

БАЗЫ ДАННЫХ И ИНФОРМАЦИОННО-ПОИСКОВЫЕ СИСТЕМЫ

DATABASES AND INFORMATION RETRIEVAL SYSTEMS

ЗОДЧИЕ ПОДЗЕМНЫХ ДВОРЦОВ: КОЛЛЕКТИВНАЯ БИОГРАФИЯ АРХИТЕКТОРОВ МОСКОВСКОГО МЕТРОПОЛИТЕНА 1930–1950-х гг.

(по материалам просопографической базы данных)

COLLECTIVE BIOGRAPHY OF THE MOSCOW METRO ARCHITECTS (1930'S — 1950'S):
prosopographical database analysis

Ермошин Андрей Дмитриевич,
магистрант исторического факультета МГУ
им. М. В. Ломоносова.
E-mail: ermoshinandrey@mail.ru

Andrey D. Ermoshin

Анализируется просопографическая база данных, представляющая собой коллективную биографию архитекторов, которые проектировали станции и вестибюли Московского метрополитена, построенные в 1930–1950-е гг. Рассматриваются биографические характеристики круга архитекторов для каждой из первых пяти очередей строительства метро. Представлены результаты статистического анализа коллективной биографии архитекторов Московского метрополитена за весь период исследования.

Ключевые слова: базы данных, Московский метрополитен, архитекторы, коллективная биография, статистический анализ.

The article analyzes the prosopographic database representing a collective biography of the architects who designed the Moscow Metro stations and entrance halls, built in the 1930–1950s. The first part of the article considers the biographical characteristics of the circle of architects for each of the first five stages of the Moscow Metro construction. The second part presents the results of the statistical analysis of the collective biography of the architects of the Moscow Metro for the whole study period.

Keywords: database, Moscow metro, architects, collective biography, statistical analysis.

Приближение восьмидесятилетнего юбилея Московского метрополитена в мае 2015 г. проходит на фоне все возрастающего интереса широкой общественности к сохранению историко-культурного наследия России, частью которого, несомненно, является немалое количество

станций и вестибюлей столичной подземки. И хотя в наши дни метро чаще воспринимается как нечто исключительно утилитарное, в первые десятилетия его истории ситуация была совершенно иной. В «сталинскую» эпоху строительство такого сложного и важного объекта, как подземная транс-

портная система, было призвано демонстрировать успехи социалистического строя, стать символом прогрессивного развития всей страны. По этой причине уже тогда в метрополитене видели памятник своего времени, выдающееся произведение не только инженерной мысли, но и искусства — в первую очередь искусства архитектуры¹.

Об архитектуре станций и вестибюлей метро, созданных в ту знаменательную эпоху, написано немало. Однако так и не появилось ни одной работы, в качестве объекта которой выступал бы круг создателей «сталинского» метрополитена, где рассматривалась бы коллективная биография архитекторов станций и вестибюлей. Никогда не предпринималось попыток сформировать единый портрет этой группы людей.

В связи с этим наше исследование имело целью создание коллективной биографии авторов станций и вестибюлей, построенных в эру наивысшего расцвета архитектуры Московского метрополитена. Границы этой эры и, соответственно, хронологические рамки работы определяются временем строительства первых пяти очередей — с 1931 по 1959 г. Первая дата связана с решением пленума ЦК ВКП(б) о создании в Москве метрополитена². Вторая дата соотносится с открытием последней станции, построенной по индивидуальному проекту, что ознаменовало окончательный переход к массовому строительству типовых и потому дешевых «хрущевских» станций³.

Важная задача исследования — разработка, создание и дальнейший статистический анализ просопографической базы данных об архитекторах Московского метро.

