

85.118  
К72  
СА-376232

Научно-популярная серия РФФИ

О.В. Костина

# Архитектура Московского метро 1935—1980-е годы



2019

Ольга Костина

# АРХИТЕКТУРА МОСКОВСКОГО МЕТРО 1935–1980-е годы



ca-346232

Москва БуксМарт 2019

Государственное бюджетное  
учреждение культуры  
«Оренбургская областная универсальная  
научная библиотека им. Н.К. Крупской»

# 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

# 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 предьстории, 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 метроостроения 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

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>.

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 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

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 ороктуроя – великолепного алтайского мрамора, порталы арок, ведущих из центрального в боковые нефы на «Новокузнецкой» – белым прохоробаландинским 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» –

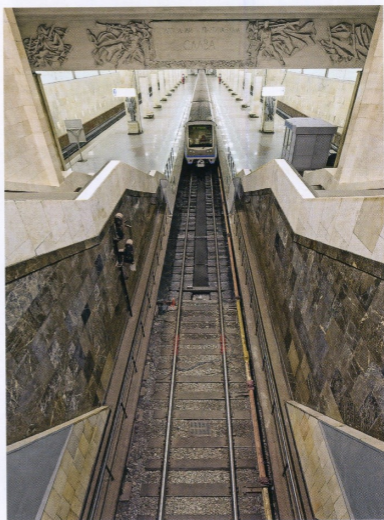


Архитекторы Б.С. Виленский,  
Л.Д. Фишбейн. Скульптор  
М.Г. Манизер. Станция метро  
«Партизанская» (проектное  
название «Стадион им. Сталина»),  
1944

Съемка А.В. Попова

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

Съемка А.В. Попова



**Конец ознакомительного фрагмента**

**Уважаемый читатель!**

**Размещение полного текста данного произведения невозможно в связи с ограничениями по IV части ГР РФ.**

**Эту книгу Вы можете почитать в Оренбургской областной универсальной научной библиотеке им. Н. К. Крупской по адресу: г. Оренбург, ул. Советская. 20; тел. для справок: (3532) 60-61-30**