

Научная статья / Research article
УДК/UDC 725.314
DOI: 10.28995/2227-6165-2026-2-26-48

Валерия Алексеевна Литовченко
Valeria Alekseevna Litovchenko
магистр искусствоведения, аспирант,
MA in Art History, PhD student,
НИУ «Высшая школа экономики» (Москва, Россия)
National Research University Higher School of Economics (Moscow, Russia)
vlitovchenko@hse.ru

РУССКОЕ В СОВЕТСКОМ: НАЦИОНАЛЬНЫЕ МОТИВЫ В ИСКУССТВЕ МОСКОВСКОГО МЕТРО THE RUSSIAN IN THE SOVIET: NATIONAL MOTIFS IN THE ART OF THE MOSCOW METRO

В статье рассмотрены основные формы и методы репрезентации наследия древнерусского зодчества в архитектуре московского метрополитена, а также их восприятие представителями советской архитектурной теории, явленное в научных трудах и публицистике в отечественной профильной прессе. Рассмотрены ключевые исторические, политические и культурные факторы, повлиявшие на использование архитекторами и художниками-монументалистами СССР национальных мотивов в памятниках архитектуры сталинского периода правления и эпохи советского модернизма. Особенное внимание уделено роли Великой Отечественной войны в процессе формирования «стиля Победы», отразившегося в архитектуре метро Москвы. В центре исследовательского внимания – монументальная живопись, декоративные и архитектурные элементы станций 1930-х – 1980-х годов, в которых прослеживается влияние древнерусского канона.

Ключевые слова: архитектура московского метро, советская архитектура, монументальная живопись, искусство метро, московский метрополитен, древнерусское зодчество

Для цитирования: Литовченко В.А. Русское в советском: национальные мотивы в искусстве московского метро // Артикульт. 2026. №2(62). С. 26-48. DOI: 10.28995/2227-6165-2026-2-26-48

The article examines the principal forms and methods of representing the heritage of Old Russian architecture in the Moscow Metro, as well as their perception by Soviet architectural theorists as expressed in scholarly works and specialized press publications. Key historical, political, and cultural factors that influenced the use of national motifs by Soviet architects and monumental artists in architectural landmarks of the Stalinist period and the era of Soviet modernism are analyzed. Particular attention is devoted to the role of the Great Patriotic War in shaping the “Victory Style”, as reflected in the architecture of the Moscow Metro. The study focuses on the monumental painting, decorative elements, and architectural features of stations built between the 1930s and 1980s that exhibit the influence of the Old Russian canon.

Keywords: Moscow Metro architecture, Soviet architecture, monumental painting, metro art, Moscow Metro, Old Russian architecture

For citation: Litovchenko V.A. “Russian in the Soviet: national motifs in Moscow metro art.” *Articult.* 2026, no. 2(62), pp. 26-48. (in Russian) DOI: 10.28995/2227-6165-2026-2-26-48

Введение

История московского метрополитена началась в марте 1934 года, когда стартовал конкурс проектов его архитектурного оформления, а в следующем году произошло официальное открытие. Архитектура первых станций стилистически разнообразна и представляет собой различные вариации постконструктивизма и рационализма в сочетании с элементами неоклассики. В оформлении станций второй (1935-1938) и третьей (1939-1943) очередей строительства неоклассицистическая эстетика преобладает, дополняясь редкими примерами ар-деко. Строительство третьей очереди продолжалось и в годы Великой Отечественной войны (далее – ВОВ), которая во многом определила стилеобразование в разных видах советского искусства в диапазоне от архитектуры до декоративно-прикладного искусства. В начале XXI века в отечественный научный оборот был введен термин «стиль Победы», описывающий эстетическое развитие искусства СССР первого послевоенного десятилетия [Победа 2025, с. 9]. Одно из ключевых мест в процессе формирования данной стилистики принадлежало архитектуре. Помимо очевидной помпезности масштабов и активного использования декора, «стиль Победы» характеризовался сочетанием привычного для сталинского периода правления неоклассицизма с

© Литовченко В.А., 2026

Дата поступления: 29.04.2026. Дата одобрения после рецензирования: 30.05.2026. Дата публикации: 15.06.2026.

национальными мотивами [Астраханцева 2010, с. 145]. Московская архитектура апеллировала, прежде всего, к формам и мотивам древнерусского зодчества. Их использование, не встречавшееся в реализованных и оставшихся на бумаге проектах авангардных 1920-х и ретроспективистских 1930-х годов, стало возможно благодаря нескольким событиям военного времени.

7 ноября 1941 года во время военного парада на Красной площади Иосиф Сталин произнес речь, в которой символически призвал на помощь Красной Армии героев русского истории: «... Пусть вдохновляет вас в этой войне мужественный образ наших великих предков – Александра Невского, Дмитрия Донского, Кузьмы Минина, Дмитрия Пожарского, Александра Суворова, Михаила Кутузова...» [Сталин 1997, с. 84-86]. Четверо из них жили в эпоху Древней Руси и стали одними из главных символов победы над гитлеровской Германией. В архитектуре московского метро встретятся прямые цитаты этой речи на уровне художественного оформления перронных залов. В начале сентября 1943 года в Кремле прошла встреча Сталина с иерархами Русской православной церкви (далее – РПЦ): митрополитом Ленинградским Алексием (Симанским), митрополитом Киевским и Галицким Николаем (Ярушевичем) и патриаршим местоблюстителем и будущим патриархом Сергием (Страгородским). На этой встрече иерархами было получено разрешение избрать патриарха РПЦ, организовать богословские курсы, духовные семинарии и академии для подготовки священнослужителей и частично открыть церкви. Избранному через несколько дней после встречи в Кремле патриарху Сергию был подарен особняк в центре Москвы, до того находившийся в распоряжении посла Германии в СССР [Хлевнюк 2015, с. 333-334]. Также была организована резиденция патриарха на территории Троице-Сергиевой Лавры в подмосковном Сергиевом Посаде (в 1930-1991 годах – Загорск). Всё это, а также учреждение ордена Александра Невского (1942) и, к примеру, повторный показ в широком кинопрокате фильма Сергея Эйзенштейна «Александр Невский» (1938), важная часть декораций которого – храмовая архитектура Древней Руси, расширило рамки отечественной истории и её образов для подражания в советской архитектуре [Броновицкая Н. 2020, с. 227], которая начала активно использовать древнерусские мотивы в самых разных типологиях и проектах: мемориальная архитектура военного времени, высотные здания в Москве, реконструированные павильоны ансамбля ВСХВ и, конечно, метро.

Искусству московского метрополитена посвящено довольно большое число исследований, среди которых представляется важным выделить труды с обобщающей оптикой Александра Змеула [Змеул 2025], Ольги Костиной [Костина 2019], А. Куцелевой [Куцелева 2010], коллективный труд «Скрытый урбанизм. Архитектура и дизайн московского метро 1935-2015» [Кузнецов, Змеул, Кагаров 2016], трехтомное издание «Московское метро. Сеть. Линии. Станции» [Московское метро 2020], а также работы, посвященные локальным темам: типовое строительство станций [Змеул, Гончарук 2020], архитектура метро эпохи советского модернизма [Броновицкая, Малинин, Пальмин 2019], архитектура отдельных станций [Евстратова, Колузаков 2025], и другие. Однако исследования, посвященные рецепции форм и мотивов древнерусского зодчества в архитектуре метрополитена Москвы, на сегодняшний день отсутствуют как в отечественном, так и в зарубежном искусствознании. Данная статья призвана заполнить имеющуюся лакуну, показать на конкретных примерах, как именно советские архитекторы использовали национальные русские мотивы в московском метро, и дать ответ на вопрос о причинах подобного ретроспективистского разворота.

Важной задачей статьи является демонстрация эволюции национального дискурса в архитектуре московского метро от прямой инструментализации речи Сталина 1941 года до попыток «реабилитации» исторической памяти в 1980-х годах, а также материализации идеи имперского воскрешения после травмы войны. Автором предпринята попытка анализа архитектуры метро (и через неё – всей советской архитектуры означенного периода в целом) как машины аффекта с использованием не только искусствоведческой методологии (метод формально-стилистического анализа, метод социальной истории искусства, культурно-исторический метод), но и философской и социологической оптики с опорой на труды Никласа Лумана, Мориса Мерло-Понти, Жака Деррида, Жака Лакана, Марка Оже, Мишеля Фуко и других. Работа призвана доказательно продемонстрировать, как через архитектуру московского метрополитена происходила трансляция государственной идеологии «советского патриотизма»

V.A. Litovchenko *Russian in the Soviet:
national motifs in Moscow metro art*

на уровень повседневных телесных практик, что делает её <архитектуру> не только и не столько статичным артефактом эпохи, сколько динамическим гетеротопным пространством, соединяющим в себе сакральное (через используемые архитекторами станций образы храмовой архитектуры Древней Руси) и профанное (через реализацию функции транзита).

Далее будут рассмотрены ключевые примеры архитектуры московского метрополитена, в которых были использованы формы древнерусского зодчества, начиная со станций сталинского периода правления и заканчивая поздним советским модернизмом второй половины 1980-х годов.

Станция «Комсомольская» Сокольнической линии

Примеры включения мотивов древнерусского зодчества в архитектуру московского метрополитена встречаются уже в оформлении станций первой очереди. Стилистика большинства из них – постконструктивизм с легким налетом ар-деко на уровне отделки и светового наполнения [Броновицкая А. 2020, с. 9]. Станция «Комсомольская» (радиальная) была открыта 15 мая 1935 года и имела два наземных вестибюля, выходивших на разные стороны Комсомольской площади (сегодня – площадь Трех вокзалов), которой и дала своё имя.

Южный вестибюль (рис. 1) был встроен в здание Казанского вокзала (в его бывшее багажное помещение) и спроектирован Дмитрием Чечулиным – учеником Алексея Щусева, автора здания самого вокзала. Чечулин разрабатывал свой проект в Мастерской №2 Моссовета, которой руководил Щусев [Алексей Щусев 2022, с. 115], еще в 1932 году специальной Правительственной комиссией приглашенный как постоянный консультант и эксперт по проверке проектов метрополитена [Евстратова, Колузаков 2025, с. 42]. Фасад, выходящий на площадь, сочетает в себе черты сталинской архитектуры переходного периода от постконструктивизма к неоклассике с неорусскими мотивами, несущими на себе следы мотивов московской и новгородско-псковской архитектуры вокзала [Алексей Щусев 2022, с. 110]. Над тремя арками вестибюля располагались небольшие арочные окна вокзала с активным декором наличников в нарышкинском стиле конца XVII века. В публикациях конца 1940-х

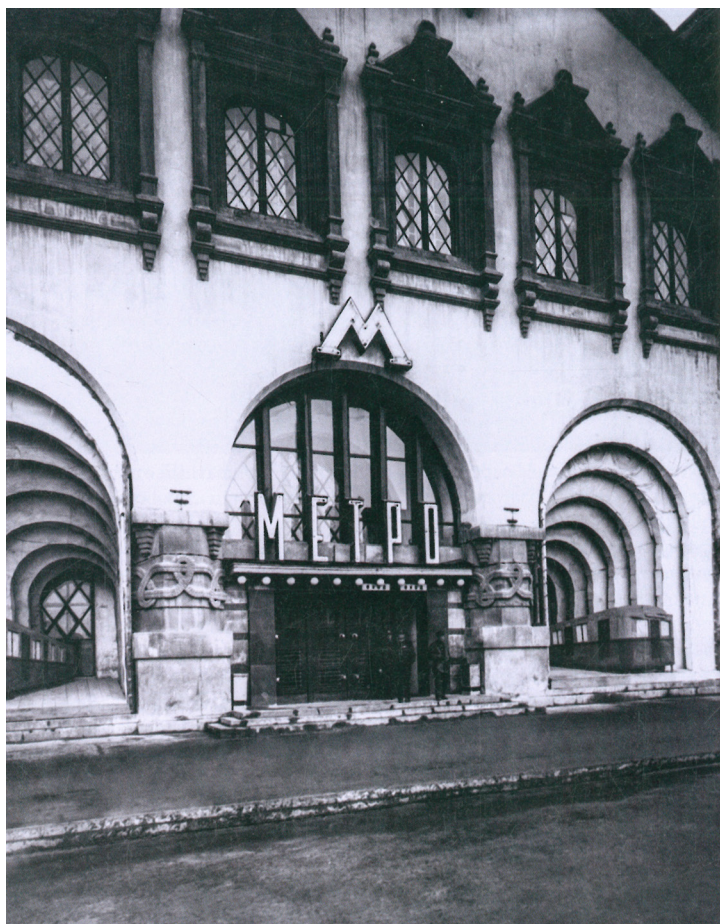


Рис. 1.
Южный вестибюль
станции метро «Комсомольская»
Сокольнической линии (перестроен).
Архитектор Д. Чечулин. 1935.

