

RU

Проектные концепции декоративного убранства интерьеров первых станций ленинградского метро 1950-х годов

Ковалева Т. В., Барсукова Н. И., Войтов Р. В.

Аннотация. Цель исследования – идентифицировать реализованные проекты студентов и преподавателей Ленинградского высшего художественно-промышленного училища (ЛВХПУ) им. В. И. Мухиной (ныне – Санкт-Петербургской государственной художественно-промышленной академии (СПГХПА) им. А. Л. Штиглица) при создании интерьеров ленинградского метро первой линии строительства 1950-х годов. В статье впервые выявляется роль преподавателей и студентов ЛВХПУ им. В. И. Мухиной в формировании проектных предложений по декорированию интерьеров первых станций ленинградского метро в рамках учебного процесса во время подготовки курсовых и дипломных работ. Научная новизна состоит в том, что представлен и проанализирован обширный пласт архивных материалов ЛВХПУ им. В. И. Мухиной и графических работ из методического фонда кафедры монументально-декоративной живописи СПГХПА им. А. Л. Штиглица, ранее не публиковавшихся. Впервые вводятся в научный оборот новые, ранее неизвестные материалы относительно известных объектов. Осуществлен анализ проектных концепций декоративного убранства для станций ленинградского метро 1950-х годов ведущих архитекторов того времени и дипломников ЛВХПУ им. В. И. Мухиной. В результате исследования выявляются такие качества студенческих художественных решений для элементов убранства интерьеров метро, как монументальность, декоративность, соответствие тематике и общему художественному образу архитектуры конкретной станции.

EN

Design concepts for the decorative schemes of the first Leningrad Metro station interiors in the 1950s

T. V. Kovaleva, N. I. Barsukova, R. V. Voitov

Abstract. The research aims to identify the projects developed by students and faculty of the V. I. Mukhina Leningrad Higher School of Art and Industry (LVHPU, now the Saint Petersburg Stieglitz State Academy of Art and Design) for the interiors of the first stage of the Leningrad Metro in the 1950s. For the first time, the article reveals the role of LVHPU faculty and students in shaping design proposals for the decoration of the first metro stations through the academic process, specifically within coursework and graduation (diploma) projects. The scientific novelty lies in the analysis of a vast array of previously unpublished archival materials from the Mukhina School and graphic works from the teaching collection of the Department of Monumental and Decorative Painting at the Stieglitz Academy. New, previously unknown materials regarding well-known sites are introduced into scientific use. The study analyzes the decorative design concepts for 1950s Leningrad Metro stations proposed by both leading architects of the era and LVHPU graduates. As a result of the research, specific qualities of student artistic solutions for metro interior elements are identified, such as monumentality, decorativeness, and thematic consistency with the overall architectural image of specific stations.

Введение

Актуальность данного исследования обусловлена необходимостью исторического анализа процесса по включению учащихся художественно-промышленных образовательных учреждений в проектную практику. Выявление доминантных идей в произведениях искусства и архитектуры определенного исторического периода всегда является актуальной задачей для искусствознания. В данном случае есть потребность в определении общих тем для дипломных проектов обучающихся высшего учебного заведения, которые коррелируются с профессиональной художественной деятельностью. Это свидетельствует о единых задачах, поставленных в то время перед профессиональными художниками, архитекторами и преподавателями ведущего вуза Ленинграда – ЛВХПУ им. В. И. Мухиной – в генерации не только проектных идей, но и в подготовке

специалистов – художников монументально-декоративного и декоративно-прикладного искусства – на основе актуальных по настоящее время образовательных методик практико-ориентированного обучения.

Для достижения поставленной цели решаются следующие задачи:

- проследить идейные искания и художественно-стилевые направления послевоенного времени и их воплощение в проектных решениях декоративного убранства станций ленинградского метрополитена;
- выявить формат участия студентов и преподавателей ЛВХПУ им. В. И. Мухиной в декорировании станций первой линии метро;
- атрибутировать ряд художественно-исторических элементов предметно-пространственного наполнения в интерьерах станций ленинградского метро;
- сопоставить архитектурные проекты и дипломные работы выпускников художественно-промышленного училища им. В. И. Мухиной в ракурсе целостности образной и композиционной структур интерьера;
- выявить аспекты включения представителей училища в работу над масштабным проектом, который имел общесоюзное значение и предполагал кооперацию с московскими мастерами.

При проведении исследования использовались методы анализа, сравнения и синтеза научно-методических и проектных источников, а также метод функционально-структурного анализа художественных решений декоративного убранства.

Материалами исследования прежде всего являются архивные документы ЛВХПУ им. В. И. Мухиной в виде пояснительных записок дипломных проектов, отзывов научных руководителей, протоколов Государственных экзаменационных комиссий, рецензий и рекомендаций к реализации проектов по декоративному убранству интерьеров станций ленинградского метро первой линии 1950-х годов, а также графические листы и проектные материалы из методического фонда кафедры монументально-декоративной живописи СПГХПА им. А. Л. Штиглица.

Теоретическую базу исследования составляют работы в области истории формирования архитектурно-пространственных и монументально-декоративных идей для ленинградского метро. Это прежде всего труды, посвященные изучению участия ведущих архитекторов того времени в проектах ленинградского метро (Любош, 1980; Жданов, 2024). Фактологический материал широко представлен в альбомах-каталогах (Петербургский метрополитен: из прошлого в будущее..., 2013; Молодые мастера декоративного искусства..., 1959; Ерофеев, Ратников, 2011; СПГХПА им. А. Л. Штиглица..., 2011) и в фундаментальной монографии «Сергей Репин, Василий Сухов, Иван Уралов, Никита Фомин. Монументальное искусство» (2009). Интересны для исследования и отдельные статьи, так или иначе связанные с данной темой: с позиции планирования пространственной системы ленинградского метро, объединяющей в единую линию железнодорожные вокзалы (Амосов, Сафина, 2015); художественного единства входных павильонов метро с архитектурой Санкт-Петербурга (Смирнова, 2014); особенностей проектирования интерьеров станций (Соколов, 1951); а также аспектов включения осветительных приборов в композицию общественного интерьера (Дамский, 1947). Опорой по определению стиля архитектуры и взаимодействия искусств при проектировании и отделке станций петербургского метрополитена явилась диссертация С. Е. Смирновой (2017).

Практическая значимость исследования состоит в возможности использования полученных результатов по выявлению оригинальности проектных концепций в дипломных работах ЛВХПУ им. В. И. Мухиной не только при разработке учебных курсов указанного вуза, но и при формировании музейных экспозиций, а также в экскурсионной деятельности.

Обсуждение и результаты

История ленинградского метро началась в 1950-х годах и уже 15 ноября 1955 года состоялось торжественное открытие первой очереди, которая включала в себя восемь станций: «Автово», «Кировский завод», «Нарвская», «Балтийская», «Технологический институт», «Пушкинская», «Владимирская» и «Площадь Восстания». Проект первой линии Ленинградского метро, протяженностью около 11 километров, был направлен на максимальную связь центра города с транспортными узлами – трасса соединила четыре железнодорожных вокзала (Балтийский, Варшавский, Витебский и Московский). Окончательные названия станций ленинградского метро и тематические задания на их проектирование были утверждены 15 декабря 1947 г. (Петербургский метрополитен: из прошлого в будущее..., 2013, с. 11). А их архитектурное проектирование началось в 1948 г. после проведения двух конкурсов: один – закрытый, с привлечением ряда крупных ленинградских мастеров, – на разработку проектов пяти станций: «Автово», «Кировский завод», «Нарвская», «Технологический институт», «Пушкинская»; другой – открытый, в котором участвовали и архитекторы из других городов, представивших свыше ста проектов (Соколов, 1957, с. 21-22).

