

Культура и искусство

Правильная ссылка на статью:

Полищук А.А. Повседневность и московское метро в станковой живописи и графике в середине 1950-х-1991 гг

// Культура и искусство. 2025. № 5. DOI: 10.7256/2454-0625.2025.5.74449 EDN: PGFPJL URL:

https://nbpublish.com/library_read_article.php?id=74449

Повседневность и московское метро в станковой живописи и графике в середине 1950-х-1991 гг.

Полищук Александр Александрович

ORCID: 0000-0002-5448-3859

старший преподаватель; Кафедра Истории России; Государственный академический университет гуманитарных наук
аспирант; История и теория декоративного искусства и дизайна; Российский государственный художественно-промышленный университет им. С.Г. Строганова

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

✉ bloubek@yandex.ru



[Статья из рубрики "История искусств"](#)

DOI:

10.7256/2454-0625.2025.5.74449

EDN:

PGFPJL

Дата направления статьи в редакцию:

14-05-2025

Дата публикации:

25-05-2025

Аннотация: Предметом исследования является отражение образа московского метро в произведениях изобразительного искусства периода 1955-1991 гг., а также эволюция художественных представлений о городском внеуличном транспорте в данный период времени. В то же время задачей данной статьи можно считать анализ пространства столичного метро в произведениях изобразительного искусства. Визуальный материал будет рассмотрен в том числе и через призму личного отношения мастеров к позднесоветскому метрополитену. В качестве источников использованы произведения таких художников как Леонид Сойфертис, Александр Лабас, Владимир Стожаров, Дмитрий Жилинский, Наталья Нестерова. Также рассмотрены работы менее известных авторов: Генрих Стопа, Борис Казаков, Ольга Яновская. В качестве письменных

источников использована художественная литература и воспоминания Ильи Глазунова. В работе использованы иконографический метод и метод стилистического и художественного анализа. Также важным для данной статьи будет историко-сравнительный метод, который позволит обнаружить преемственность художественных образов XX века и искусства прошлого. Основными выводами проведенного исследования является выделение двух основных тенденций в изображении метрополитена в советском искусстве рассматриваемого периода: лирической и критической. Они возникли в одно и то же время, но уже к 1970-м гг. наметилось преобладание критического восприятия метро. Некоторые из художников заняли позицию стороннего наблюдателя. Новизна данного исследования заключается в том, что московское метро рассматривается не в архитектурном и монументальном контексте, а как пространство в работах художников-станковистов. Практическое применение результатов исследования заключается в том, что выводы автора могут пробудить интерес к изучению художественных образов московского метро в неархитектурном контексте. Также данная статья может стимулировать интерес к истории общественного транспорта в целом.

Ключевые слова:

метро, живопись, графика, Лабас, город, подземка, Нестерова, Жилинский, Сойфертис, Глазунов

После открытия московского метро в 1935 г. художники стали создавать станковые работы, где действие происходит на самих станциях. В 1930-е гг. такие произведения создавались нечасто, но во время Великой Отечественной войны живописцы и графики обратили внимание на метро как на место, где люди проводят большое количество времени. Это было связано с тем, что метро тогда использовалось как бомбоубежище. Впервые в фокусе внимания художника оказался человек, который находится в этом пространстве, а не архитектурное убранство станций. В послевоенное время данная тенденция получила продолжение, но по-настоящему большое количество работ на данную тематику начало создаваться только во время оттепели. «Десятилетия посттоталитарного использования метро сделали его прозаичным, бессмысленным» [\[15, с. 166\]](#) — утверждал Борис Гройс. Можно добавить, что это произошло уже к середине 1950-х гг., когда исчез историко-культурный контекст, а уже к концу 1950-х произошли изменения в архитектуре. После распада СССР искусство в целом и восприятие метро художниками в частности сильно изменились. Вышеизложенными фактами объясняются хронологические рамки данной статьи. Рассмотрение работ предшествующего и последующего периодов — тема отдельных исследований. Цель настоящей статьи — рассмотреть станковые произведения живописи и графики указанного периода и выявить основные тенденции художественного восприятия московского метро.

