

## АРХИТЕКТУРНЫЙ ОБРАЗ МОСКВЫ 1930-Х ГОДОВ

*Байбурова Римма Михайловна*

Научно-исследовательский институт теории и истории изобразительных искусств  
Российской академии художеств, г. Москва, Российская Федерация

### Аннотация

В 1930-х годах реконструируется центр Москвы. Столица должна предстать городом будущей счастливой жизни. Новая московская архитектура анализируется в статье согласно триаде Витрувия: «прочность, польза, красота». Прослеживаются изменения стилистической направленности архитектуры в сложном диалоге конструктивизма и ар-деко. Показано, что «прочность» и «красота» в полной мере получили свое вневременное воплощение, но с точки зрения удобства и пользы отмечается ряд проблемных принципов и решений, которые и в настоящее время оказывают влияние на городскую среду Москвы.

**Ключевые слова:** реконструкция Москвы 1930-х; город будущего; ар-деко; польза архитектуры; проспекты-автомагистрали; московское метро.

### Для цитирования:

Байбурова Р.М. Архитектурный образ Москвы 1930-х годов // Искусство Евразии [Электронный журнал]. 2020. № 2 (17). С. 148–163. DOI: <https://doi.org/10.25712/ASTU.2518-7767.2020.02.010>. URL: <https://readymag.com/u50070366/1914029/17/>

### Информация об авторе:

*Байбурова Римма Михайловна* – кандидат искусствоведения, ведущий научный сотрудник, Научно-исследовательский институт теории и истории изобразительных искусств Российской академии художеств, г. Москва, Российская Федерация.  
Email: rimmih@yandex.ru

Суть архитектуры уже более двух тысячелетий определяет знаменитая триада древнеримского архитектора I века до н. э. Витрувия – «прочность, польза и красота» [2]. И хотя Витрувий подразумевал архитектуру одного сооружения, предложенные им критерии можно использовать, как будет показано далее, и к архитектурному образу Москвы 1930-х годов.

По Витрувию, прочность здания «достигается заглублением фундамента до материка, тщательным отбором всего материала и не скрупульным его расходованием» [2, с. 27]. То есть прочностью обеспечивается безопасность. В отношении архитектуры

города это означает, что фундаменты сооружений грамотно заглублены, строительные материалы подобраны с умом, и все правила безопасности выполнены. Будем считать, что в Москве 1930-х гг. прочность архитектуры сама собою разумеется.

Обратимся к критерию «красота». Витрувий указывает, что она определяется «приятным и нарядным видом сооружения и тем, что соотношения его членов соответствуют должным правилам соразмерности» [2, с. 27]. Эти качества также приложимы к образу города, и оценить архитектурную красоту города под силу тоже только человеку. Наша задача – проследить, какой с художественной точки зрения преображавшаяся Москва была в начале 1930-х гг. и какой стала к концу этого десятилетия.



Рис. 1. Тверская улица от Триумфальной площади (Маяковской) до Тверской заставы (Белорусской).  
Начало 1930-х годов. Источник: [foto-history.livejournal.com](http://foto-history.livejournal.com).

Свободно раскинувшаяся, разномасштабная, зеленая, она тем не менее в центральной своей части очень напоминала выросший на средневековой основе среднестатистический европейский город (рис. 1). К Кремлю в ее центре стягивались главные старинные дороги, связанные множеством улиц и переулков. Они были разной ширины, чаще вовсе не прямые; их обрамляли тротуары. Редкие автомобили, конные повозки, на важных улицах – автобусы английского образца, троллейбусы, но главным образом трамваи. Пешеходы свободно пересекали проезжую часть. Город украшали портреты Ленина и Сталина (рис. 2), растяжки с лозунгами и призывами (рис. 3). Здания по сторонам улиц были построены по большей части во второй половине XIX в., когда еще в духе времени преломлялись витрувианские правила. Редко вклинивались старинные дома XVII столетия, время от времени – классицистические усадебные XVIII в. с колонными портиками и послепожарные особняки ампирного времени. Укращением

города были прекрасные сооружения модерна конца XIX – начала XX в., явившие новую соразмерность частей здания. В 1920-х годах в московской застройке стали активно появляться новейшие конструктивистские здания, в которых использовался принципиально новый архитектурный алгоритм. Однако о конструктивистских сооружениях Москвы надо говорить особо.