При строительстве учитывались опыт и особенности проектирования московского метро: архитектура каждой станции разрабатывалась как единое целое, поэтому оформление подземных залов и наземных вестибюлей должно было быть подчинено общему композиционному замыслу, раскрытию основной темы и отражению истории наземной локации. Большую роль в тематической программе московского и ленинградского метрополитена того времени играли произведения монументально-декоративного и декоративно-прикладного искусства как единого ансамбля с архитектурой. Такое отношение к архитектурному решению метрополитена сформировалось при строительстве московского метро в 1930-1950 гг., когда оно стало рассматриваться в качестве не только инженерной, а прежде всего социально-функциональной системы, позволяющей создать художественное равновесие земного и подземного пространств (Смолова, 2016).

На концепцию ленинградского метро распространилась и идея репрезентативности, которая должна была отразить пафос времени, утвердившегося тогда представления об архитектуре и архитектурном ансамбле. Можно сказать, что на проектирование станций метрополитена была распространена общая установка культуры 1950-х годов, требовавшая создать архитектуру образную, направленную на зримое выражение единства обширных пространственных систем. И хотя архитектура станций и вестибюлей получала достаточно разнообразные решения, это разнообразие находилось в рамках единой стилистической и идейной направленности – то, что Т. Л. Астраханцева (2010) называет стилем «победы». В вестибюлях и перронных залах, как правило, отражалось идеологическое содержание архитектуры интерьеров. Для более ясного выражения тематики в композиции станций включались элементы смежных монументальных искусств – скульптуры и живописи, посредством которых, возможно, ярче и конкретнее раскрывалось идейное содержание сооружений (Смирнова, 2017). Ориентация в пределах системы метро должна была обеспечиваться и индивидуализацией архитектурно-художественного решения станций: каждую стремились сделать легко запоминаемой, связанной тематическими ассоциациями с определенным местом в городе.

Монументально-художественное оформление станций московского и ленинградского метрополитена включало в себя общие основные темы, которые являлись визуальной репрезентацией культурных смыслов советской эпохи. Это «прославление человека труда», «спорт», «дружба народов», «покорение космоса», «советская семья», «наука и искусство», «Гражданская война и революция», «Великая Отечественная война». Над произведениями монументальной живописи, скульптуры и декоративно-прикладного искусства в то время трудился большой коллектив художников и скульпторов (Соколов, 1957, с. 25), при этом в работах участвовали как маститые, так и молодые художники.

Среди крупных ленинградских зодчих, проявивших активную деятельность в конкурсных проектах первых станций метро, были два архитектора, которые впоследствии сменили друг друга в должности директора Ленинградского высшего художественно-промышленного училища имени В. И. Мухиной – М. А. Шепилевский и Я. Н. Лукин. В 1950-1955 гг. и 1955-1980 гг. соответственно они возглавляли ЛВХПУ им В. И. Мухиной (Архив СПГХПА..., № 1683, 97 л.; № 1585, 248 л.). О специальном именном приглашении этих архитекторов к участию в масштабной работе над интерьерами станций ленинградского метрополитена свидетельствует служебное письмо председателя правления Ленинградского отделения Союза советских архитекторов (ЛОССА) А. И. Гегелло (Петербургский метрополитен: из прошлого в будущее..., 2013, с. 12) с просьбой принять участие в закрытом конкурсе на составление эскизного проекта подземной станции «Автово» от 5 августа 1947 г. (Государственный музей истории Санкт-Петербурга). Интересно также заметить, что в конце 1946 г. эти архитекторы уже участвовали в конкурсе фор-проектов архитектурного оформления подземных станции 1-й очереди ленинградского метрополитена. Так, проект М. А. Шепилевского и Я. Н. Лукина для станции «Кировской» (в дальнейшем – «Кировский завод») получил вторую премию, а проект с рабочим названием «Московская» на площади Восстания (в дальнейшем – «Площадь Восстания»), к оформлению которого предъявлялись повышенные требования как к своеобразному вестибюлю города, был отмечен конкурсной комиссией среди трех лучших проектов архитекторов «Ленпроекта» (вместе с проектами Г. А. Александрова, В. В. Хазанова) (Жданов, 2024, с. 160, 79).

Многие из причастных к этой значительной стройке архитекторов и художников совмещали проектную деятельность с вузовской практикой (институт имени И. Е. Репина, Ленинградский инженерно-строительный институт, ЛВХПУ им. В. И. Мухиной). Не удивительно, что в 1950-е гг. темы дипломных работ студентов Ленинградского высшего художественно-промышленного училища имени В. И. Мухиной отвечали актуальным поискам художественных решений для интерьеров станций ленинградского метрополитена. На примере дипломных работ студентов ЛВХПУ можно убедиться в масштабном охвате участников проектных работ, вовлеченности в решение проектных задач в области монументально-декоративного и декоративно-прикладного искусства не только преподавателей – профессиональных архитекторов, скульпторов и живописцев, но и студентов соответствующих специальностей и уровней подготовки.

Руководителями дипломных проектов часто выступали архитекторы и художники, которые были участниками открытых архитектурных конкурсов проектов оформления интерьеров наземных вестибюлей, кассовых и перронных залов станций ленинградского метрополитена или авторами реализованных проектов. Так, в 1953/1954 учебном году в качестве руководителей дипломных работ, посвященных оформлению станций метро первой очереди, были назначены архитекторы-преподаватели ЛВХПУ – О. И. Гурьев, К. Л. Иогансен, В. Ф. Марков, М. А. Шепилевский, В. С. Васильковский, а также художник Г. И. Рублев, скульптор Р. К. Таурит, инженер Ф. С. Энтелис. Референтами дипломных проектов в том же году выступали ленинградские архитекторы – П. Ф. Козлов, В. М. Фромзель, В. Д. Кирхоглани, также причастные к проектированию станций метро, и архитектор Александр Кузьмич Андреев (Архив СПГХПА..., арх. 227, л. 15) – автор реализованных проектов многих станций метро, в том числе первой очереди («Технологический институт» (в соавторстве с Александром Михайловичем Соколовым), «Кировский завод» (в соавторстве с О. В. Ивановой), «Площадь Ленина»), который в 1960-е гг. станет главным архитектором «Ленметропроекта» (Петербургский метрополитен: из прошлого в будущее..., 2013, с. 22).

Первая линия ленинградского метрополитена начиналась у «Площади Восстания». В документах можно найти подтверждение того, что учащиеся ЛВХПУ причастны к разработке проектов станций: «Приняты к осуществлению дипломные работы студентов: Кудрявцева, Соколовского, Собакина, Соколовой для строящихся станций Ленинградского метро» (ЦГАЛИ, 1953).

Проект Галины Модестовны Соколовой «Трехметровый торшер и двери вестибюля ленинградского метро «Площадь Восстания»» был защищен с оценкой «отлично» (Иллюстрация 1). Идея не была реализована полностью – на станции отсутствует торшер описанных габаритов. Однако проект входных дверей был исполнен в натуре с частичными видоизменениями – заполнение дверных проемов лишено эмблемы со звездой, но верхняя часть портала под архивольфом соответствует общему решению в эскизе Г. М. Соколовой (изменены пропорции узора) (Иллюстрация 2). В архитектурных эскизах фасада наземного вестибюля декоративное оформление проемов иное, что также может указывать на участие выпускницы (Иллюстрация 3).



Иллюстрация 1. Макет портала станции ленинградского метро «Площадь Восстания».

