

Наследие

журнал

2 (98)

2025

МОСКОВСКОЕ



МОСКОВСКОЕ НАСЛЕДИЕ

Учредитель
Департамент культурного наследия города Москвы

Руководитель проекта
Алексей Емельянов
Кураторы проекта
Светлана Талалаева
Наталья Калинкина
Дарья Яковлева

Научный руководитель журнала, председатель научно-редакционного совета, профессор, доктор искусствоведения, заслуженный деятель искусств РФ, академик РАХ, заместитель генерального директора Музеев Московского Кремля по научной работе
Андрей Баталов

Научный редакционный совет
Андрей Баталов, Леонид Вайнтрауб,
Григорий Мудров

Редакция журнала «Московское Наследие»
Главный редактор Филипп Смирнов
Административный директор Мария Ксенжик

Дизайн-макет Катерина Ахтырская
Вёрстка, препресс и корректура
Бюро «Sm'art», Андрей и Софья Дегтярёвы,
Марианна Ионова, Филипп Смирнов, Павел Ермаков
Фотографии (если не указано особо)
Мосгорнаследие, Т. Корженевская, В. Киселёва, Д. Петров,
О. Сосницкий, А. Народицкий, М. Коробко, А. Бугров,
С. Клычков, Музей Москвы, Музей транспорта Москвы,
Музей-заповедник «Царицыно»,
Музей архитектуры им. А. В. Щусева

Отпечатано ООО «Принтер»,
152900, Ярославская область,
город Рыбинск, улица Орджоникидзе, д. 57
Телефон: +7 (910) 826-63-21, +7 (908) 027-14-03.
Адрес электронной почты: printer99@mail.ru.
Заказ ???

Телефон горячей линии Департамента
+7 (916) 146-53-27.
Горячая линия Департамента культурного наследия города
Москвы открыта для сбора информации о случаях, угрожающих
историческому облику Москвы
По вопросам издательских проектов Департамента культурного
наследия города Москвы — телефон:
+7 (495) 950-38-88, доб. (96762), (96765)

Перепечатка материалов журнала невозможна без письменного
разрешения Департамента культурного наследия города Москвы
© Департамент культурного наследия города Москвы, 2025



На обложке — станция метро «Комсомольская» Сокольнической линии. Майоликовое панно «Метростроители» Е. Лансере. Фрагмент. Фото А. Скворцов

содержание			
1	от редактора	Филипп Смирнов	
	дело и время	Духи метро	стр. 2
2	реставрация	Татьяна Корженевская, Вероника Киселёва	
		Универсальный магазин «Мюр и Мерилиз»: особенности реставрации исторических фасадов	стр. 6
	крупный план	Денис Петров	
		Саввинское подворье. Внимание на керамику	стр. 12
	археологический дневник	Екатерина Чуракова	
		В поля за новыми открытиями!	стр. 20
3	метро-90	Фотографии Алексея Народицкого	стр. 28
	artес	От редакции	
		Московский метрополитен	стр. 36
	таймлайн	Владимир Пирогов	
		Археология на службе Метростроя	стр. 42
	археология	Дмитрий Ермак	
4	нематериальное наследие	История подвижного состава Московского метрополитена	стр. 52
	интервью	Леонид Борзенков: поэтика техники	стр. 60
	великая победа	Ульяна Жданова	
		Метро военных лет — первый памятник Победе	стр. 70
	блиц-интервью	Ольга Бурнашева, Анастасия Замарёнова, Андрей Кузькин, Владимир Калабушкин	
		Подарок юбиляру	стр. 80
5	былое и думы	Михаил Коробко	
		Парк усадьбы Михалково как военный памятник	стр. 86
	усадьбы Москвы	Александр Бугров, Сергей Клычков	
		Тиде — шоколадный принц	стр. 94
	история одного дома	Алексей Дедушкин	
		Кадры из прошлого	стр. 102
6	находка	Михаил Тренихин	
		1775. Триумф Екатерины II	стр. 106
	репортаж с выставки	Никита Голованов	
		Высоко под землёй	стр. 116
	книжный обзор	Олег Фочкин	стр. 124
	хроника Мосгорнаследия	От редакции	стр. 126

Помните знаменитое «У каждого дела запах особый — в булочной пахнет тестом и сдобой...» Стишок Джанни Родари ничего не рассказывает о том, как пахнет метро. Вот ты подходишь к любой станции первой линии, отталкиваешь тяжёлый пендельтюр, и уже на тебя веет каким-то холодком подземного пространства, ты идёшь или к разменному автомату, или к кассе, и в этот момент на губах появляется лёгкий металлический привкус, далее ты следуешь по изогнутому коридору (проектировщики первых станций полагали, что метро может служить ещё и газоубежищем, и потому перенесли воинскую тактику устройства окопов в подземку — окопный газ субстанция неповоротливая, стелется и без дополнительного нагнетания не быстро проникнет вглубь метро, где есть гермозатворы), и чем ближе ты к турникетам, тем больше разных запахов ты ощущаешь... Тут и креозот, которым раньше пропитывали шпалы, и сырость — не все тоннели и вестибюли защищены от грунтовых вод и прилегающих плывунов на сто процентов, и побелка, если делали локальный ремонт. Когда ты в метро утром — пахнет дезинфицирующими средствами, машинной смазкой, разогревающейся резиной движущихся поручней. Конечно, иногда аромат незнакомки, стоящей перед тобой на эскалаторе, или беляш торопливого приезжего вмешиваются в этот прохладный коктейль. Однако даже эти нотки не отвращают тебя, а служат лишь важным дополнением к увлекательному занятию — путешествию по подземному городу. По «метромоскве».



Филипп Смирнов

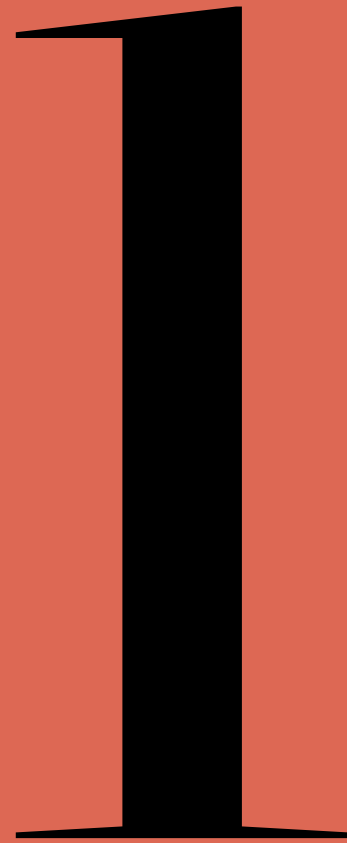
Духи метро

В юношеские годы, когда перспектив было не меньше, чем свободного времени, с одним из своих увлечённых товарищей мы поставили перед собой цель: побывать на каждой станции столичной подземки. Это было много проще, чем сегодня, — по состоянию на 1991 год в столице было менее 200 станций метро. Путешествия эти были почти этнографическими экспедициями — мы разговаривали о том, как меняется публика в зависимости от того, в какой район мы направляемся, какие отделочные материалы использованы, что интересного мы заметили по дороге. Мы искали на стенах древние раковины (нас этим занятием увлёк наш учитель истории) и радовались своим находкам. Обожили открытые ветки метро в грозу (или выезд на метромост перед «Преображенской площадью», «Коломенской», «Киевской»), разрабатывали свои способы безошибочного ориентирования на сложных станциях с большим количеством пересадок (например, на «Площади Ногина» (сегодня «Китай-город») — там, где эскалатор, придёшь к Солянке, там, где ступеньки — к улице Богдана Хмельницкого (сегодня — Маросейка), хронометрировали пересадку через коридор или через наземный вестибюль — в центре города, где таковое возможно, и торопились победить.

Сегодня объехать все станции Московского метрополитена, наверное, по уровню сложности задачи — почти то же самое, что побывать в каждом коридоре и каждом помещении Главного здания Московского университета. Собственно, ещё более сложная задача — осознать сам феномен. Динамично развивающаяся внеуличная транспортная сеть давно стала чем-то отдельным: город в городе. Есть своя богатая и невидимая глазу горожанина инфраструктура, есть подоснова, сложные связи с поверхностью, зависимости и требования, нужды и достижения.

В каком-то смысле ближайший образ, который приходит голову, это принятое в биологической систематике именование целой группы эукариотических организмов — царство живой природы: грибы, объединённые единым мицелием. Ученые продолжают спорить, к какой подгруппе относить подосиновики и ежевики, к какой дрожжевой гриб, а к какой чайный, но знаний об этом так-соне немного. Почти так же мало, как о мировом океане. Современный горожанин может воспринимать глубины московского подземного пространства просто как удобный способ добраться из пункта «А» в пункт «Б», как вдохновение (когда смотрит на типографику 1930-х годов в надписях на табличках и павильонах), как на работу, как на музей, как на энциклопедию архитектуры и развития социума. Граней много у этого явления — изучай любую. Найди свои ноты, составь свой букет смыслов.

Второй номер журнала «Московское наследие» посвящён юбилею Московского метрополитена и представлен в новом дизайне — по примеру юбиляра равняясь на московскую подземку, не меняющую своего содержания, но поддерживающую себя в форме, не отстающую от актуальных трендов и моды, но притом осознающую себя уникальной и неповторимой. Приятного чтения.



часть



стр. 20

В современном городе самый главный ресурс — время. Ритм горожанина таков, что мы не успеваем отследить перемены, не сосредотачиваемся на деталях, упрощаем образы и сокращаем объёмы. Но реставрация — дело медленное и вдумчивое. Самое малое, что мы можем сделать: остановиться и рассмотреть в деталях работу и нашу повседневность, зафиксировать текущее состояние и, затем, спустя месяцы или годы, вернуться к нашим заметкам и сравнить с текущим состоянием.

дело и время



стр. 6



стр. 20



стр. 12



Татьяна Корженевская, инженер-технолог,
Вероника Киселёва, главный архитектор проектов
ООО «РМ “Наследие-проект”»

Универсальный магазин «Мюр и Мерилиз»: особенности реставрации исторических фасадов



(1) Москва. Театральная площадь.
Магазин «Мюр и Мерилиз»
(новый, будущий ЦУМ). Фото 1908–1910 гг.

Необычная архитектура здания из металлических конструкций и бетона, разработанная в стиле английской готики с элементами модерна, нарушала уже сложившийся ансамбль Театральной площади и подвергалась критике современников. Тем не менее сегодня трудно представить Большой и Малый театры без столь непохожего на него «соседа». г. Москва, ул. Петровка, д. 2, стр. 1



(2) Состояние фасадов перед реставрационными работами: общее загрязнение штукатурки и декора.

Объект культурного наследия федерального значения «Универсальный магазин “Мюр и Мерилиз” по адресу г. Москва, ул. Петровка, д. 2, стр. 1 был построен в 1906 — 1908 годах по проекту архитектора Р.И. Клейна на месте ранее сгоревшего здания. Впервые при строительстве в Москве был использован конструктивный железобетон, входивший на тот момент в моду. Широкое применение металлических конструкций, выполненных по проекту инженера В.Г. Шухова, обеспечило обилие света и внутренний простор. Новый способ строительства позволил за счёт более тонких стен значительно увеличить торговые площади. Заказчики понимали, какое важное место их здание теперь занимает в облике столицы, и приняли решение, что на фасаде здания не будет никаких вывесок, даже с фирменным названием (1).

Сохранились два исторических фасада магазина, выходящие на улицу Петровка и на Театральную площадь. Их ритм выстроен витринными окнами, членение которых становится более частым по мере увеличения этажности и завершается парапетом с пинаклями, которые на момент реставрационного проектирования были значительно разрушены, а венчающие их крестоцветы утрачены.

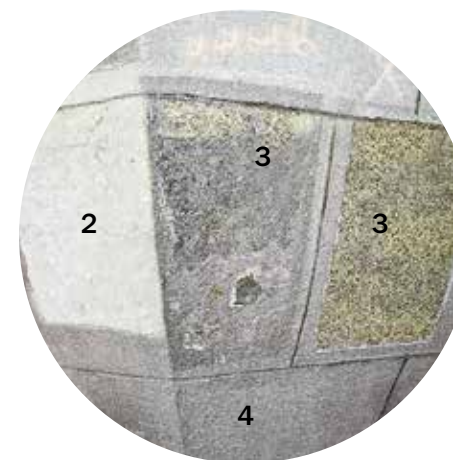
Вертикальные элементы конструкции витража со стороны южного фасада поддерживают окно-розу, к момен-

ту реставрации также значительно повреждённую. В качестве остекления были использованы кирпичи — стеклоблоки системы Фальконье, позднее заменённые на типовые советские стеклоблоки. Угол фасада по улице Петровке акцентирован башней-эркером, гранёные стенки башни завершаются вимпергами. В уровне 4-го этажа башню опоясывает балкон в виде обходной галереи с сохранившимся металлическим ажурным ограждением. Северо-западный угол также выделен эркером со щипцовым завершением и галереями. Юго-восточный угол фасада, примыкающего к Малому театру, оформлен прямоугольным аттиком. Поверхность фасада отделана матовой плиткой «кабанчиком» светло-охристого цвета. Между 2-м и 3-м этажами сохранился ажурный фриз, ранее отделявший сплошное витринное остекление от верхней части фасада.

Первоначально витринное остекление первого этажа было сплошное; по центру западного фасада (по улице Петровка) был организован ещё один вход. Витрины были переделаны в оконные проёмы в результате реконструкции 1997 года. Окна-витрины второго этажа повторяют характер расстекловки первоначального заполнения, но утратили свои ажурные рамы.

Согласно проектным химико-технологическим исследованиям 2020 года, авторский слой декоративной отделки был выполнен на маломгнезиальной извести с добавлением цемента, в качестве заполнителя использовались полевошпатный кварцевый песок и мраморная крошка белого цвета фракцией 0,8–2,0 мм (3 а, б, 2). Таким образом, первоначальный фасад был намного светлее традиционного тёмно-серого оттенка, сформировавшегося в конце XX — начале XXI вв. (2), а вкрапления мраморной крошки и кварца придавали ему на солнце искрящийся эффект, преломляя и отражая солнечные лучи.

Известно, что отделка фасадов каменной штукатуркой, имитирующей облицовку природным камнем, весьма эффектна, но недолговечна. Склонная к грязеудержанию, формированию усадочных трещин и ветро-абразив-



(3) (а, б)

Участок пробной расчистки:

- 1 — бетонное основание,
- 2 — оригинальная каменная штукатурка светло-серого цвета с мраморной крупкой и слюдой,
- 3 — ремонтные накрывки,
- 4 — верхний полимерный состав с каменным наполнителем

Красота фасадной отделки в каменных штукатурках эквивалентна роскоши оселкового мрамора и венецианской штукатурки в интерьерах

(4, 5) Растительный орнамент после расчистки и после реставрации (после нанесения каменной штукатурки)



(6, 7) Декор и профилированные элементы с угротой рельефа под поздними покрытиями и после расчистки



(8, 9) Растительный декор во время работ и после реставрации (после нанесения каменной штукатурки-ретуши)



(10) Маскароны и профилированные элементы после нанесения ретуши и терразитовой штукатурки

Задача возвращения фасадам авторской отделки в каменной штукатурке реставраторам по силам, но требует волевых решений

ному выветриванию, такая отделка требует постоянного ухода и тяжело поддаётся ремонту: сложно подобрать идентичный по внешнему виду ремонтный декоративный состав, повторить оригинальную фактуру, восстановить единый облик штукатурного слоя. Это одна из причин, почему исторически оштукатуренные каменными декоративными составами фасады в Москве в целом утрачены и требуют восстановления.

При выполнении расчисток установили, что в советский период поверхность фасадов ЦУМа неоднократно перекрывалась декоративными составами, не соответствующими оригинальной отделке по цвету, фракции наполнителя и известково-цементному соотношению, а затем и вовсе была выровнена единым слоем известково-цементной штукатурки с окраской. Последнее покрытие поверхности стен было выполнено краской на полимерной основе с песчано-слюда-ным наполнителем фракции 0,1—0,25 мм (3а, 6_4), причем настолько небрежно, что архитектурные детали

утратили первоначальную конфигурацию и пластику, рельеф элементов декора был значительно искажен, а термопластичные свойства краски ускорили накопление копоти (6), (9). Это фактическое изменение типа отделки фасада произошло в результате проведения реконструктивных работ немецкой фирмы ReDesign Einrichtung GmbH и привело к ухудшению архитектурного облика памятника.

В 2020 году проектировщиками были предложены два варианта отделки исторических фасадов:

- воссоздание каменной штукатурки в виде, максимально приближенном к авторскому замыслу (трудоемкий и дорогостоящий в реализации проект);
- консервация сохранившейся первоначальной отделки под декоративным покрытием на полимерной основе, аналогичным существующему (фактическое поновление отделки покраской).

Подрядной организацией ООО «РМ “Наследие”» было принято решение о восстановлении первоначального облика исторических фасадов, что в определённой степени предпо-

лагало профессиональный вызов: реставрация каменных штукатурок в Москве пока не является массовой, производство каменных штукатурных смесей эксклюзивно, к тому же проектные решения позволяли выбрать вариант, не требующий от реставраторов-штукатуров и лепщиков опыта работы с каменными декоративными составами.

Поскольку при проектировании исследования были выполнены по отдельным (случайным) пробам, их результаты не выявили однозначной информации по составу ранней каменной штукатурки. По этой причине после полного удаления поздних видов отделки были повторно исследованы и уточнены ингредиенты, минералогические и фракционные составы оригинальной отделки. Натурным дообследованием было установлено, что перекрытие оригинальной каменной штукатурки на преимущественно известковом с добавлением цемента вяжущего и поздними преимущественно цементными каменными штукатурными составами и позднейшим полимерсодержащим покрытием привели к разуплотнению и потере внутреннего сцепления исторического штукатурного слоя. Более того, все компоненты оригинальной штукатурки в начале XX века смешивали непосредственно на строительной площадке, вследствие чего её состав от партии к партии был неоднороден. По результатам комплексных исследований были определены необходимые физико-технические характеристики новой декоративной штукатурки (известковая с гидравлической добавкой, вяжущая, стойкая к ветро-абразивной нагрузке; другие конкретные характеристики и пр.), а также подобраны составы разной фракции каменного наполнителя, удобные для нанесения на основные плоскости фасадов (каменная штукатурка с мраморным наполнителем до 3 мм и слюдой), профилированные архитектурные детали (терразитовая штукатурка с мраморной крупой и слюдой; (7) и рельефные элементы декора (минеральная ретушь на мраморной и слюдяной муке) (10), (12)). На основании вновь получен-

ных результатов исследований при сотрудничестве с производителем декоративных каменных штукатурок ООО «ГК БИРСС» были подготовлены пробные образцы, при рассмотрении которых учитывался внешний вид: цвет, рисунок и фракция минералогических включений, нюансы светоотражения. Принятый в производство образец был согласован представителями авторского надзора и заказчика. По результатам научных изысканий в процессе работ выпущен том рабочей документации с уточнённым колористическим решением по историческим фасадам, согласованный органом охраны памятников.

Перед восстановлением внешней отделки реставраторы расчистили фасады от многослойных поздних наслоений, устранили основные дефекты (крупные и усадочные трещины, отслоения, выбоины и пр.) и укрепили сохранившийся авторский слой бетонной отделки фасада. Так как особенностью каменной штукатурки является необходимость нанесения от одного архитектурного облома до другого за единый проход, без локальных дефектов, пропусков, нахлестов и ремонтных зон, восстановление оригинальной отделки выполнялось единым накрывочным слоем. При этом разные фракции декоративного слоя различаются по тону — архитектурные детали и рельефные элементы темнее каменной штукатурки гладких и рустованных поверхностей. Примыкание разнооттеночных слоёв требует точного и аккуратного исполнения, так как при неудачном оформлении стыков переделывается весь участок в границах элементов.

Зоны разрушения бетонных пинаклей восполнялись ремонтным составом на цементной основе с прочностью при сжатии, соответствующей показанию для сохраняемого исторического бетона. Сохраняемые фрагменты окна-розы укреплены, разрушенные крестоцветы пинаклей были отлиты по согласованному проекту. В процессе расчисток и демонтажных работ в окне-розе были найдены артефакты — осколки блоков Фальконье начала XX века. Фрагменты стеклянных

кирпичей блока типа №9 нескольких цветов, светло-фиолетовый и прозрачный нескольких оттенков, были переданы владельцам. На блоках присутствует клеймо «М. Франкъ и К° Москва Б. Кисельный П» (13).

Кирпич «кабанчик» был очищен от поздних покрасок и цементных восполнений, промыт и домастикован на участках сколов и отслоений специализированными реставрационными составами, разработанными для восполнения керамики и искусственного камня.

Помимо реставрации художественных балконных ограждений были восстановлены утраты декоративного металлического фриза, ранее восполненные гипсовыми отливками (14–16). Фриз, до этого окрашенный фактурной полимерной краской в цвет фасада, расчищен, выделен цветом согласно историческим фотографиям и результатам химико-технологических исследований.

При реализации текущего проекта реставрации, к сожалению, были решены не все архитектурные и технологические задачи. Поэтому при планировании следующего реставрационного цикла следует обратить внимание на состояние кирпича парапетных стен со стороны кровли под слоями обетонирования в зонах крепления покрытия. Также целесообразно рассмотреть возможность замены позднего остекления витража на стеклянный кирпич системы Фальконье. На данный момент окно-роза со стороны внутреннего оконного откоса помещения лифтовой шахты заполнено квадратными стеклоблоками советского периода производства с цементными швами. Порядовка стеклоблоков сбита по горизонтали и вертикали, швы неравномерны. Нижняя часть окна-розы, которое выходит в интерьер на лестничную клетку, представляет собой выполненное в 70-е годы XX века металлическую вставку с внутренней стороны, заполнение из квадратных стеклоблоков с цементными швами с наружной стороны, а между наружным и внутренним слоями располагается историческая металлическая рама без остекления.



(13)

(11) Окно-роза, состояние после расчистки позднего отделочного слоя
(12) Окно-роза, состояние после реставрации



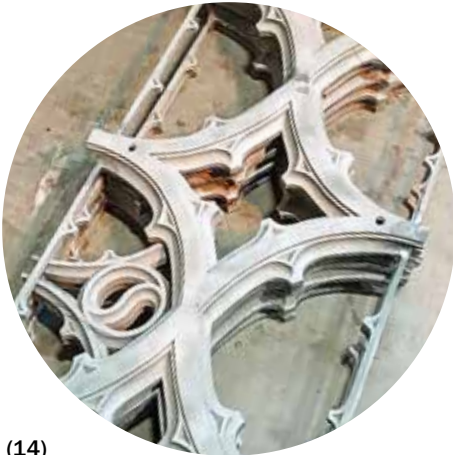
(11)



(12)

(13) Фотофиксация сохранившихся фрагментов стеклянных кирпичей Фальконье

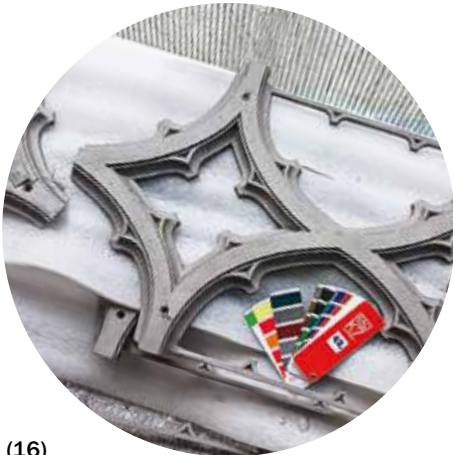
(14) Расчищенные элементы металлического фриза
(15) Форма для восстановления утраченных элементов металлического фриза
(16) Отреставрированный металлический фриз, готовый к установке



(14)



(15)



(16)

Результаты проведённых реставрационных работ показали, что освоение старых технологий производства и нанесения каменных штукатурок — задача вполне решаемая. Самым сложным, трудоёмким и протяжённым по времени этапом являются подготовительные расчистки поздних отделочных слоёв, после чего реставрация сохраняемой отделки и нанесение новой декоративной накрывки во многом достигается жёстким соблюдением технологии нанесения материала и ухода за ним, внутренней строительной культурой и достаточно быстро нарабатываемым навыком.

Следует добавить, что поддержание фасада с отделкой каменной штукатуркой требует уважительного отношения: удаление любых граффити, следов оклейки объявлениями, красящих протечек производится абразивными методами, после чего необходимо восстановление штукатурки в границах целого фасадного элемента — руста, простенка, фриза, что существенно дороже простой окраски фасадной краской.

По завершении зимнего сезона 2024/2025 фасад был тщательно осмотрен, в целом он имеет удовлетворительное состояние. В рамках дальнейших мероприятий по уходу за памятником необходимо ежегодно при наступлении положительных температур очищать и гидрофобизировать декоративный штукатурный слой и следить за целостностью защитного покрытия металлодекора. Авторы выражают благодарность ответственным сотрудникам ООО «РМ “Наследие”» Татьяне Геннадьевне Коленчук, Дмитрию Николаевичу Астахову и Сергею Николаевичу Швецу за руководство реставрационными работами и реализацию проектных решений.

(17, 18). Общий вид фасадов до и после реставрации



Денис Петров,
скульптор-реставратор

Саввинское подворье. Внимание на керамику



В Москве есть удивительный дом, скрытый, как жемчужина в ларце, да и сам похожий на сказочную шкатулку. Он и спрятан как подобает драгоценности — в редкий для Москвы тесный двор, напоминающий питерский колодец. Прежде украшавший первую линию Тверской, дом был вместе с остальными передвинут древнеегипетским способом вглубь и затем надёжно огорожен скучноватыми, но добротными «сталинками», составившими нынешний имперский облик улицы. Спроектировал здание русский архитектор Иван Кузнецов. Постройка имела «духовное звание».



Дом-корабль

Исполин с изразцами изначально был подворьем знаменитого Саввино-Сторожевского Звенигородского монастыря и, как многие культовые сооружения, обликом напоминал корабль: с тремя башнями — мачтами, волнообразным ритмом аркад и сине-зелёной акварелью изразцового декора. Само монастырское подворье существовало на этом месте уже несколько столетий и периодически перестраивалось — кузнецовский шедевр был, как бы сказали сейчас, «последней и улучшенной версией».

Зданию, в общем-то, повезло: корабль был построен на совесть и благополучно проплыл через целое столетие. Менялись хозяева, подворье, да и сам монастырь на долгое время перестали существовать, в помещениях появились коммуналки. Однако дом не затронули ни советские сносы, ни коммерческие перестройки, хотя в 1991 году возникла идея превратить здание в современную элитную гостиницу.

В 2002 году статус подворья был восстановлен, часть помещений вернули церкви (остальные помещения остались жилыми), в итоге грозы истории пронесли мимо, и здание сохранило всю свою красоту, хоть и сильно обветшавшую. Разве что в 1920-х (а может и сразу после революции) вместо иконы повесили над аркой неумелый чеканный барельефчик с рабочим и крестьянином, а на стене появилась вывеска — но о ней чуть позже. К моменту реставрации здание сохранило исторический облик почти без потерь и переделок, но многие обветшавшие элементы уже держались буквально «на честном слове» и требовали немедленных работ по сохранению. Не в последнюю, а может и в первую очередь это относилось к знаменитому керамическому фасаду здания.

Об одуванчиках, жар-птицах и «пиксельной» плитке

Проект реставрации был готов к началу 2024 года. Благодаря моим родителям (Владимиру Петрову и Наталье

Полторацкой, основоположникам советской школы монументальной керамики) я получил достаточные знания, а затем и опыт для ведения подобной работы и уже в середине весны бодро вышагивал по всем восьми ярусам строительных лесов, охвативших главный фасад подворья. Договор о работе над керамическим фризом был заключён 1 апреля, но оказался вовсе не шуточным — дело требовало немедленного вмешательства, особенно в части демонтажа и учёта значительной части изразцов. Собственно, и демонтажем это сложно было назвать, потому что столетний кладочный раствор во многих местах утратил силу и многие плиты снимались просто руками.

Решение о начале работ было весьма своевременным — полторакилограммовые керамические плиты неизбежно начали бы сыпаться вниз с порядочной высоты, часть керамического декора уже отсутствовала, в некоторых местах взамен отвалив-



шейся плитки был намазан цементный раствор и грубо намалеван орнамент — следствие прошедших когда-то ремонтов. Поэтому прежде всего мы сняли осыпающуюся часть плиток и начали их реставрацию в условиях мастерской.

Если вернуться к аналогии здания подворья с кораблём, то можно увидеть, что керамические фризы делят его на три палубы по горизонтали. Верхний фриз с одуваниками наиболее близок к стилю модерн и представляет собой сложный растительный орнамент, повторяющийся через каждые 2,5 метра.

Арочный, совершенно «акварельный» фриз с виноградами поддерживается с «носа» и «кормы» двумя дивными, по-васнецовски изукрашенными изразцовыми окнами-иллюминаторами. И наконец внизу — россыпь забранных в древнерусского вида наличники изразцовых вставок с жар-птицами и диковинными райскими цветами. По вертикалям же «корабль» был оформлен тремя башнями — изящными и лёгкими кормовой и носовой, и широким солидным капитанским мостиком — центральной башней. Они были забраны более мелкой и однотонной плиткой, в её мягких сине-зеленых оттенках отражались морские волны и небо. Молодые реставраторы быстро прозвали эту плитку «пиксельной».

Объединял всё это великолепие бежевый «кабанчик» — толстая глазурованная плитка, размером имитирующая кирпич, — весьма распространённый для стиля модерн приём. Технически вся керамическая облицовка была решена довольно простыми средствами — плитка побольше (17 x 17 см) в орнаментальных фризах и плитка поменьше (15 x 15 см) для акварельного «пикселя». Более или менее сложные формы присутствовали только на фигурных окнах, да и роспись там была, пожалуй, посложнее. Все изразцы обладали брутальной (порядка 2 см) толщиной и соответственно немалым весом, в общем — сделаны были на совесть.

Известна версия о том, что эта керамика являлась опытом сотрудничества архитектора Кузнецова с Абрамцевским заводом. Боюсь, мне придётся разочаровать сторонников этой, пусть и приятной теории — на всех плитках сзади стояло клеймо германского завода в городе Метлах, знаменитого предприятия, работающего по сей день. И даже на лепных деталях окон, где заводские клейма не стоят, с задней стороны присутствуют латинские литеры, которыми нумеровали детали для удобства монтажа. В пользу «абрамцевской» версии можно допустить, что из Метлаха поступали утельные (некрашенные) заготовки, которые затем уже в Абрамцевских мастерских были покрашены. В этом



могла быть определенная логика — Кузнецову было бы удобно наблюдать за осуществлением своих эскизов (которые и правда воспроизведены очень точно). Но здесь мы скорее имеем дело с немецкой пунктуальностью в следовании образцу. Кроме того, все плитки покрашены как хороший представительский «Мерседес», толщина красочного покрытия явно далека от какой-либо экономии. Благодаря такой толщине краски плитки в основной своей массе благополучно дожили до наших дней.

Интересным приёмом достигалась та самая акварельная прозрачность. Первым слоем на необожжённую ещё глину наносился белый ангоб, тоже без особой экономии. И затем уже на эту белую подложку наносилась цветная глазурь, и белое основание просвечивало, давая прекрасный светноносный эффект. Собственно, с той же целью грунтуются белым холсты для живописи.



О технологиях и не только

Около 20% верхнего фриза и изрядная часть нижних плиток были безвозвратно утрачены или испорчены настолько, что не подлежали реставрации, их нужно было воссоздать заново и вставить в оригинальный ковёр фриза так, чтобы разница не была заметна. Задача воссоздания самой основы, черепка, была хоть и непростой, но вполне осуществимой: мы подобрали и заказали специальную глиняную массу, крупнозернистую и максимально близкую по своим качествам к метлахской, хорошо уплотняли и давали высокотемпературный обжиг. А вот подобрать такие же сложные оттенки оказалось непростой задачей. Разумеется, готовых красок таких расцветок и состава сейчас уже нигде не производится, поэтому пришлось провести немало цветовых проб, прежде чем что-то стало получаться. Здесь очень помогли технологи, специалисты из Гжели — руководитель лаборатории Татьяна Львовна Неклюдова, технолог Людмила Евгеньевна Перелетова и руководитель компании «Керамика Гжели» Сергей Александрович Акентьев, которые, обладая огромным опытом, помогли определить химический состав и составить палитру основных цветов. Дальше уже приходилось двигаться путём проб и ошибок, стараясь при этом вписываться в довольно ограниченные сроки. Для тех, кто не знаком с технологией росписи керамики, стоит пояснить, что в отличие от художника, работающего на холсте, керамист не может исправить ошибку или внести изменения в роспись традиционным для живописи способом. Более того, он эту ошибку сразу и не увидит.

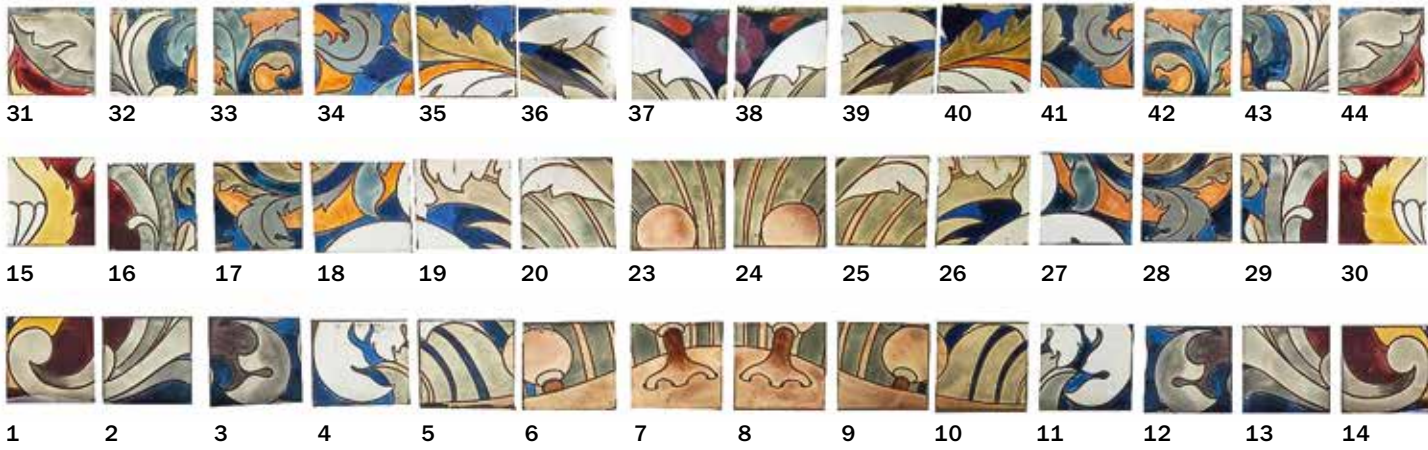


Только после того, когда пройдет обжиг при температуре 1200 градусов, остынет печь (а это не менее суток!), мы и можем увидеть получившийся цвет. Поэтому некоторые изразцы приходилось пережигать по 3—4 раза, чтобы добиться нужного и близкого к историческому оттенка цвета. К тому же, необходимо было учитывать другой немаловажный фактор. Все обжиги начала XX века проводились совсем по-другому, топливом для них служили, как правило, дрова или уголь, что создавало совершенно иную газовую среду в печи. Сейчас большинство обжигов делается с помощью электричества. Современный электрообжиг ценен тем, что позволяет выставить температуру вплоть до одного градуса, но гораздо более нейтрален, даёт более предсказуемые цвета; первозданные же способы нагрева дают несколько иные, более «живые» оттенки и не дают совершенно одинаково окрашен-

Расписанная, но ещё не обожженная керамика

Это вам не палитра живописца. Количество блюдец с различными оттенками глазури практически не оставляет свободного жизненного пространства

При росписи таких изразцов применялись глазури двух типов. Матовая тёмно-коричневая, так называемая сатиновая — она не растекается и с её помощью создавался рисунок. Также эти линии с лужици своего рода перегордками — между ними уже заливалась толстым слоем традиционная высокотемпературная цветная глазурь



Восполнение утрат методом «холодной реставрации»

Схема расположения изразцов на участке фриза

Работа с утратами росписи «васнецовских» окон



ных предметов. К этому тоже приходилось приспосабливаться — создавать «с нуля» угольные печи, увы, на это не было ни времени, ни возможности. Интересен ещё один момент. Если присмотреться, изразцовый декор подворья имеет лёгкий золотисто-перламутровый оттенок, особенно однотонная, «пиксельная» плитка. Обычно такого эффекта добиваются специально, перекрывая в печи во время обжига кислород — тогда происходит химическая реакция восстановления, и в глазурах проступают оксиды металлов. Здесь же, похоже, такая реакция (в мягкой, небольшой её степени) произошла естественным путём, за счёт столетнего воздействия солнца и газовой среды центра большого города (Тверская улица, постоянный автомобильный поток). Все эти нюансы тоже приходилось учитывать.

