

УДК 625.42:75.052

DOI: 10.31675/1607-1859-2021-23-1-34-49

*А.В. КИНШТ, А.А. ШАМЕЦ,
Новосибирский государственный университет
архитектуры, дизайна и искусств им. А.Д. Крячкова*

КУЛЬТУРНО-ЭСТЕТИЧЕСКАЯ ФУНКЦИЯ СОВЕТСКОГО И РОССИЙСКОГО МЕТРО

Рассматривается культурно-эстетическая функция в создаваемом закрытом пространстве большого объема – метро, где наиболее ярко проявляется потребность в разнообразии среды, в том числе эстетическом. Разнообразие метро рассматривается как необходимая социально-экономическая функция.

Разнообразие метро реализуется за счет применения культурно-эстетических приемов, отражающих историю, культуру. Такие приемы резкого расширения разнообразия были впервые применены при проектировании и строительстве Московского метро.

Развитие такого опыта анализируется на примерах архитектуры Московского и Новосибирского метрополитенов: показано, что рассматриваемая функция остается неизменной, несмотря на смену стилей в архитектуре и искусстве, и соответствует им. Со временем такие приемы расширяются: помимо фундаментальных, заложенных в архитектурном проекте станции, появляются временные экспозиции, которые отражают культуру и историю метро и города. Все это способствует развитию разнообразия окружающей среды в метро, поддержания благоприятного состояния общества и культурного воспитания. В том числе это работает на развитие туристического потенциала города и информации о городе в целом. Поэтому эстетическое разнообразие можно считать важной самостоятельной функцией огромного закрытого антропогенного пространства – метро.

Ключевые слова: функции окружающей среды; культурно-эстетическая функция; закрытое пространство; функции метро; фундаментальные аспекты эстетической функции; временные аспекты эстетической функции.

Для цитирования: Киншт А.В., Шамец А.А. Культурно-эстетическая функция советского и российского метро // Вестник Томского государственного архитектурно-строительного университета. 2021. Т. 23. № 1. С. 34–49.

DOI: 10.31675/1607-1859-2021-23-1-34-49

*A.V. KINSHT, A.A. SHAMETS,
Kryachkov Novosibirsk State University of Architecture, Design and Arts*

CULTURAL AND AESTHETIC FUNCTIONS OF SOVIET AND RUSSIAN METRO

The article examines the cultural and aesthetic function in the large closed space, namely the metro, where the need for variety, including aesthetic, is most clearly manifested. The metro diversity is a necessary socio-economic function.

The metro variety is realized through the use of cultural and aesthetic functions that reflect the history and culture. A dramatic expansion of diversity were first used in the design and construction of the Moscow metro.

Such an experience is analyzed using the architecture of the Moscow and Novosibirsk subways. It is shown that the cultural and aesthetic functions remain unchanged despite the change in architectural styles. Over time, the development of such techniques is observed. In addition to the fundamental techniques, which underlie the architectural design of stations, temporary exhibitions appear that reflect the culture and history of the metro and the city. All

this contributes to the diversity of the metro environment and maintains the favorable conditions for the society and culture. In particular, the tourist potential and information about the city are being developed. Therefore, the aesthetic diversity can be considered as an important function of the metro.

Keywords: environmental functions; cultural and aesthetic function; closed space; metro functions; fundamental aspects; temporal aspects.

For citation: Kinsht A.V., Shamets A.A. Kul'turno-esteticheskaya funktsiya sovetского i rossiiskogo metro [Cultural and aesthetic functions of Soviet and Russian metro]. Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo arkhitekturno-stroitel'nogo universiteta – Journal of Construction and Architecture. 2021. V. 23. No. 1. Pp. 34–49. DOI: 10.31675/1607-1859-2021-23-1-34-49

Актуальность: преобразование и создание новой среды предполагает сохранение разнообразия, которое существенно влияет на восприятие окружающей среды и воздействует на человека. При этом эстетическое разнообразие можно рассматривать как самостоятельную и обязательную функцию окружающей среды [1–3].

