

**Ефремова Мария Григорьевна**

кандидат исторических наук, доцент, старший преподаватель кафедры истории и философии Национального исследовательского Московского государственного строительного университета

## ИСТОРИКО-КУЛЬТУРНЫЕ АСПЕКТЫ СТРОИТЕЛЬСТВА ПЕРВОЙ ОЧЕРЕДИ МОСКОВСКОГО МЕТРОПОЛИТЕНА

---

### Аннотация:

Статья посвящена 85-летию введения в строй первой очереди Московского метрополитена. Предпринята попытка изучения истории первой очереди Московского метрополитена в связи с общим социокультурным контекстом эпохи, включая идеологические установки и экономическую ситуацию. Рассматриваются вопросы истории проектирования и строительства станций первой очереди, выявлены технико-инженерные особенности, архитектурно-художественные признаки наземных и подземных сооружений Московского метрополитена. Утверждается, что каждая из рассматриваемых станций по-своему уникальна, неповторима и является объектом культурного наследия народов Российской Федерации регионального значения. Сделан вывод, что станции первой очереди были двух типов – глубокого и мелкого заложения и возводились по типовым проектам, однако архитекторы стремились оформить их таким образом, чтобы каждая была узнаваемой и индивидуальной. Особый акцент делается на важности сохранения авторского замысла в процессе реставрации станций Московского метрополитена. Констатируется начало научной реставрации станций в последние годы.

### Ключевые слова:

Московский метрополитен, первая очередь, объект культурного наследия, архитектура, отделочные материалы, пилоны, реставрация, станции глубокого заложения, станции мелкого заложения.

---

**Yefremova Maria Grigoryevna**

PhD in History, Associate Professor, Senior Lecturer, History and Philosophy Department, Moscow State University of Civil Engineering (National Research University)

## THE HISTORICAL AND CULTURAL ASPECTS OF THE MOSCOW METRO'S FIRST STAGE CONSTRUCTION

---

### Summary:

The research deals with the 85<sup>th</sup> anniversary of the first stage of the Moscow Metro. An attempt is made to study the history of the Moscow Metro's first stage in the overall social and cultural context of the epoch, including ideological patterns and the economic situation. The research examines the design and construction of the first-stage stations from a historical perspective. Both ground and underground facilities of the Moscow Metro are evaluated in terms of engineering, architecture, and art. Each station under consideration is unique and one of a kind and is regarded as a regional cultural heritage site for the people of the Russian Federation. The author concluded that the deep and shallow first-stage stations were built according to standard designs. However, architects sought to design the stations in a recognizable and individual style. Particular emphasis is placed on the importance of putting into practice the architects' idea while restoring Moscow metro stations. In recent years, there has been a restoration of stations on a scientific basis.

### Keywords:

Moscow Metro, the first stage, cultural heritage site, architecture, finishing materials, pilasters, pylons, restoration, deep stations, shallow stations.

---

В статье рассматриваются проблемы проектирования, строительства и художественного оформления станций метро первой очереди Московского метрополитена, а также реставрации и охраны их как памятников культурного наследия народов Российской Федерации.

Строительству Московского метрополитена посвящено значительное количество работ, однако в настоящее время актуализируется вопрос о культурологических, а точнее, историко-культурных, аспектах строительства первой очереди метро. Исследование в данном ракурсе не только позволит рассмотреть собственно историю строительства метро, выделить его этапы, выявить историческую динамику развития технологических проектов и архитектурных замыслов, становления строительства метро как отдельной отрасли строительства в целом, но также будет способствовать определению особенностей строительства московского метро как культурно-исторического комплекса, создание которого было связано с экономическими потребностями столицы, решением острой транспортной проблемы, реализацией оригинальных архитектурных проектов, применением передовых на то время технологий и отражением культурно-идеологических доминант советской эпохи.

Основой исследования является комплексный анализ, изучение сложного периода отечественной истории 1920–1930 гг., когда остро встал вопрос решения транспортной проблемы в Москве. В рамках анализа используются исторический и проблемно-тематический подходы. Исторический подход позволяет определить и показать динамику развития решения транспортной

проблемы в Москве. Использование проблемно-тематического подхода способствует выявлению наиболее важных для метрополитена проектов архитектурно-художественного оформления, показу вклада архитекторов в решение этих задач. Этот подход эффективен для определения общих тенденций развития архитектуры московского метро на современном этапе и на перспективу, а также для решения актуальнейших задач реставрации объектов культурного наследия. В основу работы также положен системный принцип исследования, создания и сохранения историко-культурного наследия Москвы.