Рис. 2. Оформление Страстной площади к 20-летию газеты «Правда». 1932.  
Источник:  
[sortime.com](http://sortime.com).



Рис. 3. Растяжка на улице Петровка, Москва, 1939.  
Фото: РИА Новости.

Революция 1917 г. в России выдвинула в авангард общественной жизни революционно-романтическую часть общества, готовую к переустройству мира, к социальным свершениям. Гимном СССР с 1918 по 1944 гг. был «Интернационал», построение нового счастливого мира стало главной целью страны Советов.

12 марта 1918 г. столицей новой России была объявлена Москва. В 1920-е годы в ней стали возникать до того невиданные, смелые до дерзости творения конструктивизма (рис. 4) – русской ветви модернизма. Здания формировались совокупностью простых и гладких форм-объемов, отлитых из бетона и лишенных

какого бы то ни было привычного декора. Они были красивы своими гармоничными пропорциями. Разнонаправленные их объемы взаимодействовали друг с другом, откровенно нарушая привычные для организации фасадов правила. Масштабные застекленные поверхности активно связывали интерьер с внешним окружением и т. д. В 1920-е – начале 1930-х гг. в Москве возникло по меньшей мере 147 конструктивистских зданий разного назначения и 20 жилых массивов [11].



Рис. 4. Дом культуры им. Зуева.  
Архитектор  
И. Голосов.  
1927–1929.  
Источник:  
[pastvu.com](http://pastvu.com).

В это же время очаги модернистской архитектуры возникали по всему миру, в каждом случае со своей интерпретацией главных ее идей. В Германии – в Баухаузе – создавались не только дома будущего, но также модернистская мебель, светильники и др.; в Нидерландах возникла разновидность модернизма – неопластицизм; во Франции модернистские сооружения строил Ле Корбюзье и др.

Однако многовековая привычка декорировать сооружения, пожалуй, только утирированная в предшествующем XIX в., не исчезла. В середине 1920-х гг. противостоящий модернизму стиль получил название «ар-деко». Он опирался на классицистические принципы симметрии, регулярности, легкости, но обильно использовал украшения, вовлекая в свою орбиту все декорационные достижения человечества; он также запечатлевал и динамизм эпохи. Однако под влиянием модернизма декор упрощался, тяготея к геометрической ясности. К началу Второй мировой войны ар-деко на Западе окончательно растворится в модернизме.

Иначе складывалась ситуация в СССР, где сохранялась исторически сложившаяся патерналистская система отношений. Здесь власть во главе со Сталиным определяла правила публичного и частного поведения граждан, но при этом обеспечивала их потребности. Поэтому, когда в 1930-х гг. всерьез задумались, каким быть архитектурному облику Москвы, власть, опираясь на свои вкусовые представления, отвергла конструктивизм и выбрала для столицы прекрасного будущего обильно декорированный, красочный, презентативный ар-деко. Об «архитектурных излишествах» на государственном уровне заговорят только после кончины главного лидера страны Сталина, во второй половине 1950-х гг. [9]. И само определение «ар-деко» возникло, когда советскую архитектуру стали рассматривать в контексте мировых

тенденций. Ранее говорили о «сталинском классицизме», а со временем, когда классические мотивы склонились к помпезности, особенно после победного окончания Второй мировой войны, — о «сталинском ампире».



Рис. 5. Библиотека им. В.И. Ленина в Москве.  
1928 – 1940-е гг.  
Архитекторы  
В.А. Щуко,  
В.Г. Гельфрейх.  
Источник:  
[3, ил. 198 б].

Достаточно ярко смену архитектурных предпочтений в СССР демонстрирует история здания Библиотеки им. В.И. Ленина (1928–1958, рис. 5). Как известно, внеконкурсный проект на ее строительство выиграли В.А. Щуко и В.Г. Гельфрейх; интерьеры проектировал еще ряд архитекторов. Чтобы выровнять рельеф, здание Библиотеки торжественно приподняли на платформу со ступенями. Первоначально конструктивистский в своей основе проект в соответствии с новейшими веяниями получал трактовки в ключе ар-деко. Равномерно расчлененные согласно классицистической традиции фасады облицевали известняком, оси членения закрепили скульптурными фигурами на крыше, высокие квадратные конструктивистские колонны входной группы обшили черным гранитом и т. п.; интерьеры украсил мрамор, бронза и панели из ценных пород дерева. Сочетая конструктивистские и классические формы, роскошно оформленное здание Библиотеки им. В.И. Ленина демонстрировало новую важную тенденцию в архитектуре — монументальность в сочетании с парадной торжественностью.