Источником для составления списка архитекторов и построенных ими станций и вестибюлей послужил официальный сайт Московского метрополитена, где нужные данные доступны в наиболее подробном и, в ряде случаев, наиболее достоверном виде⁴. Обзор историографии и опубликованных источников за изучаемый период выявил, что несмотря на обилие информации о Московском метрополитене и его архитектуре, биографические сведения о большей части архитекторов либо отсутствуют, либо недостаточно подробны. В результате основными источниками стали архивные данные, представленные материалами архива ГНИМА им. А. В. Щусева. Документы, где содержатся необходимые сведения, крайне разнообразны — от личных листков членов Союза архитекторов СССР, которые являются структурированными массовыми источниками, до менее удобных в обработке материалов вроде вырезок из газет, заготовок к статьям, различного рода биографических сводок⁵. При этом полнота и информативность материалов архива сильно варьируются от архитектора к архитекто-

ру в зависимости от их известности и активности творческой деятельности. По нескольким персоналиям из списка никакой информации найти не удалось, в результате чего эти архитекторы оказались за рамками данного исследования. Однако их число невелико, а совокупная роль в строительстве первых пяти очередей не настолько значительна, чтобы отсутствие сведений о них существенно повлияло на результаты исследования. В общей сложности были собраны материалы о 91 архитекторе, 53 станциях и 64 наземных вестибюлях.

Просопографическая база данных, созданная в процессе работы с источниками, была призвана, во-первых, обобщить и стандартизировать содержащуюся в них информацию, во-вторых, обеспечить удобство доступа к огромному массиву разрозненных биографических данных, упростить процесс их статистического анализа. Вся работа с базой данных выполнялась в СУБД Microsoft Access.

База данных состоит из 9 связанных друг с другом таблиц: две главных и семь подчиненных (рис. 1). В главных таблицах содержатся основные биографические сведения об архитекторах, а также информация о станциях и вестибюлях метро. Одна из подчиненных таблиц посредством ключевых полей «номер архитектора» и «номер станции» связывает между собой главные таблицы. Остальные таблицы служат для хранения тех биографических данных, которые содержат множественные значения, например, списков осуществленных проектов, мест работы. Следует отметить, что материалы источников одновременно с переводом в электронный вид подвергались систематизации и унифицировались с целью сделать их доступными для обработки посредством сложных запросов к базе данных.

Анализ базы данных мы начнем с характеристик отдельных очередей строительства Московского метрополитена, выявления общих черт и отличительных особенностей круга архитекторов той или иной очереди.

Станции метрополитена первой очереди были призваны облегчить транспортное сообщение с центром Москвы важнейших площадей — Комсомольской, Смоленской и Крымской — и парков — Сокольнического и парка Горького⁶. Было построено 10 станций на Кировско-Фрунзенской линии и три станции Арбатского радиуса. Все они одновременно открылись 15 мая 1935 г., т. е. приблизительно через 3,5 года после того, как Метрострой приступил к прокладке первого тоннеля⁷. Однако архитектурное оформление будущих станций еще долгое время после начала строительства по-прежнему было неопределено, поначалу вопросами архитектуры метро занимался лишь не-