Проблема образа московского метро в станковых произведениях изобразительного искусства изучена недостаточно. Важно сказать о работах О. В. Костиной [\[4\]](#), О. Н. Филипповой [\[13\]](#) и ряде коллективных трудов [\[6\]](#), [\[7\]](#), [\[8\]](#), [\[9\]](#), [\[11\]](#). В историографии в основном анализируется архитектура и монументальная живопись и скульптура, а не станковые произведения на данную тематику.



Рисунок 1. Л. В. Сойфертис. Уборка эскалатора. Из серии «Метро». 1957 г. Бумага / акварель. 41,5 x 30 см. Приморская государственная картинная галерея, Владивосток (Госкаталог, 28371492)

Одним из ярких примеров искусства периода оттепели на тему метро является графическая серия Леонида Сойфертиса — художника-карикатуриста и иллюстратора, который с 1930-х гг. все чаще обращался к станковой графике [2, с. 5]. До середины 1957 г. он не интересовался метрополитеном, хотя и жил в Москве. Сойфертис первым показывает метро в контексте обычной городской жизни, без следов военного времени и без утопичности. Он не рисовал пустых станций, его всегда интересовали люди, а не архитектура. В листах присутствует атмосфера комфорта, для художника метро — не транспорт, а жизнь людей. Его привлекают будничные вещи, например, труд уборщиц [Рис. 1], причем это не романтизация труда — художник даже иронизирует — достаточно посмотреть на комически пафосную фигуру на эскалаторе. Также комичны и фигуры детей [Рис. 2], которые смотрятся карикатурно на фоне огромной станции.



Рисунок 2. Л. В. Сойфертис. Дети в метро. 1957 г. Бумага / акварель. 56 x 40 см. Музей Москвы (Госкаталог, 18038409)

В 1957 г. Дмитрий Жилинский создает крупноформатный холст «В метро» [Рис. 3] — работу совершенно противоположную по настроению листам Сойфертиса. На картине заметны 9 совершенно разных фигур пассажиров, улыбается лишь одна девушка, и то натушно. Художник показал метро сугубо реалистично, даже натуралистично: на картине много деталей, и лица людей именно такие, как и в жизни.



Рисунок 3. Д. Д. Жилинский. В метро. 1957 г. Холст / масло. 103,5 x 247,5 см.
Тамбовская областная картинная галерея (Госкаталог, 2389833)

Как и Сойфертис, Жилинский ловит момент жизни подземки, но от романтического настроения оттепели он далек — напротив, это даже мрачный образ, совершенно не связанный с «лучшим в мире метро» 1930-х гг., как это звучало в пропаганде тех лет. На взгляд автора данной статьи, имеет место более широкая трактовка данной картины: натурализм и подчеркнута разный социальный состав делают холст похожим на «Бурлаков на Волге» Ильи Репина — и там, и там «людская мозаика со всех концов России» [12, с. 438]. Однако Жилинский в отличие от Репина действительность не критикует, а скорее принимает. На пространстве обеих работ есть еще одна общая деталь: персонаж, который выбивается из толпы — бурлак Ларька с еще не загрубевшей кожей у Репина, и девушка в ватнике у Жилинского.

Похожий прием замечен и на холсте Бориса Казакова (Б. И. Казаков. В метро. 1959 г. Холст / масло. 75 x 65 см. Частное собрание) — обращает на себя внимание фигура мужчины в ватнике и ушанке, который явился как будто из прошлого в новый город.

Гораздо более пессимистичен Илья Глазунов [Рис. 4], который отразил в произведении свои личные переживания: «Уже давно наступили московские холода. Меня все более и более охватывало безнадежное отчаяние: жить было негде и не на что. Нет ничего страшнее одиночества в толпе. Нет ничего интереснее, сидя на скамейке в метро, рассматривать лица людей, куда-то спешащих по эскалаторам вверх и вниз. Эти наблюдения легли потом в ткань моего лирического цикла "Город"» [1, с. 637]. Впервые московское метро становится жутким подземельем: с одной стороны по эскалатору спускается безликая толпа, а с другой поднимается человек с ребенком. Две эти фигуры непропорционально малы по сравнению с огромным размером эскалатора.