Разнообразие окружающей среды во многом определяется визуально, что даже позволило создать новое направление в науке – видеоэкологию [4].

Проблема: особенно остро снижение разнообразия проявляется в создаваемом человеком закрытом пространстве, выполняющем транспортную функцию – метро.

Цель: рассмотреть появление культурно-эстетической функции окружающей среды в закрытом пространстве – метро.

Задачи: проанализировать эволюцию культурно-эстетической функции метро в зависимости от уровня социально-экономического и культурного развития.

Методы исследования: описательные и сравнительно-аналитические.

Первые в мире метрополитены создавались только как транспортная система. Монотонность и однообразие преследовали пассажиров на всем пути следования. Не случайно лондонскую подземку, открытую в 1863 г., в обиходе даже прозвали «труба» (от англ. tube). Нью-Йоркское метро (открыто в 1904 г.), гораздо более масштабное, также было направлено на выполнение одной функции.

И только в Советском Союзе впервые обратили внимание на необходимость эстетической функции метро – вновь создаваемых больших закрытых пространств. Московский метрополитен, открытый 15 мая 1935 г., стал образцом нового подхода в строительстве. Эксплуатация показала, что появление функции эстетической, дающей разнообразие, существенно повлияло на благоприятное восприятие окружающей среды большого объема закрытого пространства и настроение.

Рассмотрим этапы развития эстетической функции советского и российского метро на примере истории формирования метро Москвы и Новосибирска.

Начало проектирования и строительства Московского метро совпало с зарождением нового направления в искусстве – соцреализма, что отразилось на проектах станций метро. Этот период характеризуется глубоким изучением исторического опыта, архитектурного наследия, его синтезом с новыми тенденциями; на необходимость такого подхода указывал еще в XIX в. русский

архитектор В.И. Баженов [5]. В довоенный период это была эклектика, сочетание ар-деко и мотивов ордерной классики.

Архитектурный стиль ар-деко, который сочетает в себе исторические традиции и новые идеи, стал переходным к следующему периоду развития Московского метро – к сталинскому ампиру. Одним из лучших образцов данного периода является станция «Маяковская» (рис. 1), созданная по проекту А.Н. Душкина и открытая в 1938 г. В отделке станции применялись горные породы регионов, активно осваиваемых в это время, – Урала и Кавказа: родонит, грузинский мраморовидный известняк, несколько сортов мрамора, а также серо-зеленый диорит и серый гранит. Активно применялись мозаичные панно, которые отражают культуру, промышленность, спорт, сельское хозяйство Советского Союза того времени. Обрамления колонн и сводов из нержавеющей стали – дефицитного в то время материала – придают архитектуре станции особую изящность.



Рис. 1. Станция «Маяковская». Фото А.А. Шамец

В том же году А.Н. Душкин реализует еще один проект – станция «Площадь Революции». Идея проекта состоит в том, чтобы показать историю нашего государства в период с Октябрьской революции до середины 1930-х гг. с использованием монументальной скульптуры. Автор скульптур М.Г. Манизер в бронзовых фигурах изобразил красноармейцев, рабочих, студентов, пограничников (рис. 2).



Рис. 2. Станция «Площадь Революции». Скульптура «Пограничник с собакой». Фото А.А. Шамец

Итак, в предвоенный период утвердилась национальная идеология в архитектуре, которая получила развитие и явилась переходным периодом ко второй половине 1940-х гг. И даже в суровые годы Великой Отечественной войны архитекторы и художники направляли свой талант на создание произведений искусства. Показателен пример станции «Новокузнецкая» (архитектор И.Г. Таранов): строительство велось в тяжелые годы начала войны, и, несмотря на это, уровень художественного оформления оставался очень высоким. Открыта станция была в 1943 г.; в оформлении использованы мозаичные панно художника В.А. Фролова, выполненные по эскизам А.А. Дейнеки в блокадном Ленинграде и вывезенные из осажденного города (рис. 3).