Многие утраты были восполнены непосредственно на стене методом холодной реставрации. Внимательно были отреставрированы, склеены и восстановлены в цветовом отношении все ранее снятые оригинальные плитки, а затем возвращены строго на свои первоначальные места. Для правильного размещения плиток пришлось составить немалое количество схем.

Последние штрихи наносились на заново уложенные (спасибо плиточникам) изразцы, естественно, что вся «холодная» (безобжиговая) часть реставрации была внимательно обработана специальными составами, позволяющими красочному слою долго существовать даже в условиях городской среды и в нашем непростом климате.

Процесс был сложным и весьма напряжённым по срокам, — всё надо было сделать за лето — но в итоге запланированное получилось. Мы даже устраивали игру по угадыванию новой плитки среди старых. Главная задача, которую мы себе ставили — это попасть в стиль здания, чтобы результат был достоин его и созвучен ему.

Параллельно немалая работа была проведена непосредственно на стенах: мы сохранили всё, что можно было сохранить. Вынужденный «демонтаж» изразцов дал свои плюсы — открылась стена, которую теперь стало возможным должным образом обработать, дабы максимально избежать подобных утрат в будущем. Немало времени и усилий целой бригады специалистов ушло на то, чтобы бережно очистить фасад от грязи и копоти целого столетия.



**НЭПовский «привет»,
или реставрационный бонус**

В ходе реставрации этого памятника Москва получила ещё один бонус. Во время расчистки стены под слоем старой краски была обнаружена вывеска времен НЭПа. Рабочие этому значения не придали («какие-то буквы») и сразу закрасили новой краской. Однако кто-то успел сделать несколько снимков — и я внес предложение вывеску восстановить. Конечно, в таких работах есть своя специфика. Для генподрядчика (компании, которая ведет все работы по памятнику и отвечает за них) обычно подобные находки являются скорее проблемой: в проекте их нет, памятник восстанавливается на период 1907 года, а тут вдруг неожиданно возникают 1920-е! Всё это необходимо согласовывать, оформлять, оплачивать и т. д. Неудивительно, что отношение к такого рода находкам, особенно в прежние годы, было, к сожалению, скорее негативным. В нашем случае всё произошло как надо: генподрядчик — (калужский «Строительный альянс», симпатичные молодые ребята), отнёсся к вопросу с должным пониманием — сделал соответствующие распоряжения и известил Мосгорнаследие.

Официальные органы также поддержали инициативу, в итоге наш коллега, прекрасный реставратор живописи Николай Сорокатый полностью восстановил две вывески на главном фасаде. И теперь мы знаем, что в годы НЭПа некая Ц.М. Молчадская держала на первом этаже красильню. Причём коллеги нашли ещё и домовую книгу за те годы, где она значилась полностью как Цыпа Моисеевна Молчадская. Но главное, сохранили и увидели эстетику НЭПа — памятники этой эпохи можно посчитать по пальцам. Все исторические слои вновь обрели своё место.



**В работах
принимали участие:**

- реставраторы**
Елена Чулинская
Анна Брант
Юрий Юшкин
Александра Кочан
Марина Калабина
Ольга Дубинина
Анастасия Каракина
Елена Никифорова
Юлия Беляева
- форматор**
Александр Мезенцев
- плиточники**
Юрий Лупу
Владимир Николаев
Иван Высотин
- учётom**
и картограммами занималась
Мария Емельянова
- расчищали**
Никита Федьков
Андрей Галушкин
- керамика**
Всеволод Митрофанов
Денис Петров

В поля за новыми открытиями!

В мае мы провели ежегодную пресс-конференцию, посвящённую началу полевого археологического сезона 2025. Это дань традиции, когда с началом тёплого времени года формируются и собираются археологические экспедиции, которые отправляются в поля за новыми открытиями.



(1)

(1) Красный рамочный образец XVI в.

Ни для кого не секрет, что археологические работы в таком крупном городе как Москва идут круглогодично. На протяжении зимы и весны археологами и реставраторами велись не только реставрационные и отчётные работы, но и полевые исследования. Работы идут в Китайгородском проезде, на Фрунзенской и Шлюзовой набережных, на Яузской, Зубовской, Новорязанской улицах, улице Тимура Фрунзе, во 2-м Вражском переулке, Соймоновском проезде, а также на территории ТиНАО. На пресс-конференции были представлены как отреставрированные предметы, так и только что найденные, буквально принесённые из недр земли.

На Шереметевом дворе
Самая масштабная и трудоёмкая реставрационная работа «Столичного археологического бюро» была выполнена по найденным в Романовом переулке колоколам. Два больших колокола

цветного металла второй половины XVI — начала XVII вв. были обнаружены на глубине четырёх метров внутри периметра сгоревшей много веков назад постройки. По всей видимости, они были спрятаны либо перед нашествием хана Девлет-Гирея на Москву в 1571 году, либо перед польской интервенцией 1609 года. Эти события сопровождались пожарами, в результате которых, скорее всего, и сгорела постройка, где хранились колокола. Здесь, между Никитской улицей и Воздвиженкой, во времена Ивана Грозного был Опричный двор, окружённый каменно-кирпичной стеной. Здесь же находился Опричный дворец царя. Колокола были найдены в прошлом году, и в течение всей зимы



(2)

реставраторы тщательно очищали внешнюю и внутреннюю поверхность колоколов, сантиметр за сантиметром снимая окислы и следы коррозии. И сейчас колокола имеют прекрасный экспозиционный вид. Другая находка, обнаруженная в Романовом переулке, — кодовый цилиндрический замок цветного металла. Замок состоит из 7 дисков с нанесенными латинскими буквами «С», «Е», «Х», «G», «D». Самое интересное — это две латинские буквы «MW» на торце замочка. Возможно, это монограмма его владельца или владельца усадьбы, на которой проводились археологические исследования (возможно инициалы полкового лекаря Ульфа, но это ещё предстоит выяснить ученым). Впервые подобные изделия, существующие и поныне, были созданы ещё в XV веке мастерами Нюрнберга. Отреставрировали и лопаточку XVII века, выполненную из цветного металла с орнаментированной ручкой. Лопаточка достаточно широкая, возможно,

использовалась для разглаживания воска по дощечке, предназначенной для письма. Также она могла при желании и стирать ранее написанное. На этом же раскопе была обнаружена торговая свинцовая пломба XIX века с изображением герба, возможно, рода Шиповых. Николай Павлович Шипов (1806 — 1887) — личность неординарная. Действительный статский советник, участник военных походов, в 1828 — 1836 годах служил в лейб-гвардии Семёновском полку, русский помещик-новатор, член Московского общества сельского хозяйства, почётный член Императорской Академии художеств. Имея поместья и собственный дом в Москве на Лубянке, д. 14, купленный в 1857 году



(3)

у вдовы графа Н. В. Орлова-Денисова, Н. П. Шипов решил стать фабрикантом. В 1858 году вместе с братьями он купил с торгов горные заводы братьев Баташовых — Илевский в Нижегородской губернии и там же — Белоключевскую стекольную фабрику. В 1863 и в 1873 годах он избирался гласным Московской городской думы, которая располагалась как раз в Шереметевском дворце, на месте которого идут раскопки. Ещё одна товарная свинцовая пломба XVII века также служила для запечатывания товара. На пломбе изображён герб, который предположительно является разновидностью герба Пшьячель. Сердце пробитое наискось двумя мечами остриями вниз и над шлемом в короне три страусовых пера.

Восточный букет с Чижевского подворья
Благодаря умелым рукам реставраторов мы можем любоваться прекрасным



(4)

керамическим поливным блюдом XVI века, привезённым в Москву с Ближнего Востока (Турция). Блюдо с орнаментально-растительным рисунком по бортикам и замечательным букетом синих цветов, напоминающих гвоздики и веточки лаванды в центре композиции, собрано из множества фрагментов. Подобное блюдо яркий пример торговых отношений Москвы и Востока. Такую дорогую посуду мог позволить себе довольно богатый и знатный человек. Найдено оно на Чижевском подворье, где достаточно хорошо сохранился мощный культурный слой и сформирована самая большая коллекция находок центра Москвы за последнее время, более шести тысяч старинных артефактов. Ещё одна из находок — это книжная застёжка XVII—XVIII веков из цветного металла с волнистым краем и прочерченным геометрическим рисунком. Книжная застёжка — это кожаный или металлический элемент, прикреплённый к книжным обложкам

(2) Керамическое поливное блюдо XVI в.
(3) Красноглиняная кружка с пятнами белого ангоба XV в. — сер. XVI в.
(4) Головка поливной керамической игрушки XVIII в.



(5)

Средневековья и раннего Нового времени и использовавшийся для защиты книги от проникновения пыли и света. Застежки изготавливались кузнецами из железа, чаще из латуни. Такие застежки украшались самыми простыми способами: чеканкой или гравировкой. Нельзя не упомянуть и красный рамочный изразец XVI века. Рисунок каждого красного изразца имеет свою законченную историю. На данном изразце мы видим сложный витиеватый рисунок с растительным орнаментом. Однако если приглядеться, то можно заметить, что в верхней части изразца две ветви заканчиваются симметричными головами зверей с раскрытой пастью; к сожалению, вторая голова не видна из-за отслоившегося верхнего слоя. А внизу изразца две ветви имеют концы симметричных птичьих голов с раскрытыми клювами. Весь рисунок в целом выглядит как сложный растительный узор, и только приглядевшись замечаешь, как много интересного в нем спрятано.

Варган, штоф и ушастый зверь

К этому временному периоду относится и обнаруженный специалистами «Техстройпроекта» в Китайгородском проезде фрагмент красноглиняной перемишки с растительным орнаментом. Перемишки использовались для того, чтобы перекрывать стыки между большемерными изразцами в печи.



(6)

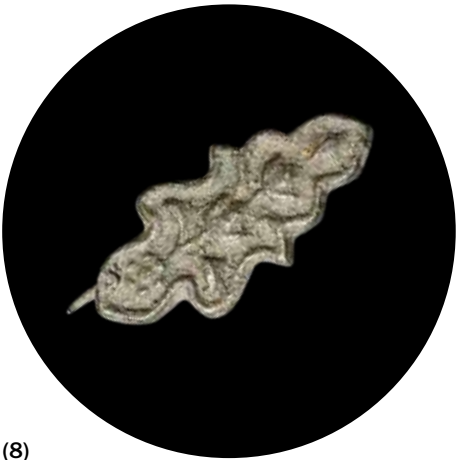


(7)

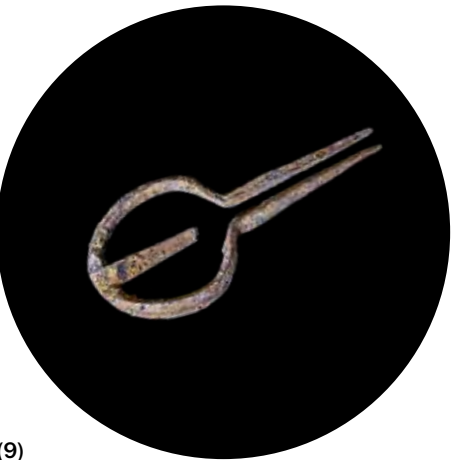
Была найдена также красноглиняная кружка с пятнами белого ангоба XV — середины XVI века. Красноглиняная керамика — самая распространенная московская керамика в XIV — XVI веках — употреблялась преимущественно в качестве кухонной посуды и изготовлялась из красножгущихся глин. Наиболее известные их месторождения в городе были на Яузском холме, где размещалась одна из древнейших ремесленных слобод — Гончарная слобода. Для украшения посуды, которая использовалась в качестве столовой, на керамику наносили рисунок в виде горошин, пятна белого ангоба придавали праздничный, парадный вид столу. Недавно там же обнаружили железный варган XVIII века. Различают как минимум два вида варгана — пластинчатый и стержневой. Первый является продолговатой пластинкой с вырезанным в ней язычком. Стержневой — более поздний вариант, уже металлический, из двух частей: рамки и язычка, соединённых между собой ковкой. При изготовлении стержнево-

го варгана использовалась не только бронза или железо, но и серебро. Из находок XVIII века следует отметить накладку цветного металла с растительным орнаментом (подобные накладки могли использоваться для украшения кожаных переплётов книг, поясов, кошель) и головку поливной керамической игрушки. Полива двуцветная, зеленая и коричневая. Глаза выполнены циркульным орнаментом, что придает игрушке удивленный взгляд. Ушки наклеплены в виде двойного жгутика. Вероятно, это — головка коника. Стекланные бутылки с клеймами-печатами были заимствованы Россией в XVIII веке с Запада. Сначала российские мастера (выучившись у иностранных коллег) для лучшей продажи напитков просто повторяли образцы с подобными импортным клеймами. Обнаружен фрагмент такого стеклянного штофа с клеймом — «LONDO J.J.». Общероссийское законодательство о клеймах начало складываться в XVIII веке. Основу его заложил Сенатский указ о фабричных клеймах от 13 марта 1744 года. Он же опре-

(5) Расписной лицевой изразец XVIII в.
(6) Колокола
(7) Кодовый цилиндрический замок



(8)



(9)



(10)



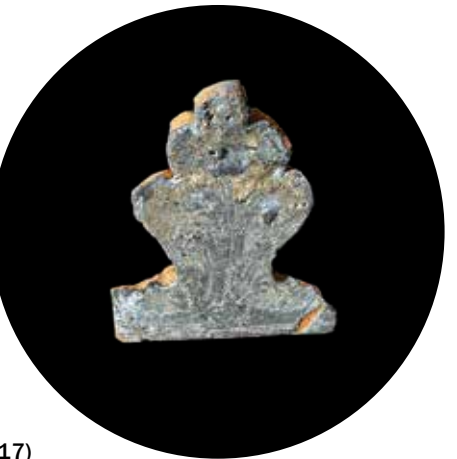
(11, 12, 13, 14)



(15)



(16)



(17)

(8) Накладка цветного металла с растительным орнаментом XVIII в.
(9) Варган железный XVIII в.
(10) Торговая свинцовая пломба XIX в.
(11) Наперсток XIX века
(13) Книжная застежка XVII- XVIII в.
(14) Винтовая крышка от походной чернильницы XVIII в.
(15) Клеймо со стеклянной бутылки XIX в.
(16) Светильник-плошка XVIII в.
(17) Товарная свинцовая пломба XVII в.

делил развитие двух направлений клеймения: фискального и защитного. Активное же бытование самих печатей охватило период приблизительно всей первой половины XIX века. XIX век представлен клеймом со стеклянной бутылки с нанесёнными буквами «ИФВ» и годом «1815». В 1852 году Николай Первый под- писал «Положение о стеклянной посуде», где в 4-м пункте говори- лось: «На мерной посуде... заводчики обязаны ставить клеймо, в котором означать имя и фамилию заводчика, хотя начальными буквами, место нахождение завода и год выделки, подвергаясь за неисполнение сего взысканиям...» Положение неоднократно подтверж- далось и уточнялось, не изменяя сути. К XVIII—XIX векам относится розово- глиняный светильник-плошка. Это самые распространённые образцы масляных ламп — привычная плош- ка-блюдец и полуоткрытая конструк- ция с ёмкостью для масла и носиком для фитиля. Светильник работает на основе сгорания масла или жира. Принцип действия схож с принципом действия керосиновой лампы — в ём- кость заливают масло или растоплен- ный жир, погружают фитиль — ве- рёвку, состоящую из растительных волокон, по которым вследствие капиллярного эффекта масло или жир поднимается вверх. Второй конец фитиля, закреплённый над маслом, поджигают, и масло, поднимаясь по фитилю, горит. Были найдены и изразцы: расписной городок — он располагался на верху печи и украшал её короной, и лице- вой печной расписной изразец. Цвет росписи изменён, видимо, он нахо- дился недалеко от огня. Производство гладких расписных изразцов было организовано по указу Петра I после его путешествия по Европе в 1697— 1698 годах, где ему была представлена знаменитая голландская (дельфтская) керамика. Петр I принял решение изготавливать изразцы на голландский манер, и в Голландию для обучения искусству гладких расписных израз- цов направились русские мастера. На данном изразце высокохудоже- ственно и натуралистично выполнено прекрасное изображение зверя с длинными рогами или ушами.



(18)

Зачем в хозяйстве рубель?

На 2-м Обыденском переулке архе- ологи Института археологии нашли железный наконечник стрелы XVII века. Плоскими наконечника- ми можно было поражать как легко вооружённых, так и панцирных воинов противника, одетых в доспехи из мягких органических материалов. Это качество вкупе с простотой из- готовления плоских стрел (что имело большое значение при их поточном массовом производстве), безусловно, повлияло на рост их популярности. Не удивительно, что именно эта раз- новидность стрел получила широкое распространение в XVII—XVIII веках. Обнаружили также фрагмент донца горшка XIII—XIV веков с клеймом в виде креста. Гончарные клейма по- являются около середины X века. С этого времени подобные клейма (в числе прочих символов — кру- ги, кресты, ключи, звёзды, решётки и проч.) располагались на днищах сосудов, что связано с технологией производства и конструкцией гончар- ного круга данного типа.

(18) Кондитерские керамические формы XIX в.
(19) Замок железный навесной XVI–XVII в.
(20) Деревянный рубель XIX в.
(21) Ключ железный XVII в.

Как раньше разглаживали бельё? На этот вопрос даёт ответ ещё одна находка — удивительной сохранности деревянный рубель XIX века. Раньше бельё не гладили — его разминали и раскатывали до тех пор, пока оно не становилось мягким. Для этого и использовали предмет, без которого не обходилось ни одно деревенское хозяйство: рубель. Название рубель произошло от слова «рубить». Он вышел из обихода только во второй четверти XX века. Этот предмет в раз- ных уголках нашей страны называли также: пральник, расака, рубчатая качулка, ребрак, гранчак, катальная палка.

Походный каламарь и инвентарь кондитера

В Кисловском переулке найдена винто- вая крышка от походной чернильницы XVIII века («каламарь» от греческого «калам» — заточенные палочки для письма). Раньше так называли чер- нильницу — сосуд для хранения и пе- реноски чернил. Подвесная черниль- ница по форме напоминает плоский штоф с расширенной горловиной,

по бокам которого расположены два ушка для крепления цепочки или верёвочки. Такой способ крепле- ния верёвочек не давал чернильнице перевернуться, и чернила не про- ливались при переносе. Подвесную чернильницу крепили у пояса, могли повесить на шею, поставить на лю- бую поверхность или просто держать на ладони. Во время путешествия использовали походные или дорожные чернильницы. Набор такой черниль- ницы состоит из коробочки с винтовой крышкой для чернил и футляра для гу- синых перьев тоже с крышкой. Во время раскопок на Шлюзовой набережной археологи компании «Археологические изыскания в строи- тельстве» впервые обнаружили в Москве кондитерские керамические формы. Данные формы, скорее всего, служили для изготовления печенья или конфет. Изделия отличаются разнообразием форм — это и бантики, и цветы, и шишки. В XIX веке формы для изготовления конфет были разнообразными и зави- сели от типа кондитерских изделий, технологий производства и матери-

алов, использовавшихся в то время. В Москве производство сладостей было хорошо развито благодаря боль- шому количеству мелких и крупных фабрик, мануфактур и мастерских, специализирующихся на изготов- лении конфет, шоколада, карамели и прочих лакомств.



(19)



(20)



(21)

2

часть



стр. 28

15 мая 1935 года началась работа столичной подземки. Ведущее транспортное предприятие столицы перевозит в день почти 9 миллионов пассажиров, а москвичи и гости столицы видят только $\frac{1}{7}$ от всего объёма московского метрополитена, который давно для всех нас стал объективной реальностью и ежедневным спутником. История метро многогранна, а феномен сложно описать, и тем важнее изучать его историю, проблематику, роль и вклад в нашу жизнь



стр. 40

Метро

90

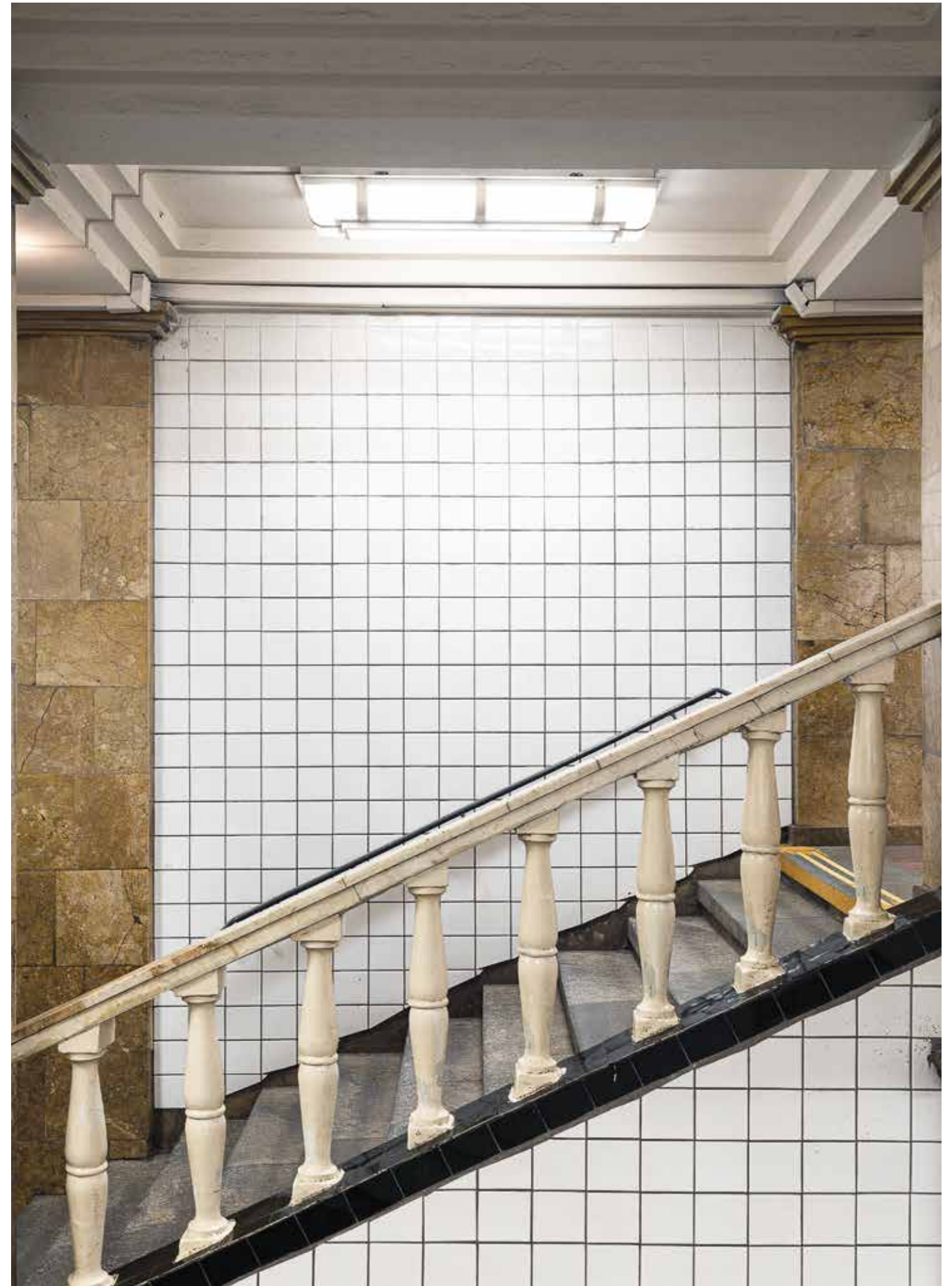


стр. 52

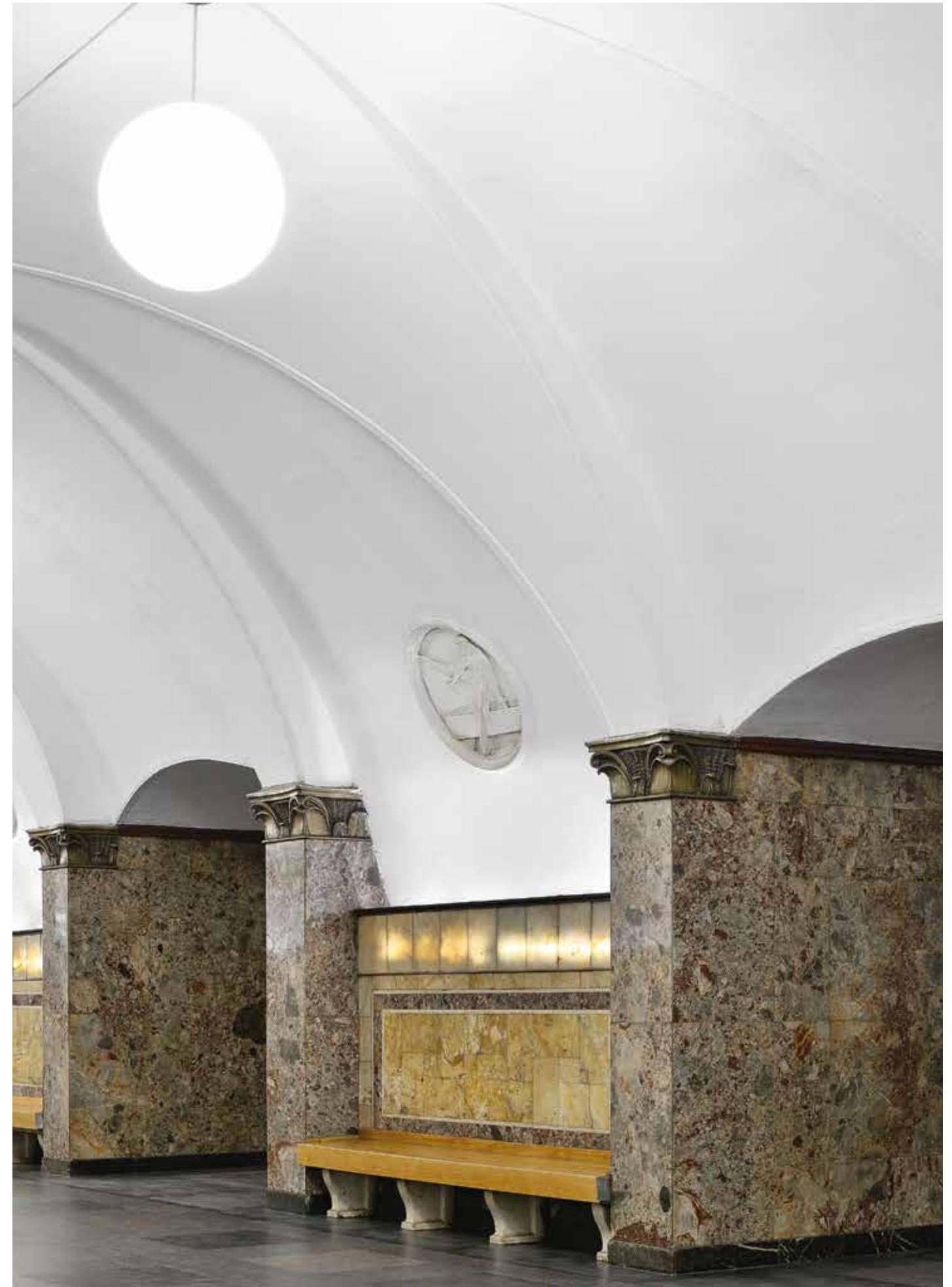
2



стр. 60







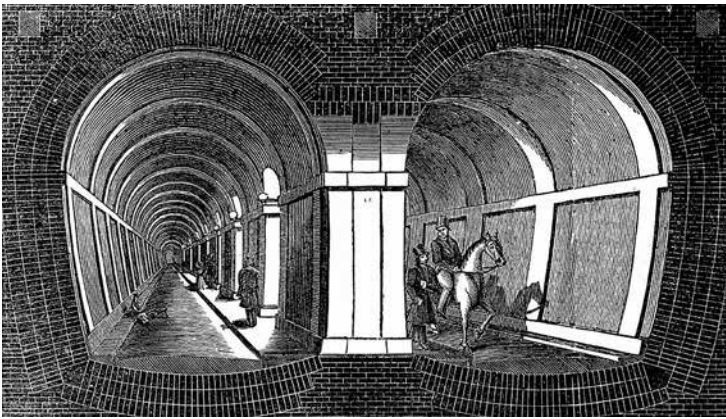
Москва не сразу строилась. В подземное своё пространство тоже не сразу зашла. Есть легенды, что первыми «метростроевцами» стали Иван Грозный и Малюта Скуратов — уж очень хочется найти Либерею, которая где-то спрятана под землёй столицы, а капусту в Новодевичий монастырь, мол, возили не по воде, а под водою — по специальному двухпутному тоннелю, где две подводы разъезжались. Но это легенды. Вот, что мы знаем...

1814–1825

1800–е

Идея и поиск метода
Мещанин Торгованов пишет генерал-губернатору Санкт-Петербурга Милованову письмо с предложением придумать машину для проходки грунта под рекой — мосты ледоход смывает. Тот докладывает царю. Царь говорит: «Предписать Торгованову впредь делами до его сословия отношения не имеющими не заниматься и выдать 200 рублей». (Цитата почти буквальная).

Презентация заказчику
Во время пребывания в Лондоне Александр I рассказывает про машину Марку Изамбарду Брюнелю. Тот принимает вызов, а когда присылает предложение — декабристы путают его планы.



1863

Патент ушел: тоннель под Темзой, сэры
Марк Изамбард Брюнель много путешествовал — он был главным инженером ВМФ Великобритании. В поездках наблюдал за природой, изучал и препарировал моллюска Наutilus, древоточца и корабельного червя. Придумал машину, которую потом назовут горнопроходческий щит.

Когда Николай I не впечатлился идеей — Брюнель продал патент на щит Metropolitan Building Co. Так появилось слово «метрополитен». Ну и тоннель под Темзой



Нижегородский вокзал, Москва

1875

Грёзы инженера Титова
Инженер Титов в Московской думе докладывал о подземном грузовом трамвае — от Нижегородского вокзала до Варварьинской площади и от Каланчевки туда же. И ещё от Марьиной рощи в центр и обратно. Решили «не трогать кости предков». Немало тому способствовала графиня Уварова, которая боялась, что центральная часть нынешнего Политехнического музея уйдет под землю, и попросила священника из храма Всех Святых на Кулишках выступить в прессе с обличительной речью против проекта. Тогда помогло.

1900–е

Красиво, но дорого

Инженеры из Санкт-Петербурга Кнорре и Балинский разрабатывают подробный проект внеуличной железной дороги для Москвы, с несколькими линиями, вокзалом на Красной площади, проектами станций. Как часто это бывает — Первопрестольная со спесью отнеслась к предложению «просвещенной столицы». Проект долго обсуждали, но сошлись на том, что он не совсем готов. Как говорится «al dente» или по-русски «впросьрь». Было уже объявленный к скорой реализации, московский метрополитен отправился на доработку. Москва приступила к реализации проекта МОЖД — сегодня мы все его знаем как МЦК. Кстати, более 90 зданий вдоль трассы МЦК были построены в 1900–е годы и обладают статусом ОКН.



Москвичей испортил
квартирный вопрос

1920-е

Самый известный проект этого времени — концессионный договор с немецкой фирмой о разработке планов столичной подземки. «Сименс-Баунион» к 1926 году представили схему линий, которая имела длину около 80 километров с 86 станциями, из них 17 были пересадочными с Садовым кольцом и внутри него. При этом немецкие специалисты обладали всеми данными о подробных планах улиц, подземных коммуникаций, геологическими данными по планам первой очереди. Наша сторона стояла пообок и набиралась опыта — ведь «Сименс-Баунион» уже построила метро в Берлине, Гамбурге и Будапеште. Все материалы были получены, договор прекращен. Разработки легли в основу планов метро.



1931–1933

Строительство метрополитена в Москве началось в декабре 1931 года с опытного участка проходки по парижскому способу под Русаковской улицей на будущем перегоне между станциями «Сокольники» — «Красносельская». Отчаянно не хватало опытных людей. 1 марта 1932 года в газете «Правда» опубликована статья В. Маковского «Как строить метрополитен», где он рассказывает о преимуществе английского способа работ. Инженеру 27 лет, он выводит внутрицевую дискуссию в публичное поле.

В марте был доклад в СТО, в июне начали строить. Без плана и проекта. Эскизный план от 1932 года утвердили решением СНК СССР и ЦК ВКБ(б) 21 марта 1933 года. Схема, предложенная Метростроем, состояла из пяти диаметров и 72 станций

1918

Столичный статус

В 1918 году Москва возвращает себе столичный статус. Вместе с Правительством Советской России в Москву переезжают важнейшие учреждения. На дворе — Гражданская война, военный коммунизм, никому не до метро, однако все понимают, что город, привыкший к медленному развитию, рано или поздно столкнется с проблемой перенаселения. Почти сразу начинаются разработки перспективных планов развития, в которых подземка занимает не последнее место.

1931

6 января 1931 года Москва встала в пробке (не работали трамваи, такси, автобусы, извозчики, соответственно, никто не успел на работу): первый масштабный транспортный коллапс вызвал немедленную реакцию.

1935

15 мая

метрополитен начал перевозить пассажиров. В 5 часов 48 минут в метро был включён ток, и через 4 минуты из депо вышел первый поезд. В 6 часов 45 минут открылись двери надземных вестибюлей, а в 7 часов поезда начали движение по графику; интервал между поездами составлял 5 минут на общем участке и 10 минут на ответвлении. Пусковой комплекс включал в себя 11,6 км трассы, 13 станций и 14 поездов (одновременно работали 9 четырёхвагонных составов).



Первым пассажиром Московского метрополитена стал ветеран русско-японской войны, 75-летний пенсионер Ю. Х. Забровский, которого официальная пресса называла героем труда с завода «Красный пролетарий» Петром Николасовичем Латышевым, который якобы купил 15 мая 1935 года в кассе открывшейся станции «Сокольники» билет № 1 серии «А».

Кстати, слово «метро» тогда было словом мужского рода. На крыше павильона станции «Чистые пруды» сохранилось оригинальное начертание 1935 года.



1940-е

Война — не повод не строить
Расширение линий московского метрополитена продолжилось и в годы войны — строительство возобновилось уже в мае 1942 года. Были введены в строй два отрезка пути: в январе 1943 года — «Площадь Свердлова» — «Завод имени Сталина» (с 1956 года «Автозаводская») (с пересечением Москвы-реки в глубоком туннеле; станции «Павелецкая» и «Новокузнецкая» были открыты позже, в ноябре 1943 года), а в январе 1944 года — «Курская» — «Измайловский парк культуры и отдыха имени Сталина» (с 2005 года «Партизанская») (четыре станции). На семи станциях, построенных в военное время, имеются памятные таблички с надписью «Сооружено в дни Отечественной войны».

1960–1970-е

Новый генеральный план
В 1960 году начали разрабатывать подоснову для нового плана развития города, который утвердили в 1971. Согласно ему, «намечено строительство в будущем двух новых сквозных линий, проходящих через центр города (диаметров): Тимирязевско-Серпуховского и Калининско-Арбатского».

Таким образом за 56 лет существования советского метрополитена было построено 148 станций, а в постсоветском пространстве Москвы за 34 года появилось 123 станции. И темпы строительства только возрастают.