Культурологический анализ строительства и художественного оформления станций первой очереди Московского метрополитена предполагает исследование условий и факторов осуществления грандиозных социокультурных проектов, оказавших огромное влияние на возникновение и развитие культурных потребностей советских людей и процесс создания культурных ценностей в целом. Московский метрополитен, безусловно, относится к важным культурным феноменам первой половины XX в.

Вопрос о строительстве в Москве метрополитена возник еще в конце XIX – начале XX в., тогда же русскими инженерами П.И. Балинским и Е.К. Кнорре была предложена концепция создания метрополитена, состоящего из кольцевой и двух диаметральных линий. Однако по целому ряду причин, в первую очередь финансовых, она не была реализована [1, с. 500].

В 1920–1930 гг. Москва столкнулась с транспортным кризисом. Транспортная инфраструктура города, созданная в дореволюционный период, разрушалась и нуждалась в реконструкции.

Проектировщики Управления Московских городских железных дорог в 1925–1930 гг. провели изыскательские работы, подготовили вариант метрополитена. В 1931 г. начальником Метростроя был назначен талантливый специалист и организатор П.П. Ротерт [2, с. 73].

В июне 1931 г. Пленум ЦК ВКП(б), проанализировав сложившуюся ситуацию, пришел к выводу, что необходимо немедленно приступить к подготовительной работе по строительству метрополитена в Москве как «главного средства, разрешающего проблемы быстрых и дешевых людских перевозок» [3, с. 41–42]. В 1932 г. был создан институт «Метрострой», с него фактически началась история строительства метро. Трасса первой очереди линии метро была построена за три года, имела 13 станций протяженностью 10,9 км и соединяла между собой «Сокольники» – «Парк культуры» и «Библиотеку им. Ленина» – «Смоленскую». Торжественное открытие метро состоялось 15 мая 1935 г. Станции первой очереди были двух типов: глубокого и мелкого заложения. «Подземные вестибюли первых состоят из трех соприкасающихся и связанных между собой тоннелей – среднего для распределения пассажиров и боковых с путевыми платформами. Вторые имеют цельное пространство с безопорным покрытием или покрытием, опирающимся на два ряда столбов» [4, с. 106].

В структуру института «Метрострой» вошло подразделение «Метропроект», руководителем которого был назначен архитектор С.М. Кравец. Он пригласил в «Метропроект» молодых и никому не известных архитекторов: И.А. Быкову, И.Г. Таранова, Г.Я. Мовчана, Я.Г. Лихтенберга и др. Попытка привлечь к работе по проектированию станций метро знаменитых архитекторов провалилась. Они видели себя авторами огромных наземных сооружений и принимали участие в работе над гигантскими проектами – Дворец Советов, Наркомтяжмаш и др., которым не суждено было осуществиться. Они не сразу поняли, что у «сравнительно менее престижных проектов станций метрополитена больше шансов быть воплощенными в реальности» [5, с. 30].

На проектирование станций метро распространялась общая задача архитектуры 1930-х гг.: образность и ансамблевое единство обширных пространственных систем, преодоление ощущения подземелья, создание атмосферы легкости и насыщенности светом помещения метрополитена с помощью архитектурно-планировочных решений и соответствующей подсветки.

Каждая станция метрополитена должна была стать символом новой эпохи, счастливой жизни советских людей, выглядеть как произведение искусства и напоминать дворец. Главный архитектор Метропроекта С.М. Кравец так определял задачу: «Мы индивидуализируем все свои станции так, чтобы каждой придать особое, ей одной свойственное лицо» [6, с. 62].

К весне 1934 г. были готовы конструкции подземных сооружений, началась подготовка проектов по оформлению станций. Шефство над проектированием взял на себя Союз архитекторов СССР, сформировав комиссию в составе Н.Я. Колли, И.Я. Фомина, И.А. Голосова, Н.А. Ладовского, Д.Н. Чечулина и др. во главе с В.А. Весниным [7, с. 197].

1 марта 1934 г. был объявлен закрытый конкурс, на подготовку проектов оформления станций метро было дано 25 дней. При разработке проектов остро стояла проблема выбора стиля архитектуры станций, шел поиск новых форм – зодчие выбирали между конструктивизмом и классикой или создавали сплав этих направлений. Особое внимание уделялось отделочным материалам: породам мрамора, керамической плитке, декоративным элементам, таким как капители колонн,

ограждения лестниц, светильники и другие детали. Делали акцент на цветовом решении станций, предпочтение отдавалось светлым тонам и оттенкам. Итоги конкурса подвели в апреле 1934 г.