Рис. 6. Движение у гостиницы «Метрополь» на Театральной площади. Москва.  
1930-е годы.  
Источник: [archive.li](http://archive.li).

Столь же наглядно поворот к ар-деко проявился при строительстве первой очереди московского метро. В 1930-е гг. необходимость его строительства стала остроактуальной. На фотографиях Москвы того времени можно видеть вереницы следующих один за другим трамваев (рис. 6) и одновременно людей, их ожидающих. Первая линия московского метрополитена с десятью станциями торжественно открылась 15 мая 1935 г.<sup>1</sup>. Она пролегла от станции «Сокольники» до «Парка культуры»; от «Охотного ряда» отходила ветка на «Смоленскую». Поначалу метро прокладывали на глубине 8–10,5 м, однако вскоре появилась идея вести строительство закрытым способом на глубине более 20 м. В дискуссии о глубине метро точку поставил Сталин, выбрав вариант глубокого заложения [4].

Метро не только разгрузило городской транспорт. Его наружные павильоны стали эффектным украшением города. Они либо несли в себе дух модернизма (рис. 7), либо тяготели к ар-деко (рис. 8). Пассажиры на пути к подземным поездам проходили через торжественные парадные двери, следовали по вестибюлям в мраморном обрамлении, с замысловатыми сводчатыми перекрытиями, вступали на лестничные марши, остроумно раздваивающиеся и сходящиеся. На людей лились потоки света. Светлые и просторные станционные залы, по-конструктивистски простые и лаконичные, одновременно напоминали роскошные подземные дворцы. В них обычно два ряда из 23 колонн с 7-метровыми пролетами отделяли центральную часть от расположенных по сторонам рельсовых путей с платформой. Конструктивистские по форме граненые колонны согласно ар-деко сверкали цветной мраморной обшивкой; их капители часто украшали символы новой жизни. Мощные пилоны на станциях глубокого заложения также облицованы цветным мрамором. В диалоге «конструктивизм – ар-деко» последний одерживал бескомпромиссную победу.



Рис. 7. Ладовский Н.А. Павильон станции метро «Красные ворота». 1935.

Источник: [avatars.mds.yandex.net](http://avatars.mds.yandex.net).



Рис. 8. Чечулин Д.Н. Проект станции метро «Динамо». 1937.

Наземный павильон. Фото: Е. Чесноков, [rblogger.ru](http://rblogger.ru).



Рис. 9. Жолтовский И.В. Дом на Моховой. Источник: [zen.yandex.ru](http://zen.yandex.ru).

«“Гвоздь” в гроб конструктивизма» (по оценке части современников) [12, с. 155–159] вогнал построенный в 1934 г. в центре Москвы жилой дом на улице Моховой (архитектор И.В. Жолтовский, рис. 9), предназначавшийся для сотрудников Моссовета. В конструкции дома использован предложенный модернизмом железобетонный каркас, но в композиционном и декоративном решении упор сделан на приемы классики. Дом на Моховой – мощное семиэтажное сооружение с широким центральным ризалитом. Как было отмечено исследователями, решение этого ризалита отсылает нас к ренессансной Лоджии дель Капитано, построенной Палладио в Виченце. Это

изящное пропорциональное трехэтажное сооружение с пониженным третьим ярусом, превращенным в балкон; четыре колонны большого ордера (объединяющего два этажа) с раскрепованным антаблементом членят фасад на три части. Те же приемы использованы в доме на Моховой, много превосходящем Лоджию дель Капитано. Поверхность ризалита велика, а потому здесь не четыре, а восемь колонн, но гигантских, в пять этажей, с пышными капителями. Под стать колоннам – раскрепованный классический антаблемент, в котором роль метоп выполняют окна шестого этажа. Как и у Палладио, над антаблементом размещен балкон верхнего (седьмого) этажа. По-видимому, преувеличенные размеры и формы здания на Моховой должны были настраивать москвичей на великие свершения. Но при этом исчезла классическая соразмерность архитектурных форм с человеком, созвучная его природе, так что масштабы дома на Моховой в реальности вряд ли производили задуманный эффект.