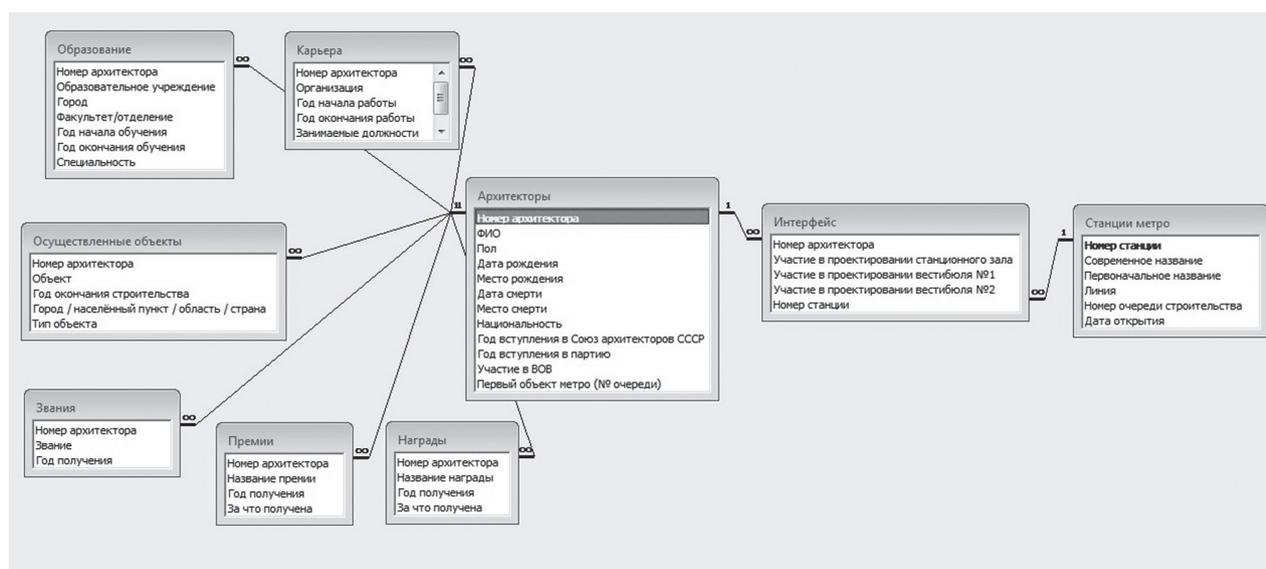


Рис. 1. Схема базы данных

большой отдел Метропроекта⁸. Но в 1934 г. было принято решение провести открытый конкурс, по результатам которого выявить и затем реализовать лучшие проекты станций⁹. Именно благодаря этому конкурсу три десятка советских архитекторов стали авторами первых в стране станций и вестибюлей метро. Почти все они работали либо в архитектурном отделе Метропроекта, либо в одной из архитектурных мастерских Моссовета. Архитекторам мастерских Моссовета «достались» почти три четверти новых станций, тогда как сотрудники Метропроекта играли менее важную роль. Существовала, однако, и практика совместной работы авторов из разных мастерских. Зрелых, опытных авторов среди архитекторов первой очереди было немного — лишь треть из них получили высшее образование до 1917 г. и имели большой стаж работы по специальности, причём некоторые представители «старой школы» советской архитектуры были вовлечены в строительство объектов метрополитена в роли руководителей мастерских.

Многие именитые зодчие, которые работали в те годы в Москве, к проектированию станций относились скептически, считали такой труд ниже своего достоинства¹⁰. Они привыкли к свободному полету творческой мысли, который сильно ограничивался технически крайне сложными пространствами подземных залов. В результате возможность проектировать первые станции Московского метро получили совсем молодые архитекторы. Это были амбициозные новаторы, вчерашние выпускники архитектурных вузов со всего Советского Союза, которые к началу строительства столичной подземки фактически не имели опыта работы с объектами сравнимой по важности с метрополитеном. Однако их свежий взгляд на оформление подзем-

ных станций, смелость и неординарность предложенных ими архитектурных решений не оставили равнодушными людей, которые утверждали окончательные проекты. Благодаря своему участию в строительстве метро многие молодые и до той поры неизвестные архитекторы в скором времени стали востребованными мастерами своего дела.

Станции второй очереди строились между 1935 и 1938 гг. Арбатский радиус, продленный в обе стороны, стал Арбатско-Покровской линией. Здесь были открыты три новые станции, связавшие с центром города Киевский и Курский вокзалы. Новый Горьковский радиус с 6 станциями был проложен от площади Свердлова (Театральной) до поселка Сокол¹¹. По причине слишком сжатых сроков было решено отказаться от проведения конкурса и поручить оформление станций и вестибюлей проверенным архитекторам, уже имевшим необходимый специфический опыт¹². Из 14 архитекторов второй очереди лишь четверо были «новичками», а все новые станции, кроме двух, были спроектированы архитекторами первой очереди. Прежними остались и проектные организации. И хотя две трети подземных залов были выстроены по проектам мастерских Моссовета, число занятых в работе архитекторов Метропроекта значительно возросло. Еще меньше, чем ранее, было среди авторов новых станций зрелых мастеров — из «мэтров» остался лишь И. А. Фомин. Было налажено тесное взаимодействие зодчих и инженеров на всех этапах работы, в результате чего труд архитекторов уже не сводился к внешнему оформлению заранее готовых конструкций. Возросшая творческая самостоятельность зодчих в сочетании с прогрессом в культуре отделки и механизации строительства привели к появлению нескольких особенно выдающихся работ. Именно вторая оче-

редь окончательно сформировала костяк авторов, задававших впоследствии основной вектор развития архитектуры метрополитена.

