

АРХИТЕКТОРЫ МЕТРО: СВЯЗЬ ПОКОЛЕНИЙ

Поколение ленинградских архитекторов, прошедших войну, переживших блокаду, заложило основу ленинградской – петербургской школы архитектурного проектирования в метростроении. Красота, безопасность, функциональность, комфорт городской подземки стали незыблемыми принципами при разработке проектов станций Ленинградского метрополитена. В ОАО «НИПИИ «Ленметрогипротранс» бережно хранят память о тех, кто создавал первые линии метро, изучают труды и открытия своих коллег, развивают и совершенствуют методы и практику архитектурного проектирования, продолжают заложенные ими традиции.

Как вспоминает советник генерального директора ОАО «НИПИИ «Ленметрогипротранс» Николай Иванович Кулагин, представитель уже следующего поколения, почти в каждом отделе института «были сотрудники именно с военным прошлым, которые умели стойко переносить любые трудности и работали с величайшей отдачей».

Это поколение отличалось необыкновенной преданностью делу, разносторонними профессиональными интересами, способностью впитывать знания и использовать их на практике. Архитектурное проектирование ленинградского метро началось в 1948 г. с двух конкурсов: открытого и закрытого, в котором приняли участие архитекторы различных городов СССР. Возглавил эту работу Александр Михайлович Соколов – начальник отдела архитектурного проектирования

института «Ленметропроект» (так тогда назывался научно-исследовательский проектно-изыскательский институт «Ленметрогипротранс»).

Отдел стал первым подразделением, где создавался архитектурный облик станций ленинградской подземки. Почти десять лет, с июня 1950 г. по 1959 г., Соколов оставался главным архитектором «Ленметропроекта», осуществляя общее руководство архитектурным проектированием во всех отделах, в том числе согласовывал все проекты зодчих, привлеченных к разработке первой линии метро. Первая, долгожданная красная ветка Ленинградского метрополитена, введенная в эксплуатацию в 1955 г., стала особенным подарком архитекторов, проектировщиков и метростроителей любимому городу в честь десятилетнего юбилея великой Победы. Это было очень важно для них – почти все, кто создавал первую линию метро, пережили блокаду, воевали на фронтах. Это был их победный вклад в развитие города.



Заседание ученого совета в ЛИСИ. 1948 г.
 А.М. Соколов – первый справа.
 Слева от него: В.А. Витман, Д.Г. Барышев, А.А. Починков, Н.П. Подберезкий, К.И. Дергунов, Т.Б. Дубяго.
 Справа: Б.М. Муравьев, Н.Ф. Хомуцкий, А.С. Никольский, А.А. Оль, Л.М. Хидекель, А.И. Князев.
 Фото из архива Е.Н. Лукьяновой



Соколов к этому времени был известным в стране зодчим, опытным и разносторонним профессионалом. Еще студентом Академии художеств, которую окончил с отличием в 1927 г., он работал помощником архитектора на строительстве фабрики «Красное знамя», районным архитектором Петроградского района Ленинграда. Уже дипломированным специалистом в 1930 г. на Всесоюзном конкурсе Соколов получил первую премию и право разработки Генерального плана города Мурманска.

Архитектурные идеи Александра Соколова легли в основу и четырех рыбацких поселков на берегу Баренцева моря. В 1932–1934 гг. по его проектам в Ленинграде были построены жилой массив совторгслужащих и молочный комбинат.

В 1933 г. Александр Михайлович был приглашен к созданию проекта комплекса московского Института экспериментальной медицины (ВИЭМ), а через два года участвовал в разработке первых наземных вестибюлей столичного метро. Станция «Библиотека Ленина» – его первое творение в области метростроения, за которое он был награжден почетным знаком Моссовета «За строительство первой очереди Московского метрополитена». И этот опыт архитектурного проектирования ему пригодится в дальнейшем при создании линий ленинградского метро.

В войну Соколов остается в осажденном Ленинграде, работает на восстановлении Ленинградского государственного академического театра оперы и балета имени С.М. Кирова (Мариинского театра), разрушенного во время бомбежки в сентябре 1941 г. Он провел обмеры с натуры разрушенных фрагментов, разработал проект восстановления здания театра, которое уже в конце 1941 г. было вчерне восстановлено. Сам же архитектор слег от дистрофии, но чудом выжил и в марте 1942 г. продолжил работу в качестве руководителя архитектурной мастерской Государственной инспекции по охране памятников.