Было очевидно, что прямое мощное увеличение классических форм невозможно. Соединить в архитектуре идею великих устремлений со стилем ар-деко, апеллирующим к классической ясности и соразмерности с человеком, оказалось очень непростой задачей, которую вынуждены были решать советские архитекторы. В стиле ар-деко, часто с укрупненными колоннами, представляли фасады важнейших государственных учреждений, театров, высших учебных заведений, гостиниц и др. В жилых домах фасады стали делить по горизонтали на привычные, только значительно укрупненные зоны: цокольную, жилую и венчающую. В цокольной с большими окнами-витринами размещали магазины, рестораны и т. п.; жилую – порой делили по горизонтали на фрагменты, заполняя их либо классическим ордером, либо балконными группами и др. Архитектурная Москва неузнаваемо преображалась.

Перенос столицы государства в Москву и централизованное управление сверху обернулось концентрацией в городе всех государственных институтов. Москва на глазах превращалась в политический, промышленно-производственный, культурный, спортивный и прочий центр страны. Все это вело к почти неуправляемому ее расширению и росту числа жителей. В частности, только в 1918–1924 гг. в центральные районы было переселено 500 000 рабочих и членов их семей [1, с. 7].

В 1935 г. после обсуждения ряда предложений был утвержден генеральный план реконструкции Москвы (авторы В.Н. Семенов, С.Е. Чернышев). Он основывался на исконной лачевой схеме с Кремлем в центре. Главные старинные дороги превращались в просторные проспекты. По их сторонам, по красной линии должны были встать многоэтажные дома в стиле ар-деко. Для торжественных празднеств предназначались обширные площади. Параллельно планировалась и другая Москва – с заводами и фабриками, с рядовой застройкой для рабочих. В отличие от исторического центра новые районы предполагалось застраивать по строгой прямоугольной сетке.

Началась грандиозная сталинская реконструкция Москвы. Для возведения символа новой жизни решительно расчищали место, порою жертвуя важнейшими историческими памятниками. Впрочем, масштабные градостроительные работы по преобразованию столицы к этому времени, как мы видели, уже шли полным ходом. Так, станцию метро «Красные ворота» разместили на месте Триумфальной арки, возведенной в петровское время для торжественной встречи русских войск после

Полтавской победы; дом на Моховой возвели на месте снесенной церкви Св. Георгия на Красной горке. Тогда же был уничтожен храм Христа Спасителя, увековечивший победу над Наполеоном, – на этом месте было задумано поместить гигантский Дворец Советов со скульптурой Ленина наверху, при этом одноименная станция метро «Дворец Советов» (ныне «Кропоткинская») должна была стать его подземным залом. Порой, чтобы создать новый проспект, старые здания сдвигали вглубь. Столица напоминала гигантскую стройплощадку, на которой стремительно вырастал город мечты.

Главным проспектом стала улица Горького (до переименования в 1932 г. – Тверская), которая прямиком вливалась на Красную кремлевскую площадь. Основную городскую артерию по возможности выпрямили и существенно, до 40 метров, расширили. При этом прежнюю застройку либо уничтожали (рис. 10), либо сдвигали вглубь. В частности, в 1937 г. на 13,65 м – на новую красную линию было отодвинуто двухэтажное здание Моссовета на Советской площади (впоследствии надстроенное двумя этажами). На фотографии 1932 г. (рис. 11), запечатлевшей начало улицы Горького до реконструкции, слева зафиксировано здание Телеграфа (1925–1927, архитектор И. Рерберг), а впереди справа – сохранившееся и поныне здание Саввинского подворья, в 1938 г. задвиннутое с первой линии во двор.



Рис. 10.  
Реконструкция улицы  
Горького. 1930-е годы.  
Источник: [archive.li](#).



Рис. 11. Улица  
Горького (угол с улицей  
Белинского). 1932.  
Источник:  
[retromap.ru](#).