1991

Отрадное
9 марта 1991 года в газете «Известия» можно было прочитать вот такую заметку: «Теперь до Отрадного рукой подать. С двухминутным интервалом начали курсировать голубые экспрессы с пассажирами по вступившему в эксплуатацию участку Тимирязевской линии столичной “подземки”».



Со 2 апреля 1991 (чтобы никто не подумал, что это первоапрельская шутка) проезд в метро стал стоить 15 копеек, а «пятак» как стандартная такса ушел в прошлое.

Сегодня в системе Московского метрополитена (включая Бутовскую линию лёгкого метро, МЦК и БКЛ) — 271 станция.

Археология на службе Метростроя

Кривые улицы, густая сеть подземных сооружений, остатки древнего города, поверхность, изрезанная руслами подземных рек, и предательский водоносный грунт. С такой Москвой столкнулись инженеры Метростроя. Именно тогда возникла идея привлечь к работе археологов.

О пользе исторической науки
Решение о сооружении метро в Москве было принято на июньском пленуме ЦК ВКП(б) 1931 года. Столицу, по плану строительства первой очереди, под землёй через центр города должен был пересечь диаметр от Сокольников до Смоленской площади. Незамедлительно начались подготовительные работы к грандиозной стройке. Высшим партийным куратором строительства «с диктаторскими полномочиями был назначен Лазарь Моисеевич Каганович, возглавивший тогда Народный комиссариат путей сообщения (НКПС). Это был человек без всякого образования, но незаурядного природного ума и деловой хватки, железной воли, непреодолимой целеустремлённости и абсолютной беспощадности»¹. В августе 1931 года руководителем Оргбюро Метростроя и одновременно главным инженером был определён опытный гидростроитель П.П. Ротерт. Только недавно он руководил возведением плотины Днепрогэса и получил за этот успешный проект орден Ленина.

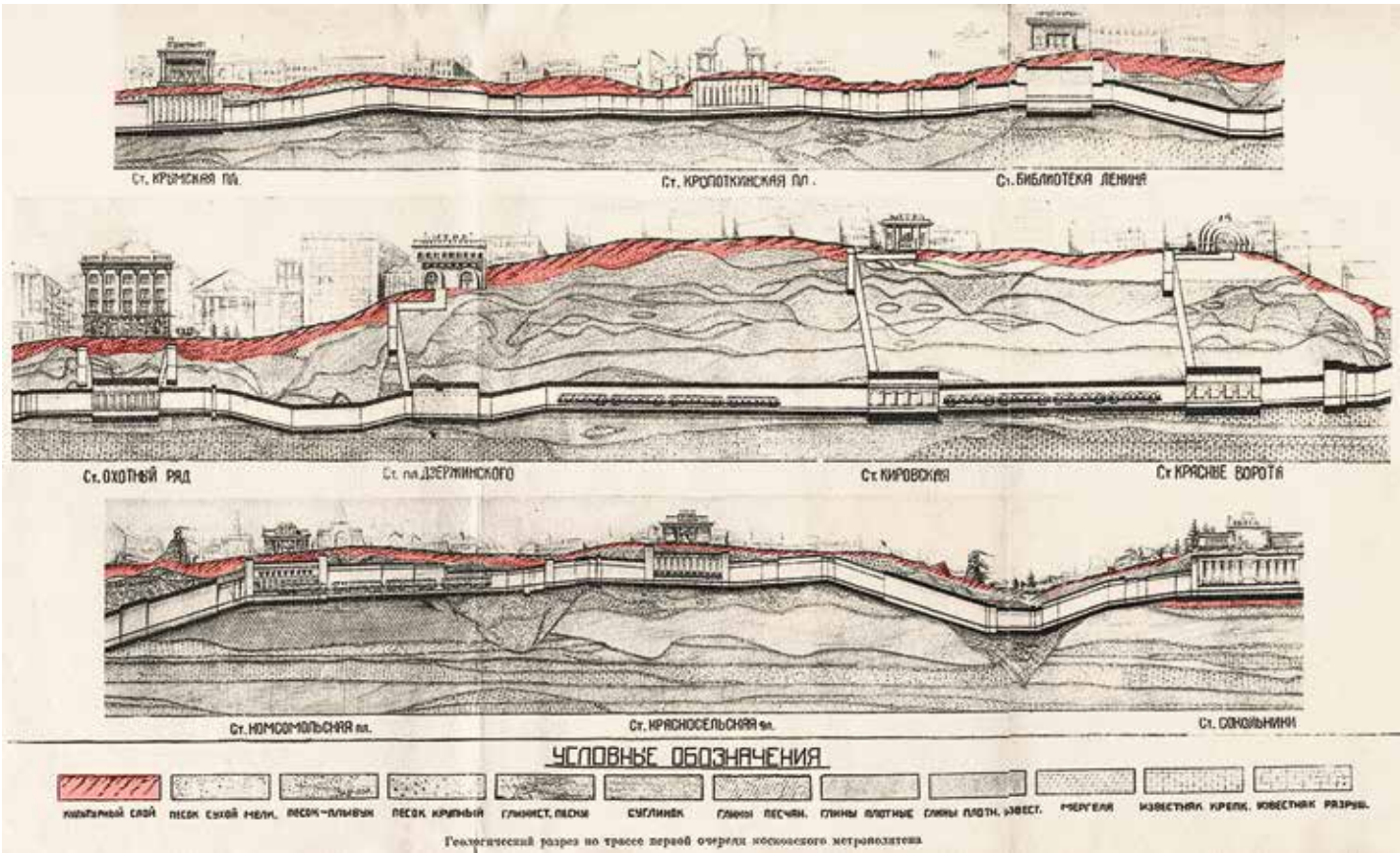


Схема первой линии московского метро. 1935 г.
Схемы-разрезы участков первой линии московского метро. Иллюстрация из книги П. Лопатина «Хозяйство великого города». 1938 г.

1 Наумов М.С. Под семью холмами. М., 2010. С.72
2 Нойтатц Д. Московское метро. От первых планов до великой стройки сталинизма (1897—1935). М., 2006. С.438—439
3 Первый начальник Метростроя. Об инженере-строителе и хозяйственном деятеле Павле Павловиче Ротерте //Московский журнал. 2024. №10. С.7

«С весны 1932 г. стало ясно, что речь идёт не об обычной новостройке, а о пропагандистском проекте высшей степени важности. Строили ведь не просто метрополитен, а лучшее и красивейшее в мире метро для мировой столицы пролетариата, которую в течение нескольких лет было обещано превратить в самый прекрасный и удобный для проживания город на свете»². Успешная реализация проекта столичной подземки должна была не только разрешить транспортную проблему большого города, но и показать странам Запада все преимущества нового строя, стать «витриной социализма». Поэтому на строительство первой очереди метрополитена были брошены лучшие силы рабочих и молодёжи. Сюда привлекались наиболее грамотные специалисты и инженеры. Но дело это было новое, и не обходилось без неприятных происшествий и аварий. Для получения опыта прохождения тоннелей в столичных геологических условиях начальник Метростроя П.П. Ротерт «предложил создать экспериментальный участок на Русаковской улице, 13, у Митьковского виадука (дистанция № 4 и шахта № 29). Рядом, на дистанции № 3, в мае 1932 года начата проходка открытым способом — таким, каким строились первые линии метрополитенов в Лондоне и в Берлине. Участок № 4 проработал всего несколько месяцев, затем штольня достигла водоносного слоя, произошла осадка земли, стоявшее рядом здание дало трещины и лишь чудом не рухнуло. Вскоре лопнула магистраль, снабжавшая водой близлежащую фабрику минеральных вод. Фабрика остановилась, шахту № 29 затопило. При расследовании аварии выяснилось, что раньше в этой местности было много прудов, засыпанных в XIX веке, некоторые сохранившиеся подземные потоки пересекали трассу метро»³.

Вот тогда-то и возникла идея привлечь к работе на Метро-строе специалистов археологов для исследования верхней части геологических напластований — техногенного грунта или культурного слоя, который накапливался веками. На отдельных участках его мощность составляла более 10 метров. О сложностях при постройке столичного метро в патетическом стиле писал в своей публицистической книге 1939 года «Москва» П. Лопатин: «Наконец карта подземной Москвы готова. Длинные полосы пёстро раскрашенных чертежей говорили о том, что ещё ни разу, ни в одном городе мира строителям метрополитена не приходилось встречаться с такими трудностями, с какими приходится иметь дело москвичам. При строительстве берлинского метро инженеры наткнулись на водоносные грунты, в Париже им мешала пересечённая поверхность, в Лондоне — хаос подземного хозяйства, в Мадриде — средневековая планировка и кривизна улиц. В Москве все трудности соединились вместе: кривые улицы, густая сеть подземных сооружений, остатки древнего города, поверхность, изрезанная холмами и долинами подземных рек, и предательский водоносный грунт. Предстояла тяжёлая, жестокая, напряжённая борьба»⁴.

Археологическая бригада

Подбор археологов для ударной стройки социализма обеспечил головной научно-исторический институт — ленинградская Государственная академия истории материальной культуры (с 1934 года носящая имя академика Н.Я. Марра) (ГАИМК).

Для более полного изучения археологических объектов материальной культуры, обнаруживаемых по трассе строительства, московским отделением ГАИМК создана особая археологическая Комиссия по работам на Метро-строе, входящая в систему Комитета по новостройкам. К работе Комиссии были привлечены многие организации культуры, такие как ГИМ, Центральные реставрационные мастерские, Центральное бюро краеведения, Оружейная палата и другие учреждения. Председателем Комиссии был назначен академик Н.Я. Марр, а его заместителями лингвист и археолог Ф.Д. Кипарисов, историк-медиевист А.Д. Удальцов и археолог В.А. Городцов. Николай Яковлевич Марр (1864 — 1934) был выдающимся учёным-лингвистом, этнологом, археологом, специалистом по древней Армении. Академиком Императорской Академии наук он был избран ещё в 1912 году. После Октябрьской революции Николай Яковлевич активно участвовал в преобразовании высшей школы и деле охраны памятников. 8 августа 1919 года он был избран председателем учреждённой им ГАИМК и оставался им до своей кончины. Бригада археологов, призванных работать на культурных слоях в Метрострое, состояла из специалистов, средний возраст которых в 1932 году составлял 30 лет. Это хорошо вписывалось в партийные установки. На ударные стройки большевики старались привлекать молодые кадры и комсомольцев. Сегодня фамилии и инициалы на пожелтевшей бумаге археологических сборников 1930-х годов мало что скажут современному читателю о тех людях, что проводи-



Бригада археологов, призванных работать на культурных слоях в Метрострое, состояла из специалистов, средний возраст которых в 1932 году составлял 30 лет



Форшахта метро на Театральной площади. Станция «Охотный ряд». Фото 1933 г.

Открытое строительство метро на Волхонке около ГМИИ им. А.С. Пушкина. Фото 1933 г.

Форшахта метро на Чистопрудном бульваре. Станция метро «Кировская» («Чистые пруды»). Фото 1933 г.

ли исследования культурного слоя под прессингом жёстких сроков строительных планов и неусыпного ока НКВД. Стоит рассказать о тех, кто стоял у истоков археологических исследований недр столичного метро. Начальником бригады археологов при Комиссии был назначен А.В. Арциховский (1902 — 1978), специалист по славянским древностям. Петербуржец по рождению, Артемий Арциховский получил высшее образование в Московском университете, закончив кафедру археологии на факультете общественных наук. Его учителями были археологи с дореволюционным стажем — В.А. Городцов и Ю.В. Готье. «Однако совсем молодого тогда учёного влекла и методология марксизма — сравнительно нового и, как казалось многим, ошеломляюще свежего направления в общественных науках. Его приходилось изучать в той форме, какую предложила эпоха — в форме “вульгарного марксизма”»⁵. Арциховский занимался в обществе историков-марксистов Н.М. Покровского и пытался соединить новое учение с археологией, системным изучением вещей. Из 1920-х годов идёт его известное изречение, что «археология — это история, вооружённая лопатой». В новосозданной Российской ассоциации научно-исследовательских институтов общественных наук (РАНИОН) Арциховский в 1929 году защитил диссертацию «Курганы вятичей». Этот труд стал образцовым для многих поколений археологов. В начале 1930-х инициативу по археологической науке перехватила ленинградская ГАИМК им. Н.Я. Марра. Из МГУ А.В. Арциховский перешел в Государственный историче-

4 Лопатин П. Москва. М.-Л. 1939. С. 298
5 Беляев Л.А. Путь учёного //Российская археология. № 4. 2002. С. 8



Шахтное сооружение №9 Метроостроя на Моховой улице.
Фото 1934 г. Архив Мосгорнаследия

Шахтные сооружения Метроостроя на Моисеевской площади
на углу Моховой и Тверской улиц. Фото 1934 г. Архив
Мосгорнаследия

ский музей (ГИМ), где работал над экспозицией по «формации» феодализма. Постепенно археолог отошел от «вульгарного марксизма». «С начала 1930-х гг. эмпирическое, в сущности, экстенсивное направление исследований становится главным фактором стабильности и прогресса в археологии СССР. Как раз теперь А.В. Арциховский использует возможность шире включиться в полевую деятельность, которую получает после ликвидации РАНИОН и образования московского отделения ГАИМК <...>. Важнейшими шагами были раскопки в Новгороде и большой археолого-урбанистический проект в Москве: работы 1933 г. на Метроострое. Оба начинания имели широкие перспективы, но на первых порах московский проект выглядел более престижным: он был прямо связан с одной из ведущих строек индустриализации и с формированием нового имиджа столицы мирового пролетариата»⁶. Под руководством Артемия Владимировича на стройке метро сплотился дружный коллектив молодых, но уже заявивших о себе в науке историков и археологов. Учёным секретарём археологической Комиссии по работам на Метроострое стала Т.С. Пассек (1903 — 1968). Татьяна Сергеевна происходила из дворянского рода, предки которой были знакомы с Герценом и Гарибальди. Она получила образование в гимназии и советской трудовой школе. Окончила в 1923 году археологическое отделение Петроградского университета. Во время учебы в аспирантуре Пассек заинтересовалась типологией керамики Трипольской культуры — в дальнейшем делом всей её научной жизни.





Группа историков и археологов участников работы на Метрострое. В центре сидит профессор В.А. Городцов. Фото 1934 г. Архив ИА РАН

Археолог А.П. Смирнов (1899-1974). Фото 1950-х гг.

Московский проект выглядел более престижным: он был прямо связан с одной из ведущих строек индустриализации и с формированием нового имиджа столицы мирового пролетариата

В 1920-е годы она принимала участие в раскопках в Азербайджане, ездила по музеям Юга России с целью изучения археологических коллекций. С 1924 по 1932 год Татьяна Сергеевна работала в ГАИМК у академика Н.Я. Марра, а затем в её московском отделении. В этот период начались новостроечные археологические работы на канале Москва — Волга и по трассе первой очереди Метрополитена. В метростроевской археологической эпопее проявились лучшие рабочие и научные качества Т.С. Пассек — чёткое выполнение поставленной задачи, быстрота её реализации в обозначенные сроки и точное обобщение полученного исторического материала. Подающим большие научные надежды был археолог С.В. Киселёв (1905 — 1962), выпускник историко-археологического отделения Факультета общественных наук МГУ, ещё один ученик В.А. Городцова. В 1928 году, ещё будучи аспирантом НИИ археологии и искусствоведения РАНИОН, Киселёв осуществил уникальные по объёму раскопки на среднем Енисее. Темой его диссертации, успешно защищённой в 1930 году, стали находки Минусинского неоме-

талла. Тогда же молодой учёный возглавил многолетнюю Саяно-Алтайскую экспедицию Академии наук и ГИМа. Конец 1920-х годов ознаменовался пересмотром методологии в науке и борьбой с «буржуазной идеологией» в археологии. «В спорах, острых дискуссиях, преодолевая временные ошибки, молодое поколение археологов вырабатывало новую методику, создавало теоретическую базу советской археологической науки. В первых рядах был С.В. Киселёв»⁷. В такой непростой период учёный, занимающийся совершенно другими задачами в археологии, стал работать в новостроечной московской экспедиции на строительстве метро. И здесь он проявил себя как вдумчивый исследователь и научный аналитик. Деятельным членом археологической экспедиции Метростроя был и А.П. Смирнов (1899 — 1974). Он был несколько старше своих коллег по бригаде и даже являлся участником Первой мировой войны. Алексей Петрович в 1924 году так же закончил Факультет общественных наук МГУ, а затем поступил в аспирантуру отдела археологии НИИ археологии и искусствоведения РАНИОН. Руководил



Археолог А.В. Арциховский (1902-1978). Фото 1941 г.

Археолог С.В. Киселёв. (1905-1962). Фото 1950-х гг.

Археолог Т.С. Пассек (1903-1968). Фото 1926 г.

экспедициями в Московском регионе, Юге России, Крыму, Удмуртии, Татарстане. Перед работами на Метрострое учёный занимался исследованиями Волжской Булгарии. Эта тема прошла «красной нитью» через всю оставшуюся научную жизнь Алексея Петровича. Его перу принадлежат три главы исследований в сборнике «По трассе первой очереди Московского метрополитена им. Л.М. Кагановича» издания 1936 года. Врождённое чувство юмора, лёгкость работы с коллегами позволяла Смирнову преодолевать неприятные ситуации, иногда возникающие во время экспедиционных работ. Самым старшим по возрасту в Московской экспедиции был Н.М. Коробков (1897—1947), ещё до революции участвовавший в археологических раскопках в Египте. Студентом юридического факультета Московского Университета Николай Михайлович одновременно слушал курсы лекций в Московском археологическом институте, где в 1918 году он получил диплом археолога и остался трудиться на кафедре истории искусств древнего Востока. Дворянин по происхождению, с 1922 по 1930 год Н.М. Ко-

⁷ Девлет Е.Г. С.В. Киселёв (1905—1962)// Институт археологии РАН: 100 лет истории. М., 2019. С. 248

В большевистском темпе

7 октября 1933 года между Метростроем и московским отделением ГАИМК был заключён договор на археологические изыскания.

Предполагались интенсивные археологические наблюдения по разрытиям на трассе метро. Ввиду скорости производства работ и пристальному надзору за ударной стройкой высшего партийного руководства не было и речи о стационарных академических раскопках. Важны были большевистские темпы и оперативное купирование возникающих сложностей от наличия непредвиденных объектов как препятствий строительству. Археологические изыскания были фактором ускорения дела, как, впрочем, и геологоразведочные работы и шахтные проходки.

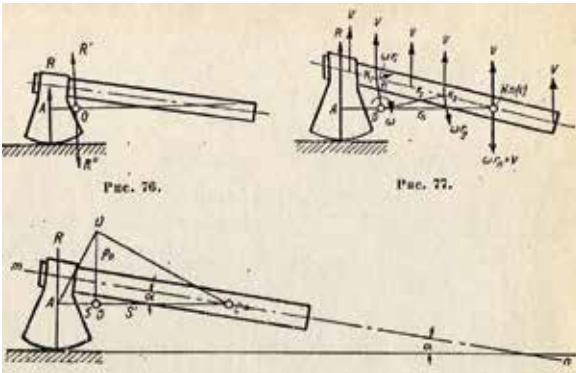
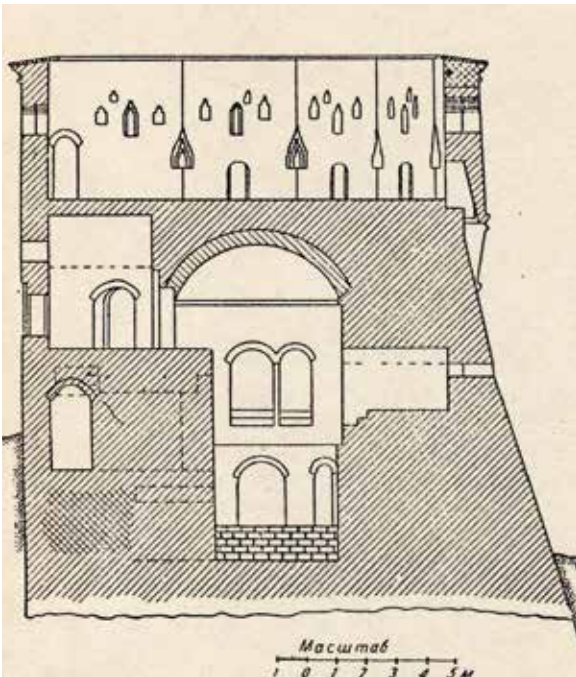
«Железный нарком» и куратор Метростроя Л.М. Каганович патетически писал в своих воспоминаниях: «Важнейшим фактором ускорения строительства стала перестройка организационной системы управления Метростроя и его участков. Решающим моментом была, конечно, мобилизация всех сил Московской партийной организации, рабочего класса, помощь нашей промышленности и в особенности нашего Центрального Комитета партии и Советского правительства. Все считали метро, канал и перестройку Москвы составной частью всей политики партии, строительства Социализма, за победу которого неустанно боролись»¹⁰.

По словам учёного секретаря археологической бригады Т.С. Пассек: «Как общее правило, всякие земляные работы на Метрострое производятся с большой быстротой: вырытые пробные шурфы тотчас засыпаются, котлованы цементируются, траншеи обшиваются досками. Задержка работ, производство каких бы то ни было дополнительных раскопок и т. п. почти всегда оказываются невозможными, так как подобные задержки встречают понятный протест со стороны администрации шахт, имеющих определённые задания и твёрдые сроки.

Задачи археолога сводятся здесь, главным образом, к наблюдению и фиксации того, что обнаруживается в процессе строительства»¹¹.

Археологическая бригада предполагала детально обследовать всю историческую стратиграфию центра города. Диаметр трассы первой очереди метро прорезал старую Москву поперёк, и это был уникальный случай впервые масштабно так подробно исследовать средневековую столицу. Но роль «археологов оказалась слишком подчинённой. Фактически они стали лишь наблюдателями, которым иногда удавалось “выхватывать” из котлована лишь самые крупные, броские вещи. Не шло речи даже о небольших специализированных раскопках. В результате итоги работ оказались существенно беднее начальных предположений»¹².

Несмотря на жёсткие сроки и авральные темпы работы археологи всё-таки достойно справились с поставленной задачей изучения исторических недр города. Результатом стали многочисленные статьи в специализированных изданиях, прочитанные лекции о древностях Москвы и выставки. «Выставки, посвящённые метро устраивались также независимо от политических поводов. В июле 1933 г. такая выставка была развёрнута в Сокольническом



Разрез Многогранной башни Китайгородской стены. Обмеры археолога Н.М. Коробкова. Иллюстрация из книги «По трассе первой очереди Московского метрополитена им. Л.М. Кагановича». 1936 г.

Рабочие топоры из колодцев на Моховой улице. Находка бригады археолога А.В. Арциховского. Иллюстрация из статьи В.А. Желиговского «Эволюция топора и находки на Метрострое» в книге «По трассе первой очереди Московского метрополитена им. Л.М. Кагановича». 1936 г.

- 10 Каганович Л.М. Памятные записки. М., 1996. С. 435
- 11 Работы на строительстве Московского метрополитена. ... С. 66
- 12 Кренке Н.А. 1933–1936 гг. — археологический надзор на строительстве Московского метрополитена (МО ГАИМК) // <https://archaeolog.ru/about/history/expeditions-1919-1942>
- 13 Нойтатц Д. Указ. соч. С. 444
- 14 По трассе первой очереди Московского метрополитена имени Л.М. Кагановича. Архивно-исторические и археологические работы Академии в 1934 г. Л., 1936. С.6
- 15 Беляев Л.А. Указ. соч. С. 9



Керамические кувшины из колодца на Моховой улице. Находка бригады археолога А.В. Арциховского. Иллюстрация из археологического сборника «Известия ГАИМК им. Н.Я. Марра». 1935 г.

Белокаменное надгробие XVII в. с надписью со средневекового некрополя храма Св. Троицы в Старых Полях в Театральном проезде. Фото 1934 г.

Стенд с материалами археологических раскопок на дистанции метро от Охотного ряда до Мясницкой. Выставка в зале заседаний ГАИМК на улице Волхонка.¹⁴. Фото 1935 г. из архива ИА РАН

парке, другая в феврале 1934 г. открылась в краеведческом музее Московской области. В январе 1935 г. Исторический музей выставил археологические находки, обнаруженные при строительстве метро»¹³.

Исследования, проведённые археологами в сезон 1933—1934 годов, дали интересные результаты по находкам и, частично, по истории планировки древней Москвы. Предварительные итоги работ, как оговаривали это сами исследователи, были опубликованы в нескольких сборниках и статьях. Это краткие очерки участников раскопок в главе «Работы на строительстве Московского метрополитена» в Известиях ГАИМК им. Н.Я. Марра за 1935 год. Можно отметить и хорошую книгу историка-археолога Н.М. Коробкова «Метро и прошлое Москвы. Очерки геологии, истории и археологии Москвы», первое издание которой вышло в 1935 году.

Более полная публикация по работам на Метрострое представлена в книге: «По трассе первой очереди Московского метрополитена имени Л.М. Кагановича», выпущенной в 1936 году. В комплиментарной вступительной статье этого издания начальник Метростроя П.П. Ротерт пишет: «Настоящий сборник, посвящённый результатам исторических работ (архивных и археологических) на трассе первой очереди метрополитена, помимо своего значения для изучения прошлого Москвы, представляет непосредственный живой интерес для работников Метростроя. Среди историко-археологических работ этот сборник занимает особое место — это документ, на котором лежит печать сотрудничества инженера и историка, работающих над одним объектом и ради одной общей цели — строительства социалистической Москвы, мировой пролетарской столицы»¹⁴.

15 мая 1935 года Московское метро было официально открыто. Свою скромную, но важную лепту в дело его возведения внесли бригады археологов и архивистов. «Работы в Москве стали первой попыткой сочетать интересы науки и строительства, имевшей самое <...> широкое продолжение»¹⁵. Находки и исследования бригады археологов на Метрострое открыли новую страницу в изучении великого города и не утратили своего значения и сейчас.

Продолжение следует.

Дмитрий Ермак,
главный специалист Научно-исследовательской служ-
бы Музея транспорта Москвы.
Рисунки автора

История подвижного состава Московского метрополитена

Лондонский метрополитен открылся в далёком 1863 году и по праву считается первым в мире. В то время ещё не существовало альтернативы паровой тяге. Из трубы паровоза вылетали искры и копоть, попадая в окна вагонов и на одежду, что делало путешествие первых пассажиров малоприятным. Вскоре английские инженеры создали систему конденсации пара. Она позволила локомотивам работать в тоннеле, не выпуская дым и пар наружу. Только в 1896 году на смену паровой тяге пришла электрическая.



(1) Паровоз Veyer Reaосск лондонской подземки с пароконденсатором. 1864



(2)



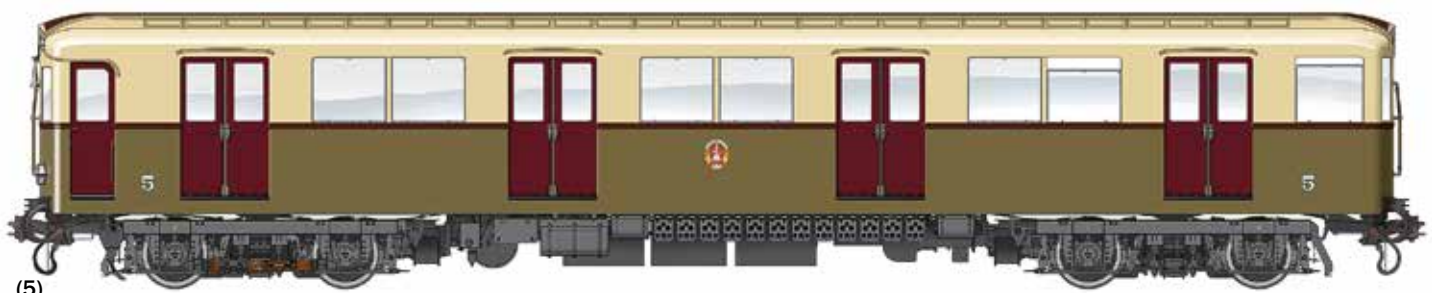
(3)

(2) Моторный вагон С1 № 100, изготовленный Orenstein & Koppel в 1927 году для Берлина
(3) Моторный вагон R-4 для Нью-Йорка 1932 года выпуска
(4) Слева направо: вагон типа А №1 в 1934 году (вид сзади); вагон типа А №5; вагон типа Б (вид спереди)

Чуть позднее лондонского начал работу Нью-Йоркский «сабвей» с канатной тягой. Так называемые «кабель-кары» тянули вагоны по специально сооружённым эстакадам. В отличие от фуникулёра, где вагоны жёстко соединялись с канатом, «кабель-кар» специальным клещевым захватом цепляется к тросу при разгоне и торможении на спусках. Таким образом, поезд останавливался независимо от кабеля, который двигался непрерывно. Канатная система оказалась сложной в эксплуатации, поэтому в 1871 году ньюйоркцы перешли на паровую тягу, а от дыма и копоти стали страдать не столько пассажиры, сколько жители стоящих вплотную к эстакаде многоэтажных домов. В мае 1896 года второй по величине город Австро-Венгрии Будапешт получил полностью электрифицированную подземку с довольно скромным габаритом тоннеля и станциями мелкого заложения. Вагончики ходили в основном по одиночке и во многом напоминали трамвайные. Платформы строили низкими, поэтому впервые в мировой практике пассажирский салон получил низкий уровень пола. Из-за тесного тоннеля так называемые «рога»



(4)



(5)



(6)

пантографов сверху не помещались, поэтому токосъёмная дуга крепилась по бокам и как бы огибала снаружи стенки и крышу кузова. Парижский метрополитен был открыт ко Всемирной выставке в 1900 году. Помимо станций, оформленных в стиле ар-нуво, там использовали ряд передовых технических решений. Среди них работа поездов по системе многих единиц. Изобретённый Фрэнком Спрэйгом в 1887 году, данный принцип позволял машинисту управлять составом моторных вагонов из одной кабины. Сами поезда также были весьма оригинальными, с полуметаллическим кузовом и большой площадью остекления. В Берлине подземка была готова к 1902 году. По примеру Лондона немцы стали использовать два габарита тоннелей, а следовательно, и два типа вагонов. Так, линии первой очереди, проходящие в основном по эстакаде, имели узкий габарит, что сэкономило значительные средства при их строительстве. Магистраль, построенные в начале 1920-х годов, уже рассчитывались на значительно возросшие к тому времени пассажиропотоки, поэтому вагоны «тип С», известные у нас как «тип В» для московского метро, отличались увеличенным числом дверей и вместимостью.

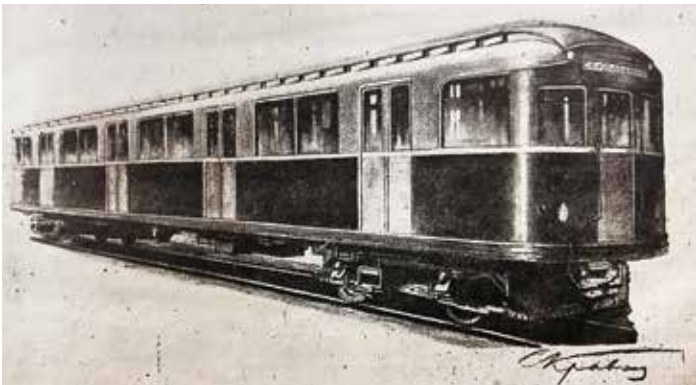
Московские первенцы

Первые вагоны для Московского метрополитена были разработаны в Центральном конструкторском бюро ВОВАТ и строились Мытищинским заводом под руководством Петра Травина. Финальная сборка происходила в цехах московского завода «Динамо». Первые эскизы и макет в натуральную величину не понравились комиссии во главе с Кагановичем, поэтому вскоре к проектированию подключились архитекторы Иван Таранов и Самуил Кравец. Благодаря работе зодчих вагоны получили оригинальный дизайн. Округлые формы кузова, наряду с широким применением хрома и глянцевых поверхностей, резко выделяли наши поезда среди западных аналогов того времени. В августе 1934 года была изготовлена первая секция типа «А», состоящая

из моторного вагона № 1 и прицепного № 1001. Испытания проходили в Ленинской слободе, где секцию цепляли к пробному деревянному вагону с пантографом на крыше. Каждый из четырёх тяговых моторов имел трамвайную (опорно-осевую) подвеску и обеспечивал конструкционную скорость 65 км/ч. Каждый вагон в секции имел кабину. Прямо перед машинистом находился переключатель дверей, а слева — контроллер с кнопкой включения цепей управления и съёмной рукояткой. Первые 52 вагона окрасили в кремовый и песочный цвета с вишнёвыми дверными полотнами, что соответствовало схеме для Кировско-Фрунзенской линии. Вагоны типа «Б» имели сине-голубую окраску, что считалось стандартом для второй очереди. Первые годы эксплуатации выявили недостаток прочности экипажной части, поэтому вскоре старые тележки постепенно заменялись усиленными, что наряду с новой конструкцией черпаков вентиляции на крыше и некоторыми улучшениями в схеме управления стало причиной появления составов типа «Б». Новые вагоны работали в основном на Горьковском радиусе. Всего было построено 56 двухвагонных секций типа «А» и 81 секция типа «Б». После войны обе модели прошли капитальный ремонт с добавлением в схему реостатного тормоза, после чего получили индекс «Ам» и «Бм». Их эксплуатация на Арбатско-Покровской линии продолжалась до 1975 года.

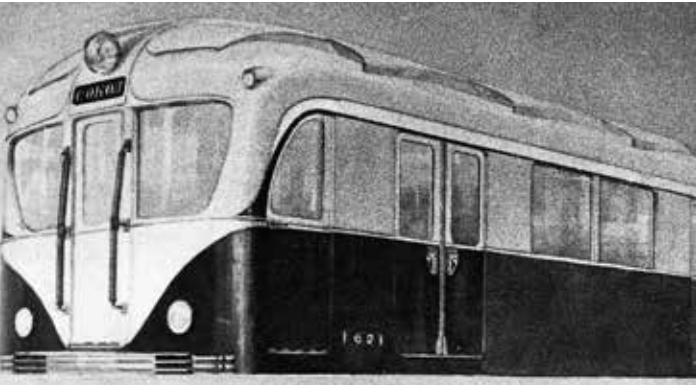
Вагоны для Горьковского радиуса

Первые годы эксплуатации выявили необходимость увеличения провозной способности метро. Одним из решений данной проблемы инженерам виделось использование в поезде только моторных вагонов, что повышало его динамические характеристики. Ещё в 1938 году под руководством В.И. Бабина началась разработка принципиально новой модели для Горьковского радиуса, впоследствии получившей наименование тип «Г». Здесь впервые внедрили электродинамический тормоз, благодаря чему составы замедлялись плавно и не



(7)

- (5) Моторный вагон типа А 1934—1937 гг. выпуска в первоначальной окраске
- (6) Моторный вагон типа Б 1937—1939 гг. выпуска в лазурно-голубой гамме
- (7) Эскиз будущего вагона типа А разработал архитектор Самуил Кравец в 1933 году
- (8) Дизайн поезда для второй очереди создал архитектор Иван Таранов
- (9) Серийный вагон типа Г 1947—1955 гг. выпуска
- (10) Моторный вагон типа В-1 (бывший тип С1 № 106) был изготовлен заводом Busch в 1927 году



(8)

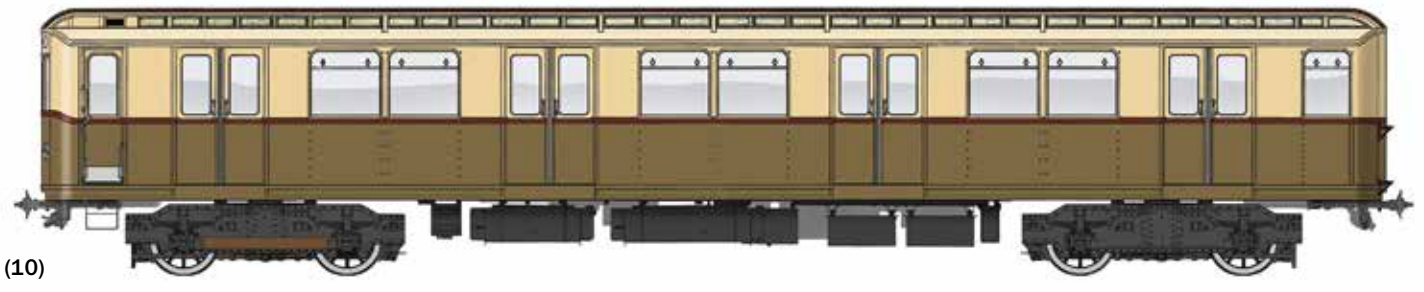
оставляли в тоннелях массу пыли от тормозных колодок. Два года спустя Мытищинский завод изготовил опытный поезд с закруглённой формой окон и оригинальным салоном, где наряду с привычными продольными были установлены также поперечные сиденья. Дальнейшему внедрению новой модели помешала война. Лишь в 1947 году производство удалось возобновить, однако на серийном варианте конструкторы вернулись к классической компоновке диванов. Вместо американского реостатного контроллера стали применять более совершенный и надёжный привод конструкции Дмитрия Решетова, профессора МГТУ им. Баумана. Всего было выпущено 425 единиц, в том числе 40 для первых составов Ленинградской подземки. В Москве до списания в 1982 году вагоны типа «Г» активно эксплуатировались на Калужско-Рижской и Кольцевой линиях.