Рис. 3. Станция «Новокузнецкая». Панно на своде. Фото А.А. Шамец

После Победы в Великой Отечественной войне в архитектуре станций метро, как и в архитектуре в целом, отражался подвиг советского народа, а также восстановление и подъем в экономике, промышленности, культуре, сельском хозяйстве. Несмотря на тяжелое время, архитектурно-художественные приемы, обеспечивающие культурно-эстетическое восприятие, активно продолжали использоваться в проектировании и строительстве метро. Одним из ярких примеров может являться станция «Комсомольская» Кольцевой линии (рис. 4). Оформление станции было направлено на сохранение памяти о грандиозных событиях страны.

Не случайно Московский метрополитен, полностью выполняя транспортные функции, признан самым красивым в мире: 48 станций являются памятниками архитектуры [6]. Человек, попадая в такие торжественные сооружения, чувствовал себя свободнее, легче переносил поездку, разнообразие станций помогало ориентироваться, и это, безусловно, влияло на его самочувствие и работоспособность, формировало мировоззрение.

В 1955 г. после доклада Н.С. Хрущева «Об устранении излишеств в проектировании и строительстве» [7, с. 10] был взят курс на тотальную экономию в ущерб эстетической функции. В это время уделялось внимание не «архитектурным изыскам», а единственному, узкоспециализированному назначению. Эстетические функции практически игнорировались, т. к. требовались минимальные временные и материальные затраты на строительство.

Для новых станций использовались преимущественно типовые проекты. В начале 1960-х гг. подавляющее большинство станций было лишено декора – это были типичные, как правило, колонные, трехпролетные сооружения (рис. 5).



Рис. 4. Станция «Комсомольская». Кольцевая линия (URL: <https://russos.livejournal.com/989610.html>)



Рис. 5. Станция «Новые Черемушки» (URL: <http://www.metrowalks.com/ru/moscow/kaluzhsko-rizhskaya/novye-cheriomushki>)

Этот период не продлился долго. Эстетика, как одна из функций окружающей среды, в том числе и архитектуры, со временем вновь стала играть важную роль, и уже к 1970-м гг. начались первые попытки разнообразить модернистскую архитектуру как в сооружениях, так и на станциях метро. О том, что в архитектуре необходимо избегать монотонности, позднее писал народный архитектор СССР М.В. Посохин:

«Архитектурное сооружение немислимо без проработанных и осмысленных деталей. Они необходимы функционально и эстетически. Деталь, соизмеримая с масштабом человека, подчеркивая пропорции сооружения, помогает воспринимать строение в целом. Город, лишенный архитектурных деталей, утрачивает масштабность и человечность» [7, с. 126].

Как и в градостроительстве, такая теория в полной мере может быть отнесена к любой антропогенной среде, тем более к большим закрытым пространствам.

Проекты следующего периода можно считать прототипами постмодернистской архитектуры.

Для того чтобы провести анализ архитектуры станций метро позднего модернизма, рассмотрим отечественные метрополитены и станции, проектирование и строительство которых выпало на данный период.

Первая очередь Серпуховско-Тимирязевской линии Московского метро открыта в 1983 г. (до открытия северного радиуса в 1991 г. линия носила название «Серпуховская»). Фактически это была первая единая линия Московского метро, полностью созданная в период позднего модернизма. И здесь проявляется образ русской архитектуры в новой форме: на примере конкретной эпохи мы наблюдаем эволюцию подачи национальных традиций в проектах.

Станции на рассматриваемой линии демонстрируют разнообразие сторон нашей жизни: культуру, науку, героическую историю. Например, на сводах станции «Тулская» (архитекторы И.Г. Петухова, В.П. Качуринец, Н.И. Шумаков) вдоль путевых стен тянутся рельефные орнаменты как мотив русского народного творчества (рис. 6). Простое, экономичное решение (монолитный железобетон и рельефная опалубка), но эстетический эффект очевиден.