годов, авторы, говоря о южном вестибюле станции, не акцентировали внимание на русском характере декора. Искусствовед Исаак Катцен и архитектор Константин Рыжков в своей работе «Московский метрополитен» (1948) писали, что обработка южного вестибюля станции «Комсомольская» выполнена «в характере всей архитектуры вокзала» [Катцен, Рыжков 1948, с. 9], и только. Таким образом, представляется возможным предположить, что синтез стилей и эпох в архитектуре южного вестибюля «Комсомольской»-радиальной связан исключительно с необходимостью разместить его в данной части площади для рационализации пассажиропотока.

Станция «Маяковская»

Станция «Маяковская», открытая 11 сентября 1938 года, была построена во вторую очередь по проекту архитектора Алексея Душкина и стала первой в мире станцией глубокого заложения колонного типа [Чепкунова, Костюк, Желудкова 2018, с. 150]. Архитектура перронного зала выдержана в эстетике американского и европейского ар-деко, являясь одним из чистых примеров данного стиля в советской архитектуре 1930-х годов [Броновицкая А. 2020, с. 10]. Однако мотивы древнерусского зодчества здесь также встречаются. Центральный свод подземного вестибюля разделён на 35 ячеек парами поперечных арок. Каждая ячейка завершается «утопленными» куполами овальной формы с размещенными в них мозаичными панно, выполненными ключевым мозаичистом данного периода Владимиром Фроловым по эскизам художника Александра Дейнеки на тему «Сутки страны Советов». Сюжеты мозаик выстроены в хронологическом порядке и демонстрируют движение дня от раннего утра с кронами цветущей вишни и летящими самолётами в небе к ночи.

В одном из плафонов находится мозаика с изображением Спасской башни Московского Кремля (рис. 2), часы которой показывают полдень, а небо над ней расчерчено летящими самолётами. Абрис Спасской башни появляется на еще одном плафоне, мозаика которого изображает плывущий по небу дирижабль над её часами, показывающими полночь. Непосредственно в архитектуре станции отсылка к древнерусскому зодчеству не встречается, а появление изображений Спасской башни в плафоне представляется возможным воспринимать лишь как обобщенный образ столицы, без идеологической и стилистической привязки к эпохе. Архитектор станции вспоминал, что при помощи мозаик решил связать облик станции с поэтом, в честь которого она была названа, вспомнив его строчки: «Надо мною небо. Синий шёлк!» [Броновицкая, Хилл, Петрова, Куделина 2022, с. 22].



Рис. 2.
Мозаичное панно № 7 «Над Спасской башней»
станции метро «Маяковская».
Художник А. Дейнека, мозаичист В. Фролов.
Архитектор А. Душкин. 1938.

Станция «Новокузнецкая»

Первоначальный проект станции, открытой 7 ноября 1943 года, разработанный архитекторами Иваном Тарановым и его женой и соавтором Надеждой Быковой в 1940 году, предполагал богатое украшение интерьеров. Однако начавшаяся в следующем году война внесла свои коррективы, явленные в том числе в сокращении финансирования строительства метро. Таранов и Быкова были отстранены от реализации проекта, порученного Владимиру Гельфрейху и Игорю Рожину. Но после победы советской армии в Сталинградской битве (2 февраля 1943 года) директива об упрощении была пересмотрена, поскольку, когда строительные работы были завершены и пришла очередь отделки, стало очевидно, что облик станции резко диссонировал с настроениями пика войны. В связи с этим было приказано ввести в оформлении военную героическую тематику, как историческую, так и современную [Броновицкая Н. 2020, с. 208]. Стены подземного вестибюля были украшены скульптурными фризами, гипсовыми щитами и картушами. На нескольких барельефах пилонов центрального зала скульптором Николаем Томским были изображены в профиль персонажи древнерусской истории: Александр Невский, Дмитрий Донской, Кузьма Минин и Дмитрий Пожарский (на остальных – Суворов и Кутузов). Использование образов именно этих шести персонажей говорит о прямом следовании тексту речи Сталина на военном параде в 1941 году.

Замыкая собой перспективу подземного вестибюля станции, в южный торец центрального зала вписано крупное панно Бориса Покровского «Фронт и тыл в борьбе против немецких захватчиков» (рис. 3) в технике флорентийской мозаики с изображением двух групп советских людей по бокам люнета. Справа – фронтовики, слева – труженики тыла (среди них – изображение первого архитектора станции И. Таранова с ватманом и циркулем, рядом с ним – Н. Быкова). За спинами людей обеих групп – башни Московского Кремля, своими гранеными цилиндрическими объемами напоминающие Угловую Арсенальную башню, а в центре – Кутафья и Троицкая башня над ней, по середине скрытая за полотном знамени, на котором в 1943 было помещено изображение Сталина, позже замененное на Ленина [Толстой 1958, с. 150].



Рис. 3.
Мозаичное панно «Фронт и тыл в борьбе против немецких захватчиков» станции метро «Новокузнецкая». Художник Б. Покровский. Архитекторы И. Таранов, Н. Быкова, В. Гельфрейх, И. Рожин. 1943.

Станция «Автозаводская»

С 1943 по 1956 годы станция «Автозаводская», открытая 1 января 1943 года, называлась «ЗИС» («Завод им. Сталина»), из-за располагавшегося рядом автомобильного завода, который в 1931-1956 годах носил имя генералиссимуса. Конкурс проектов станции был проведён ещё в 1938 году, на него было подано 54 варианта, из которых к осуществлению был принят проект Валерия Таушканова, который состоял из одного ряда пустотелых сетчатых металлических колонн-корзин, внутри оснащённых световыми установками [Чепкунова, Костюк, Желудкова 2018, с. 180]. С началом ВОВ осуществить такой технически сложный проект не представлялось возможным, в связи с чем новый архитектор станции Алексей Душкин спроектировал подземный вестибюль с двумя рядами колонн из железобетона, а на стенах были размещены мозаичные панно на тему труда и защиты Родины. В пространстве кассового и эскалаторного залов на стене расположена мраморная мозаика (рис. 4) Василия Бордиченко, Бориса Покровского и Фридриха Лехта «Богатыри», которую в своей книге «Московский метрополитен» (1954) архитектор Константин Рыжков назвал «Русские богатыри» [Рыжков 1954, с. 96], вольно или невольно акцентируя внимание на национальной принадлежности изображенных. В ряде других источников название данного панно указывается как «Парад на Красной площади» [Броновицкая, Хилл, Петрова, Куделина 2022, с. 22], что еще раз указывает на стремление архитекторов и художников-мозаичистов следовать сюжету речи Сталина на параде 1941 года. Мозаики как для кассового и эскалаторного залов, так и для стен перронного зала были изготовлены Владимиром Фроловым в последние дни его жизни (художник умер от голода в блокадном Ленинграде 2 февраля 1942 года), после чего панно были доставлены в столицу по проложенной по льду Ладожского озера «Дороге жизни» [Броновицкая, Хилл, Петрова, Куделина 2022, с. 25].

На заднем плане мозаики в виде ступенчатой композиции изображены башни Московского Кремля – понятный и узнаваемый символ защиты Родины в целом и столицы в частности в военное время.



Рис. 4.
Мозаичное панно «Русские богатыри» станции метро «Автозаводская».
Художник В. Бордиченко, Б. Покровский, Ф. Лехт. Архитектор А. Душкин. 1943.

V.A. Litovchenko *Russian in the Soviet:
national motifs in Moscow metro art*

Перед ним – гипертрофированно увеличенный образ русского былинного богатыря, наверху шлема которого по форме вторит шатровым башням. Перед ним – советские солдаты на танках, что не случайно, поскольку на Заводе имени Сталина в годы войны собирали легкие танки Т-40, а также производили компоненты для танков Т-60 и пушки для Ф-34. Искусствовед Владимир Толстой в своей работе «Советская монументальная живопись» (1958) указывает на взаимосвязь образов богатыря и танкиста с одинаковыми жестами правой руки, которая, по словам автора, «подчеркивает преемственность славных подвигов наших великих предков» [Толстой 1958, с. 149]. Эскиз композиции был выполнен самим Душкиным, который после войны использовал образ былинного богатыря и его шлема для создания наверху в первом проекте высотного здания Министерства путей сообщения у Красных ворот [Броновицкая Н. 2020, с. 215].

Станция «Павелецкая» Кольцевой линии

Наземный вестибюль станции, открытой 1 января 1950 года в рамках четвертой очереди строительства, встроен в здание архитектурных мастерских института «Метрогипротранс», перекрыт куполом и декорирован круглым мозаичным панно «Красная площадь» эскалаторного зала, выполненным по эскизам Павла Корина – ключевого художника-монументалиста, работавшего в московском метро в первое послевоенное десятилетие – художником Исааком Рабиновичем (рис. 5). Архитектура станции изобилует аллюзиями на античную и ренессансную архитектуру Италии. Перронный зал сформирован полуколоннами коринфского ордера, которые чередуются с массивными пилонами с полихромной мраморной инкрустацией, визуально напоминающей фасады флорентийских храмовых построек, инкрустированных тремя сортами мрамора; вентиляционные решетки в виде розетки также визуально отсылают к круглым окнам тосканских базилик. Изображение же на мозаике торжественного освещения Красной площади по случаю победы в ВОВ демонстрирует, с одной стороны, примат «стиля Победы» в архитектуре СССР первого послевоенного десятилетия в целом и в архитектуре Москвы в частности, а с другой – восприятие всех станций Кольцевой линии как символический венок этой Победы [Броновицкая Н. 2020, с. 227].



Рис. 5.
Мозаичное панно «Красная площадь»
станции метро «Павелецкая» Кольцевой линии.
Художники П. Корин, И. Рабинович.
Архитекторы Н. Колли, И. Кастель. 1950.