Арх. Г. М. Соколова, 1953 г.

Архив СПГХПА им. А. Л. Штиглица



Иллюстрация 2. Эскалаторный зал станции ленинградского метро «Площадь Восстания», 1957 г. Фото с сайта «Citywalls.ru» (<https://www.citywalls.ru/photo547468.html?s=e5gilo8am9nj3et8q0eecj420n>)



Иллюстрация 3. Проект станции ленинградского метро «Площадь Восстания». Арх. И. И. Фомин, В. В. Ганкевич, Б. Н. Журавлев, 1951 г. Фото с сайта «Госкаталог.рф» (<https://goskatalog.ru/portal/?ysclid=mme09a8chn150454921#/collections?id=32548351>)

Существует вероятность, что проектная концепция была распространена на другие станции ленинградского метро первой линии строительства. Решетка, напоминающая чешую или кольчугу, встречается в оформлении входов станций «Автово», «Владимирская». Этот пример убеждает в том, что совместная работа студентов под руководством ведущих архитекторов Ленинграда велась целенаправленно, в одном ключе. Проекты дипломников демонстрируют, что авторы хорошо чувствовали стиль, эпоху, требования времени и общую проектную концепцию станций метро как единство синтеза искусств, направленного на воплощение заданной темы.

Так произошло и с проектом круглой скульптуры для наземного павильона станции «Площадь Восстания» дипломников Виктора Ивановича Смирнова и Валентина Петровича Чудинова. Существует эскиз вестибюля станции, на котором изображена круглая скульптура. Возможно, проект создавался с учетом данной идеи архитекторов, но не был реализован. В штампе рабочих чертежей станции (датированы 1953-1956 гг.)

было обнаружено упоминание Валентина Даниловича Уркинеева. В 1947 году он поступил в Ленинградское высшее художественное промышленное училище на отделение художественной обработки металла. Почти сразу стал работать в училище, преподавал архитектурно-художественное конструирование (Архив СПГХПА, арх. № 2022, л. 3, 11). Авторство бра («световых дуг») и вентиляционных решеток, вероятно, принадлежит архитекторам проекта, однако можно утверждать о причастности Д. В. Уркинеева к разработке деталей упомянутых изделий в масштабе 1:1.

В оформлении станции «Владимирская» (архитекторы Г. И. Александров, А. В. Жук, А. И. Прибульский (Приложение) также применены мотивы ордерной архитектуры. Пилоны, отделяющие центральный зал от перронов, декорированы здесь приземистыми столами, напоминающими дорические колонны. Стены облицованы белым мрамором «коелга». С ним хорошо сочетаются бронзовые детали убранства – большие люстры и детали карнизов, проходящие на стыке стен и перекрытия.

Интересны дипломные проекты мастеров-техников по декорированию наземных и подземных вестибюлей и перронных залов станции «Владимирская», выполненные с оценкой «отлично» на факультете архитектурно-декоративной скульптуры в 1953 г.: круглая скульптура (Людмила Петровна Сосова); торшер и двери для наземного вестибюля (Ирина Федоровна Белицкая). Модель торшера была представлена в материале (руководитель Л. С. Катонин, рецензент арх. В. М. Фромзель) (Архив СПГХПА, Д 53/1, л. 35).

Из списка дипломников отделения металла (художники группы М-61) необходимо отметить Ольгу Васильевну Стародумову: есть вероятность того, что ею были выполнены парадная люстра, бра и прочие металлические элементы декора для станции метро «Владимирская» (перронный зал). Из отзыва архитектора Фромзеля 1953 г.: «К достоинствам работы надлежит отнести единство люстры и бра как в общей композиции, так и в деталях... очень хороши светильники... Бра, представляющие вместе с тем и вентиляционную решетку, нарисованы также очень хорошо, ...особенно выполненное в материале в натуральную величину заслуживает большого внимания... В целом работу Стародумовой можно рекомендовать для практического использования на станции метро “Владимирская” и можно надеяться, что после некоторой доработки она может быть изготовлена в натуре» (Архив СПГХПА, арх. 215, л. 10).

Описание из отзыва Фромзеля о люстрах и бра соответствует облику осветительных приборов на станции – основой крепления бра является вентиляционная решетка, которая составляет со светильником цельную композицию, в то время как форма рожка и колпака повторяется в люстрах. Идентичный принцип формообразования имеют бра в зоне эскалаторов, которые были преобразованы в единичные факелообразные светильники. Шестигранная форма, использованная в основании-кронштейне бра, повторяется в обрамлении вентиляционных решеток, что также может свидетельствовать о гипотетическом участии Стародумовой в разработке прочих металлических элементов декора, отображающего общую для интерьера символическую систему из пятиконечных звезд, лавровых ветвей, колосьев и других растительных форм.

Другой выпускницей ЛВХПУ, выполнившей дипломное задание на схожую тему, является Ирина Федоровна Белицкая. Название ее работы: «Торшер и двери наземного вестибюля станции ленинградского метро “Владимирская”» (Иллюстрация 4).



Иллюстрация 4. Макет торшера для станции ленинградского метро «Владимирская». Арх. И. Ф. Белицкая, 1953 г. Архив СПГХПА им. А. Л. Штиглица

Интересна и история с проектом архитекторов отца и сына С. В. и В. С. Васильковских (Приложение). В 1952 г. он был признан лучшим, и, по мнению исследователей, «если бы этот проект реализовали, то “Владимирская” стала одной из красивейших станций в нашем городе» (Жданов, 2024, с. 99).

Решение интерьера схоже с московской станцией «Площадь Свердлова» (ныне – «Театральная») (1938 г.) авторства И. А. Фомина, основателя архитектурного стиля «красная дорика». Данное обстоятельство указывает на то, что выпускниками ЛВХПУ проводилось осмысление проектного подхода в контексте общесоюзных творческих школ.

Станция «Пушкинская» расположена рядом с Витебским вокзалом, откуда электропоезда отправляются в город Пушкин (бывшее Царское Село) – место, неразрывно связанное с жизнью и творчеством великого русского поэта. Именно поэтому в отделке подземного зала «Пушкинской» архитекторами Л. М. Поляковым и В. А. Петровым (Приложение) использованы формы и декоративные мотивы русской архитектуры первой трети XIX века, а в торце центрального зала установлена статуя А. С. Пушкина. Скульптор М. К. Аникушин изобразил поэта сидящим на скамье в глубокой задумчивости. Статуя находится в нише, стену которой украшает живописное панно художницы М. А. Энгельке, вызывающее ассоциации с Царскосельским парком. В целом перспектива центрального зала формируется сложным ритмом пилонов, пилястр и высоких светильников-торшеров, украшенных стилизованными копьями и щитами. Представляется важным отметить, что в данном случае преподаватели ЛВХПУ участвовали в разработке проекта интерьера, в котором было применено ярко выраженное историческое цитирование.

Архитекторы О. И. Гурьев (Приложение) и В. М. Фромзель тоже участвовали в конкурсе проектов станции «Витебская» – «Пушкинская» (Жданов, 2024, с. 112).

«Боковые залы освещаются люстрой, в которой большую чашу посередине окружают шесть поменьше. <...> В 2013 г. взялись очистить люстры от наслоений... Светильники взялись восстановить в бывшем мухинском училище, где еще стались последние мастера. Они реставрируют или делают недостающие детали и для других станций петербургского метрополитена... (после 2008 г. две люстры ...после реставрации перенесены в переход между станциями)» (Жданов, 2024, с. 119).

