

Культура и искусство

Правильная ссылка на статью:

Полищук А.А. Визуализация дореволюционных проектов московского метро // Культура и искусство. 2024. № 7. DOI: 10.7256/2454-0625.2024.7.43912 EDN: QZMPMA URL: https://nbpublish.com/library_read_article.php?id=43912

Визуализация дореволюционных проектов московского метро

Полищук Александр Александрович

ORCID: 0000-0002-5448-3859

старший преподаватель, кафедра Истории России, Государственный академический университет гуманитарных наук

125080, Россия, Москва область, г. Москва, ул. Волоколамское, 9

✉ bloubek@yandex.ru



[Статья из рубрики "Архитектура и дизайн"](#)

DOI:

10.7256/2454-0625.2024.7.43912

EDN:

QZMPMA

Дата направления статьи в редакцию:

27-08-2023

Аннотация: Предмет исследования – отражение футурологического образа московского метро в произведениях изобразительного искусства дореволюционного периода, а также феномен художественной эволюции представлений о московском метро в работах художников и инженеров. В работе также коротко рассмотрены основные проекты московского метро, как визуализированные, так и нет. Среди источников стоит назвать чертежи из книги А. И. Антоновича, Н. И. Голиневича и Н. П. Дмитриева «Московская городская железная дорога. (Метрополитен)» (1902), иллюстрации Н. Н. Каразина к проекту метрополитена П. И. Балинского и Е. К. Кнорре (1902) и серию открыток компании «Эйнем» «Москва будущего» (1914). В работе использованы иконографический метод и метод стилистического и художественного анализа. Основное внимание будет уделено особенностям представлений авторов о будущем метрополитене и городе в целом. Научная новизна данной публикации заключается в том, что дореволюционные футурологические изображения московского метро будут проанализированы комплексно, будет показана связь более поздних работ с более ранними. Особым вкладом автора в исследование темы является введение в научный

оборот работы Н. Н. Каразина «Вид Метрополитена со стороны Большого Каменного моста», которая известна только по фотокопии. Данная фотокопия публикуется в настоящей статье. Основным выводом исследования является то, что все изображения появились случайно, но каждая серия работ по своей причине. Все авторы также изображали Центральный вокзал на своих работах, который так и не был построен.

Ключевые слова:

Метро, Метрополитен, Эйнем, Антонович, Каразин, Московский метрополитен, Московское метро, Транспорт, Балинский, Кнорре

Несмотря на то, что Московский метрополитен открылся лишь в 1935 г., идея строительства скоростного внеуличного транспорта в городе возникла задолго до этого.

Далеко не все проекты строительства метро были визуализированы, так как авторы дореволюционных планов пытались решить, прежде всего, транспортную проблему (пусть иногда в виде откровенной утопии), а не эстетическую или идеологическую. Многие проекты даже не доходили до обсуждения городскими властями.

Проблема визуализации московского метрополитена в произведениях живописи и графики исследована лишь фрагментарно. Стоит отметить работы О. В. Костиной [\[5\]](#), Н. П. Бесчастнова и Е. Н. Дергилевой [\[3\]](#), О. Н. Филипповой [\[17\]](#), А. В. Скижали-Вейса [\[15\]](#), а также ряд коллективных трудов [\[6\]](#), [\[7\]](#), [\[8\]](#), [\[9\]](#), [\[16\]](#). Лишь в статье А. В. Скижали-Вейса рассматриваются работы, созданные до 1917 г., а другие авторы анализируют произведения советского и постсоветского периода.

Прежде чем приступить к обзору изобразительного материала, имеет смысл коротко рассмотреть основные проекты строительства московского метро.

В 1872 г. в Москве была открыта первая линия конно-железной дороги (конки) — прообраз трамвая. В 1898 г. в Москве появились первые электрические трамваи. К 1911 г. вся сеть была электрифицирована. Именно конка и трамвай являлись основным видом транспорта вплоть до 1930-х гг.

В 1875 г. инженер путей сообщения В. А. Титов предложил проложить подземный тоннель от Курского вокзала до Китай-города [\[14, с. 75\]](#). Это предложение можно считать первой попыткой решить транспортную проблему Москвы с помощью метро. Проект, если он и существовал, не обнаружен [\[14, с. 75\]](#).

«В 1890-х гг. началось проектирование окружной железной дороги, которая могла бы освободить город от транзитных перевозок» [\[11, с. 40\]](#). Известно о проекте Общества Рязанско-Уральской железной дороги, который предполагал строительство городской железной дороги с тоннелем в центре города между Трубной площадью и улицей Ильинкой [\[11, с. 40\]](#). Детали данного проекта также неизвестны.

В 1897 г. инженер А. И. Антонович, управлявший акционерным обществом Московско-Казанской железной дороги, представил проект, основной целью которого была перевозка не пассажиров, а грузов [\[11, с. 40\]](#). Проект предполагал строительство окружной дороги и радиальных линий в центр города. Проект был визуализирован только в виде карты, которая носит сугубо технический характер [\[11, с. 41\]](#).

Стоит отметить, что в 1902–1907 гг. было построено Малое кольцо Московской железной дороги (МК МЖД). Данный проект в основном использовался для перевозки грузов, хотя пассажирские перевозки по кольцу также осуществлялись. Пассажиропоток был небольшим, в 1934 г. движение пассажирских поездов было прекращено вовсе. Основной проблемой было расположение Малого кольца: оно проходило фактически за городом. Лишь в 1917 г. граница Малого кольца стала новой административной границей Москвы. Однако, несмотря на наличие транспортной функции, метрополитеном данный проект назвать нельзя.

В 1902 г. А. И. Антонович, Н. И. Голиневич и Н. П. Дмитриев опубликовали свой проект в виде книги «Московская городская железная дорога. (Метрополитэн)» [\[11\]](#). Проект предусматривал строительство четырех радиальных линий и кольцевой линии. Власти предложение отклонили. Данный проект интересен тем, что в нем предлагаемый к строительству метрополитен впервые был изображен не просто в виде схемы на карте Москвы, хотя и она тоже опубликована в книге, но и проиллюстрирован.