Важно также отметить, что существенную часть мозаичного панно занимает изображение храма Покрова Пресвятой Богородицы, что на Рву, которое является хронологически одним из первых примеров появления в публичном пространстве советской архитектуры образов культового зодчества России. Причин данного «проявления» сакрального в профанном пространстве метро, прежде всего выполняющем транзитную функцию, видится несколько. Первая – послабления в религиозной политике государства во время войны (о чём было сказано во введении к статье), во-многом благодаря которым в проектах советских архитекторов 1940-х годов появились визуальные и композиционные отсылки к храмовому зодчеству Руси. Так, в проектах мемориальных сооружений периода ВОВ использовались образы белокаменных соборов Владимиро-Суздальского княжества (Михаил Оленев, проект пантеона партизан, 1943 [Архитектор 1988, с. 18]) и русского узорочья XVI-XVII столетий (Георгий Градов (Сутягин), проект мемориала-музея городов-героев, 1945). Вторая причина связана с альтернативным взглядом на использование образа собора в пространстве эскалаторного зала «Павелецкой», который опирается на понятие «пространственной иконы», введённое в академический оборот советским и российским историком и теоретиком искусства Алексеем Лидовым в работе «Иеротопия. Пространственные иконы и образы-парадигмы в византийской культуре» (2009). Панно не просто изображает собор, но и создаёт иконический образ сакрального центра Москвы (Красной площади), перенося его в подземное пространство [Лидов 2009, с. 7-66]. Согласно данной концепции, изображение храма Покрова на Рву можно воспринимать не просто как визуальный образ, но как нечто, что создаёт «сакральное пространство» в профанной среде метрополитена, работая как «пространственная икона» – некий «образ-посредник», призванный соединить земную реальность и «божественный мир». При этом очевидно, что, ввиду акцентировавшейся на уровне государственной идеологии атеистичности Советского Союза, демонстрация символики божественного была невозможна на всём протяжении советского периода истории страны. Однако Храм Покрова на Рву – не просто культовое сооружение. В советском дискурсе это, прежде всего, секуляризованный символ воинской славы, а не культа, поскольку он был построен в 1555-1561 годах по приказу Ивана Грозного в честь взятия Казани 1552 года, и уже в XIX веке воспринимался как памятник победы и часть специфического имперского пантеона. Более того, парад 1941 года, на котором Сталин произнёс упомянутую ранее речь, проводился именно на Красной площади, одной из главных доминант которой является собор. Таким образом, совпадение символического поля с религиозными послаблениями 1943 года создало уникальную ситуацию, позволившую Павлу Корину ввести образ Храма Покрова на Рву в композицию «Павелецкой» без риска обвинения в клерикализме и сделать его частью эстетической программы «стиля Победы».

Станция «Добрынинская»

Проектирование станции «Добрынинская» (в 1950-1961 годах – «Серпуховская») началось еще в годы войны (1943) и было напрямую связано с ее последствиями. В 1941-1944 годах под немецкой оккупацией (а также оккупацией испанскими войсками «Голубой дивизии») находился Великий Новгород, вследствие чего были разрушены или получили серьезные повреждения ключевые памятники древнерусской архитектуры новгородского северо-запада. В ходе действий армии гитлеровской Германии также пострадал ансамбль Ново-Иерусалимского монастыря и его Воскресенский собор (вторая половина XVII века). Необходимость послевоенного восстановления разрушенного дала советским архитекторам, теоретикам искусства и художественным критикам возможность снова ввести архитектуру Древней Руси в научный оборот после нескольких десятилетий авангардистского и неоклассицистического «забвения», а практикам – дозволение использовать мотивы и формы древнерусского зодчества в своих проектах. Так, помимо «стиля Победы», в архитектуру СССР послевоенного десятилетия вошли отсылки к культовой и светской архитектуре допетровского времени.

Станция «Добрынинская» – первый и один из немногих примеров в московском метро, в котором древнерусское наследие выражено именно в архитектурных формах, а не только на уровне декора. Не в последнюю очередь это было связано с тем, что к работе над проектом были привлечены не только архитектор Леонид Павлов и инженер-строитель Михаил Зеленин (впоследствии – штатный

V.A. Litovchenko *Russian in the Soviet:
national motifs in Moscow metro art*

архитектор Метростроя), но и искусствовед Михаил Ильин, занимавшийся исследованиями традиций древнерусской архитектуры [Змеул 2025, с. 46]. В 1945-1946 годах в проект были внесены существенные правки, инициатором которых стал упомянутый ранее Дмитрий Чечулин (главный архитектор Москвы в 1945-1949 годах). Наибольшему количеству изменений был подвергнут наземный, полностью перестроенный вестибюль, в котором от первоначального замысла Павлова остался только кессонированный потолок, мраморные капители колонн и аркады внутренних стен эскалаторного зала, которые были созданы с оглядкой на архитектуру Кирилло-Белозерского монастыря, основанного в конце XVI века. Основной объем вестибюля был выстроен по новому проекту Зеленина, Ильина и привлеченной к работе Янины Татаржинской [Змеул 2025, с. 47]. Однако сохранились эскизы Павлова, по которым можно судить о первоначальном замысле. По задумке архитектора, наземный вестибюль (а также перронный зал в первом варианте) должен был быть выстроен с использованием контраста красного кирпича и белого камня, что является прямой отсылкой к архитектуре нарышкинского стиля. В архивах Павлова сохранился рисунок с изображением церкви Покрова в Филях (1694) – одного из первых примеров данного стиля в архитектуре Москвы конца XVII столетия.

Проект перронного зала (рис. 6) был утвержден с незначительными изменениями, благодаря чему сохранился первоначальный замысел Павлова. Он представляет собой чередование широких полуциркульных арок разной высоты с мраморными уступами, которые имитируют перспективные порталы древнерусских храмов. Леонид Павлов обладал обширными знаниями древнерусского зодчества; в его архиве сохранились десятки выполненных им рисунков с изображениями церквей и крепостей Древней Руси [Броновицкая, Казакова, Павлова 2015, с. 146], в том числе – рисунок церкви Покрова Богородицы на Нерли (1165), которая считается отправной эстетической точкой «Добрынинской». Сочетание белого и розоватого оттенков мрамора в архитектуре перронного зала связано с воспоминаниями архитектора о Покровской церкви в лучах восходящего и заходящего солнца [Костина 2019, с. 183-184].

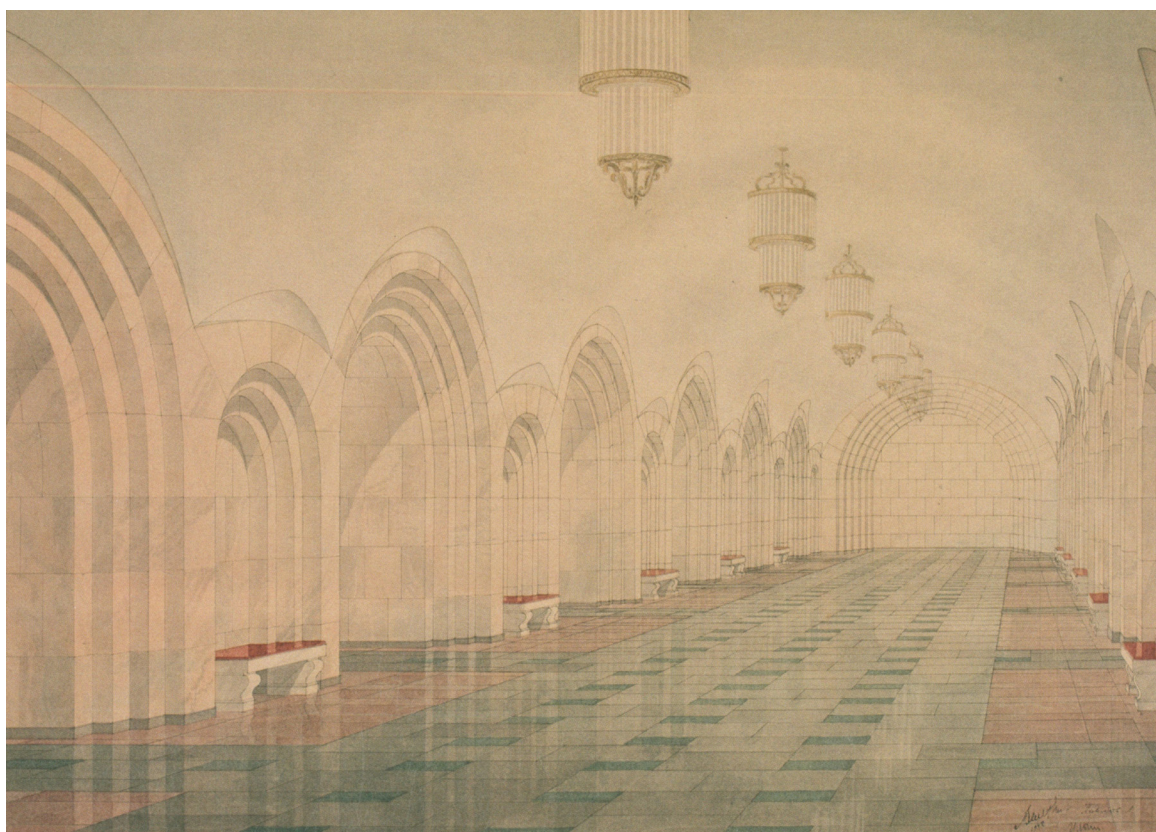


Рис. 6.
Проект станции метро «Добрынинская». Архитектор Л. Павлов при участии М. Ильина, М. Зеленина. 1948.

Станция «Комсомольская» Кольцевой линии

Работы по проектированию станции «Комсомольская»-кольцевая, открытой 30 января 1952 года, начались еще во время войны (1944), а завершены были уже после смерти автора проекта Алексея Щусева в 1949 году. Свод перронного зала был решен как продолжение декоративной темы ресторана Казанского вокзала, строительство которого по проекту того же архитектора началось еще до революции [Алексей Щусев 2022, с.115]. Художественное оформление «Комсомольской» посвящено теме военных побед, что включает её в категорию станций-мемориалов [Костина 2019, с. 70], а сам архитектор называл станцию «Залом Побед» [Евстратова, Колузаков 2025, с. 42]. Использование форм и мотивов древнерусского зодчества встречается здесь на нескольких уровнях. Барочные мотивы свода перронного зала отсылают к Воскресенскому собору Ново-Иерусалимского монастыря (вторая половина XVII века) в подмосковной Истре; Щусев разрабатывал проект послевоенного восстановления города, в рамках которого обмерял для последующего восстановления собор. Архитектура перронного зала в первых эскизах Щусева визуальнo напоминает Трапезную палату (1685-1692) Троице-Сергиевой Лавры, аналогии с которой ранее были использованы архитектором при проектировании Казанского вокзала [Броновицкая Н. 2020, с. 242]. Связь с её <палаты> эстетикой прослеживается, прежде всего, в абрисе арок перронного зала, опирающихся на каменные плиты поверх резных капителей и напоминающих аркаду гульбища Трапезной [Броновицкая Н. 2020, с. 243]. Еще до Революции Щусев работал в Лавре, занимаясь реставрацией её исторических зданий [Евстратова, Колузаков 2025, с. 42]; в период с 1908 по 1914 годы архитектор произвёл обмеры церкви во имя преподобного Михея в Троице-Сергиевой Лавре (1734) и странноприимного дома (1892) [Афанасьев 1978, с. 131-134]. С 1938 года Щусев состоял в Учёном совете по реставрационным работам монастыря и вместе с братом – инженером-строителем Павлом Щусевым разработал проект вертикальной планировки лаврской территории для упорядочения исторического архитектурного ансамбля.