Оформление станции «Технологический институт» (архитекторы А. М. Соколов и А. К. Андреев) посвящено успехам отечественной науки и культуры. Темой оформления ее подземного зала является прославление великих деятелей отечественной науки. Тематика станции раскрывается рядом бронзовых медальонов с изображениями выдающихся деятелей отечественной науки и культуры и барельефом, посвященным содружеству науки и производства. Отметим барельефные медальоны с изображением портретов выдающихся русских и советских ученых над колоннами центрального подземного зала: Р. К. Таурит (кафедра монументально-декоративной скульптуры) – автор барельефа с портретом Алексея Евграфовича Фаворского – химика-органика. В наши дни барельеф стал экспонатом Интерактивного центра истории Петербургского метрополитена (Музей метрополитена) на ул. Одоевского, 29, открытого 14 ноября 2005 г. (Жданов, 2024, с. 128, 130).

Требования к дипломным работам студентов ЛВХПУ им. В. И. Мухиной, выполнявшимся для станций метро, в том числе для станции «Технологический институт», их проектным концепциям и решениям очень ярко демонстрируют замечания, высказанные рецензентами. Так, например, архитектор А. К. Андреев на диплом Умара Харитоновича Гассиева «Эскиз росписи станции “Технологический институт”» (1956 г.) для Ленинградского метрополитена (панно для кассового вестибюля) на тему «Наука и медицина» (рук. Г. И. Рублев, М. А. Шепиловский) отметил: «...работа привлекает своей оригинальной и самостоятельной трактовкой. В меру присутствует момент символичности. Следует отметить как очень хорошее и полезное начинание ЛВХПУ – постройку макета фрагмента зала в ½ н. в. с реалистическим изображением мрамора и профилировки» (Архив СПГХПА, арх. 283, л. 13).

Из рецензии В. Бродского: «Смелые и интересные поиски монументальной выразительности как в общем решении, так и в частностях выполнения. Величественный внутренне значительный ритм. Пластический и живописный язык скупой и красивый. Основным и единственным серьезным недостатком является некоторая эклектичность, малое ощущение современности образного видения действительности, некоторая связанность с образцами конца XIX века. В целом диплом заслуживает высокой оценки за цельность, художественное единство и эмоциональную убедительность, высокое чувство монументальности» (Архив СПГХПА, арх. 283, л. 22).

Как достоинства дипломных проектов ЛВХПУ им. В. И. Мухиной рецензенты отмечают монументальность трактовки темы, пластическую связь с интерьером, хороший рисунок и знание материала и техники, связь панно с архитектурой; обращают внимание на наличие выразительности, цельности и осмысленности. Дипломные работы факультета монументально-декоративной живописи удивляли рецензентов разнообразием материала, в котором выполнялись, – фреска, темпера, смальтовая и мраморная мозаика, сграффито, живопись гризайль – и количеством декоративно-монументальных работ, возрождающих традиции русской стенописи (Архив СПГХПА, арх. № 283, л. 79). Так, например, на диплом Маргариты Яковлевны Лабазовой, выпускницы факультета архитектурно-декоративной скульптуры отделения художественной обработки металла (специальность «художественная обработка металла» с присвоением квалификации художника декоративно-прикладного искусства) – «Торшер и бра для наземного вестибюля станции метро “Технологический институт”» (руководитель Л. С. Катонин) – архитектор В. М. Фромзель в рецензии написал: «Вход и торшер для станции “Технологическая”: двери хороших пропорций, стоящие в нишах торшеры разработаны... в деталях. Выполнена модель натуральной величины из материала. Торшер прорисован изящно, детали проработаны серьезно, выполнение их в натуре сделано отлично. Торшер при известной доработке может быть примененным при строительстве станции “Технологическая”» (Архив СПГХПА, арх. 216, л. 7) (Иллюстрация 5).

Проект выпускницы имеет схожие черты с реализованным: квадратный постамент, расширение чаши (существующая отличается от чаши на архивных снимках), листья аканта в декоративном оформлении. Однако общий вид отличается, поэтому проект был либо существенно переработан, либо создан другим автором. Идентичные по форме торшеры с аутентичными чашами расположены на станции «Владимирская». Созвучная тема дипломной работы относится к проекту Ирины Михайловны Елатонцевой «Парадная люстра, бра и прочие металлические элементы декора наземного вестибюля метро “Технологический институт”». Было

установлено, что на данной станции присутствуют осветительные приборы, созданные по проектам московских архитекторов. Парадная кольцевая люстра и бра наземного вестибюля, решенные в единой системе формообразования, являются результатом разработки Л. М. Полякова, выпускника Ленинградского Высшего художественно-технического института, а также преподавателя Московского архитектурного института (МАРХИ) и Московского высшего художественно-промышленного училища (Дамский, 1947). Данные светильники были применены на московских станциях «Курская» (1938 г.), «Площадь Свердлова», ныне «Театральная» (1938 г.). «Эскалаторный зал... украсили декоративным фризом с вентиляционными решетками из анодированного алюминия. Освещение с помощью люстры и бра. Над аркадами вдоль свода протянулся декоративный фриз, в котором чередуются “позолоченные” вентиляционные решетки и лепные факелы, окаймленные бронзой, завершающиеся хрустальными светильниками, похожими на факелы» (Жданов, 2024, с. 123).

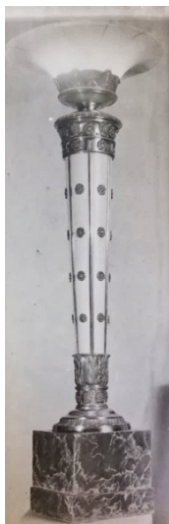


Иллюстрация 5. Макет торшера для станции ленинградского метро «Технологический институт». Арх. М. Я. Лабазова, 1953 г. Архив СПГХПА им. А. Л. Штиглица

Наземный вестибюль станции «Балтийская» представляет собой здание, находящееся рядом с Балтийским вокзалом, от которого начинается железная дорога, связывающая Ленинград с городами Прибалтики. И естественно, что морская, «балтийская» тема господствует в архитектурном решении станции, спроектированной архитекторами М. К. Бенуа, А. И. Кубасовым и Ф. Ф. Олейником (Любош, 1980). Голубовато-серая мраморная облицовка подземных залов станций напоминает о суровых водах Балтики. Свод потолка, окаймленный двумя зигзагообразными голубыми лентами, ассоциируется со вздувшимся парусом. В открытом конкурсе на проект станции метро «Балтийская» приняли участие и среди прочих лауреатов получили премии архитекторы Кирхоглани (2-я премия), Иогансен и Петров (4-я премия), Прибульский (4-я премия) (Жданов, 2024, с. 138).

Образное решение станции превосходно дополняет панно «1917 год», помещенное на торцевой стене. В центре композиции – группа из четырех человек – революционные моряки Балтики, вместе с рабочими и солдатами идущие на штурм Зимнего, комиссар левой рукой сжимает знамя. На заднем плане – силуэт крейсера «Аврора» с дымящими трубами и включенным прожектором. Панно исполнено по эскизу художников Г. И. и И. Г. Рублевых в уникальной технике флорентийской мозаики – рисунок набран из крупных кусков мрамора и цветных камней. Отец и сын Рублевы фактически воскресили технику старых итальянских мастеров (Приложение). В левом нижнем углу – надпись: «Выполнено ЛВХПУ им. В. И. Мухиной».

