сути, оказался в бригаде Ивана Георгиевича Таранова. Это наш классик, стоял у самых истоков метростроения, он и его жена Надежда Александровна Быкова – авторы станции «Сокольники» первой очереди метро. Жаль – мы с ним чуть-чуть не пересеклись. Он ушел на пенсию в начале семидесятых, передав руководство коллективом Ираиде Георгиевне Петуховой. Именно она стала моим первым наставником. Ираида Георгиевна давала мне максимум сво-



боды, приучала к самостоятельности, которая некоторым нашим сотрудникам казалась даже чрезмерной. Мне же такое положение дел нравилось. В общем, мне очень повезло.

И с Ниной Александровной Алёшиной повезло. Она была главным архитектором «Метрогипротранса» в 1981–1991 годах. Свою трудовую деятельность начинала в мастерской А.Н. Душкина, вошла в творческий коллектив по проектированию станции «Новослободская». Совсем еще молодой Нине Александровне была доверена подготовка чертежей облицовки стен, пилонов и оформления витражей металлом. А картоны для витражей готовил ее муж – художник Николай Иванович Алёшин, который являлся помощником Павла Дмитриевича Корина. Нина Александровна принадлежала к поколению высоких профессионалов. Вот с какими людьми мне довелось работать с самого начала. Не везение ли это?

Я стал главным архитектором института в смутные годы перестройки. И начальство рекомендовало избавляться от «стариков». Но как можно было трогать Нину Александровну?! Ведь она для архитектуры метро – наше всё. И мне удалось, несмотря ни на что, до последнего держать ее в институте. Я загрузил Нину Александровну работой по созданию исторической документированной базы «Метрогипротранса», и она занималась только этим в течение нескольких лет, делала тексты, причем очень добросовестно. Работала в архиве, поднимала старые материалы. Да она и сама много знала и помнила, делать это ей было несложно. И в конце концов выдала мне ценнейший текст... Почувствовала, что уже сделала все, и вскоре умерла. Нина Александровна была просто звездой в нашем деле. Она ставила глобальную задачу – возродить Московский метрополитен. К ее 70-летию я опубликовал в ведомственной газете заметку, где написал, что возрождение подземной архитектуры Москвы началось со станции «Кузнецкий Мост». Да, эта станция действительно была первой на пути к воскрешению художественной образности метро.

Однако с Алёшиной еще во времена Стрелкова, то есть в конце 70-х, у меня был конфликт, и достаточно серьезный, – как ни странно, на почве традиции. Кто-то из моих друзей-журналистов взял у меня интервью, в котором я сказал, что лучшая архитектура Московского метро – это станция «Дзержинская» Николая Ладовского, которая волей судеб (тут я никого не ругал, имен не называл) была уничтожена, и что сейчас она стала безликой типовой станцией, а была в свое время, на мой взгляд, «первым номером». И пошла волна: Нина Александровна и Ираида Георгиевна даже ездили в редакцию разбираться, откуда крамола такая пошла. Конфликт в конце концов был погашен. А Ладовский для меня навсегда остался основным путеводителем в мир архитектуры метро. Его вход на станцию «Красные Ворота» и подземный зал «Дзержинской» – это воплощение главной концептуальной идеи архитектуры метрополитена. И ее дальнейшую эволюцию я вижу именно в развитии традиций, заложенных нашими классиками, в первую очередь Ладовским.

В 1995 году Московским метрополитеном стал руководить Дмитрий Владимирович Гаев. Ему давали разные характеристики, в том числе негативные, но мы с ним сошлись в желании делать хорошее метро. А без заказчика возрождение архитектуры метро было бы невозможным. В 2011 году Гаев вынужденно покинул





Архитекторы Н.И. Шумаков,  
Г.С. Мун, Н.В. Шурыгина.  
Станция метро «Коньково». 1987

Архитекторы И.Г. Петухова,  
Н.И. Шумаков, соавтор  
Н.В. Шурыгина. Станция метро  
«Красногвардейская». 1985





пост начальника метрополитена. И вот перед самой своей кончиной он вдруг позвонил мне из швейцарской клиники, где тогда лечился, и сказал: «Самое печальное, что мы с тобой не издали книгу об архитектуре метро последних лет...» – он всей душой радел за свое детище.