Рисунок 4. И. С. Глазунов. Метро. 1958 г. Картон / масло. 68,8 х 47,8 см. Галерея Ильи Глазунова, Москва (Госкаталог, 8385996)

В 1962 г. Олег Васильев создает серию линогравюр «Метро», в которой синтезированы лирический настрой и мрачность подземелья. Художник в создании графических листов опирался на работы своего учителя Владимира Фаворского [3, с. 29]. «... Васильев в своей «фаворской» серии изображал черно-белые будни метро: массивные нависающие своды станций и переходам, по которым бегут по своим делам торопящиеся люди, потолки вагонов и белые круги сияющих ламп над головами пассажиров — очень разных людей, лишь по воле случая оказавшихся вместе во время поездки» [3, с. 31]. Линогравюры фотографичны: Васильев ловит момент, но это именно документ эпохи, художник пытается быть беспристрастным. Но все же пространство метрополитена для художника — среда скорее чужеродная, даже агрессивная, в которой люди находятся вынужденно, но даже тут Васильев находит возможность для романтизации мгновения [Рис. 5, 6].

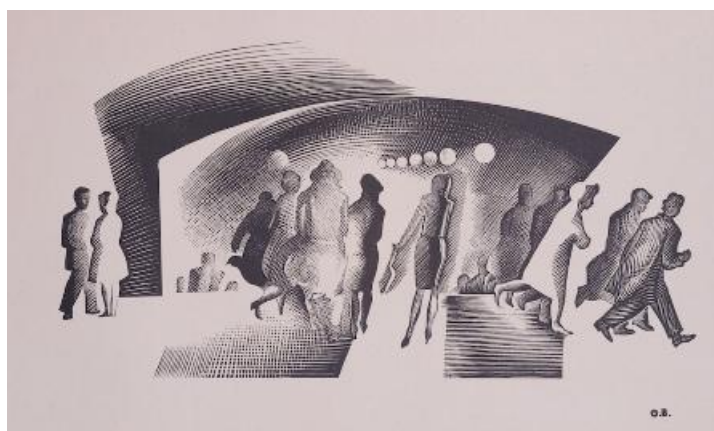


Рисунок 5. О. В. Васильев. Серия „Метро“. Лист № 2. 1962 г. Бумага / линогравюра. 54 х 69,3 см. ГМИИ им А. С. Пушкина (Госкаталог 8607296)



Рисунок 6. О. В. Васильев. Серия „Метро“. Лист № 3. 1962 г. Бумага / линогравюра. 65,5 х 52,5 см. ГМИИ им А. С. Пушкина (Госкаталог, 8607352)

В 1961–1963 гг. к теме метро — совершенно не характерной для этого мастера [10, с. 92] — обращается Владимир Стожаров. По неизвестным причинам картина так и не была написана, но сохранился эскиз [Рис. 7] достаточно внушительного размера — видимо,

работа должна была быть тоже крупноформатной. «Модели позируют в мастерской Стожарова — вместо скамьи вагона мы видим обыкновенные стулья. Обе «пассажирки» одеты в модные в начале 1960-х двубортные пальто с большими отложными воротниками и туфли на каблучке, волосы уложены в высокие прически, макияж и маникюр — безупречны. Однако от зрителя не скрыть навалившуюся к концу рабочего дня усталость» [\[10, с. 92\]](#). Если сравнить данный этюд с пейзажами и портретами крестьян Русского Севера — наиболее важной темой в творчестве художника, то становится понятно, что дело не только в усталости «пассажирок», а в том, что город Стожарову чужд, а модели как будто специально подобраны так, чтобы это подчеркнуть.