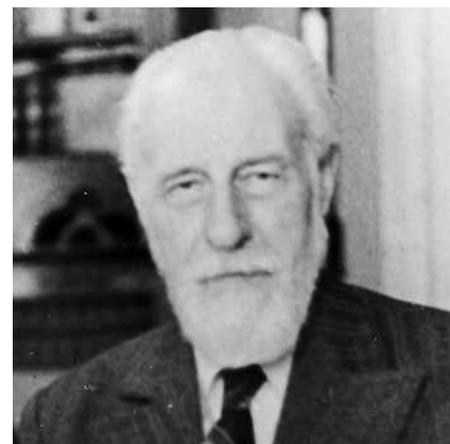
Кроме того, Соколов продолжал преподавать в ЛИСИ, хотя вуз был эвакуи-

рован, в осажденном городе оставалась объединенная кафедра, и в числе других преподавателей он читал лекции в Ленинградском институте коммунального хозяйства и в Академии художеств.

В марте 1943 г. разрозненные бригады архитекторов были объединены в Обмерный цех производственной группы ГИОП, состоявший из семи, а затем восьми архитектурно-творческих мастерских. Одной из таких мастерских руководил Александр Михайлович. Поскольку он обладал опытом обмеров, Павловского дворца-музея до войны, Соколов, учитывая «условия опасности ближайшего времени», предложил проводить фиксацию графически. Он был убежден, что следует сосредоточить усилия на полной и быстрой обмерной фиксации большинства зданий, имевших статус архитектурных памятников.

В блокаду архитекторами, студентами, научными сотрудниками Государственной инспекции по охране памятников были созданы исторические справки и обмерные чертежи разрушенных архитектурных шедевров. Так были созданы основные исходные документы, позволившие после войны воссоздать памятники истории и культуры.

До Победы архитекторы еще долгие два года, а ленинградские архитекторы уже проводили конкурсы на проекты возрождения разрушенных домов. Соколов, в частности, представил на конкурс проекты восстановления здания на углу Невского и Фонтанки, памятника прорыва блокады в Ленинграде. До июля 1943 г. Александр Михайлович участвовал в разработке легендарной «Дороги жизни». С 1944 по 1948 г. Соколов ру-



Архитектор А.М. Соколов.
 Фото начала 1980-х гг.
 Из архива Е.Н. Лукьяновой

ководил архитектурно-планировочной мастерской треста «Леноблпроект», где разрабатывались новые генеральные планы городов Ленинградской области.

Очевидно, что в качестве главного архитектора «Ленметропроекта» лучшей кандидатуры представить было невозможно. В начале 1950 г. под началом Соколова 11 авторских коллективов создали 23 форпроекта. Из них были одобрены проектные предложения для шести будущих станций первой очереди. Два проекта – для станций «Пушкинская» и «Владимирская» – разрабатывались позднее по дополнительным конкурсам. Таким образом, были окончательно определены авторы-архитекторы, которым доверялась дальнейшая разработка архитектурных проектов.

Образность, единство пространственных систем, гармония с окружающей

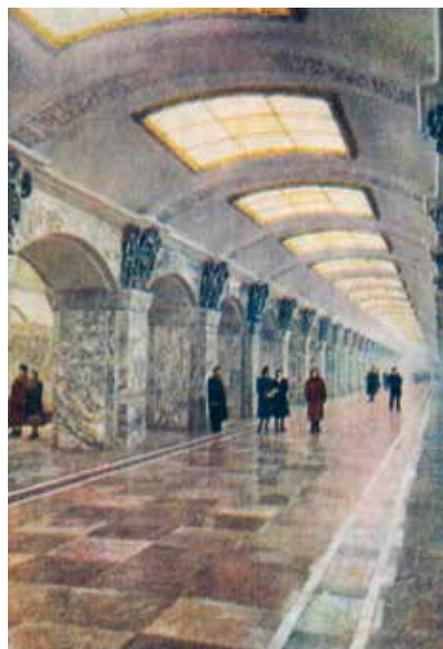
НАСЛЕДИЕ

застройкой – такими были главные принципы проектирования, которые проповедовал Соколов. В соавторстве с Александром Кузьмичом Андреевым был выполнен проект одной из первых станций и вестибюля метро «Технологический институт», которая была пущена в 1955 г. Авторы проекта четко следовали своим принципам: облик станции не противоречил сложившейся городской среде, соседство со зданием Технологического института было вполне органично. Впервые в мировой практике метростроения ленинградские проектировщики на этой станции создали удобную пересадку с первой линии метро на вторую простым переходом на противоположную платформу, исключив длинные коридоры, спуски и подъемы. Этот проект был высоко оценен мировой архитектурной общественностью: в 1958 г. на Всемирной выставке в Брюсселе он получил Гран-при.