Все станции и вестибюли третьей очереди метрополитена были построены во время войны, в 1941–1944 гг. Благодаря новому Замоскворецкому радиусу с тремя станциями, соединенному с Горьковским, метро добралось до Павелецкого вокзала, автозавода «ЗиС». Арбатско-Покровскую линию, в свою очередь, продлили до проектируемого Центрального стадиона им. Сталина и Измайловского парка. Этот радиус, который был назван Покровским, насчитывал четыре новые станции¹³. Начало войны существенно повлияло на выбор окончательных проектов станций и вестибюлей из множества предложенных на закрытом конкурсе 1938 г.

В списке архитекторов третьей очереди значится 16 имен, среди которых лишь 6 известны нам по двум предыдущим очередям. Этот факт объясняется, во-первых, тем, что в конкурсе впервые приняли участие многие именитые советские зодчие, за несколько лет успевшие в корне изменить свои взгляды на архитектуру станций метро¹⁴. Во-вторых, некоторые из авторов станций 1930-х гг. с началом войны оказались в эвакуации, некоторые ушли воевать. Новые архитекторы, такие знаменитые и влиятельные, как Б. М. Иофан и В. А. Щуко, для работы над своими станциями привлекали и более молодых соавторов. И все же, несмотря на столь значительный прилив «свежих сил», опытные архитекторы-метростроители и теперь не утратили инициативу в проектировании — 5 из 7 новых станций и 4 из 7 наземных вестибюлей были построены без участия «новичков».

Четвертая очередь стала последней из построенных при жизни Сталина. Еще до конца войны была заложена Кольцевая линия, призванная связать между собой сразу 7 московских вокзалов и разгрузить существующие пересадочные узлы метрополитена¹⁵. Двенадцать станций линии последовательно вводились в эксплуатацию в 1950–1954 гг. Одновременно с ними строились также три станции так называемого глубокого Арбатского радиуса¹⁶. Открывшись для пассажиров в 1953 г., они полностью заменили 4 старые станции мелкого заложения. Проектные решения станций Кольца были определены в ходе конкурсов, причём конкурсы эти были впервые с 1934 г. открытыми¹⁷. О выборе оформления станций нового Арбатского радиуса нам не известно практически ничего из-за обстановки высокой секретности, сопровождавшей строительство: даже сами архитекторы точно не знали, где будут расположены проектируемые ими объекты¹⁸. Всего в создании подземных залов и наземных вестибюлей четвертой очереди приняли участие 45 архитекторов, что примерно

равно общему числу за все предыдущие очереди. Метрополитен теперь строился силами сотрудников множества проектных организаций — не осталось и следа единообразия, имевшего место ранее. На этот раз было бы трудно «приписать» отдельную станцию тому или иному институту, поскольку во многих случаях проекты реализовывались представителями сразу нескольких организаций, работавших в Метропроекте по совместительству. Число «новичков» оказалось еще выше, чем в случае с третьей очередью — 34 человека. Но если раньше ведущая роль почти всегда оставалась за «ветеранами», теперь большая часть станций создавалась практически без участия авторов предыдущих очередей. Это приводит нас к выводу, что проекты «новичков» уже зачастую ни в чем не уступали проектам более опытных коллег, а специфические знания последних постепенно теряли былую значимость. Произошло это во многом потому, что за 15 лет существования Московского метро проектирование подземных станций перестало быть в глазах архитекторов экстраординарной задачей, ведь и сами станции давно перестали быть диковинкой. Нужный стиль был уже найден, больше не надо было ничего придумывать с чистого листа, как приходилось это делать создателям первой очереди. К тому же не все архитекторы-метростроители прежних лет могли по разным причинам продолжать работать в этой сфере деятельности. Тех же, кто впервые участвовал в строительстве станций четвертой очереди, можно условно разделить практически поровну. Первую половину оставляли архитекторы, чей стаж работы по специальности на начало 1950-х гг. превышал 15 лет. Появление на стройке метро такого большого числа опытных специалистов — уникальный для изучаемого периода случай. Вторую половину «новичков» составляли молодые архитекторы, большинство из которых включились в работу над своими станциями практически сразу после получения высшего образования. Этим они были схожи с архитекторами первой очереди, но если тогда многие молодые авторы имели возможность работать практически самостоятельно, то теперь им отводилась в основном лишь роль соавторов. И все же именно четвертая очередь, признанная золотой эрой в архитектуре метро, стала и первой пробой пера для тех, кто строил станции Московского метрополитена во второй половине XX в.