Трофейные вагоны

С 1927 по 1930 годы заводами Orenstein & Koppel (Берлин), Busch WMB (Баутцен), Linke-Hofmann-Werke (Бреслау) и другими было выпущено 172 вагона «тип С-1», «С-2» и «С-3». Все они эксплуатировались в берлинской подземке. За 1943—1944 годы в Москве открылось семь новых станций, а общая протяжённость линий метро выросла на 13,7 км. В 1945-м москвичи начали возвращаться к мирной жизни. Ощущалась нехватка вагонов, тем более



(9)



(10)

что половина из них всё ещё не вернулась из эвакуации. Ввиду безвыходной ситуации, по распоряжению маршала Жукова, в Берлин была направлена комиссия для отбора уцелевших и пригодных для работы вагонов «тур С». К маю 1946 года было вывезено 120 единиц, которые по прибытии в Москву получили обозначение «тип В». На заводе обновили отделку вагонов, снабдили их современным механизмом открывания дверей, а колёсные пары заменили для колеи 1524 мм. Поезда типа «В» работали на Сокольнической, а впоследствии на Горьковской и Филёвской линиях.

Послевоенное развитие

В конце 1940-х годов под руководством конструкторов Г.И. Каштанова и Н.В. Разуваева проектировался усовершенствованный вагон с облегченными тележками и кузовом. Опытный состав получил обозначение «М-5», по сути являясь дальнейшим развитием вагонов типа «Г» и экспериментальных поездов «В-4». От немецкого «тур С» была заимствована комбинированная автосцепка Шарфенберга, обеспечивающая механическое, электрическое и пневматическое соединение вагонов. В процессе очередной модернизации первые шесть вагонов переименовали в «УМ-5», а в 1955 году мытищинцы приступили к серийному выпуску данной модели под обозначением «тип Д». До 1963 года было изготовлено 643 экземпляра, часть из которых работала на ленинградском и киевском метрополитенах. В Москве составы «типа Д» работали в основном на Сокольнической, Калужской и Филёвской линиях. А после списания секций «Ам» и «Бм», вагоны «типа Д» сосредоточились на Арбатско-Покровском диаметре, где служили вплоть до 1995 года.

Большая «ежовая» семья

Первые два вагона типа Е с облегченным и вместительным кузовом, с новой конструкцией тележек и более мощными тяговыми двигателями были построены в 1959 году. Для ускорения посадки и высадки пассажиров ширина дверных проёмов увеличилась с 950 до 1280 мм. Наружная обшивка кузова стала на 0,5 мм тоньше и для сохранения прочности стенок её покрыли гофрами. В рессорном подвешивании впервые применили гидроамортизаторы, а также уменьшили диаметр колес, благодаря чему тележки стали компактнее. С 1964 по 1969 годы серийные вагоны типа «Е» поставляли в Москву, Ленинград, Киев, а также на линии тбилисского и бакинского метрополитенов. Имея иной шаг дверей в составе при одинаковой с вагонами «Г» и «Д» длине кузова, модель «Е» не подходила для работы на станциях «закрытого типа» ленинградского метро. В связи с этим в 1966 году, специально для Северной

столицы, разработали серию «Ем» с исправленным шагом проёмов. Позднее Ленинградский завод им. Егорова освоил производство головных вагонов «Ема», хвостовых «Емх» и промежуточных типа «Ем» с аппаратурой автоведения, которая впервые позволила поездам курсировать на линии без участия машиниста. В то же время Мытищинский завод изготовил вагоны типа «Ев» с европейской колеёй 1435 мм для новой линии в Будапеште. Издавна популярный в салоне линкруст уступил место цветному пластику. В 1970-х прогресс уже требовал внедрения полупроводников, и для строящейся пражской подземки наши специалисты разработали вагоны типа «Ечс» и систему широко-импульсного регулирования возбуждения двигателей. Была решена проблема совместной работы тиристоров и катушек автоматического регулирования скорости (АРС). Финальным аккордом стало появление вагонов-долгожителей «ЕжЗ», которые, в частности, на Таганско-Краснопресненской линии проработали до 2020 года.

Опыт вагонов типа «И»

Весомым вкладом в развитие отечественного вагоностроения стала разработка принципиально новых вагонов типа «И». Проектирование велось под руководством главного конструктора Мытищинского завода А.Г. Акимова. Одним из главных новшеств стал тиристорно-импульсный тяговый привод, а также конструкция кузова из алюминиевых сплавов. Увеличения полезной площади пассажирского салона удалось добиться благодаря применению наклонных стенок, так как силуэт вагона стал лучше заполнять габарит тоннеля. Общая вместимость поезда стала больше за счёт исключения кабин в промежуточных вагонах. В конструкции тележек впервые применили пневматические рессоры, что позволило регулировать уровень пола независимо от загруженности вагона пассажирами. Первые два головных вагона 81-715 и один промежуточный



(12)



(11)

81-716 поступили для испытаний в электродепо «Красная Пресня» в начале 1974 года. Однако ввиду технических проблем следующая, опытно-промышленная партия увидела свет лишь через семь лет. Разработчики были близки к достижению заявленных характеристик, и в 1985 году построили предсерийный образец типа Им, известный также под обозначением 81-715/716.3. Часть вагонов была оборудована бесповодковыми тележками, а также имела отделку салона негорючими материалами. В 1987 году по требованию Министерства путей сообщения СССР дальнейшие испытания и разработка вагонов типа «И» были прекращены. В начале 1990-х все составы, имевшиеся к тому времени в депо, были исключены из его инвентаря. Основной причиной закрытия проекта считают высокую вероятность оплавления алюминиевого кузова при пожаре.

«Номерной» и его генеалогическое древо

К 1970-м годам реостатно-контакторная система управления поездом устаревала, так как имела недостаточно плавный ход, что в совокупности с маломощными двигателями мешало дальнейшему увеличению провозной способности линий. Альтернативой являлось широтно-импульсное регулирование с использованием тиристорных полупроводников. Экспериментальные системы тестировались на вагонах «Еи» (1968—1973 гг.), а вскоре на их базе был разработан тяговый привод для поездов типа И. В то время промышленность была ещё не готова к серийному выпуску надёжной элементной базы. В результате был найден компромисс в виде «переходной модели» от «Еж» к типу «И». Так появился «номерной», более известный как модель 81-717/714.

- (11) Вагоны типа ЕжЗ строились с 1973 по 1978 годы
- 12) Головной вагон типа И 1973 года выпуска в депо «Сокол»
- (13) Головной вагон модели 81-717 1982 года выпуска
- (14) Первый испытательный рейс «Яузы» состоялся в 1992 году



(13)



(14)

Вагоны частично использовали новые разработки, имея ряд блоков управления и преобразователи, собранные на полупроводниках. У промежуточных вагонов отсутствовали кабины управления. В первой половине 1976 года выпустили опытный состав из шести вагонов. Головные части кабины не имели привычной торцевой двери, вместо этого для машиниста было предусмотрено удобное место посередине с отличным обзором. Два года спустя модель запустили в серийное производство, а с января 1980-го головной 81-717 и промежуточный 81-714 стали выпускать также на Ленинградском заводе им. Егорова. Тогда ещё никто не мог предположить, что «номерной» станет настоящим долгожителем на конвейере и что помимо бывшего СССР ряд модификаций этой серии получат распространение на линиях Праги, Будапешта, Софии и Варшавы. Выпуск 81-717/714 прекратился на индекс «5М» аж в 2014 году. К этому времени мытищинский «Метровагонмаш» и петербургский «Вагонмаш» успели изготовить 7409 единиц более десяти различных модификаций. На Московском метрополитене поезда серии 81-717/714 составляют около 25% от всего вагонного парка, а в других городах России и СНГ они до сих пор являются основной единицей подвижного состава.

Долгожданная «Яуза» и её наследие

Приняв во внимание все недостатки опытных вагонов типа «И», Мытищинский завод начал проектирование поездов принципиально новой конструкции. Дизайн-проект разработали специалисты Волжского автомобильного завода. В 1991 году на стапелях были собраны первые пять вагонов 81-720/721 «Яуза» с кузовом из нержавеющей стали. Первоначально состав имел традиционные двигатели постоянного тока, однако вскоре его оборудовали опытным асинхронным приводом завода «Динамо». Испытания проводились на экспериментальном кольце ВНИИЖТ в подмосковной Щербинке. В сжатые сроки «Динамо» создал

комплект оборудования для альтернативного варианта с тиристорно-импульсной системой управления (ТИСУ). В 1993 году на станции «Полежаевская» экспериментальная «Яуза» была продемонстрирована президенту России Б.Н. Ельцину, а в конце 1995-го в электродепо «Красная Пресня» началась подготовка к опытным поездкам второго состава с ТИСУ.

Система была в значительной мере ненадёжной, сказывалось качество производимой в то время электроники. Лишь три года спустя на Люблинской линии первый шестивагонный поезд начал регулярные рейсы с пассажирами. Тогда же было принято решение о начале серийного производства. В начале 2000-х появился опытный состав с оборудованием Alstom, а вскоре были проведены его сравнительные испытания с поездами на асинхронных двигателях фирмы Hitachi и оборудованных приводом завода «Электротяжмаш».

Регулярная эксплуатация серии 81-720/721 была сопряжена со значительными трудностями, так как новые системы и сам тяговый привод требовали значительных доработок. В 2002 году было решено приостановить дальнейший выпуск данной модели. А 30 июля 2019 года, в результате столкновения двух составов в оборотном тупике станции «Каширская», эксплуатация вагонов «Яуза» была прекращена. На сегодня лишь один головной вагон первой партии № 0021 сохранён и отреставрирован для Музея Транспорта Москвы.

«Русич с гармошкой»

К началу XXI века специалисты вагоностроения озадачились разработкой системы «лёгкого метро». Данной концепцией предполагалось оптимизировать габарит тоннеля и подвижного состава, длину платформы и самих вагонов, вместе с тем не уменьшая пассажирское пространство и вместимость поезда. Постройка опытной модели «Скиф» велась АО «Метровагонмаш» в 2002—2003 годах под руководством Алексея Грицаева. Серийный выпуск вагонов продолжался до 2013 года под обозначением «Русич». Здесь впервые применили сочленённую конструкцию кузова с поддерживающей тележкой. Конструкция «гармошки» позволила проходить повороты без снижения скорости. Кардинально переработали и дизайн салона: в окна вставили двойные стеклопакеты с тонированными стёклами, использовали антивандальные диваны с мягкими вставками, а пассажирские двери впервые оборудовали прислонно-сдвижными механизмами, что обеспечило их герметичность и равномерное прилегание по всей высоте проёма. Новшеством также стали кондиционеры и система отопления, делающие комфортной поездку в любое время года. Эти и ряд других решений позволили значительно снизить шум в салоне во время движения. Ныне в столичной подземке насчитывается 724 экземпляра 81-740/81-741, которые курсируют в основном на Арбатско-Покровской, Сокольнической и Бутовской линиях.

Компромиссный маркетинговый ход

Успешная эксплуатация «Русичей» вызвала спрос у других городов России и СНГ, однако препятствие в виде высокой стоимости нового подвижного состава для многих

являлось непреодолимым. В 2006 году начались работы по капитальной переработке «номерных» серий в рамках проекта под названием «81-717.6 и 81-714.6». Идея состояла в создании бюджетного и дешёвого в эксплуатации поезда. Испытания восьми новых вагонов продолжались с 2007 по 2008 годы в электродепо «Сокол». Вскоре был произведён первый серийный состав «точка шесть», а осенью 2009-го модернизированный 81-717/714.6К был направлен в депо «Новогиреево» для эксплуатации на Калининском радиусе. В 2011 году в связи с продлением Люблинско-Дмитровской линии ГУП «Московский метрополитен» заказал ещё 10 новых составов «точка шесть». Вагоны данного типа появились также на трассах Нижегородского, Екатеринбургского и Самарского метрополитенов.

«Ока» и её модификации

Первый состав 81-760/761 «Ока» презентовали в день открытия станции «Марьино Роща» 19 июня 2010 года. Но массово новая серия начала поступать в столицу только два года спустя. Это первые поезда, оборудованные асинхронным тяговым приводом российского производства. В салонах установлен «климат-контроль», в головных вагонах предусмотрены места для размещения инвалида либо коляски для детей. Стены, потолок и пол облицованы негорючими материалами, согласно требованиям пожарной безопасности и санитарно-гигиеническим нормам. Впервые в отечественной практике на модификациях «А» и «Б» был реализован сквозной проход для пассажиров вдоль всего состава.

До 2016 года включительно АО «Метровагонмаш» изготовил 1335 вагонов «Ока», в их числе экземпляры со сквозным проходом для бакинского метрополитена. Сегодня составы 81-760/761 можно увидеть на Серпуховско-Тимирязевской, Калининской, Солнцевской и Калужско-Рижской линиях.

Путь к совершенству

В апреле 2017 года в столице начали курсировать поезда нового поколения «Москва», состоящие из вагонов серии 81-765 (головных), 81-766 (промежуточных) и 81-767 (прицепных).

Модель «Москва» по праву считается наиболее надёжным, комфортным и более вместительным подвижным составом. Сегодня «Москва» занимает лидирующее место по численности поездов среди прочих моделей столичного метро, а это порядка 60% всего парка вагонов. Чаше всего их можно встретить на станциях Таганско-Краснопресненского диаметра, а также на Сокольнической, Филёвской, Калужско-Рижской, Солнцевской и Некрасовской линиях. В этих поездах есть сквозной проход вдоль состава. Внутри пассажиров радуют мягкие сиденья, большая площадь остекления салона, а также здесь без проблем можно зарядить смартфон или планшет с помощью многочисленных USB-портов.

Сенсорные мониторы на стенах в два счёта помогут найти нужную станцию и проложить к ней кратчайший маршрут с расчётом необходимого времени в пути.



(15)



(16)



(17)

(15, 16, 17) Слева направо: Вагон 81-740 «Русич»; Вагон 81-760 «Ока»; Вагон 81-775.2 «Москва-2020»

Ультрасовременные поезда для вечно молодой столицы

Семейство поездов 81-775/776/777 «Москва-2020» и «Москва-2024» — это самый современный подвижной состав столичной подземки на сегодняшний день. Дизайн-проект вагонов, разработанный Центром 2050.ЛАБ под руководством Евгения Маслова, в 2024 году был удостоен серебряной награды A'Design Award среди фирм-разработчиков промдизайна со всего мира. Серийное производство линейки ведётся по программе импортозамещения, когда практически 100% узлов и комплектующих выпускается отечественными компаниями. Модель 81-775/776/777 представляет собой сформированную собственную компонентную базу с внедрением модульных технологий, а также платформу для инноваций в сфере беспилотного транспорта.

По состоянию на июнь 2025 года парк Московского метро насчитывает 1240 вагонов «Москва-2020» и не менее 430 единиц «Москва-2024» из 512 запланированных к запуску в этом году. На Кольцевой линии работают семивагонные поезда, а на Замоскворецкой, Калужско-Рижской, Большой кольцевой и Троицкой линиях — восьмивагонные составы.

Заглянем в будущее

Представьте, что вы спускаетесь в метро уже через каких-нибудь десять-двадцать лет. Автоматический сканер при входе мгновенно определит наличие у вас «Тройки» и больше никаких препон, задерживающих движение. К перрону беззвучно прибудет беспилотный состав

с полупрозрачными стенками кузова. Да-да, современная концепция переосмыслила классические решения старого доброго метро, сделав их более гибкими и универсальными. К примеру, увеличенная площадь окон придала вагонам элегантности, а трансформируемые сиденья оптимизировали свободное пространство в салоне. Специальные терминалы позволят вам быстро оплатить услуги, составить кратчайший маршрут пересадок и рассчитать время в пути.

Вы проходите в салон, где ваш персональный девайс мгновенно соединяется с глобальной базой данных, и уже через мгновение ваш маршрут построен! Вы откидываетесь в мягкое удобное кресло и любуетесь виртуальным пейзажем пронсящихся мимо старинных зданий, зелени и кедровых крон, а возможно и картин из далёкого прошлого. Подземный «мозговой центр» точно прогнозирует пассажиропотоки и оперативно добавит в состав вашего экспресса дополнительные вагоны. Следовательно, вам не придётся в голову беспокоиться о свободных местах в поезде. Ваше путешествие будет больше походить на телепортацию, когда всего за несколько минут вы сможете совершить незабываемое путешествие через всю Москву.

Поэтика техники

Наш номер посвящён 90-летию Московского метрополитена. **Леонид Леонидович Борзенков**, главный архитектор Метрогипротранса (институт основан в 1933 году), более 40 лет работающий со столичной подземкой, начав ещё студентом, как человек, который планирует в сегодняшнем городе само метро, сможет рассказать про многие вещи, связанные со столичной подземкой, о связях прошлого и настоящего, о философии планирования, выбора имени, дерзновениях и планах с проблемами.

Вопросы задавал Филипп Смирнов, главный редактор журнала

Мы все прекрасно понимаем, что архитекторы и строители московского метрополитена почти 90 лет назад не знали, что им надлежит делать.

Л.Б. Да, конечно, просто позвали шахтёров и рабочих...

Так вот, интересно узнать в сравнении, учитывая весь наш почти вековой опыт по строительству метро, чем вы руководствуетесь, когда раскрываете лист, когда вы начинаете что-то планировать, какие вопросы философии архитектуры в этот момент вас занимают? Как начать строить то, что до тебя никто не делал?

Л.Б. Вы знаете, когда начинается проектирование, прежде всего начинается всё с трассы. То есть что строим, кто и куда поедет, сколько их будет, где будут станции, как сделать выходы с этих станций. Существенный вопрос: на какой глубине они пойдут, эти линии и станции. Если новый район, можно сделать открытым способом. Как когда-то перегон от «Кропоткинской» (тогда «Дворца Советов») до «Парка Культуры». Но сегодня таким образом давно уже не строят тоннели. Мы вышли на такие технологии, что будь то станция глубокая, то есть сооружаемая закрытым способом, либо открытым (лежащая на поверхности), перегонные тоннели все всё равно делаются закрытым способом. Проходка щитом — тоннели могут быть однопутные (привычные к строительству), а могут быть (и это сейчас применяется повсеместно) двухпутные — большого диаметра, что, естественно, предполагает большую глубину. Начинаем мы по-прежнему с техники, так как метро это прежде всего транспортные сооружения и инженерные сооружения, а архитектура, конечно, следует за ними. Метро в первую очередь градостроительный объект, и трасса, соответственно, для него первична: что, куда, для кого... Куда-то ведь и нельзя (*улыбается*). Вот когда с техническими вопросами определимся, подходим к тому, какая будет конструкция станции, какие вестибюли (наземные, подземные)... Наверное, как раз здесь и настанет черёд определять архитектурный образ станции...

То есть никакой философии? Техника, конструкция...

Л.Б. Да нет, почему же... Исторически чаще всего название станции определяет её в архитектурном плане. Иногда бывают, конечно, случаи, когда это складывается не столько из названия станции, но определяется, скажем, районом



Станция метро «Пыхтино»

(или расположенным поблизости мемориальным объектом). Скажем, ближайшее окружение и память места. Может быть, и такое... Но хочу вам сказать, что и в этом случае нельзя быть до конца ни в чем уверенным и бежать за своей фантазией... Вот вы начали. Вот у вас есть название. Вот вы вошли в образ. Изучили тему, у вас какая-то появилась канва, вы уже создаёте объект, и вот он уже строится... Не забывайте никогда о практике последних лет, когда вдруг станцию переименовывают. Собирается комиссия, решает, что здесь, наверное, как-то так будет лучше, или благозвучнее, или людям понятнее, и на выходе у вас получается станция про одно, а название про другое. Уверен, знаете подобные примеры в Москве. С тем же «Пыхтино» такое случилось, потому что мы все думали, что это будет все-таки станция «Туполевская». Весь район, где находится «Пыхтино», это именование улиц либо в честь авиаконструктора, либо в честь лётчика. Тематика была задана загодя, было обращение к мэру, было столетие КБ Туполева. Но набережная Яузы далеко от Пыхтино, соответственно, идея не прошла.

Образ остался. А название поменялось.

Я хотел бы вас вернуть к идейным вопросам. Сколько в проекте, помимо техники, мысли про то, чтобы станция создала новую точку притяжения, стала заметной? Как из станции сделать архитектурное событие, а может, пример для подражания, предмет экскурсионного показа или даже (лет через 40) памятник?

Л.Б. Прежде всего, на мой взгляд, чтобы станция стала памятником истории и культуры, нужны какие-то особые условия или решения. Либо какое-то необычное расположение станции, либо особенные конструктивные решения. То есть в проекте что-то должно быть нестандартное и запоминающееся, тогда эта станция сможет стать памятником. Однако только нестандартный подход или нетиповое решение — их не достаточно. Ты, как архитектор, должен сделать что-то большее. Ну и, конечно, сыграет и обстановка, и задача, и воля заказчика, и дерзновение вашей и его мысли. Когда проект тебе самому интересен, когда выходит из ряда вон, скорее всего, он сам и генерирует эти «идеи», сам «просится» стать памятником. Однако этого не сделать натугой. Существуют станции заведомо рядовые и проходные. Конечно, пытаешься сделать и их интересными. Отличный тренд, что сегодня каждая станция должна быть с индивидуальным обликом. Ведь мы все помним периоды (да хоть те же 1960-е годы), когда в этом не было необходимости, когда вся индивидуализация была в отличии цвета мрамора (в ограниченном количестве) или цвета керамической плитки, или отделки стен вестибюля, когда придёт партия серого мрамора, да не такого серого, как на соседней станции... И надо отдать должное всем архитекторам той поры — ведь это были те же люди, что строили только что «дворцы для народа», — они в этой сложной ситуации за счёт конструкций, отделки, комбинаций материалов продолжали создавать свой образ для каждой станции. А вспомните наземные павильоны тех лет — какие замечательные они были, и как жаль, что от них почти ничего не осталось. Были, кстати, и прорывные вещи — взять хоть Филевскую линию: голый конструктив, железобетон, асфальт... И все равно видна рука архитектора, пусть во всем царит конструктив и экономика. Правда, минимум миниморум, но ведь никто не скажет, что некрасиво.

Вы построили многие станции Московского метрополитена. Последней станцией Советского союза стала «Отрадное», архитекторы которой вдохновились образами 1812 года и 1825 года— рядом там улица Декабристов, — и интегрировали художественные мозаичные панно...

Л.Б. Синтез архитектуры и искусства в московском метро, да, он был. По-моему, это тогда был единственный способ высказываться хоть как-то. Выражать свои мысли и чувства...

«Отрадное» пока не является памятником, а в Москве есть много станций метро, которые признаны объектами культурного наследия. Какие из них вас вдохновляют?

Л.Б. Прежде всего, в качестве хрестоматийного примера и не боясь быть не оригинальным скажу: «Маяковская». Безусловно. Это было блестящее решение А. Душкина. Недаром она и получила Гран-при на Всемирной выстав-

ке в Нью-Йорке в 1939 году. «Кропоткинская»... Думаю, что не выделяя особо, но... Вся первая очередь, от «Сокольников» до «Парка Культуры» — они же все способны вдохновлять. Вот не было ничего, и вдруг появились Они. Конечно, не такие роскошные, как «Комсомольская»-кольцевая с её огромным пространством, меткой работой академика А. Щусева. Это ведь уже четвертая линия. Расцвет советского ампира, настоящий дворец. Но подземные дворцы первой линии — новое слово в мировой архитектуре метростроения. Феноменальная и уникальная вещь.

Соглашусь с вами... Вы упоминали о том, что в 60-е и 70-е годы мы перешли

к дизайну в стиле «сороконожек», проделав путь от изначального торжественного и классического через палладианские дворцы к сороконожкам с их даже техническими ошибками (взять хотя бы пендельюры (дверь на маятниковой петле — Ф.С.), которые «отлетают» в лоб входящему из-за воздушных потоков).

Сегодня Правительство Москвы обращает внимание на сохранение наследия модернизма. Из станций 1960-х—1970-х годов, какие проекты вам близки?

Л.Б. Поршневой эффект от поезда можно «погасить» — тогда и пендельюры не помеха. Хотя, согласен, есть такие соображения в отношении излишней экономии в те годы. Сложно выделить какие-то более удачные, какие-то менее: именно как раз там, где была вынужденная скудость языка, могли быть применены вполне нормальные интересные решения. Сложно выбирать из почти одинаковых цветов плитки — они настолько похожи, все наши «сороконожки»... Они делались по типовому проекту. Типовой набор конструкций, которые привозили с завода железобетонных изделий. Лотковая часть, стеновая часть. Ставятся колонны, кидаются прогоны, и над ними делаются эти ребристые перекрытия. Это «группа сооружений». Выделишь одну — другую обидишь... Были решения, которые не сохранились. Например, помню, какое замечательное стекло было в пешеходном переходе на «Преображенской площади». Там стояли цветные стёкла, со временем их побили, и потом они заменили на терракотовый «кабанчик». А прошли годы, и мы опять применяем стекло, только оно уже другое. Закалённое. Вопрос в развитии технологии. Идеи и тогда закладывались, но они ничего не могли сделать. Как тогда использовали стекло? Рама из уголка. Стоит стекло, проложенное резинкой: зимой холодно, летом жарко, парник создавался. Сейчас же стёкла, которые уже и не стёкла, а стеклопакеты, с магнетронным распылением, энергосберегающие... Мы делаем вроде бы идею ту же, но, как бы сказать, комфорт совсем другой. И что толку сравнивать дом из кирпича с маленькими окнами, затянутыми бычьим пузырьём, с современным строением с окнами в пол и технологиями «умный дом». Идея вроде бы одна — жильё, а результат разный. Хотя, конечно, возвращаясь к тому времени — были попытки, было желание сделать хоть что-то, применить новый (или нехарактерный) материал, придать индивидуальность, найти какое-то особое решение... Но почти все это, увы, не выдержало испытания временем и эксплуатационными нагрузками. Сейчас с этим гораздо проще, поэтому и какие-то вещи из той эпохи уйдут безвозвратно. Пытались как могли, старались сделать хорошо при самом минимуме, когда загнаны были максимально, чтобы было это прилично, удобно. Но, опять же, это ушло в ущербность, так как не мыслили на перспективу. Никто не мог и предположить, что эти станции окажутся не окраинными, что окраины отступят, а к метро будут приезжать толпы на автобусах и эти маленькие, уютные, гостеприимные входы начнут захлебываться... Быстрый рост за малые деньги всегда приводит к ущербности в перспективе. И все издержки видны. Был один период реконструкции, когда очень вольно обращались с той историей, с историческими интерьерами. Их просто сносили и делали, ну что-то такое, средненькое, никакое. А сейчас я вижу (не помню, на какой же станции идёт реконструкция), как старую плитку сняли и восстановили. Прям в том же виде. И это не может не радовать. Также, вспоминая семидесятые годы, нельзя не отметить время, когда период жесткой экономии сменился некоторой оттепелью, когда стало возможно что-то делать, появились новые конструкции станций глубокого заложения, а также новое прочтение односводчатых станций. Конечно, это ознаменовалось появлением запоминающихся проектов, таких как блистательный «Кузнецкий мост» Н.А. Алешиной, например.



Станция метро «Лефортово»



Станция метро «Марьяна рошча»



Станция метро «Авиамоторная» (БКЛ)

Исторические материалы сегодня возвращаются на многие станции — будь они памятник или нет. Люди узнали ценность «подлинного» и не хотят жить в имитации, в подобии подлинного. Но где-то же решение восстановить невозможно, например, на «Красносельской» в вестибюле исторически лежал асфальт, который тогда был везде, можно сказать, в моде...

Л.Б. Это закономерная замена, потому что в то время у нас на первой линии много где был асфальт, это я в детстве ещё помню, потом его поменяли, что разумно, асфальт всё же проседал со временем. Когда строили первую очередь, там всё было экспериментом. Никто не знал, что будет. И там были проблемы посерьёзнее во время строительства...

А если поговорить о сегодняшнем дне, о метрополитене сегодня, о вашем любимом детище. (Я знаю, что среди детей выбрать очень сложно...)

Л.Б. Да уж, пожалуй... Если говорить про мои объекты... Когда ты его создаёшь, каждый последний объект, он, наверное, самый, самый любимый. А когда ты немножко отступаешь и уже движешься дальше, то видишь какие-то «ше-роховатости»... И там, наверное, может было бы лучше сделать так, и тут можно было настоять... И вот ты уже смотришь иначе, а потом время идёт, всё течёт, всё изменяется, и уже для тебя самый лучший объект тот, что ты ещё не построил, тот, что у тебя в проекте. Ну, а из последних... *(Пауза)* Я думаю, «Пыхтино» и «Авиамоторная», они, конечно, довольно хорошие. Полагаю, это удачные проекты.

Позвольте поздравить вас и ваш коллектив с премией за «Авиамоторную» — заслуженная награда. В Москве есть станция, не похожая на другие. «Пражская». Так потому, что её строили иностранные архитекторы с советскими архитекторами надзора. Есть ли у вас объяснение, что это не российский, не советский подход? Что именно выделяет её? В чем отличие от наших проектов? Как это увидеть?

Л.Б. За поздравления — спасибо. Но мы работаем не для наград, а для человека. Что же до «Пражской». Ну, во-первых, идеи пришли в то время, когда у нас, в общем-то, кроме мрамора и гранита в облицовке стены толком ничего не применялось. А тут пришли чехи, и у них такой металл какой-то специальный на колоннах, у них керамика на стенах. Мало того — что нельзя русскому, то можно иностранцу сделать, как-то размахнуться, что ли... В то время если у нас проектировался пешеходный переход — он планировался просто перекрытым. А у них появилась идея сделать павильон над уличным сходом с большим перекрытым пространством. Чиновникам предложили — давайте, откроем пространство, поставим скульптуру, организуем подземную площадь. И им разрешили. И таким образом они задали тренд на работу с прилегающими подземными пространствами. Мы живём не в безвоздушном пространстве, смотрим, что делается кругом, российская архитектура — продолжение европейской. И в метро тоже так произошло. Когда решения с керамикой и металлом состоялись, после этого подобное стало легче реализовывать и нашими силами. Так на станции «Теплый стан» — керамику изготовили и привезли из Прибалтики, а на станциях «Ясенево» и «Битцевский парк» применили металлические эмалированные панели местного производства... В общем, «Пражская» подтолкнула к новым решениям, новым идеям.

Идея чаще всего, это такая вещь, которая живет уже независимо от своего творца.

Л.Б. Да, вы знаете, когда вы её увидите, вы можете зажечься, а можете и нет. А вот эта идея зажгла, тогда молодых, архитекторов Н.И Шумакова, Г.С. Мун и Н.В. Шурыгину. И тогда, да, они сделали эти четыре станции, было свежее слово. После «Пражской», конечно, то архитектурное решение чехов подтолкнуло к этому, вдохновило. И мне лично очень жаль, что на «Пражской» сделали реконструкцию вестибюля. Надо было сохранить ту идею.

Вы сказали про архитектуру, что она идёт всё время за европейской архитектурой... В одном только случае не соглашусь — в случае русского авангарда, который является не заёмным стилем, а, наоборот, продиктовавшим многие постулаты...

Л.Б. Смотрите, насколько развилась тогда наша русская культура, она стала не только наравне, она стала авангардной. Но тем не менее мы всё равно все

переплетены с мировыми явлениями и всё это процессе взаимного влияния. Мы в своё время делали станцию «Новокосино», и там применили объёмную керамику, но у нас её не умели делать. И поэтому заказывали мы её в Германии. И интересно, что после нашего проекта в Германии, в Дюссельдорфе, станция тоже была облицована подобной объёмной керамикой. До этого она была, но не такой. Или знаете, в Мюнхене можно увидеть подобное... История эта, скорее, конечно, из истории керамики... Глазурованная плитка, новая объёмная фигуративная керамика, из жилищного, а не общественного строительства. Мы её увидели и применили. И это было новое слово для московского метро, а стало новым словом для немецкого. За нами подсмотрели и пошли... (*Улыбается*).

В конце XIX столетия архитекторы использовали для поднятия настроения горожан полихромные керамические панно, сегодня архитекторы думают о настроении горожанина, применяя яркие открытые цвета в интерьерах станций. Что ещё может принести горожанину современное метро и о чем должен думать архитектор, на ваш взгляд, когда он работает с метро как с социально значимым объектом, который высказывается в интересах общества?

Л.Б. Думаю, когда архитектор делает станцию метро, первое, что он должен понимать, что это место будет точкой притяжения, это будет центр района, это общественно значимое место, к которому все стекаются. Общественно значимое место должно выделяться, прежде всего, по значению, по своим валентностям. И оно не может быть заурядным. Современное общественное пространство должно быть привлекательным для человека, а не отталкивающим или подавляющим, оно должно быть дружелюбным. Дружелюбным и в плане объёмно-планировочных решений, и в плане удобства пользования, и в плане нахождения в этом пространстве. Поэтому логичное решение (ну, один из вариантов) — введение цвета, введение рисунка. И оно прижилось сейчас на многих станциях. Появляются целые художественные, монументальные панно. В одних случаях это удачно, в других — не очень. Самое основное и самое первое — это создать дружелюбную атмосферу для человека, потому что в городе напряжённая жизнь. В XIX веке и в XXI веке жизнь — это совершенно два разных, кардинально разных города. Набор римских цифр один, а от их порядка многое меняется. Панно Врубеля на «Метрополе» всегда было ярким пятном в городе, но сегодня оно стало эпизодом старой части Москвы. Город раздался вширь, он совсем другой, преобразился. И, самое главное, в нём на передний план вышел один существенный параметр: время. Его очень мало, его надо экономить. Его надо стараться меньше расходовать на негативные или необязательные вещи, к тому же появился ещё рабочий стресс, рабочий нерв, который наряду с дефицитом времени создает обстановку напряжения. Люди ходят везде как «заведённые». И метро должно помогать выходить из этого стресса. С утра «бодрить» и настраивать на работу, настраивать на положительные эмоции. А вечером — расслаблять, давать глоток свежего воздуха, способствовать положительным ощущениям, эмоциям, работать с ними. Такая у меня позиция.

Московский метрополитен в годы Великой Отечественной войны выполнял огромное количество дополнительных функций. Подземка была роддомом, концертной площадкой, бомбоубежищем, библиотекой, штабом. Да, чего только не было. При проектировании сегодня дополнительные возможности закладываются?

Л.Б. Вы знаете, да, вопрос так несколько... секретный...

Ну а если не уходить под гриф «Секретно» — задумывается ли архитектор о возможном двойном функционале?

