

СТАНЦИЯ МЕТРО БАУМАНСКАЯ В ТВОРЧЕСТВЕ Б. М. ИОФАНА: ИССЛЕДОВАНИЕ ПРОСТРАНСТВА СТАНЦИИ (В СВЯЗИ С РЕКОНСТРУКЦИЕЙ СТАНЦИИ)

Ю.В. Дубровский

Московский архитектурный институт (государственная академия), Москва, Россия

Аннотация

В статье исследованы принципы пространственного построения станции московского метрополитена «Бауманская» на основе анализа литературных источников и непосредственных наблюдений автора. Уделяется внимание организации пространства станции, связи её проекта с другими проектами Б.М. Иофана. Для этого Бауманская рассматривается как соединение творческого метода Иофана и условий, созданных масштабом застройки. Выявлено особое пространственное построение данного объекта, автором отмечены приёмы, впервые применённые в архитектуре метро. На основе проведённого анализа раскрывается подобие пространства станции театру, способствующее переосмыслению станции как театрально-архитектурного действия, развивающегося в пространстве согласно сценарию движения. Предложена концепция Бауманской как пространства диалогов, возникающего на пересечении композиционного и пластического решения, внутренних смыслов и внешних связей с другими проектами Иофана. В частности, выявлено значительное взаимное влияние проектов Бауманской и Дворца Советов, что позволяет рассматривать её как авторское размышление Иофана о Дворце Советов. Сформулировано понимание станции как целостного объекта, целостность которого основывается на внутренних и внешних связях и противоречиях Бауманской.

Ключевые слова: Б.М. Иофан, И.М. Рабинович, станция Бауманская, диалог, театр, продольное и поперечное движение, пластическое выражение динамики, Дворец Советов

BORIS IOFAN'S MOSCOW METROSTATION BAUMANSKAYA: DISCOVERING THE METROSTATION SPACE (DUE TO THE RECONSTRUCTION OF THE STATION)

Y. Dubrovsky

Moscow Institute of Architecture (State Academy), Moscow, Russia

Abstract

The article is the research of the principles of spatial construction of moscow metro station Baumanskaya based on the analysis of the literature and direct observations. Attention devoted to organization of the station space, and continuity of this project to other lofan's designs. The article considers the station as a synthesis of the lofan's creative method within requirements of the development scale. It's identified a special spatial structure of the object, the author observed the methods, first applied in the metro architecture. The similarity and commons of the space station and the theater, contributing to the rethinking of the station as a theatrical-architectural action, evolving in the space according to the movement, based on the analysis. The author proposes the concept of the dialogue purposed space of the station occurring the opposite planar and plastic solutions, inner meaning and external continuations to other projects lofan's designs. In particular, the significant mutual influence of Baumanskaya station and project of the Palace of Soviets is shown, it can be regarded as the lofan's reflections about the Palace of Soviets. Finally, it's formulated that Baumanskaya station is consider to be an integral object based on the integrity of the internal and external relations, continuities and contradictions.

Keywords: B.M. Iofan, I. M. Rabinovich, Baumanskaya station, dialogue, theater, dynamics and targeted movement, longitudinal and cross counter dynamics, the Palace of Soviets

8 февраля 2015 года была закрыта станция Бауманская для выполнения работ по замене устаревших эскалаторов, истративших свой срок службы, на новые модели. По официальным заявлениям московского метрополитена и департамента транспорта Москвы, работы могут быть закончены за год, в декабре 2015 года. В рамках проводимых мероприятий выполняется ремонт конструкций и отделки наклонного хода, замена эскалаторов, так же, согласно официальному пресс-релизу, будет произведена реставрация наземного вестибюля станции и частично подземного зала [1].

По опыту предыдущих подобных действий на других станциях в профессиональной и общественной среде возникло опасение, на предмет качества и уместности выполняемых реставрационных работ, могущих привести к возможному искажению архитектурного облика объектов. Так или иначе, ремонтно-реставрационные работы на станции Бауманская московского метрополитена, это повод ещё раз обратить внимание на историческую ценность и значение ее архитектуры.

Тема станции Бауманская в контексте изучения творчества Б.М. Иофана получила незначительное внимание. В большей степени исследования сконцентрированы вокруг двух наиболее известных проектов мастера – Дворца Советов и павильона СССР на всемирной выставке в Париже 1937-го года. В целом к теме творчества Иофана в разное время обращались Рябушин А.В., Бархин А.Д., Костюк М., Седов В.В., причём большинство работ написано в последние пятнадцать лет. Неоднократно проводились выставки, например, выставка к 120-летию мастера в музее архитектуры им. А.В. Щусева «Архитектор власти». Тем не менее, единственным полным исследованием, посвященным всему спектру многогранного творчества Иофана, остаётся монография И.Ю. Эйгеля, 1978 года [2], которой предшествовали несколько публикаций И.Ю. Эйгеля совместно с Д.М. Ципировичем. Станция Бауманская рассматривается преимущественно в составе третьей очереди Московского метрополитена, которой посвящены статьи Колбина В., Ильина М., Абросимова П., Зеленина М. и др. Однако, краткий характер описания станции и в монографии, и в периодике того периода оставляет пространство для анализа и исследования этого объекта. В данном исследовании предпринимается попытка комплексного исследования пространственной структуры станции, а также выявления присущих именно этому проекту черт. Исследование проводится на основе анализа литературных источников, визуального анализа станции и графических материалов разных лет.

Станция Бауманская входит в состав третьей очереди Московского метрополитена, ее разработка шла в мастерской Бориса Михайловича Иофана под проектным названием «Спартакoвская», в 1938-1943 годах, открытие состоялось в начале 1944 года, одновременно со станциями Электrozаводская, Семёновская, Измайловский парк (ныне Партизанская) и Первомайская (ныне закрыта). В 1947 году в вестибюле станции создается мозаичное панно «Слава Советской армии» (худ. И.М. Рабинович) и Бауманская становится одним из наиболее значимых среди реализованных проектов мастерской Б.М. Иофана в конце 30-х – начале 40-х годов.

Работа над проектом станции начинается вскоре после создания павильона СССР на Всемирной выставке в Париже 1937 года и ведётся параллельно с проектированием павильона СССР для выставки в Нью-Йорке в 1939 году и Дворца Советов. Станция по времени проектирования переплетается с другими знаковыми объектами Б.М. Иофана, являясь широко известным, и сохранившимся до нашего времени объектом. Таким образом, станция Бауманская, которая не проектировалась в качестве программного

объекта Иофана, фактически примеряет на себя эту роль, являясь главным воплощением творческих концепций мастера второй половины 30-х – начала 40-х годов.