Данные иллюстрации носят технический характер (сами авторы называют их чертежами), однако позволяют понять, как должен был выглядеть будущий метрополитен. Все иллюстрации подписаны тремя автографами авторов проекта, поэтому точно установить авторство невозможно. Д. Нойтатц считает, что «иллюстрации выполнены в виде гравюр на стали» [\[11, с. 40\]](#). Наиболее вероятная техника, которую использовали авторы — офорт.

Проект предусматривал прокладку четырех радиусов, новой кольцевой дороги и Центрального вокзала в районе Александровского сада. Центральная станция планировалась трёхуровневой: на верхнем и нижнем (подземном) уровне должны были ходить поезда, а средний уровень служил пересадочным между двумя другими [Рис. 1].

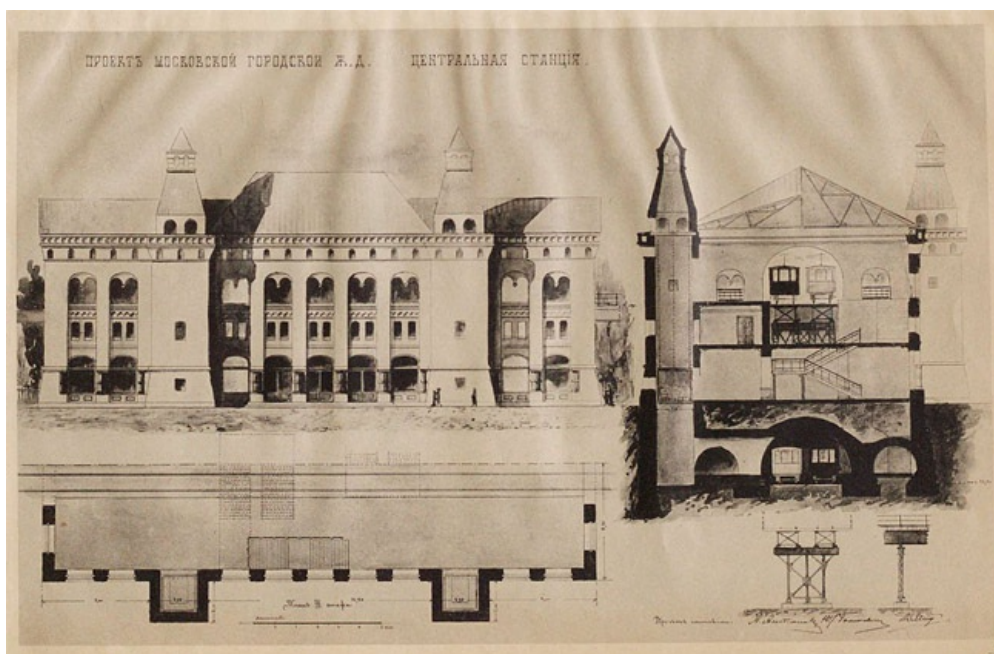


Рис. 1. А. И. Антонович, Н. И. Голиневич, Н. П. Дмитриев. Проект Московской городской железной дороги (Метрополитена). Центральная станция. 1902 г.

Авторы явно не придавали большого значения архитектуре будущего вокзала: он изображен предельно схематично. Здание типично для архитектурной эклектики конца XIX – начала XX вв.: невысокие башенки, окна в форме полукругов, сдержанный декор фасада. Данный проект не был заказан, а являлся инициативой самих инженеров,

поэтому авторы не были заинтересованы в детальной проработке архитектурного образа будущего вокзала.

Также стоит сказать, что в качестве финансирования предлагалось лишь реализовать облигации на зарубежных рынках [\[11, с. 43\]](#). Авторы не представляли интересов конкретных инвесторов и не защищали свой проект перед властями и общественностью, поэтому необходимости в собственно архитектурных эскизах не было.

Авторы проекта предлагали строить кольцевую линию преимущественно по насыпям и эстакадам, а радиальные линии — в тоннелях, поэтому проиллюстрированы оба планировочных решения. Также авторы оригинально предложили соединить пассажирскую функцию с перевозкой грузов: «В разных местах города планировались подземные грузовые станции, которые вступали в действие по ночам, когда спадал пассажиропоток» [\[11, с. 44\]](#). Проект товарной станции также был проиллюстрирован [Рис. 2].

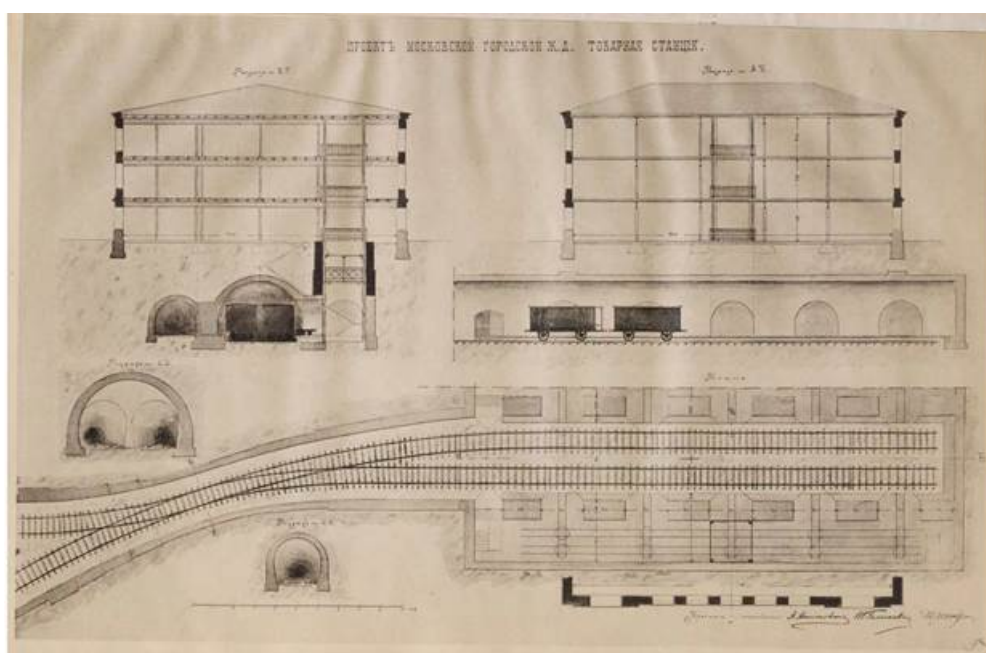


Рис. 2. А. И. Антонович, Н. И. Голиневич, Н. П. Дмитриев. Проект Московской городской железной дороги (Метрополитена). Товарная станция. 1902 г.

