

## ДЕКОРАТИВНЫЕ ФОРМЫ МОСКОВСКОГО МЕТРОПОЛИТЕНА (К ПРОБЛЕМЕ ДВИЖЕНИЯ В АРХИТЕКТУРЕ)

**Ю.В. Дубровский**

*Московский архитектурный институт (государственная академия), Москва, Россия*

### Аннотация

Движение пассажира-зрителя в пространстве одной станции и целой системы – особенность транспортных ансамблей. Преемственность декоративных и осветительных форм, целостность их образа и последовательность их расположения – основа выразительности языка московского метро, как станций первой очереди, так и самых новых станций. В данной статье прослеживается роль и принципы декоративного оформления нескольких «поколений» станций московского метро, взаимосвязь декоративной отделки и организации движения пассажиров и поездов на станциях; обсуждается представление о синхронизации форм движения и декоративной отделки как о методе выражения устройства станции.

**Ключевые слова:** московский метрополитен, станция метро, декоративные формы, движение, продольное и поперечное движение, пластика, освещение, вертикальные и пространственные связи

## DECORATIVISM IN MOSCOW METRO (DUE TO THE ARCHITECTURE OF MOTION)

**Y. Dubrovsky**

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

### Abstract

The movement of the passenger-the viewer, the spatial links of one station and the whole system is the definition of the transport assembles. Continuity of lighting and decorative forms, the integrity of their image and the sequence of their arrangement – the basis of the expressive language of the Moscow metro as of first-order stations and the new stations. This article allows us to review the role and principles of decorative design several "generations" of Moscow metro stations, the relationship of the decoration and organization of the movement of passengers and trains at stations. The article offers ideas about synchronization of forms of movement and decoration as a method of expression of the station morphology.

**Keywords:** Moscow metro (underground), metro station, decorative forms, motion, flow, lightning, vertical and spatial communications and links

Декоративное архитектурно-художественное оформление станций исследуется многими авторами, тем не менее, проблеме взаимосвязи декоративных форм и организации движения пассажира уделяется недостаточное внимание. Синхронизация этих двух составляющих в пространстве московского метрополитена позволяет по-новому осмыслить развитие архитектурно-художественных решений многих станций.

Категория движения – одна из определяющих в архитектуре. Пространственно-временной подход в архитектуре, в значительной степени связанный с понятием

«движение», рассматривает целостность внутреннего и внешнего решения объекта, единовременное и постепенное постижение архитектурного образа [1]. Станция метро развивается в движении, состоит из нескольких распределённых в пространстве залов, через которые проходит пассажир-зритель. На станциях метро присутствуют морфологические зоны, подобные вокзальному и даже городскому пространству, такие как площади, распределительные залы, конкорсы. Одна из основных задач при проектировании объекта метро – обеспечение целостности восприятия архитектурно-художественного решения объекта и, одновременно, фиксация отдельных пространственно-функциональных зон.

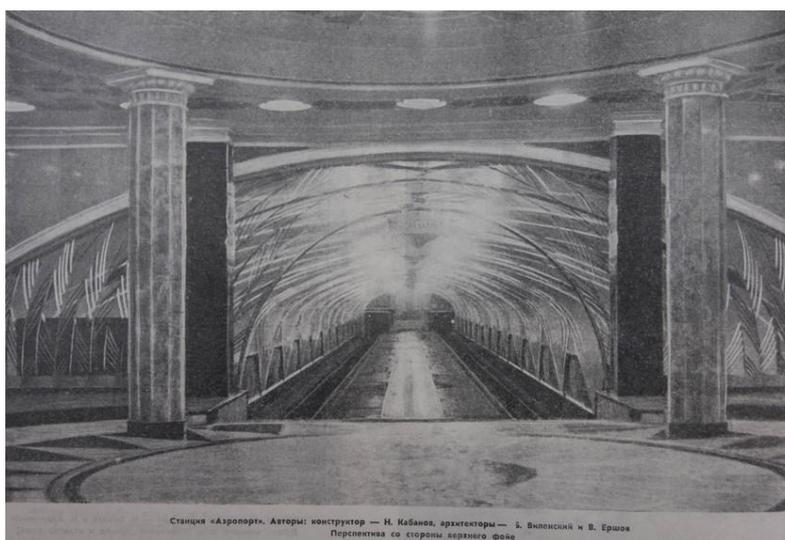
Морфология метрополитена подразумевает несколько типов и направлений движения. Безусловно, основополагающим типом движения является движение пассажиров в пространстве ансамблевой структуры станции метро, состоящей из нескольких последовательно расположенных функционально-тематических зон, таких как павильон вестибюля, кассовые и распределительные залы, эскалаторные и лестничные наклоны, наконец – центральный и боковые залы станции, которые могут иметь деления и членения второго уровня, образованные как согласно первоначальным проектам, так и реконструкциями в течение эксплуатации. Движение пассажиров в этом смысле продольно и последовательно, в центральном зале станции возникает поперечное движение пассажиров.

В равной степени определяющим является движение поездов, которое возможно только как продольное и существует в одном уровне для каждой станции метро. Движение поезда характеризуется совершенно иными скоростями и иным взаимодействием с пространством станции – от меньшего до отсутствующего становится его взаимодействие с центральным залом. С другой стороны, появляется категория скорости, частоты смены поезда, появления тоннеля в пространстве станции. Движение пассажиров и поездов порождает новые уровни связей: продольные распределённые ансамбли – линии; горизонтально-узловые – переходы между станциями; смысловые и градостроительные – ориентированные на взаимодействие с внешним окружением станции. Эти типы движения и связей отражаются в архитектурном художественном образе станции, в пластике применяемых авторами форм, в динамичности и статичности авторских решений.