...Когда приходишь куда-то работать, вливаешься в бригаду. Так и я влился более сорока лет назад в прекрасный коллектив, который вел ряд объектов, в частности станцию «Тульская», и я эти объекты вместе с коллективом доводил. А первой самостоятельной работой стала в 1985 году станция «Красногвардейская», образ которой мне так хотелось сделать пластически выразительным. Что-то удалось, что-то нет. Прошло более двадцати лет, и я стал делать «Зябликово». Эта станция явилась пересадочной на «Красногвардейскую». Вот так в моей жизни закольцовывается многое...

Из беседы О.В. Костиной с Н.И. Шумаковым, записанной в феврале 2019 года.

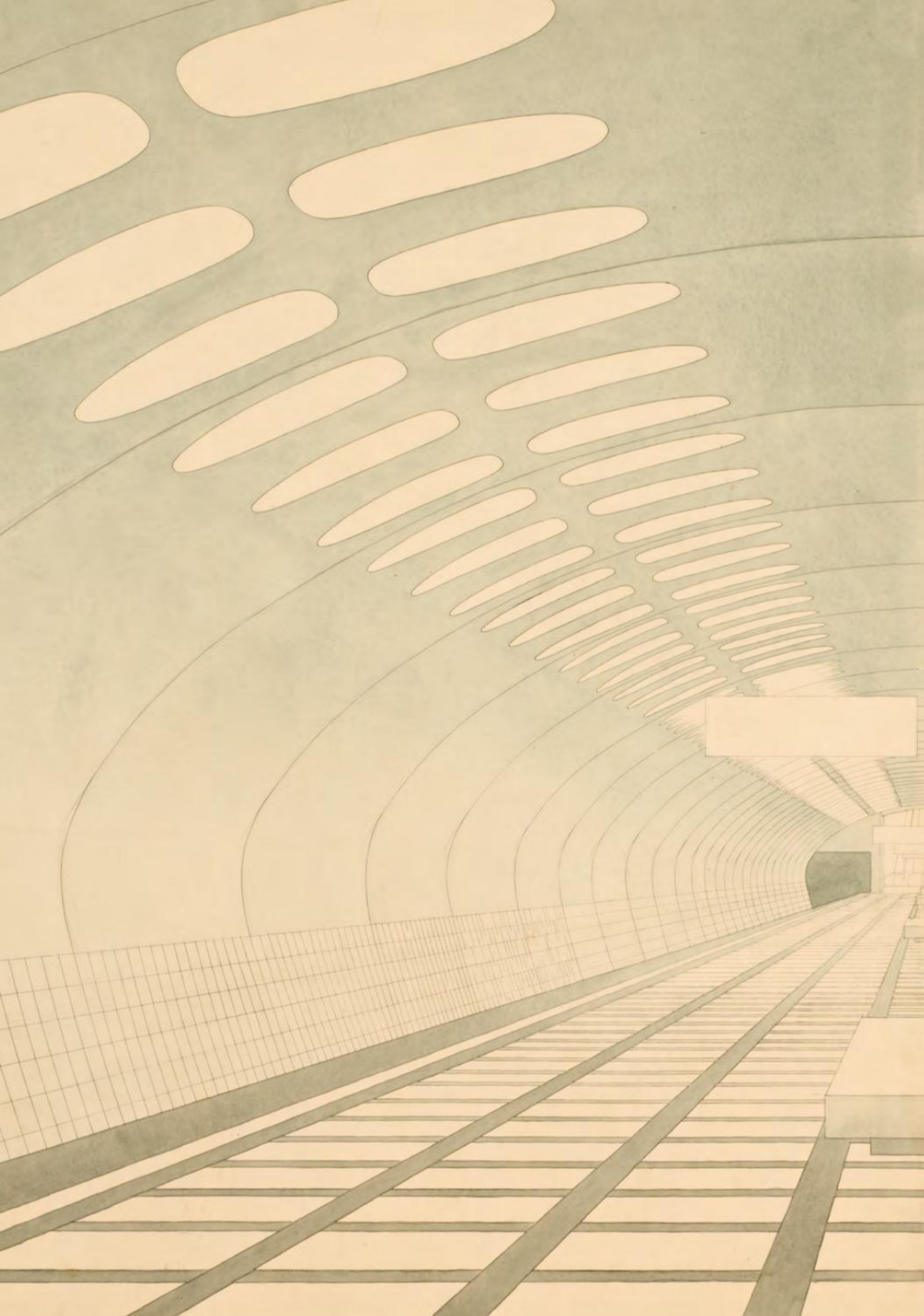
Интервью предваряется выдержками из статьи Николая Ивановича Шумакова в книге «85 лет. МЕТРОГИПРО-ТРАНС. ВЫЗОВЫ\_КОМПЕТЕНЦИИ\_РЕШЕНИЯ», вышедшей к юбилею «Метрогипротранса» в 2017 году.