Пассажирская станция в подземном исполнении предлагалась к строительству с наземным вестибюлем, из которого пассажиры по винтовой лестнице спускались на платформу [Рис. 3]. Вестибюль встраивался в здание и имел минимальный декор.

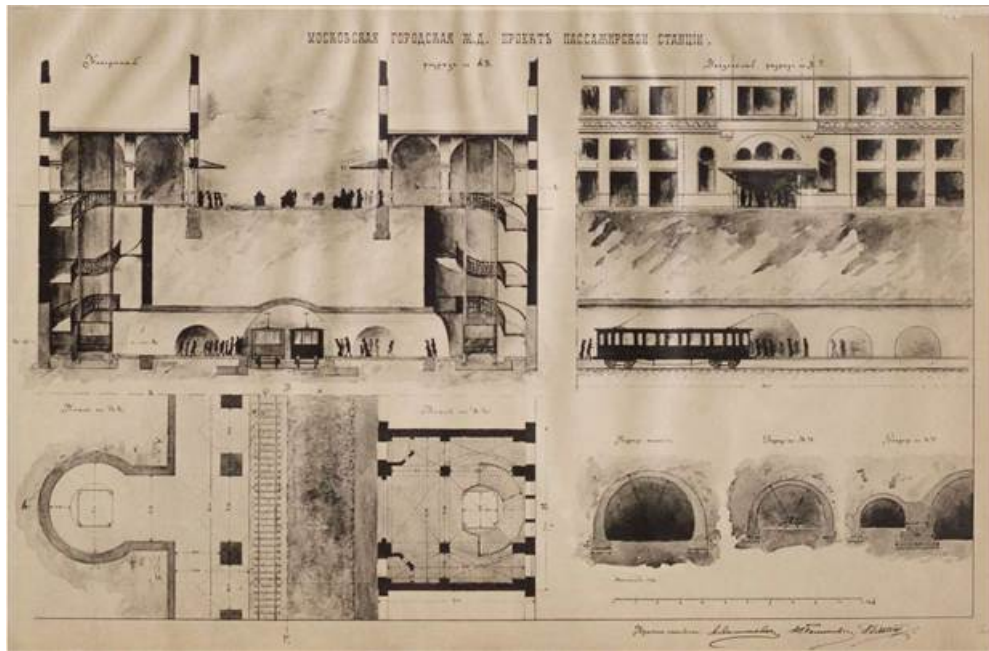


Рис. 3. А. И. Антонович, Н. И. Голиневич, Н. П. Дмитриев. Проект Московской городской железной дороги (Метрополитена). Проект пассажирской станции 1902 г.

Также в 1902 г. свой проект представили инженеры П. И. Балинский и Е. К. Кнорре. Авторы предложили строительство двух кольцевых линий под Бульварным и Садовым кольцом, Центрального вокзала южнее храма Василия Блаженного на Васильевском Спуске и радиальных линий. Метрополитен должен был быть преимущественно надземным. Авторы сравнивали Москву с Нью-Йорком, Парижем, Лондоном и Берлином, где уже были метрополитены [\[11, с. 40\]](#).

Данный проект бурно обсуждался в городской думе и прессе, вызвав шквал критики [\[11, с. 49-50\]](#). На это было много причин. Авторы собирались получить в свое предприятие трамвай, который приносил большие доходы городскому бюджету; технические и экономические расчеты представлены авторами не были; за проектом стояли иностранные капиталисты, чьи интересы и представляли авторы [\[11, с. 46\]](#); проект предусматривал снос огромного количества зданий в городе, включая 10 храмов.

То, с какой легкостью, П. И. Балинский предлагал фактически перестройку Москвы и снос храмов ради постройки утилитарного транспорта, идеологически роднит данный проект с реальной перестройкой города уже в советское время. Красные ворота и Сухарева башня были также снесены ради решения транспортных проблем, но подобные идеи возникали еще и в дореволюционное время и связаны были с возникновением индустриального общества и техническим прогрессом. Автор благодарит к. и. н. Г. А. Филатова, который обратил внимание на данный факт в рамках дискуссии на конференции «Образ другого в Новой и Новейшей истории в рамках визуального поворота», которая проходила в ИВИ РАН 24.08.2023 г.

Примечательна позиция исследователя И. Н. Шумейко, который называет проект «Аферой Балинского» и считает, что авторы с помощью коррупционной схемы лишь пытались присвоить себе доходы от городского трамвая [\[18, с. 171-200\]](#). В результате политической борьбы вокруг проекта победили сторонники его отмены во главе с В. М. Голицыным, который занимал тогда пост городского головы Москвы [\[10, с. 208\]](#).

Несмотря на то, что проект П. И. Балинского и Е. К. Кнорре оказался спорным и был

отклонен властями, Московский метрополитен впервые был визуализирован в виде произведений искусства.

«18 сентября 1902 г. Балинский с большой помпой представил свой проект в зале Городской думы, украшенном им по периметру картинами, на которых можно было полюбоваться видами города с будущей линией железной дороги» [\[11, с. 46\]](#). Речь идет об акварелях (строго говоря, работы выполнены в смешанной технике, хотя основная техника, безусловно, акварель) художника Николая Николаевича Каразина (1842–1909).