Композиция панно созвучна теме, которая разрабатывалась на кафедре монументально-декоративной живописи ЛВХПУ им. В. И. Мухиной в 1952/1953 учебном году в рамках дипломного проектирования. Так, дипломная работа Диас Хосе Гарсия Грини обнаруживает некоторые сходства с реализованным проектом: группы на первом плане и крейсер «Аврора» – на втором (Иллюстрации 6, 7). Дипломный проект – мозаичное панно для наземного вестибюля станции ленинградского метро «Балтийская» «1917 год» (такое название указано на графическом листе) (Архив СПГХПА, арх. № 191, л. 34). Тема: «Залп Авроры» (рук. А. А. Казанцев, К. Л. Иогансен). Похожее по тематике панно присутствует в архитектурных эскизах наземного вестибюля (вероятно, в зоне над эскалаторами). Упомянутый материал можно считать источником идеи о данном формате использования образа «Авроры» и пейзажного мотива (Иллюстрация 8).

Над этим же объектом работал Леонид Александрович Шпак. Наименование работы данного выпускника 1953 г.: «Эскиз мозаичного панно для Ленинградского метрополитена. Тема: “Залп Авроры”» (рук. А. А. Казанцев, К. Л. Иогансен) (СПГХПА им. А. Л. Штиглица..., 2011, с. 101).

Причастность к работам студентов-мухинцев зафиксирована также в сборнике дипломных работ 1955-1957 гг. ЛВХПУ им. В. И. Мухиной «Молодые мастера декоративного искусства»: в подписи к фотографии панно на станции метро «Балтийская» обозначено: «Группа студентов факультета монументально-декоративной живописи (выполнение в материале). “Залп Авроры” для станции Ленинградского метро “Балтийская” 1954-1955 гг. Флорентийская мозаика 430×525. Авторы проекта и руководители Г. И. Рублев и И. Г. Рублев» (Молодые мастера декоративного искусства..., 1959, с. 85).



Иллюстрация 6. Эскиз мозаичного панно в перронном зале ленинградской станции метро «Балтийская». Худ. Г. Х. Диас, 1953 г. Архив СПГХПА им. А. Л. Штуцлица



Иллюстрация 7. Перронный зал станции ленинградского метро «Балтийская», 1956 г. Открытка «Ленинградский метрополитен. Станция «Балтийская». Перронный зал». Фото с сайта «Pastvu» (<https://pastvu.com/p/1022282>)



Иллюстрация 8. Проект станции ленинградского метро «Балтийская». Арх. М. К. Бенуа, Ф. Ф. Олейник, А. И. Кубасов, 1950-е гг. Фото с сайта «Госкаталог.рф» (<https://goskatalog.ru/portal/?ysclid=mmе09а8chn150454921#/collections?id=31556079>)

Над эскалатором находится панно, в центре которого изображен орден Красного Знамени на фоне якоря и расходящихся знамен. Задача создания данного объекта монументально-декоративного искусства послужила темой для отделения художников-техников факультета архитектурно-декоративной скульптуры (техники-исполнители): рельефная скульптурная композиция на стене над верхней площадкой эскалатора наземного вестибюля станции «Балтийская». Проект с приведенным названием стал дипломной разработкой Владимира Георгиевича Тимошенко.

В списке дипломников отделения металла (художники гр. М-61) обозначена тема дипломной работы Наталии Дмитриевны Тырковой «Люстра и бра для перронного зала станции метро «Балтийская»». В отзыве архитектора Фромзеля 1953 г. приводится следующая формулировка: «...удачная характеристика бра и люстры, полностью отвечающая замыслу всей станции. Бра задумано интересно, но все детали... недостаточно проработаны. Якорь несколько тяжеловат и натуралистичен. Было бы более правильно, как сделано дипломанткой в люстре, якорь органически вкомпоновать в бра... Более удачна люстра, красиво прорисована, с приятным рисунком, хорошо найденным элементом стилизации, заслуживает быть отмеченной...» (Архив СПГХПА, арх. 215, л. 11). Демонтированная впоследствии люстра, которую можно увидеть на архивных снимках станции, не имеет символики, связанной с непосредственным образом якоря, однако объем множества радиально восходящих рожковых «рукавов» отдаленно напоминает рога якоря. Было установлено, что идентичная люстра присутствует на исторических фото московской станции «Таганская» (1950 г.) и в интерьере зрительного зала Дворца культуры Ленинградского областного союза потребительских коопераций (ныне – ДК им. Ленсовета) (1931-1938 гг.). Засвидетельствовано авторство бра, находившихся на «Балтийской» возле мозаичного панно, – оно принадлежит Л. М. Полякову.

На данный момент нет достоверных фактов о причастности Н. Д. Тырковой к проектированию осветительных приборов рассматриваемой станции, однако учебное задание иллюстрирует то, что в стенах ЛВХПУ происходило осмысление предметной формообразования с ярко выраженной образной тематикой.

Станция «Нарвская» спроектирована архитекторами А. В. Васильевым, Д. С. Гольдгором и С. Б. Сперанским. Наземный вестибюль ее на площади Стачек расположен по соседству с Нарвскими триумфальными воротами и по оформлению удачно переключается с ними. Трудовая слава советского народа – такова тема архитектурно-скульптурного оформления подземного зала «Нарвской». На пилонах станций помещены сорок восемь горельефов, изображающих советских людей самых разнообразных профессий – строителей,

шахтеров, металлургов, учителей, метростроевцев, моряков... Это произведения М. К. Аникушина, М. Р. Габее, А. М. Игнатъева, М. Т. Литовченко и других мастеров скульптуры.

На углах пилонов – 48 горельефов, 12 различных сюжетов, каждый повторяется 4 раза. Горельефы выполнены из бетона с мраморной крошкой. Всего над ними работало 12 скульпторов. Горельефы «Селекционеры» (1955) и «Литейщики» на боковых стенах пилонов центрального подземного зала выполнены в том числе и преподавателями ЛВХПУ им. В. И. Мухомовой: профессорами-скульпторами В. Л. Рыбалко (Приложение) и П. А. Куликовым.

Дипломная работа Валентина Васильевича Кудрявцева «Витраж и скульптурные детали для наземного вестибюля ленинградского метро «Нарвская» полностью соответствует реализованным элементам декоративного убранства входа в метро (Иллюстрации 9, 10). Необходимо отметить, что данное решение входного портала отображено в архитектурных проектах фасада наземного вестибюля (Иллюстрация 11). В связи с этим дипломное задание осуществлялось на основе изначальной идеи архитекторов либо результат его выполнения был включен в дальнейшем в архитектурный проект. Данное утверждение требует уточнения датировки чертежей.



Иллюстрация 9. Макет портала станции ленинградского метро «Нарвская». Арх В. В. Кудрявцев, 1953 г. Архив СПГХПА им. А.Л. Штиглица



Иллюстрация 10. Входной портал станции ленинградского метро «Нарвская», 1957 г. Фото из книги А. М. Соколова «Станции Ленинградского метро», 1957 г. (Соколов, 1957)