Рис. 6. Станция «Тулская» (URL: <http://www.metrowalks.com/ru/moscow/serpuhovsko-timiryazevskaya/tulskaya>)

Не менее интересна станция «Менделеевская», построенная по проекту Н.А. Алешиной (рис. 7). На сводах установлены оригинальные светильники, выполненные в виде кристаллической решетки. Кроме того, пространства между колоннами имеют арочные своды и напоминают убранства древнерусских палат.



Рис. 7. Станция «Менделеевская» (URL: <http://www.metrowalks.com/ru/moscow/serpuhovsko-timiryazevskaya/mendeleyevskaya>)

Станция «Севастопольская» построена по типовому проекту, однако путевые стены украшены мозаичными панно, выполненными художником О.А. Иконниковым (рис. 8). Тематика – достопримечательности и героическая история Крыма и Севастополя.



Рис. 8. Станция «Севастопольская». Панно на путевой стене (URL: <http://www.metrowalks.com/ru/moscow/serpuhovsko-timiryazevskaya/sevastopolskaya>)

Стремительное развитие городов и появление городов-миллионников способствовало появлению метро в других крупных городах Советского Союза. Всего за двухлетний период (с 1985 по 1987 г.) в трех городах РСФСР появился метрополитен: Новосибирск, Горький (Нижний Новгород), Куйбышев (Самара). Но принципы строительства метро с учетом эстетических функций сохранялись.

Новосибирский метрополитен принял первых пассажиров 7 января 1986 г.

Архитектура станций Новосибирского метро в целом сдержанная. Тем не менее художественное оформление остается на достаточно высоком уровне. Ряд станций заслуживают особого внимания. Некоторые из них по праву можно считать визитной карточкой Новосибирска как крупнейшего города Сибири.

Особое место занимает станция «Речной вокзал», построенная по проекту В.П. Соколова и В.В. Питерского. Это одна из пяти станций первой очереди. Главная «изюминка» архитектурного проекта – витражи с тематикой сибирских городов Обского бассейна, которые выполнил художник-монументалист В.П. Соколов [8] (рис. 9). Идея заключается в том, что витражи выполнены в виде иллюминаторов теплохода и отражают специфику конкретного города. Такая тематика имеет историческое значение: освоение Сибири в основном происходило благодаря водным путям – крупные реки были основным транспортным коридором в неисследованном крае.