Авторы проекта архитектурного оформления станции «Технологический институт – 1» А.К. Андреев (справа) и А.М. Соколов осматривают макет станции в натуральную величину. 1954 г. Фотография из архива семьи А.С. Гецкина



Одновременно с Соколовым в 1948 г. в архитектурный отдел «Ленметропроекта» пришел Арон Соломонович Гецкин. В 1939 г. после окончания с отличием Ленинградского института инженеров промышленного строительства (ЛИИПС) Гецкин был направлен по комсомольскому набору на Тихоокеанский флот. Он служил в инженерных войсках, пройдя путь от помощника командира роты до начальника строительного отдела флота, руководил строительством береговых укреплений. Там его и застала война. Он вернулся после демобилизации в Ленинград в 1948 г. в звании инженер-майора и за военную службу был награжден



Инженер О.В. Иванова (Грейц) и архитекторы А.М. Соколов и А.К. Андреев (сидит), рассматривают образец гранита для отделки первого этажа наземного вестибюля станции «Технологический институт». Начало 1950-х. Фотография Н.П. Янова из архива А.К. Андреева

Станция метро «Кировский завод»

орденом Красной Звезды, медалями. Но его огромным желанием было обратиться к профессии, которую получил в институте, стать архитектором. Гецкин был принят на работу в «Ленметропроект», в отдел Александра Михайловича Соколова, стал его заместителем и надежным помощником, а в дальнейшем сменил его на посту главного архитектора. Архитектурное проектирование метро стало главным делом Арона Соломоновича, ему он посвятил всю оставшуюся жизнь. Уже в 1954 г. Гецкин самостоятельно ведет разработку объектов метрополитена, рабочую документацию строительства депо «Автово».

Вспоминая своего руководителя в год его столетнего юбилея уже в новом веке, в 2017 г., архитекторы и проектировщики «Ленметрогипротранса» говорили об удивительной творческой атмосфере, которую сумел создать Арон Соломонович, о его невероятной трудоспособности, редком чувстве юмора.

Он был человеком мягким в общении, но твердым и жестким, когда приходилось отстаивать интересы дела. Арон Гецкин как автор проектов и в качестве руководителя авторских коллективов принял участие в разработке около тридцати станций ленинградского метро, в основном разрабатывая наземные вестибюли. Он руководил разработкой архитектурных проектов всех линий метрополитена, в том числе станций «Пушкинская», «Чернышевская», второго вестибюля «Площади Восстания», «Фрунзенская», «Электросила», «Парк Победы», «Горьковская» и многих других.



Архитектор А.С. Гецкин. 1946 г.
Фотография из архива семьи А.С. Гецкина

Архитектурное проектирование тем не менее всегда было творчеством коллективным. Постоянным соавтором Арона Соломоновича долгие годы была Валентина Петровна Шувалова. Их первым проектом стал наземный вестибюль станции «Пушкинская», один из самых красивых в городе, с ними в этом проекте работал и архитектор А.А. Грушке.

Авторы включили вестибюль в трехэтажное классическое здание, соседствующее с Витебским вокзалом. Оно было построено в 1901 г. по проекту архитектора А.К. Зверева для офицерских казарм лейб-гвардии Семеновского полка. Для того чтобы приспособить здание под вестибюль метро, его основательно перестроили, украсили лепниной, в окнах первого этажа были устроены арочные проемы, по центру фасада появилась большая арка. Вместе Арон Гецкин и Валентина Шувалова создали проекты 20 наземных станций ленинградского метро.