Декоративное оформление свода перронного зала мозаичными панно в лепных картушах с резными волютами и растительным орнаментом создавалось под руководством Павла Корина. К сюжетной разработке Щусев и его соавтор Алиса Заболотная также привлекли упомянутых ранее художников Покровского и Бордиченко, которые за несколько лет до того создали мозаичное панно для станции «Автозаводская» («ЗИС»), также на военную тему [Евстратова, Колузаков 2025, с. 45]. Заболотная, в числе прочего, совершила поездку в Ростов Великий для зарисовки интерьеров церкви Богоматери Одигитрии (1692-1693), которую Щусев называл непревзойденным образцом внутреннего лепного убранства [Евстратова, Колузаков 2025, с. 49].

Корин ввел в программу сюжет «Александр Невский» (рис. 7), которого в проекте Щусева изначально не было. В итоге получилось восемь панно, пять из которых отсылали к речи Сталина на параде 1941 года, а три из них посвящены персонажам древнерусской истории: Александру Невскому, Дмитрию Донскому, Кузьме Минину и Дмитрию Пожарскому. На переднем плане панно с изображением Дмитрия Донского изображены герои Куликовской битвы Пересвет и Ослабя, которые были монахами Троице-Сергиева монастыря, чьей архитектурой вдохновлялся Щусев [Броновицкая Н. 2020, с. 243]. Минин и Пожарский изображены в толпе на Красной площади с абрисами Церкви Покрова на Рву и Спасской башни; Александр Невский – с образом Спаса Нерукотворного на знамени и золочеными куполами новгородского собора Святой Софии, а также башнями и стенами еще деревянного Детинца на заднем плане. В первоначальной программе росписи среди древнерусских сюжетов также фигурировало «Взятие Казани Иваном Грозным» [Евстратова, Колузаков 2025, с. 46].

В 1963 году в рамках борьбы с культом личности Сталина, начатой Хрущевым в 1956 году, были заменены два мозаичных панно. На одном из них – «Парад Победы» – был изображен Сталин на трибуне Мавзолея во время парада 1945 года. Панно переделали в «Триумф Победы», убрав фигуры Сталина и членов правительства и поместив на их месте образ Родины-Матери с серпом и молотом и пальмовой ветвью в руках на фоне знамён. Еще одно панно «Речь Сталина» (другое название – «Вручение гвардейского знамени») заменили на «Выступление Ленина перед красногвардейцами», на заднем плане которого изображены Никольская и Угловая Арсенальная башни Московского Кремля.



Рис. 7.
Мозаичное панно на своде перронного зала станции метро «Комсомольская» Кольцевой линии.
Художник П. Корин. Архитекторы А. Щусев, А. Заболотная, В. Кокорин. 1952.

Примечательна реакция на художественное оформление станции в советской архитектурной теории. Константин Рыжков в своей книге о московском метро перечисляет всех персонажей речи Сталина 1941 года в описании нескольких станций: Новокузнецкая [Рыжков 1954, с. 94] и «Комсомольская»-кольцевая [Рыжков 1954, с. 114]. Искусствовед Толстой пишет, что в мозаичных панно станции Корин по-своему развивает «традиции древнерусской монументальной живописи с ее величавой простотой, сдержанностью чувств и глубокой человечностью образов» [Толстой 1958, с. 217].

Щусев вместе с Заболотной и Кокориным также спроектировал наземный вестибюль станции (рис. 8), который заменил более ранний. Он представляет собой центрический объем, перекрытый куполом, которому в первых вариантах проекта архитектор придал форму шлема русского витязя, покрытого чеканкой. Вероятно, так реализовывалось желание Щусева придать облику станции черты допетровской архитектуры Древней Руси [Броновицкая Н. 2020, с. 243]. Помимо этого, и форма купола, и подкупольное пространство зала станции отсылает к архитектуре Михеевской церкви Троице-Сергиевой Лавры [Евстратова, Колузаков 2025, с. 44], о которой было сказано выше. Подобная связь с архитектурным ансамблем Лавры, вероятно, связана с тем, что с Ярославского вокзала поезда отправляются в Сергиев Посад, где в послевоенные годы шли реставрационные работы на территории монастыря [Броновицкая Н. 2020, с. 243]. Помимо искусствоведческого метода формально-стилистического анализа, позволяющего проследить связь архитектуры наземного вестибюля и перронного зала «Комсомольской»-кольцевой с архитектурой Лавры, разобраться с визуальными и композиционными отсылками к историческим произведениям, расположенным на Ярославском направлении железной дороги, позволяет обращение к опыту работы Щусева по проектированию здания Казанского вокзала (1913-1940), расположенного на другой стороне площади. В данном проекте Щусев также использовал прием переноса архитектурных форм городов, куда от вокзала отправляются поезда, в облик столичного здания. Так, в визуальном и конструктивном образе главного башенного объема Казанского вокзала прослеживаются черты башни Сююмбике, возведённой на территории Казанского Кремля в конце XVI – начале XVII века [Афанасьев 1978, с. 74-75]. Также, при разработке интерьеров здания (прежде



Рис. 8.
Проект наземного вестибюля станции метро «Комсомольская» Кольцевой линии.
Архитекторы А. Щусев, А. Заболотная, В. Кокорин. 1949.

всего, его главного зала) Щусев обращался к декоративным мотивам Успенского собора (1699-1710) Астраханского Кремля [Афанасьев 1978, с. 77]. Таким образом, прием заимствования в облике вокзалов архитектурных форм памятников тех городов, куда отправляются поезда – практика, к которой архитектор обращался еще в дореволюционный период и к которой вернулся уже после окончания Великой Отечественной войны.

В контексте изучения архитектуры, художественного и декоративного оформления станций «Комсомольская» и «Добрынинская» Кольцевой линии, представляется важным обратить внимание на особенности их восприятия зрителями, а, в данном случае, – пассажирами метро, а, точнее, на стремление заказчика – государство – управлять этим восприятием через архитектуру. После Революции 1917 года и смены государственного строя в стране начали появляться новые социальные практики и связанные с ними ритуалы. Так, кремация вместо традиционного обряда погребения в 1920-х и 1930-х годах пропагандировалась как достижение технического прогресса, борьба за гигиену, и способ формирования нового советского человека: атеиста, рационалиста и прагматика. Однако многие жители крупных городов (Москва, Ленинград), в которых были построены первые крематории, скептически и с опаской относились к подобного рода индустриализации смерти. Для борьбы со страхами и предубеждениями устраивались показательные кремации, которые организовывались в формате публичных действий (пример: кремация Владимира Маяковского в 1930 году и Сергея Кирова в 1934 году) [Калым 1930, с. 1]. Схожим образом предпринимались попытки снизить уровень тревожности москвичей, которым в 1935 году предлагалось буквально и образно спуститься в столичное подземелье, чтобы воспользоваться только что открывшимся метрополитеном. В том же году был издан сборник «Рассказы строителей метро», в котором проходчики, бетонщики и штукатуры делились своими впечатлениями от запуска первой очереди. Очевидно, стремясь уйти от образа тёмного и мрачного пространства под землёй, авторы воспоминаний говорили: «Свет – вот первый признак московского “подземелья”. Он обволакивает вас, он пронизывает вас ... Пассажира нужно заставить забыть, что он находится глубоко под землёй» [Рассказы 1935, с. 16]. Именно в этом сборнике появляется идеологема «дворцы под землёй»,

V.A. Litovchenko *Russian in the Soviet:
national motifs in Moscow metro art*

которая будет использоваться весь сталинский период строительства московского метро. Он <сборник> был издан в марте 1935 года, то есть до официального открытия метрополитена 15 мая. Данный факт небольшого хронологического зазора позволяет предположить, что это было сделано намеренно, чтобы подготовить будущих пассажиров к спуску под землю и страх перед неизвестным. Строителям метро вторит и Алексей Щусев в другом сборнике того же года: «То, что мы увидели в натуре под землёй, превзошло по впечатлению все ожидания. Московское метро по справедливости является лучшим и красивейшим в мире» [Метро 1935, с. 280]. Поскольку станции Кольцевой линии были сооружены в четвёртую очередь строительства (первая половина 1950-х годов), у архитекторов явно не было задачи (ни спущенной сверху, ни внутренне артикулированной) работать со страхами пассажиров перед «неизвестным». Использование образов светлых просторных перронных залов и массивных наземных вестибюлей, очевидно, было связано со стремлением «отпраздновать» победу в войне и продемонстрировать величие советского народа. Поскольку метро расположено в Москве – столице не только СССР, но и РСФСР, опора на русский национальный канон очевиден и оправдан.

Станция «Арбатская» Арбатско-Покровской линии

Станция «Арбатская», открытая для пассажиров 5 апреля 1953, стала одной из последних станций уходящей сталинской эпохи, в оформлении которой использовались национальные мотивы. Связь с древнерусским канонам прослеживается в облике решётки в торцах переходов (рис. 9), практически идентичной Золотой решётке Теремного дворца в Кремле, созданной во второй четверти XVII века; данный декоративный элемент «Арбатской» украшен схожими спиралевидными узорами и растительным орнаментом, но лишен изображений скomoroxов, сказочных животных, рыб и птиц. В проектной документации главного архитектора станции Леонида Полякова и его коллег, участвовавших в создании «Арбатской», ничего не сказано об аллюзиях на декор Теремного дворца, однако искусствоведческий метод формально-стилистического анализа позволяет безошибочно определить первоисточник, а общий контекст послевоенного десятилетия, активно работавшего с национальным канонам в архитектуре, делает подобные предположения легитимными.



Рис. 9.
Решётка в торцах переходов станции метро
«Арбатская» Арбатско-Покровской линии.
Архитекторы Л. Поляков, В. Поликарпова,
Ю. Зенкевич. 1953-1954.

Богато декорированный перронный зал освещен люстрами, которым придана форма церковных паникадил [Броновицкая Н. 2020, с. 260]. Изначально он должен был быть дополнен скульптурными картушами, в которых планировалось разместить 25 мозаичных панно по эскизам Корина на тему «Становление Руси» [Чепкунова, Костюк, Желудкова 2018, с. 293]. Всего было создано сорок эскизов с портретами полководцев, которые были перечислены Сталиным в речи на параде 1941 года [Петрова 2021, с. 136]. Эта часть проекта не была реализована, вероятно, из-за стремительной смены идеологического курса; станция была открыта 5 апреля 1953 года – ровно через месяц после смерти Сталина. С этого момента помпезная роскошь советской архитектуры начала сначала медленно, а затем всё стремительнее сходиться на нет.

Летом того же года в шестом номере журнала «Архитектура СССР» была опубликована статья упомянутого ранее искусствоведа Михаила Ильина – научного консультанта Леонида Павлова в работе над проектом «Добрынинской», – в которой говорилось, что «... близость Кремля, в особенности его башни Кутафьи, предопределила обращение авторов к русской архитектуре рубежа XVII-XVIII в., как исходному положению в создании новой станции» [Архитектура СССР 1953, с. 15]. Случай «Арбатской» показателен не столько прямым архитектурным заимствованием, сколько самой попыткой современников вписать её в дискурс национального. Отсутствие исторических отсылок в проектной документации станции превращает данный кейс в пример того, как архитектурная критика стремилась легитимировать сталинский монументализм через обращение к национальному канону, даже когда для этого требовалась интерпретативная надстройка.