Л.Б. Был, конечно, период, когда этого не делали. Потом вернулись опять к этой теме. Но большинство архитекторов понимает, что именно метро в городе — объект для укрытия в случае чрезвычайной ситуации. Просто по определению одни станции могут быть объектами укрытия, а другие — нет. За красивой картинкой в метро всегда присутствует двойное назначение, во многом, не только в архитектурных решениях, а в конструктиве, в инженерных правилах...

А если говорить о менее секретных вещах — просто дополнительном функционале... Я не знаю: концертный зал в вестибюле, ресторан, фудкорт, медпункт, буфет, выставочный зал, библиотека...

Л.Б. Интересный вопрос. Вот сколько я работаю, эти мысли и идеи актуальны всегда. Насчёт библиотеки не уверен... Но то, о чем вы спрашиваете, называется «идеи развития подземного пространства». Когда-то мы делали станцию «Деловой Центр» — уникальный случай: под одним пространством находятся сразу три станции трех линий метрополитена, задуман пересадочный узел в одном зале. И мы думали, что по периметру (там ведь это до сих пор не достроено, оно есть в конструкциях), где сейчас служебная зона, которая используется по мере возможностей, должна была быть обходная галерея. Есть центральное ядро, куда приходят эти три станции, и есть подземная обходная галерея, из которой подземные переходы со всех участков приводят. И потоки людей там перераспределяются, ходят по ней по своему плану и маршруту. Но как-то все забуксовало... Быстрое развитие метро, оно тоже имеет свои издержки. Это, опять же, вопрос финансовый, вопрос экономии денег. То есть лучше быстро построить, соединить вот этот район с этим районом. И ещё есть вопрос оторванности одних проектов от других — я «сопутствующим» не занимаюсь: моя задача выход сделать, а там потом как-нибудь кто-нибудь пристроится. Потом может и не наступить, или наступит сильно позже. Идеи развития подземного пространства Москвы возникают. И не только у тех, кто связан с метро. В Москве ведь есть, например, Павелецкий-плаза. Очень яркий пример подземного торгового комплекса. Революционная для Москвы идея — городская площадь сверху и сохранена. А ведь могло быть как на площади Курского вокзала, когда сам вокзал в архитектуре модернизма скрылся за стенами торгового центра, а площадь перед ним перестала существовать. Сегодня при строительстве современных домов устройство подземной парковки становится нормой — это ведь тоже развитие подземной урбанистики: реализация концепции «двор без машин». Ну или парк Зарядье — там есть и надземные, и подземные пространства. Хотелось бы, чтобы метро активно подключалось к этой логике и к этим концепциям. Но пока это вопрос законодательства и воли заказчика. Бюрократический. И организационный. Сейчас мы строим быстро метро, транспортную инфраструктуру, пересматриваем логику действий с МЦК, МСД, интеграцией с метро, прочим транспортом. И строим быстро и не всегда успеваем за связями. Концепция «сухие ноги» как есть, так и была, но порой переходы очень длинные и пустые, сервисов дополнительных нет. В Европе, Китае, Японии делают в комплексе, сообща, по межведомственному взаимодействию. Транспортно-пересадочные узлы — тоже не наша идея, правильная, но пока с реализацией ещё не везде преуспели.

МЦК — это перезагрузка Московской окружной железной дороги, построенной в 1900-е годы. Она была пассажирской, потом в 1930-е стала грузовой. Вдоль неё осталось огромное количество памятников истории и культуры. Как вы думаете, почему при строительстве проигнорировали контекст? Памьяны-памятники не интегрированы, а видны из окон скоростного поезда, как будто бы архитекторы прошлого не угадали с «муравьиными тропами»?

Л.Б. Нет ничего однозначного. Думаю, что всему виной «болезнь роста» и не очень точное понимание, как что-то из предыдущей эпохи интегрировать в современность. Поезд длиннее, путей не два, а больше. Одно дело медленный паровозик с тремя вагонами раз в час, а другое — во много раз возросший пассажиропоток. Отводы земли, коммуникации, связи с другими видами транспорта... Да, сейчас уже можно думать, как подтянуть контекст, как проявить историческую подоснову. Как быть «поаккуратнее»...

Из пресс-релизов и освещения открытия МЦК не следовало, что интеграция с историей произойдет. Говорилось о революции, новом слове, удобстве горожанина...

Л.Б. Это вопрос точки зрения. Понимаете, вы принимаете либо такую точку зрения, бережливую, органичную, либо она у вас вообще такая... революционная: мы быстро поехали и вот сюда пошли, приняли такой концепт.

С наследием часто так бывает: современный архитектор всегда должен осуществить своё высказывание. И что ему дела до архитекторов прошлого и их высказываний. Это нормальный спор себялюбивых творцов.

Л.Б. Проблема только в том, что здесь вмешивается ещё, скажем, «политическая» составляющая взгляда заказчика, который видит это вот так (и никак

иначе), и архитектор уже ничего не может сделать с этим. Иногда это приводит к скоропалительным решениям. Есть такая тема, к сожалению. Где-то уже начались реконструкции, даже поняли, в чём промахнулись, так быстро делали, что какие-то вещи опускали, а потом они всплывают. И эти связи, концептуальный состав, потом начинают достраивать, переделывать. Вопрос, на мой взгляд, не в области архитектуры лежит, а в области, скажем, концептуального восприятия какой-то проблемы властями, городом и обществом... Хотя общество оно просто — воспринимает. И принимает.

Была в Москве станция «Савёловская». Народу мало, хоть и близ вокзала, направление — тупиковое, тихо, уютно, пахнет креозотом и углем, реализована чисто. И вдруг станция БКЛ «Савёловская», решённая в «бруталистском» стиле. Жёстко, современно, неоднозначно, нехарактерно. С полным ощущением, что можно «влететь» на общественную критику. Как вы думаете, почему такое высказывание стало возможным?

Л.Б. Идея показать конструкции, она витала всегда. Время от времени обсуждалась. В первую очередь с теми архитекторами, которые сталкивались со станциями глубокого заложения, закрытого способа работы. Когда вы приходите на такую станцию, у вас достаточно симпатичная конструкция. Ее, конечно, к сожалению, не оставишь так вот всю. И поэтому решили показать хотя бы путевые стены и конструкцию пилонов за стеклом, показать, как выглядят тюбинги... Я думаю это идеалистическая концепция позволила решиться показать интересные, мощные, надежные конструкции, которые обычно скрываются за облицовкой. Показать, какие они красивые.

Для меня это выглядит как реализация тренда путешествия на производство или в закулисье.

Л.Б. Скорее всего, это даже некая наша явленная профессиональная деформация архитекторов метро... (*Улыбается*). Не все её восприняли и поняли. Корни этой истории лежат в самом начале строительства метро. И на первой, и на второй и третьей очередях строительства метро конструкции задавали облик. Но конструкции никогда не открывали. А тюбинг все равно создавал пространство и диктовал решения. Думаю, на «Савёловской» была попытка посмотреть иначе на подземное пространство невидимой простому пассажиру части московского метро. Но в то же время, понимаете, эта попытка поставила на передний план холод технической части метро, инженерной технической части, сухой, практичной... Черный тоннель пришел к пассажирам. Конечно, те, кто работает в нём, они-то любят эту сторону метро, а обычный человек, он не так воспринимает это пространство, и с ним (в порядке эксперимента) поделились. И его повторили ещё два раза — на «Марьиной Роще» и на «Рижской». Таким образом, инженерная и техническая часть метро, где движется поезд (и которой в метро много больше), обозначила транспортную часть — зону движения поездов, а пассажирская часть осталась в общепринятой, привычной отделке.

Этот эксперимент, как вы думаете, он обществом воспринят? Мне очень нравится подобная эстетика, но, думаю, что он неоднозначен.

Л.Б. Неоднозначен. Да. И частью общества, конечно, воспринят. Вы знаете, когда строится какой-то дом, смотришь: красивый каркас, тяги, двутавры, заклепки, а потом его оденут по воле заказчика в одежды по последней моде и... (*Пауза*). И он теряет эту прелесть, свою конструктивную красоту... Хотя это вопрос точки зрения, а архитектор и конструктор — чаще всего два человека, а не один, как было раньше.

Куда бы вам хотелось, чтобы дошло московское метро?

Л.Б. У нас с вами есть ближайшие пригороды, города-спутники, которые практически срослись с Москвой, конечно, туда нужно вести метро. Безусловно. Потому что люди, которые там живут, чаще всего работают в Москве. И выбрали жить в пригороде, так как туда шагнула застройка и там дешевле жильё. Так что для поднятия качества жизни и в Мытищах, и в Люберцах метро должно быть, на мой взгляд. Но это, скорее всего, предел, дальше — это экономически неоправданно. Московская агломерация (ближняя) может увидеть метро, а средний пояс может доехать на автобусе или на электричке по типу МСД. Метро нужно

и оправдано там, где мы двигаемся в городской застройке, а когда выходим в относительно свободные зоны, строить тоннели неразумно.

Последний вопрос. Сегодня люди любят рейтинги, рекомендательные списки и прочее. Обращаюсь к вам как к знатоку 288 плюс станций. Представьте себе, что я никогда не был в столице. У меня очень мало времени, есть возможность посетить пять станций. Какие вы рекомендуете, почему?

Л.Б. Первый раз в Москву... (*Пауза. Улыбается*). Мы уже говорили с вами о том, что надо обязательно съездить на «Маяковскую», надо обязательно на «Кропоткинскую» попасть. Потом «Охотный ряд», «Площадь Революции», «Курская»... Понимаете? Это чтобы не потерять много времени...

Хорошо. Времени чуть больше, и есть «интеллектуальный ребус» — составить портрет юбиляра, у которого был не только период первой, второй и третьей очереди строительства. Можно вообще любые станции, а не только памятники.

Л.Б. Да, он очень разнообразный, многогранный портрет, поэтому вы сможете съездить на те же «Воробьевы горы», посмотреть на станцию над водой. Обязательно — несколько станций БКЛ: «Мнёвники», «Давыдково», «Народного ополчения». «Авиамоторную». Упоминавшуюся «Савёловскую». И, наверное, «Мичуринский проспект» Солнцевской линии. Её интересной делает необычность. Изначально станция должна была быть на другом месте, но из-за бурного развития города, возникшей на запланированном участке эстакады пришлось станцию передвинуть на резервный участок. А его площадь была ничтожно мала. (При перспективном планировании, при трассировке, всегда резервируется вторая площадь, но, как правило, она не востребована. Здесь же получилось иначе.) У станции метро «технология» занимает места раза в два больше того, что видит пассажир. И есть, например, инженерное обеспечение. В случае с «Мичуринским проспектом» пришлось его «закидывать» вверх. Пассажиры внизу, у них витраж, они видят окружающее пространство, парк, а наверху над ними — огромный инженерный комплекс, закрытый весьма красивым панно с деревьями и плодами. Электрическая подстанция, вентиляционные камеры, огромное количество технических помещений без окон, без дверей, стены глухие. Написали крупно «Мичуринский проспект», сделали панно и соорудили разноуровневый необычный вход. Не подземный пешеходный переход, а надземный. Почему? А ведь в нижнем уровне — клубок коммуникаций, его просто не пройти, уровень входа в вестибюль находится на холме, где вся жилая застройка, над дорогой — и людям удобно, и коммуникации в порядке. Сам город, среда диктуют решения. Необычные, заслуживающие внимания. «Пыхтино» же тоже пришлось «выдвигать из земли» из-за коммуникаций. И она открылась совершенно по-другому. Из-за сложного рельефа одна путевая стена глухая — на ней хронологическая лента с чертежами советских самолётов от винтовых АНТ-3 до сверхзвукового Ту-160, а другая — с панорамным остеклением. Над платформой разместились светильники в виде воздухозаборников турбин самолёта, а эскалаторный наклон имеет продолжение этой темы в виде колодца-раструба и уникальной модели самолёта Ту-144, парящей в этом пространстве. Но в основе архитектурного решения рельеф, коммуникации, площадка, техника и конструктив. Эти «штуки», они, в общем-то, помогают... Создают интересные решения и свою поэзию.

Станция метро «Мичуринский проспект»



Ульяна Жданова
главный архитектор проекта
Отдела реставрации и приспособления объектов
ГУП «Московский метрополитен»

МЕТРО ВОЕННЫХ ЛЕТ — ПЕРВЫЙ ПАМЯТНИК ПОБЕДЕ

Май 2025 года ознаменован двумя юбилейными датами: 80-летием Победы в Великой Отечественной войне и 90-летием Московского метро. Уникальный монументально-мемориальный комплекс станций военных лет создавался одновременно с происходящими событиями. Здесь и героическая фронтовая хроника, и воспоминания о мирной жизни, и ожидание грядущей Победы.



Станция метро «Измайловский парк культуры и отдыха имени Сталина». 1945г

Станция метро «Павелецкая». Нижний вестибюль.
Фото Алексей Народицкий



Сталин в Москве. Метро работает

Общепризнана и неоспорима эстетическая ценность художественного оформления станций Московского метрополитена 1930—1950-х годов. И если декоративная отделка станций первой, Сокольнической, линии строилась на геометрических орнаментах и сочетаниях ценных пород камня (например, оникса) в духе советского ар-деко, так же называемом пролетарской классикой, то на станциях второй очереди («Театральная», «Маяковская», «Динамо», «Площадь революции») уже активно включаются фигуративные элементы монументального искусства (скульптуры, рельефы, мозаики).

Их сюжеты, посвящённые строительству нового миропорядка, в чем-то перекликаются с образами создаваемой в эти же годы Всесоюзной сельскохозяйственной выставки (будущая ВДНХ). Однако в отличие от подчёркнуто временного, витринного, имитационного образа ВСХВ, где вместо бронзы — крашеный гипс, вместо ценных отделочных камней — штукатурка «искусственный мрамор», вместо кирпича и бетона — дерево и фанера, интерьеры метрополитена с самого начала носили подчеркнуто дорогой, дворцовый характер с использованием ценного камня, бронзы, мозаик, керамики — настоящие подземные дворцы пролетариата.

С началом войны в июне 1941 года строительство третьей и проектирование четвертой и пятой (Кольцевой) линий метрополитена было остановлено, тысячи метростроителей и сотрудников метро добровольцами ушли на фронт, в том числе в составе дивизий народного ополчения на подступах к Москве.

То, какую роль новый транспорт занял в жизни города за шесть лет, стало понятно утром 16 октября 1941 года, когда впервые не открывшиеся двери Московского метрополитена спровоцировали панику среди жителей. 17 октября 1941 года секретарь Московского горкома А.С. Щербаков опроверг слухи о сдаче Москвы немцам и поставил точку — Сталин в Москве, метро работает. С того трагического дня Московский метрополитен не закрывался больше никогда.

«Завод им. Сталина» и «Донбасская—Павелецкая»

Как только немецкие войска были разгромлены и отброшены от Москвы в результате наступления Красной армии в декабре 1941 — апреле 1942 года, возобновилось строительство 3 линии метро — станций «Новокузнецкая», «Павелецкая» (проектное название — «Донбасская»), «Завод имени Сталина» (сейчас — «Автозаводская»). Проекты этих станций были разработаны и утверждены до войны, их изначальное художественное убранство в фигуративных сюжетах продолжало тематику довоенных станций — свободный, радостный труд, занятия спортом, общественные праздники. Но тяжёлые испытания военного периода, время трагических потерь внесли свои изменения. Более всего не повезло станции «Донбасская». Проект архитекторов братьев Весниных предполагал установку уникальных металлических конструкций платформенного зала с установкой великолепных мозаик в потолке центрального пассажирского зала по рисункам А.А. Дейнеки на тему «Донбасс — всероссийская кочегарка».



Станция метро «Автозаводская».
Фото Алексей Народицкий

Металлоконструкции были уничтожены в захваченном немецко-фашистскими войсками Днепрпетровске, про судьбу мозаик поговорим чуть ниже. Станция была достроена наскоро в другой конфигурации под руководством А.Н. Душкина и Н.С. Князева и открылась без богатой отделки, с обшивкой цементными плитами. Она получила название «Павелецкая». Знакомый нам вид станция обрела после реконструкции в 1948—1959 годах.

Движение поездов на участке третьей очереди было открыто 1 января 1943 года, но только с одной действующей станцией — «Завод им. Сталина», ныне «Автозаводская» (архитектор А.Н. Душкин, при участии Н.С. Князева, инженеры-конструкторы С. Рыбкин, Г. И. Кибардин, Н.А. Кабанов). К открытию она была отделана в соответствии с проектом, включая огромные тематические мозаичные панно на путевых стенах.

К сожалению, в отличие от мозаик по рисункам А.А. Дейнеки для станции «Донбасская», история создания мозаик для «ЗиС» подробно не исследована. Но очевидно, что их идейный замысел был кардинально переработан, а сюжеты изменены на отвечающие требованиям военного времени.

Путевые стены украшены восемью смальтовыми мозаичными панно под общим названием «Советский народ в годы Великой Отечественной Войны», выполненными по эскизам художников В.Ф. Бордиченко, Б.В. Покровского и Ф.К. Лехта мозаичистом В.А. Фроловым.

Вероятно, первоначальные сюжеты были связаны с выпускаемой на расположенном рядом Заводе имени Сталина (впоследствии знаменитый ЗиЛ, Завод имени Лихачёва)

автомобильной продукцией — различными модификациями грузовиков «ЗиС». Именно от этого цикла остались два мирных сюжета, возможно, выполненные до начала войны: уборка зерновых, на котором комбайн ссыпает зерно в кузов грузовика и рыбаки, сгужающие богатый улов в бочки на бортовой грузовой автомобиль.

Ещё четыре огромных монументальных мозаики посвящены героическому труду в тылу: «Кузнечный цех», «Литейный цех» (напряженная работа в горячих цехах, с участием женщин, — яркая иллюстрация песни, появившейся десятилетия спустя — «Дни и ночи у мартеновских печей не смыкала наша родина очей...»), «Механосборочный цех», «Монтаж гусениц на танк». Последние два сюжета, возможно, изначально должны были изображать сборку автомобилей «ЗиС», но были изменены на сборку танков. На московских заводах танки не выпускались, а в Ленинграде, даже после начала блокады, на Кировском заводе собирались танки «КВ-1» (Клим Ворошилов). Это позволяет предположить, что эскизы для мозаик корректировались и выполнялись непосредственно в Ленинграде в первые месяцы войны.

Ещё два сюжета — «Крейсеры в походе» и «Погрузка бомб в дальний бомбардировщик» — могут помочь определить даты исполнения эскизов для мозаик с точностью почти до дня, пока не найдены иные архивные подтверждения. Военные корабли в боевом походе не соответствовали мирной тематике довоенного проектного оформления станции, но вполне отвечали тематике первых месяцев войны. В конце августа 1941 года произошло одно из самых трагических и героических событий в истории Балтий-

Станция метро «Автозаводская».
Панно «Кузнечный цех». Фото Алексей Народицкий



Интерьеры метрополитена с самого начала носили подчеркнуто дорогой, дворцовый характер с использованием ценного камня, бронзы, мозаик, керамики

ского флота — Таллинский прорыв (Таллинский переход). Это был вынужденный, возможно, запоздалый шаг, отчаянная попытка спасти основные силы Балтийского флота от полного разгрома и попадания в руки противника. Несмотря на большие потери (при преодолении пути в 321 километр погибли 62 корабля и судна и не менее 15 тысяч человек), он всё-таки завершился успехом и во многом в дальнейшем повлиял на разгром немецких войск под Ленинградом. В труднейших условиях в Кронштадт вернулась большая часть военных кораблей флота и было спасено большинство людей. Приказ Гитлера о недопущении прорыва сил Балтийского флота из Таллина немецко-финским подразделениям выполнить не удалось. Несмотря на потери Балтийский флот сохранил свою боеспособность. Скорее всего, именно это только что свершившееся событие и было отражено художниками в мозаичном панно. Второе панно, так же четко локализуемое во времени событие этого периода, — это иллюстрация героических налетов советской авиации на Берлин, совершённых с 7 августа по 5 сентября 1941 года. При нанесении ударов использовались различные дальние бомбардировщики:

«ДБ-3», «ДБ-3Ф» («Ил-4»), а также новые «ТБ-7» и «Ер-2» военно-воздушных сил Балтийского флота, взлетавшие с аэродрома Кагул на острове Сааремаа. Всего за чуть менее месяца налетов в германский тыл советские бомбардировщики сбросили более 35 тонн бомб. И хотя военных разрушений от них было немного, моральный удар по мощи Германии и неуязвимости её люфтваффе был нанесен колоссальный.

Эскизы для этих мозаичных панно, скорее всего, были выполнены не позднее середины сентября 1941 года. Кто конкретно был их автором, на сегодняшний момент не установлено, возможно, уточняющие сведения найдутся в архиве Академии художеств в Санкт-Петербурге, в мозаичной мастерской которой и создавались панно для Московского метрополитена.

Эти мозаичные панно стали последней работой выдающегося художника-мозаичиста В.А. Фролова, отказавшегося ради неё от эвакуации. К ноябрю 1941 года в мозаичной мастерской Академии художеств в Ленинграде остаётся четверо мастеров, включая 67-летнего руководителя, работавшего вместе со всеми. Температура в помеще-



Станция метро «Новокузнецкая». Фото Алексей Народицкий



нии не превышала +6 градусов тепла. Выбитые стёкла заменить было нечем и работы перенесли в полуподвал. Фролов обращался в отдел торговли Ленсовета с просьбой выделить 15 литров керосина для освещения, чтобы иметь возможность продолжить работу. В декабре 1941 года он писал: «Мы все боремся и насколько возможно стараемся помочь общему делу и отстоять наш город от вторжения врага», хлопотал об изготовлении ящиков для отправки мозаик в Москву. Закончив уже в одиночестве работу над мозаиками для станции «Завод им. Сталина», Владимир Александрович Фролов умер в феврале 1942 года в блокадном городе от голода и холода и был похоронен в братской могиле профессоров Академии художеств. А созданные им мозаичные панно вывез инженер-метростроевец Таубкин по «Дороге жизни». Мозаичные панно станции «Автозаводская» не поражают яркостью красок или радостным настроем, но они представляют монументально-мемориальный комплекс, зафиксировавший практически одновременно и документально события начала войны. Подобная отзывчивость на происходящие события характерна для плакатной графики, иногда станковой живописи, но для монументального искусства, обычно требующего определенного временного периода для формирования идеи и её выражения, совершенно уникальна.

Война и мир «Новокузнецкой»

Не менее актуально и животрепещуще прозвучала тема войны, но уже с акцентом на первые победы, в оформлении станции «Новокузнецкая» (архитекторы И.Г. Таранов,

Н.А. Быкова). С 1 января 1943 года поезда на уже действующем участке «Площадь Свердлова» — «Завод имени Сталина» следовали через «Новокузнецкую» и «Павелецкую» без посадки и высадки пассажиров из-за отсутствия эскалаторов, производство которых находилось в блокадном Ленинграде. Только летом 1943 года их удалось изготовить на московских заводах. Для пассажиров станции открылись 20 ноября 1943 года, что дало больше времени для внесения актуальных изменений в декор. Вернувшийся из эвакуации автор проекта Иван Таранов доработал оформление пассажирского зала: на стенах центрального зала появились металлические щиты в обрамлении знамён с надписями «Слава героическим защитникам города Ленинграда», «Слава героическим защитникам города Севастополя», «Слава героическим защитникам города Одессы», «Слава героическим защитникам города Сталинграда». На стенах пассажирских платформ на похожих щитах изображены профили великих русских полководцев. Обращение к этим персоналиям, считавшимся ранней советской историографией классово-враждебными, стало возможно после «исторически-реабилитационной» речи И.В. Сталина на параде 7 ноября 1941 года: «Пусть вдохновляет вас в этой войне мужественный образ наших великих предков — Александра Невского, Дмитрия Донского, Кузьмы Минина, Дмитрия Пожарского, Александра Суворова, Михаила Кутузова!» Кроме того, по верху стен центральной части пассажирского зала появился гипсовый барельефный фриз (скульптор С.Л. Рабинович) с изображением наступающих советских



Станция метро «Электrozаводская». Фото Алексей Народицкий



Станция метро «Площадь Революции». Фото Алексей Народицкий

войск, очевидно, навеянный победоносной битвой за Москву и происходящей во время отделки станции Сталинградской битвой. На нём солдаты и офицеры Красной Армии планируют операции, либо непосредственно участвуют в боевых действиях. Сюжеты, разделённые изображением ордена Великой Отечественной войны, недавно учрежденным, в обрамлении торжественно склоненных знамен, напоминают актуальную газетную фотохронику 1942–1943 годов: пехотинцы в маскхалатах на броне танков в снежных полях под Москвой, летчики у самолета «Ил-2», поступившего на вооружение тогда же — памятник ему установлен в подмосковной Истре, матросы-десантники, возможно, напоминающие о героических страницах обороны Крыма или Мариупольском десанте, артиллеристы, конники — все они как будто сошли со страниц военных газетных полос. А в группе военачальников-командиров считаются образы будущих генералов и маршалов Победы, таких как Г.К. Жуков или К.К. Рокоссовский. Кроме этого, Таранов принял решение, несмотря на возражения своей супруги и соавтора Надежды Быковой, разместить в сводчатом потолке центрального зала станции часть мозаичных панно по рисункам А.А. Дейнеки со сценами жизни Донбасса, оставшиеся невостребованными из-за изменения проекта «Павелецкой». Эти мозаики также были выполнены в мастерской В.А. Фролова в Ленинграде, но до начала войны. Нам не известно, было это сделано осознанно или как подсознательный отклик на происходящие события, но сочетание радостных, как будто переливающихся солнечным светом довоенных мозаик со сценами мирного созидательного труда, отдыха и праздников, и мозаик с военной тематикой фриза ещё больше подчеркивает, что за возвращение вот к этой мирной жизни и идёт сейчас смертельный бой.

Фронт и тыл. Покровский радиус.
В 1944 году были открыты ещё четыре станции нынешней Арбатско-Покровской линии. Их художественно-декоративное оформление полностью посвящено военным подвигам и героическому труду в тылу. Так, станция «Стадион имени Сталина» (архитектор С.Б. Виленский, инженер-конструктор Н.А. Кабанов) полностью утратила какую-либо связь с изначальной темой спорта, заменённой на посвящение партизанскому движению. К этому времени, за три прошедшие года войны было получено огромное количество свидетельств подвигов партизан и подпольщиков в тылу врага. Декор поездных стен и капителей с партизанской атрибутикой, портретные статуи-памятники Зои Космодемьянской, Матвея Кузьмина, Павла Кривоносова, Тоси Петровой (скульптор М.Г. Манизер) стали поводом к переименованию в 2005 году на тот момент станции «Измайловский парк» в станцию «Партизанскую», пожалуй, самое оправданное переименование в Московском метрополитене. Барельефы из прохоро-баландинского мрамора центральной части пассажирского зала станции «Электrozаводская» (архитекторы: В.А. Шуко, В.Г. Гельфрейх, И.Е. Рожин, при участии П.Г. Капланского и Л.А. Шагуриной, скульптор Г.И. Мотовилов) отображают героический труд в тылу. Интересно, что именно эта станция наряду со станцией «Завод им. Сталина» была отмечена Сталинской премией и высоко

оценена современниками именно за идейное содержание: «Архитектура премированных сооружений военного периода знаменует решительный шаг вперед в развитии принципов социалистического реализма в углублении идейного содержания и совершенствовании воплощающей его формы и в развитии прогрессивной техники строительства. Патриотические чувства выражены в глубоком идейном замысле станций метро «Электrozаводская» и «Завод имени Сталина», в их несхожих между собой, но одинаково сильных и впечатляющих архитектурных образах. Уверенная, ясная архитектурная композиция, дополненная красноречивыми героическими образами статуй, барельефов, многоцветной мозаики, делает эти станции метро эпически выразительными памятниками эпохи» . Оформление станции «Сталинская», ныне — «Семёновская» (архитектор — С.М. Кравец, конструктор — В.И. Дмитриев) посвящено Красной армии: на сводах центрального зала размещены рельефные изображения тяжёлого вооружения — танки, САУ, гаубицы, самолёты, на путевых стенах — металлические щиты с изображением разного стрелкового оружия (скульпторы В.И. Мухина, Н.К. Вентцель, художник В.П. Ахметьев). Торцевую стену украшает горельеф, изображающий орден «Победа» на фоне оружия и знамён с надписью «Нашей Красной Армии — Слава!» (скульптор С.Л. Рабинович). Проектное оформление станции «Бауманская» (архитекторы — Б.М. Иофан), первоначальное название «Спартакoвская», должно было быть посвящено восстанию Спартака, любимой теме советского агитпрома 1920—1930-х годов, объединяющей героические фронт и тыл. В центральном зале установлены скульптуры тружеников тыла и защитников Родины (скульпторы В.А. Андреев, О.А. Андреева (вдова скульптора) и С.В. Кольцов) — «Красноармеец со знаменем», «Красноармеец в маскировочном халате», «Метростроевка», «Лётчик», «Командир», «Партизанка», «Рабочий», «Конструктор». По сути, это те же бронзовые люди, которые, как будто предчувствуя грядущие бури, в сосредоточенном и бдительном внимании, замерли на довоенной станции «Площадь Революции». И вот когда пришла страшная беда на родную землю, они встали нерушимой стеной, как будто вышедшие из былин и мифов, и при том реальные герои на пути врага. Победа ещё не завоевана, но они её уже видят и приближают изо всех сил.

Венок Победы
Следующие станции, строившиеся и открывавшиеся с 1950 по 1954 год, логически завершают тему войны и победы. Это двенадцать станций пятой, Кольцевой линии. Не запланированное на первоначальном этапе строительство этой линии было вызвано логистической потребностью. У нас нет на сегодняшний момент каких-то доказательств, что при проектировании станций Кольцевой линии авторы были связаны заранее заданной единой программой. Скорее всего, они просто вдохновлялись общей атмосферой победного торжества и счастливого ожидания грядущей мирной жизни. Тем не менее само количество запланированных и выстроенных станций — двенадцать, кажется не случайным. Тем более что на момент открытия только шесть из них были пересадочными.



Станция метро «Площадь Революции». Фото Алексей Народицкий

Сюжетно станции вроде бы посвящены разным темам и событиям, но, если вдуматься, все в месте они составляют определённое единство, своеобразный торжественный венок победителям

Первой в 1950 году открылась южная дуга — станции «Парк культуры», «Калужская» (ныне «Октябрьская»), «Серпуховская» (ныне «Добрынинская»), «Павелецкая», «Таганская» и «Курская». Вторым этапом в 1952 году — «Комсомольская», «Ботанический сад» (ныне — «Проспект Мира»), «Новослободская» и «Белорусская». Замкнулось кольцо в 1954 году, пройдя через Красную Пресню (там же было построено депо для линии) и Киевский вокзал, где появились станции «Краснопресненская» и «Киевская». Сюжетно станции вроде бы посвящены разным темам и событиям, но, если вдуматься, все вместе они составляют определённое единство, своеобразный торжественный венок победителям.

Значительно изменился облик наземных павильонов, превратившихся практически в триумфальные арки, причём, часть довоенных павильонов, там, где были выходы с радиальных линий были перестроены, чтобы соответствовать духу торжества. Внутри наземные павильоны «Курской», «Калужской» («Октябрьской») и «Таганской» — отсылка

к античным традициям изображений прославления богов и героев (промежуточный вестибюль «Таганской» очевидное напоминание о Пантеоне), но с новыми современными героями. Иногда они представлены в виде античных персонажей, как скульптуры девушек-слав с венками в одной руке и автоматом или рабочим инструментом в другой в павильоне «Курской». Схожие фигуры, но в виде рельефов, — в павильоне «Калужской» («Октябрьской»), в виде медальонов с профильными портретами в простых пилотках и шлемофонах — на стенах пассажирских залов «Таганской» и «Калужской» («Октябрьской»). Но торжество Победы — это не только прославление нынешних победителей, это и воспоминание о доблестных событиях и победах прошлого («Комсомольская» и «Краснопресненская»), и пышно плодоносящая освобожденная родная Земля («Ботанический сад», «Серпуховская», ныне «Добрынинская») и даже народное творчество и сказки («Новослободская»), совмещают же все эти мотивы станции «Белорусская» и «Киевская».



Станция метро «Бауманская». Скульптура «Летчик». Фото Алексей Народицкий

Всеми известны три великих монумента: «Тыл—Фронту» в Магнитогорске, «Родина-мать зовёт» в Волгограде и «Воин-освободитель» в Берлине. Замыслы этих монументов вынашивались и воплощались в жизнь десятилетиями. А монументальные произведения на станциях Московского метро создавались одновременно с событиями, происходящими в жизни страны. Мы видим, как выковывается оружие будущей победы, как оно обрушивается на голову врага и как после Победы меч обращается острием вниз, именно так он изображен на станции «Курская» Кольцевой линии, когда приходит благословенный мир. Только такой культурно-художественный феномен, каким стал Московский метрополитен, способен был не просто объединить изобразительные искусства, но и обеспечить их потрясающий быстрый отзыв на требования времени. Мемориальный комплекс убранства станций Московского метрополитена 1940-х — первой половины 1950-х годов очевидно недооценен именно как комплекс и, к тому же, недостаточно изучен с точки зрения атрибуции и иконографии. 80-летие Победы и 90-летие Московского метрополитена — прекрасный повод выявить его и вернуть в культурный контекст столицы как один из мощнейших факторов формирования патриотического сознания.



Станция метро «Белорусская». Скульптурная группа «Партизаны». Фото Алексей Народицкий

Все станции метро интересны и уникальны по-своему, у многих москвичей есть такие станции, которые любимы благодаря каким-то событиям их личной жизни. Редакция «Московского наследия» решила в честь юбилея Московского метрополитена задать несколько вопросов архитекторам-реставраторам столичной подземки



Ольга Бурнашева,
архитектор Творческих мастерских «Китеж»

Участвовала в изучении и разработке проектов реставрации для многих станций метро (вестибюли «Динамо», «Парк культуры» Сокольнической и «Проспект Мира» Кольцевой линий, станции и вестибюли «Бауманской», «Киевской» Филевской линии и др.).



Анастасия Замарёнова,
главный архитектор проектов Творческих мастерских «Китеж»

Руководитель и автор проектов реставрации многих станций и вестибюлей метро, среди которых «Киевская» Филёвской линии, «Проспект Мира» Кольцевой линии, «Бауманская» и «Электrozаводская» Арбатско-Покровской линии, «Динамо» и «Новокузнецкая» Замоскворецкой линии, проекты реставрации всех станций первой очереди метро (1935 г.). Автор телеграм-канала «Авторский надзор» о реставрации метро.



Андрей Кузькин,
руководитель архитектурно-реставрационной мастерской Творческих мастерских «Китеж»

Принимал участие в проектировании и реставрации многих станций и вестибюлей Московского метрополитена, главный архитектор проектов реставрации вестибюлей «Смоленской» Арбатско-Покровской линии, «Новослободской» и «Комсомольской» Кольцевой линии.



Владимир Калабушкин,
главный архитектор отдела проектирования ФГБУ «Росгосэкспертиза»

Участвовал в изучении и разработке проектов реставраций станций и вестибюлей метрополитена («Динамо», «Проспект Мира» Кольцевой, «Комсомольская» Сокольнической и «Арбатская» Филёвской линий). Помимо этого участвовал в реставрации Главного павильона ВДНХ, усадьбы «Кусково», здания Московского университета, парка Северного речного вокзала и многих других.

1. Метро вообще утилитарная вещь: внеуличный вид транспорта, но московское метро — это «дворцы для простых людей». Какие из московских станций для вас самые любимые?

Все станции метро интересны и уникальны по-своему, но моя любимая — «Киевская» с неповторимыми мозаичными панно. Но есть и ещё одна — это станция «Чистые пруды». Она дорога мне воспоминаниями о годах студенческой жизни, думаю, у многих есть такие станции, которые любимы благодаря каким-то событиям.

Я люблю станции метро 1930-х, особенно вторую линию — «Киевскую» Филёвской линии, «Белорусскую», «Маяковскую» или «Сокол» Замоскворецкой линии. Этот архитектурный период, строгий и геометричный, но в то же время декоративный, мне очень интересен.