В 1954 г. на Покровском радиусе открылась первая станция пятой очереди. В 1957–1959 гг. Фрунзенский радиус, где построили четыре станции, был продлен до территории Московского университета¹⁹. Новый Рижский радиус с четырьмя станциями в 1958 г. прошел от Кольцевой линии до ВДНХ²⁰.

Знаменитое постановление Совета Министров СССР от 1955 г. «Об устранении излишеств в проектировании и строительстве», где высказывалась жесткая критика «украшательства», к которому архитекторы привыкли за годы нахождения у власти Сталина, ознаменовало поворот к упрощению архитектуры метрополитена²¹. В результате облик будущих станций перестали определять по итогам конкурсов²². Тринадцать из 24 архитекторов пятой очереди уже имели опыт проектирования станций, но в основном небольшой — обычно это были «новички» четвертой очереди. Настоящих же «ветеранов» осталось всего трое, а многие другие, чьи имена прочно ассоциировались с лучшими образцами архитектуры метро, оказались не у дел. С проектированием станций на удовлетворительном уровне теперь могли справиться и менее опытные и знающие, но более сговорчивые архитекторы, чьи ряды в основном пополнялись за счет выпускников, направленных на работу в Метрогипротранс (бывший Метропроект). Почти все архитекторы пятой

очереди были штатными сотрудниками этой организации, в руках которой теперь сосредоточилась вся деятельность по разработке проектов станций и вестибюлей. Строительство метро приобретало все более массовый характер — одни и те же архитекторы проектировали сразу несколько объектов, что в прежние годы было редкостью. Многие из этих людей плодотворно продолжали свою работу и в дальнейшем, когда на смену эпохе «подземных дворцов» пришло время типовых и однообразных станций.

Рассмотрев особенности отдельных очередей строительства станций метрополитена, перейдем к статистическому анализу всего круга архитекторов Московского метрополитена изучаемого периода, выделим наиболее характерные черты их коллективной биографии. Одной из важнейших черт является распределение архитекторов по месту рождения (рис. 2).

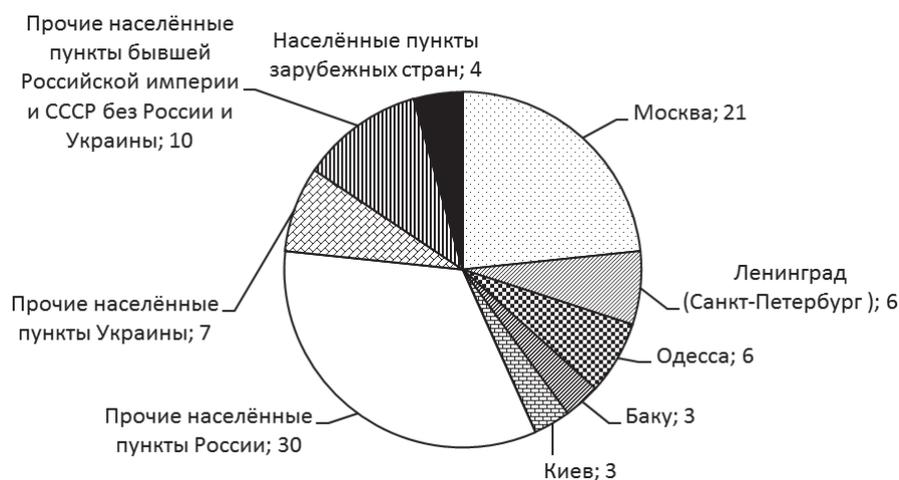


Рис. 2. Распределение архитекторов 1–5-й очередей строительства по месту рождения