Анализ архитектуры и художественного оформления станций, спроектированных, возведённых и введённых в эксплуатацию в период правления Сталина, позволяет сделать несколько обобщающих выводов о генезисе русского национального канона в советской архитектуре. Ввиду того, что главным и единственным заказчиком архитектурных проектов в СССР являлось государство, представляется возможным утверждать, что социальная значимость пространства московского метрополитена как пространства тотального эстетического опыта не менее важна, чем его эстетическая (визуальная, композиционная) составляющая. В рамках данной оптики, опирающейся на социологию искусства как часть искусствознания, архитектура наземных вестибюлей и перронных залов, а также их художественное и декоративное оформление являются не только и не столько творческим актом самовыражения конкретных архитекторов и художников-монументалистов, сколько продуктом сложного взаимодействия государства, выполняющего роль заказчика (и/или патрона) проекта, архитектора как создателя (и/или производителя) и той идеологической повестки, которая формировалась в результате этого взаимодействия. Данный взгляд коррелирует с концепцией архитектуры как идеологического заказа, раскрытой британским и американским социологом и историком Джанет Вольф в работе «The Social Production of Art» (1981). Искусство, по её мнению, функционирует в качестве идеологии, транслируя и закрепляя те или иные социальные ценности и формат взаимоотношений власти с «народом», являющимся потребителем и пользователем архитектуры [Wolff 1981, pp. 49-70]. В случае со сталинским метро, такими ценностями послевоенного десятилетия, транслировавшимися в оформлении станций, являются память о победе в Великой Отечественной войне, доблесть русского воинства и мемориальные практики культового зодчества как части русского национального нарратива. Трансляция государственной идеологии через включение в архитектуру станций рельефов и мозаичных панно, на уровне сюжета цитирующих речь Сталина на военном параде 1941 года, является ясным примером подобного социального производства искусства. Советские архитекторы, участвовавшие в проектировании означенных станций московского метро, безусловно, не были свободны от социальных, политических и идеологических ограничений, накладываемых заказчиком – государством, – посему использование ими форм русского национального зодчества следует воспринимать как стремление солидаризироваться с системой, чтобы не пасть её жертвой и не выпасть из актуального контекста [Соколов 2014, с. 66-84].

Второй важный вывод, сделанный на основе изучения практики включения русского национального канона в архитектуру сталинского метро Москвы, связан с концепцией искусства как социальной

V.A. Litovchenko *Russian in the Soviet:
national motifs in Moscow metro art*

системы, предложенной немецким социологом Никласом Луманом в его одноименной работе, опубликованной в 1995 году. Пользуясь ею <концепцией>, как оптикой восприятия советской архитектуры означенного периода, логично представить искусство московского метрополитена как медиум, в котором с помощью бинарного кода «героическое прошлое – светлое будущее» транслируется государственная идеология патриотизма советского человека, живущего в послевоенное десятилетие. В данной парадигме искусство понимается как особая форма коммуникации, которая работает на границе социальной системы и сознания [Luhmann 2000, pp. 102-132]. Таким образом, использование мотивов русского национального в целом и древнерусского канона в частности можно концептуализировать как коммуникативный акт власти, выступающей заказчиком проектов станций, направленный на конструирование идентичности через принадлежность к нации.

Третий вывод в данной части исследования связан с пространственной феноменологией и образом и положением тела пассажира в «подземном храме», о которой говорилось ранее в контексте станций «Добрынинская» и «Комсомольская»-кольцевая. В случае с перронным залом «Добрынинской», архитектурная форма не просто цитирует перспективные порталы древнерусских храмов в целом и церковь Покрова на Нерли в частности, но и воспроизводит их феноменологическое качество: массивные опоры и поднимающиеся вверх полуциркульные арки организуют телесный опыт пассажира, задавая ритм его движения и модус восприятия, близкий к входу в сакральное пространство. Пользуясь терминологией французского философа Жана-Люка Нанси, предложенной им в работе «Corpus» (1992), русская национальная идея здесь не столько прочитывается как знак, сколько воплощается в самой «плоти» сооружения перронного зала станции, воздействуя на моторику и кинестезию человека. Подобное воплощение – особый способ явленности смысла, не сводимого к простому претворению или облачению идеи в материю, но предстающим самым способом её существования [Нанси 1999, с. 94]. Для понимания того, как форма перронных залов станций «Добрынинская» и «Комсомольская»-кольцевая работает с телом зрителя-пассажира, превращая транзитное пространство метро в место специфического «сакрального» опыта, несмотря на его подземное расположение, представляется возможным обратиться также к феноменологии восприятия еще одного французского философа Мориса Мерло-Понти. Пользуясь введенными им терминами «гаптического взгляда» и «телесной схемы» в разделе труда «Феноменология восприятия» (1945), посвященном пространственности собственного тела и моторике, в данном случае вступающими в резонанс с архитектурными объёмами, стоит сказать, что порталы «Добрынинской» и свод «Комсомольской»-кольцевой структурируют не только взгляд человека, но и его движения, создавая эффект входа в иное, почти сакральное пространство. Таким образом, перронные залы станций из транзитного пространства превращаются в место специфического сакрального опыта, а сама архитектура не просто созерцается пассажирами, но и осязательно переживается ими через движения и телесную схему [Мерло-Понти 1999, с. 121-148]. Мерло-Понти утверждает, что тело в подобных пространствах не находится как объект, а «обитает» в них, при этом движение и восприятие пространства неразрывно связаны между собой. Пользуясь данной оптикой, можно сказать, что тело пассажира московского метро, оказывающегося на данных станциях Кольцевой линии, воспринимавшейся и обозначавшейся в 1950-х годах как «Венок Победы», – это не просто объект, а сознание тела создаёт форму объекта, тем самым формируя опыт пространства [Мерло-Понти 1999, с. 122].

Четвёртый и последний обобщающий вывод в данной части исследования связан с «танатологией образа» и темой специфического «захоронения» национального мифа в подземелье московского метро. Теоретической опорой исследования в данном случае выступают труды французских писателя и мыслителя Мориса Бланшо («Пространство литературы», 1955) и философа Жака Деррида («Призраки Маркса. Государство долга, работа скорби и новый Интернационал», 1993). В данной оптике погружение русского национального канона на глубину нескольких десятков метров превращает означенные станции метро в своего рода «склеп» или «архив» памяти государства, где образы Александра Невского, Дмитрия Донского и других персонажей русской истории, упомянутых Сталиным в речи на параде 1941 года, обретают призрачное и одновременно присутствующее и ускользающее бытие [Бланшо 2002, с. 104], тем самым дополнительно сакрализуя пространство, прежде всего, станций «Добрынинская» и

В.А. Литовченко *Русское в советском:*
национальные мотивы в искусстве московского метро

«Комсомольская»-кольцевая, поскольку в архитектуре их перронных залов архитекторами Павловым, Щусевым и Заболотной использованы отсылки к культовой архитектуре (церкви Покрова на Нерли и Трапезной палаты Троице-Сергиевой Лавры соответственно). Древнерусское же наследие в московском метро сталинского периода правления в целом может восприниматься не просто как цитата того или иного памятника или обобщённой эстетики эпохи, но и как «призрак», который «бродит» по советскому пространству означенного периода, будучи одновременно мёртвым (в данном случае – вытесненным авангардной эпохой) и живым (актуальным для легитимации в первое послевоенное десятилетие). Таким образом, культурный след в архитектуре метро, которым является русский национальный миф, в известной степени спектрален, то есть призрачен. Прошлое России, на территории которой находятся памятники архитектуры московского метро, не ушло окончательно и продолжает «преследовать» настоящее в виде призраков идей о русской нации и его воинстве, а также культурных образов [Деррида 2006, с. 5-61].

7 декабря 1954 года Первый секретарь ЦК КПСС Никита Хрущёв, выступая на II Всесоюзном совещании строителей, выступил с резкой критикой «стиля украшательства и излишеств» [Змеул, Гончарук 2020, с. 68]. По мнению Ольги Казаковой, «борьба с излишествами» в своей скрытой фазе началась еще в середине 1930-х годов, но в тот период она была связана, прежде всего, с попытками решения проблемы типизации, со стремлением к индустриализации и со снижением стоимости строительства, а не с идеологической составляющей эстетики сталинской архитектуры [Казакова 2010, с. 40-48]. Довольно скоро борьба с «архитектурными излишествами» затронула и Метрогипротранс – организацию, которая занималась проектированием станций московского метро. В конце 1955 года, после принятия постановления ЦК КПСС «Об устранении излишеств в проектировании и строительстве» был снят с должности главный архитектор Мосгипротранса Алексей Душкин, впоследствии лишившийся не только работы, но и премий и званий; станции, которые к тому моменту уже строились, были открыты «без излишеств» [Броновицкая, Малинин, Пальмин 2019, с. 332]. В эти же годы учеником Душкина Михаилом Марковским был разработан типовой проект новых станций мелкого заложения, в котором перронный зал был разделен всего двумя рядами колонн, без массивных пилонов или стен. Колонны на таких станциях установлены с интервалом 4 метра; при стандартной длине станции количество колонн в ряду составляет не 40, а 38 [Броновицкая, Малинин, Пальмин 2019, с. 333]. Какой-либо декор станций надолго исчезает из проектов, что, во-первых, связано с идеологической борьбой советского модернизма со сталинским неоклассицизмом, а, во-вторых, продиктовано необходимостью экономии средств при строительстве. Подобная ситуация сохранялась вплоть до 1970 года, когда в журнале «Строительство и архитектура Москвы» вышла статья начальника Метростроя Василия Полежаева, раскритиковавшего однотипные станции-«сороконожки», повторяющие один их тот же проект, из-за чего отличить их друг от друга можно только по небольшим элементам декора. Все это, по словам Полежаева, вело к утрате станциями московского метрополитена своей индивидуальности [Змеул, Гончарук 2020, с. 71]. В поздние годы существования Советского Союза подобный идеологический и эстетический поворот привёл к стремлению архитекторов синтезировать подход индустриализации строительства и индивидуализации облика станций. «Дворцовость» ушла, а торжественная декоративность вернулась спустя почти два десятилетия [Змеул, Гончарук 2020, с. 72]. Мозаичное оформление вернётся в московское метро в начале 1970-х годов благодаря совместной рекомендации главного архитектора Москвы Михаила Посохина и комиссии по синтезу искусств Академии художеств СССР. Помимо мозаики также начали использоваться орнаментально оформленные металлические вставки на туннельных стенах, за которыми прятались дверцы, ведущие в слой технической инфраструктуры [Броновицкая, Малинин, Пальмин 2019, с. 334].