Постройка наследует черты своих «старших братьев»: парижского павильона СССР и Дворца Советов. Это было predetermined и сроками проектирования, и составом команды авторов. Практически весь коллектив, разрабатывавший станцию, работал и над проектом Дворца Советов; в том числе, упомянутый выше, один из главных художников Дворца Советов, театральный художник И.М. Рабинович. Факт этого архитектурно-художественного родства с проектами павильона СССР и Дворца Советов ставит станцию в ряд произведений мастерской Иофана, требующих особого рассмотрения подходов к созданию архитектурного пространства.

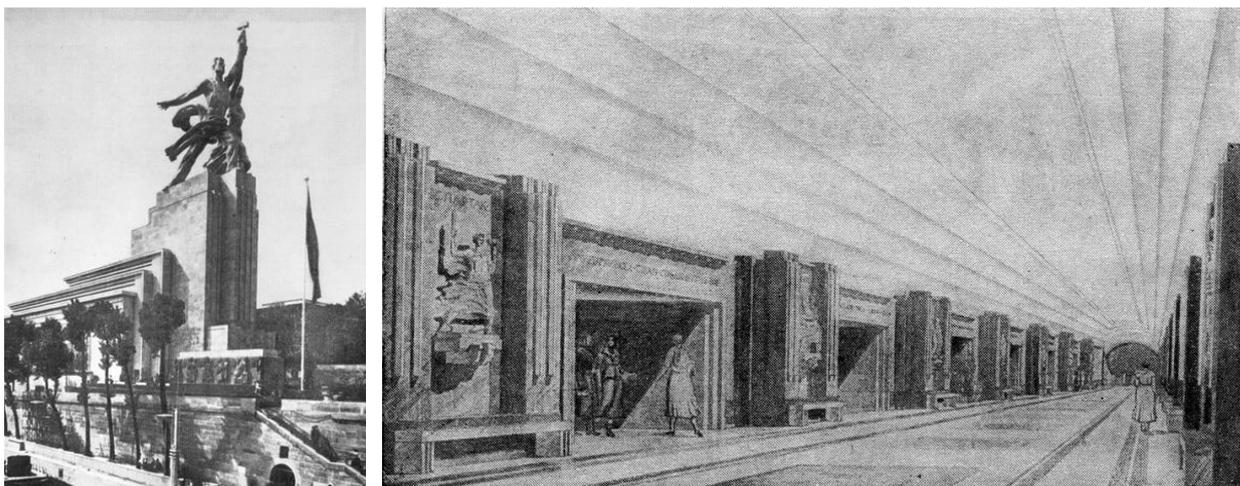
1930-е годы – время развития концепции освоения наследия. В этот период творческий метод авангарда встречает соперников в лице сторонников обращения к классическим приёмам и формам архитектуры и Иофан один из немногих архитекторов, занимающих независимую позицию. Как известно, молодость зодчего и его раннее архитектурное творчество проходило в Италии, а с возвращением в Советский Союз мастер обращался и к практике авангарда, таким образом, эти две составляющих значительно predeterminedили его метод. На фоне столкновения новаторства и освоения наследия в 30-е годы, Иофан добивался не только равновесия, но и синтеза двух подходов, и это делало архитектора и его мастерскую независимыми на поле советской архитектуры как предвоенного, так и послевоенного периода.

Творчеству Б.М. Иофана характерен набор художественных, пластических и архитектурных приемов, создающих особый масштаб и динамику построек, позволяющих сочетать сложность и лаконичность формы [2]. Наиболее широко известным является приём многократных уступов-ступеней плоскости стены, что создаёт особое движение: этот приём художественно ассоциируется с развевающимся знаменем. По сути, он является художественно-эстетической основой павильона СССР 1937-го года.

Однако станция метрополитена является объектом, архитектурное решение которого зачастую зависит от конструктива, определяющего масштаб и размеры пространства. Если вестибюль станции проектируется по отдельному проекту, то подземное пространство станции проектируется на основе существовавшего в тот период типового проекта станции, диаметр колец тубинговой обделки станционных залов которого составлял 9,5 м. Центральный зал станции соединён со станционными тоннелями двенадцатью проходами (по шесть с каждой стороны), разделёнными десятью (по пять) массивными пилонами [3]. Относительно камерное пространство станции приводит к некоторой деформации традиционных для Иофана архитектурно-художественных приёмов, что не только создаёт особую структуру станции, но и способствует возникновению специфического диалога между архитектурным решением станции и архитектурным решением советского павильона и Дворца Советов.

Первые проекты станции, опубликованные в специализированной периодике в 1938-1939-х годов [4], в значительной степени связаны с павильоном СССР на Всемирной выставке. При решении проблемы членения массивных пилонов станции и создании ритма пилонов и ниш для скульптуры в качестве выступающих пилонов используются блоки, практически повторяющие башню-пьедестал павильона СССР, словно тиражирование павильона в оформлении пилонов станции. Многоуровневые ступени уступов, рассечка главной плоскости стальными рёбрами-планками, создающими устремлённость ввысь и вперёд – это основные приёмы архитектурной выразительности советского павильона (Рис. 1а). Но в условиях станции размеры блоков, применённых для художественного облегчения относительно продольной оси станции, уменьшаются, это приводит к возникновению образа пилон станции, как сдвоенных павильонов СССР, с включённой между ними скульптурной темы станции (Рис. 1б). С другой стороны, именно пластика этого хода ложится в основу решения пространства станции с позиций динамики и развития направлений. Ранний проект станции создаёт диалог поперечного и

продольного движения, формирующего иное восприятие Бауманской в сравнении с другими станциями Московского метрополитена [2].



a)

b)

Рис. 1(a,b). Преемственность раннего проекта станции «Спартакoвская» по отношению к павильону СССР на Всемирной выставке в Париже 1937 г: а) павильон СССР на Всемирной выставке в Париже 1937 года, арх. Б.М. Иофан, скульптор В. И. Мухина; б) проект архитектурного оформления станции «Спартакoвская» третьей очереди метро, арх. Б. М. Иофан

Пространственная структура станции Бауманская

Одной из определяющих черт станции Бауманская является целостность пространственного решения станции, целостность структуры пространства [2,4]. Б.М. Иофан создаёт станцию как единую композицию. Пространство разделено на отдельные части, но сохраняет своё единство, подчинено единым темам, единым пластическим ходам, наполнено объединяющими элементами. В проектировании станций первой и второй очереди сложилась практика преимущественно отдельного проектирования платформенной части/станционных залов и наземных вестибюлей, например, станция Динамо (вторая очередь) спроектирована Я. Лихтенбергом и Ю. Ревковским, а архитектором вестибюлей является Д. Чечулин. В случаях, когда проектированием всего комплекса занималась одна мастерская, часто наземная часть и подземная часть получали практически независимые трактовки, пример, станция Электrozаводская (В. Щуко, В. Гельфрейх, И. Рожин). В отличие от этого, Бауманская имеет связанное решение вестибюля и подземных залов, единую продольную ось, объединяющую наземную и подземную часть, на которой выстраивается иерархия пространств.