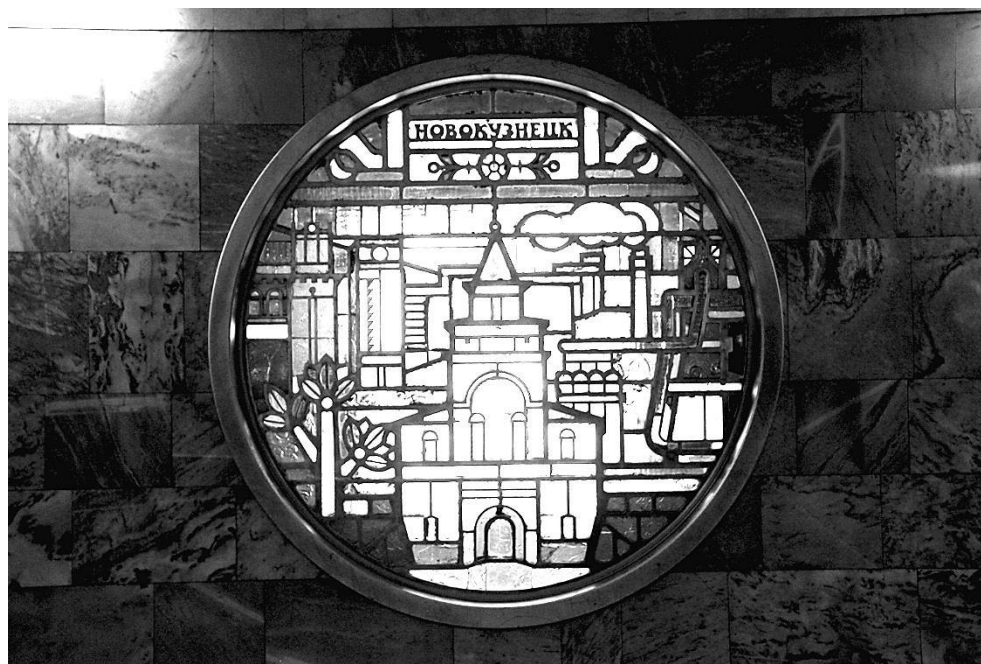


Рис. 9. Станция «Речной вокзал». Витраж. Фото А.А. Шамец

Богатства Сибирского края переданы архитектором В.В. Питерским в проекте станции «Сибирская»: флорентийская мозаика на путевых стенах, выполненная по эскизам художников Г.Л. Алексева и О.М. Алексеевой из си-

бирских пород камня, отражает культуру и природные, в том числе минеральное разнообразие, богатства Сибири [9] (рис. 10).



Рис. 10. Станция «Сибирская». Панно на путевой стене. Фото А.А. Шамец

Кризисный период перестройки и начала 1990-х гг. существенно притормозил развитие Новосибирского метрополитена. Многие проекты было сложно реализовать. Однако необходимость применения эстетического оформления не вызывала сомнений, и архитекторы в ряде случаев находили возможность воплотить свои творческие замыслы в жизнь. Это можно наблюдать на примере станции «Гагаринская», открытой в 1992 г. (рис. 11). В отделке станции была применена нержавеющая сталь, которая ранее практически не использовалась в Новосибирском метро. Простое, казалось бы, решение покрыть потолок темно-синей краской и установить открытые точечные светильники имитировало на станции звездное небо.

Отечественная архитектура 1980-х гг. дала толчок к переходу от строгого модернизма к разнообразным оригинальным решениям. Пройдя через первую волну постмодернизма, архитекторы получили много возможностей для реализации творческих мыслей.

Основываясь на историческом опыте и используя современные достижения, зодчие в настоящее время создают проекты в разных стилистических направлениях: от неоклассики до хай-тека. Меняются технологии реализации, но визуально-эстетическая функция всегда сохраняется. Примером тому служит станция «ЦСКА» Московского метро, открытая в 2018 г.: интерьер станции в стиле хай-тек дополняют скульптуры на мотив соцреализма, изображающие спортсменов легендарного клуба (рис. 12).



Рис. 11. Станция «Гагаринская». Фото А.А. Шамец



Рис. 12. Станция «ТСКА» (URL: <https://www.m24.ru/news/transport/16122018/58349>)

В настоящее время появилась тенденция реконструкции аскетичных станций, приуроченная к историческим событиям или личностям. В Новосибирском метро это коснулось станций «Гагаринская» и «Маршала Покрышкина».

Станция «Маршала Покрышкина», открытая в 2000 г. (архитектор А. Бернов), является знаковой для Новосибирска, поскольку легендарный маршал авиации, трижды герой Советского Союза Александр Иванович Покрышкин родился в этом городе. 6 марта 2013 г. к его столетнему юбилею, станция была реконструирована [10]. На путевых стенах появились новые композиции с названием

станции, подчеркнутые тремя звездами Героя Советского Союза (рис. 13). В западном вестибюле был установлен бронзовый бюст А.И. Покрышкина, созданный народным художником России М.В. Переяславцем (рис. 14).



Рис. 13. Станция «Маршала Покрышкина». Оформление путевой стены. Фото А.А. Шамец



Рис. 14. Бюст А.И. Покрышкина в вестибюле станции. Фото А.А. Шамец

В апреле 2011 г., к 50-летию со дня полета Ю.А. Гагарина в космос, была проведена реконструкция станции «Гагаринская» [11]. На путевых стенах были установлены элементы в виде иллюминаторов с портретами космонавта (рис. 15).