Валентина Петровна была очень талантливым архитектором, символично, что ее знакомство с метро началось еще до войны. В 1939 г. она поступила на архитектурный факультет Ленинградского инженерно-строительного института, а накануне войны, в мае 1941-го, во время летней практики работала на строительстве метрополитена. С началом войны работы были остановлены и почти все студенты технических вузов отправлены на строительство оборонительных укреплений. Валентина Шувалова в составе строительного батальона находилась на Карельском перешейке, где работала строймастером на станции



Архитектор А.К. Андреев. 1965 г.
Фотография из архива А.К. Андреева

Дибуны, на строительстве оборонных сооружений. Была награждена медалями «За доблестный труд в Великой Отечественной войне» и «За оборону Ленинграда».

В самые тяжелые дни блокады Шувалова оставалась в городе. В марте 1942-го институт был эвакуирован сначала в Нальчик, затем в Самарканд. В этом узбекском городе в годы войны находился переведенный из Ленинграда Институт живописи, скульптуры и архитектуры им. Репина. Валентина Шувалова была



Станция метро «Нарвская». 1955 г.

Станция метро «Пушкинская». Проектное решение. 1951 г. Бумага, акварель, тушь. ГМИ СПб. Инв. № 1-Б-1483-ч



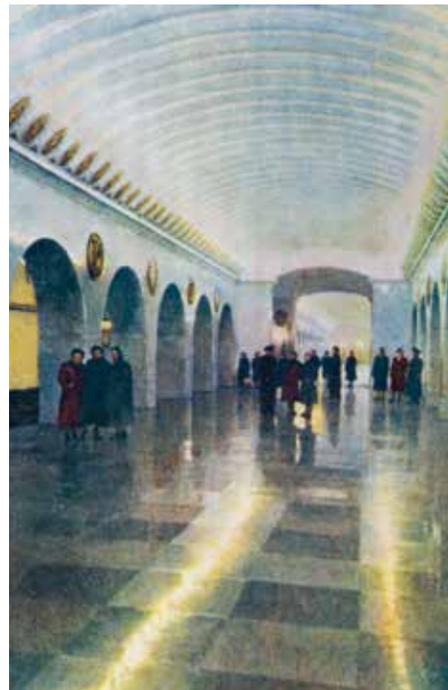
Архитектор В.П. Шувалова. 1965 г. Фотография из архива семьи В.П. Шуваловой



Станция метро «Нарвская»



Станция метро «Технологический институт – 1»



зачислена на второй курс, на архитектурный факультет, и после возвращения из эвакуации окончила учебу в Ленинграде, получив диплом архитектора-художника. В апреле 1953 г. она приходит на работу в «Ленметропроект» в качестве и.о. руководителя группы в отдел промышленно-гражданских сооружений и остается в метростроении до выхода на пенсию в апреле 1976 г.

После пуска первой линии ленинградского метро Александр Михайлович

Соколов в 1956 г. писал в статье «Путешествие под землей»: «Сейчас мысль зодчих направлена на то, чтобы построить красивые, благородные по архитектурным формам сооружения с наиболее экономичными решениями». И ленинградские зодчие сумели решить и эту задачу.

Для первого участка Московско-Петроградской линии Гецкин разрабатывает типовой проект наземного вестибюля в виде круглого павильона со