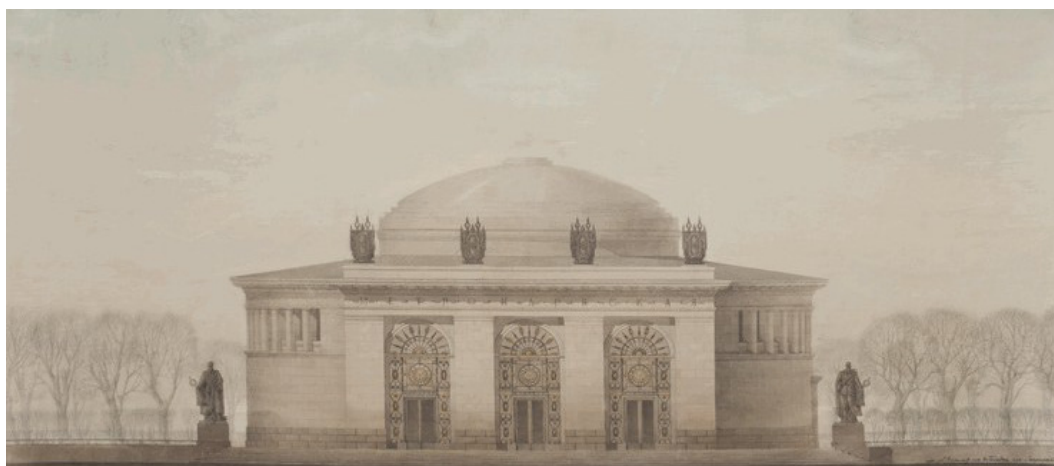


Иллюстрация 11. Проект станции ленинградского метро «Нарвская». Арх. А. В. Васильев, С. Б. Сперанский, Д. С. Гольдгор, 1950 г. Фото с сайта «Госкаталог.рф» (<https://goskatalog.ru/portal/?ysclid=mme09a8chn150454921#/collections?id=31556108>)

Декоративному убранству станции метро «Нарвская» также был посвящен и диплом Иосифа Иосифовича Понятовского. Отзыв архитектора Фромзеля на диплом Понятовского «Парадная люстра, бра и прочие металлические элементы декора, 1953 г.», убеждает в том, что рекомендации для внедрения были важной частью оценки выпускного проекта и признания его высокого уровня исполнения: «Бра для кольцевой галереи и эскалаторного зала и люстра в кассовый зал заслуживают самого пристального внимания и высокой оценки. <...> вся конструктивная часть работы тщательно разработана и внимательно изучена, что показывает

серьезное знакомство автора с технологической стороной дела... Бра выполнено в материале в натуральную величину... Как по рисунку, так и по степени отделки деталей арматура выполнена отлично, и несомненно можно рекомендовать... работу Понятовского к выполнению в натуре на станции метро «Нарвская» (Архив СПГХПА, арх. 215, л. 9). На данный момент нет фактов, подтверждающих причастность И. И. Понятовского к разработке осуществленных элементов предметно-пространственного наполнения станции. Однако удалось установить, что идентичные факелообразные бра на едином горизонтальном стержне и рисунок вентиляционной решетки интерьера «Нарвской» располагаются на московской станции «Смоленская» (1935 г., реконструкция 5 апреля 1953 г.).

Наземный вестибюль станции «Кировский завод» разрабатывал архитектор А. К. Андреев. Композиция вестибюля очень характерна для периода увлечения классическими темами в советской архитектуре. При проектировании подземного зала станции «Кировский завод» архитектор использовал некоторые из традиционных приемов и форм. Так, например, два длинных ряда колонн, соединенных пологими арками, организуют четким ритмом перспективу станций. Над каждой колонной – рельефный металлический картуш с индустриальной эмблемой.

Исследователь петербургского метрополитена А. М. Жданов (2024) свидетельствует, что для станции «Кировский завод» «геральдику, торшеры и люстры проектировала и разрабатывала В. П. Игнатьева – жена архитектора Андреева, работавшая в «Ленметропроекте». Студенты ЛВХПУ тоже занимались изучением этой темы. Так, задача разработки осветительного прибора для данной станции была положена в основу дипломной работы Виталия Ивановича Собакина «Трехметровый торшер и вестибюль станции метро «Кировский завод»» (Иллюстрация 12).



Иллюстрация 12. Макет торшера для станции ленинградского метро «Кировский завод». Арх. В. И. Собакин, 1953 г. Архив СПГХПА им. А. Л. Штиглица

Интерес представляет и список студентов факультета архитектурно-декоративной скульптуры, темой дипломных работ которых в 1953 г. были проекты декоративного убранства наземных и подземных вестибюлей и перронных залов станций ленинградского метрополитена: «Рельеф для станции метро «Кировский завод»» – Василий Васильевич Гущин, Марина Николаевна Баранец, Римма Николаевна Смирнова, Тамара Петровна Шабалкина, Надежда Ивановна Мальцева, Инесса Александровна Широкогорова. В архитектурном проекте вестибюля на стене над эскалаторами можно обнаружить специально предусмотренное место для произведения монументально-декоративного искусства. Учитывая иллюстративный характер рельефов на капителях перронного зала, разработка рельефа, вероятно, проводилась в определенной взаимосвязи с данным фигуративным, эмблематическим языком.

Первая линия ленинградского метро заканчивалась станцией «Автово», построенной по проекту архитекторов Е. А. Левинсона и А. А. Грушке. Мелкое заложение станции дало возможность отказаться от эскалаторов и выполнить перекрытие подземного зала плоским. Его поддерживают 46 колонн, поставленных в два ряда. Отделка станции отличается особой пышностью и декоративным блеском. Сложные по форме люстры, крупные вентиляционные решетки, перила лестницы скомпонованы с использованием классических по происхождению декоративных деталей – гирлянд, венков, волют, а также стилизованных мечей и копий – традиционных символов воинской славы. Для освещения использовали бронзовые рожковые люстры, которые расположили по центру зала и над станционными платформами. Люстры украшены чашами кобальтового цвета, десятью плафонами, их нижняя часть напоминает чашу из павлиньих перьев. Дизайн включает стилизованные наконечники стрел, гирлянды, хрустальные пирамиды.

Для облицовки колонн авторы проекта предложили использовать рифленое прессованное стекло. Известно, что сотрудники ЛВХПУ, архитекторы М. А. Шепилевский и Я. Н. Лукин, представляли свой проект,

согласно которому колонны должны были быть облицованы нержавеющей сталью. Но этот замысел был реализован не полностью: стеклянную облицовку получили только шестнадцать колонн. В их проекте стекло снаружи гладкое, но имеет «обратный» рельеф, находящийся внутри колонны. Выполненный на стекле орнамент, спиралью обвивающий цилиндры опор, в еще большей степени усложняет декоративный убор станции. Систему креплений хрупких пластин облицовки разработал инженер Ф. С. Энтелис – стеклянные панели закреплялись с помощью декоративной золоченой ленты, обвивающей колонны и стягивающей панели как обручем. В 2010–2012 гг. во время реставрационных работ изготовление новых элементов поручили творческой мастерской ООО «Росвуздизайн», главным художником которого была ученица Ф. С. Энтелиса – Елена Озерова, которая поведала, что пришлось с нуля создавать новую технологию (стеклянные элементы выдували, а не отливали в форму) (Жданов, 2024, с. 174).

Интерьер подземного вестибюля станции «Автово» – своеобразный апофеоз синтеза искусств – архитектуры, монументального и декоративно-прикладного искусства, – который отображает тему победы советского народа и ленинградцев в Великой Отечественной войне.

Тесно связаны с проектными задачами декоративного убранства первой линии метро и дипломные темы отделения художников-техников факультета архитектурно-декоративной скульптуры (техники-исполнители). Это диплом Анатолия Михайловича Арьева «Орнаментальные вставки в мраморе на боковых торцевых стенах главной лестницы, ведущей к поездам подземного вестибюля на станции метро “Автово”». Опираясь на существующую атрибуцию эскиза декоративного рельефа, который в точности (за исключением изображения в эмблеме) совпадает с реализованным, можно утверждать, что авторство принадлежит архитектору Е. А. Левинсону. На стеклянных плитах выделяются пятиконечные звезды, знамена, лавровые венки, а капители колонн украшены орнаментом с изображением ордена Победы.