Рис. 15. Станция «Гагаринская». Портрет Ю.А. Гагарина на путевой стене. Фото А.А. Шамец

Кроме архитектуры станций, культурно-просветительские функции отражены не только в названиях станций, но и линий. В традициях советских и российских метрополитенов принято давать названия линиям по их направлению от одного конца к другому, с привязкой к названиям станций или районов, в отличие от западных метрополитенов, где используется сухая нумерация (Нью-Йорк, Париж, Лондон, Франкфурт-на-Майне и т. д.). Например, Таганско-Краснопресненская линия. Для человека, знающего хотя бы приблизительно расположение Таганского района и Красной Пресни в масштабах Москвы, не составит труда определить направление линии. При этом незнакомому с городом предоставляется возможность получения новой информации. Такая практика делает метро объектом, способствующим познанию города, в том числе и развитию туризма.

В последнее десятилетие появляются новые аспекты культурной среды. В дополнение к фундаментальным функциям, заложенным в архитектурном проекте станции, добавляются временные и регулярно обновляющиеся информационные функции. Как новое средство передачи информации используются поверхности электропоездов. Так, например, тематическое оформление вагонов обычно приурочено к определенным юбилейным датам или событиям, конкретным личностям, организациям и истории города.

Такие выставки регулярно появляются в Новосибирском метро. Существуют также отдельные составы, оформление которых посвящено русской

культуре и языку, а также тематике года (например, «Год театра в России»). Тематическими плакатами оформляются и переходы станций (рис. 16).



Рис. 16. Переход между станциями «Красный проспект» и «Сибирская». Плакаты. Фото А.А. Шамец

В отличие от стихийной рекламы, такая информация является системной и благоприятнее влияет на восприятие, поскольку не создает информационные шумы и носит культурно-просветительский характер.

Создавая полностью антропогенные закрытые пространства, тем более большого объема, необходимо обеспечивать разнообразие этой среды, которое является важным экологическим условием существования и пользования в ней человека. Эксплуатация первых метро показала, что реализация только транспортной функции и, как следствие, однообразие и монотонность негативно влияют на состояние человека. Поэтому при создании Московского метро начала реализовываться как обязательная еще одна функция окружающей среды – культурно-эстетическая. Архитектурно-художественные приемы, используемые в процессе проектирования, соответствуют этапам развития архитектуры.

Возможности реализации культурно-эстетической функции активно расширяются в последнее десятилетие. Помимо заложенных изначально в проекте, появляются временные экспозиции на платформах, в переходах и в подвижном составе.

В совокупности все используемые культурно-эстетические приемы, как фундаментальные, так и временные, создают не только разнообразие окружающей среды в метро, но и работают на сохранение и приумножение культурно-исторического наследия. Поэтому оформление метро в полной мере можно рассматривать как полновесную культурно-эстетическую функцию вновь создаваемой окружающей среды.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. *Охрана ландшафтов*. Толковый словарь. Москва : Прогресс, 1982. 272 с.
2. *Реймерс Н.Ф.* Экология (теории, законы, правила, принципы и гипотезы). Москва : Россия Молодая, 1994. 367 с.
3. *Кинит А.В.* Средовой подход и окружающая среда в архитектуре и градостроительстве: экологический взгляд // Вестник Томского государственного архитектурно-строительного университета. 2017. № 3. С. 40–47.
4. *Видеоэкология*. URL: <http://www.videoecology.com/author.html> (дата обращения: 12.05.2020).
5. *Снегирев В.* Архитектурное наследие В.И. Баженова // Архитектура СССР. Москва : Орган Союза советских архитекторов, 1937. 21 с.
6. *Узнай Москву*. URL: <https://um.mos.ru/routes/moskovskoe-metro-po-stantsiyam-obektam-kulturnogo-naslediya/> (дата обращения: 10.03.2020).
7. *Посохин М.В.* Город для человека. Москва : Прогресс, 1980. 220 с.
8. *Архитектура Новосибирска*. URL: <http://nsk.novosibdom.ru/node/2323> (дата обращения: 09.04.2020).
9. *Архитектура Новосибирска*. URL: <http://nsk.novosibdom.ru/node/2324> (дата обращения: 09.04.2020).
10. *Мир метро*. URL: http://www.mirmetro.net/novosibirsk/lines/dzerzhinskaya/12_marshalla_pokryshkina (дата обращения: 09.04.2020).
11. *Мир метро*. URL: http://www.mirmetro.net/novosibirsk/lines/leninskaya/11_gagarinskaya (дата обращения: 09.04.2020).