Станция «Шаболовская»

Станция «Шаболовская» была открыта в 1980 году, что совпало с проведением в Москве Олимпиады. Архитекторы Николай Демчинский и Юлия Колесникова спроектировали наземный вестибюль

V.A. Litovchenko *Russian in the Soviet:
national motifs in Moscow metro art*

в подчеркнуто модернистском, «интернациональном» стиле. Укороченный же платформенный зал был спроектирован Ираидой Петуховой и Виталием Качуриным и наполнен отсылками к искусству Древней Руси. Мраморные пилоны перронного зала станции плавно переходят в своды, своими формами напоминая белокаменную архитектуру Москвы XIV века периода княжения Дмитрия Донского.

На противоположной от эскалаторов стене зал декорирован литым витражом с бетонным рельефом «В эфире Москва», посвящённым телевидению и связанным с находящейся рядом со станцией Шуховской башней (рис. 10). Её силуэт расположен по центру витражной композиции вместе с башнями Московского Кремля и зданием СЭВ и заключён в переплетение радиоволн и гиперболических дуг. Ниже расположены изображения космонавта и телевизионных экранов, демонстрирующих сцены из мирной жизни, а окружают их дуги с надписями «Ленин», «Мир» и «СССР» на разных языках, что должно было считываться как напоминание об Олимпиаде (витраж был установлен спустя два года после открытия станции).

Однако первоначально художник Андрей Кузнецов планировал разместить на витраже сюжет «За Русь Святую» (рис. 11) с изображением Дмитрия Донского на белом коне в окружении ратного войска с фрагментами крепостной, культовой и деревянной архитектуры по сторонам [Петрова 2021, с. 224]. Подобного рода отсылки к истории и культуре Древней Руси связаны с тем, что станция «Шаболовская» расположена недалеко от Донского монастыря (основан в конце XVI века) – важной архитектурной доминанты района [Броновицкая, Малинин, Пальмин 2019, с. 335]. Не менее важной причиной является 600-летний юбилей Куликовской битвы, который «с осторожностью» отмечался в этот год в СССР. Так, в десятом номере газеты «Московские новости» от 7 сентября 1980 года вышла статья «Куликово поле. Ключ к “русской загадке”» с изображением Храма Сергия Радонежского, построенного

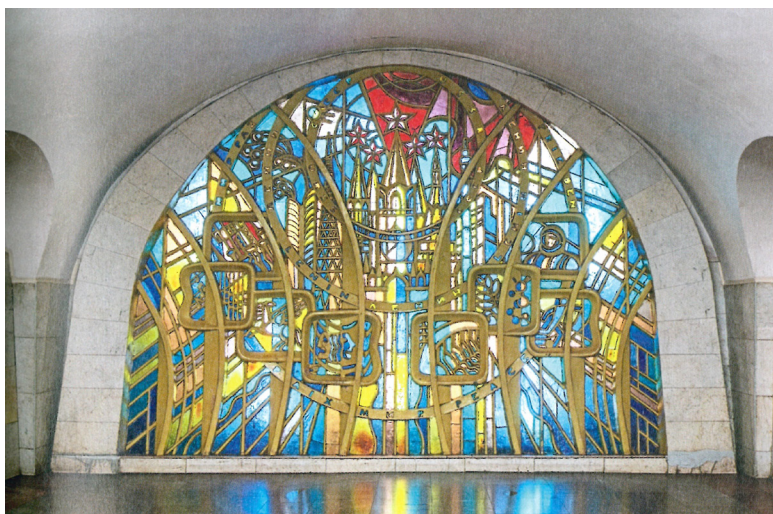


Рис. 10.
Витраж станции метро «Шаболовская».
Художник А. Кузнецов.
Архитекторы И. Петухова,
В. Качуринец. 1962/1980.



Рис. 11.
Эскиз витража станции метро «Шаболовская».
Художник А. Кузнецов.
Архитекторы И. Петухова, В. Качуринец.
1962/1980.

на Куликовом поле по проекту Алексея Щусева в 1913-1917 годах [Московские новости 1980, с. 12-13]. С философской же точки зрения случай с оформлением перронного зала станции «Шаболовская» – это не только и не столько «спор о витраже», сколько столкновение «космического» и одновременно «олимпийского» тела космонавта, изображенного в итоговом варианте Кузнецова, и «архаического» тела Дмитрия Донского на коне из первого варианта проекта в одном визуальном поле.

Станция «Нагатинская»

В архитектуре станции «Нагатинская» (первоначальное название – «Нижние Котлы») использование мотивов древнерусского зодчества также, как и в случае с «Шаболовской», прослеживается на нескольких уровнях. Во-первых, мощные колонны-столбы, по словам архитектора Леонида Павлова, своими формами отсылают к характерной архитектуре соборов Великого Новгорода [Костина 2019, с. 184]. Во-вторых, путевые стены станции были украшены декоративными панно в технике флорентийской мозаики по эскизам Элеоноры Жарёновой и Владимира Васильцова, на которых изображены памятники московской архитектуры древнерусского периода: Архангельский собор Московского Кремля, Храм Покрова Пресвятой Богородицы, что на Рву, дворец царя Алексея Михайловича в Коломенском (рис. 12), а также несохранившийся деревянный Кремль с надписью на ленте сверху «Основание Москвы. 1147 год». Помимо древнерусской архитектуры, на стенах можно встретить изображения гусяров, крестьян, стрельцов и других персонажей Древней Руси [Петрова 2021, с. 264].

Сами художники говорили, что тема мозаичного оформления путевых стен была продиктована местонахождением станции, где в древние времена добывали камень для строительства Кремля, в Коломенском на Куликовскую битву собирали дружину, а в XVII веке был построен деревянный дворец царя Алексея Михайловича [Костина 2019, с. 192-194]. Изначально в оформлении путевых стен должны были быть и фрагменты мозаики, связанные с историей росписей Благовещенского собора в Кремле и Теремного дворца в Коломенском, но в итоге они были заменены на изображение букета полевых цветов и натюрмортом из древнего оружия. По словам Жарёновой и Васильцова, эскизы мозаик пришлось долго утверждать в Главном архитектурно-планировочном управлении (ГлавАПУ) и Моссовете из-за



Рис. 12.

Мозаичное панно станции метро «Нагатинская». Художник Э. Жарёнова, В. Васильцов. Архитектор Л. Павлов. 1983.

V.A. Litovchenko *Russian in the Soviet:
national motifs in Moscow metro art*

разногласий по поводу тематики; предлагали заменить ее промышленной темой, связанной с химическим предприятиями, расположенными в районе Нижний Котлов, однако историческое содержание росписи удалось отстоять [Костина 2019, с. 194-195].

Ранее в статье, при описании опыта использования русских национальных мотивов в сталинском метро и для понимания механики трансляции государственной идеологии через архитектуру, использовалась концепция «социального производства искусства» Дж. Вольф, которая рассматривает производство искусства не как автономный объект, но как результат взаимодействия заказчика, художника и идеологической среды, в которой они находятся сами и которую конструируют для «потребителей» искусства (в данном случае – пассажиров московского метрополитена). При таком подходе, мозаичные и рельефные панно станций 1940-х и 1950-х годов, на уровне сюжета цитирующие речь Сталина на параде 1941 года, являются примером именно такого производства. В случае же с проектами эпохи советского модернизма в целом и оформлением станции «Нагатинская» в частности видно усложнение подобного рода коммуникации, где, пользуясь терминологией Лумана, искусство как медиум транслирует уже не прямой «приказ» архитекторам и художникам опираться на речь генералиссимуса 1941 года и транслировать конкретные образы прошлого, но символически закодированное сообщение о единстве советского и русского национального нарратива, последний из которых подан через историзирующую оптику (обращение к формам именно древнерусского зодчества).

Станция «Боровицкая»

Главным мотивом перронного зала станции метро «Боровицкая», спроектированной архитектором Львом Поповым и открытой 2 января 1986 года, стала аллюзия на краснокирпичные стены Московского Кремля, расположенные от неё в непосредственной близости. Помимо красного кирпича в облицовке подземного вестибюля также использован белый камень (мрамор), который должен напоминать о белокаменной архитектуре Кремля XIV века периода княжения Дмитрия Донского.

Как напоминание о Боровицком холме, на котором в 1147 году была основана столица, в кирпичную облицовку вставлены клейма-заплатки. В южном торце зала художники Игорь Николаев и его жена Марина Дедова-Дзедушинская разместили терракотовое панно «Дерево народов СССР» (рис. 13), вырастающее из Московского Кремля, а его крона выполнена в форме карты СССР. На ветвях –



Рис. 13.

Керамическое панно «Дружба народов СССР» станции «Боровицкая».

Художники И. Николаев, М. Дедова-Дзедушинская. Архитектор Л. Попов. 1986.

поясные изображения представителей национальных республик в соответствующих костюмах. Образ народов Советского Союза, которые «вырастают» из Московского Кремля, хронологически и символически завершил ряд проектов станций столичного метрополитена советского периода, в которых использовались национальные русские мотивы.

Заключение

Подводя итоги сказанного в статье, представляет возможным и полезным еще раз обратиться к понятийному аппарату французской философской мысли XX века для расширения исследовательской оптики в рамках искусствоведческой науки.

Древнерусские мотивы в архитектуре московского метрополитена – не просто пример «использования наследия» с эстетической точки зрения, но симптоматическое возвращение нарратива, вытесненного авангардом 1920-х и начала 1930-х годов, необходимого для легитимации имперского статуса СССР после травмы войны. Пользуясь понятием симптома (иной вариант написания – «синтом») как означающего, несущего послание, предложенным французским психоаналитиком и философом Жаном Лаканом («Семинары», 1954-1976), представляется возможным и важным сказать, что симптом в случае данного исследования – это не просто «влияние», но структурированный способ проговаривания истины, которую субъект – советская идеология – не может артикулировать прямо. Истина в данном случае – это необходимость в национальной, а не только и не столько классовой, идентичности. Таким образом, феномен «русского в советском», явленный в архитектуре московского метрополитена, предстаёт не как последовательная стилизация или идеологическая манифестация, но как лакановский симптом – возвращение вытесненного национального содержания, без которого имперский проект оказался символически неполным. Лакан говорит, что «симптом является означающим, значение которого от нас ускользает, но который, будучи прочитан, способен раскрыть истину субъекта» [Лакан 2004, с. 25-32]. Таким образом, возвращение вытесненного национального содержания в облике станций метро можно понимать как симптом, считываемый через архитектурную форму.

Пользуясь концепцией, предложенной французским этнографом Марком Оже («Не-места. Введение в сверхсовременную антропологию», 1992), станции московского метро можно представить как классическое «не-место», пространство транзита. Оже утверждает, что «... если место можно определить как идентифицирующее, связанное и историческое, то пространство, которое не может быть определено ни как идентифицирующее, ни как связанное, ни как историческое, является не-местом». При этом «не-место» – это пространство, «предназначенное исключительно для транзита, коммуникации и потребления» [Оже 2017, с. 77-80]. Таким образом, можно интерпретировать станции московского метрополитена как «не-место», которое парадоксальным образом насыщается сакральной и национальной символикой одновременно.

В рамках концепции, предложенной французским философом Мишелем Фуко («Слова и вещи. Археология гуманитарных наук», 1966), метро как подземное, замкнутое, но связанное со всем городом пространство – это идеальный пример гетеротопии, пространства, способного совмещать несколько несовместимых явлений и сущностей в одном реальном месте (храм, поле боя, мавзолей, транзитный узел). Станции московского метрополитена, прежде всего, совмещают в себе функцию подземного транзитного узла и образ сакрального, храмового пространства, выступая гетеротопией [Фуко 2006, с. 191-204].