Как показывает диаграмма (рис. 2), москвичей среди авторов станций и вестибюлей столичного метро было менее четверти. Лозунг «Метро строит вся страна» можно в полной мере отнести и к архи-

текторам — возможность реализовать здесь свои творческие замыслы получили специалисты из разных уголков СССР.

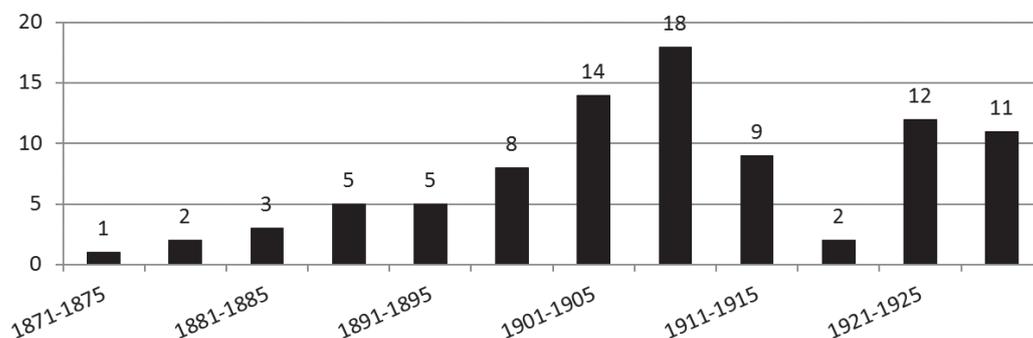


Рис. 3. Распределение архитекторов 1–5-й очередей строительства по годам рождения

Гистограмма распределения по возрасту (рис. 3) демонстрирует, что более четверти будущих архитекторов метро родились в первое десятилетие XX в., чуть больше — в последующие два десятилетия. Менее трети появились на свет в XIX в., что еще раз говорит об относительной молодости круга архитекторов Московского метрополитена — на начало строительства метро в 1931 г. большинству из них не было и 30 лет. При определении среднего возраста архитекторов по очередям мы решили ориентироваться на год открытия первой из станций конкретной очереди. На протяжении всего изучаемого периода средний возраст колебался в целом незначительно и оставался примерно на одном и том же уровне — 37–38 лет. Это не самый высокий показатель для людей, ответственных за внешний об-

лик столь важного объекта, как столичный метрополитен.

На следующей диаграмме (рис. 4) видно, что больше половины архитекторов были выпускниками двух архитектурных школ — московского ВХУТЕИНа, на основе которого в дальнейшем возник МАРХИ, и ленинградского, позже переименованного в ЛИЖСА. Более 60% вузов, в которых учились архитекторы первых очередей, — московские. Каждый третий архитектор получил первое профессиональное образование в 1926–1935 гг. Именно эти люди стали костяком первых трех очередей. Другая треть — архитекторы выпусков 1941–1955 гг., оказали существенное влияние на облик двух последних очередей. И у тех, и у других к моменту начала работы над проектами станций и вестибюлей метро трудовой стаж по специальности был невелик.