Диплом Георгия Александровича Соколовского «Трехметровый торшер, бра и люстра для наружного вестибюля и переходного зала станции “Автово”» был оценен на «отлично» с одобрением Государственной экзаменационной комиссии (ГЭК) (руководитель Л. С. Катонин, рецензент архитектор В. М. Фромзель) и комментарием: «Правилен подход дипломанта к заданной теме и включение в характер отделки станции, характерный для авторов архитекторов Левинсона Е. А. и Грушке А. А. Бра красиво нарисовано, не шаблонно... люстра также изящно прорисована и сомнений не вызывает... торшер имеет два варианта и каждый из них располагается в разных местах. Один из них представлен в модели в материале 1/5 н.в. Оба торшера, особенно имеющий модель, нарисованы отлично, с хорошо проработанными деталями, интересны по композиции и заслуживают самой высокой оценки» (Архив СПГХПА, Д 560/63, л. 38).

Проект Г. А. Соколовского опирался на личный опыт производственной деятельности – во время учебы он работал в научно-реставрационных производственных мастерских училища в 1951 г., по совместительству – в архитектурной мастерской № 11 института Ленпроекта в 1952–1953 гг., а также в научно-исследовательских экспериментальных мастерских (НИЭМ) училища в 1952 г. (Архив СПГХПА, Д 560/63, л. 16, 21, 22), где проекты можно было выполнять в материале, постигая различные техники. В проекте наземного вестибюля станции «Автово» от архитекторов, принятом к осуществлению, нет осветительных приборов. В проекте 1955 года (после разработки Г. А. Соколовского 1953 г., если датировка архитектурного эскиза определена верно) торшеры подобного вида появляются (Иллюстрация 13). В соответствии с архивными фото, рассматриваемый тип светильника присутствовал в наземном вестибюле. Визуальный облик осветительного торшера имеет высокую степень сходства с дипломной работой выпускника, в связи с чем можно утверждать, что проект был реализован с корректировками (Иллюстрации 14, 15). Неизвестно, предполагалось ли изначально стекло в качестве материала отделки опоры торшера, однако необходимо отметить, что реализованное решение имеет прямую взаимосвязь с оформлением колонн в перронном зале. Данный подход отображает тенденцию сопряжения архитектурных и предметных форм, в рассматриваемом случае – в виде «архитектуризации» элементов предметного наполнения.



Иллюстрация 13. Проект станции ленинградского метро «Автово». Арх. Е. А. Левинсон, А. А. Грушке, 1955 г. Фото с сайта «Госкаталог.рф» (<https://goskatalog.ru/portal/?ysclid=mme09a8chn150454921#/collections?id=32548936>)



Иллюстрация 14. Макет торшера для станции ленинградского метро «Автово». Арх. Г. А. Соколовский, 1953 г. Архив СПГХПА им. А. Л. Штиглица



Иллюстрация 15. Кассовый зал станции ленинградского метро «Автово», 1955-1959 гг. Фото с сайта Pastvu.com (<https://pastvu.com/p/2397931>)

Об авторстве люстр в интерьере станции на данный момент недостаточно информации, здесь применяется два типа этих осветительных приборов: кольцевые и дискообразные подвесы. Было обнаружено, что кольцевые люстры идентичного формообразования были использованы для кассового зала «Владимирской», эскалаторного зала «Балтийской», интерьеров московской станции «Смоленская», а дискообразные подвесы присутствуют на архивных снимках эскалаторного зала «Площади Восстания». Было установлено также авторство бра в форме стилизованных факелов – оно принадлежит Л. М. Полянскому. Рассматриваемые светильники единичной и трехрожковой конфигурации встречаются на исторических фото перронного зала в зоне мозаичного панно и на боковых стенах эскалаторного зала «Балтийской» (они же были применены на московской станции «Калужская», ныне «Октябрьская» (1950 г.), имеют также модификации в виде торшера и люстры).

Заключение

Идейные искания и художественно-стилевые направления послевоенного времени, когда проектировались и строились первые станции ленинградского метро, связаны с так называемым сталинским ампиром – классицистической традицией, одухотворенной победой советского народа в Великой Отечественной войне и представленной соответствующей символикой и атрибутикой. Отвечая установкам синтеза искусств, ярким примером которого признавались в СССР станции метро, предметное оборудование вестибюлей и перронных залов ленинградского метрополитена с учетом особой смысловой значимости его убранства приобрело масштаб, сопоставимый с масштабом архитектурной пространственной оболочки, в связи с чем проекты осветительных приборов, оформления входных дверей, элементов металлического и лепного декора требовали отдельной детальной разработки.

Формат участия преподавателей и студентов ЛВХПУ им. В. И. Мухиной в проектировании элементов декоративного убранства станций первой линии метро можно охарактеризовать как значительный вклад в решение важных государственных задач, способствующих, с одной стороны, реализации крупного в масштабах страны проекта, с другой – практической подготовке специалистов для выполнения сложных профессиональных заданий в рамках учебного процесса под руководством опытных наставников. Наряду с созданием этих уникальных объектов, прослеживалась тенденция соблюдения стилистического единства, которое осуществлялось не только с помощью введения схожей формы и символики, но и посредством прямого дублирования элементов.

Новому взгляду на проблему разработки интерьера способствовало также требование отображения конкретных тем и образности, основанной на эмоционально-экспрессивных вербальных формулировках членов руководства СССР. Ряд творческих школ, сформировавшихся в сфере архитектуры к этому времени в профессиональном сообществе (в первую очередь – московская и ленинградская школы и мастерские признанных в то время авторов), представлял различные вариации решений проектировщиков для удовлетворения данных запросов: от новаторских интерпретаций классического наследия до формального цитирования. В формообразовании оборудования и декора эти методы приобрели измерение фигуративного и абстрагированного оттенков изобразительного языка. Исследование показало, что перечисленные аспекты находились в поле творческих

размышлений как московских мастеров, так и профессорско-преподавательского состава ЛВХПУ им. Мухиной и нашли отражение в учебных заданиях и творческих поисках обучающихся. Представляется, что роль студентов, выпускников и преподавателей ЛВХПУ им. Мухиной в осуществлении проектов метро выявила многоаспектность проблемы по работе с пространством интерьера.

В ракурсе темы, связанной с ленинградским метрополитеном рассмотренного периода, представляются перспективными исследования, которые осветили бы вопросы различия творческих подходов в кооперации ленинградских и московских проектировщиков, видения проблемы различными авторами в конкурсных проектах, влияния масштабного и сложностового характера проектов метрополитена на структурные трансформации в профессиональной среде.

Приложение

1. **Анатолий Исаакович Прибульский** работал в ЛВХПУ с 1950 г. на должности преподавателя кафедры декоративной скульптуры (по совместительству), в соавторстве с другими ленинградскими архитекторами разрабатывал проект станции метрополитена «Владимирская». С 1969 г. руководил мастерской в Ленпроекте, продолжал работать над проектами станций ленинградского метро. А. И. Прибульский был награжден орденом «Знак Почета» «за осуществление станции Ленинградского метрополитена “Владимирская”». Почти 10 лет архитектор принимал участие в разработке вестибюлей метро.

2. **Сергей Владимирович Васильковский** – выпускник института гражданских инженеров (1922), профессор (1947), кандидат архитектуры (1950), завкафедрой архитектурных конструкций и руководитель мастерской архитектурного факультета института им. И. Е. Репина Академии художеств СССР, лауреат Сталинской премии, член-корреспондент Академии строительных наук и архитектуры СССР (1956). В ЛВХПУ работал как совместитель с 1953 по 1957 г.