К работе были приняты проекты станций «Красные ворота» И.А. Фомина, станции «Сокольники» И.А. Быковой и И.Г. Таранова, станция «Смоленская площадь» Г.Я. Мовчана, позднее его проект заменили на проект С.Г. Андриевского и Т.Н. Макарычева [8, с. 217]. Такая участь постигла и некоторые другие принятые к осуществлению работы, что было связано с закулисными интригами и вмешательством вождей. Курировал строительство первый секретарь Московского комитета ВКП(б) Л.М. Каганович. Как свидетельствуют многочисленные документы, фотографии, кинохроника, он часто спускался в строящиеся тоннели, вникал в подробности строительства, поэтому с мая 1935 по ноябрь 1955 г. метрополитен по праву носил его имя, с 1955 г. по сегодняшний день – В.И. Ленина.

Сравнивая станции первой очереди, можно сделать вывод, что похожими друг на друга оказались четыре станции мелкого заложения: «Сокольники», «Арбатская», «Смоленская» и «Парк культуры». Конструктивно они идентичны: островная платформа с двумя рядами квадратных в плане опор, с балками над опорами, кессонами между ними. Архитектурный образ станций лаконичен, аскетичен, чувствуется влияние конструктивизма.

Проект станции «Сокольники» был выполнен И.А. Быковой и И.Г. Тарановым. Архитекторам удалось создать гармоничный конструктивистский образ станции с элементами классицизма. В отделке первоначально предусматривались цветные майоликовые панно на стенах, однако в осуществленном варианте станция была облицована светло-серым, почти голубым мрамором. Предусматривалось осветить станции синими лампами в тон серо-голубому мрамору колонн, это должно было создавать иллюзию голубого неба, однако это осталось на бумаге. Надземный вестибюль станции – компромисс между конструктивизмом и ар-деко. Он решен как садовый павильон, так как находился на территории парка «Сокольники».

Станция «Сокольники» – объект культурного наследия. В 2018 г. началась реставрация надземного павильона. Реставраторы, приступая к работе, изучали чертежи, архивные документы, фотографии. Они должны были восстановить первоначальный облик объекта. Реставрационные работы проходили под контролем Мосгорнаследия. По чертежам специалисты восстановили витраж надземного павильона (в 1950-х гг. он был замурован). Воссозданный под крышей витраж из стекла и металла представляет изображение красной звезды. Красная звезда стала важнейшим композиционным элементом в оформлении станций, символом советской эпохи. Отреставрированы входные двери, окна, стены, гранитный фриз с изображением метростроевцев (скульптор П.В. Митковицер). Около входа в вестибюль поставлены воссозданные скульптуры метателя дисков и волейболистки – работы М.Г. Манизера [9]. Фриз и скульптуры прославляют человека труда, сильного, ловкого и умелого. Эти темы найдут дальнейшее воплощение в советском монументальном искусстве. Таким образом, реставраторам удалось воссоздать исторический облик входа на станцию «Сокольники».

Станция «Арбатская» (ранее «Арбатская площадь») строилась по проекту архитектора Л.С. Теплицкого. Оформление зала Л.С. Теплицкий занимался без энтузиазма, зато наземный павильон был построен в виде пятиконечной звезды – символа Красной армии и Московского метрополитена. Входной павильон стоит обособленно и хорошо виден со всех сторон, восстановлена типичная для того времени окраска – сочетание красного с охрой, на нем сохранилась уникальная надпись того периода времени «Метро».

Станцию «Смоленская» проектировали Д.Н. Чечулин и А.Ф. Тарханов. Она очень похожа на предыдущие «Арбатскую» и «Сокольники». Надземный павильон станции «Смоленская», спроектированный Н.Я. Колли и С.Г. Андриевским, не сохранился, он был одним из серии павильонов, представлявших собой конструктивистскую интерпретацию античных храмов.

Подземный вестибюль станции «Парк культуры» проектировали Г.Т. Крутиков и В.С. Попов. Из четырех однотипных станций она наиболее красивая и «украшенная». Пилоны имеют базы и сравнительно пышные капители из красиво закрученных листов или свитков. Главная находка архитекторов – пилястры на стенах за рельсами, к которым от свободностоящих опор перекинуты «балки», зрительно поддерживающие потолок. Это создает иллюзию большей просторности зала. Однако в натуре облицованные белой кафельной плиткой стены оказались менее склонны к иллюзорности. В архитектурном образе станции прослеживаются метания авторов от конструктивизма к классицизму.