Продольное движение становится основой художественной выразительности станций так называемого алтарного типа, композиционным принципом которых становится движение к пространству «апсиды». Такому принципу подчинены многие станции 1930-50-х годов. К этому же принципу часто обращаются и авторы современных станций, например, станция Достоевская (арх. Л.Н. Попов), где за счёт изменённой планировки фокусом пространства становится торцевая стена аванзала перед станцией. В более скромных проектах композиционным принципом становится выстраивание продольного ритма конструктивных и декоративных элементов. Вместе с тем, декоративное «обеспечение» продольного движения выражается в объединении отдельных залов станции воедино, за счёт чего тематическая непрерывность декоративных элементов становится основой смысловой анфилады. Рассмотрим станцию Аэропорт (арх. Б.С. Виленский, В.А. Ершов). Декоративные элементы вестибюлей, подходных коридоров, аванзалов и центрального зала подчинены единой декоративной тематике, отражённой в решётчатых элементах в стиле ар-деко (Рис. 1а). Пассажира встречают раскрывающиеся решётчатые капители колонн, в подходных коридорах его сопровождают технологические решётки, наконец в аванзале пассажиру-зрителю раскрывается решётчатая арка, приглашающая на платформу (Рис. 1б). Свод станции украшают люстры той же тематической линии, первоначальный проект решёток свода соответствует этому же узору, и даже такие детали, как ножки скамеек, являются элементом целостного образа станции (Рис. 1с).



a)



b)



c)

Рис. 1(а-с). Целостность декоративного оформления станции Аэропорт (арх. Б.С. Виленский, В.А. Ершов), развивающаяся при продольном движении: а) решётчатая капитель колонны [фото автора]; б) декоративная решётка, общий вид станции (перспектива со стороны верхнего фойе) [1]; с) деталь: ножка скамьи на перроне станции [фото автора]

При ремонтах 2015-2016 годов одно из наиболее характерных и заметных «преображений» произошло с интерьером вестибюля станции Баррикадная. Станция Баррикадная построена по проекту архитекторов А. Стрелкова и В. Поликарповой и открыта в 1972-м году. Оформление всех пространств станции, подземных залов и вестибюля выполнено в едином стиле, с соблюдением единого тематического и художественно-образного пространства. Текстура и раскладка каменных плит отделки совпадала в подземных залах и вестибюле, применялись единые принципы и для металлического оформления, в том числе вентиляционные решётки и другие металлические элементы художественного оформления технологических и эксплуатационных элементов станции. Со стен были сняты плиты исторического розового прибайкальского кальцифира (кальцита) слюдянского месторождения [2]. Эти плиты имели разные размеры, раскладка плит была вертикальной: первичные швы – вертикальные, ритмичные, вертикально увеличивающие пространство, распространяясь в направлении пол – потолок. Вторичные – бегущие горизонтальные швы, расположены не систематично, что усиливает брутальность решения. Такая же раскладка применена и на путевых стенах станции, где использован мрамор разных тонов. Мощные пилоны подземного зала станции имеют горизонтальную раскладку плит, однако их общее пластическое решение выражено как раз вертикальными выступами. Общая динамика образа пилонов соответствовала характеру раскладки плит в вестибюле.

В процессе ремонта было полностью заменено гранитное покрытие пола вестибюля станции. Ранее покрытие было отделано чёрным гранитом того же сорта, что и в подземных залах станции. Рисунок раскладки плит покрытия повторял рисунок раскладки плит стен, соединяя противоположные стены вестибюля своеобразной растяжкой плит «от стены – до стены». Прежде потолок был отделан светлым алюминиевым профилем с округлым сечением, что придавало потолку общую ребристость. Фрагменты отделки потолка располагались в едином направлении с плитами пола, связывая противоположные массивные стены вестибюля. Таким образом, пространство вестибюля строилось на противопоставлении массивных стен и витражей остекления, при этом и пол, и потолок были подчинены идее связи массивных стен, а световые элементы, наоборот, распространялись в направлении, соединяющем витражное остекление вестибюля.

Утраты и изменения для станций московского метрополитена явление не новое. Можно также обратиться к проекту и первоначальному облику станции Охотный ряд (арх. Ю.А. Ревковский, Н.Г. Боров, Г.С. Замский). Это первая станция, где применялся отраженный сводом свет, что решало проблемы целостности и зрительного расширения пространства. Освещение вестибюлей, эскалаторного наклона и центрального зала было глубоким художественным переосмыслением освещения станций лондонского метрополитена, одной из самых известных в данном ключе является станция Саутгейт (Рис. 2а). Тему торшеров центрального зала развивали единственные в истории московского метро балюстрадные торшеры с параболическим отражением на свод (Рис. 2b). К сожалению, их часто называют копиями лондонских, символом зависимости первого советского метрополитена от зарубежного опыта, поэтому считают их использование неприемлемым. При этом забывается, что московские торшеры, созданные советскими дизайнерами для первых советских эскалаторов, были значительно более изящными и грациозными. Они представляли собой расширяющуюся кверху стойку, переходящую через капитель в форме небольшого шара непосредственно в параболаид отражателя. Композиционным центром вестибюля и кульминацией всей световой темы станции должна была стать композиция трёх атлантов, удерживающих световую параболическую чашу, также направленную на свод вестибюля, однако вместо неё в итоге были установлены торшеры, подобные расположенным в центральном зале (Рис. 2с). Целостность станции создавалась объединением её пространства светом торшеров, отраженным сводами, смысловым и образным подобием и соподчинённостью форм торшеров, возникающей благодаря этому направленности восприятия при движении пассажира. Но в процессе эксплуатации станции логика развивающегося в движении пространства претерпела многие искажения, в итоге лишившись как