В конце 1930-х гг. по новой красной линии выпрямленной и широкой улицы Горького один к одному уже стояли дома светлого будущего. По правой стороне, от начала до Советской площади, протянулись два однотипных, гигантских по тем временам здания, каждый на квартал (архитектор А.Г. Мордвинов, рис. 12). Их гладкие фасады разнообразили редкие слабые ризалиты, но главный акцент был на членениях по горизонтали. Мощная цокольная зона отделялась от основной части здания внушительной горизонтальной тягой, цветом и большими окнами-витринами. Из-за неровности рельефа она включала в себя от двух этажей до одного. Помещения цокольной зоны предназначались, в основном, под нужды города. Под стать мощному цоколю-основанию была жилая часть – в пять этажей, светлая, с регулярными рядами темных прямоугольников окон; редкие балконы, собранные в симметричные композиции, были подобны наброшенному на здание легкому флеру. На каждой лестничной площадке располагались три квартиры: одно-, двух- и трехкомнатная. Венчал здание невероятно широкий – в размер этажа, художественно разработанный фриз, над которым нависал профилированный карниз. В доме № 4 ризалиты со скульптурными группами над ними и гигантская, поднявшаяся на четыре этажа арка фиксировали середину здания с выездом в Георгиевский переулок.



Рис. 12.  
Улица Горького.  
Конец 1930-х годов.  
Источник:  
[wfi.lomasm.ru](http://wfi.lomasm.ru).

Правда, не обошлось и без курьезов. Хорошо известен миф о причине разного облика правого и левого ризалитов на главном фасаде гостиницы «Москва», в 1935 году возведенной в самом сердце столицы, у истоков улицы Горького (рис. 13). Сталину на утверждение были представлены два варианта архитектурно-декоративного его решения. Как это было принято, в проекте они были представлены по две стороны от центральной оси здания. Но утверждающая проект подпись пришла на середину, и воля вождя была запечатлена в камне.



Рис. 13.  
Щусев А.,  
Савельев А.,  
Станран О.  
Гостиница «Москва».  
Главный фасад.  
Источник:  
[moscowchronology.ru](http://moscowchronology.ru).

Далее речь пойдет о критерии «польза», который, как правило, оставался за пределами внимания исследователей. По Витрувию, польза архитектурного сооружения достигается «безошибочным и беспрепятственным для использования расположением помещений и подходящим и удобным распределением их по странам света в зависимости от назначения каждого» [2, с. 27]. То есть польза подразумевает, что архитектура удобна для существования в ней человека. Рассматривая архитектурный образ Москвы 1930-х годов, мы должны выяснить, насколько новая Москва была удобной, полезной для человека.

Введение ряда многоэтажных современных домов практически не решало проблему расселения многолюдного города. Поэтому начнем разговор о пользе с широких проспектов, воспринимавшихся как воплощение прекрасного завтра. С их появлением Москва как будто расправляла плечи и начинала по-новому дышать. Хотя при этом исчезли важные исторические реликвии; некоторое неудобство доставляли возросшие расстояния при переходе улиц.

Однако генплан 1935 г. не учитывал дальнейшее развитие города. Со временем число автомобилей многократно увеличилось. В результате движение лишь по предназначенным для этого проспектам могло обернуться непредсказуемыми заторами. Или порою, чтобы попасть в соседний район, расположенный совсем неподалеку, автомобилисту необходимо совершать многокилометровые объездные маневры. В западных мегаполисах подобные проблемы в значительной степени решаются, поскольку задействованной оказывается равномерно развитая сетка улиц.

При загруженных машинами автомобильных артериях пешеходам стало сложно пересекать их поверху. Западные пешеходы, как и в прежние времена, пересекают свои неширокие улицы поверху, дожидаясь автоматического сигнала светофора, но в отдельных случаях могут ручным управлением остановить поток машин. В Москве тоже появятся светофоры, но в конце концов градостроители начнут сооружать подземные переходы с ведущими вниз и наверх лестничными маршрутами. Эти переходы труднопреодолимы инвалидами, инвалидами-колясочниками, пожилыми и нездоровыми людьми, людьми с детскими колясками или с грузом и т. д.

В постсоветское время для транспортировки колясок и багажа появятся пандусы, которые в последнее время станут многое более удобными.