Самыми эффектными станциями стали «Комсомольская площадь» (ныне «Комсомольская») и «Дворец Советов» (ныне «Кропоткинская»). «Комсомольская» выглядит значительно крупнее и богаче, чем четыре предыдущие. Это был один из самых престижных объектов, обслуживавший пассажиров сразу трех вокзалов: Ярославского, Ленинградского и Казанского, поэтому он должен был выглядеть как «визитная карточка» столицы. Архитектурный проект станции был

разработан Д.Н. Чечулиным и А.Ф. Тархановым. На «Комсомольской» двойной ряд колонн на островной платформе дополнен галереями над путями. Они играли функциональную роль – дополнительные проходы в час пик зрительно расширяли пространство станции. На галереях установлены колонны, что придает композиции характер целостного зала. Кессонированные потолки зрительно облегчают и структурируют перекрытия. Идеологическое оформление станции посвящено вкладу комсомольцев в строительство метрополитена. Это отразилось в декоре колонн – помимо волюты и растительного орнамента они украшены значком КИМ (Коммунистического интернационала молодежи), в состав которого в 1919–1943 гг. входил комсомол, а также в майоликовом панно в северном торце вестибюля работы художника Е.Е. Лансере «Комсомольцы – строители метро», таким образом был увековечен труд молодых метростроителей. Для художественного оформления станции впервые были использованы майоликовые плитки. Это был единственный на первой линии пример синтеза архитектуры и монументального искусства при украшении станций метрополитена. Была продумана отделка лестниц – снопами колосьев, такие же закрывают вентиляционные решетки на стенах станции. Использование в оформлении станций квадратных колонн с композитными капителями, классические светильники, масса декоративных деталей говорят о том, что архитектор стремится подстроиться к изменению стилистических запросов власти. За время эксплуатации станции не обошлось и без утрат: был заменен пол на платформе с асфальтового на гранитный; по идеологическим мотивам было демонтировано панно, посвященное участию в строительстве метро руководителей партии, находившееся на южном торце станции, заменены оригинальные люстры и плафоны – бра.

Макет станции «Комсомольская площадь» демонстрировался на международной выставке 1937 г. в Париже. В 1941 г. Д.Н. Чечулин получил Сталинскую премию за проект и его воплощение в жизнь [10, с. 289].

Станция «Дворец Советов» (ныне «Кропоткинская») – проект А.Н. Душкина и Я.Г. Лихтенберга. До настоящего времени она считается классической в истории советского метростроения благодаря простоте архитектурных форм и лаконизму замысла. Станция была рассчитана на большой пассажиропоток, так как рядом предполагалось построить Дворец Советов. Строительство началось в 1939 г., но потом прекратилось. Станция мелкого заложения представляет собой единый просторный зал, скромно оформленный перрон с двумя рядами колонн. «Здесь нет лишних деталей. Расширенные сверху лотосообразные колонны при пересечении с плафоном образуют пятиконечные звезды. Скрытая подсветка, выявляющая конструкцию перекрытия, стала одним из главных элементов архитектурной композиции. Немалую роль играет и цветовое решение станции: светлый мрамор колонн и стен в сочетании с белой штукатуркой потолка придают ей праздничный характер. Ощущение парадности, легкости, художественной выразительности конструкций не покидает зрителя» [11, с. 307]. Стилевое решение станции необычно и дает возможность оценить его как собственный стиль автора. За проектирование и строительство станции А.Н. Душкин получил в 1941 г. Государственную премию СССР [12].

За годы эксплуатации станции можно увидеть целый ряд изменений в ее отделке. Изначально покрытие пола было выполнено из асфальта. В 1950-е гг. асфальт заменили на розовый и серый гранит, выложив плиты в шахматном порядке, что украсило станцию. В 2004–2005 гг. варварски изменили освещение станции: по ребрам колонн протянули провода, которые спрятали в пластиковые короба [13, с. 3], таким образом полностью нарушив авторский замысел и эстетику «Кропоткинской». В 2018–2019 гг. проходила реставрация вестибюля станции метро «Кропоткинская». Он был построен по проекту архитектора С.М. Кравца. После того, как сняли леса, стало ясно, что реставраторы допустили ряд вольностей: вместо прозрачных стеклянных вставок на крыше установили матовые, что меняет освещение вестибюля, исчезла терразитовая штукатурка с добавлением мраморной крошки с колонн около входа и др. [14]. Станция «Кропоткинская» – объект культурного наследия регионального значения. Нарушение авторского замысла при реставрации такого объекта недопустимо, требуется исправить допущенные отступления от первоначального проекта.