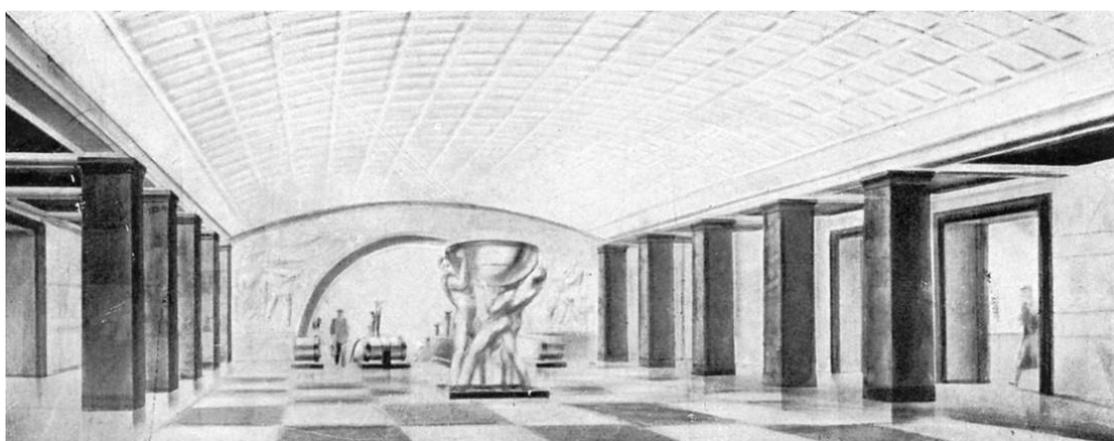
композиционной направленности, так и целостности станции как единого пространства. Ни одна из деталей первоначальной декоративно-световой среды станции не сохранилась.



a)



b)



c)

Рис. 2(а-с). Решение освещения станции Охотный ряд (арх. Ю.А. Ревковский, Н.Г. Боров, Г.С. Замский): а) аванзал станции Саутгейт, Лондон, на которой сохранилось наиболее близкое решение освещения, спроектирована в конце 1920-х гг.[II]; б) балюстрадные торшеры станции Охотный ряд (1935 г.) [III]; в) проект интерьера подземного вестибюля станции Охотный ряд (1934 г.) [IV]

Станцией, ориентированной на продольно движущегося пассажира-зрителя, является станция Комсомольская кольцевой линии (арх. А.В. Щусев, В.Д. Кокорин, А.Ю. Заболотная, художник – П.Д. Корин). Мозаики свода станции выверены согласно единому сюжету и расположены последовательно. В отличие от мозаик Дейнеки на Маяковской, которые выполнены как проёмы в небо, мозаики Корина воспринимаются с

определённых точек зрения, которые возникают именно при движении от аванзала к торцу станции.

Одним из крупных мастеров композиции пространства метро был Л.М. Поляков, архитектор нескольких станций. Его станции имеют продольное (не прямое) анфиладное развитие. Авторской «визитной карточкой» является открывающий декоративный элемент всех его станций – кольцевые многорожковые люстры, разработанные в соавторстве с А.И. Дамским [3]. Вместе с тем, как и многие авторы, Поляков обращается к идее усложнения пространства, интеграции и развития форм поперечного движения, выстраивая станцию как пересечение продольного и поперечного. Поляков разрабатывает тему поперечного развития пластики, начиная со своего первого проекта – станции Курская [4]. Путевая стена и свод перронного зала подчинены пластике пилонов: возникает мощный карниз, дробящийся круглыми медальонами, отвечающими решётчатым медальонам пилонов. Свод рассечён арками, объединяющими путевые стены и пилоны центрального зала. Так возникает тектоника поперечного движения, поперечного разреза станции. Этот приём позволяет тектонически развивать центральный зал в поперечном направлении. В совместном проекте Л.М. Полякова с И. Фоминым – станции Театральная – впервые в московском метро предложена «раскреповка» путевой стены как зеркальная реакция на пилоны и проходы между ними. Приём напряженного сочетания поперечного и продольного применён автором и на ст. Октябрьская, однако мощное смысловое продольное построение станции в данном случае подавляет поперечное устройство сводов станции. Каноническим видом московского метрополитена считается перспектива станции Арбатская, где пластика пилонов и сводов, декоративные элементы и членения, картуши и первоначальное расположение элементов освещения говорит о паритете продольного и поперечного движения на станции, о равноценности перспектив залов и перпендикулярных им видов. Тем не менее, паритет продольного и поперечного Арбатской ставят под сомнение длинные подходные коридоры к центральному залу, а также искажение облика в связи со снятием бра в межпилонных проходах.