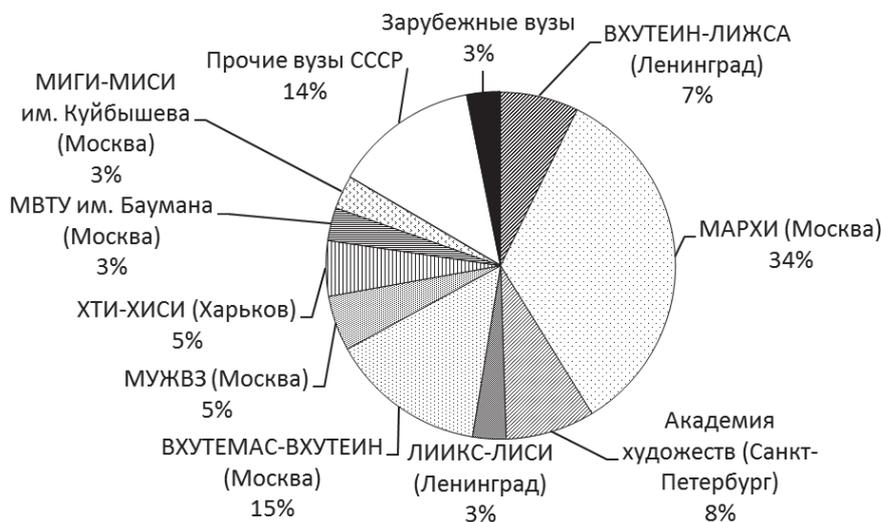


Рис. 4. Распределение архитекторов 1–5-й очередей строительства по высшим учебным заведениям

Деятельность изучаемого круга архитекторов, работавших над проектами станций и вестибюлей подземки, является лишь малой частью творчества этих людей — проектировали они и сотни прочих объектов.

Как демонстрирует гистограмма на рисунке 5, периоды наибольшей трудовой активности данного круга архитекторов выпадают на 1925–1940 гг. и 1950–1980 гг. Самый существенный спад строительства приходится на годы войны — по меньшей мере, каждый четвертый архитектор метро был участником войны. Любопытен тот факт, что как раз после запуска первой очереди доля построек, возводимых этими архитекторами в Москве, превысила долю всех остальных населенных пунктов, вместе взятых. С 1935 г. и вплоть до начала XXI в. архитекторы первых очередей строили

в основном в столице — здесь сосредоточено 52% от общего числа осуществленных объектов. Наиболее характерный для архитекторов 1–5-й очередей тип построек, не связанных с метро, — жилые здания (их более четверти от общего числа), далее идут общественные и административные. Промышленных строений, на удивление, немного — таковых лишь 4%. Среди объектов, осуществленных авторами станций метро, множество других выдающихся сооружений, таких как сталинские высотки, павильоны ВДНХ, знаменитые стадионы, театры, концертные залы.

За свою многолетнюю работу многие архитекторы рассматриваемого нами круга были удостоены высоких государственных наград и почетных званий. Среди них 11 кавалеров ордена Ленина, 10 заслуженных архитекторов РСФСР, один заслу-

женный и 10 народных архитекторов СССР, два Героя Социалистического Труда. О том, насколько высоко оценивался властью их труд, свидетельствует то, что 7 станций и один вестибюль Московского

метро были удостоены высшей архитектурной премии своего времени — Сталинской. Одиннадцать человек получили ее за проекты, связанные с метро, еще пятеро — за постройки иного рода.