**Шумаков Николай Иванович** (род. в 1954), заслуженный архитектор РФ, главный архитектор АО «Метрогипротранс» (с 1991), профессор МАРХИ, президент Союза архитекторов России, президент Союза московских архитекторов, академик Российской академии художеств, член президиума РАХ, член-корреспондент Российской академии архитектуры и строительных наук, академик Международной академии архитектуры, член Совета при Президенте РФ по культуре и искусству, паст-президент Международной ассоциации союзов архитекторов (МАСА). Окончил МАРХИ в 1977 году. С 1977 года по настоящее время работает в области проектирования транспортных сооружений и иных объектов промышленно-гражданского назначения. Определяет стратегию развития метро и его архитектуры, разрабатывает новые концептуальные решения при проектировании подземных сооружений и ключевых транспортных объектов.

**Автор проектов более 40 станций Московского метро.**

Под руководством Н.И. Шумакова были запроектированы и построены уникальные сооружения: первые в России монорельсовая транспортная система и линия легкого метро, первый в Москве вантовый Живописный мост и крупнейший в Европе аэровокзальный комплекс «Внуково-1» с подземным железнодорожным терминалом и подземным участком железной дороги. Первый и единственный в России лауреат международной архитектурной премии, присуждаемой за выдающийся вклад в применение современных технологий в архитектуре, – Премии Огюста Перре.











Научно-популярное издание

Ольга Владимировна Костина

# АРХИТЕКТУРА МОСКОВСКОГО МЕТРО

1935–1980-е годы

Редактор *Е.Р. Беспалова*

Корректор *Н.Н. Грибенюк*

Дизайн *А.Г. Орлова*

Технический редактор *Н.И. Кухарева*

На фронтисписе: Архитекторы А.Н. Душкин, Я.Г. Лихтенберг.  
Станция метро «Кропоткинская» (ранее «Дворец Советов»). 1935.

Из фототеки Музея архитектуры им. А.В. Щусева. Москва

На с. 6: Архитекторы Г.Т. Крутиков, В.С. Попов. Наземный  
вестибюль станции «Парк культуры» Сокольнической линии на  
Чудовке (Зубовский бульвар). 1935. Снесен в конце 1930-х гг.

Из фототеки Музея архитектуры им. А.В. Щусева. Москва

На с. 10–11: Архитекторы Д.Н. Чечулин, А.Ф. Тархов. Проект  
станции метро «Комсомольская» Сокольнической линии. 1935.

Из собрания Музея архитектуры им. А.В. Щусева. Москва

На с. 12: Архитектор А.Н. Душкин. Станция метро «Маяковская»  
(до реконструкции). 1938

На с. 114: Работа в шахте метро. 1934

На с. 206–207: Архитекторы В.С. Волович, Л.Н. Попов, В.И. Клоков,  
Г.С. Мун. Проект станции «Нахимовский проспект». Начало 1980-х гг.

Из фототеки Музея архитектуры им. А.В. Щусева. Москва

Подписано в печать 30.05.2019

Формат 70 × 100 <sup>1</sup>/<sub>16</sub>. Бумага мелованная

Усл. печ. л. 16,77. Тираж 1000 экз.

ООО «БуксМАрт»

117452, Москва, Черноморский бульвар,

д. 17, к. 1, оф. 209

e-mail: booksmart@rambler.ru

www.booksmart-moscow.ru

тел. +7 (495) 310-54-77

ISBN 978-5-907043-32-9

Отпечатано в России

Книги издательства «БуксМАрт» можно приобрести  
на сайте [www.artclassica.ru](http://www.artclassica.ru)