Интересным примером взаимодействия поперечного и продольного представляет собой станция Таганская кольцевой линии (арх. К.С. Рыжков, А.А. Медведев). Архитектура станции предполагает выраженность поперечной структуры, тектоника пилонов цитируется пластикой путевых стен, создавая образ поперечного развития сводчатой структуры станции, одновременно художественная композиция станции имеет ярко выраженное продольное построение, ориентированное на скульптурную группу в торце станции. В отличие от Октябрьской Полякова, здесь профили военных, представителей родов войск держат равнение на товарища Сталина и советский народ.

Станция Бауманская Б.М. Иофана развивается как единая композиция. Бауманская имеет связанное решение вестибюля и подземных залов, единую продольную ось, объединяющую наземную и подземную части, на которой выстраивается иерархия пространств. Поскольку станция расположена не перпендикулярно Бауманской улице, Иофан включает дополнительный поворотный 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 [5].

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. Вестибюль и аванзал в такой композиции существуют как подобно-симметричные относительно центрального зала. Аванзал в торце станции вторит парадному строению вестибюля и рассматривается как кульминация продольной композиции 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.

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 пилостр, поддерживая продольный ритм, создаёт мощную поперечную динамику. При этом поперечная динамика настолько сильна, что фактически не является подчинённой по отношению к продольной. Станция Бауманская одной из первых предлагает поперечную парадигму движения. Скульптуры выходят из плоскости пилона, это движение поддерживает пластика пилостр 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. На станции создан именно диалог двух направлений, диалог восприятия в этих направлениях. При последовательном, согласно пространственному строению станции, восприятии поперечной динамики объектов центрального зала возникает образ выходящих из-за «кулис», из-за «занавеса», действующих лиц – героев-победителей; несколько рядов ритмических «кулис» скрывают за собой аванзал, который должен стать кульминацией композиции. Отметим, что открывает театральность станции мозаичное панно И.М. Рабиновича в вестибюле, выступающее как занавес [6] (Рис. 3).

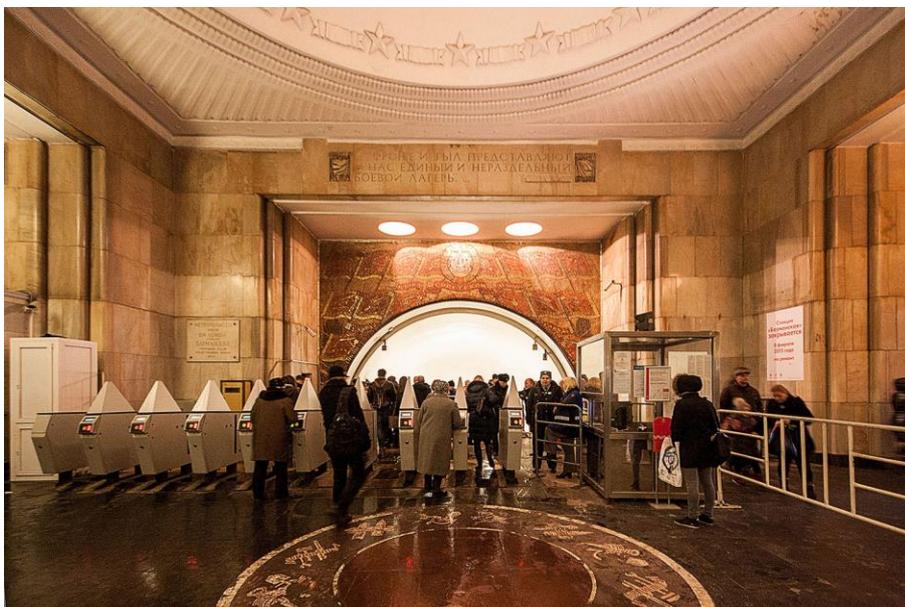


Рис. 3. вестибюль станции Бауманская, мозаичное панно «Слава Советской Армии», художник И.М. Рабинович [фото автора]

Версией темы поперечного развития является декоративное оформление проходов между пилонами как порталов. Впервые тема порталов в подземном зале появляется на станции второй очереди строительства метро Динамо и в проекте станции Площадь Революции (Рис. 4а). Станцию авторского тандема А.Н. Душкина и Я.Г. Лихтенберга Кропоткинскую объединяет светоносное решение пилонов и теневые каменные уступы пилонов по бокам. Проект А.Н. Душкина претерпел значительные изменения, и тема «портала» растворилась в продольной галерее скульптур, в то время как пластика и композиция отделочных материалов станции Динамо позволили сохранить образ проходов как порталов. Вновь к теме порталного прохода обращаются И. Таранов и Н. Быкова на станции Новокузнецкая (Рис. 4b), где мраморные рамы порталов становятся одним из главных элементов станции. В последующих проектах редко применялось дополнительное пластическое членение пилонов. Последним высказыванием о порталах

стала станция Добрынинская Л.Н. Павлова, где роль порталов выполняют перспективные арки, поддерживаемые арочным освещением проходов. Частично тему порталов можно прочесть в образах станций Рижская и ВДНХ. Новым раскрытием образа портала стала станция Сретенский бульвар (арх. Н.И. Шумаков, Г.С. Мун, Н.В. Шурыгина), открытая в 2007 году (Рис. 4с) [7]. Мощные медные порталы должны были врываться в пространство центрального зала. В процессе строительства рассматривались варианты мраморной отделки, но в итоге в качестве материала портала была выбрана сталь.