Если на генеральном плане реконструкции Москвы сказалась недальновидность проектировщиков, то при создании метро удобство для человека в ряде случаев откровенно не принималось во внимание. При этом критерий «польза» декларировался в первую очередь. В одном из своих выступлений руководивший созданием метро Л.М. Каганович отмечал: «Метрополитен мы должны строить так, чтобы человеку, который будет пользоваться метро, было удобно, чтобы станции и вагоны были сооружены удобно, просто и красиво» [7, с. 37]. Талантливые архитекторы и инженеры, впервые осуществлявшие проекты подземного строительства, создавали прекрасную архитектуру наземных и подземных сооружений, распределяли потоки пассажиров, рассчитывали вместимость вагонов и составов и т. д. Но удобство пользователей метро временами оставались вне их внимания. Например, станции московской подземки расположили примерно через 1–1,5 км и более одна от другой (и так будет в дальнейшем), что в разы больше, чем в лондонском или парижском метро (там это расстояние составляет от 260 м до чуть более 500 м). В результате, чтобы добраться до ближайшей станции, необходимы дополнительные усилия или пересадки. Но много хуже то, что в случае непредсказуемых аварий на долгих перегонах между станциями эвакуация пассажиров оказывалась крайне проблематичной. Другой пример. Чтобы на станциях неглубокого заложения спуститься к подземным поездам или от поездов подняться до уровня земли, необходимо было преодолеть несколько красивых лестничных маршей, десятки ступеней. Задумывались ли молодые и физически здоровые проектировщики метро, что среди пассажиров окажется немало тех, для кого лестницы – труднопреодолимое препятствие? Тем временем, например, в лондонском метро сооружали лифты, и количество их все время растет<sup>2</sup>. Правда, в парижском сохраняется много ступенчатых подъемов и спусков, хотя на ряде станций также издавна действуют лифты. Подобной проблемы не было на станциях глубокого заложения, где были задействованы эскалаторы<sup>3</sup>.

То есть в СССР польза для человека не являлась первостепенным фактором. Это еще более заметно при сравнении с Западом. Там более чем за полтора тысячелетия человеческая личность прошла путь от полной несвободы (зависимости от воли богов) в античности к полной свободе в XX в., когда человек знает свои права и ими распоряжается. В результате сформировалась система управления, в которой главной фигурой является человек – от самоуправления на местах и до избрания демократическим путем управляющих страной сил. При таком подходе интересам человека подчиняются масштабы городской застройки, ширина улиц и по возможности распределение транспортных потоков. При таком подходе бесспорен приоритет пешехода перед автомобилями; возможность пересечь улицы на наземных переходах часто будет подстраиваться под пешехода; позже появятся велосипедные дорожки, специальные удобства для инвалидов и многое другое.

Но в СССР патерналистская система управления установила приоритет государственных интересов над интересами человека. Власть призвала строить город счастливого будущего. Обновляемая в 1930-е годы Москва внушала горожанам уверенность в правильно избранном пути. При этом реальный, живущий здесь и сейчас человек становился лишь инструментом в достижении масштабной цели.

В наши дни уже для немалой части людей очевидно, что отношение к человеку как к «винтику» в большой государственной машине чревато множеством реальных неудобств в повседневной жизни, что в 1930-е годы были допущены просчеты, которые во весь рост обнажились в наше время. Также приходит осознание исторической ценности Москвы, знаковые памятные строения которой являются историческими скрепами, душой города.

## Примечания

1. О сооружении в Москве подземных транспортных путей задумывались еще в 1875 г. [10]. В 1902 году «в московское городское управление поступил от гг. Кнорре и Балинского многомилионный проект с чертежами по устройству в Москве усовершенствованных, вне уличных, путей сообщения, которые должны состоять из воздушных и подземных электрических и паровых трамваев» [5, с. 56], но он потерпел неудачу. Были проекты 1911, 1912 годов. Успешной оказалась попытка 1913 г., предполагавшая строительство подземной железной дороги по трем направлениям; начавшееся строительство прервала Первая мировая война [6]. Существовали также проекты 1916, 1923, 1925 годов.

2. По имеющимся сведениям об эскалаторах в лондонском метро, в 1934 году «эскалаторы работали только в Лондонском метро, их делали всего 2 компании в мире» [8]. «Первый эскалатор в метро был установлен UERL (Underground Electric Railways of London) на станции Эрлс-Корт в 1911 году между платформами линий “Дистрикт” и “Пикадилли”» [13, р. 27].

3. Из-за отсутствия эскалаторов первую, намеченную на 7 ноября 1934 г. дату запуска метро перенесли, так как «пришлось закупить за колосальную по тем временам сумму 200 000 золотых рублей один эскалатор, чтобы его разобрать и на основе его разработать эскалаторы советского производства» [8].