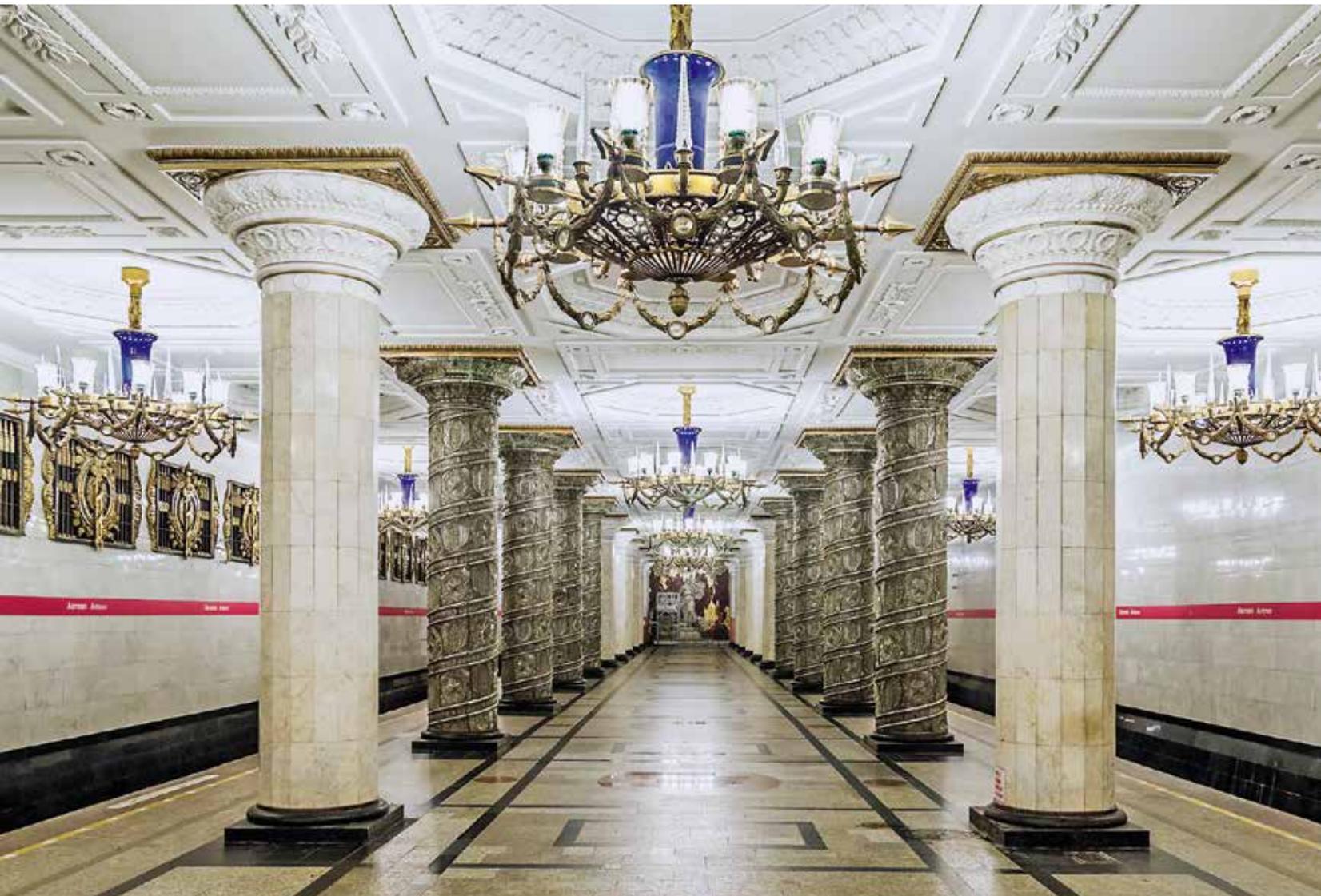
встроенным в него торговым киоском. В 1970-х гг. наземные павильоны становятся более просторными, светлыми и удобными, в их сооружении используются современные строительные конструкции и материалы – стекло и бетон.

«Объемно-пространственное решение наземного вестибюля определяется прежде всего градостроительными условиями – местоположением и увязкой с окружающей застройкой, а также специфическими функциональными задачами: необходимостью создания удобных подходов, связи с наземными видами транспорта, коротких путей движения пассажиров, удобств их обслуживания, целесообразностью размещения служебно-технических помещений и устройств», – писал в 1976 г. в одной из своих статей для специализированного журнала Арон Гецкин.

Разрабатывая комплекс проектов станций и вестибюлей четвертого участка Кировско-Выборгской линии, авторский коллектив «Ленметропроекта» предложил архитектурное решение четырех наземных вестибюлей с перекрытием их пассажирских залов металлическими перекрестно-стержневыми пространственными конструкциями с унифицированным модулем. Это позволило сократить расход материалов и, следовательно, стоимость вестибюлей по сравнению с традиционными решениями.

При этом каждый вестибюль имел индивидуальное объемно-пространственное решение. Но конструкции перекрытий, несмотря на различие конфигураций, размер шага колонн и другие особенности, состояли из однотипных несущих элементов и узлов их крепления. Инженерные идеи конструкторов, проектировщиков, архитекторов давали возможность существенно сокращать затраты на строительство метро, вводить в эксплуатацию новые линии гораздо быстрее. В августе 1981 г. группе ленинградских инженеров за разработку и внедрение пространственных армоцементных конструкций в массовое строительство общественных зданий и сооружений присуждена премия Совета Министров СССР.

Поколение разработчиков и архитекторов нового века продолжает традиции ленинградской школы архитектурного проектирования.



Станция метро «Автово»