Николай Каразин — баталист, акварелист, иллюстратор. В. В. Садовень справедливо отмечает, что художник принадлежит к русской реалистической школе XIX века [\[13, с. 305\]](#). Николай Каразин получил заказ от П. И. Балинского на иллюстрацию проекта Московского метрополитена.

Об обстоятельствах данного заказа ничего не известно, однако в том же году П. И. Балинский совместно с американским предпринимателем Мерри А. Вернером уже предлагал схожий проект метро для Санкт-Петербурга [\[11, с. 45\]](#). Одним из иллюстраторов проекта также был Николай Каразин [Рис. 4].



Рис. 4. Н. Н. Каразин. Эстакада у Знаменской площади. Бумага / акварель, тушь. 1902 г. ГМИ СПб, Санкт-Петербург

Несмотря на то, что художник был известен (в 1907 г. ему было присвоено звание академика Императорской Академии художеств), есть сведения, что семья Каразина в начале XX века не была зажиточной. Внучка художника Т. Ф. Барыкова описывает положение семьи так: «А еще раньше, в 1906–1907 годах, из-за тяжелого материального положения часть вещей и книги были проданы. Нужны были деньги на лечение деда...» [Цит. по 2, с. 82]. Большая часть имущества художника, включая книги и картины, была распродана с молотка [\[19, с. 224\]](#). Данные факты косвенно свидетельствуют о том, что работа на заказ в материальном отношении была важна для семьи художника.

Судя по всему, для Николая Каразина данный заказ был вполне рядовым, он уже был хорошо известен как иллюстратор книг, открыток, фарфора. В то же время для авторов проекта метрополитена громкое имя художника, учитывая фактическое отсутствие

технической документации и явный коммерческий интерес, было дополнительным аргументом в деле защиты проекта перед властями.

Доподлинно неизвестно, сколько всего было создано акварелей. На сегодняшний день мы можем говорить о трех работах. Сохранились лишь две [Рис. 5, 6], еще одна известна по фотокопии [Рис. 7], сделанной в то же время.



Рис. 5. Н. Н. Каразин. Эстакада и центральный вокзал метрополитена. Москворецкий мост (по проекту инженеров П.И. Балинского и Е.К. Кнорре). Бумага на картоне / акварель, белила, тушь, перо, карандаш графитный. 47,5 x 82 см. 1902 г. Музей Москвы



Рис. 6. Н. Н. Каразин. Эстакада и центральный вокзал метрополитена. Красная площадь (по проекту инженеров П.И. Балинского и Е.К. Кнорре). Бумага на картоне / акварель, белила, тушь, перо. 47,5 x 82,5 см. 1902 г. Музей Москвы



Рис. 7. Н. Н. Каразин. Вид Метрополитена со стороны Большого Каменного моста. Бумага / фотокопия. 28 x 48 см. 1902 г. Московский метрополитен

Несмотря на то, что работы призваны были проиллюстрировать транспортный проект, можно констатировать, что Николаю Каразину удалось создать подлинно художественные произведения.

Если сравнивать данные работы с уже упомянутой иллюстрацией к проекту Петербургского метро [Рис. 4], которая была создана ранее, но в том же 1902 г., то можно заметить, что она гораздо более схематична. Фигуры людей неподвижны, хотя показаны в динамике. Окружающая застройка также изображена иначе: здания Санкт-Петербурга в отличие от московских выглядят декорацией к эстакаде и станции метро.

Николай Каразин — строгий реалист, однако данный заказ потребовал от него изобразить футурологические (что для творчества художника совершенно не характерно) пейзажи Москвы с уже построенным метрополитеном. Художник решил задачу, встроив в уже существующую городскую ткань новый транспорт.

Кроме собственно метрополитена ничего нового в быте и архитектуре Москвы не просматривается. Несмотря на то, что проекты, подобные тому, который предложил П. И. Балинский, реализуются годами, а иногда и десятилетиями, для художника это все та же Москва начала XX века с телегами, извозчиками, небольшими лодками на реке.

Размеры двух оригинальных работ относительно большие, учитывая, что основная техника выполнения — акварель. Это связано с тем, что работы изначально создавались для презентации проекта перед зрителями. Николай Каразин редко создавал масляные работы большого размера на холсте, отдавая предпочтение камерным произведениям в акварельной и гуашной технике. Этим объясняется и выбор техники для данного заказа.

Отметим, что данное обстоятельство влияет и на непопулярность творчества Николая Каразина в наше время: для отечественной художественной традиции масштабность более характерна, чем камерность. Подобная закономерность уже отмечалась Э. В. Пастон в контексте творчества миниатюриста И. П. Похитонова [\[12, с. 6\]](#).

На двух оригинальных работах [Рис. 5, 6] виден Центральный вокзал, хотя показан по-разному: на первой работе [Рис. 5] он является центром композиции, а на второй [Рис. 6] — еле заметен за храмом Василия Блаженного. Изображение Центрального вокзала

неслучайно — это было то сооружение, которое было легко презентовать, ведь метрополитен планировался преимущественно эстакадным.

Вокзал украшен тонкими башенками, что роднит его с вокзалом по уже упомянутому проекту А. И. Антоновича, Н. И. Голиневича Н. П. Дмитриева. Форма башенок отсылает к Беклемишевской башне Московского Кремля, которая располагается рядом с вокзалом. Мост через Москву-реку предполагался двухуровневым [Рис. 5], а эстакада у кремлевской стены была уже одноуровневой [Рис. 6].

Наиболее впечатляющей является акварель с изображением Красной площади и эстакады метрополитена [Рис. 6]. Здание покрывает серая дымка, то ли от паровоза, который тянет за собой вагоны метро, то ли от тумана. Город выглядит живым, с обилием конных экипажей. Эстакада вдоль Кремлевской стены выглядит непривычно, особенно при взгляде из сегодняшнего дня. Под эстакадой планировалось пешеходное пространство с подсветкой. Подсветка и тонкая и изящная эстакада — художественный вымысел Каразина. В реальности подобные пространства выглядят куда более громоздко и отталкивающе.