Станция расположена не перпендикулярно Бауманской улице, для этого Иофан включает дополнительный вестибюль, треугольный в плане, располагая главный фасад по улице, а основной вестибюль уже в осях станции, добиваясь поэтапного раскрытия всех пространств при движении по одной оси [2,5].

Пространство центрального нефа станции дополнительно разделено на три части: технический аванзал в зоне натяжной камеры наклонного хода (спуск с эскалатора), ограниченный аркой, скрывающей конструкции гермозатвора, далее располагается основное пространство центрального зала, которое завершает парадный аванзал, являющийся композиционным фокусом центрального зала [3]. Станционные тоннели (боковые нефы) станции, предложенные в качестве холлов перед центральным залом станции, решены лаконично и утилитарно. Общее спокойное оформление и

исключительно функциональное назначение, позволяет опустить их рассмотрение, сконцентрировав внимание на композиционном развитии станции, относительно продольной оси.

Б.М. Иофан разделяет центральный зал станции на два отдельных соподчинённых пространства, не только трактуя станцию в качестве базилики, но и выделяя архитектурно и художественно обособленный аванзал, уподобленный горнему месту храма. Так возникает трёхчастная композиция основных залов, выстроенная по продольной оси: вестибюль, центральный зал, аванзал, в которую органично включены наклонный ход и эскалаторный аванзал. Вестибюль и аванзал в такой композиции существуют как подобно-симметричные относительно центрального зала, не являясь полностью симметричными. Не смотря на независимость и разницу в объёмах, вестибюль и аванзал имеют общую планировочную, объёмную структуру, пластику элементов, принцип отделки: оба зала имеют в основании квадрат, купольное завершение, выделенный центр зала, обозначенный, кругом в рисунке пола, стены обоих залов отделаны исключительно светлым газганом.

Аванзал в торце станции вторит парадному строению вестибюля и рассматривается как кульминация продольной композиции станции (Рис. 2). Усиление продольной оси станции за счёт создания «алтарных» пространств будет активно использоваться в проектах большинства станций послевоенного периода. Наиболее яркое решение, построенное на основе развития по продольной оси, ориентированной на «алтарь», имеет станция Октябрьская (Калужская, 1950 г.), архитектор станции Л. Поляков часто воспринимается как автор композиции продольной оси и «алтаря» в пространстве станции метро. Однако и работа Л. Полякова и другие станции, на которых использовался данный приём, трактуют торец станции художественно, в то время как на станции Бауманская дана именно планировочная, архитектурная трактовка в форме аванзала. Определено, что именно Бауманская Б.М. Иофана является первым примером подобной композиции. Станция строится, практически, как анфилада.

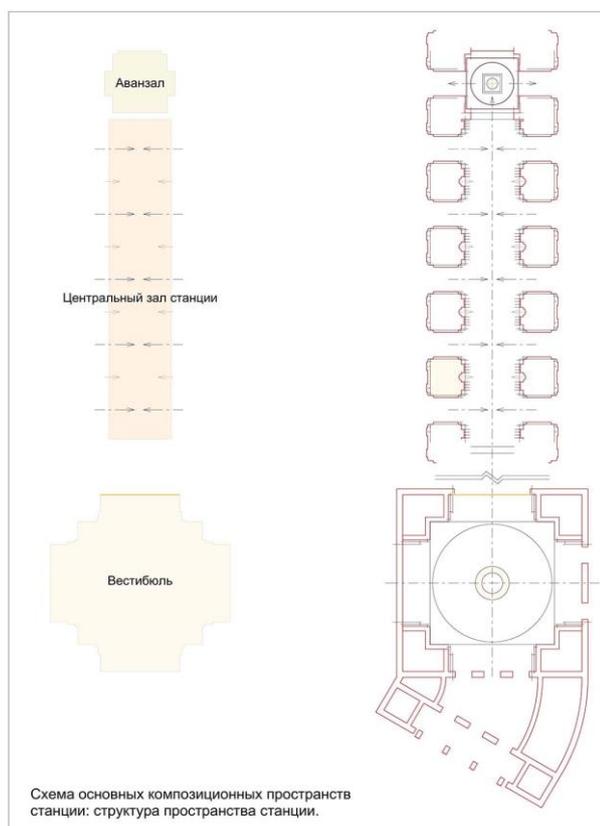


Рис. 2. Пространственная композиция станции, продольное построение основных пространств станции

Композиция сменяющих друг друга пространств, станция-анфилада, приведённая выше, требует поэтапного рассмотрения залов станции.

Вестибюль станции, возникновение темы театра

Павильон вестибюля в целом разрабатывался согласно римской тематике первоначального проекта, связанной с восстанием Спартака, именно здесь в наибольшей степени проявляются итальянские истоки архитектуры Иофана [2]. Главный фасад павильона вестибюля, обращённый к Бауманской улице, создан Иофаном в манере переосмысления опыта итальянской архитектуры, имеющей сходство с постройками Марчелло Пьячентини и Гаэтано Минуччи в Риме [6], Альдо Зацци и Чезаре Валле в Форли (Рис. 3а). Художественное решение ранних проектов фасада на основе шрифтовых композиций, барельефов и скульптурных групп не было реализовано, фасад павильона получился значительно более строгим. Основным элементом главного фасада является открытая лоджия главного входа в вестибюль, архитектура которой едина с архитектурой станции, развивая целостное решение пространства всей станции.

Это достигается в первую очередь пластикой колонн – тройные канелюры по главному фасаду являются объединяющим приёмом с пилястрами центрального зала, в то время как фриз сухариков-зубчиков – объединяет с внутренним пространством вестибюля. Главный фасад павильона вестибюля получил развитие в павильоне лаборатории в парке Института физических проблем на Воробьёвском шоссе, построенном в 1944-1947 годах [6]. Малоизвестное до сих пор сооружение является прямым продолжением архитектуры главного фасада павильона вестибюля метро Бауманская (Рис. 3с).



a)



b)



c)

Рис. 3(а-с). Общие мотивы итальянской архитектуры 1930-1940-х гг. и творчества Б. Иофана: а) Библиотека Коммунале, Чезенатико, Италия, арх. Сол Браветти; б) вестибюль станции «Бауманская», фасад по Бауманской улице; с) павильон лаборатории Института физических проблем, арх. Б. Иофан

Внутреннее пространство вестибюля образовано диалогом с итальянским наследием. Центрический план вестибюля восходит к Вилле Ротонде Андреа Палладио, он образован крестом, в основе которого лежит квадрат; во внутреннее пространство вестибюля вписана Вилла Ротонда (Рис. 4). Движение встречных пассажиропотоков позволяет трактовать центрическое пространство как внутреннюю площадь, способствует этому и сдержанное декорирование: в центре выложена небольшая круговая мозаика, фиксирующая собой пространство подобно фонтанам внутренних дворигов. Крестовое пространство перекрывается куполом [5].