По-особенному я отношусь к таким станциям как «Электrozаводская» Арбатско-Покровской линии и «Комсомольская» Кольцевой линии метрополитена. И люблю я их за исключительную и особую ни на что не похожую архитектурную эстетику. А из станций недавно построенных, наверное, выделил бы особо «Авиамоторную» Большой кольцевой линии за динамичную летящую архитектуру.

Из запоминающихся своей помпезностью: станция метро «Комсомольская» Кольцевой линии, станция метро «Киевская» Арбатско-Покровской линии. Из относительно новых, наверное, «Славянский бульвар».

2. Что побудило вас сделать такой замечательный подарок метро к юбилею?

Работать над станциями метро было интересно на всех этапах, начиная от сбора информации по архивам и ночных обмеров с переходами между станциями по тоннелям метро, заканчивая самым волнительным и главным моментом открытия станции после проведения реставрационных работ.

Для меня работа с наследием Московского метрополитена — это большой профессиональный опыт, который я набирала в течение почти 15-ти лет. Работа с каждой станцией всегда была увлекательным исследованием, но самые неожиданные детали открывались уже позже, в процессе реставрационных работ.

Всё просто, я и команда, с которой мы занимались метро, были рады возможности быть причастными к этим произведениям архитектуры. И хотелось бы заострить внимание на том, что ещё остались нереализованные нами проекты.

Моя карьера архитектора-реставратора началась с объектов Московского метрополитена в 2016 году. До этого я даже не предполагал, какой объём профессионального опыта можно получить с точки зрения архитектуры, конструктива и инженерии на объектах сталинской эпохи. Также поразило количество сил и труда вкладывается в обеспечение и поддержку системы метро: охрана, уборка, ремонтные и профилактические работы, устройство инженерных коммуникаций. Ночью, пока мы спим, метрополитен живёт! Хочу передать огромное спасибо всем сотрудникам метро за их работу!

3. На ваш взгляд, достаточно ли информации о метро у современного человека? О том, какие станции-памятники есть, какие художники и архитекторы над ними работали?

На мой взгляд, у современного человека достаточно информации об истории станций метро, вопрос лишь в том, насколько это интересно человеку, заинтересованный может получить большое количество информации и фактов как о самом строительстве станций-памятников, так и о художниках и архитекторах, работавших над ними из различных источников.	Общей информации о метрополитене достаточно, но, когда речь заходит об истории станций, — тут часто возникают ошибки, неточности, а иногда и легенды. Я считаю, что как раз профессионалы должны вести просветительскую работу. Например, мы с коллегами ведём телеграм-канал, в котором рассказываем и об истории самих станций метро, и об их реставрации.	Думаю, что информации у граждан о метро как об удобном городском транспорте достаточно, сегодня Московский метрополитен много вкладывает в это. А вот интересной, качественной истории о метро, его строительстве, любопытных фактах, о его героях прошлого и настоящего, благодаря кому оно создано и здравствует, конечно, не хватает. Иногда появляется желание о чем-то таком поведать в рамках своего накопленного опыта.
--	--	--

4. Вы работали над многими станциями метро, знаете ли вы какую-нибудь историю про эти объекты?

Работая над станциями метро, сталкиваешься с большим количеством историй о них. Так, например, работая над станцией «Динамо» услышали от сотрудников метрополитена версию идеи создания решеток ограждения интерьеров наземного вестибюля — якобы они должны были напоминать движение поезда. Маловероятно, что это правда, но вот такие разные впечатления на людей производит архитектура метрополитена.	На каждом объекте встречаются свои открытия. Иногда в процессе исследований удается обнаружить какие-то артефакты, например, светильники, давно исчезнувшие со сводов, световые буквы, забытые на чердаке вестибюля, или целые мраморные горельефы, которые мы возвращали на станцию «Электрозаводская». А иногда удаётся обнаружить совсем неожиданные детали — например, первоначальные очертания вестибюля «Динамо», который мы видели только в неосуществлённых проектах начала 1930-х годов.
--	---

У меня есть давно забытая история о равнодушном работнике метро. В 2016 году, когда мы проводили обследования станции метро «Смоленская» Филевской линии, я встретил одного пожилого работника, обслуживающего станцию. И этот человек с завидной периодичностью и упорством по ночам ремонтировал керамические полы на станции. Откуда-то доставал плитку, которая уже давно нигде не выпускается, подбирал её по размеру, цвету и тону и ремонтировал полы. По крупице, по чуть-чуть, почти не заметно для пробегающего мимо пассажира шел к своей цели такой простой, но очень важной для него. И мы даже не замечаем этих энтузиастов, а этот пожилой работник вносил свой весомый вклад.

Информацию можно почерпнуть на памятных досках станций и вестибюлей метро, также периодически на мониторах в вагонах появляются видеоролики с описанием станций. Кто интересуется, всегда может посмотреть дополнительную информацию, исходя из полученной. Для привлечения молодого поколения людей можно попробовать новые технологии, такие как дополненная реальность, если это не повлияет на безопасность пассажиров.

Да, есть один факт про станцию метро «Арбатская» Филёвской линии. Вестибюль станции был построен на месте Арбатского рынка. Купол вестибюля возводили прямо внутри здания. Для строительства метро сам рынок укоротили на несколько секций.

Информации у граждан о метро как об удобном городском транспорте достаточно, а вот интересной, качественной истории о метро, его строительстве, любопытных фактах, о его героях прошлого и настоящего, благодаря кому оно создано и здравствует, конечно, не хватает

5. Как думаете, какие-нибудь из станций, которые строятся сегодня, станут памятниками?

Я думаю, и современные станции рано или поздно станут памятниками, ведь они уже вошли в историю метрополитена и останутся неотъемлемой его частью.	Обязательно станут, за последнее время было построено много станций с необычной архитектурой и художественными деталями. Все они отражают наше время и будут интересны нашим потомкам.	Ну, конечно, станут. Я ранее упомянул о станции «Авиамоторная» Большой кольцевой линии, считаю, что она вполне достойна этого звания. Но хотелось бы ещё увидеть в числе памятников и станции 1970—80-х годов. Там есть тоже отличные ниша что не похожие творения.
--	--	---

6. Что, на ваш взгляд, важно в нашем наследии современному человеку? Почему мы должны изучать город, его историю, реставрировать памятники старины?

Наше наследие играет важную роль в жизни современного человека, оно дает представление о нашей истории и культуре, позволяя заглянуть в прошлое и формирует представление о настоящем и будущем.	Наше наследие — это часть нас самих. Район, в котором мы выросли, улица, по которой ходили в школу, университет, где учились. Наш город — это бесконечное множество историй людей, в нём живших. Часть этих историй мне с моими коллегами-реставраторами удастся сохранить.	Без прошлого нет будущего.
--	---	----------------------------

Изучение города, его истории — это погружение в многовековую пласт культуры, традиций и опыта, накопленного поколениями. Это возможность увидеть, как менялись люди, их быт, их взгляды на мир, и осознать свою причастность к этому непрерывному процессу. Культурное наследие формирует нашу идентичность, определяет систему ценностей и помогает понять кто мы и куда идем.



стр. 94

З

часть

былое и думы

Памятник истории культуры всегда существует в среде и контексте. К нематериальному наследию относят обычаи, формы представления и выражения, знания и навыки, а также связанные с ними инструменты, предметы, артефакты и культурные пространства, в отношении ценности которых всё общество согласно. Широкий спектр вопросов, остающийся, как правило, за рамками исследований технического состояния и архитектурных достоинств объектов культурного наследия, изучается историками, краеведами и, несомненно, интересуется широкого читателя.

м



стр. 86

Михаил Коробко, историк

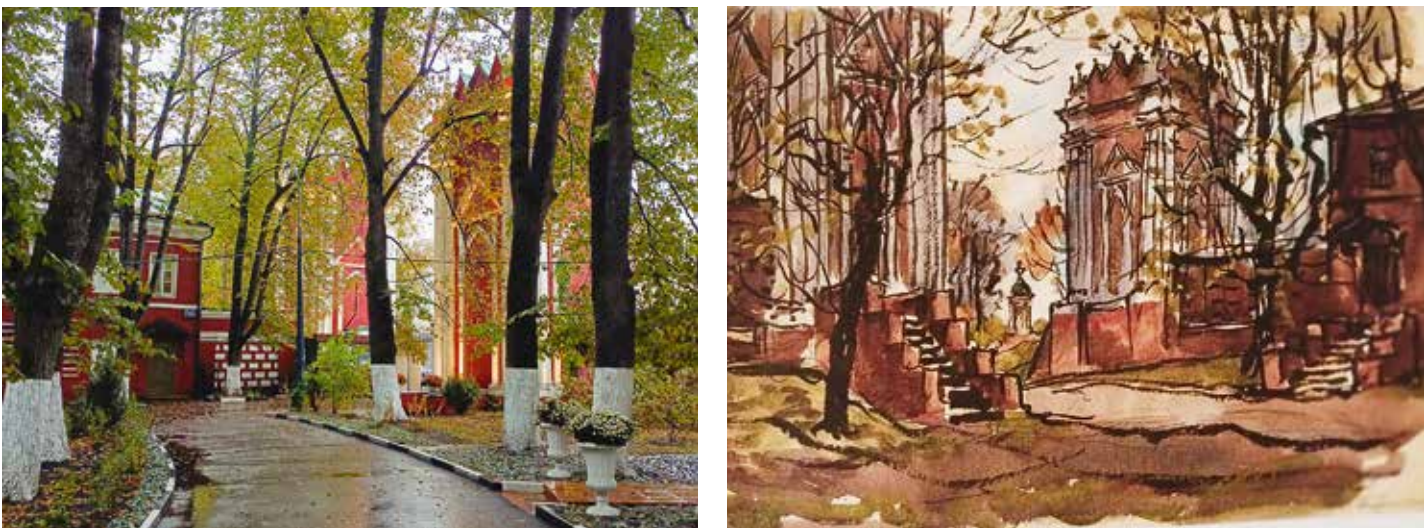
Парк усадьбы Михалково как военный памятник

«Московское наследие» продолжает о цикл статей о военных страницах московских усадеб. Считалось, что облик усадьбы Михалково навеян событиями русско-турецкой войны. О крепости Бендеры, о гвардейских минометных войсках, квартировавших в усадебных постройках в годы Великой Отечественной войны, и о найденных в парке ЖБОТах — в статье нашего постоянного автора.

В советское время Михалковский парк получил имя Петра Алексеева по расположенной рядом фабрике. Сама фабрика была устроена одним из последних владельцев усадьбы — купцом Василием Ивановичем (Вильгельмом Августом) Йокишем (1810—1887). 29 июня 1918 года декретом Совета народных комиссаров фабрика была национализирована и стала называться Михалковская суконная мануфактура бывшего товарищества Йокиш. Вскоре она получила название «Тонкосуконная фабрика имени Петра Алексеева» в честь рабочего-революционера, исторически никак не связанного ни с Михалковым, ни с его окрестностями, и с таким названием проработала до 2011 года¹.

Владелец усадьбы — покоритель Бендер
«Почти в черту города вошла усадьба; около готических башен ворот — трамвайная остановка; рядом с причудливой старинной архитектурой — жалкие и грязные, окружённые слякотью и нечистотами лачуги рабочих (1926 год); перед липовым парком пруд, куда теперь стекают вонючие отходы с фабрики бывшей Йокиш. Но среди этих отвратительных сходов современной цивилизации, которые далеко не выкорчеваны социальной революцией, ради них произошедшей, высятся горделивые даже в своём разрушении остатки былой, великолепной жизни одного из сановников екатерининского времени. [...] Город, с его шумами, суетою и пылью, надвигается на Михалково. И кто знает,

1 Злыгостев Ю.П. Век нынешний и век минувший. Рассказы рабочих суконной фабрики им. Петра Алексеева. М., 1937; Петрова Е.Г. Не без пользы для России. История и география семьи и мануфактуры Йокиш. Германия — Москва — Михалково. М., 2016.
2 Греч А.Н. Венок усадьбам// Памятники Отечества. 1993. № 3—4. Вып. 32. С. 102–104.
3 Сборник Императорского Русского исторического общества. Т. 13. СПб., 1874. С. 420.
4 Гейсман П.А., Дубовской А.Н. Граф Пётр Иванович Панин (1721–1789): исторический очерк военной и государственной деятельности. СПб., 1897.
5 Згура В.В. Новые памятники псевдоготике // Сборник Общества изучения русской усадьбы. Вып. 1. М., 1927. С. 1–4.
6 Греч А.Н. Указ. соч. С. 102.



Восточные ворота парадного двора усадьбы Михалково. 2024 г. Фото автора
Бернштейн Э.Б. Михалково. Башня боковых ворот, вид в сторону «напрудной» беседки. 1958 г. Литография.
Музей истории РГАУ — МСХА им. К. А. Тимирязева

Рокотов Ф.С. Портрет графа П.И. Панина. 2-я пол. 1770-х гг. ГИМ

не предназначены ли на слом башни и беседки и не лягут ли завтра под топором двухсотлетние липы, уступив место стандартным рабочим жилищам в духе современной нивелирующей и безличной архитектуры»². Сановник екатерининского времени — это генерал-аншеф граф Петр Иванович Панин (1721-1789), которого императрица назвала «первым вралем» и «персональным оскорбителем»³. Юридически П.И. Панин стал хозяином подмосковной в 1775 году, унаследовав Михалково после кончины жены, которую он очень любил. Этот год для него оказался весьма памятным. Помимо значимых личных событий, он получил в награду грамоту, орден Андрея Первозванного, шпагу с алмазами, 60 тысяч рублей за подавление Пугачевского бунта и Тверскую вотчину Молодой Туд с деревнями за взятие турецкой крепости Бендеры⁴.

Мифы Михалковской крепости
При П.И. Панине в 1780-е годы ансамбль Михалкова приобрёл черты псевдо-готике, став одной из самых красивых и оригинальных усадеб Подмосковья. Высокое качество построек способствовало бытованию гипотезы о причастности к их созданию архитектора В.И. Баженова, одного из близких знакомых П.И. Панина⁵. Однако в отсутствие документального подтверждения можно говорить лишь о михалковском «баженевском мифе», в плену которого до сих пор находятся многие исследователи. Кроме того, В.И. Баженов был «бумажным архитектором» и за небольшим исключением ничего лично не строил, ограничиваясь присылкой собственных проектов. В Михалкове, вероятнее всего, воплотил в жизнь проект усадьбы, чей бы он ни был, архитектор П.Я. Плюсков, бывший как бы «семейным» зодчим Паниных. С лёгкой руки знаменитого издателя журнала «Русский архив» П.И. Бартенева считается, что михалковская усадьба стилизует крепость Бендеры, покоренную П.И. Паниным во время русско-турецкой войны⁶. Однако сходство Михалкова и Бендер ещё один миф, который опровергается сравнением их видов и планов. Безусловно, ансамбль Михалкова в определённой степени является отражением архитектуры построек, сооружённых по проекту В.И. Баженова на Ходынском поле для праздника в честь победы над Турцией. Они как раз имитировали различные турецкие крепости, покоренные в ту войну, но, именно Бендерам среди них не нашлось места, что больно задело П.И. Панина. Однако по своей сути Михалково — имитация средневекового родового замка Паниных, своего рода вольная фантазия на модную тогда «мемориально-триумфальную» тему средневекового европейского рыцарства.

Как создавали усадебный парк
С северо-запада и юго-запада парадный двор усадьбы окружает английский пейзажный парк с небольшой регулярной частью. Усадебный парк был заложен ещё при предыдущих владельца Михалкова князьях Дашковых. В усадебном парке сохранились два небольших каскадных пруда, значащихся ещё при



М.-К.И. Дашкове. Они устроены на безымянном притоке Головинского ручья, являвшегося основной водной артерией Михалкова. Естественной границей парка служит берег Большого Головинского пруда — последнего из каскада прудов, устроенных на Головинском ручье. Выше его находятся ещё два пруда: Верхний и Малый Головинские. Все эти пруды, как и ручей, стали называться Головинскими достаточно поздно, только с конца XIX века, по Казанскому Головинскому монастырю, устроенному в 1886 году на территории соседней с Михалковым усадьбы Головино.

Его единственное сохранившееся здание — трёхъярусная колокольня, зажатая современными многоэтажными домами, видна с юго-западного берега Большого Головинского пруда. Колокольня сооружена по проекту архитектора А.А. Латкова в 1913 году, но её эклектичные формы слишком архаичны для того времени и тяготеют к архитектуре предшествовавших десятилетий. На уничтоженном монастырском кладбище находилась могила сына владельца Михалкова А.В. Йокиша, а также могила художника-передвижника академика Императорской Академии художеств К.В. Лемоха, усадьба которого располагалась неподалеку.

От насаждений времён Дашковых в усадебном парке ничего не уцелело, потому что ещё сама Е.Р. Дашкова их распродала. В трех номерах газеты «Московские ведомости» за 1766 год она поместила следующее объявление: «Двора Ея Императорского Величества действительной статс-дамы и ордена св. Екатерина кавалера княгини Катерины Романовны Дашковой в подмосковной вотчине сельце Михалкове расстоянием от Москвы в 8 верстах, состоящей в правой стороне от Санктпетербургской дороги, желающим купить липовые кронные деревья хорошей фигуры, явиться в доме её сиятельства на Никитской улице»⁷. Панины были вынуждены создавать усадебный парк практически заново. Поэтому в Михалково было перевезено пять тысяч лип из подмосковной усадьбы Ельдигино (Дмитровский уезд), принадлежавшей их родственникам князьям Куракиным⁸. Созданный почти на пустом месте заново парк Михалкова был, по-видимому, сделан очень быстро, так как практически сразу же по достоинству был оценен современниками. В конце 1770-х годов он уже существовал.

Парковые постройки

Первоначально в парке, в главную аллею которого переходила длинная подъездная аллея, подчеркивающая осевую компоновку ансамбля (ныне Михалковская улица), находился ряд значимых построек. Помимо достаточно больших оранжерей там был выстроен дом сына владельца — графа Никиты Петровича

План владения В.И. Йокиша. 1899 г. ЦГА Москвы

Парк усадьбы Михалково со стороны Большого Головинского пруда. 2024 г. Фото автора

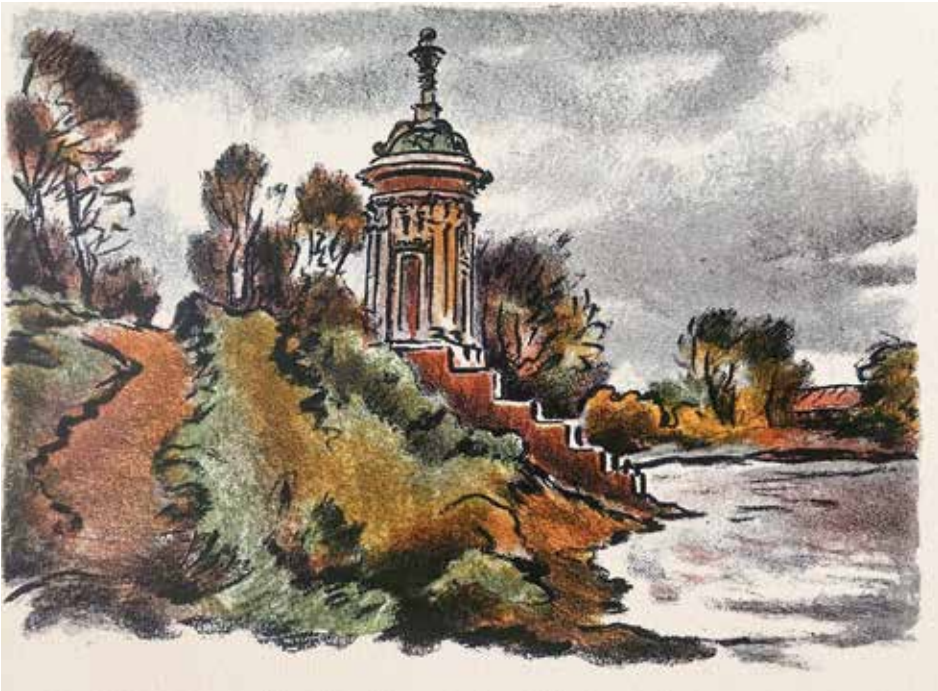
Панина (1770—1837), впоследствии унаследовавшего Михалково, и павильоны, среди которых выделялась ротонда, украшенная внутри мраморными бюстами представителей рода Паниных, — своеобразная фамильная портретная галерея. Уникальны по своей архитектуре две одинаковые ротондальные беседки — единственные сохранившиеся парковые постройки Михалкова. В отличие от основных усадебных зданий, дошедших до наших дней, в облике беседок преобладают барочные черты, а формы восходят к знаменитому памятнику Лисикрату в Афинах (334 г. до н.э.). Подобных беседок в своё время в усадебных садах и парках Московской и Санкт-Петербургской губерний было достаточно много.

Считается, что одна из михалковских беседок первоначально служила пристанью, она действительно находится на берегу Большого Головинского пруда, однако эта версия не объясняет и не дает оправданий строительству другой беседки, которая никак купальней быть не могла. Скорее всего, обе беседки фланкировали несохранившийся господский дом, стоявший между ними. Недавно «Историческое и топографическое описание городов Московской губернии» Х.А. Чеботарёва 1787 года, упоминает Михалково: «...в оном великолепный дом и обширный регулярный с прудами сад»⁹. К сожалению, о внешнем виде господского дома никаких данных не сохранилось, но авторы путеводителей и описаний усадьбы дружно твердили о его великолепии. Статус четвертой по значению подмосковной усадьбы (по мнению Х.А. Чеботарёва), позволяет предположить, что господский дом Паниных был, как минимум двухэтажным, возможно с бельведером, перекликающимся с въездными башнями. Ко 2-й половине XIX века он обветшал и был разобран между 1883 и 1891 годами. Однако в отличие от господского дома Паниных в Михалкове уцелел господский дом В.И. Йокиша, выстроенный по проекту архитектора А.С. Каминского 1871 года — двухэтажное эклектичное здание из красного кирпича, слегка стилизованное под основной ансамбль усадьбы и перекликающееся с ним¹⁰. Но он находится за пределами усадебного парка и парадного двора. При В.И. Йокише вход в усадебный парк был всегда открыт для рабочих и служащих фабрики. По праздникам в парке играл оркестр. Парковые дорожки были обсажены липой.

Усадебный парк в довоенное время

После революции усадебный парк стал парком имени Петра Алексеева. В усадьбе тогда находились его дирекция, библиотека фабрики, ЖЭК и т. п. Клуб сначала находился в доме В.И. Йокиша, затем для него было выстроено новое здание в парке у северо-восточных въездных башен усадьбы (Михалковская ул. 36, стр. 1).





Сейчас в нём нелегко признать произведение архитектора Л.А. Веснина, соору- жённое в формах конструктивизма. В 1927 году Московский губернский совет профсоюзов создал единую Клубную программу, рассчитанную на четыре года, по ней в Московской губернии предполагалось выстроить 78 клубов (30 клубов должны были находиться в Москве, 48 клубов — в уездах). Клуб в Михалкове был сооружён Л.А. Весниным, в 1927—1928 годах, в ходе реа- лизации Клубной программы, по разработанному им типовому проекту (так называемый «проект А»). Всего известны четыре подобных клуба, из них три находятся на территории Москвы. С учётом местности проект Веснина был отзеркален вдоль продольной оси. Другим отличием от первоначального про- екта стал дополнительный широкий вход со стороны усадебного парка¹¹. В 1930-х годах клуб в Михалкове был реконструирован. После строительства в 1940 году Лихоборского обводнительного канала, пи- тающего Головинские пруды волжской водой, поступающей из Химкинского водохранилища, уровень воды в них поднялся примерно на полтора метра. Из-за этого стали загнивать растущие по берегам прудов деревья и подтапли- ваться фундаменты усадебных построек.

Михалково во время войны

В 1941 году северная граница Тимирязевского района Москвы, в который тогда вошло Михалково, вдоль Московской кольцевой железной дороги стала линией укрепления обороны Москвы, а сам район — местом подготовки партизанского движения. Через парк Михалкова вдоль Большого Головинского пруда прошёл участок третьей линии Московской зоны обороны (командующий генерал-лейтенант П. А. Артемьев), созданной по решению Государственного комитета обороны от 12 октября 1941 года¹². Усадебный парк был перерыт окопами, траншеями и ходами сообщения. В нём были установлены железобетонные долговремен- ные огневые точки (ЖБОТ), предназначавшиеся для размещения пулемётчиков. Одно время её занимал 3-й стрелковый полк 3-й Московской коммунистиче- ской стрелковой дивизии (впоследствии 130-я стрелковая дивизия), сформиро- ванной из коммунистических и рабочих батальонов. Удобное расположение усадебного парка на малонаселённой окраине города вблизи линии Московской кольцевой железной дороги привело к тому, что в 1942—1943 годах он стал одним из мест формирования воинских частей, обладавших самым грозным оружием Второй мировой — реактивной артил- лерией залпового огня. Они назывались гвардейскими миномётными полками уже при формировании, то есть получали звание гвардейских авансом и были

11 Архитектура клубного здания. 10 рабочих клубов Мо- сквы. М.-Л., 1932. С. 4—13.
12 РЦХИДНИ. Ф. 644. Оп. 1. Д.12. Л. 83.
13 ЦАМО РФ. Ф. 81. Оп. 175255сс. Д. 3. Л. 12.
14 В память о партизан- ке//Наше Головино. 2020. №. 3. С.6.



Бернштейн Э.Б. «Напрудная беседка» в Михалкове. 1950-е гг. (?). Литография. Частное собрание.

Беседка в парке усадьбы Михалково. 2024 г. Фото автора

Беседка в Петербурге в Лопухинском саду на «Громовской даче». 1925 г. Фото Л.Г. Андреевского. СПб ГБУК «Государственный музей истории Санкт-Петербурга»



выделены из состава артиллерии Красной Армии, в том числе из артиллерии Резерва Главного командования в отдельный род войск. Личный состав гвардейских полков размещался в приспособленных зданиях. В парке проходили ежедневные построения, торжественные мероприятия с вручениями гвардейского знамени, освоение техники и т. д. Все гвардейские миномётные полки, связанные с Михалковым, участвовали в Сталинградской битвы, прошли славный боевой путь и получили имена по освобождённым ими городам и боевые награды. Об этих событиях рассказывают мемориальные доски, укрепленные на фасаде бывшего клуба фабрики им. Петра Алексеева: «В этом здании в 1942 году сформирован 47 гвардейский миномётный полк. В боях за Родину в Великую Отечественную войну полк удостоен наимено- вания Орский и награждён орденами Красного Знамени, Кутузова и Богдана Хмельницкого»; «После Сталинградской битвы здесь в 1943 году размещался 18 гвардейский миномётный Мгинско-Померанский Краснознамённый орде- нов Кутузова и А[лександра] Невского полк» и «Здесь в 1942 году сформирован, а в начале 1943 года после битвы на Волге производил доукомплектование 83 гвардейский миномётный полк. В боях за Родину в Великой Отчествен- ной войне полк удостоен наименования Житомирский и награждён орденами Красного Знамени и Богдана Хмельницкого II степени». Хотя считается, что гвардейские миномёты — это исключительно знаменитые «М-13» — «Катюши», однако они устанавливались не только на шасси грузо- виков. 83-й полк был вооружен более редким типом реактивных установок «М-8». Они были поставлены на шасси легкого танка Т-60, разработанного в августе 1941 года на московском заводе № 37 под руководством конструктора Н.А. Астрова. Другие полки, находившиеся в Михалкове, были вооружены реактивными установками «М-13», установленными на шасси тракторов СТЗ-5 НАТИ¹³. Во время войны парк сильно пострадал от вырубок как по соображениям обо- ронительного характера, так и «на дрова» для местного населения и военных. При послевоенном восстановлении парка окопы, траншеи и ходы сообщений были ликвидированы, сделаны новые посадки деревьев. Поэтому теперь преоб- ладающей древесной породой является липа мелколистная в возрасте 65— 75 лет. Её единовременные посадки были произведены с целью воссоздания погибших парковых насаждений.

Достопримечательности парка

В 1951 году в усадебном парке на главной аллее установили две гипсовые скульптуры. Одна из них, изображавшая пионера, до наших дней не сохрани- лась, а другая, которую теперь часто называют «Девушка в гимнастёрке», дошла до наших дней. Однако у «девушки» есть конкретное имя, это не абстрактный романтический женский образ, связанный с военной тематикой, а первая женщина Герой Советского Союза периода Великой Отечественной войны Зоя Космодемьянская. Теперь на постаменте укреплен табличка с её именем. Автор памятника — известный скульптор М.Г. Манизер¹⁴. Первоначально у скульптуры каждый год разбивали клумбу, то есть она считалась значимым объектом парка. В школьные годы Зоя Космодемьянская жила не так уж далеко от усадьбы Ми- халково в двухэтажном деревянном доме по адресу: Александровский проезд, дом № 7 (ныне район Коптево, улица Зои и Александра Космодемьянских, 35/1; дом не сохранился) и училась в школе № 201. На излёте советского времени клуб в усадебном парке был реконструирован. Переделка 1982 года превратила его в образец брежневского брутализма. На- верное, здание стало удобнее внутри, но потеряло обаяние эпохи его создания. В 2002 году неожиданно естественным образом заполнились водой каскад- ные пруды, придав необходимое очарование усадебному парку. Долгое время они были пересохшими и существовали в виде котлованов, частично заполня- ясь водой только весной и осенью. В 2010 году в усадебном парке была сделана уникальная находка — ветераны войны и учащиеся школы № 648 имени Героя Российской Федерации А.Г. Кар-

лова откопали две случайно сохранившиеся железобетонные огневые точки. В 2011 году к 9 мая они заняли места в усадебном парке на берегу Большого Головинского пруда как памятники Великой Отечественной войны¹⁵. В 2011 году к 25-летию трагедии на Чернобыльской атомной станции в парке недалеко от скульптуры Зои Космодемьянской установлена скромная плита, посвящённая участникам ликвидации аварии на Чернобыльской АЭС, жившим и живущим на современной территории Головинского района. На табличке написано: «Не забудем ушедших и поклонимся живым! Ваш подвиг останется в веках!» Инициатором его установки был депутат Головинского муниципального собрания города Москвы О.Х. Пазиков, возглавлявший региональную общественную организацию инвалидов «Общество помощи инвалидов-чернобыльцев».

В 2017 году парк был реконструирован. Были приведены в порядок дорожки, пруды, убран сухостой, сделаны новые посадки. Работы затронули и гораздо более интересный в природном отношении, редкий по видовому богатству озеленённый участок, расположенный на другом берегу Большого Головинского пруда, куда можно попасть по сооружённому в виде дамбы переходу. Здесь на относительно небольшой площади, ограниченной его берегом, жилой застройкой и Кронштадским бульваром, сконцентрировано такое количество видов деревьев и кустарников, что сюда на экскурсии можно водить студентов ботанических факультетов (во время обследования территории Ю.А. Насимовичем здесь было зарегистрировано 53 вида). От исторических насаждений сохранилось около десятка мощных дубов с диаметром ствола до 80 см¹⁶.

7 сентября 2024 года в день празднования 877-летия Москвы состоялось торжественное открытие культурного центра «Михалково» — новой экспозиционно-образовательной площадки, организованной в одном из флигелей усадьбы Михалково под кураторством основателя и креативного директора КЦ — С. Садыговой. На первом этаже расположена музейная экспозиция об истории усадьбы и её владельцах, включающая в себя два блока: по дворянской эпохе и пореформенному периоду, когда при усадьбе активно действовала суконная фабрика. На втором этаже находится выставочный зал.



Господский дом В.И. Йокиша. 2024 г.
Фото автора

Главная аллея парадного двора усадьбы Михалково. 2024 г. Фото автора

15 Ни шагу назад! Москва за нами! //Наше Головино. 2020. №. 3. С. 6.

16 Коробко М.Ю., Насимович Ю.А., Рысин Л.П. Михалково. М., 2001. С. 27.



Тиде — шоколадный принц

Красивой рекламой кондитерских фирм старой Москвы собирателей не удивить. Эйнем, Абрикосов, Сиу... И среди этих грантов столичных сладостей иногда да и проскользнет фамилия Тиде. Коллекционеры знают и ценят его вкладыши с рекламой, пожалуй, лучшего в городе какао, бумажные игрушки в форме то слона, то диковинных кораблей разных стран, то с изображением детей, поливающих сад.

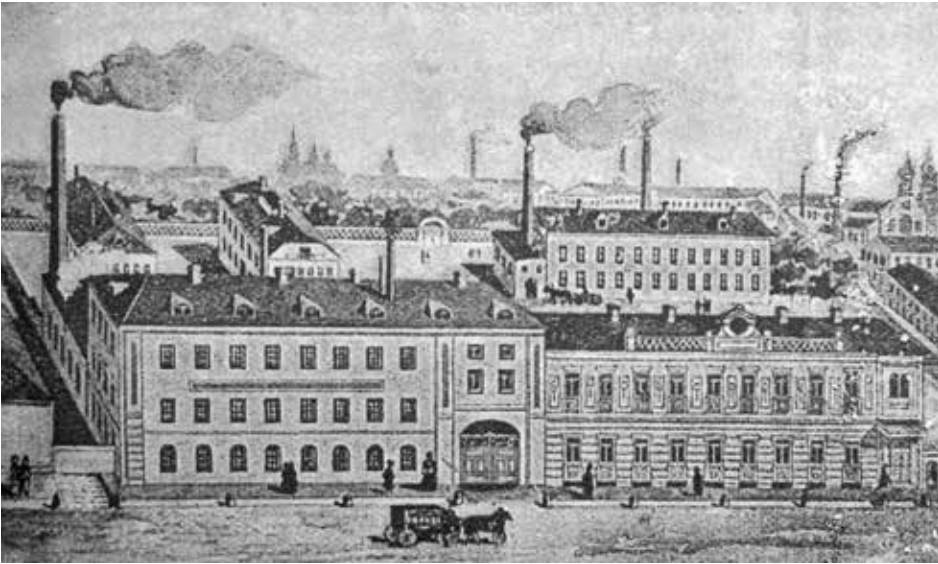
Фабрика Тиде размещалась в Преображенском, считавшемся старообрядческим районом Москвы. Тем своеобразнее казалось её местоположение и даже надпись на фирменном бланке «Москва. Преображенское. Тиде». Впрочем, район постепенно осваивали и подданные европейских стран, размещавшие свои производства на восточной окраине города. Это и французы Гужон и Мусси, владельцы шелковой мануфактуры на Генеральной улице, и фабриканты швейцарского происхождения Лерхи, чьё здание фабрики также сохранилось здесь.

Но Тиде — не французы и не швейцарцы. Основатель семейного дела Людвиг Тиде (писался в России как «Людвиг Федорович») был прусским подданным. О его происхождении практически ничего не известно. Фамилия Тиде была нередкой на востоке Германии, в Померании и Мекленбурге. По опубликованным спискам купеческих гильдий Москвы известен год его рождения — 1843-й. Во второй половине 1877 года, то есть в возрасте 34-х лет, он записался во вторую гильдию московского купечества (хотя



Наименование фабрики Л. Ф. Тиде
и её адрес (с фирменного бланка начала XX века)



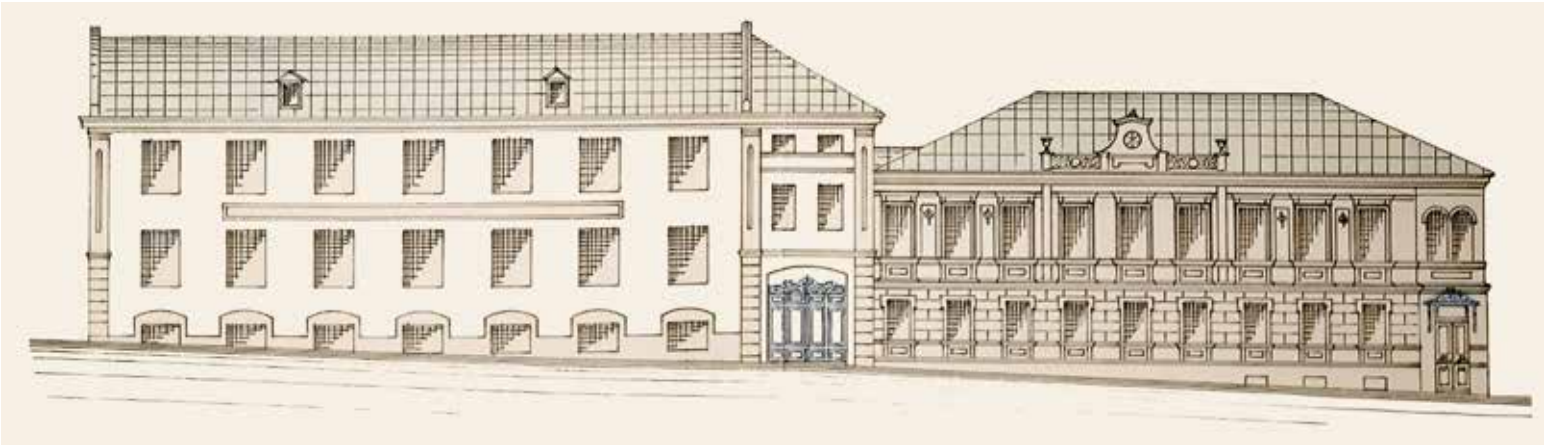


Фабрика Тиде с изображения на фирменном бланке начала XX в.