Для современника художника это все та же Москва, которую проект и не пытается преобразить. Напротив, метрополитен сам стремится стать частью городского ландшафта.

Как уже было сказано, еще одна акварель известна по фотокопии [Рис. 7]. Размер фотокопии, предположительно, меньше, чем размер оригинала. Фотокопия происходит из фонда Научно-технической библиотеки Петербургского государственного университета путей сообщения Императора Александра I. Университет является преемником дореволюционного Института инженеров путей сообщения. Фотокопия была подарена Московскому метрополитену в 2015 году в честь 80-летия. Местонахождение оригинала неизвестно.

На данной работе мы можем видеть эстакаду метрополитена и станцию, расположенную на этой эстакаде. Станция располагается рядом с Большим Каменным мостом, затем эстакада делает поворот и идет вдоль Кремлевской стены. Эстакада опять изображается изящной и тонкой линией, которой в реальности она быть не могла. По фотокопии заметно, что работа выполнена в той же манере, что и известные по оригиналам акварели.

«Отклоняя в 1903 г. проект Кнорре и Балинского Московская городская дума ссылалась на то, что потребности населения столицы будут удовлетворены за счет расширения сети трамвайных линий...» [\[11, с. 50-51\]](#). Однако к 1911 г. власти признали, что возможности расширения трамвайных линий в центре города исчерпаны. Городская дума впервые стала инициатором обсуждения строительства метро в Москве.

Известны проекты инженера К. К. Руина (1911), новый проект Е. К. Кнорре (1912), Я. И. Утина, А. И. Вышнеградского, А. И. Гучкова, А. И. Геннерата и Г. Д. Хоффа (1913) [\[11, с. 52-57\]](#). Городская дума прорабатывала собственный проект. В 1913 г. власти констатировали, что метрополитен городу необходим. Однако все проекты остались на бумаге, ни один из них не был визуализирован.

В 1914 г. по заказу компании «Эйнем», которая была одним из крупнейших на тот момент производителей кондитерских изделий, Товарищество скоропечатни А. А. Левенсон издает серию открыток «Москва будущего». Открытки вкладывались в коробку конфет с одноименным названием. Проект был исключительно коммерческим, неоригинальным и

типичным для рекламных компаний того времени [\[4, с. 101\]](#). В 1900 г. немецкая кондитерская фирма «Теодор Хильдебранд и сын» уже вкладывала в упаковки со своей продукцией открытки серии «Германия в 2000 году». Также в 1900–1910 гг. во Франции была выпущена серия «Франция в XXI веке» состоявшая из 87 карточек вкладывавшихся в сигаретные и папиросные коробки.

Автора эскизов для открыток установить на данный момент не удастся. На реверсе каждой открытки есть описание изображения.

Всего в серии было выпущено 8 открыток. Они демонстрируют, как Москва должна выглядеть в XXIII веке. Едва ли автор серьезен: будущее представляется ему как безоблачный и яркий праздник. Однако многие тенденции развития мегаполисов предсказаны верно: рост высотного строительства, увеличение количества горожан, массовая автомобилизация.

Изображения смело можно отнести к фантастическому жанру, который принято называть «ретрофутуризм»: далекое для современника будущее наступило, однако технический прогресс остановился. Одежда начала XX века, пожарные машины открытого типа, конные войска. Ретрофутуризм, как модель художественного прогнозирования, типичен для представлений того времени о будущем.

«Сердцевиной всего проекта-прогноза 1914 года можно назвать нашу шумевшую в наши дни транспортную проблему, которая уже в то время попала под пристальное внимание разработчиков проекта» [\[15, с. 34-35\]](#). Дирижабли, поезда, автомобили, аэросани — пространство города буквально запружено различными видами транспорта. Автор использует то высокую точку зрения, то низкую, неизменно акцентируя внимание зрителя на транспортных и людских потоках. Собственно метрополитен или транспорт схожий с ним встречается на пяти открытках.

На первой открытке [Рис. 8] изображен «Центральный вокзал воздушных и земных путей сообщения». Центральный вокзал фигурировал в проектах А. И. Антоновича и П. И. Балинского и находился рядом с Кремлем. Учитывая, что проект П. И. Балинского бурно обсуждался в прессе, автор эскизов для данных открыток явно был знаком с этими планами.