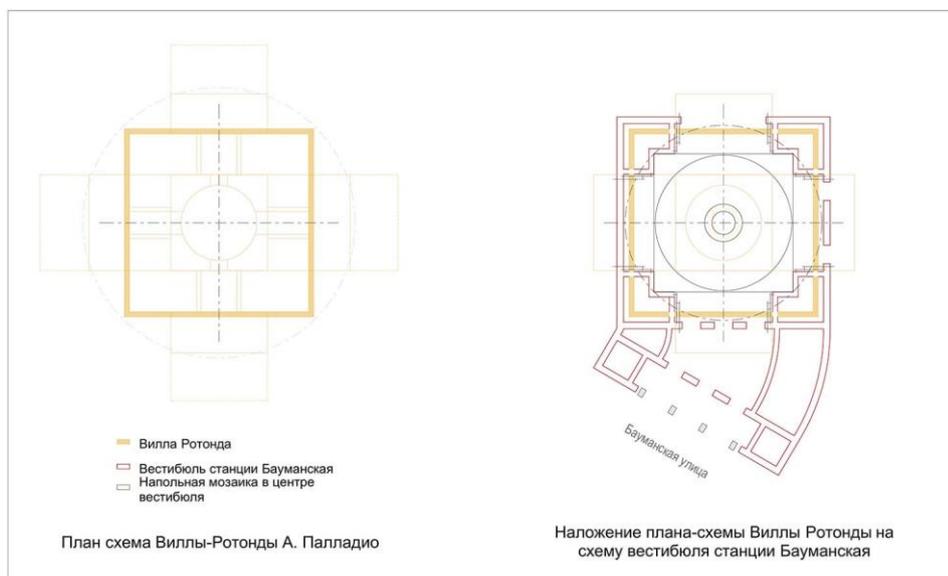


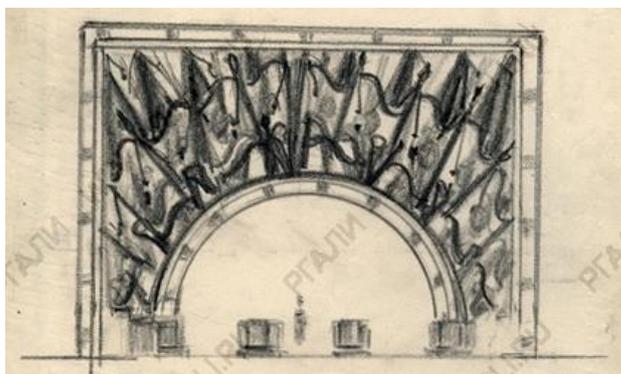
Рис. 4. Сравнение вестибюля станции «Бауманская» и Виллы Ротонды А. Палладио: наложение планов-схем

Стены, облицованные газганом, имеют тройные уступы, «раскрывающие» стороны креста на центр вестибюля. Однако, работая с интерьером, Иофан отказывается от «рубленых» прямоугольных уступов, уступы имеют скругления вместо углов. В дополнение к относительной камерности внутреннего пространства вестибюля, скругления образуют эффект переливающейся драпировки театральных кулис или лож. Основываясь на визуальном анализе, можно говорить, что тема театра активно присутствует в пространстве вестибюля станции, её поддерживает и освещение в нишах на потолке, и пластика стен, мягкий свет и цвет вестибюля. Но ключевым для театральности вестибюля является мозаичное панно «Слава Советской Армии» работы И.М. Рабиновича.

В команду Иофана И.М. Рабинович попадает во время работы над проектом Дворца Советов в качестве одного из главных художников. Но основное направление его деятельности – театральное: Исаак Моисеевич Рабинович занимался оформлением спектаклей в МХТ им. Чехова и Театре им. Вахтангова [7]. Среди его работ как сценография, дизайн костюмов для спектаклей, так и разработка занавесов для театров. Для станции Бауманская он разрабатывает панно, занимающее всю плоскость стены над порталом наклонного хода, полностью заполняя пространство между двумя стенами-кулисами по бокам. Благодаря свету из ниш, расположенным по сторонам креста, свету непосредственно над панно (большей освещённостью панно в сравнении с центром вестибюля), оно воспринимается подобно занавесу в зале театра. Усиливает эффект наличие портала наклонного хода, словно в этом месте занавес приподнят, и из-под него проступает пространство сцены, в данном случае – образ станции, переданный светом наклонного хода, являющегося связью с центральным залом станции. Соответственно, портал приоткрывает занавес над станцией и приглашает пассажиров пройти непосредственно на неё (Рис. 5a-d).



a)



b)



c)



d)

Рис. 5(a-d). Театральное пространство вестибюля станции «Бауманская», мозаичное панно «Слава Советской Армии», трактованное как занавес: а) Государственный академический Большой театр, Историческая сцена: «Золотой» занавес; b, c) «Слава Советской Армии», эскиз. И.М. Рабинович; d) вестибюль станции «Бауманская», мозаичное панно «Слава Советской Армии»

Пространство вестибюля представляет собой сложное сплетение образов, вступающих в диалог с Италией, и, одновременно, с театром. Следует отметить, что при отсутствии до конца 50-х годов турникетов, целостность вестибюля проявлялась сильнее, мозаика на полу лучше читалась, а взору входящего в вестибюль пассажира фронтально представало мозаичное панно-занавес И.А. Рабиновича. Вестибюль станции является одним из самых простых по планировке и построению, и одним из самых интересных по набору смыслов и организации пространства в метро.