REFERENCES

1. *Okhrana landshaftov* [Landscape protection. Explanatory dictionary]. Moscow: Progress, 1982. 272 p. (rus)
2. *Reimers N.F.* *Ekologiya (teorii, zakony, pravila, printsipy i gipotezy)* [Ecology (theories, laws, rules, principles and hypotheses)]. Moscow: Rossiya Molodaya, 1994. 367 p. (rus)
3. *Kinsht A.V.* *Sredovoi podhod i okruzhayushchaya sreda v arhitekture i gradostroitelstve: ekologicheskii vzglyad* [Environmental approach to architecture and town planning]. *Vestnik of Tomsk State University of Architecture and Building*. 2017. No. 3. Pp. 40–47. (rus)
4. *Videoekologiya* [Video ecology]. Available: www.videoecology.com/author.html (accessed May 12, 2020) (rus)
5. *Snegirev V.* *Arhitekturnoe nasledie V. I. Bazhenova* [Bazhenov's architectural heritage]. Moscow, 1937. 21 p. (rus)
6. *Uznai Moskvu* [Discover Moscow]. Available: <https://um.mos.ru/routes/moskovskoe-metro-po-stantsiyam-obektam-kulturnogo-naslediya/> (rus)
7. *Posokhin M.V.* *Gorod dlya cheloveka* [City for human]. Moscow: Progress, 1980. 220 p. (rus)
8. *Arhitektura Novosibirska* [Architecture of Novosibirsk]. Available: <http://nsk.novosibdom.ru/node/2323> (accessed April 9, 2020) (rus)
9. *Arhitektura Novosibirska* [Architecture of Novosibirsk]. Available: <http://nsk.novosibdom.ru/node/2324> (accessed April 9, 2020) (rus)
10. *Mir metro* [Metro world]. Available: www.mirmetro.net/novosibirsk/lines/dzerzhinskaya/12_marshalla_pokryshkina (accessed April 9, 2020) (rus)
11. *Mir metro* [Metro world]. Available: www.mirmetro.net/novosibirsk/lines/leninskaya/11_gagarinskaya (accessed April 9, 2020) (rus)

Сведения об авторах

Киншт Александр Владимирович, докт. с.-х. наук, Новосибирский государственный университет архитектуры, дизайна и искусств им. А.Д. Крячкова, 630099, г. Новосибирск, Красный проспект, 38, ale-kinsht@yandex.ru

Шамец Андрей Андреевич, студент, Новосибирский государственный университет архитектуры, дизайна и искусств им. А.Д. Крячкова, 630099, г. Новосибирск, Красный проспект, 38, Shamets154@yandex.ru

Authors Details

Aleksandr V. Kinsht, DSc, Kryachkov Novosibirsk State University of Architecture, Design and, 38, Krasnyi Ave., 630099, Novosibirsk, Russia; e-mail: ale-kinsht@yandex.ru

Andrei A. Shamets, Student, Kryachkov Novosibirsk State University of Architecture, Design and, 38, Krasnyi Ave., 630099, Novosibirsk, Russia; e-mail: Shamets154@yandex.ru