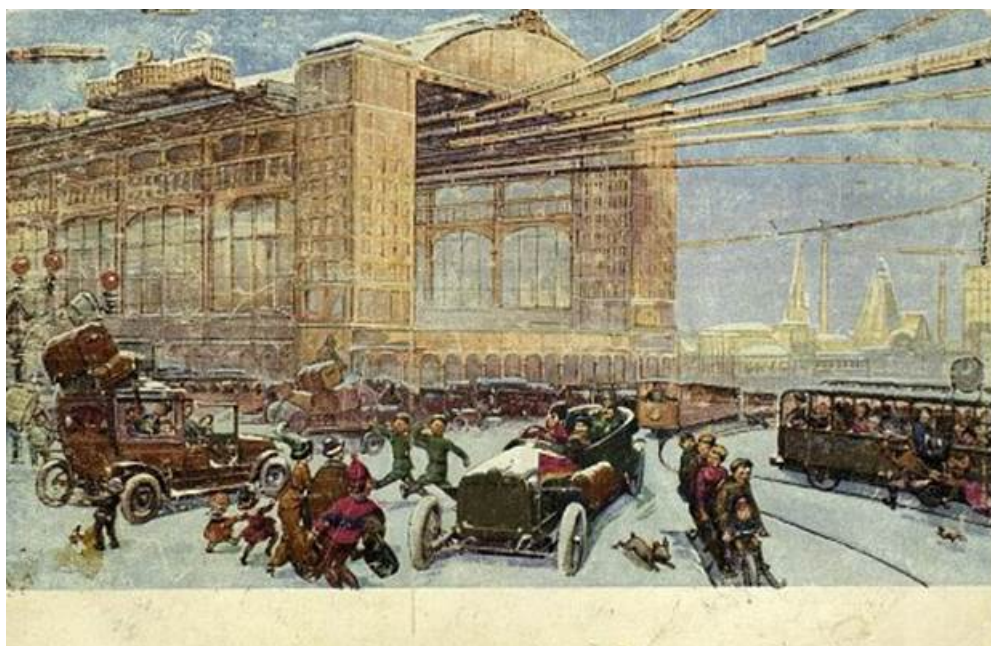


Рис. 8. Неизвестный художник. Центральный вокзал воздушных и земных путей сообщения. Движение у вокзала. Почтовая карточка из серии «Москва будущего». Издание Т-ва Эйнем. 9×13,6 см. 1914 г. Музей Москвы

Сложно точно сказать, где конкретно должен был находиться Центральный вокзал, но рядом с ним (пусть и в гораздо меньшем масштабе) просматривается Ярославский вокзал. Поэтому вокзал должен был быть расположен недалеко от Каланчевской площади (ныне — Комсомольской) — тогда крупнейшем транспортном узле города.

Данное расположение выдает более традиционное мышление автора, чем А. И. Антоновича и П. И. Балинского: Центральный вокзал хоть и представляет собой новое здание, но связан с уже существующим транспортным потоком. Форма вокзала также перекликается с уже упомянутыми работами Николая Каразина.

Для поездов автор предусмотрел и подземное, и эстакадное движение. На земле для движения предусмотрено огромное количество тоннелей, которые выходят на поверхность. По эстакадам, опоры которых виднеются лишь вдали, поезда двигаются и по рельсам, и с помощью подвесного механизма. Подобные системы принято называть монорельсовыми (вне зависимости от расположения рельса — сверху или снизу). К началу XX в. они уже существовали. Долгое время монорельс ассоциировался с транспортом будущего. Однако в силу технических особенностей и по сей день системы такого типа используются крайне редко.

Бросается в глаза контраст между транспортом будущего и передним планом работы с дореволюционными трамваями и автомобилями.

На второй открытке [Рис. 9] изображены Кремль и Москворецкий мост. По эстакадам движутся уже упомянутые поезда двух видов. Эстакада с классическим рельсовым поездом проходит сквозь многоэтажное здание в Зарядье. «Вагон подвесной воздушной дороги» похож на дореволюционный трамвай.



Рис. 9. Неизвестный художник. Москворецкий мост. Почтовая карточка из серии «Москва будущего». Издание Т-ва Эйнем. 9×13,6 см. 1914 г. Музей Москвы

Следующая открытка [Рис. 10] призвана показать Театральную площадь. Большой театр визуально подавлен новыми небоскребами. Через один из них проходит эстакада

поезда. Вдалеке проходит еще одна эстакада.

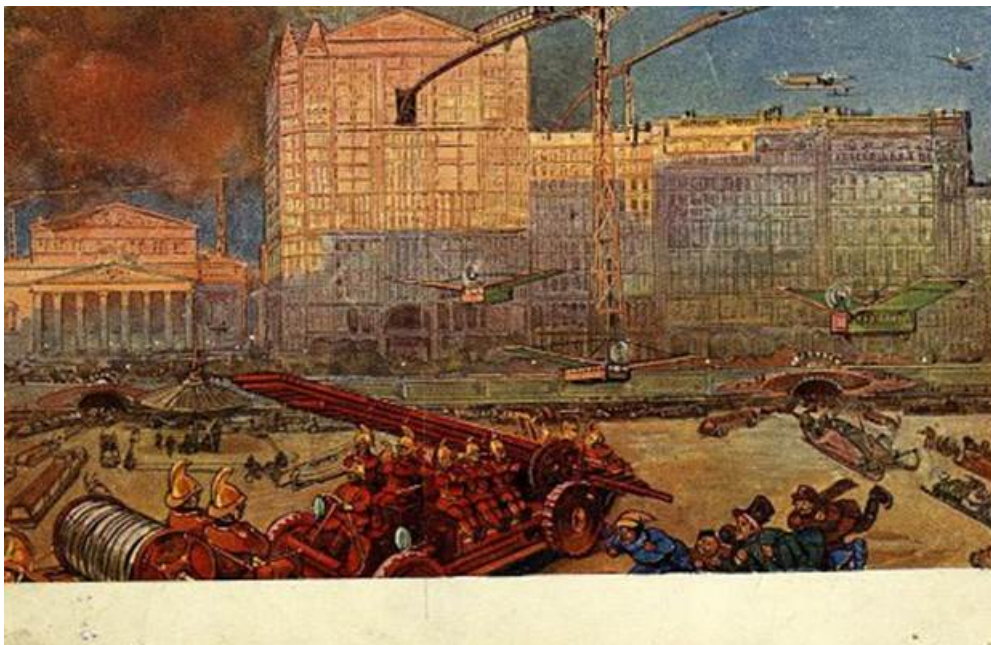


Рис. 10. Неизвестный художник. Театральная площадь. Почтовая карточка из серии «Москва будущего». Издание Т-ва Эйнем. 9×13,6 см. 1914 г. Музей Москвы

Аналогична предыдущей открытка с изображением Красной площади [Рис. 11]. Памятник Минину и Пожарскому и здание Исторического музея соседствуют с эстакадой монорельсовой дороги, проходящей сквозь здание.