Центральный зал: диалог поперечного и продольного движения

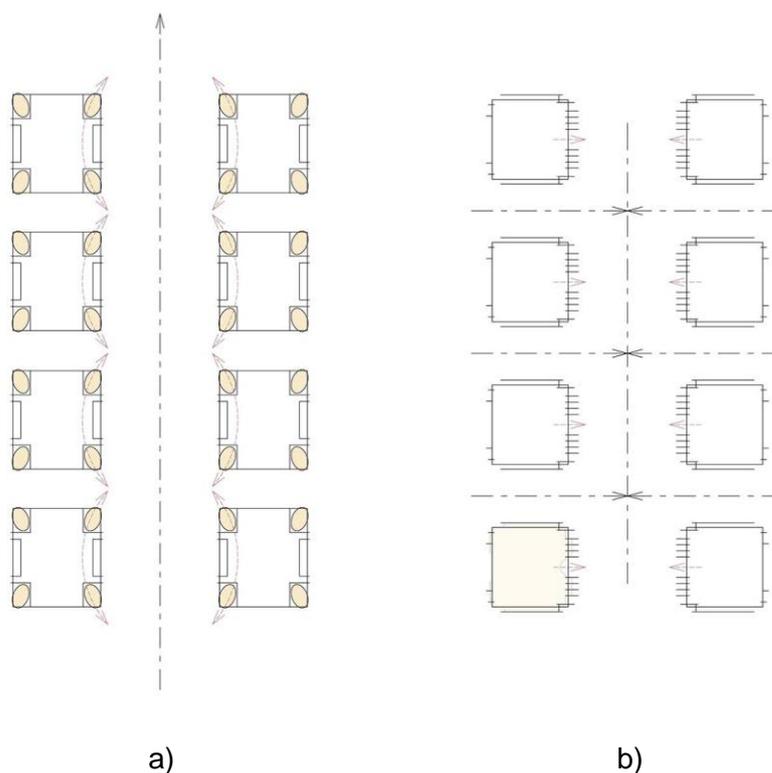
Из вестибюля по эскалатору пассажир попадает в центральный зал станции. Основой художественного оформления зала являются скульптуры защитников Родины и тружеников тыла, расположенные в нишах, образованных пилястрами пилонов. В отличие от основных массивов пилонов станции, облицованных газганом, пилястры (в ряде изданий названы спаренными пилонами) облицованы тёмно-красным полированным порфиром и художественно отделены органично вписанными решетками вентиляции, ниши отделаны мозаикой из красного мрамора. За счёт чередования выступов и ниш, проходов между пилонами, членений решёток вентиляции и цвета отделочного материала достигается эффект лёгкости конструкций станции. Пилястры в центральном зале имеют по три канелюры, обращённые к центральной оси зала, что с одной стороны поддерживает связь с колоннами входа на станцию, с другой стороны – создаёт

дополнительные членения поверхностей на станции. Свод станции образует продольные складки, за которыми расположено закарнизное освещение, по центральной оси свод украшен орнаментом из повторяющихся циркульных элементов.

Центральный зал станции образован выраженной продольной осью, направленной на аванзал, что подчёркивается рисунком пола, пластическим решением свода. С другой стороны, переработанное со времени первого проекта, но сохранившее свою динамику и направленность пластическое решение пилонов и пилястр, поддерживая продольный ритм, создаёт мощную поперечную динамику. Благодаря этому на станции возникает диалог двух направлений, двух движений, двух динамик: продольной и поперечной. При этом поперечная динамика настолько сильна, что фактически не является подчинённой по отношению к продольной. Именно диалог двух направлений следует отнести к авторскому методу Иофана на этой станции.

Большинство станций метрополитена, особенно пилонных, воспринимается продольно независимо от точки зрения, сложности художественного решения. И ранние станции, такие как Красные Ворота, и послевоенные станции, и станции, построенные за последние десятилетия, развиваются и воспринимаются продольно. Взгляд зрителя-пассажира скользит параллельно продольной оси станции. Именно продольно оси расположены скульптуры на станции Площадь Революции (Рис. 6а). Станция Бауманская предлагает совершенно иную парадигму движения. Скульптуры выходят из плоскости пилона: это движение поддерживает пластика пилястр и дополнительные уступы пилонов. Сторона пилона, обращённая в центральный зал, словно врывается в него. Поперечное, встречное движение элементов оформления станции создаёт особое пространство центрального зала (Рис. 6b) [2].

Однако, на станции создан именно диалог двух направлений, диалог восприятия в этих направлениях (Рис. 7а). При последовательном, согласно пространственному строению станции, восприятию поперечной динамики объектов центрального зала, возникает образ выходящих из-за кулис, из-за занавеса, действующих лиц – героев-победителей (Рис. 7b). На стыке двух направлений динамики вновь проявляется тема театральности станции, театрального восприятия. Несколько рядов ритмических «кулис» скрывают за собой аванзал, долженный стать кульминацией композиции.



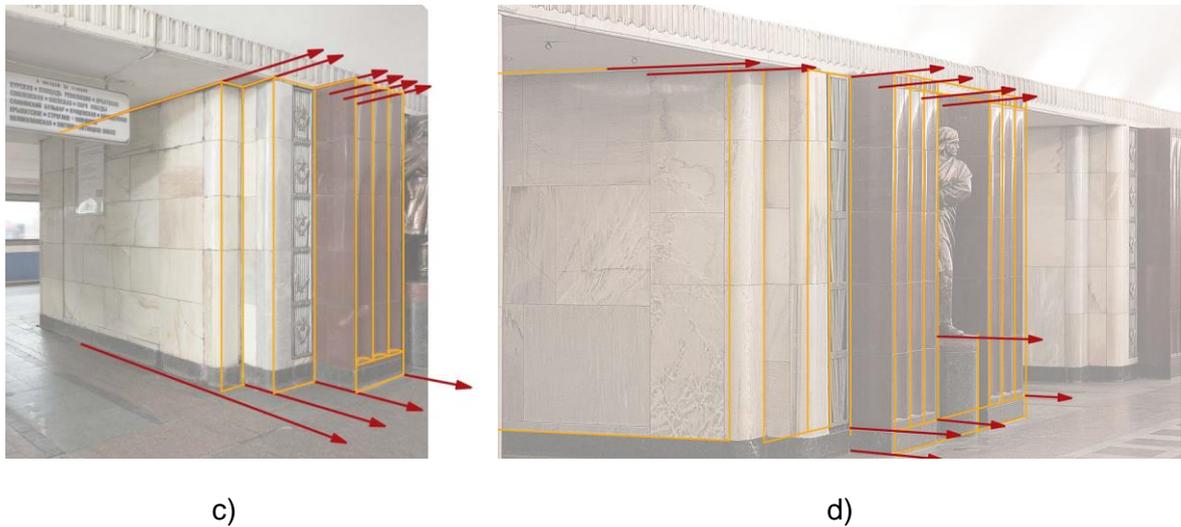


Рис. 6(а-д). Сравнение восприятия центрального зала станции метро: а) схема продольной динамики станции «Площадь Революции»; б) схема поперечной динамики центрального зала станции «Бауманская»; с, д) поперечная динамика, образуемая пластическими решениями



Рис. 7(а,б). Движение в пространстве станции: а) диалог продольного построения пространства станции и поперечной динамики пластики объектов центрального зала; б) перспектива центрального зала станции

Отдельного внимания заслуживает освещение станции. На станции в качестве основного приёма архитектурно-светового решения используется закарнизное освещение, иначе называемое отражённым. Сразу следует оговориться, что в посадочных залах первоначально использовались типовые светильники подвешеного освещения. Имитация закарнизного освещения с помощью яруса люминесцентных ламп над фризом стены появилась значительно позже, предположительно в конце 60-х – 70-х гг.