Поперечное движение, выраженное порталами, подчёркивает и рисунок пола. На новых строящихся станциях московского метро также предполагается рисунок пола, выражающий поперечное движение.



a)



b)



с)

Рис. 4(а-с). Тема порталов в центральном зале станции. а) станция Динамо (арх. Я.Г. Лихтенберг) [фото автора]; б) станция Новокузнецкая (арх. И. Таранов, Н. Быкова) [V]; с) станция Сретенский бульвар, отменённый вариант отделки (арх. Н. И. Шумаков, Г. С. Мун, Н. В. Шурыгина) [VI]

Переходные пространства между станциями – отдельная тема работы многих архитекторов метро. Особенно следует отметить пример организации пространственной целостности, единства и противопоставления в перетекании одного пространства в другое – переход между станциями Пушкинская (арх. Ю.В. Вдовин, Р.В. Баженов) и Чеховская (арх. В.А. Черемин, А.Л. Вигдоров). Станция Пушкинская была открыта в 1975-м году, главный элемент освещения выполнен художником В.А. Бубновым – люстры центрального зала (модернистская трактовка люстр бальных залов), второстепенный – бра в перронных залах, являющиеся парафразом люстр. Станция Чеховская открыта в 1987-м году, здесь главным элементом освещения являются линейные люстры с декором под драпировку, однако в них используются такие же плафоны, как и в освещении станции Пушкинской. Применение одинаковых плафонов является шагом к объединению двух станций в некий диалог, но главным приёмом для этого становятся настенные бра, использованные в подходов коридорах станции Чеховская, повторяющие четырёхчастность бра на Пушкинской, их размеры и общие черты. Однако консоли этих бра оформлены ближе к стилистике станции Чеховская – парафразами драпировок. Пространство перехода, в котором своеобразным шарниром выступает эскалатор, состоит из двух залов – нижнего и верхнего, оформленных бра в стиле станции Чеховской и станции Пушкинской соответственно. Таким образом, архитекторы перехода сумели создать пространство плавного тематического перехода от одной станции к другой, объединив с помощью художественного образа освещения две станции.

Обилие форм горизонтального движения в сочетании с пространственной изолированностью и отсутствием ориентиров требует появления вертикального движения, вертикальных смысловых связей. А. Душкин вводит вертикальное движение на колоннах станции Автозаводская (Рис. 5а), что усиливает восприятие колонн, как устремлённых вверх, значительно более лёгких. Вертикальный зрительный разгон создаётся теми же методами, что и горизонтальный разгон станции Маяковская, однако здесь он ещё имеет и пластическое решение. Это вертикальное движение работает в расчёте на продольное движение пассажира по станции. Как ни странно, но такой приём почти не применяется на станциях метро. Следующей станцией, где будет применена

вертикальная расческа колонн, станет станция Щукинская (арх. Н. Алёшина), открытая в 1975 г. (Рис. 5b).



a)



b)

Рис. 5(а,б). Фиксация вертикального движения декоративными приёмами, воспринимаемыми при продольном движении: а) станция Автозаводская (арх. А. Душкин) [VII]; б) станция Щукинская (арх. Н. Алёшина) [VIII]

Одной из проблем подземного пространства является проблема пространственной дифференциации и художественной индивидуализации типовых станций. Световой декор был инструментом создания сложности и индивидуальной выразительности станций

первой очереди метро мелкого заложения, которые были конструктивно однотипны [8, 9]. На пяти типовых станциях (Сокольники, Парк Культуры, Арбатская, Смоленская и Комсомольская, индивидуальный проект которой основан на типовом) применены различные виды и сочетания типовых светильников. Они зачастую комбинировались в световые группы, подобные люстрам, или просто распределялись в пространстве, благодаря чему достигалось диверсификация приёмов освещения и световых моделей станций. Однако это настроение подлинно разнообразных станций первой очереди, являющихся частями одного светового ансамбля, было утрачено при замене светильников стандартно располагаемыми люминесцентными лампами. Так метро лишилось ещё одной характерной черты своего первоначального образа.

Создание разнообразия типовых решений и одновременное объединение линии в стилистически единый распределённый ансамбль стало возможным благодаря идее советских архитекторов использовать индивидуальные тематические технологические решётки в типовых вестибюлях Серпуховско-Тимирязевского диаметра (Рис. 6). Главным архитектором большинства станций, где было применено такое решение, стал В.А. Черёмин. К сожалению, в представленной статье нет возможности перечислить имена всех задействованных в этом проекте художников. Темы, затронутые в решётках этих станций, разнятся от новейших открытий в области химии и физики до стилизованных оград начала XX века. Такой приём позволил сформировать дополнительный оттенок позднего модернистского метрополитена 80-х годов, превратив целую линию метрополитена в ансамбль тематических вестибюлей.