Первой станцией односводчатой конструкции была «Библиотека им. Ленина», архитектор А.И. Гонцкевич. Это станция мелкого заложения и первая пересадочная станция, сегодня на три линии, с тремя выходами в город, однако ни один не относится к станции «Библиотека им. Ленина» – у нее нет выхода на поверхность. Она сохранила свое название, несмотря на то что в 1993 г. библиотека была переименована в Российскую государственную библиотеку. Советский журналист Лев Кассиль, побывавший на станции за три месяца до открытия метро, писал следующее: «Под Библиотекой Ленина расположен в земле огромный зал – эллипс с замысловатым потолком. Здесь нет колонн. Станция облицована золотой глазурованной плиткой и желтым мрамором» [15].

мором. Огромные полуметровые шары из молочного стекла большими лунами висят в этом подземном мире» [15]. Станция была единственной, где пол изначально был выложен паркетом, потом заменен асфальтом, позднее серым гранитом.

А.И. Гонцевич был автором станции «Улица Коминтерна», ныне «Александровский сад». В проекте ее не было, ее «встроили» в уже строящийся тоннель. Три станции первой очереди – «Красные ворота» (затем «Лермонтовская», потом вновь «Красные ворота»), «Лубянка» (ранее «Дзержинская»), «Охотный ряд» (несколько раз меняла название: «Им. Л.М. Кагановича», «Проспект Маркса») – расположены в историческом центре города, что обусловило их глубокое заложение, чтобы не разрушать существующие здания в районе строительства.

Архитектор И.А. Фомин проектировал подземный вестибюль станции «Красные ворота». Его проект был воплощен в жизнь практически без изменений. В основе композиции – три большепролетных тоннеля, образующих три нефа. Из них центральный зал соединяется с боковыми – перронами – поперечными проходами между мощными пилонами, архитектурная обработка которых и была главной задачей зодчего. Станция была названа в честь триумфальной арки, которую называли «Красные ворота», построенной в 1753–1757 гг. архитектором Д.В. Ухтомским (снесена в 1932 г.). И.А. Фомин посвятил оформление станции снесенному памятнику истории и архитектуры, используя в отделке красно-бежево-черный мрамор. Каждый пилон станции, облицованный красным мрамором и расчлененный в центре глубокой гранитной нишей, может интерпретироваться как образ триумфальной арки. Путевые стены облицованы светло-желтой керамической плиткой, которая в 1980-е гг. заменена гранитной плиткой тех же тонов. Надземный павильон станции был спроектирован Н.А. Ладовским и решен как огромный портал, напоминающий тоннели метро, уходящие вглубь земли. В 1938 г. проект станции получил гран-при на международной выставке в Париже.

Н.А. Ладовский являлся автором перронного зала станции «Площадь Дзержинского» (ныне «Лубянка»). Сложные геологические условия заставили архитектора изменить внутреннюю конструкцию станции. Она «представляла собой два параллельных тоннеля большого диаметра, в которых наряду с рельсами были устроены платформы для пассажиров». Станция была двухсводчатой без среднего зала. Небольшой зал у схода с эскалатора объединял оба перрона [16].

Н.А. Ладовский решил подчеркнуть и художественно обыграть «тоннельный» характер пространства. Поезд и пассажиры оказывались внутри сложного метрического ряда вертикальных белых колец, скрадывавших кривизну станции [17]. Автор смело использовал черный цвет мрамора, освещение только на платформе, пути оставались в тени, фары приближающихся поездов создавали интересную игру света. Аскетизм в отделке станции свидетельствовал о приверженности архитектора к конструктивизму. Композицию станции не удалось сохранить. В 1970-е гг. была проведена ее реконструкция. Появился центральный зал с пересадкой на станцию «Кузнецкий мост». От первоначального проекта Н.А. Ладовского осталась лишь небольшая часть мраморной облицовки платформенных стен. Как считают современные архитекторы, «она была практически уничтожена» [18, с. 90].