Анализ принципов освещения станции

Анализируя освещение станции, следует отметить, что, как и архитектурно-художественное решение, световое решение станции поддерживает целостность пространств станции. В вестибюле освещение спроектировано с помощью источников света, расположенных в нишах на потолке (по три, на каждой из сторон), что создаёт эффект «люков» направленного верхнего света. Такие же ниши обустроены над лоджией главного входа. Этот же приём, используется и при освещении проходов между пилонами. Подсветка проходов применялась на некоторых станциях первых очередей [8]. Различие заключается в том, что здесь ниши образуют небольшие купола, от которых отражается свет. Принцип отраженного куполом света используется и в аванзале [5].

Впервые, после станции Дворец Советов (ныне Кропоткинская) в качестве основного принципа освещения центрального зала принимается закарнизное освещение. Однако, Иофан идёт дальше: в отличие от А. Душкина и Я. Лихтенберга, расположивших светильники на колоннах, Иофан предлагает закарнизное освещение в два ряда: первый ряд – непосредственно за карнизами пилонов, а второй ряд обустраивается в складках свода. Такое решение единично для станций глубокого залегания в Москве. При этом закарнизное освещение и освещение в нишах фактически являются разными формами единой световой темы.

Предположительно, освещение станции ранее имело более высокую цветовую температуру, на это указывают сохранившееся тёплое освещение вестибюля, балюстрадная световая арматура (торшеры-шары), первоначальное тёплое освещение посадочных залов подвесными светильниками; (люминесцентное освещение в метро было введено в 1950-м г.). Учитывая общую целостность решения станции, вероятно, и цветовая температура была единой или сходной для всего пространства станции, включая центральный зал, что поддерживало целостность восприятия архитектуры станции. Принимая это допущение, можно прийти к выводу, что свод должен быть не холодно-белым, как в последние годы, а золотисто-солнечным, дополняющим общую тему станции «Слава героям фронта и тыла».

Следовательно, при реставрации станции, целесообразно восстановить с помощью современных источников света «тёплое» освещение станции.

Станция как пространство диалогов

Анализ пространственного, архитектурного, художественного, композиционного, смыслового наполнения Бауманской, целостность пространства способствуют интерпретации станции, как среды архитектурного диалога. Проект станции, принятые авторами решения, внешние факторы формируют на станции диалоговую среду, включающие в себя внутренние взаимосвязи и внешние связи. Источником диалоговой среды является, в том числе и синтетичность творчества Иофана, существующего как диалог новаторства и обращения к классике (освоения наследия), как синтез разных видов искусства. Характерным именно для этой станции является приведённый выше диалог продольного развития пространственного построения станции и поперечной динамики, обусловленной пластическими решениями пилонов станции. Однако, спектр возникающих диалогов значительно шире.

Диалог смыслов и концепций происходит из проектных «слоёв» станции: станции «Спартакoвская», развивавшейся на основе римской тематики, итальянской, и «Бауманской», реализовывавшейся в годы войны, связанной с тематикой фронта и тыла. Сами проектные концепции подразумевали внутренний диалог, например, для «Спартакoвской» диалог темы античного восстания рабов и советских спортсменов [2], который редуцировался в диалог фронтовых защитников Родины и тружеников тыла. Диалог пространств как двух частей подземного зала, так и трёх принципиальных частей композиции станции.

Один из выявленных возникающих диалогов – сопоставление монументальности и камерности в одном пространстве: триумфально-парадных форм, превращающихся в театральные кулисы. Театр воплощается как метод построения пространства станции и сценарий его восприятия, театральность обуславливает категорию действия в пространстве станции. Театр пропитан парадно-монументальными источниками форм, но возникает благодаря их камерному воплощению. Необходимо отметить, что театральность развивается постепенно, с включением мозаичного панно в действующую станцию.

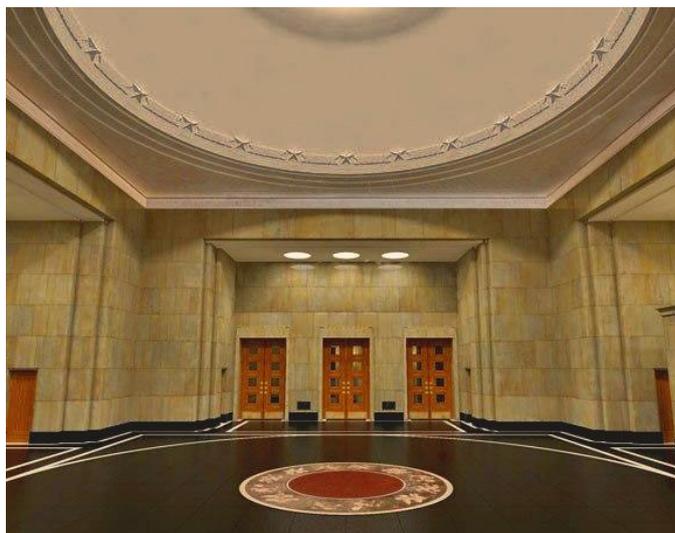
Наконец, диалог общего и частного в движении от общей композиции станции до мельчайших деталей декора. Проявляющегося, например, в сочетании массивности пилонов станции и лёгкости пространства, воздушности складчатого светового свода. Диалог крупных форм и мелких деталей, таких как скругленный переход пилонов в пол, радиусом не более 5 см. Едва уловимая взглядом торопливого пассажира деталь принципиально меняет узел соприкосновения плоскости пилона и пола, решает проблему визуально более тяжеловесно прямоугольного соприкосновения.

Существуют и внешние диалоги. Возникает парадигма диалога двух проектов Б.М. Иофана: самой станции и Дворца Советов (Рис. 8(a,b)). Эйгель указывает, что со временем архитектор утратил интерес к проекту станции [2], так или иначе сложно судить о значимости станции для самого Иофана, однако, приходится заметить, что, литература отводит станции незначительную роль в его творчестве.