Подытоживая всё выше сказанное, можно утверждать, что станции московского метро функционируют как фукодианские гетеротопии, совмещающая в себе несовместимое: подземный транзит и сакральную архитектуру, утилитарное «не-место» по Оже и пространство триумфальной памяти. Именно в этой диалектике глубины и поверхности, утилитарности и торжественности, интернационального и национального рождается уникальный советский хронотоп, в котором «древнерусское» не просто воспринимается как таковое, но всегда присутствует как тень модерна, обеспечивая его связь с толщей истории и легитимируя его претензию на вечность.

Московский метрополитен наряду с Дворцом Советов и каналом Москва – Волга стал важнейшим архитектурным и идеологическим проектом столицы сталинского периода правления, который

V.A. Litovchenko *Russian in the Soviet: national motifs in Moscow metro art*

сакрализуется в советском сознании одновременно и как реальное сооружение, и как абстрактная точка на карте города, одна из смысловых доминант мифологизированного пространства СССР [Куцелова 2010, с. 181]. Использование форм и мотивов древнерусского зодчества в его архитектуре является важной приметой бытования советской архитектуры Москвы, а их присутствие в проектах сталинского неоклассицизма и хрущёвско-брежневского модернизма говорит о том, что помимо принципиальных идеологических и стилистических различий, эти эпохи обладают и сходными чертами. Осознание этого создает простор для дальнейшего изучения означенной темы.

ИСТОЧНИКИ

- Архитектура СССР 1953 – Архитектура СССР. 1953. №6. С. 15.
Калым 1930 – *Калым Д.* За гробом поэта революции: Гражданская панихида у клуба ФОСП // Литературная газета. 1930. 21 апреля (№2360).
Катцен, Рыжков 1948 – *Катцен И., Рыжков К.* Московский метрополитен. – Москва: Издательство Академии архитектуры СССР, 1948.
Метро 1935 – Метро: сборник, посвященный пуску Московского метрополитена / под. Ред. Л. Ковалева. – Москва: Издание газеты «Рабочая Москва», 1935.
Московские новости 1980 – Московские новости. 1980. №10. С. 12-13.
Рассказы 1935 – Рассказы строителей метро / сост. Л. Ковалев. – Москва, История фабрик и заводов, 1935.
Рыжков 1954 – *Рыжков К.* Московский метрополитен. – Москва: Московский рабочий, 1954.
Сталин 1997 – *Сталин И.* Сочинения. Т. 15. – Москва: Писатель, 1997.
Толстой 1958 – *Толстой В.* Советская монументальная живопись. – Москва: Искусство, 1958.

ЛИТЕРАТУРА

- Алексей Щусев 2022 – Алексей Щусев. Архитектор, художник, директор: к 150-летию со дня рождения // Каталог выставки. – Москва: Государственная Третьяковская галерея, 2022.
Архитектор 1988 – Архитектор Михаил Фёдорович Оленев. Каталог. – Москва: Союз архитекторов, 1988.
Астраханцева 2010 – *Астраханцева Т.* Стиль «Победа» в декоративно-орнаментальном искусстве 1940 – 1950-х годов: к проблеме дефиниций в советском искусстве сталинской эпохи // Архитектура сталинской эпохи: Опыт исторического осмысления. – Москва: КомКнига, 2010. – С.142-149.
Афанасьев 1978 – *Афанасьев К. А.В.* Щусев. – Москва: Стройиздат, 1978.
Бланшо 2002 – *Бланшо М.* Пространство литературы / пер. с фр. В.П. Большакова и др. – Москва: Логос, 2002.
Броновицкая, Казакова, Павлова 2015 – *Броновицкая А., Казакова О., Павлова Л.* Леонид Павлов. – Москва: Electa Architecture, 2015.
Броновицкая, Малинин, Пальмин 2019 – *Броновицкая А., Малинин Н., Пальмин Ю.* Москва: архитектура советского модернизма. 1955-1991. Справочник-путеводитель. – Москва: Музей современного искусства «Гараж», 2019.
Броновицкая, Хилл, Петрова, Куделина 2022 – *Броновицкая А., Хилл Д., Петрова А., Куделина Е.* Москва. Искусство для архитектуры. Советская монументальная мозаика 1925-1991 годов. – Москва: DOM publishers, 2022.
Броновицкая А. 2020 – *Броновицкая А.* Дворцы для народа. Архитектура первого 20-летия московского метро // Московское метро. Т.3: Станции. – Москва: Институт Генплана Москвы, 2020. – С. 8-11.
Броновицкая Н. 2020 – *Броновицкая Н.* Памятники архитектуры Москвы. Архитектура Москвы 1941-1955 гг. Т. 11. – Москва: Искусство – XXI век, 2020.
Деррида 2006 – *Деррида Ж.* Призраки Маркса / пер. с фр. Б. Скуратова. – Москва: Logos-altera; Ecce homo, 2006.
Евстратова, Колузаков 2025 – *Евстратова М., Колузаков С.* «Комсомольская»-кольцевая московского метрополитена – станция побед // Победа – стиль эпохи. – Москва: Наука, 2025. – С. 39-53.
Змеул, Гончарук 2020 – *Змеул А., Гончарук Д.* Нетиповое типовое: от «упрощенчества» к золотой середине // Московское метро. Т.3: Станции. – Москва: Институт Генплана Москвы, 2020. С. 68-73.
Змеул 2025 – *Змеул А.* Идеальное метро. Архитектурные конкурсы Московского метрополитена. 1955-1991. – Москва: Музей современного искусства «Гараж», 2025.
Казакова 2010 – *Казакова О.* «Борьба с излишествами» в 1930 – 1950-е годы // Архитектура сталинской эпохи: Опыт исторического осмысления. – Москва: КомКнига, 2010. – С. 40-48.
Костина 2019 – *Костина О.* Архитектура Московского метро. 1935-1980-е годы. – Москва: БуксМАрт, 2019.
Кузнецов, Змеул, Кагаров 2016 – *Кузнецов С., Змеул А., Кагаров Э.* Скрытый урбанизм 2016 – Скрытый урбанизм: архитектура и дизайн Московского метро, 1935-2015 / под ред. Ф. Мойзера и А. Мартовицкой. – Берлин: DOM publishers, 2016.
Куцелова 2010 – *Куцелова А.* Место московского метрополитена в советском культурном пространстве // Архитектура сталинской эпохи: Опыт исторического осмысления. – Москва: КомКнига, 2010. – С. 174-182.
Лакан 2004 – *Лакан Ж.* Семинары. Книга 11: Четыре основные понятия психоанализа / пер. с фр. А. Черноглазова. – Москва: Гнозис, Логос, 2004.
Лидов 2009 – *Лидов А.* Иеротипия. Пространственные иконы и образы-парадигмы в византийской культуре. – Москва: Феория, 2009.
Мерло-Понти 1999 – *Мерло-Понти М.* Феноменология восприятия / пер. с фр. под ред. И.С. Вдовиной, С.Л. Фокина. – Санкт-Петербург: Ювента; Наука, 1999.
Московское метро 2020 – Московское метро. Сеть. Линии. Станции : [в 3 томах] / А. Броновицкая, А.Змеул, И.Бахирев [и др.]; под общей редакцией С.О. Кузнецова, Т.Н. Гук; ГАУ «Институт Генплана Москвы». – Москва: Институт Генплана Москвы, 2020.
Нанси 1999 – *Нанси Ж.-Л.* Corpus / сост., общ. ред. и вступ. ст. Е. Петровской. – Москва: Ad Marginem, 1999.
Петрова 2021 – *Петрова А.* Московское метро: Архитектурный гид. – Москва: Кучково поле, 2021.
Победа 2025 – Победа – стиль эпохи: коллективная монография / [А.С. Айнутдинов, А.П. Антонова, Т.Л. Астраханцева и др.] / под ред. Т.Л. Астраханцевой [и др.]. – Москва: Наука: Российский государственный социальный университет, 2025.
Оже 2017 – *Оже М.* Не-места. Введение в антропологию гипермодерна / пер. с фр. А.Ю. Коннова. – Москва: Новое литературное обозрение, 2017.
Соколов 2014 – *Соколов К.* Социология искусства как часть искусствознания: становление и развитие // Художественная культура. 2014. №3 (12). С. 66-89.
Фуко 2006 – *Фуко М.* Другие пространства // Фуко М. Интеллектуалы и власть: Избранные политические статьи, выступления и интервью. Ч. 3 / пер. с фр. С.Ч. Офортаса. – Москва: Праксис, 2006. – С. 191-204.

Хлевнюк 2015 – Хлевнюк О. Сталин. Жизнь одного вождя: биография. – Москва: АСТ: Corpus, 2015.

Чепкунова, Костюк, Желудкова 2018 – Чепкунова И., Костюк М., Желудкова Е. Московское метро: Подземный памятник архитектуры. – Москва: Кучково поле, 2018.

Luhmann 2000 – Luhmann N. Art as a Social System. – Stanford, California: Stanford University Press, 2000.

Wolff 1981 – Wolff J. The Social Production of Art. – London: Macmillan, 1981.

SOURCES

Arkhitektura SSSR [Architecture of the USSR] (1953), no. 6, p. 15, Moscow, USSR.

Kalym, D. (1930), “Behind the Coffin of the Poet of the Revolution: Civil Memorial Service at the FOSP Club”, *Literaturnaya gazeta*, April 21, no. 2360, Moscow, USSR.

Kattsen, I. and Ryzhkov, K. (1948), *Moskovskiy metropoliten* [The Moscow Metro], Izdatel'stvo Akademii arkhitektury, Moscow, USSR.

Kovalev, L. (comp.) (1935), *Rasskazy stroiteley metro* [Stories of Metro Builders], Istoriya fabrik i zavodov, Moscow, USSR.

Kovalev, L. (ed.) (1935), *Metro: sbornik, posvyashchyonnyy pusk Moscowskogo metropolitena* [Metro: A Collection Dedicated to the Launch of the Moscow Metro], Izdanie gazety “Rabochaya Moskva”, Moscow, USSR.

Moskovskie novosti [Moscow News] (1980), no. 10, Moscow, USSR, pp. 12-13.

Ryzhkov, K. (1954), *Moskovskiy metropoliten* [The Moscow Metro], Moskovskiy rabochiy, Moscow, USSR.

Stalin, I. (1997), *Sochineniya. Tom 15* [Works. Vol. 15], Pisatel', Moscow, USSR.

Tolstoy, V. (1958), *Sovetskaya monumental'naya zhivopis'* [Soviet Monumental Painting], Iskustvo, Moscow, USSR.

REFERENCES

Afanasyev, K. (1978), A.V. *Shchusev*, Stroyizdat, Moscow, Russia.

Ainutdinov, A.S., Antonova, A.P., Astrakhantseva, T.L. et al. (2025), *Pobeda – stil' epokhi* [Victory as the Style of the Era], Nauka, Moscow, Russia.

Aleksey Shchusev. *Arkhitekt, khudozhnik, direktor: k 150-letiyu so dnya rozhdeniya* [Alexey Shchusev. Architect, Artist, Director: On the 150th Anniversary of His Birth], (2022), Exhibition catalogue, Gosudarstvennaya Tret'yakovskaya galereya, Moscow, Russia.