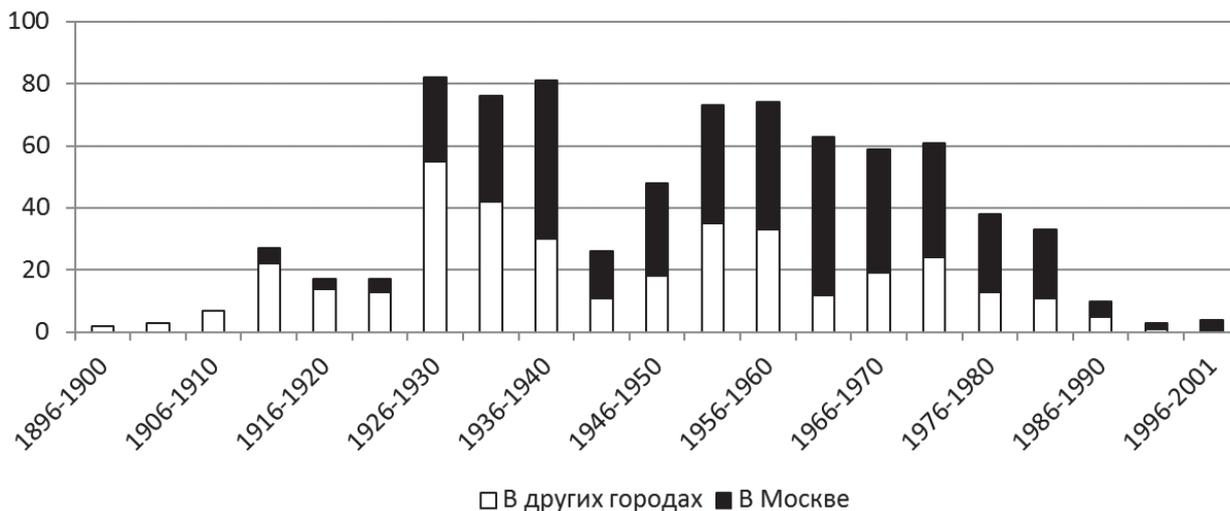


Рис. 5. Распределение по годам завершения строительства и расположению прочих объектов, осуществленных при участии архитекторов 1–5-й очередей

В заключение стоит сказать, что для многих архитекторов «старой школы» проекты, связанные со столичным метро 1930–1950-х гг., стали своеобразной «лебединой песней» — самые опытные, знаменитые, талантливые зодчие со всей страны стремились оставить свой след в истории этого удивительного архитектурного ансамбля. Для авторов, чья карьера и творческий путь только начинались

со станций и вестибюлей Московского метрополитена, именно он во многих случаях стал «дорогой в жизнь», крайне ценной возможностью проявить себя. Те из них, кому удалось воспользоваться этой возможностью, уже совсем скоро вошли в число лучших представителей нового поколения советских архитекторов.

ПРИМЕЧАНИЯ

- 1 Куцелова А. А. Место Московского метрополитена в советском культурном пространстве // Архитектура сталинской эпохи: опыт исторического осмысления. М., 2010. С. 174–182.
- 2 Дни и годы Метростроя. М., 1981. С. 16.
- 3 Зиновьев А. Н. Сталинское метро. Исторический путеводитель. М., 2014. С. 231–233.
- 4 Московский метрополитен: [Официальный сайт]. URL: <http://www.mosmetro.ru>
- 5 Архив ГНИМА им. А. В. Щусева. Фонд биографического словаря архитекторов. Материалы алфавитных папок и личных листков членов Союза Архитекторов СССР.
- 6 Нойгац Д. Московское метро: от первых планов до великой стройки сталинизма (1897–1935). М., 2013. С. 122.
- 7 Там же. С. 121.
- 8 World Art Музей № 14 — «Московскому метро 70 лет». М., 2005. С. 31.
- 9 Зиновьев А. Н. Указ. соч. С. 12.
- 10 World Art Музей... С. 30–31.
- 11 Зиновьев А. Н. Указ. соч. С. 64–65.
- 12 World Art Музей... С. 55.
- 13 Потемкин С., Владимиров А. Третья очередь метро. М., 1945. С. 15.
- 14 World Art Музей... С. 76.
- 15 Катзен И. Е. Метро Москвы. К 800-летию Москвы. 1147–1947. М., 1947. С. 159–161.

- ¹⁶ Зиновьев А. Н. Указ. соч. С. 207.
- ¹⁷ Рыжков К. С. Архитектура станций и вестибюлей второго участка Большого кольца Московского метрополитена // Городское хозяйство Москвы. 1952. № 2. С. 11.
- ¹⁸ Зиновьев А. Н. Указ. соч. С. 207.
- ¹⁹ Там же. С. 231.
- ²⁰ Там же. С. 228.
- ²¹ Васькин А. А. Сталинские небоскребы: от Дворца Советов к высотным зданиям. М., 2011. С. 239–245.
- ²² World Art Музей... С. 114.
-