Тем не менее, анализ пространственного построения станции, планировочных и светового решений, говорит о непосредственной связанности станции с проектом Дворца Советов. Часть разработок интерьеров, связанных с ним, редуцированно воплощена на станции, другие идеи внедрялись в проекты одновременно. Пространственная трёхчастность, один из методов построения вестибюлей и залов, проявляется в тройственном пространстве Бауманской. Внутреннее пространство вестибюля – редуцированный проект интерьера вестибюля главного входа к Большому залу, при этом в значительной степени сохраняются пропорции и детали, такие как компоновка, выделение и отделка дверных проёмов.



a)

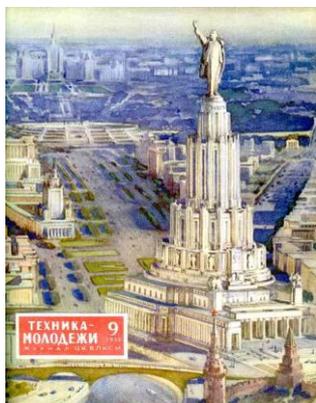


b)

Рис. 8(a,b). Диалог проектов Дворца Советов и станции «Бауманская»: а) пространство вестибюля Дворца Советов, эскиз; б) вестибюль станции «Бауманская»

Работая над Дворцом Советов, Иофан часто обращается к идее освещения «как под открытым небом», опираясь на образ купола Пантеона: как портала верхнего света (естественного или искусственного), вплоть до поиска способов естественного освещения Большого зала Советов через отверстие в куполе и систему проёмов [2]. Эта тема находит отражение в проекте станции: световые ниши и купол вестибюля, световые ниши в проходах между пилонами, купол аванзала, наконец, складчатый свод – прямое продолжение и воплощение идей внешнего освещения, трансформированного в отраженное. При этом ранние проекты станции не предполагают складчатого свода, вместо этого в них используется ряд квадратных ниш – квадратных «окулусов» Пантеона.

Словом, станция Бауманская может пониматься как формализованное размышление над проектом Дворца Советов, как своеобразный программный макет Большого проекта. Макет не буквальный, скорее авторский, подобный авторским макетам-заявкам эпохи Возрождения. Станция – это способ работать в объёме над главным проектом жизни архитектора, при отсутствии работ по самому этому проекту. Наиболее нарочитым примером взаимосвязи станции и Дворца Советов являются скульптурно-пластическое ритмичное оформление пилонов станции Бауманская. В этот же период в Свердловском варианте проекта (1940-43-м гг.) появляется ярус, состоящий из скульптур революционеров (Рис. 9а,б). Этот ярус практически полностью повторяет развёртку центрального зала. Вероятно, эта идея, получив развитие именно на станции, впоследствии, при обособлении Иофана от Щуко и Гельфрейха, внедряется и в этот проект. Станционная версия скульптурной галереи может трактоваться как своеобразная выставка конкретного фрагмента проекта Дворца Советов (Рис. 9с).



а)



b)



с)

Рис. 9 (а-с). Диалог проектов Дворца Советов и станции «Бауманская»: а) проект Дворца Советов, вариант 1940-43 гг. на обложке журнала «Техника молодежи» (№9 1952 г.); б) макет Дворца Советов, вариант проект 1940-43 гг., фрагмент: скульптурный ярус; с) перспектива центрального зала станции «Бауманская», фото 1940-ых годов

Диалог двух проектов Иофана порождает дополнительные диалоговые ветви: косвенная – Бауманская вторая станция, где применено закарнизное освещение, интегрированное в пластику станции, первая – «Дворец Советов» (ныне Кропоткинская). Вероятно, таким образом Иофан отвечает А. Душкину, делая станцию своеобразным форпостом своего Дворца Советов.

Другая ветвь значительно более интересна. Две мастерские, совместно, и не без творческих столкновений, разрабатывавших здание Дворца Советов [2,9], проектируют соседние станции: Б. Иофан – Бауманскую, В. Щуко и Г. Гельфрейх – Электrozаводскую. Так образуется территориальный и пространственный диалог двух мастерских. Диалог представляет собой своеобразный ансамбль «Бауманская-Электrozаводская», интересный для рассмотрения этих расположенных друг за другом станций в контексте творческого противостояния Б. Иофана и В. Щуко – Г. Гельфрейха, сопоставление станций способно дополнительно раскрыть творческие аспекты противостояния, так как обе станции являются яркими реализациями творческих подходов каждой из мастерских.

Следует отметить, что советская архитектурная критика того периода невысоко оценила проект Иофана и отдала предпочтение проекту партнёров-соперников Иофана, отметив лишь пространственную целостность Бауманской [3]. Как показало время, выходцы из мастерской Гельфрейха и Щуко спроектировали значительное количество станций метро, в той или иной форме опирающихся на проект Электrozаводской. В 50-е годы станция Бауманская не оказала значительного влияния на архитектуру метро, однако, позже к опыту станции Бауманская не столько прямо, в иной форме стали обращаться архитекторы-модернисты, авторы более позднего метро.

Станция и город: взаимодействие с окружением

В настоящее время станция стала крупнейшим транспортным узлом района, в результате сформировались новые пространственные и топологические связи, усиливающие значение станции как ключевого объекта ментальной урбанистики. Фактически сложилась городская площадь внутри квартала, образуемая вестибюлем (зона выхода из метро), домами 35/1 и 33/2 по улице Бауманская. В качестве композиционного центра площади был разбит фонтан (воспоминания жителей района), что говорит о непосредственном понимании этого места как площади. В дальнейшем, в 60-ые г., была организована пешеходная связь со старым немецким рынком. Последние годы она развивалась стихийно, как торгово-рыночная площадка у метро, и всё же сложившиеся потоки движения пешеходов, пространственно-функциональное строение этой территории определяют её именно как городскую площадь, которая, наследуя, узловое значение станции, становится ядром данного района, и будет развиваться именно в этом направлении, поэтому какие-либо меры по благоустройству этой площади, должны соответствовать сложившейся морфологии этого городского пространства. Ранее станция, и «пристанционная» площадь, существовала в диалоге сначала со Немецким рынком, а позже с Бауманским рынком (констр. Н. Канчели) и его внешним пространством, однако с обрушением рынка, она стала единственным крупным образующим объектом на Бауманской улице. Во второй половине 2000-х годов вблизи и в непосредственной связи со станцией был реализован проект комплекса зданий Детского театра эстрады (арх. Боков, МосПроект-4), совмещённый с торговым центром, в частности, этим проектом закрепились пешеходная ось «станция Бауманская – Елоховский собор» [10].