В заявлении об открытии кредита Тиде собственноручно указал ценные для нас сведения о фирме. «Дело» возникло в 1868 году, когда владелец стал торговать шоколадом, драже и другим кондитерским товаром.

значился «временно московским купцом»). В это время он проживал в доме Лебедева 1-го квартала Яузской части. В этом же году Тиде купил владения московского купца-старообрядца Афанасия Федосеевича Шибаетова¹ и с этого времени жил в собственном доме в Преображенском². Энергией «Людвига Федоровича» на востоке Москвы возникла известная в России кондитерская фабрика. Признанием того, что дело шло успешно, стало включение фирмы в список заёмщиков Московской конторы Государственного банка по вексельным кредитам. Это произошло в 1899 году – не секрет, что попасть в него мелким или же «проблемным» фабрикантам было практически невозможно. Шесть крупных купцов Москвы своими подписями удостоверяли надёжность нового заёмщика и открытие ему кредита в 25 тысяч рублей. Конечно, не обошлось без поддержки соотечественников — московских немцев-коммерсантов Конрада Карла Банзы и Отто Воггау³. В заявлении об открытии кредита Тиде собственноручно указал ценные для нас сведения о фирме. «Дело» возникло в 1868 году, когда владелец стал торговать шоколадом, драже и другим кондитерским товаром⁴. В конце позапрошлого века продажи кондитерской фабрики достигали около 170 млн рублей; она кредитовалась в крупнейшем в Москве Московском купеческом банке, а также других кредитных учреждениях. Фабрика на Генеральной улице смотрелась уже небольшим фабричным городком — но, конечно, без размаха таких соседей, как Носовы. Рядом с фабричным корпусом на 840 квадратных саженях⁵ собственной земли разме-

Фасады фабрики и жилого дома Тиде по Генеральной улице в начале XX в.



1 В сумму сделки, оценённой в 18 тыс. руб., был включён долг А.Ф. Шибаетова Московскому городскому кредитному обществу на сумму почти в 11,5 тыс. рублей (Центральный государственный архив города Москвы (далее — ЦГА Москвы). Отдел хранения научно-технической документации (далее — ОХНТД). Ф. 1. Оп. 5. Д. 470. Ед. хр. 16. Л. 4, 4 об.).

2 Справочная книга о лицах, получивших на 1878 год купеческие свидетельства по 1-ой и 2-ой гильдиям в Москве. М., 1878. С. 252; То же, на 1886 год. М., 1886. С. 245.

3 ЦГА Москвы. Отдел хранения документов до 1917 года (далее — ОХД до 1917 г.). Ф. 450. Оп. 8. Д. 349. Л. 2.

4 Там же. Л. 1 об.

5 0,38 га.

6 ЦГА Москвы. ОХД до 1917 г. Ф. 450. Оп. 8. Д. 349. Л. 1 об., 3 об.

7 Там же. ОХНТД. Ф.1. Оп.5. Д. 470. Ед. хр. 9. Л. 11.

8 Там же. ОХД до 1917 г. Ф. 16. Оп. 26. Д. 679. Л. 4, 5.

9 Из кирпича был сооружен только нижний ярус дома Григория Герасимова Третнова; верхний (жилой) этаж был деревянным. Здание было решено в классицистическом стиле, его фасад практически не имел украшений. В конце 1830-х годов владелицей дома значилась помещанка Настасья Николаевна Карчагина.

10 Выстроен по проекту архитектора А. Пономарева.

щались жилой дом Тиде, а также амбары, каретный сарай, котельная и паровая⁶. Примечательно, что ещё на рубеже веков, судя по изображению на сохранившихся фирменных бланках, фабрика не имела монолитного фасада по Генеральной улице, будучи «слеплена» из разновременных строений, выходивших на красную линию. Следы такой композиции заметны и сегодня на фасаде здания, с «несогласующимися» друг с другом рядами окон. Согласно архивным материалам по застройке участка, такой вид по улице окончательно сложился к середине девяностых годов позапрошлого века⁷. В 1881 году план участка фиксирует слева от въездных ворот двухэтажный дом смешанного типа, в котором и размещалось кондитерское заведение, справа по красной линии улицы располагался деревянный дом с каменным подвальным этажом, в котором находились спальни для малолетних и для взрослых рабочих. В глубине участка были обозначены несколько деревянных одноэтажных жилых и нежилых строений. Согласно поэтажным планам в фабричном корпусе первый и второй этаж занимали мастерские, со стороны двора были пристроены помещения для конторы и паровой машины⁸. «Глагольный» фабричный корпус, по сути, состоял из двух домов. Главный, трехэтажный (по меркам того времени двухэтажный, так как первым этажом тогда считали нынешний второй), сооруженный в 1894 году по проекту архитектора Ивана Червенко, включил стены здания 1832 года, выстроенного при одном из прежних владельцев участка московском мещанине Григории Третнове⁹. Он имел въездные ворота со стороны улицы, сохранившиеся до сего дня. Боковой фасад корпуса был виден и со стороны прохода к Генеральной улице, сегодня не существующего. К нему вплотную подходило одноэтажное строение, в котором размещалась котельная. С южной стороны к трёхэтажному корпусу примыкал двухэтажный жилой дом 1886 года постройки¹⁰, фасадное оформление которого было решено в типичной для того времени стилистике зажиточного городского дома (нижний ярус его был из кирпича, верхний — деревянный). В глубине участка виднелись ещё три фабричных корпуса, два из них торцом были обращены в сторону улицы.



Кирпичный фабричный корпус, стоимость которого оценивалась в 45 тысяч руб., был оснащён паровой машиной, линией для производства шоколада; в нём размещались кондитерская и дражейная (для производства драже) мастерская. Недвижимость Тиде фигурировала в активе баланса фирмы на общую сумму 106 тысяч рублей (в 1899 г.), даже более чем вдвое превышая «счёт товара» — кондитерскую продукцию на складе фирмы (45,5 тыс. руб.)¹¹. Конечно, Тиде по масштабу и по размаху уступал первым московским кондитерским грандам: фирмам Эйнем и Сиу. Но он был вполне сопоставим с товариществом «А.И. Абрикосова сыновей». Образно говоря, если не король, то шоколадный принц, претендовавший на почетное место в московской кондитерской индустрии. На фабрике в Преображенском готовили шоколад разных сортов и иные «сладкие» полуфабрикаты (в т.ч. для тортов), раскупаемые кондитерами Москвы, а также шоколадные плитки, конфеты (включая карамель) в красивых обертках. Фирма лидировала в городе по производству французского драже. Здесь выпускали даже такие диковины, как «шоколадные и сахарные яйца» (к Пасхе) и «сахарные цветы». В 1900 году, на основе паровой шоколадной фабрики Людвиг Тиде был образован торговый дом. Как значилось в объявлении, представленном в Московскую контору Государственного банка, «с 1-го декабря сего года я принял в мое дело полным товарищем супругу мою Эвелину Михайловну и будем мы продолжать таковое под фирмой “Торговый дом Л.Ф. и Э. Тиде”»¹². Супруга Людвиг Тиде была уроженкой Риги. Сведений о ней также сохранилось немного. Известно, что она родилась в 1853 году в семье слесаря-подмастерья Августа Цейтца. Двадцать пятого февраля того же года она была крещена как Эвелина Екатерина в рижской лютеранской церкви Святой Гертруды, которая (уже в перестроенном виде) и поныне украшает центр города¹³. После смерти супруга (Людвиг Тиде умер в 1903 году) к названию торгового дома прибавилось «и Ко.». Компаньонами стали его дети: сын Людвиг Густав, дочери Юлия, София и Евгения. Первый из них, писавшийся Людвиг Лютви-

11 ЦГА Москвы. ОХД до 1917 г. Ф. 450. Оп. 8. Д. 349. Л. 3 об.
12 Там же. Л. 12.
13 Российский государственный исторический архив (далее — РГИА). Ф. 23. Оп. 28. Д. 2197. Л. 11.
14 ЦГА Москвы. ОХД до 1917 г. Ф. 450. Оп. 8. Д. 349. Л. 18 об.
15 Там же. Л. 33.
16 Путеводитель по Москве / Московский комитет по холодильному делу при Московском обществе сельского хозяйства. М., 1912. С. 80.



Вкладыш в кондитерскую продукцию фабрики Тиде из серии «Всемирная почта», с изображением почтовых марок Российской империи. Начало XX в.

говичем, оставался, как и родители, прусским подданным. Он стал заведовать всеми делами торгового дома — на основании доверенности, полученной от матери. Её доля в фирме (по договору) была наибольшей — свыше 72%, в то время как сыну было дано около 17 %. Свои гораздо более скромные доли получили сёстры, которые передоверили права компаньонов своим мужьям и доверенным лицам: Густаву Матвеевичу Штейнбергу и Павлу Романовичу Ценде. К тому времени продажи фирмы почти утроились, достигнув 450 тыс. рублей¹⁴. Продукция продавалась во многих городах Российской империи, прежде всего мелким оптом (розничной продажей фирма не занималась), как за деньги, так и под векселя. Цветастые обёртки конфет и вкладыши шоколада Тиде хорошо известны коллекционерам. Последние, отпечатанные литографическим способом, как и у известного конкурента – Эйнема — были объединены в серии, находившие своих поклонников у любителей сладкого. Они удовлетворяли познавательный интерес и приобщали к коллекционированию. Так, в серии «Всемирная почта», состоявшей из 48 вкладышей, репродуцировались почтовые марки разных стран мира (не исключено, что их оригиналы хранились у представителей семьи владелицы фирмы). Также вместе с кондитерской продукцией Тиде можно было получить вкладыши, изображавшие диких зверей и рыб, старинное оружие, картины на сюжеты из отечественной истории, даже вкладыш-буклет, посвящённый известной книге Даниэля Дефо «Робинзон Крузо». В деловой среде у Людвиг Людвигович Тиде была безупречная репутация. Его именовали «дельным, честным человеком», который «ещё более упрочивает положение фирмы»¹⁵. В его управление фабрика была капитально перестроена: сооружены два фабричных корпуса (в глубине двора) и рабочие казармы, появились современные компрессорные холодильные установки, известные на всю Москву¹⁶. Людвиг был членом Московского автомобильного общества, хотя и считавшегося спортивным сообществом, но всё же представлявшего собой клуб московских богачей (так как автомобиль в то время считался для простых



Реклама какао фабрики Тиде, начало XX в.

подданных империи безумной роскошью). Это, впрочем, вполне соответствовало его статусу респектабельного бизнесмена и домовладельца (он жил в собственном доме на Бужениновской улице)¹⁷. Показательно также, что собрание кредиторов фирмы, среди которых выделялись крупные московские банки, в 1909 году проходило в Большой Московской гостинице в самом центре города, что говорило как об уровне собрания, так и о солидности самого торгового дома.

Выжить в условиях жесткой конкуренции на рынке без кредита было невозможно — и этот кредит стал поводом для создания администрации по делам фирмы в том же 1909 году.

Скорее всего, суммы понадобились на капитальную перестройку фабрики. Несмотря на то, что заимствования предоставили частные кредиторы, в Московской конторе Государственного банка посчитали недостаточно надёжными учтённые два векселя фирмы на общую сумму 3431 рубль 37 копеек. Сумма, впрочем, была почти микроскопической по сравнению с кредитами, которые контора выдавала акционерным коммерческим банкам¹⁸. Да и по признанию чиновников конторы, эти векселя, будучи товарными, опасений не вызывали — если «не произойдет каких-либо осложнений»¹⁹.

Тем не менее администрация по делам торгового дома Тиде была создана. В число «администраторов», на которых возлагалось управление фирмой, помимо Людвиг Лют-виговича Тиде вошли уже упомянутый Густав Матвеевич Штейнберг, а также московские купцы Иосиф Васильевич Фридман, Эрнест Петрович Шредер и финляндский уроженец Андрей Андреевич Торнеус. Под их формальным управлением, а фактически — под управлением всё того же сына основателя дела, фирма продолжит свою деятельность на протяжении пяти последующих лет.

С началом Первой мировой войны предприятия германских подданных оказались в уязвимом положении. Понимая создавшуюся ситуацию, Людвиг Тиде принял решение о выходе из состава торгового дома – несмотря на внушительный размер ежемесячного вознаграждения за фактическое управление фирмой (он составлял 800 рублей)²⁰. Однако злостное нарушение только начиналось. Согласно закону от 10 мая 1915 года, предприятия немецких подданных подлежали «ликвидации, но не закрытию», то есть переходу в руки новых владельцев. В их обширном списке нашлось место и кондитерской фабрике на Генеральной улице.

Правительственным инспектором над торговым домом был назначен надворный советник Иван Иванович Носов²¹. В числе кандидатов на возможную покупку фабрики он назвал А.А. Торнеуса, представлявшего интересы Московского Промышленного банка. Другими претендентами стали кредитор торгового дома фабрикант Василий Андреевич Балашихин (владел свинцово-оловопрокатной фабрикой на Покровской улице в Москве) и присяжный поверенный Григорий Осипович Голобородко.

Все эти лица были рекомендованы Эвелиной Тиде.

На правах члена торгового дома она пыталась оспорить «ликвидацию», поскольку по рождению была российской подданной и числилась мещанкой Сергиева Посада (хотя и проживала в собственном доме на Генеральной улице)²².



Вид здания бывшей фабрики Тиде со стороны Электrozаводской улицы.
Фото А.В. Бугрова, 2025 г.

Въездные ворота бывшей фабрики Тиде.
Фото А.В. Бугрова, 2025 г.



Вклады к кондитерской продукции Товарищества А.И. Абрикосова сыновей с изображением часовщика (из серии «Ремесленник»)

Замужем за российским подданным была и её дочь Юлия (по мужу Штейнберг). Другая дочь, София Эдель, жена гражданского инженера, постоянно проживала в Петрограде и потому не имела возможности подписать прошение о пересмотре дела в отношении семейной фирмы. Таким образом, согласно доводам матери, «большая часть участия в деле принадлежит русским подданным»²³.

К тому времени (ноябрь 1916 года) общая сумма долгов фирмы превысила 356 тыс. рублей. В списке кредиторов значилось 27 лиц и фирм, включая два известных акционерных банка (Московский промышленный банк и Русский торгово-промышленный банк)²⁴.

Доводы Эвелины Тиде услышаны не были. Тридцатого ноября 1916 года решением Московского коммерческого суда администрация по делам фирмы была закрыта. Препрежнему владельцам были разосланы уведомления, согласно которым они должны были оплатить судебные издержки и даже пошлины за написание канцелярских копий²⁵.

«Ликвидаторы», в числе которых значился и рекомендованный Эвелиной Тиде Балашихин, стали энергично подыскивать нового владельца. И он, конечно же, нашёлся. Сначала — некие Персиц и Моставлянский, а в начале 1917-го на роль нового хозяина стала претендовать известная московская кондитерская фирма «Товарищество А.И. Абрикосова сыновей». Сделку оценивали в миллион рублей, за которые возглавлявший компанию Сергей Николаевич Абрикосов в конце января купил всё имущество прежнего конкурента: четыре кирпичных фабричных корпуса, материалы, товары и машины, а также землю площадью свыше 1000 квадратных сажен²⁶.

Тогда С.Н. Абрикосов, глава Московского общества фабрикантов кондитерского производства, несомненно, был доволен новым приобретением. Своих клиентов он подчеркнуто информировал о том, что фабрика «приобретена нашим товариществом, и в настоящее время на ней шоколад вырабатывается такого же качества и по тем же рецептам, как и на нашей главной фабрике, а потому просим не обращать внимания на клейма (фирмы Тиде) на плитках и ярлыках»²⁷. Но вскоре и его бизнес попадет в водоворот времени: семейное предприятие национализируют и переименовуют в честь секретаря Сокольнического райкома ВКП(б) Петра Бабаева.

Что касалось фабрики Тиде, то она в 1920-е вошла в состав треста по переработке сельскохозяйственных продуктов «Моссельпром»²⁸. В отличие от бывшего заведения Абрикосовых на Малой Красносельской улице она со временем в значительной мере «потеряла» свой кондитерский профиль. К середине 1950-х годов на территории бывшей кондитерской фабрики размещался Всесоюзный научно-исследовательский институт консервной промышленности. И ныне под вывеской дома номер 20 по Электrozаводской улице размещаются совершенно разные организации, которые с прежней фабрикой объединяет лишь перестроенное, но всё ещё узнаваемое здание. Оно и сегодня сохраняет въездные ворота, через которые когда-то вывозились известные на всю Россию сладости.

17 Алфавитный указатель адресов жителей г. Москвы и её пригородов // **Вся Москва: адресная и справочная книга на 1914 год. М., 1914.** С. 658.

18 ЦГА Москвы. ОХД до 1917 г. Ф. 450. Оп. 8. Д. 349. Л. 36.

19 Там же. Л. 37.

20 РГИА. Ф. 23. Оп. 28. Д. 2197. Л. 1.

21 Там же. Л. 3.

22 Там же. Л. 4.

23 Там же. Л. 4 об.

24 Там же. Л. 6.

25 Там же. Л. 17, 19, 20.

26 Коммерсант. 1917, 1 февраля (№ 2097). С. 3.

27 См. вкладыш к кондитерской продукции Товарищества А.И. Абрикосова сыновей с изображением часовщика (из серии «Ремесленник»).

28 ЦГА Москвы. ОХНТД. Ф.1. Оп.5. Д. 470. Ед. хр. 17. Л. 2.

Кадры из прошлого

Ольгерд Густавович Пиотрович — мастер великолепных доходных зданий в дореволюционной России. Его многочисленные дома на улицах Первопрестольной и сейчас смотрятся величественными и стильными благодаря всегда гармонично вписанным деталям.

Представьте себе мгновение, когда перед вами раскрывается мир, скрытый от глаз нескольких поколений. Подобная магия случилась со мной, когда мне показали фотографию архитектора Ольгерда Пиотровича. Этот фотопортрет — не просто изображения, а окно в прошлое, сквозь которое мы можем увидеть тех людей, облик которых только представляли, опираясь на их творчество.

Ольгерд Густавович Пиотрович — мастер великолепных доходных зданий в дореволюционной России. Его многочисленные дома на улицах Первопрестольной и сейчас смотрятся величественными и стильными благодаря всегда гармонично вписанным деталям.

Родился он в 1859 году в семье зодчих Пиотровичей. Он был младшим ребёнком, его старшие братья, Мечеслав (Мечислав) и Владислав, также стали архитекторами. В 1884 году Ольгерд окончил Московское училище живописи, ваяния и зодчества со званием «некласного художника» архитектуры. А потом творил... Он стал одним из самых плодovitых и востребованных архитекторов нашей столицы в начале XX века.

Ольгерд Густавович — один из тех немногих зодчих, которые сформировали собственный, легко узнаваемый художественный почерк. Большая часть домов, возведённых по его проектам, имеет облицовку из светлой плитки-«кабанчик» и полихромную декоративную керамику в верхней части здания. Фасады также имеют декор в виде лепнины, чаще на античную тему. Стоит обратить внимание и на отсутствие балконов — по легенде, Пиотрович боялся высоты, сам на балконы не выходил и, видимо, полагал, что и другим там делать нечего. Впрочем, это всего лишь легенда. Безусловно, надо учитывать, что далеко не все дома, построенные по его проектам, имеют подобную отделку. Например, дом И. С. Баскакова на Поварской улице (№26), который стал последним московским адресом Ивана Бунина, предстаёт пред нами отштукатуренными фасадами с эркерами и балконами.



Мечеслав Густавович Пиотрович, русский архитектор, автор ряда доходных домов и культовых сооружений в Москве, Ярославле и Московской области. Фото из архива семьи Гелленер;

Ольгерд Густавович Пиотрович, русский архитектор, автор более чем 100 доходных домов среднего класса в Москве, определивших облик Москвы в начале XX века. Фото из архива семьи Гелленер

Строил Ольгерд Густавович много, только в Первопрестольной насчитывается около пятидесяти доходных домов, им спроектированных. Его старший брат Мечеслав не был столь востребован, как архитектор, но и он отметился целым рядом качественных домов в Москве: и на Остоженке, и на Арбате, и в районе Сретенки.

Тем не менее, ни одного фотографического изображения братьев Пиотровичей миру до сих пор явлено не было. Но открытия случаются совсем неожиданно, как чудеса...

Это была одна из тех прогулок, которые остаются в памяти надолго. Моя постоянная экскурсантика решила привести с собой на прогулку по лабиринтам московских переулков свою соседку. Я рассказывал о домах, каждый из которых имел свою уникальную историю, связанную с именами известных архитекторов.

И вот, когда мы проходили мимо одного из зданий, я упомянул архитектора Ольгерда Густавовича Пиотровича. Эта фамилия неожиданно нашла отклик в сердце моей новой гостьи. Она слушала меня с особым вниманием, словно пытаясь уловить нечто важное между строк. Но тогда я ещё не знал, какой сюрприз она приготовит мне позже.

Через несколько дней мне на почту прислали письмо, в котором были фотографии Ольгерда Пиотровича и его брата Мечеслава.

Вернувшись домой, моя новая знакомая «подняла» семейный архив и решила показать миру фотопортрет своего дедушки, которым и являлся Ольгерд Пиотрович.

Она захотела поделиться своими находками с миром, открывая новую страницу в истории зодчества Москвы. Этот случай стал настоящим событием не только для меня, но и для всех любителей архитектуры. Теперь эти фотографии станут неотъемлемой частью культурного наследия города, рассказывая о людях, которые создавали его облик.

Так простая прогулка превратилась в замечательное путешествие во времени, объединив прошлое и настоящее, имена и судьбы.

Благодаря таким удивительным стечениям обстоятельств, благодаря семье, бережно охраняющей память предков и их наследие, теперь, в энциклопедиях и архитектурных справочниках мы сможем не только читать имя прекрасного мастера Ольгерда Пиотровича, но и увидеть его фотографию — живое воплощение той энергии и таланта, что оставили неизгладимый след в облике Москвы.



стр. 116

разное

4

часть



стр. 126

В любой повестке любого заседания всегда присутствует пункт «Разное». Председательствующий опрашивает собравшихся о темах, которые их интересуют, и выносит вопрос на обсуждение. Это — самый неформальный пункт, в котором чаще всего звучит самое интересное: юбилей, предложение о визите, рецензия на выставку, сообщение о книге и другое. Так и у нас.



стр. 106

4

Михаил Тренихин, кандидат искусствоведения

1775. Триумф Екатерины II

О выставках в Музее архитектуры
и музее-заповеднике «Царицыно»

В 1775 году Москва «стала столицей» на 333 дня. Екатерина Великая проехала около 2800 вёрст, посетила 10 городов, 9 монастырей, около 25 усадеб. В императорский поезд было впряжено более 300 лошадей. 1775 год — один из самых важных для екатерининской эпохи. Реформы в области административно-территориального деления страны, формирование органов сословного и местного управления, подавление восстания Емельяна Пугачёва и блестящая, первая в царствование Екатерины II, военная победа над Османской империей.

Императрица решает устроить триумф

Именно триумф Екатерины стал идеей и названием для выставок двух музеев, представивших у себя два разных взгляда на 1775 год. «Публичное и личное» представил Музей архитектуры им. А.В. Щусева (куратор Т.А. Дудина); «Московский год императрицы» освещает музей-заповедник «Царицыно» (кураторы А.Г. Герасимова, С.Г. Калинина). Именно так звучат подзаголовки выставок. Музей архитектуры демонстрировал свой проект 14 марта — 13 июля 2025 года, в «Царицыно» открытие состоялось 22 апреля, и выставка будет работать до 17 августа 2025 года. Проект «1775 год. Триумф Екатерины. Публичное и личное» на Воздвиженке, 5/25 — это скорее «выставка-книга». Тут и разделение на темы-параграфы в текстах на стенах и большей частью — чертежи, рисунки, портреты. Хотя имеется на выставке и некоторое количество мебели, фарфора и стекла. Всего же в парадной анфиладе усадьбы Талызиных XVIII века представлено более 180 предметов из фондов как самого Музея архитектуры, так и из 14 музейных и архивных собраний. Выставка производит ощущение камерной и требует вдумчивого просмотра. Центральный раздел выставки повествует о парадоксальной ситуации, сложившейся в Москве к 1770-м годам: при наличии нескольких старых императорских дворцов остановиться Екатерина II не могла ни в одном из них, потому что все они либо находились в состоянии упадка, либо были не достроены. Старый Кремлёвский дворец, Головинский дворец в Покровском-Руб-

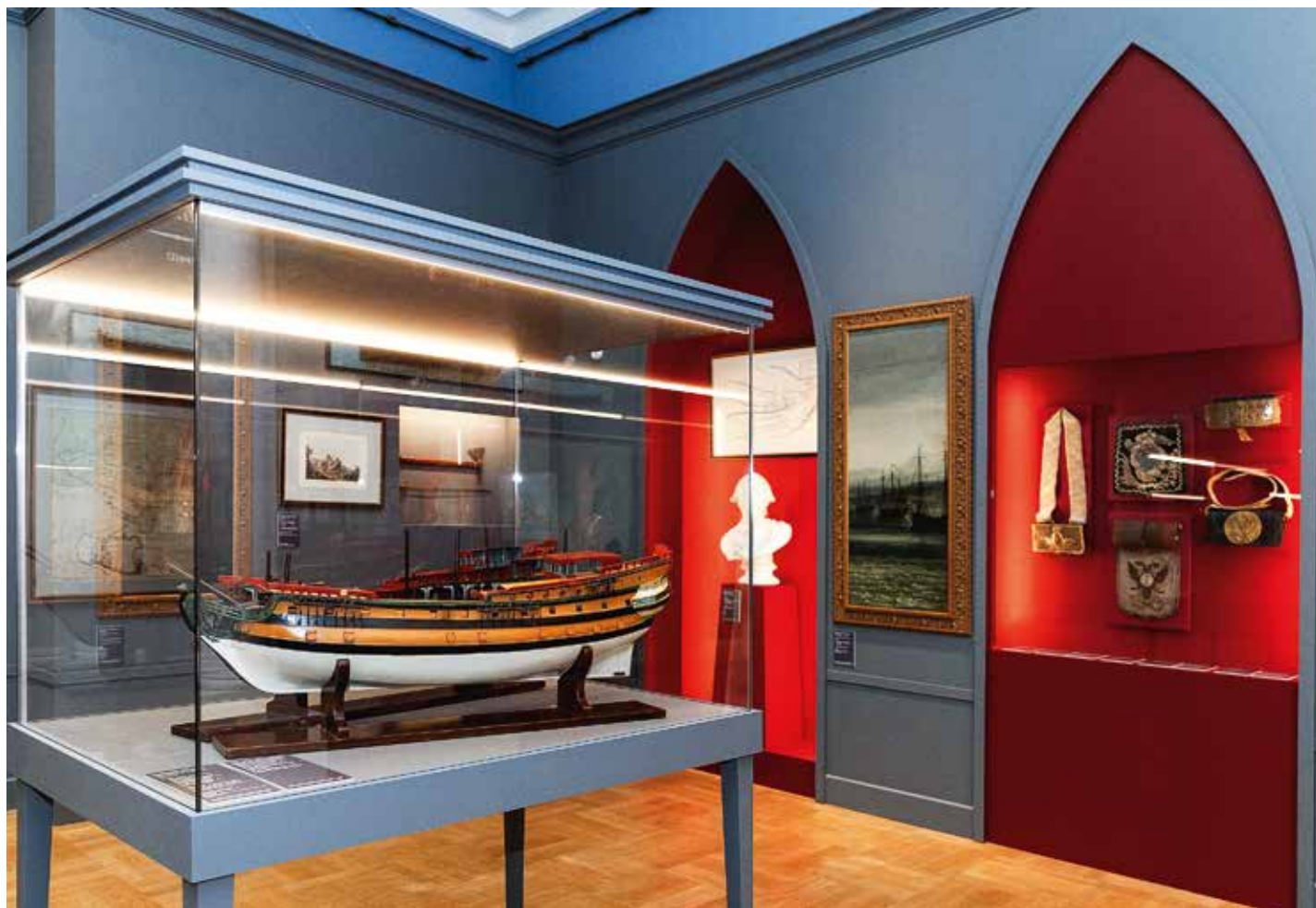


«Екатерина II на коне». Германия, Саксония, Мейсен. Мейсенский фарфоровый завод. 1770. Из собрания Государственного музея-заповедника «Архангельское»

К юбилею усадьбы Царицыно на Московском монетном дворе была отчеканена медаль из серии «Музеи России». На ней рельефно изображена Галерея-ограда с воротами (архитектор В.И. Баженов, 1784—1785), через которые видна Церковь во имя иконы Божией Матери «Живоносный источник». На оборотной стороне помещено изображение броши-камеи с погрудным портретом Екатерины II, созданной супругой наследника престола Павла Петровича Великой княгиней Марией Фёдоровной. Автор медали — художник ММД Тамила Валерьевна Лифатова



цове ещё помнили молодую великую княгиню Екатерину Алексеевну, но дать приют императрице уже не могли. Лишь великолепные сады свидетельствовали о былом величии императорских усадеб. Рассказ о знаменитом Головинском саде разворачивается вокруг беседки-сиделки, воссозданной на выставке по чертежам из Музея архитектуры. Каждому из этих дворцов и садов эпохи барокко на выставке посвящена отдельная небольшая глава. Для пребывания Екатерины II в Москве в 1775 году пришлось возвести новую резиденцию. Деревянный дворец был в кратчайшие сроки построен по проекту Матвея Фёдоровича Казакова на Волхонке (на современной карте Москвы — это территория автозаправочной станции напротив храма Христа Спасителя). Он получил название Пречистенского — по названию улицы Пречистенки, частью которой в то время ещё была современная Волхонка. В состав дворца вошли также три близлежащих дома: Михаила Михайловича Голицына, где проживала сама императрица; Лопухиных, где жил Григорий Александрович Потёмкин; Долгоруких, где расположился великий князь Павел Петрович с супругой и свитой. Представленные в этом разделе выставки чертежи, портреты и предметы декоративно-прикладного искусства подробно рассказывают о жизни во дворце: о службах в домовых церкви, о парадных обедах, «турецких маскарадах», карточной игре по вечерам, рукоделии императрицы. Отдельный раздел выставки посвящён окрестностям Пречистенского дворца: тому, что Екатерина II видела из его окон. Треть экспонатов Музея архитектуры — редко показываемые или вовсе впервые выставленные, до этого были известны исследователям только по чёрно-белым публикациям. Это касается уникальных планов и чертежей дворцовых резиденций из собрания РГАДА. Этот проект, если угодно и более московский в прямом смысле слова — речь здесь идёт о дворцах Москвы. Царицынский же проект масштабнее и в плане экспонатов, и географически. 26 музеев, 3 архива, 1 библиотека и 4 частных собрания представили в Большом дворце более 600 экспонатов. Для музея-заповедника это главная вы-



Зал выставки «1775. Триумф Екатерины II. Московский год императрицы» в музее-заповеднике «Царицыно»

Комплект для верховой езды. Принадлежал Екатерине II. Западная Европа (?), Османская империя (?). 1768–1780 е. Государственный Эрмитаж



Зал выставки «1775 год. Триумф Екатерины. Публичное и личное» в Государственном научно-исследовательском музее архитектуры имени А.В. Щусева

Зал выставки «1775. Триумф Екатерины II. Московский год императрицы» в музее-заповеднике «Царицыно»



ставка года, юбилейная, приуроченная к 250-летию императорской усадьбы «Царицыно».

Ключевые идеи

Первая — жизнь императорского двора в Москве в 1775 году.

Вторая идея — победа в русско-турецкой войне 1768–1774 годах и праздник на Ходынском лугу¹, собственно празднование Кючук-Кайнарджийского мира в Москве в 1775 году, знаменитые торжества в честь победы над Османской империей.

И наиболее важная непосредственно для Царицыно тема — третья — история приобретения Екатериной II имения Чёрная Грязь и её пребывание в нём в 1775 году. Имение было переименовано в Царицыно, и началось строительство царицынского архитектурного ансамбля в «готическом вкусе». Императорской усадьбе «Царицыно» в 2025 году исполняется 250 лет. И, наконец, четвёртая тема выставки — «политтехнологическое» путешествие императрицы по Московской, Тульской и Калужским губерниям и посещение многих городов, усадеб и монастырей. И история усадеб, посещённых императрицей.

Разделы соответствуют залам, раскрывающим некоторую тему и подтемы.

1. Торжественный въезд в Москву. 2. Война с Османской империей 1768–1774 годов. Первые военные победы Екатерины II: победы и полководцы; празднование победы. 3. Столичные будни и праздники. Московская жизнь. 4. Столица там, где императрица. 5. Духовная жизнь и церковная политика. 6. Высочайшие визиты: Коломенское; Царицыно; Кусково; Ярополец. 7. Высочайшие визиты: Троицкое-Кайнарджи, Полотняный завод, Петровское, Коломна, Тула. 8. Преобразования Москвы после 1775 года.

1775 год — самое долгое пребывание Екатерины II в Москве за всё её царствование. 16 января 1775 года по устоявшемуся зимнему пути в великолепных царских санях императрица выехала из Царского Села. Всего между двумя столицами было организовано 25 станций для отдыха и смены лошадей. Петербургский тракт от Всехсвятского (ныне это территория близ метро «Сокол») до Московского Кремля был украшен несколькими триумфальными воротами, на каждой заставе императрицу встречали гражданские и военные чины, а также толпы простого народа, радостные крики которого заглушали пушечный салют и колокольный звон.

Победа в войне с Османской империей 1768–1774 годов была первым значимым внешнеполитическим успехом Екатерины, изменившим расстановку сил не только между Россией и Турцией, но и в Европе. Война была очень важна и для России, и для императрицы.

Интересна, конечно же, и история покупки Чёрной Грязи и переименование её в Царицыно². Может показаться, что императрица могла «достать деньги из своего кармана», не из государственной, а из своей собственной императорской казны. Но это был очень долгий процесс, а императрице очень хотелось приобрести это имение у князя Сергея Дмитриевича Кантемира. И сделка была совершена за девять дней. Поэтому приобрёл имение князь Александр Алексеевич Вяземский. И после ему малыми платежами за много лет вернули деньги, а он передал имение в казну.

В новом имении в 1775 году Екатерина II провела более месяца. Здесь проходили заседания Совета при Высочайшем дворе, аудиенции с дипломатами и высшими чиновниками. Этот месяц стал ещё и самым романтичным в отношениях Екатерины и Григория Александровича Потёмкина. Они жили во временном летнем дворце, построенном придворным архитектором Петром Плюсковым. После своего отъезда Екатерина приказала архитектору Василию Ивановичу Баженову начать строительство дворцового ансамбля.