Станция «Мясницкие ворота» (затем «Кировская», ныне «Чистые пруды») – станция глубокого заложения, архитектор Н.Я. Колли. Первоначально предусматривалось строительство трехзальной станции, однако неблагоприятные геологические условия заставили отказаться от сквозного центрального зала (как на «Площади Дзержинского»), было сделано небольшое пространство у схода с эскалатора, объединявшее два параллельных перрона. Н.Я. Колли стремился убрать «ощущение подземности», протянув сплошной карниз вдоль основания свода и спрятав за ним осветительные приборы. Яркое освещение нескольких конструкций создавало эффект парения. Чтобы зрительно уменьшить массивность пилонов, их грани были облицованы разными сортами мрамора – от белого до серо-голубого. В архитектурном образе станции нет лишних деталей, он лаконичен, функционален и изящен, что говорит о приверженности Н.Я. Колли к конструктивизму. Впоследствии станцию реконструировали в том же архитектурном образе и концепции дизайна, в которой она была изначально построена. Сегодня станция выглядит современно, и не сразу можно догадаться, что она была построена в 1934–1935 гг.

Станция «Охотный ряд» – рекордсмен по смене названия. Это самая грандиозная по габаритам станция глубокого заложения в мире. Авторы проекта – архитекторы Ю.А. Ревковский, Н.Г. Боров, Г.С. Замский – стремились создать иллюзию легкости восприятия зала. Своды зала опираются на массивные пилоны, выполненные в виде сдвоенных многогранных колонн. Они облицованы белым и серым мрамором. Путевые стены были покрыты белой керамической глазурованной плиткой. В центре зала стоял ряд торшеров, которые ярким светом освещали потолок, создавая ощущение высоты и легкости. В этой работе соседствуют элементы конструктивизма и ордерной архитектуры. В 1944 г. в центре зала был сооружен переход на станцию «Театральная» Замоскворецкой линии.

После реконструкции убрали торшеры, заменив их на шаровидные люстры. В 2007–2008 гг. керамическую глазурованную плитку путевых стен заменили на светлый мрамор. Фрагменты первоначальной плитки сохранили на память для потомков. Пол был заменен с асфальта на серый гранит. В 1964 г. в аванзале вестибюля выложен мозаичный портрет К. Маркса работы художника Е.Е. Рейхцаума. С 1961 по 1970 г. станция носила имя К. Маркса – «Проспект Маркса».

Московское метро, построенное в 1932–1935 гг., по высказыванию первого пассажира – Героя труда, мастера завода «Красный пролетарий» П.Н. Латышева, «было красивым, великолепным и быстрым. Люди шли в метро как в музей» [19].

Московский метрополитен производит незабываемое впечатление на иностранных гостей, архитекторов, ученых, писателей. Они называют его самым удобным и непревзойденным по своему планировочному и художественному оформлению [20, с. 146]. Английский инженер Г. Симсон в 1935 г. писал: «По своему внешнему виду станции московского метро похожи на дворцы, а вся система достойна подражания» [21, р. 1].

Таким образом, проведенное исследование проектирования, строительства и художественного оформления станций первой очереди Московского метрополитена позволяет сделать ряд выводов. Эти станции строились по типовым проектам, за исключением станций «Улица Коминтерна» (ныне «Александровский сад») и «Дворец Советов» (ныне «Кропоткинская»). Решение об их строительстве принималось уже после проведения конкурса в силу необходимости.

Государство щедро финансировало строительство, художественное оформление залов и уличных входных павильонов: с 15 июня 1931 г. по 15 мая 1935 г. было потрачено 700 млн р. [22]. Метро должно было не только выступать транспортной системой, но и демонстрировать достижения социализма в гармоничном сочетании красоты и функциональности станций первой очереди, формировать духовно-нравственную среду, к созданию которой стремятся современные градостроители. Одной из главных задач первой очереди Московского метрополитена считалась демонстрация преимуществ социалистического строя перед капиталистическим на контрасте с аскетизмом лондонского, парижского метро и др.

Предполагалось, что новый вид городского общественного транспорта, с его залами-«дворцами» коренным образом изменит бытовую культуру (культуру повседневности) советских людей.

Введенная в эксплуатацию первая линия московского метро символизировала зримые достижения нового строя. Монументально-художественное оформление станций прославляло людей труда, участие комсомольцев в его строительстве, пропагандировало советскую символику. Если Москва в целом мыслилась как образцовый социалистический город, то ее метрополитен задумывался и реализовывался как эталонное (символическое) сочетание новых эстетических и функциональных принципов.