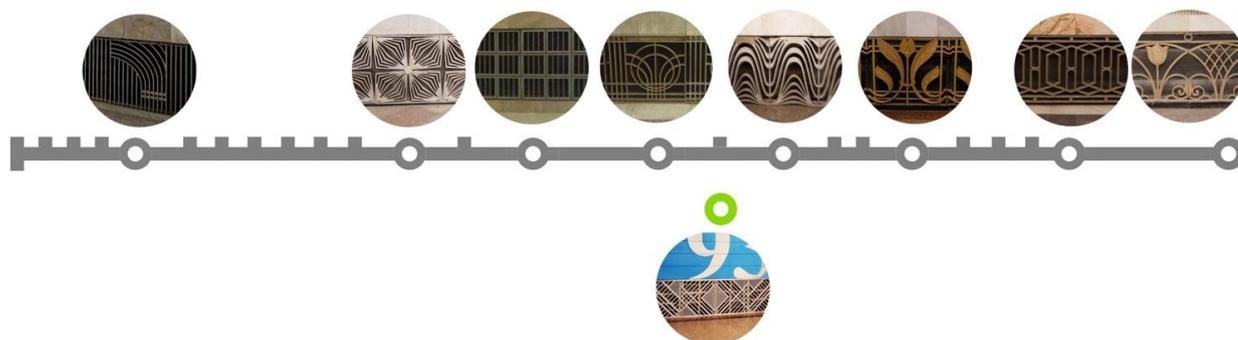
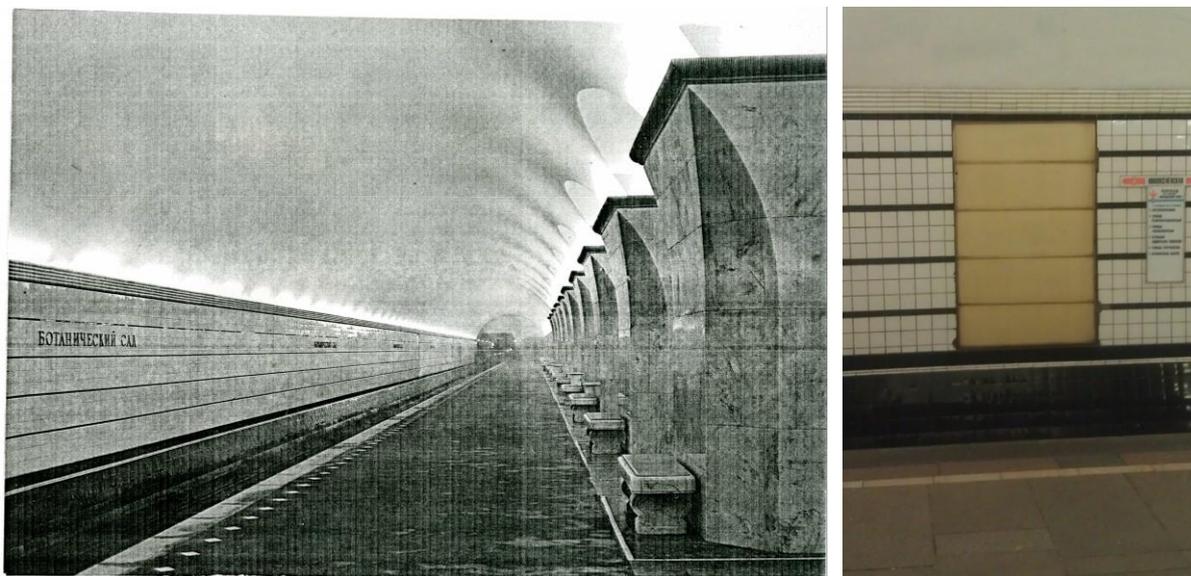


Рис. 6. Диверсификация типовых вестибюлей с помощью индивидуальных элементов оформления, создание распределённого ансамбля станций Серпуховско-Тимирязевская линии [фото автора]

Архитекторы также обращались к выражению динамики движения поездов. Наиболее интересным примером можно назвать образ разгонной путевой стены, созданный на станции Проспект мира – радиальная (в тот период – Ботанический Сад, арх. В.В. Лебедев, П.П. Штеллер) (Рис. 7а). Тонкие линии и равноширокие полосы создают динамичное разгонное движение от портала до портала тоннелей. Толщины плит отделки выверены как на путевой стене, так и на стенах посадочных перронов. Соответствуют общему замыслу и технологические двери путевой стены. Дополняет выразительность образа закарнизное освещение путевой стены, которое не так часто применяется в метро. Осветительные приборы путевой стены установлены на той же высоте, что и технический свет в тоннеле, что при включении последнего создаёт единый визуальный световой поток. Зрительно пространство расширяется и благодаря диалогу закарнизного света пилонов и путевой стены. К сожалению, на этой станции была проведена замена отделочных материалов путевой стены, что привело к утрате ее первоначального облика и освещения. Лишь дизайн технологических дверей напоминает о правильных пропорциях и идее лаконичного декора этой станции (Рис. 7b).



a)

b)

Рис. 7. Декоративное и световое выражение движения в первоначальном облике станции Проспект Мира: а) перспектива перронного зала станции, 1958 г. [IX]; б) существующее состояние, технологическая дверь, как напоминание о первоначальной задумке авторов станции [фото автора]

Декоративное оформление многих станций московского метрополитена тесно связано с организацией движения пассажиров, является следствием устройства станции как пространства движения. Пластика сводов и стен не только повторяет направление движения, но и раскрывает морфологию станционного пространства, всего метрополитена. Движение становится формообразующим фактором московского метрополитена, собирая воедино индивидуальные ансамбли станций и распределённые ансамбли целых линий метро. Объединение разных частей станций позволяет говорить о метро как о многоуровневом пространстве, сочетающем в себе несколько уровней отдельных тематическо-пространственных построений. Попытка выразить формой движение вновь и вновь повторяется авторами московского метрополитена на актуальном для каждого поколения авторов художественном языке. В связи с этим повышается значение не просто понимания образов станций, но и сохранения подлинных деталей оформления многих залов, входящих в состав линейных и станционных ансамблей. Распространённое утверждение о красоте московского метрополитена как бы не учитывает, что в конечном итоге красота московского метрополитена основана именно на образности и выражении движения, потоков. Выявление взаимосвязи движения и архитектурно-художественного оформления московского метрополитена позволяет на новом уровне оценить красоту устройства и форм метрополитена, «красоту в движении».