Кстати, сейчас в Царицыно на время работы выставки из собрания «Коломенского» вернулись иконы из праздничного чина иконостаса церкви во имя иконы Божией Матери «Живоносный Источник»³. Как известно, церковь — старейшая постройка в ансамбле 1765 года, сохранившаяся ещё от эпохи Кантемиров. Она выполнены в характерном для XVIII века стиле барокко. С января по декабрь императрица встретилась с огромным количеством людей. Среди

1 Калинина С.Г. Празднование Кючук-Кайнарджийского мира в Москве в 1775 году. Триумф Екатерины II // Московское Наследие, 2024. № 4. С. 72–81.

2 Баранова А. А. Князь А. А. Вяземский, «чрезвычайный посол» Ея Императорского Величества. К истории покупки императрицей Екатериной II имения Чёрная Грязь // Андреевские научные чтения. К 290-летию со дня рождения императрицы Екатерины II. М., 2021. С. 56.

3 Ермолов П.Б., Кокорева Е.Д., Офицера Е.В., Смирнова Т.Н. Церковь во имя иконы Божией Матери «Живоносный источник» // Царицынская иллюстрированная энциклопедия. Т. 2. Лавин П.Н. — Язвенка. — М.: КОДЕКС, 2020. С. 255—259.

4 1775. Триумф Екатерины II. Московский год императрицы / авторы-составители А.Г. Герасимова, С.Г. Калинина. — М. : Государственный музей-заповедник «Царицыно», 2025. — 368 с. : ил.

них были не только титулованные дворяне, но и купцы, мещане, духовенство. В одном из писем графу Луи Филиппу де Сегюру Екатерина II писала: «Я путешествую не для того только, чтобы осматривать местности, но чтобы видеть людей. Мне нужно дать народу возможность дойти до меня». Лояльность старинной аристократии была для Екатерины важна в свете реализации государственных реформ.

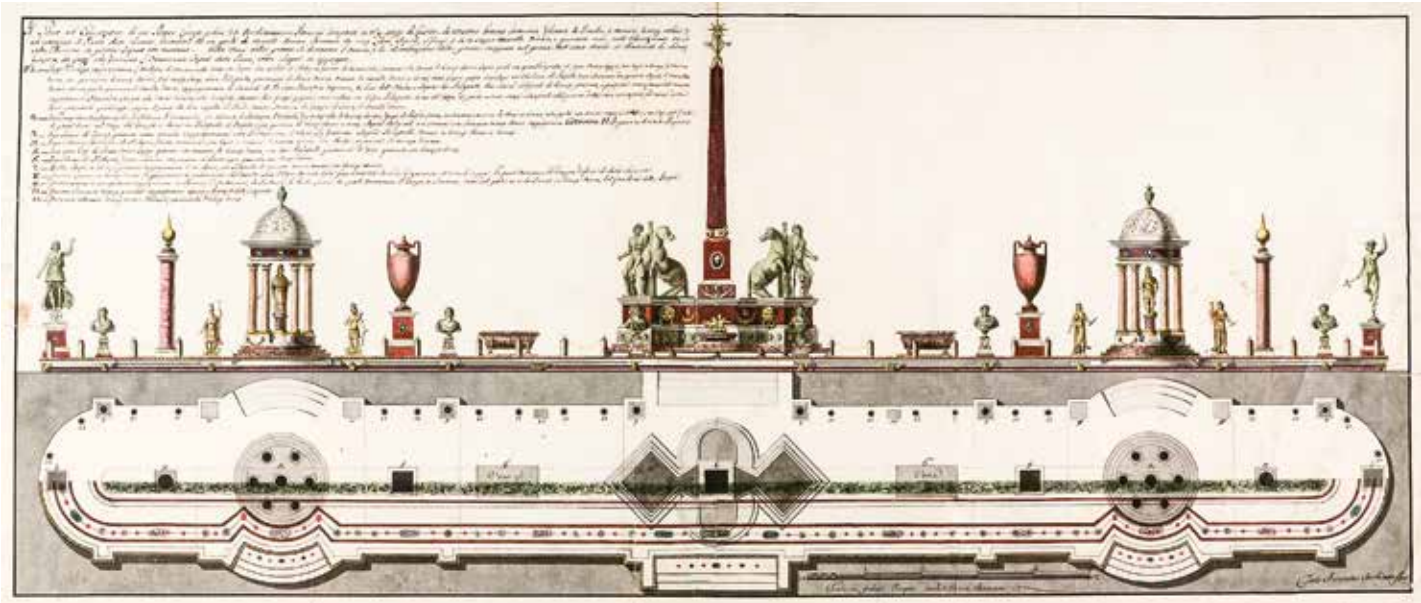
В целом можно говорить о царицынском «Триумфе» как о выставке для широкого круга посетителей, имеющей по сравнению с проектом Музея архитектуры более научно-популярный характер и значительно более разнообразный визуальный ряд. Музей архитектуры рассказывает о московских дворцах, Царицыно — про события в жизни императрицы и страны. Тут много комментариев и цитат, выставка имеет некоторое сходство с дневником.

Нельзя не отметить и объединяющее две выставки издание⁴. Это — не каталог в привычном представлении. Книга уходит ещё дальше и без того масштабного повествования выставок. В ней собраны 15 статей специалистов разных областей науки, которые дают читателю возможность с разных ракурсов увидеть события 1775 года. Книга не архивирует собственно выставки, не вмещает весь объём экспонатов (и, наоборот, демонстрирует то, что не попало в экспозиции), но именно она останется после них.

А Музей архитектуры решил порадовать своих зрителей дополнительным событием — 23 июня в скульптурном дворике музея состоялось Торжественное открытие после реставрации скульптуры Екатерины II авторства Василия Ивановича Демут-Малиновского. Реставрация скульптурной композиции проводилась специалистами Всероссийского художественного научно-реставрационного центра имени академика И.Э. Грабаря с апреля этого года



Чайный сервиз в футляре. Западная Европа, Германия, Мейсенская фарфоровая мануфактура. Середина XVIII–XIX веков. Фарфор, надглазурная роспись, позолота, рельеф. Футляр: дерево, бумага, металл, позолота, тиснение, лигьё. Музей-заповедник «Царицыно»



Проект настольного украшения из резного камня для Екатерины II. Общий вид и план. Вторая половина 1770-х. Бумага, тушь, акварель, железо-галловые чернила. Из собрания Музея архитектуры им. А.В. Щусева

Залы выставки «1775. Триумф Екатерины II. Московский год императрицы» в музее-заповеднике «Царицыно»



Высоко под землёй

О выставке в Музее Москвы

Московское метро — определено и художественная среда, которая ненавязчиво, но уверенно формирует нашу визуальную культуру. Каждый день миллионы людей спускаются в подземку, не задумываясь, что купили билет в самый необычный музей города. Мозаики, скульптуры, витражи, фрески и рельефы... Метро научило горожан жить в окружении искусства.

К юбилею Московского метрополитена Музей транспорта Москвы и Музей Москвы представили выставку «Высоко под землёй» — масштабный художественно-исследовательский проект, посвященный искусству в метро. Группа кураторов под руководством Никиты Голованова выделила четыре основных тематических блока.

В разделе «Знакомое» представлены объекты, которые встречаются на пути пассажиров сегодня. Среди экспонатов этого раздела подлинный эскиз Алексея Душкина к станции «Маяковская», выигравшей Гран-при на Всемирной выставке в Нью-Йорке и макет плафона «Перелёт через полюс» Александра Дейнеки, оригинальный медальон Веры Мухиной со станции «Семёновская» и напольная мозаика из вестибюля «Бауманской». Последняя после выставки займёт место в фондах Музея транспорта Москвы, который совсем недавно сохранил и реставрирует ещё одну мозаику — «История завода АЗЛК», демонтированную с одного из бывших цехов завода «Москвич».

Словом, первый и самый объёмный раздел возвращает элементам оформления метро статус подлинных произведений — с их художественной выразительностью и историей, в которой отразились замыслы авторов, обстоятельства создания и приметы времени.

Следом — «Забытое», раздел утрат, обращённый к тем элементам художественной среды, которые исчезли из пространства метро с течением времени в процессе реконструкций или в результате изменений общественно-политического контекста. Здесь представлены макеты и эскизы оригинальных проектов наземных вестибюлей «Лубянки», «Курской», «Охотного ряда», «Павелецкой» и других. Среди экспонатов эскизы к мозаикам «Мир во всём мире» Павла Корина для станции «Новослободская» из Третьяковской галереи и «Утро космической эры» со станции «Добрынинская», созданный Серафимом Павловским после уничтожения предыдущего оформления станции. Это подлинные артефакты ушедшей эпохи и свидетельства того, как искусство московского метро отражало и переживало культурные и исторические изменения XX века. «Грядущее» предлагает взглянуть вперёд: мультимедийная инсталляция, созданная с помощью нейросетей, визуализирует художественные решения для новых станций, которые могут быть построены в ближайшем будущем. Заключительный раздел «Невоплощённое» рассказывает о «бумажном метро» — проектах, которые так и не стали реальностью. Аналоговых объектов

Фото Сергей Лукьянов, Стас Кузнецов

На протяжении 90 лет к оформлению станций метрополитена привлекались выдающиеся художники, скульпторы и мастера декоративно-прикладного профиля: Вера Мухина, Павел Корин, Алексей Филиппов, Александр Дейнека, Владимир Фролов, Михаил Алексеев и многие другие. Работая над образами станций, они не только формировали эстетику метро, но и вносили вклад в развитие отечественного искусства. Подземка становилась пространством эксперимента и внедрения новых художественных решений. Именно здесь впервые в СССР появился витраж, получивший в советской архитектуре вторую жизнь; здесь развивались художественная керамика и флорентийская мозаика, выступающая как практичная альтернатива римской технике.

здесь нет, только цифровые копии. Одни проекты легли в стол полностью, как, например, утопический вариант станции «Завод имени Сталина» — со световыми фонарями в своде станции и огромными скульптурами рабочих. Другие же проекты оказались реализованы частично или претерпели незначительные изменения, утратив отдельные элементы оформления, задуманные авторами. Дополняет нарратив уникальная архивная видеохроника, отражающая процесс создания элементов оформления метрополитена. Другое связующее звено — центральный зал, напоминающий музейное хранилище. Скульптура и графика, уцелевшее и утраченное, подлинные объекты и цифровые копии — всё выглядит так, словно ещё только готовится занять своё место в экспозиции. Здесь можно в деталях рассмотреть композицию «Охрана природы» Леонида Берлина, сравнить эскизы и готовые мозаики со станций «Белорусская» и «Комсомольская», увидеть модели рельефов для станции «Шоссе Энтузиастов» и многое другое.

Всего на выставке представлено порядка 300 предметов из более чем 20 государственных и частных собраний. Московское метро строили и оформляли всей страной: в экспозиции есть предметы из музейных собраний Пензы, Самары, Рыбинска и других городов. Многих заинтересуют экспонаты из частных коллекций, которые десятилетиями хранились у наследников художников и скульпторов — Леонида Берлина, Серафима Павловского, Андрея Кузнецова. Некоторые из этих работ никогда не экспонировали. Удалось, например, разыскать один из сохранившихся вариантов эскиза фрески в торцевой стене станции «Киевская» Арбатско-Покровской линии, а также представить на выставке нереализованный вариант витража для станции «Шаболовская» Андрея Кузнецова. Перемещение в музейное пространство позволило переломить восприятие привычных объектов и сопоставить их — чтобы увидеть логику развития, сходства и различия, потери и приобретения. Эта выставка — приглашение замедлиться и взглядеться в знакомое. Увидеть, как искусство вырастает в город, становясь его фундаментом — и частью нас самих. Выставка открыта до 24 августа.







Московское метро — это выдающийся инженерный, архитектурный и художественный ансамбль. И каждая станция по отдельности — тоже ансамбль. А что отличает хороший ансамбль? Внимание к деталям.

И именно это мы видим буквально на каждой станции метро, вне зависимости от того, когда она построена — в 1930-х, 1960-х или 2000-х. Это проявляется не только в произведениях монументального искусства, но и в таких мелочах, как ажурные вентиляционные решетки, алюминиевый декор технологических дверей на путевых стенах и многом другом





А. Сергеева-Клятис

Москва Бориса Пастернака. «О город! О сборник задач без ответов!» М.: Бослен, 2025. — 240 с.

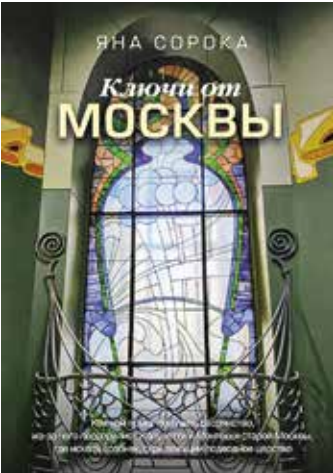
Эта книга — путеводитель по Москве Бориса Пастернака, нобелевского лауреата, одного из крупнейших русских писателей XX века. Пастернак — коренной москвич, вся его жизнь от рождения до смерти связана со столицей, её улицами, переулками, парками, домами друзей и знакомых, адресами прописки и временного жилья. Пространство города — гигантская сцена, на которой разыгрывается драма пастернаковской жизни с её счастливыми и трагическими моментами. Московские топонимы определяют географию его произведений, становятся узловыми точками сюжетов. Книга о пастернаковской Москве композиционно и содержательно сформирована «столичными адресами» поэта. Перечислить их все невозможно: Пастернак прожил в Москве 70 лет. Мясницкая, Волхонка, Воздвиженка, Моховая, Чистые пруды, арбатские переулки, Разгуляй и Сокольники — это страницы, на которых можно почувствовать атмосферу его эпохи, глубже проникнуть в суть его произведений. Гуляя по московским улицам и переулкам с этой книгой в руках, можно даже повернуть время вспять. Книга о пастернаковской Москве, этот «московский текст» позволяет с нового ракурса взглянуть не только на личность, творчество и жизненный путь Бориса Пастернака, но и на старую Москву, всё больше и больше уходящую в прошлое, а ещё — на целую эпоху, оставившую огромный след в истории и культуре. Текст дополняет визуальный ряд — редкие архивные фотографии и снимки современного вида исторических зданий. К изданию прилагается карта адресов Москвы Пастернака в виде суперобложки-постера.

Книга входит в издательскую программу Правительства Москвы.

Я. Сорока.

Ключи от Москвы М.: АСТ, 2024. — 240 с.

Яна Сорока — журналистка, выпускница журфака МГУ имени М.В. Ломоносова, автор книги о старинных особняках «Потайные двери Москвы» и историко-архитектурного блога «Это не загуглишь», который насчитывает 85 000 подписчиков. Каждое здание — это не только архитектурная жемчужина Москвы, но и хранилище опасных секретов, пронзительных драм, любви и надежд прежних жильцов. Совершите путешествие в прошлое. Сидя за обеденным столом с Алексеем Толстым, послушайте его истории о парижских устрицах и былой роскоши. Подсмотрите, как Максим Горький отгораживается книжными шкафами от подводных обитателей дома в стиле модерн.



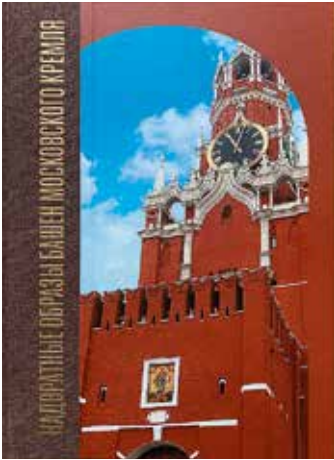
Из-за чего аптекари стали героями шекспировской драмы? Что прятал купец в тайной комнате? Для чего гимназист затопил кабинет директора? И как бани разбили два брака? «Ключи от Москвы» — книга, которая открывает 16 дверей самых изысканных, загадочных и необычных домов города. Отыщите таинственную башню, спрятанную в переулках, зайдите в чайный магазин, похожий на китайскую шкатулку, пройдитесь по залам Ссудной казны, представляя себя в пещере с сокровищами. Улочки Москвы, наполнившись историями, оживут, станут близкими и родными. Вперед! Исследовать и влюбляться в столицу. Ценность книги в том, что это действительно ключ: в каждое описанное место можно зайти легально, не придумывая никаких запутанных схем проникновения. Это не только экскурсия: это наблюдение за течением времени, за наслоением эпох. История о том, как дореволюционные здания, «чудо-особнячки» становятся музеями, институтами, чайными... *В книге много иллюстраций, оптимальный размер шрифта. Но не всегда описание совпадает с размещёнными иллюстрациями.*

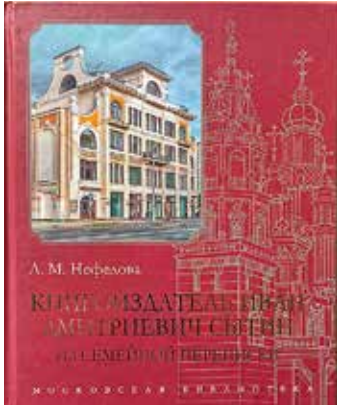
А. Баталов, М. Маханько, А. Оксенюк, Ю. Сычёва, П. Тычинская.

Надвратные образы башен Московского Кремля.

М.: Лингва-Ф, 2025. — 184 с.

Книга посвящена истории уникальных надвратных образов Спасской, Никольской, Троицкой, Боровицкой и Кутафы башен Московского Кремля. Издание раскрывает многовековую традицию создания и размещения надвратных образов, их духовное значение и роль в облике самого узнаваемого архитектурного ансамбля России. Особое внимание уделено историко-архивным исследованиям, впервые столь подробно освещающим историю этих святынь с XVI века до начала XX века, когда они были сокрыты или уничтожены. В отдельном разделе рассказано о реставрации и возвращении икон в начале XXI века, что стало символом восстановления утраченного наследия. Издание богато иллюстрировано уникальными изображениями из музейных, архивных и библиотечных собраний. Книга рассчитана на широкий круг читателей. Она станет ценным материалом для историков, искусствоведов, архитекторов и всех, кто интересуется культурным и духовным наследием России. Проект «Возвращение надвратных икон Московского Кремля», в рамках которого издана книга, является уникальной общественной инициативой в истории современной России, с которой выступил Фонд Андрея Первозванного. В апреле 2010 года в киотах Спасской и Никольской башен со стороны Красной площади были проведены натурные исследования, в ходе которых были обнаружены древние иконы Спасителя и святителя Николая, закрытые металлической сеткой с нанесённой поверх штукатуркой. Открытие икон Спасителя и святителя Николая в 2010 году стало ярким событием в жизни России и воодушевило многих равнодушных людей. Следующим этапом восстановления исторической справедливости стало воссоздание икон в других киотах на проездных башнях Московского Кремля. На основании проведённых научных исследований совместно с АО «МНРХУ» была разработана концепция воссоздания семи надвратных икон. Благодаря усилиям руководителей и сотрудников причастных структур и организаций, признанных учёных и экспертов, а также благотворителей, к 2023 году на проездные башни Московского Кремля были возвращены ещё семь надвратных образов.





Л.М. Нефёдова. Книгоиздатель Иван Дмитриевич Сытин

Из семейной переписки

М.: Кучково поле, 2025. — 272 с.

Сложно переоценить значение семейной переписки как части эпистолярного наследия. Письма И. Д. Сытина и членов его семьи, которые публикуются впервые, оживляют скупые биографические сведения, раскрывают новые страницы в жизни крупнейшего русского книгоиздателя, его взаимоотношения с родными и близкими, позволяют реконструировать духовно-эмоциональный климат ушедшего времени. Письма помогают представить, как воспринимались те или иные события людьми, которые наблюдали и переживали их. Помимо переписки книга содержит родословную Сытиных, биографии представителей этой многочисленной семьи, богатый иллюстративный материал: фотографии, документы, образцы печатной продукции и пр. Иван Дмитриевич — первый, кто начал издавать женских авторов и всеми силами поддерживал их в желании профессионального развития. Он во всём старался быть первым, и это у него прекрасно получалось. Проще сказать, что Сытин не сделал. Удивительный человек во всех отношениях. *Издание вышло в серии «Московская библиотека».*

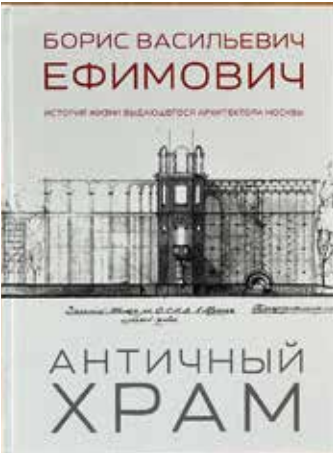
Борис Васильевич Ефимович

Античный храм. История жизни выдающегося архитектора Москвы

М.: Зебра Е, Хорошая книга, 2024. — 336 с.

Литературно-художественное издание посвящено архитектору Борису Васильевичу Ефимовичу

Сейчас имя этого выдающегося архитектора советской эпохи незаслуженно забыто. Борис Васильевич Ефимович (1895–1974) был не только архитектором, но также и инженером-проектировщиком, автором таких заметных архитектурных сооружений советского классицизма, как Дворец на Яузе в Москве, санаторий «Украина» на южном побережье Крыма, санаторий «Новая Ривьера» в Сочи. Генеральный план г. Видное, в то время — рабочего поселка Коксогозового завода, был также разработан под руководством Бориса Васильевича и утверждён решением Мосгорисполкома 13 мая 1949 года. Замысел архитектора, впитав лучшие градостроительные идеи мира, намного опередил своё время. Он состоял в том, чтобы создать окруженный лесами социалистический город-сад, малоэтажный архитектурный комплекс с развитой инфраструктурой, жизнь в котором совмещала бы в себе одновременно экологичность сельской местности и городской комфорт. «Белоснежный античный храм на фоне синего моря и Ай-Петри, окруженный романтической рощей томных кипарисов», — так запечатлел санаторий «Украина» английский писатель Джеймс Олдридж в романе «Пленник чужой страны». Современный дворец, центральный выход которого украшен скульптурами, смотрит в морскую даль. Обращенные на юг окна спального корпуса открывают вид на бескрайнее море и живописные окрестности. К сожалению грандиозный труд главного архитектора не был оценён по достоинству. Постановлением Центрального Комитета КПСС и Совета Министров СССР от 4 ноября 1955 года №1871 «Об устранении излишеств в проектировании и строительстве» руководитель проектной мастерской Министерства



лесной промышленности СССР архитектор Б.В. Ефимович «за допущение им крупных излишеств при проектировании и строительстве санаториев в Мисхоре и Сочи» был снят с работы. Ефимовича лишили всех званий и регалий, исключили из всех справочников по архитектуре СССР. По рассказам современников архитектора — он был осуждён и сослан в лагерь сроком на 10 лет.



К. Лапина, Н. Афанасьева.

Москва в плакате, плакат в Москве: более 150 графических работ из собрания Музея Москвы.

М.: Эксмо, 2025. — 208 с.

Плакат — и плод труда художника, и свидетельство прошлого. Листая эту книгу, можно проследить, как один стиль приходил на смену другому, наиболее ярко проявляясь порой именно в массовом искусстве плаката. В издание вошли работы Дм. Моора, В. Дени, Н. Ватолиной, А. Родченко, Г. Клуциса и других мастеров графики, отобранные из обширной коллекции Музея Москвы. Эти плакаты — возможность посмотреть на Москву прошлого, приобщиться к духу прошедших десятилетий: посочувствовать транспортным проблемам 1930-х годов, разделить восторг от запуска метро и асфальтирования улиц, ощутить радостное предвкушение открытия Олимпийских игр и Всемирного фестиваля молодежи и студентов. В книгу вошли более 170 плакатов и фотографий. Это добротная историческая справка, с обилием интересных фактов о развитии плаката как искусства, сами плакаты красочно описаны, представлены образцы. Но, к сожалению, при вёрстке были допущены ошибки, а сама книга не выстроена в единое целое, что смазывает впечатление. Чтобы найти описываемое, почти каждый раз нужно листать книгу вперёд или назад. Текст периодически перескакивает с темы на тему: День Победы неожиданно сменяется Рождеством. Складывается такое впечатление, что текст писался как комментарии к иллюстрациям, а на вёрстке всё только ещё больше перемешалось из-за отсутствия редактуры. Очень досадное упущение, испортившее работу составителей.



Реставрация домика Петра I

В Москве завершилась реставрация уникального памятника эпохи Петра Великого — первого русского императора и знаменитого москвича. Этот дворец (а именно так его именовали в 1702 году) был выстроен на берегу Северной Двины в момент пребывания создателя русского флота в этих северных краях. Уникальность проекта в соединении русского деревянного зодчества и традиций западных корабельных мастеров — дом для царя строился русскими плотниками под руководством голландских корабелов. Затем домик, разобрав, переместили в Холмогоры, а уже оттуда в 1930-е годы под руководством великого русского реставратора П. Барановского перевезли в Москву. Таким образом этот памятник проделал огромный путь более чем в 1200 километров. От эпохи Петра Великого (в силу разных обстоятельств) в столице сохранилось очень мало, и этот мемориальный объект сегодня готов к приему гостей. Помимо реставрации в нём произведены работы по приспособлению к современным условиям использования.



«Голоса московских зданий»

К 80-летию Победы в Великой Отечественной войне Департамент культурного наследия города Москвы представил обновлённую серию подкастов «Голоса московских зданий». В этом году цикл из шести аудиосюжетов будет посвящен памятникам-героям: историческим зданиям города, которые не только пережили войну, но и стали ее участниками. Полюбившийся слушателям цикл в этом году рассказывает о самых драматичных моментах истории знаковых архитектурных достопримечательностей столицы. Центральному академическому театру Российской армии на Суворовской площади и художественным приёмам маскировки объекта, построенного в форме пятиконечной звезды, посвящён подкаст «Чудеса маскировки. Как артисты и художники театра обманывали врага в годы войны». О судьбе здания Государственной Третьяковской галереи и самоотверженной работе музейного сообщества по сохранению общенародного достояния рассказывает подкаст «Искусство в укрытии. Как ангелы-хранители смогли спрятать национальное достояние от бомб». Так же подкасты рассказывают о соборе Богоявления в Елохове, об усадьбе Воронцово, о кондитерской фабрике «Красный Октябрь» и станции метро «Новокузнецкая». Цикл подкастов «Голоса московских зданий» размещён на специальной платформе, откуда выпуски автоматически распространяются на все крупные стриминговые сервисы.



Львы из Кузьминок

Египетские львы — символ усадьбы Кузьминки, в которой сейчас идут масштабные реставрационные работы. Это выдающееся произведение архитектуры и садово-паркового искусства XVIII–XIX веков и крупнейшая усадьба в Москве по числу объектов культурного наследия — здесь их более 40. Мэр Москвы Сергей Собянин в своём блоге сообщил, что Египетские львы займут своё место на ограде усадьбы в этом году. Изваяния, некоторым из которых около 200 лет, были перемещены в мастерские для ремонтно-реставрационных работ. Особое внимание реставраторы уделили восстановлению утраченных и деформированных фрагментов. Они удалили многолетние наслоения краски, следы коррозии, заделали трещины и устранили дефекты. Впереди грунтовка и окраска. Львы были созданы по рисункам Доменико Жилярди в мастерской Сантино Капиони. На гривах животных египетский платок — как на скульптурах, найденных при раскопках в Египте. Всего за три ближайших года в усадьбе Кузьминки планируется отреставрировать 32 объекта культурного наследия. В создании архитектурного ансамбля Кузьминок участвовали знаменитые архитекторы и скульпторы, такие как Иван Жеребцов, Родион Казаков, Иван Еготов, Алессандро и Доменико Жилярди, Михаил Быковский, Иван Витали, Петр Клодт, Андрей Воронихин, и другие. Владельцами усадьбы в разное время были и бароны Строгановы, и князья Голицыны. Здесь гостили императорские особы — Петр I, Александр II, Мария Фёдоровна.



Дни наследия

В столице в 25 раз проходит акция «Дни исторического и культурного наследия». В этом году она проходит в течение всего года. Только за первые два месяца были организованы тысяча экскурсий на объектах культурного наследия, 80 тематических маршрутов к юбилею Великой Победы, 50 детских и 35 инклюзивных мероприятий, «Выходной с наследием» в Миусском трамвайном депо. Москвичи и гости города проявили огромный интерес к акции. Мероприятия посетило уже около 20 тысяч человек. Сегодня акция «Дни исторического и культурного наследия» охватывает 300 исторических зданий, более 100 из которых отреставрированы. Впервые после обновления можно увидеть усадьбы Долгоруковых — Бобринских на Малой Никитской улице и Прозоровских — Бекетовых на Перекопской улице. Для посетителей открыты Дом Наркомфина на Новинском бульваре, гостиница «Пекин» на Большой Садовой улице, дом А.С. Трубецкой-Бове в Петровском переулке и многие другие объекты. Экскурсии уже прошли в дипломатических представительствах иностранных государств.



Фото И. Захарова. Mos.ru

Приём заявок на конкурс «Московская реставрация»

Мэр Москвы Сергей Собянин в своём телеграм-канале рассказал, что начался прием заявок на участие в конкурсе «Московская реставрация», который в этом году пройдёт в 15-й раз. В конкурсе могут принять участие физические и юридические лица, завершившие ремонт и реставрацию памятников архитектуры в 2024—2025 годах. «“Московская реставрация” — значимое для города и отрасли событие. Это не просто престижная награда, а способ поддерживать и развивать традиции московской школы реставрации, напомнить о ценности исторического наследия и привлечь внимание к сохранению памятников культуры», — отметил Мэр Москвы. В этом году будет девять номинаций, предусмотрена и специальная премия для молодых реставраторов. Победителей выберут члены жюри, а также москвичи в проекте «Активный гражданин». Подать заявку на участие можно до конца августа, а церемония награждения пройдет в декабре 2025 года. Конкурс «Московская реставрация» был создан для развития традиций московской школы реставрации, популяризации и привлечения общественного интереса к памятникам истории и культуры. Среди объектов — победителей прошлых лет Северный речной вокзал, дом Наркомфина, ансамбль Миусского трамвайного депо, павильон «Грот» в Кускове, особняк Орлова-Денисова и другие.

Книжные магазины
Книжный магазин «Циолковский»
Пятницкий переулок, д. 8, стр. 1
Книжный магазин «Молодая гвардия»
Улица Большая Полянка, д. 28
Книжный магазин «Фаланстер»
Улица Тверская, д. 17
Книжный клуб-магазин «Гиперион»
Большой Трёхсвятительский переулок, д. 2/1, стр. 6

Кафе
Кафе «Квартира 44»
Улица Малая Ордынка, д. 24

Музеи, АРТ-площадки
Музей архитектуры имени А.В. Щусева
Улица Воздвиженка, д. 5
Государственный музей А.С. Пушкина
Улица Пречистенка, д. 12/2
Музей-заповедник «Царицыно»
Улица Дольская, д. 1
Музей Москвы
Зубовский бульвар, д. 2
Музей археологии Москвы
Манежная площадь, д. 1а
Центральный Манеж
Манежная площадь, д. 1
Павильон «Макет Москвы»
Проспект Мира, д. 119,
Сиреневая аллея, ВДНХ
Мемориальный Музей «Творческая мастерская С.Т. Конёнкова»
Тверской бульвар, д. 28
Дизайн-завод «Флакон»
Улица Большая Новодмитровская, д. 36/4
Дом Гоголя
Никитский бульвар, д. 7а
Музей Тропинина
Щетининский переулок, д. 10, стр. 1
Музей-усадьба «Люблино»
Улица Летняя, д. 1, стр. 1
Музей-заповедник «Коломенское» («Визит-центр»)
Проспект Андропова, д. 39
Музей-заповедник «Измайлово»
Городок имени Баумана, д. 2, стр. 14
Новая Третьяковка (парк «Музеон»)
Улица Крымский Вал, д. 10
Арт-галерея «Просвет»
Улица Краснопролетарская, д. 8, стр. 1

Библиотеки, научно-исследовательские и учебные заведения
Московский архитектурный институт
Улица Рождественка, д. 11
Московский государственный строительный университет
Ярославское шоссе, д. 26
Российский экономический университет имени Г.В. Плеханова
Стремянный переулок, д. 36
Московский финансово-юридический университет
Улица Введенского, д. 1а
Российский государственный гуманитарный университет (Историко-архивный институт)
Улица Никольская, д. 15
Московский городской педагогический университет
2-й Сельскохозяйственный проезд, д. 4
Московский городской университет управления Правительства Москвы
Улица Сретенка, д. 28
Всероссийский художественный научно-реставрационный центр имени академика И.Э. Грабаря
Улица Радио, д. 17, корп. 6
Колледж архитектуры, дизайна и реинжиниринга № 26 (26 КАДР)
Улица Трофимова, д. 27, корп. 2
Государственная публичная историческая библиотека
Старосадский переулок, д. 9, стр. 1
Библиотека Всероссийского государственного института кинематографии имени С.А. Герасимова
Улица Вильгельма Пика, д. 3
Библиотека-читальня имени И.С. Тургенева
Бобров переулок, д. 6, стр. 1, 2
Центральная библиотека № 29 имени Ф.М. Достоевского
Чистопрудный бульвар, д. 23, корп. 1
Библиотека № 13 имени Н.Г. Чернышевского
Улица Большая Татарская, д. 32

Электронная версия журнала:
<https://www.mos.ru/dkn/function/popularizatciia/zhurnal-moskovskoe-nasledie/>
Свидетельство о регистрации средства массовой информации выдано Федеральной службой по надзору в сфере связей, информационных технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор) ПИ № ФС77-50269 от 14 июня 2012 года
Тираж 8 тыс. экз. Не для продажи.
Журнал распространяется бесплатно

Центральная библиотека № 21
Улица Клары Цеткин, д. 11, корп. 1
Библиотека № 79 имени Б.А. Лавренева
Улица Средняя Первомайская, д. 38/7
Центральная универсальная научная библиотека имени Н.А. Некрасова
Улица Бауманская, д. 58/25, стр. 14

Органы государственной власти, подведомственные учреждения
Департамент культурного наследия города Москвы
Пятницкая улица, д. 16
Пятницкая улица, д. 21, стр. 2
(служба «одного окна»)
ГКУ г. Москвы «Мосреставрация»
Тверская улица, д. 9
(вход со стороны Брюсова переулка)
Комитет по архитектуре и строительству города Москвы (Москомархитектура)
Триумфальная площадь, д. 1
Департамент культуры города Москвы
Неглинная улица, д. 8/10
Управа района Хамовники города Москвы
Улица Пречистенка, д. 14
Департамент труда и социальной защиты населения города Москвы
Улица Новая Басманная, д. 10, стр. 1
Департамент образования города Москвы
Улица Большая Спасская, д. 15, стр. 1
Департамент здравоохранения города Москвы
Оружейный переулок, д. 43
Федеральная служба государственной статистики (ГМЦ Росстата)
Измайловское шоссе, д. 44
ГБУ «Мосгоргеотрест»
Ленинградский проспект, д. 11

Религиозные организации
Финансово-хозяйственное управление РПЦ
Гагаринский переулок, д. 18/2

Московский метрополитен перевозит в год более двух миллиардов двухсот пятидесяти миллионов человек, метро непрерывно строится и растет пассажиропоток. Несколько десятков станций являются памятниками истории и культуры, дворцами под землей, с произведениями монументального искусства и достижениями инженерной мысли в открытом доступе. Москвичи свое метро любят, знают его историю и с удовольствием изучают артефакты подземного музея, раскинувшегося под Москвой. На «Рижской» смотрят на керамические панно, на «Библиотеке имени Ленина» и «Красносельской» отыскивают моллюсков в декоре стен, изучают брутальный конструктивистский фриз на станции «Сокольники», на «Боровицкой» и «Чистых прудах» наслаждаются типографикой 1930-х годов в вывесках над входом, на «Киевской» разгадывают загадку телефониста, а на «Площади Революции» на удачу трут нос собаке пограничника (хоть это и некорректное отношение к памятнику истории и культуры, которое никто не поощряет). При этом многие знают, что кличка этой собаки «Индус», а пограничника зовут Никита Фёдорович Карацупа. В 2025 году у метро – юбилей. 90 лет. Некоторые из его историй мы рассказываем в этом номере.

2 (98)