---

## Литература

1. Былинкин Н.П., Калмыкова В.Н., Рябушин А.В., Сергеева Г.В. История советской архитектуры (1917–1954 гг.) / Под ред. Н.П. Былинкина, А.В. Рябушкина. Москва: Стройиздат, 1985. 256 с.
2. Витрувий. Десять книг об архитектуре / пер. Ф.А. Петровский. Москва: Юрайт, 2019. 318 с.
3. Всеобщая история искусств: в 6 томах. Т. 6: Искусство 20 века. Кн. 2 / Под общ. ред. Б.В. Веймарна, Ю.Д. Колпинского. Москва: Искусство, 1966. 408 с.
4. Глубокое или мелкое заложение? // Метростроевец. 2011. № 18–19 (30.09.2011). С. 6.
5. Жирнов Е. Сильное развитие пригородного движения является для Москвы зловещим признаком // Коммерсантъ. Власть. 2011. № 34 (29.08.2011). С. 56.
6. Лисов И. Основные решения и история проектирования Московского метрополитена // Московское метро [Электронный ресурс]. URL: [http://metro.molot.ru/hist\\_proj\\_1.shtml](http://metro.molot.ru/hist_proj_1.shtml). (Архивировано 22.08.2011).

7. Метро. Сборник, посвященный пуску Московского метрополитена / Под ред. Л.И. Ковалева. Москва: Издательство газеты «Рабочая Москва», 1935. 288 с.
8. Московский Метрополитен в 30-е годы // История Москвы [Электронный ресурс]. URL: [https://moscowchronology.ru/metro\\_30s.html](https://moscowchronology.ru/metro_30s.html) (дата обращения 13.01.2019).
9. Постановление № 1871 ЦК КПСС и Совета министров СССР от 4 ноября 1955 года «Об устранении излишеств в проектировании и строительстве» // Библиотека нормативно-правовых актов Союза Советских Социалистических Республик [Электронный ресурс]. URL: [http://www.libussr.ru/doc\\_ussr/ussr\\_5043.htm](http://www.libussr.ru/doc_ussr/ussr_5043.htm) (дата обращения 10.12.2019).
10. Проекты метрополитена в Москве // Московский метрополитен. Официальный сайт [Электронный ресурс]. URL: [https://archive.md/20110822010806/http://old.mosmetro.ru/pages/page\\_0.php](https://archive.md/20110822010806/http://old.mosmetro.ru/pages/page_0.php) (дата обращения 13.01.2019).
11. Список зданий в стиле конструктивизма (Москва) [Электронный ресурс]. URL: [https://ru.wikipedia.org/wiki/Список\\_зданий\\_в\\_стиле\\_конструктивизма\\_\(Москва\)](https://ru.wikipedia.org/wiki/Список_зданий_в_стиле_конструктивизма_(Москва)) (дата обращения 10.12.2019).
12. Хмельницкий Д.С. Архитектура Сталина. Психология и стиль. Москва: Прогресс-Традиция, 2007. 374 с.
13. Green O. The Tube: Station to Station on the London Underground. London: Bloomsbury Publishing Plc, 2012. 120 p.

Статья поступила в редакцию 24.12.2019.

DOI 10.25712/ASTU.2518-7767.2020.02.010

## ARCHITECTURAL IMAGE OF MOSCOW OF THE 1930S

*Bayburova, Rimma Mikhailovna*

Research Institute of Theory and History of Arts of the Russian Academy of Arts,  
Moscow, Russian Federation

---

### Abstract

In the 1930s the center of Moscow is being reconstructed. The capital should appear as the city of the future happy life. The new Moscow architecture is analyzed in the article according to the Vitruvius triad "strength, usefulness, beauty". Changes in the stylistic orientation of architecture in a complex dialogue between constructivism and art deco are noted. It is shown that "strength" and "beauty" fully got their timeless embodiment, but from the point of view of convenience and usefulness, a number of problematic principles and solutions are noted, which in the present have an impact on the urban environment of Moscow.

**Keywords:** reconstruction of Moscow in the 1930s; the city of the future; art deco; the usefulness of architecture; the avenues-highway; Moscow metro.

### For citation:

Bayburova R.M. Architectural image of Moscow of the 1930s. *Iskusstvo Evrazii – The Art of Eurasia*, 2020, no. 2 (17), pp. 148–163. DOI: <https://doi.org/10.25712/ASTU.2518-7767.2020.02.010>. Available at: <https://readymag.com/u50070366/1914029/17/> (In Russian).