Станция воспринимается как внешний городской вестибюль – делегированный в город корпус МГТУ им. Баумана; концепции дальнейшего развития как станции, так и МГТУ рассматриваются во встречном направлении. В значительно изменившейся градостроительной ситуации станция стала ядром района, формируя вокруг себя сложное многофункциональное пространство. Развитие градостроительной концепции станции способно вывести смысловые слои и диалоговую среду станции в город.

Станция Бауманская является важной вехой в развитии архитектуры московского метрополитена. Данное исследование позволяет на основе анализа выявить новые интерпретации интерьера вестибюля и подземной части, к которым можно отнести подобие театральному действу, развивающемуся в пространстве. Одновременно, этот проект является важной вехой в творчестве Б.М. Иофана, оставаясь наиболее значимым из реализованных и сохранившихся проектов мастера в период конца 30-х – 40-х годов. В настоящее время часто встаёт проблема целостности среды, целостности пространства. Бауманская – пример целостного решения крупного объекта, встроенного в смысловую концепцию автора. Пространство станции обращается к различным слоям проектной деятельности, архитектурного контекста, порождая диалог различных по своей структуре элементов наполнения объекта, становясь примером организации архитектуры как среды взаимоотношений смежных и оппонирующих категорий; это делает её исходной точкой интеграции среды, развития смыслов и содержания внутри объекта и в окружении. Целостность пространства станции обуславливает пространственное самовоспроизведение её частей и элементов. Необходимо постепенное формирование понимания места Бауманской в наследии Бориса Иофана и её способности раскрыть творческие концепции архитектора.

Литература

1. Временное закрытие станции «Бауманская» // Официальный сайт московского метрополитена [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://mosmetro.ru/info/baumanskaya_closed/
2. Эйгель, И. Ю. Борис Иофан / И. Ю. Эйгель. – М. : Стройиздат, 1978. – 192 с.: ил.
3. Станция Бауманская: конструкция // Форум Наш транспорт: Энциклопедия нашего транспорта [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://wiki.nashtransport.ru/wiki/%D0%91%D0%B0%D1%83%D0%BC%D0%B0%D0%BD%D1%81%D0%BA%D0%B0%D1%8F>
4. Колбин, В. Проекты станций московского метро третьей очереди / В. Колбин // Архитектура СССР. – 1938. – №6. – С. 30 – 39.
5. Ильин, М. Новые станции московского метро / М. Ильин // Архитектура СССР. – 1944. – №6. – С. 12-21.
6. Седов, В. В. Армандо Бразини и Борис Иофан / В. В. Седов // Проект Классика [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.projectclassica.ru/school/21_2007/school2007_21_01a.htm
7. Рабинович И.М. Российский государственный архив литературы и искусства [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.rgali.ru/object/11033126>
8. Бродский, Л. Освещение станций метро / Л. Бродский // Архитектура СССР. – 1938. – №9. – С. 11 – 17.
9. Рожин, И. Е. Дворец Советов: однажды лебедь, рак и щука / Беседу вёл В. Е. Жуков // Блог В. Е. Жукова [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://atrey.livejournal.com/429340.html>
10. Броницкая, А. Ю. Комплекс зданий Детского театра эстрады на Спартаковской улице в Москве / А. Ю. Броницкая // Проект Россия. – 2008. – №47. – С. 60-62.

11. Кригер, Е. Архитектор под землёй / Е. Кригер // Архитектурная газета. – 1935. – 28 апреля. – С. 3.
12. Хан-Магомедов, С. О. Архитектура Советского Авангарда: Книга 1: Проблемы формообразования: Мастера и течения / С. О. Хан-Магомедов. – М. : Стройиздат, 1996. – 709 с.: ил.

References

1. *Vremennoe zakrytie stantsii «Baumanskaya»* [Temporary closure of the Baumanskaya station]. Available at: http://mosmetro.ru/info/baumanskaya_closed/
2. Ejgel' I. Yu. *Boris Iofan* [Boris Iofan]. Moscow, 1978, 192 p.
3. *Entsiklopediya nashego transporta* [Baumanskaya station: structure. Encyclopedia of our transport]. Available at: <http://wiki.nashtransport.ru/wiki/%D0%91%D0%B0%D1%83%D0%BC%D0%B0%D0%BD%D1%81%D0%BA%D0%B0%D1%8F>
4. Kolbin V. *Proekty stantsij moskovskogo metro tret'ej ocheredi* [The designs of Moscow metrostations of the third phase (Arkhitektura SSSR [Architecture of USSR])]. 1938, no. 6, pp. 30-39.
5. Il'in M. *Novye stantsii moskovskogo metro* [The new stations of Moscow metro. Architecture of USSR]. 1944, no. 6, pp. 12-21.
6. Sedov V. V. *Armando Brazini i Boris Iofan* [Armando Brasini and Boris Iofan]. Available at: http://www.projectclassica.ru/school/21_2007/school2007_21_01a.htm
7. Rabinovich I.M. The Russian State Archive of Literature and Arts. Available at: <http://www.rgali.ru/object/11033126>
8. Brodskij L. *Osveshhenie stantsij metro* [The lighting of metrostations. Architecture of USSR]. 1938, no. 9, pp. 11-17.
9. Rozhin I. E. *Dvorets Sovetov: odnazhdy lebed', rak i shhuka* [Palace of Soviets: The hassle]. Available at: <http://atrey.livejournal.com/429340.html>
10. Bronovitskaya A. Yu. *Kompleks zdaniy Detskogo teatra ehstrady na Spartakovskoj ulitse v Moskve* [The complex of Children's theatre of the estrade at the Spartakovskaya street. Project Russia]. 2008, no. 47, pp. 60-62.
11. Kriger E. *Arkhitektor pod zemlyoj* [An architect in the underground. Architectural newspaper]. 1935, 28.04, P. 3.
12. KHan-Magomedov, S. O. *Arkhitektura Sovetskogo Avangarda: Kniga 1: Problemy formoobrazovaniya: Mastera i techeniya* [Architecture of soviet avant-garde: book 1: The problems of Morphogenesis: masters and streams]. Moscow, 1996, 709 p.

ДАННЫЕ ОБ АВТОРЕ

Дубровский Юрий Викторович

Аспирант кафедры «Советской и современной зарубежной архитектуры», Московский архитектурный институт (государственная академия), Москва, Россия
e-mail: mr.darh@gmail.com

DATA ABOUT THE AUTHOR**Dubrovsky Yury**

Postgraduate Student, Chair «Soviet and Contemporary Foreign Architecture», Moscow
Institute of Architecture (State Academy), Moscow, Russia

e-mail: mr.darh@gmail.com