Arkhitekt Mikhail Fyodorovich Olenov [Architect Mikhail Fyodorovich Olenov] (1988), Catalogue, Soyuz arkhitektorov, Moscow, Russia.

Astrakhantseva, T. (2010), “The “Victory” Style in the Decorative and Ornamental Art of the 1940s – 1950s: On the Problem of Definitions in Soviet Art of the Stalin Era”, *Architecture of the Stalin Era: An Attempt at Historical Comprehension*, KomKniga, Moscow, Russia, pp. 142–149.

Blanchot, M. (2015), *Prostranstvo literatury* [The Space of Literature], Logos, Moscow, Russia.

Bronovitskaya, A., Kazakova, O. and Pavlova, (2015), L. *Leonid Pavlov* [Leonid Pavlov], Electa Architecture, Moscow, Russia.

Bronovitskaya, A., Malinin, N., and Pal'min, Yu. (2019), *Moskva: arkhitektura sovetskogo modernizma. 1955-1991. Spravochnik-putevoditel'* [Moscow: Architecture of Soviet Modernism. 1955-1991. A Reference Guide], Muzei sovremennogo iskusstva “Garazh”, Moscow, Russia.

Bronovitskaya, A., Hill, J., Petrova, A. and Kudelina, E. (2022), *Moskva. Iskustvo dlya arkhitektury. Sovetskaya monumental'naya mozaika 1925-1991 godov* [Moscow. Art for Architecture. Soviet Monumental Mosaics of 1925–1991], DOM publishers, Moscow, Russia.

Bronovitskaya, A. (2020), “Palaces for the People. The Architecture of the First Two Decades of the Moscow Metro”, *Moscow Metro. Vol. 3: Stations*, Institut Genplana Moskvy, Moscow, Russia, pp. 8-11.

Bronovitskaya, N. (2020), *Pamyatniki arkhitektury Moskvy. Arkhitektura Moskvy 1941-1955 gg. Tom 11* [Architectural Monuments of Moscow. Moscow Architecture of 1941–1955. Vol. 11], Iskustvo – XXI vek, Moscow, Russia.

Chepkunova, I., Kostyuk, M. and Zheludkova, E. (2018), *Moscow Metro: Underground Architectural Monument*, Kuchkovo pole, Moscow, Russia.

Derrida, J. (2006), *Prizraki Marksa. Gosudarstvo dolga, rabota skorbi i novyy Internatsional* [Specters of Marx. The State of Debt, the Work of Mourning and the New International], Logos-altera, Ecce homo, Moscow, Russia.

Evstratova, M. and Koluzakov, S. (2025), ““Komsomolskaya” (Circle Line) of the Moscow Metro – A Station of Victories”, *Victory as the Style of the Era*, Nauka, Moscow, Russia, pp. 39-53.

Foucault, M. (2006), “Of Other Spaces”, Foucault, M. *Intellectuals and Power: Selected Political Articles, Speeches and Interviews, Part 3*, Praxis, Moscow, Russia. 191-204.

Kazakova, O. (2010), ““The Struggle against Excesses” in the 1930s – 1950s”, *Architecture of the Stalin Era: An Attempt at Historical Comprehension*, KomKniga, Moscow, Russia, pp. 40-48.

Khlevnyuk, O. (2015), *Stalin. Zhizn' odnogo vozhdy: biografiya* [Stalin. The Life of One Leader: A Biography], AST, Corpus, Moscow, Russia.

Kostina, O. (2019), *Arkhitektura Moskovskogo metro. 1935-1980-e gody* [Architecture of the Moscow Metro. 1935 – 1980s], BuksMArt, Moscow, Russia.

Kutseleva, A. (2010), “The Place of the Moscow Metro in the Soviet Cultural Space”, *Architecture of the Stalin Era: An Attempt at Historical Comprehension*, KomKniga, Moscow, Russia, pp. 174-182.

Kuznetsov, S., Zmeul, A., Kagarov, E. (2016), *Skrytyy urbanizm: arkhitektura i dizayn Moskovskogo metro, 1935–2015* [Hidden Urbanism: Architecture and Design of the Moscow Metro, 1935–2015], DOM publishers, Berlin, Germany.

Kuznetsov, S.O. and Guk, T.N. (eds.) (2020), *Moscow Metro. Network. Lines. Stations* [in 3 volumes], Moscow City Planning Institute, Moscow, Russia.

Lacan, J. (2004), *Seminary. Kniga 11: Chetyre osnovnye ponyatiya psikhoanaliza* [The Seminars. Book 11: The Four Fundamental Concepts of Psychoanalysis], Gnozis, Logos, Moscow, Russia.

Lidov, A. (2009), *Ierotipiya. Prostranstvennye ikony i obrazy-paradigmy v vizantiyskoy kul'ture* [Hierotopy. Spatial Icons and Image-Paradigms in Byzantine Culture], Feoriya, Moscow, Russia.

Luhmann, N. (2000), *Art as a Social System*, Stanford University Press, Stanford, California, USA.

Merleau-Ponty, M. (1999), *Fenomenologiya vospriyatiya* [Phenomenology of Perception], Yuventa, Nauka, St. Petersburg, Russia.

Nancy, J.-L. (1999), Corpus, Ad Marginem, Moscow, Russia.

Oze, M. (2017), *Ne-mesta. Vvedenie v sverkhsovremennuyu antropologiyu* [Non-Places. Introduction to Supermodern Anthropology], Novoe literaturnoe obozrenie, Moscow, Russia.

Petrova, A. (2021), *Moskovskoe metro: Arkhitekturnyy gid* [Moscow Metro: An Architectural Guide], Kuchkovo pole, Moscow, Russia.

Sokolov, K. (2014), “Sociology of Art as a Part of Art History: Formation and Development”, *Art & Culture Studies*, no. 3 (12), pp. 66-89.

Wolff J. (1981), *The Social Production of Art*, Macmillan, London, UK.

Zmeul, A., and Goncharuk, D. (2020), “Non-typical Standard: From “Simplificationism” to the Golden Mean”, *Moscow Metro. Vol. 3: Stations*, Institut Genplana Moskvy, Moscow, Russia, pp. 68-73.

V.A. Litovchenko *Russian in the Soviet: national motifs in Moscow metro art*

Zmeul, A. (2025), *Ideal'noe metro. Arkhitekturnye konkursy Moskovskogo metropolitena. 1955-1991* [The Ideal Metro. Architectural Competitions of the Moscow Metro. 1955–1991], Muzei sovremennogo iskusstva "Garazh", Moscow, Russia.

СПИСОК ИЛЛЮСТРАЦИЙ

- Рис 1. Южный вестибюль станции метро «Комсомольская» Сокольнической линии (перестроен). Архитектор Д. Чечулин. 1935. Источник: *Костина О.* Архитектура Московского метро. 1935 – 1980-е годы. – Москва: БуксМАрт, 2019. С. 48.
- Рис 2. Мозаичное панно № 7 «Над Спасской башней» станции метро «Маяковская». Художник А. Дейнека, мозаичист В. Фролов. Архитектор А. Душкин. 1938. Источник: *Кузнецов С.* Скрытый урбанизм: архитектура и дизайн Московского метро, 1935-2015 / Кузнецов Сю, Змеул А., Кагаров Э.. – Берлин: DOM publishers, 2016. С. 53.
- Рис 3. Мозаичное панно «Фронт и тыл в борьбе против немецких захватчиков» станции метро «Новокузнецкая». Художник Б. Покровский. Архитекторы И. Таранов, Н. Быкова, В. Гельфрейх, И. Рожин. 1943. Источник: *Броновицкая Н.* Памятники архитектуры Москвы. Архитектура Москвы 1941-1955 гг. Т. 11. – Москва: Искусство – XXI век, 2020. С. 210.
- Рис 4. Мозаичное панно «Русские богатыри» станции метро «Автозаводская». Художник В. Бордиченко, Б. Покровский, Ф. Лехт. Архитектор А. Душкин. 1943. Источник: *Броновицкая А., Хилл Д., Петрова А., Куделина Е.* Москва. Искусство для архитектуры. Советская монументальная мозаика 1925-1991 годов. – Москва: DOM publishers, 2022. С. 22.
- Рис 5. Мозаичное панно «Красная площадь» станции метро «Павелецкая» Кольцевой линии. Художники П. Корин, И. Рабинович. Архитекторы Н. Колли, И. Кастель. 1950. Источник: *Броновицкая А., Хилл Д., Петрова А., Куделина Е.* Москва. Искусство для архитектуры. Советская монументальная мозаика 1925-1991 годов. – Москва: DOM publishers, 2022. С. 120.
- Рис 6. Проект станции метро «Добрынинская». Архитектор Л. Павлов при участии М. Ильина, М. Зеленина. 1948. Источник: *Броновицкая А., Казакова О., Павлова Л.* Леонид Павлов. – Москва: Electa Architecture, 2015. С. 152.
- Рис 7. Мозаичное панно на своде перронного зала станции метро «Комсомольская» Кольцевой линии. Художник П. Корин. Архитекторы А. Щусев, А. Заболотная, В. Кокорин. 1952. Источник: *Костина О.* Архитектура Московского метро. 1935 – 1980-е годы. – Москва: БуксМАрт, 2019. С. 84.
- Рис 8. Проект наземного вестибюля станции метро «Комсомольская» Кольцевой линии. Архитекторы А. Щусев, А. Заболотная, В. Кокорин. 1949. Источник: *Чепкунова И.* Московское метро: Подземный памятник архитектуры = Moscow Metro: Underground architectural monument / И. Чепкунова, М. Костюк, Е. Желудкова. – Москва: Кучково поле, 2018. С. 240.
- Рис 9. Решётка в торцах переходов станции метро «Арбатская» Арбатско-Покровской линии. Архитекторы Л. Поляков, В. Поликарпова, Ю. Зенкевич. 1953-1954. Источник: [Электронный ресурс] // Федеральное государственное бюджетное учреждение культуры «Государственный научно-исследовательский музей архитектуры имени А.В. Щусева» [сайт]: – URL: [https://goskatalog.ru/portal/#/collections?id=38908564] (дата обращения: 27.05.2026).
- Рис 10. Витраж станции метро «Шаболовская». Художник А. Кузнецов. Архитекторы И. Петухова, В. Качуринец. 1962/1980. Источник: *Петрова А.* Московское метро: Архитектурный гид. – Москва: Кучково поле, 2021. С. 225.
- Рис 11. Эскиз витража станции метро «Шаболовская». Художник А. Кузнецов. Архитекторы И. Петухова, В. Качуринец. 1962/1980. Источник: *Змеул А.* Идеальное метро. Архитектурные конкурсы Московского метрополитена. 1955-1991. – Москва: Музей современного искусства «Гараж», 2025. С. 312.
- Рис 12. Мозаичное панно станции метро «Нагатинская». Художник Э. Жарёнова, В. Васильцов. Архитектор Л. Павлов. 1983. Источник: *Петрова А.* Московское метро: Архитектурный гид. – Москва: Кучково поле, 2021. С. 265.
- Рис 13. Керамическое панно «Дружба народов СССР» станции «Боровицкая». Художники И. Николаев, М. Дедова-Дзедушинская. Архитектор Л. Попов. 1986. Источник: *Костина О.* Архитектура Московского метро. 1935 – 1980-е годы. – Москва: БуксМАрт, 2019. С. 106.