### Information about the author:

*Bayburova, Rimma Mikhailovna* – Cand. Sc. (Art History), Leading Researcher, the Research Institute of Theory and History of Arts of the Russian Academy of Arts, Moscow, Russian Federation. Email: rimmih@yandex.ru

---

### References

1. Bylinkin N.P., Kalmykova V.N., Ryabushin A.V., Sergeeva G.V. *Istoriya sovetskoy arkitektury (1917–1954 gg.)* [History of Soviet Architecture (1917–1954)]. Moscow, Stroyizdat Publ., 1985. 256 p. (In Russian).
2. Vitruvius. *Desyat' knig ob arkitekture* [Ten books on architecture. Transl. by F. Petrovsky]. Moscow, Yurait Publ., 2019. 318 p. (In Russian).

3. Weimarn B.V., Kolpinsky Yu.D. (eds.). *Vseobshchaya istoriya iskusstva: v 6 tomakh. T. 6: Iskusstvo 20 veka. Kn. 2* [General Art History: in 6 volumes. Vol. 6: Art of the 20th century. Book 2]. Moscow, Iskusstvo Publ., 1966. 408 p. (In Russian).
4. *Glubokoye ili melkoye založhenije? [Deep or shallow laying?]*. *Metrostroyevets – Metro builder*, 2011, no. 18–19, September, 30th, p. 6. (In Russian).
5. Zhirnov E. *Sil'noye razvitiye prigorodnogo dvizheniya yavlyayetsya dlya Moskvy zloveschim priznakom* [The strong development of the suburban movement is an ominous sign for Moscow]. *Kommersant. Vlast' – Kommersant. Power*, 2011, no. 34 (08/29/2011), p. 56. (In Russian).
6. Lisov I. *Osnovnyye resheniya i istoriya proyektirovaniya Moskovskogo metropolitena* [Basic decisions and design history of the Moscow metro]. *Moscow metro*. Available at: [http://metro.molot.ru/hist\\_proj\\_1.shtml](http://metro.molot.ru/hist_proj_1.shtml). (Archived 22.08.2011).
7. Kovalev L.I. (ed.). *Metro. Sbornik, posvyashchennyj pusku Moskovskogo metropolitena* [Underground. Collection dedicated to the launch of the Moscow Metro]. Moscow, Publishing house of the newspaper “Rabochaya Moskva”, 1935. 288 p. (In Russian).
8. *Moskovskij Metropoliten v 30-ye gody* [Moscow Metro in the 30s]. *History of Moscow*. Available at: [https://moscowchronology.ru/metro\\_30s.html](https://moscowchronology.ru/metro_30s.html) (accessed 13.01.2019). (In Russian).
9. *Postanovlenije № 1871 TSK KPSS i Soveta ministrov SSSR ot 4 noyabrya 1955 goda “Ob ustranenii izlišhestv v proyektirovaniii i stroitel'stve”* [Decree no. 1871 of the Central Committee of the CPSU and the Council of Ministers of the USSR of November 4, 1955 “On eliminating excesses in design and construction”]. *Library of regulatory legal acts of the Union of Soviet Socialist Republics*. Available at: [http://www.libussr.ru/doc\\_ussr/ussr\\_5043.htm](http://www.libussr.ru/doc_ussr/ussr_5043.htm) (accessed 10.12.2019). (In Russian)
10. *Proyekty metropolitena v Moskve* [Metro projects in Moscow]. *Moscow Metro*. Available at: [https://archive.md/20110822010806/http://old.mosmetro.ru/pages/page\\_0.php](https://archive.md/20110822010806/http://old.mosmetro.ru/pages/page_0.php) (accessed 13.01.2019). (In Russian).
11. *Spisok zdanij v stile konstruktivizma (Moskva)* [List of buildings in the style of constructivism (Moscow)]. Available at: [https://ru.wikipedia.org/wiki/Список\\_зданий\\_в\\_стиле\\_конструктивизма\\_\(Москва\)](https://ru.wikipedia.org/wiki/Список_зданий_в_стиле_конструктивизма_(Москва)) (accessed 10.12.2019). (In Russian).
12. Khmelnitsky D.S. *Arkhitektura Stalina. Psichologija i stil'* [The architecture of Stalin. Psychology and style]. Moscow, Progress-Tradition Publ., 2007. 374 p. (In Russian).
13. Green O. *The Tube: Station to Station on the London Underground*. London, Bloomsbury Publishing Plc, 2012. 120 p.

Received: December 24, 2019.