Во время проектирования и оформления станций первой очереди архитекторы в основном использовали идеи конструктивизма: функциональность, лаконичность, скромность, искали новые стилевые решения, которые в начале 1930-х гг. выльются в так называемый сталинский ампи́р.

Строительство Московского метрополитена означало рождение новой советской архитектуры, которая никого не оставляет равнодушной и как особый культурный феномен вызывает восхищение у специалистов в России и за рубежом.

За почти 85-летнюю историю первой очереди Московского метрополитена крупных реставрационных работ на станциях не проводилось, осуществлялись в основном косметический ремонт и некоторая замена устаревших отделочных материалов, что иногда меняло авторский замысел художественного образа станций. Сегодня начинается научная реставрация станций метро с изучением проектной документации, фотографий, кинохроники, что позволит вернуть станциям первоначальный вид.

В заключение следует отметить, что исследования строительства московского метро будут способствовать обогащению знаний по истории культуры советского периода страны. Эта задача решается в рамках комплексного анализа путем определения связи между конкретным явлением социально-экономической и культурно-исторической жизни страны, в данном случае – проектами и результатами строительства первой очереди Московского метрополитена – и доминирующими в это время идеологическими установками, строительско-технологическими подходами, архитектурными пристрастиями, эстетико-художественными и идеологическими концепциями.

Перспективные направления подобных исследований могут быть продуктивно реализованы в широком междисциплинарном поле с использованием концепций и подходов культурологии, отечественной истории, истории архитектуры, социологии, социальной истории науки и техники и т. д. В связи с этим становится возможной экстраполяция методов этих наук и соответствующей терминологии.

Практическое значение изучения опыта проектирования и художественного оформления станций первой очереди московского метро состоит в использовании материалов и результатов исследования в определении направлений культурной политики, связанной с сохранением культурного наследия, приобщением к истории страны, формированием уважения к ее достижениям. На наш взгляд, целесообразно включение материалов в программы профессиональной подготовки будущих архитекторов, специалистов в сфере культуры, преподавателей гуманитарных дисциплин и др.

#### Ссылки:

1. Котляр О.А. Особенности конструкций станций первой очереди Московского метрополитена // Наука, образование и экспериментальное проектирование. Труды МАРХИ : материалы международной научно-практической конференции / пред. редкол. Д.О. Швидковский. М., 2014. С. 499–503.
2. Касаткин Г.С. Подземные дворцы. К 75-летию Московского метрополитена // Железнодорожный транспорт. 2010. № 5. С. 73–77.
3. Приведено по: Ефремова М.Г. Страницы истории строительства Московского метрополитена (к 75-летию пуска первой очереди метро) // Социогуманитарные проблемы строительного комплекса : труды VI Международной и VIII Всероссийской научно-практической конференции / под науч. ред. З.И. Ивановой [и др.]. М., 2010. Т. 2. С. 41–49.
4. Иконников А.В. Архитектура Москвы. XX век. М., 1984. 220 с.
5. Кавтарадзе С. Тонкая Красная линия: станции первой очереди // World Art Музей. 2005. № 14. С. 30–38.
6. Кравец С. Метро на Западе (путевые заметки) // Архитектура СССР. 1934. № 4. С. 62–70.
7. Колли Н.Я. Архитектура метро // Как мы строили метро / под ред. А. Косарева. М., 1935. С. 175–207.
8. Правители России и развитие строительства / Т.А. Молокова [и др.]. 2-е изд., испр. и доп. М., 2016. 295 с.
9. На станции метро «Сокольники» восстановили уникальный витраж [Электронный ресурс] // Официальный сайт мэра Москвы. URL: <https://www.mos.ru/news/item/47749073/> (дата обращения: 11.09.2019).
10. Зодчие Москвы XX в. Кн. 2 / сост. М.И. Астафьева-Длугач, Ю.П. Волчок, А.М. Журавлев. М., 1988. 368 с.
11. Там же. С. 307.
12. Там же.
13. Бухарина Б. «Кропоткинская» изменила освещение // Комсомольская правда. 2005. 1 июня. С. 3.
14. Тюкова Т. Реставрация «Кропоткинской» оказалась непрозрачной // Московский комсомолец. 2019. 13 сент. № 28074.
15. Кассиль Л.А. Подмосковное зодчество // Архитектурная газета. 1935. 23 февр. № 11.
16. Московскому метро 70 лет / ред. Е. Ларичев. М., 2005. 128 с. Приведено по: Смирнов Л. Модернистское прошлое Лубянки [Электронный ресурс] // Росбалт. 2008. 24 нояб. URL: <https://www.rosbalt.ru/moscow/2008/11/24/544452.html> (дата обращения: 22.01.2020).
17. Московскому метро 70 лет. Приведено по: Смирнов Л. Указ. соч.
18. Шумаков Н.И. Образцовой столице – образцовый транспорт! // Московское наследие. 2014. № 6 (36). С. 84–91.
19. Латышев П. Я был первым пассажиром // Метрострой. 1976. № 3. С. 21–25.
20. Тюкова Т. Указ. соч.
21. Wolf W.K. Russia's Revolutionary Underground: the Construction of the Moscow Subway, 1931–1935 : PhD thesis. Ann Arbor, MI, 1994. 386 p.
22. Каганович Л. Триумф Победителей // Комсомольская правда. 1935. 15 мая.