Рис. 11. Неизвестный художник. Красная площадь. Почтовая карточка из серии «Москва будущего». Издание Т-ва Эйнем. 9×13,6 см. 1914 г. Музей Москвы

Последняя из открыток [Рис. 12] изображает Лубянскую площадь. «Из-под мостовой площади вылетают длинные вагоны Московского Метрополитена, о котором при нас в 1914-м году только говорили...» — гласит надпись на оборотной стороне открытки, автор впервые использует термин «метрополитен». Вышеупомянутый эстакадный транспорт автор так не называет: метро представляется художнику, прежде всего, подземным транспортом, пусть и иногда выходящим на поверхность. Автор отделяет эстакадные

дороги от метрополитена, несмотря на то, что проект П. И. Балинского, как уже было сказано, предполагал преимущественно строительство эстакад.

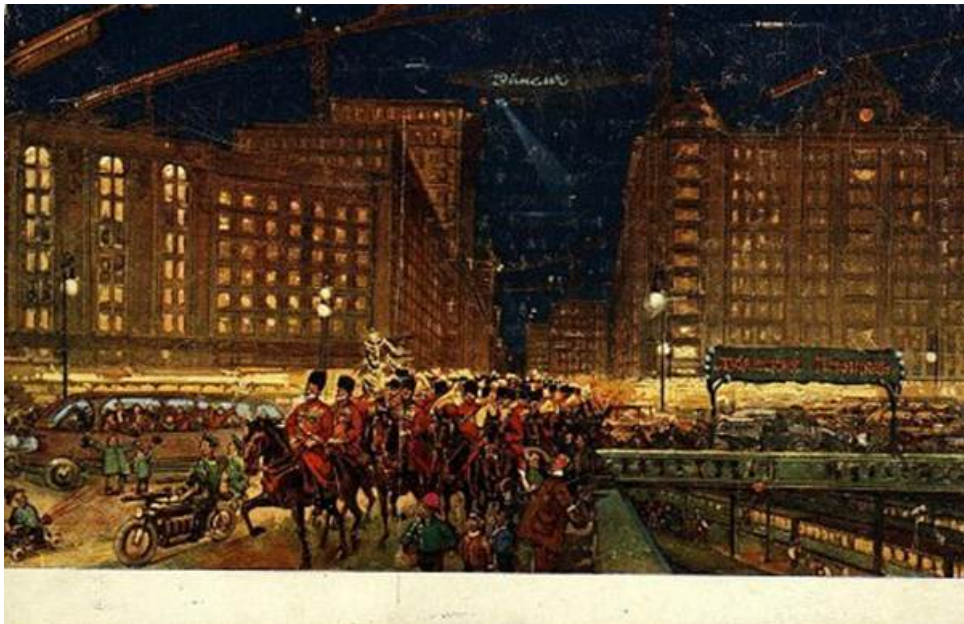


Рис. 12. Неизвестный художник. Лубянская площадь. Почтовая карточка из серии «Москва будущего». Издание Т-ва Эйнем. 9×13,6 см. 1914 г. Музей Москвы

У художника явно не было четкой футурологической концепции транспорта, хотя выделяются четыре уровня транспортной инфраструктуры: подземный, наземный, надземный и воздушный [\[15, с. 35\]](#).

Под мостовой устроена станция метрополитена, а над ней есть зеленая табличка с названием станции, которая отсылает нас к павильонам парижского метро Эктора Гимара.

Первая мировая война и революционные события в России отодвинули проблему строительства метро в Москве на задний план. Транспортную проблему города будут решать уже советские власти.

Подводя итог, можно констатировать, что все попытки визуализировать Московский метрополитен относятся к футурологической художественной традиции. Идея строительства Центрального вокзала (станции) нашла свое отражение в работах каждого автора. Также все работы объединяет случайность их появления.

В метрополитене А. И. Антоновича власти, собственно, не нуждались. Николай Каразин должен был визуализировать претенциозный и даже скандальный проект. Значительная часть деталей явно придумана самим художником. Неизвестный художник эскизов для открыток стоял перед задачей прорекламировать кондитерские изделия фабрики «Эйнем», уходя в мир фантазий в куда большей степени, чем Николай Каразин.

Данные работы демонстрируют нам, насколько понятна была дискуссия о метрополитене для обывателя: к 1914 г. метро изображают на рекламной продукции. Работы Николая Каразина и автора эскизов открыток выглядят чересчур смело: строить эстакады на главной площади Москвы власти вряд ли позволили бы. Данная деталь подчеркивает, насколько большой может быть разница между футурологическим и реальным проектом.