3. **Василий Александрович Петров** – архитектор-художник, автор множества разнообразных сооружений, самое известное из которых – памятник А. С. Пушкину на площади Искусств (скульптор М. К. Аникушин, 1957 г.), в автобиографии от 1957 г. В. А. Петров укажет: «...начиная с довоенных лет по настоящее время, параллельно с проектированием гидросооружений, работаю в творческом содружестве с М. К. Аникушиным над проблемами монументальной скульптуры и архитектуры». После открытия архитектором Я. Н. Лукиным в ЛВХПУ им. В. И. Мухиной в 1956 г. кафедры архитектурного проектирования для подготовки художников по проектированию интерьера В. А. Петров будет приглашен на кафедру в 1959 г. руководителем одной из мастерской, проработает на кафедре до 1992 г.; профессор, главный художник Ленинграда (1967-1976 гг.), имевший огромный опыт практической работы в области архитектуры и монументально-декоративного искусства.

4. **Гурьев Олег Иванович** – известный ленинградский архитектор, автор значительных жилых и общественных зданий: многоэтажных жилых домов, школ, студенческих общежитий, гостиниц; кандидат архитектуры (1949), доцент (1957), член градостроительного совета, с 1948 по 1956 гг. работал старшим преподавателем в ЛВХПУ им. В. И. Мухиной как совместитель, с 1964 по 1986 г. – штатный сотрудник (и.о. профессора кафедры интерьера и оборудования, декан факультета промышленного искусства, завкафедрой промышленного искусства).

5. **Георгий Иосифович Рублев** – московский художник, преподаватель МИПИДИ с 1946 г., доцент (1947), с октября 1952 г. переведен в профессорско-преподавательский состав ЛВХПУ на должность доцента, профессор с 1955 г., завкафедрой монументально-декоративной живописи ЛВХПУ им. В. И. Мухиной (1957-1958 гг.), профессор-консультант кафедры монументально-декоративной живописи до 1974 г.

6. **Валентина Лаврентьевна Рыбалко** – преподаватель кафедры монументально-декоративной пластики (1951-1991 гг.), кандидат искусствоведения (1950), доцент (1958), профессор (1967), заслуженный деятель искусств РСФСР (1973).

Материалы исследования | Research materials

1. Архив Санкт-Петербургской государственной художественно-промышленной академии (СПГХПА) им. А. Л. Штиглица. Арх. № 1683. ЛД. Шепиловский М. А. 97 л.
2. Архив СПГХПА им. А. Л. Штиглица Арх. № 191. Учебная часть. Протоколы заседаний. 81 л.
3. Архив СПГХПА им. А. Л. Штиглица. Арх. 215. Материалы ГЭК № 2. 24 л.
4. Архив СПГХПА им. А. Л. Штиглица. Арх. 216. Материалы ГЭК № 2. 22 л.
5. Архив СПГХПА им. А. Л. Штиглица. Арх. 227. ГКК. Списки студентов, допущенных к защите дипломных работ. 28 л.
6. Архив СПГХПА им. А. Л. Штиглица. Арх. 283. Канцелярия. Материалы ГЭК № 1. 85 л.
7. Архив СПГХПА им. А. Л. Штиглица. Арх. № 1585. ЛД. Лукин Я. Н. 248 л.
8. Архив СПГХПА им. А. Л. Штиглица. Арх. № 2022. ЛД. Уркинеев В. Д. 42 л.
9. Архив СПГХПА им. А. Л. Штиглица. Д 53/1. Белицкая И. Ф. 39 л.
10. Архив СПГХПА им. А. Л. Штиглица. Д 560/63. Соколовский Г. А. 65 л.
11. Ерофеев А. Д., Ратников Д. С. Санкт-Петербургский метрополитен: путеводитель по петербургской под-земке. М., 2011.

12. Молодые мастера декоративного искусства: сборник дипломных работ 1955-1957 гг. Л.: Художник РСФСР, 1959.
13. Петербургский метрополитен: из прошлого в будущее: альбом-каталог. СПб.: Государственный музей истории Санкт-Петербурга, 2013.
14. Соколов А. М. Станции Ленинградского метро. Л.: Государственное издательство литературы по строительству и архитектуре, 1957.
15. СПГХПА им. А. Л. Штиглица. Кафедра монументально-декоративной живописи. СПб.: Искусство России, 2011.
16. ЦГАЛИ СПб. – Центральный государственный архив литературы и искусства Санкт-Петербурга. Ф. Р-266. Оп. 1-2. Д. 230. Отчет о работе училища за 1952-1953 учебный год, 1953. 91 л.

Источники | References

1. Амосов М. И., Сафина С. С. Развитие сети Санкт-Петербургского метрополитена за 60 лет и перспективы ее дальнейшего роста // Теория и практика сервиса: экономика, социальная сфера, технологии. 2015. № 3.
2. Астраханцева Т. Л. Стиль «Победа» в декоративно-орнаментальном искусстве 1940-1950-х годов: к проблемам дефиниций в советском искусстве сталинской эпохи // Архитектура сталинской эпохи: опыт исторического осмысления / сост. и отв. ред. Ю. Л. Косенкова. М.: КомКнига, 2010.
3. Дамский А. И. Осветительная арматура // Художественные изделия в архитектуре / под общ. ред. акад. А. В. Щусева. М.: Изд-во Академии архитектуры СССР, 1947.
4. Жданов А. М. Метрополитен Петербурга. Легенды метро, проекты, архитекторы, художники и скульпторы, станции, наземные вестибюли. Изд-е 2-е, перераб. и доп. М.: Центр-полиграф, 2024.
5. Любош Г. А. Ленинградский метрополитен имени В. И. Ленина. Л.: Лениздат, 1980.
6. Сергей Репин, Василий Сухов, Иван Уралов, Никита Фомин. Монументальное искусство. СПб., 2009.
7. Смирнова С. Е. Архитектура станций петербургского метрополитена: проблемы стиля и взаимодействия искусств: дисс. ... к. иск. СПб.: 2017.
8. Смирнова С. Е. История Петербурга в архитектурно-художественном решении станций петербургского метрополитена // Научные труды Санкт-Петербургской академии художеств. 2014. № 28.
9. Смолова М. В. Архитектурно-художественные концепции архитектуры метрополитена // Известия Казанского государственного архитектурно-строительного университета. 2016. № 3 (37).
10. Соколов А. М. Проектирование станций Ленинградского метро // Архитектура и строительство Ленинграда. 1951. Сборник 15.

Информация об авторах | Author information

RU

Ковалева Татьяна Вячеславовна¹, к. иск., доц.

Барсукова Наталия Ивановна², д. иск., проф.

Войтов Руслан Витальевич³

^{1, 2, 3} Санкт-Петербургская государственная художественно-промышленная академия имени А. Л. Штиглица

EN

Tatiana Vyacheslavovna Kovaleva¹, PhD

Natalia Ivanovna Barsukova², Dr

Ruslan Vitalyevich Voitov³

^{1, 2, 3} Saint Petersburg Stieglitz State Academy of Art and Design

¹ tvk158@mail.ru, ² bars_natali@mail.ru, ³ slan.ru123@mail.ru

Информация о статье | About this article

Дата поступления рукописи (received): 24.02.2026; опубликовано online (published online): 24.0.2026.

Ключевые слова (keywords): интерьер метро; ленинградский метрополитен; монументально-декоративное и декоративно-прикладное искусство; Ленинградское высшее художественно-промышленное училище им. В. И. Мухиной; metro interior; Leningrad Metro; monumental-decorative and applied arts; V. I. Mukhina Leningrad Higher School of Art and Industry.