#### References:

- Astafyeva-Dlugach, MI, Volchok, YuP & Zhuravlev, AM (comps) 1988, *Architects of Moscow in the 20<sup>th</sup> Century*, Moscow, 368 p., (in Russian).
- Bukharina, B 2005, 'Kropotkinskaya Station Changed Its Lighting', *Komsomolskaya pravda*, June 1, p. 3, (in Russian).
- Ikonnikov, AV 1984, *Moscow Architecture. The 20<sup>th</sup> Century*, Moscow, 220 p., (in Russian).
- Kaganovich, L 1935, 'The Triumph of the Winners', *Komsomolskaya pravda*, May 15, (in Russian).
- Kasatkin, GS 2010, 'Underground Palaces. The 75<sup>th</sup> Anniversary of the Moscow Metro', *Zheleznodorozhny transport*, no. 5, pp. 73-77, (in Russian).
- Kassil, LA 1935, 'Moscow Region Architecture', *Arkhitekturnaya gazeta*, February 23, no. 11, (in Russian).
- Kavtaradze, S 2005, 'Thin Red Line: First-Stage Stations', *World Art Museum*, no. 14, pp. 30-38, (in Russian).
- Kolli, NYa 1935, 'Metro Architecture', in A Kosarev (ed.), *How We Built the Metro*, Moscow, pp. 175-207, (in Russian).
- Kotiyar, OA 2014, 'Design Features of the First-Stage Stations of the Moscow Metro', in DO Shvidkovsky, *Science, Education, and Experimental Design. Publications of the Moscow Architectural Institute: Proceedings of an International Research Conference*, Moscow, pp. 499-503, (in Russian).
- Kravets, S 1934, 'Metro in the West (Travel Notes)', *Arkhitektura SSSR*, no. 4, pp. 62-70, (in Russian).
- Larichev, Ye (ed.) 2005, *The 70<sup>th</sup> Anniversary of the Moscow Metro*, Moscow, 128 p., (in Russian).
- Latyshev, P 1976, 'I Was the First Passenger', *Metrostroj*, no. 3, pp. 21-25, (in Russian).
- Molokova, TA et al 2016, *Rulers of Russia and Construction Development*, Moscow, 2<sup>nd</sup> ed., 295 p., (in Russian).
- Shumakov, NI 2014, 'An Exemplary Capital Should Have Exemplary Transport!', *Moskovskoye nasledie*, no. 6 (36), pp. 84-91, (in Russian).
- Smirnov, L 2008, 'The Modernist Past of Lubyanka', *Rosbalt*, November 24, viewed 22 January 2020, <<https://www.rosbalt.ru/moscow/2008/11/24/544452.html>>, (in Russian).
- Tyukova, T 2019, 'Restoration of Kropotkinskaya Station Turned Out To Be Opaque', *Moskovsky komsomolets*, September 13, no. 28074, (in Russian).
- Wolf, WK 1994, *Russia's Revolutionary Underground: the Construction of the Moscow Subway, 1931–1935: PhD thesis*, Ann Arbor, MI, 386 p.
- Yefremova, MG 2010, 'Chapters of History of the Moscow Metro Construction (the 75<sup>th</sup> Anniversary of the Launch of the First-Stage Stations)', in ZI Ivanova et al. (ed.), *Social and Human Problems of Complex Construction: Proceedings of the 6<sup>th</sup> International and 8<sup>th</sup> All-Russian Research Conference*, Moscow, vol. 2, pp. 41-49, (in Russian).

Редактор: Тальчук Калерия Сергеевна  
Переводчик: Куликова Маргарита Александровна