## Приложение

- I. Станция Аэропорт: перспектива со стороны верхнего фойе: [фото к статье станции второй очереди московского метро] // Архитектурная газета. – 1938. – [№2].
- II. Фото: Thompson, D. Southgate Tube Station, London : Interior lighting at Southgate Underground Station [Электронный ресурс] // flickr.com . – Режим доступа: <https://www.flickr.com/photos/dct66/3886603056/>
- III. Фото: Meyer, H. Interior view of Dzerzhinskaya Square subway station escalators, Moscow, 1935-1954 (прим. Станция Охотный ряд) [Электронный ресурс] // thecharnelhouse.org .

– Режим доступа: <https://rosswolfe.files.wordpress.com/2015/08/meyer-hannes-interior-view-of-dzerzhinskaya-square-subway-station-escalators-moscow-1935-1954.jpg?w=964>

- IV. Вестибюль станции Охотный ряд [Электронный ресурс] / От Сокольников до Парка Культуры : Часть 7 : Охотный ряд. - Режим доступа: <http://data10.gallery.ru/albums/gallery/92632-72d65-25351670-h500.jpg>
- V. Станция Новокузнецкая : вид по диагонали [Электронный ресурс] // Metrowalks.ru – Режим доступа: <http://www.metrowalks.com/f2/msk/novokuz/091228-1060953.jpg>
- VI. Фото: Попов, А. Станция Сретенский бульвар : проём [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://russos.ru/img/metrostroj/sretbulvr/sretbulvar-174.jpg>
- VII. Фото: Петрусов, Г., Шагин, И., Станция Завод имени Сталина (Автозаводская) : Центральный зал станции / Московский метрополитен : [альбом]. – М.: Государственное издательство изобразительного искусства, 1953.
- VIII. Фото: Кабанов, В. Станция Щукинская : общий вид на станцию [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.metromost.com/alb/foto2/037-143.jpg>
- IX. Фото: Александров, А.А. Станция метро Ботанический Сад (Проспект Мира) : Перронный зал : Платформа. 1958 г. [Фототека научно-исследовательского музея Архитектуры им. А.В. Щусева].

## Литература

1. Гидион, З. Пространство, время, архитектура / З. Гидион, сокр. перевод с нем. М. В. Леонене, И. Л. Черня, науч. ред. Д. Г. Копелянский. – М.: Стройиздат, 1975. – 567 с.
2. Станция Баррикадная: описание // Форум Наш транспорт: Энциклопедия нашего транспорта [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [http://wiki.nashtransport.ru/wiki/%D0%91%D0%B0%D1%80%D1%80%D0%B8%D0%BA%D0%B0%D0%B4%D0%BD%D0%B0%D1%8F\\_\(%D1%81%D1%82%D0%B0%D0%BD%D1%86%D0%B8%D1%8F\\_%D0%BC%D0%B5%D1%82%D1%80%D0%BE,%D0%9C%D0%BE%D1%81%D0%BA%D0%B2%D0%B0\)](http://wiki.nashtransport.ru/wiki/%D0%91%D0%B0%D1%80%D1%80%D0%B8%D0%BA%D0%B0%D0%B4%D0%BD%D0%B0%D1%8F_(%D1%81%D1%82%D0%B0%D0%BD%D1%86%D0%B8%D1%8F_%D0%BC%D0%B5%D1%82%D1%80%D0%BE,%D0%9C%D0%BE%D1%81%D0%BA%D0%B2%D0%B0))
3. Дамский, А.И. Осветительная арматура / А.И. Дамский, под общ. ред. А.В. Щусева. – М. : Издательство Академии архитектуры СССР, 1947. – 146 с.: ил.
4. Колбин, В. Проекты станций московского метро третьей очереди / В. Колбин // Архитектура СССР. – 1938. – №6. – С. 30 – 39.
5. Эйгель, И. Ю. Борис Иофан / И. Ю. Эйгель. – М.: Стройиздат, 1978. – 192 с.: ил.
6. Дубровский, Ю. В. Станция метро Бауманская в творчестве Б. М. Иофана: исследование пространства станции (в связи с реконструкцией станции / Ю. В. Дубровский // Международный электронный научно-образовательный журнал «Архитектура и современные информационные технологии». – 2015. – №4 (33) [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://marhi.ru/AMIT/2015/4kvart15/dubr/abstract.php>
7. ОАО МетроГИПроТранс Архитектура [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.arhmetro.ru/home/news/?language=rus>