Библиография

1. Антонович А. И. Московская городская железная дорога. (Метрополитэн): Проект сост. инж. пут. сообщ.: А. И. Антонович, Н. И. Голиневич, Н. П. Дмитриев: С прил. черт. / Копии исполнены фототип. К. А. Фишер. М.: Т-во типо-лит. Владимир Чичерин в Москве, 1902. 39 с.
2. Арипова Л. П. Преодолеем стену забвения: (о Каразине Николае Николаевиче). М.: Фонд «Народная Память», 2005. 151 с.
3. Бесчастнов Н. П., Дергилева Е. Н. Московское метро Алёны Дрегилевой: образ стабильности и черты перемен // Дом Бурганова. Пространство культуры. № 2. 2021. С. 101-113.
4. Глинтерник Э. М. Реклама в России XVIII – первой половины XX века. Опыт иллюстрированных очерков: [альбом]. СПб.: Аврора, 2007. 359 с.
5. Костина О. В. Архитектура Московского метро. 1935–1980-е годы. М.: БуксМарт, 2019. 208 с.
6. Московское метро. Подземный памятник архитектуры / сост. И. В. Чепкунова, М. А. Костюк, Е. Ю. Желудкова. М.: Кучково поле; Связь Эпох, 2016. 336 с.
7. Московское метро. Сеть, линии, станции. В 3-х т. М.: Щербинская типография, 2020. Т. I: Московское метро. Сеть / отв. ред. Ю.В. Княжевская, С.О. Кузнецов, Т.Н. Гук. 130 с.
8. Московское метро. Сеть, линии, станции. В 3-х т. М.: Щербинская типография, 2020. Т. II: Московское метро. Линии / отв. ред. Ю.В. Княжевская, С.О. Кузнецов. 122 с.
9. Московское метро. Сеть, линии, станции. В 3-х т. М.: Щербинская типография, 2020. Т. III: Московское метро. Станции / отв. ред. Ю.В. Княжевская, С.О. Кузнецов. 199 с.
10. Нестеров И. А. Проект строительства метро в Москве и городское самоуправление (1902–1903 гг.) // Государственное управление. Электронный вестник. 2013. №38. С. 201-208. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/proekt-stroitelstva-metro-v-moskve-i-gorodskoe-samoupravlenie-1902-1903-g-g> (дата обращения: 14.08.2023).
11. Нойтатц Д. Московское метро: от первых планов до великой стройки сталинизма (1897–1935). М.: Росспэн, 2013. 783 с.
12. Пастон Э. В. «Чародей-художник». Творчество И. П. Похитонова // Иван Похитонов. Чародей-художник. К 160-летию со дня рождения Ивана Павловича Похитонова. 1850–1923: каталог. М.: Пинакотекa, 2010. С. 6-25.
13. Садовень В. В. Русские художники баталисты XVIII-XIX веков. М.: Искусство, 1955. 372 с.
14. Семенов Н. М. К истории использования магистральных железных дорог московской агломерации для внутригородского пассажирского сообщения // Вопросы истории естествознания и техники. 2014. Т. 35. № 2. С. 74-88.
15. Скижали-Вейс А. В. Футуристические проекты-прогнозы «Москвы будущего» 1914 и 2012 годов // Архитектура и строительство России: Ежемесячный научно-практический и культурно-просветительский журнал. № 5 (май). 2013. С. 32-37.
16. Скрытый урбанизм. Архитектура и дизайн Московского метро 1935–2015 / Кузнецов С., Змеул А., Кагаров Э. М.: Дом Паблишерз, 2016. 352 с.
17. Филиппова О. Н. Метро в творчестве мастеров XX века // Актуальные проблемы монументального искусства: с. науч. тр. СПб.: ФГБОУВО «СПбГУПТД», 2020. С. 104-109.
18. Шумейко И. Н. Князь В. М. Голицын и московское городское управление. М.: Русский мир, 2018. 384 с.
19. Шумков В. Жизнь, труды и странствия Николая Каразина, писателя, художника, путешественника // Звезда Востока. № 6. 1975. С. 207-224.

Результаты процедуры рецензирования статьи

В связи с политикой двойного слепого рецензирования личность рецензента не раскрывается.

Со списком рецензентов издательства можно ознакомиться [здесь](#).

В журнал «Культура и искусство» автор представил свою статью «Визуализация дореволюционных проектов московского метро», в которой проведено исследование изображений метрополитена, созданных в начале XX века.

Автор исходит в изучении данного вопроса из того, что идея строительства скоростного внеуличного транспорта в городе возникла задолго до его фактического открытия в 1935 году. Далеко не все проекты строительства метро были визуализированы, так как авторы дореволюционных планов пытались решить, прежде всего, транспортную проблему, а не эстетическую или идеологическую. Многие проекты даже не доходили до обсуждения городскими властями.

К сожалению, автором не представлен материал по актуальности и практической значимости исследования.

Проведя анализ научной обоснованности проблематики, автор приходит к заключению, что проблема визуализации московского метрополитена в произведениях живописи и графики исследована лишь фрагментарно, большинством автором анализируются произведения советского и постсоветского периода. Следовательно, научная новизна исследования заключается в описании дореволюционных изображений проектов московского метрополитена, в этом же заключается и цель данного исследования. Методологическую базу составил комплексный подход, включающий общенаучные методы анализа и синтеза, культурно-исторический и сравнительный анализ. Эмпирическим материалом послужили изображения проектов будущего московского метро в произведениях живописи и графики.

Автором представлен материал по истории исследуемой проблематики, дано описание состояния транспортного вопроса в Москве конца XIX – начал XX веков.

Для достижения цели исследования автором в качестве предмета выбраны иллюстрации трех проектов: проект А.И. Антоновича, Н.И. Голиновича и Н.П. Дмитриева (1902 год), проект П.И. Балинского и Е.К. Кнорре (1902 год) и фотокопии акварелей неизвестных художников из фонда Научно-технической библиотеки Петербургского государственного университета путей сообщения Императора Александра I, содержащих футуристическое изображение метро Москвы. Автором дано детальное описание имеющихся в проектах изображений, некоторые из которых были довольно смелыми в своем видении будущего. В результате сравнительного анализа указанных иллюстраций, автор приходит к заключению, что все они не носили технический характер и не имели цели изображения технических характеристик и спецификаций. Более того, многие из изображений выполняли не просто эстетическую функцию, а носили рекламный характер и были предназначены для привлечения инвесторов при помощи привлекательного отображения будущего, как например акварели, выполненные художником Николаем Каразиным по заказу П.И. Балинского и Е.К. Кнорре.

В заключении автором представлен вывод по проведенному исследованию, в котором приведены все ключевые положения изложенного материала.

Представляется, что автор в своем материале затронул актуальные и интересные для современного социогуманитарного знания вопросы, избрав для анализа тему, рассмотрение которой в научно-исследовательском дискурсе повлечет определенные изменения в сложившихся подходах и направлениях анализа проблемы, затрагиваемой в представленной статье.

Полученные результаты позволяют утверждать, что изучение художественных произведений, отражающих решение важных проблем развития города, представляет

несомненный научный и практический культурологический интерес и заслуживает дальнейшей проработки.

Следует заметить, автор достиг поставленной цели. Представленный в работе материал имеет четкую, логически выстроенную структуру, способствующую более полноценному усвоению материала. Библиографический список исследования состоит из 19 источников, что представляется достаточным для обобщения и анализа научного дискурса по исследуемой проблематике.

Следует констатировать: статья может представлять интерес для читателей и заслуживает того, чтобы претендовать на опубликование в авторитетном научном издании.