8. Колли, Н.Я. Архитектура метро // Как мы строили метро. – М. : Издательство «История фабрик и заводов», 1935.
9. Старостенко, Ю.Д. Пространство станций метрополитена в проектах 1900-х - 1930-х гг. (К 75-летию открытия первой очереди Московского метрополитена) / Ю.Д. Старостенко // Наука, образование и экспериментальное проектирование. Труды МАРХИ: Материалы научно-практической конференции 12-16 апреля 2010 г.: Сборник статей: в 2-х тт. – Т.1. – М. : Архитектура-С, 2010. – С. 305-313.
10. Архитектура московского метро : Тексты к альбому по архитектуре метро 1988-го года [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.metro.ru/library/architecture/>
11. Голубев Г.Е. Многоуровневые транспортные узлы / Г.Е. Голубев. М.: Стройиздат, 1981.
12. Зеленин, М. Отделочные работы на новых станциях Московского метрополитена / М. Зеленин // Архитектура и строительство. – 1950. – №2. – С. 11-14.
13. Ильин, М. Новые станции московского метро / М. Ильин // Архитектура СССР. – 1944. – №6. – С. 12-21.
14. Кавтарадзе, С. Московскому метро 70 лет : к 70 летию Московского метрополитена / С. Кавтарадзе, И. Чепкунова. – М. : Арсений Мещеряков, 2005. – 127 с. : ил. (WAM: World Art Музей ; N 14).
15. Щипанов, А. С. Освещение в архитектуре интерьера / А.С. Щипанов. – М. : Государственное издательство литературы по строительству, архитектуре и строительным материалам, 1960. – 116 с.: ил.

## References

1. Gidion Z. *Prostranstvo, vremya, arhitektura* [Space, Time and Architecture]. Moscow, 1975, 567 p.
2. *Barrikadnaya station: information // Entsiklopediya nashego transporta* [Encyclopedia of our transport]. Available at: [http://wiki.nashtransport.ru/wiki/%D0%91%D0%B0%D1%80%D1%80%D0%B8%D0%BA%D0%B0%D0%B4%D0%BD%D0%B0%D1%8F\\_\(%D1%81%D1%82%D0%B0%D0%BD%D1%86%D0%B8%D1%8F\\_%D0%BC%D0%B5%D1%82%D1%80%D0%BE,%D0%9C%D0%BE%D1%81%D0%BA%D0%B2%D0%B0\)](http://wiki.nashtransport.ru/wiki/%D0%91%D0%B0%D1%80%D1%80%D0%B8%D0%BA%D0%B0%D0%B4%D0%BD%D0%B0%D1%8F_(%D1%81%D1%82%D0%B0%D0%BD%D1%86%D0%B8%D1%8F_%D0%BC%D0%B5%D1%82%D1%80%D0%BE,%D0%9C%D0%BE%D1%81%D0%BA%D0%B2%D0%B0))
3. Damskij A.I. *Osvetitel'naya armatura* [Lightning constructions]. Moscow, 1947, 146 p.
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. ЕНjгел' I. Yu. Boris Iofan. Moscow, 1978, 192 p.
6. Dubrovskiy Yu. V. *Stanciya metro Baumanskaya v tvorchestve B. M. Iofana: issledovanie prostranstva stancii (v svyazi s rekonstrukciej stancii)* [Boris Iofan's Moscow metro station Baumanskaya: discovering the metro station space (due to the reconstruction of the station)]. Available at: <http://marhi.ru/AMIT/2015/4kvart15/dubr/abstract.php>
7. OAO Metrogiprotrans Architecture. Available at: <http://www.arhmetro.ru/home/news/?language=rus>

8. Kolli N. J. *Arkhitektura metro* [Metro Architecture (Kak my stroili metro [How we built Moscow metro])]. Moscow, 1935.
9. Starostenko Yu. D. *Prostranstvo stancij moskovskogo metro v proektah 1900-h - 1930-h gg. K 75-letiu otkritija pervoj ocheredi moskovskogo metropoliena* [The space of Moscow metro stations in the designs of 1900-1930s. In the 75 anniversary of first line opening. Science, education and experimental design. Scientific works of Moscow Institute of Architecture]. Moscow, 2010, pp. 305-313.
10. *Arkhitektura moskovskogo metro : teksti k albomu 1988-go goda* [Architecture of Moscow metro: articles of 1988 album]. Available at: <http://www.metro.ru/library/architecture/>
11. Golubev G.E. *Mnogourovnevye transportnye uzly* [Multilevel transport hubs]. Moscow, 1981.
12. Zelenin M. *Otdelochnie raboti na stancijah moskovskogo metro* [Moscow metro station finishing. Journal "Architecture and building"]. 1950, no. 2, pp. 11-14.
13. Il'in M. *Novye stantsii moskovskogo metro* [The new stations of Moscow metro. Journal "Architecture of USSR"]. 1944, №6, pp. 12-21.
14. Kavtaradze S. *Moskovskomy metro 70 let : k 70-letiu moskovskogo metropolitena* [70 years of Moscow metro]. Moscow, 2005. 127 p.
15. Shchipanov A. S. *Osveshchenie v arhitekture inter'era* [The interior lightning]. Moscow, 1960, 116 p.

## ДАНИЕ ОБ АВТОРЕ

### Дубровский Юрий Викторович

Аспирант кафедры «Советская и современная зарубежная архитектура», Московский архитектурный институт (государственная академия), Москва, Россия  
e-mail: [mr.darh@gmail.com](mailto: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](mailto:mr.darh@gmail.com)