Рисунок 7. В. Ф. Стожаров. Две городские женщины (Эскиз картины «В метро»). 1962 г. Холст, ДВП / масло. 138, 5 x 115, 5 см. Институт русского реалистического искусства, Москва (Россия в пути. Самолётом, поездом, автомобилем. Живопись и графика, 1920–1990. М.: Институт русского реалистического искусства, 2016. С. 93)

В конце 1960–1970-е гг. в изображении метро еще встречается романтический настрой. Например, в крупноформатной работе Ольги Яновской [Рис. 8], где пространство вагона выглядит «одомашненным».



Рисунок 8. О. Д. Яновская. В московском метро. 1967 г. Холст / масло. 193 x 125 см.

*Государственный музей изобразительных искусств Республики Татарстан, Казань
(Госкаталог 9436084)*

Александр Лабас возвращается к одной из тем своего творчества, переосмысляя свою знаменитую работу «Метро» 1935 г. [Рис. 9]. Теперь зритель смотрит на поднимающихся людей спереди, а не сбоку, одежда стала ярче, а пространство стены наклонного хода напоминает облачное небо. Это все та же утопия, и та же повседневность, что и в 1935 г., но теперь это стало оптимистической реальностью.



*Рисунок 9. А. А. Лабас. В метро. 1972 г. Холст / масло. ГТГ, Москва
(<http://labasfond.ru/works/painting/60-80/>)*

Столь же радостен и графический лист Генриха Стопы [Рис. 10], который изображает футуристическую Москву: станция — явно плод фантазии художника, а по эскалатору спускаются люди из неизвестной страны. Сам наклонный ход производит впечатление космического корабля. Данное произведение — уникально оптимистический взгляд на метро для позднесоветского искусства.



Рисунок 10. Г. Т. Стопа. Гости Москвы. 1980 г. Бумага / смешанная техника. 59,3 x 44,9 см. Пензенская областная картинная галерея им. К.А. Савицкого (Госкаталог, 31495789)

Но все же для большинства художников утопическое значение метрополитена исчезает,

теперь это просто транспорт, причем далеко не самый комфортный. Такой взгляд заметен и по художественной литературе: героиня повести Анатолия Макарова «Мы и наши возлюбленные» в споре произносит фразу: «...А хочу жить по-человечески. Например, не ездить в вашем замечательном, лучшем в мире метро. Вот вы каждый день в нем ездите, хоть одну красивую женщину там встречали? Колхозницы в плюше да матери семейств вот с такими сумищами! Или еще стоит какая-нибудь, сияет, воплощение удачи, все сбылось, все достала — брюки кримпленовые, зонтик складной, духи арабские на весь вагон разят, — вам это нравится?» [5, с. 99]. Разумеется, писатель не солидарен с мнением девушки, но такая позиция звучит в повести популярного в 1970–1980-е гг. автора, книги которого издавались многотысячными тиражами.

В 1962 г. Николай Ларский в своем холсте (*Н. П. Ларский. Эскалатор метро. 1962 г. Холст / масло. 90 x 70 см. Частное собрание*) показывает метро как мрачное подземелье без людей.

В 1981 г. в своей серии холстов «Электричество» Андрей Волков также покажет метро без людей, однако это не мрачное, а скорее самодостаточное пространство. В одной из работ человек все же появится [Рис. 11], но он здесь скорее гость, художник акцентирует внимание зрителя на искусственном свете — это настоящая «Победа над Солнцем», которая наступила.



Рисунок 11. А. В. Волков. Из серии «Электричество». 1981 г. Холст / масло. 100 x 100. Пензенская областная картинная галерея им. К.А. Савицкого (Госкаталог, 28157820)

Пассажиры 1970–1980-х гг. суровы и беспристрастны — они ждут своего поезда, садятся в вагон, едут, иногда ждут спутников, но никто не считает это пространство своим. Таковы люди в работах Алексея Сундукова (*А. А. Сундуков. Едущие пассажиры. 1985 г. Холст / масло. 81,5 x 104,5 см. Частное собрание*) и Ивана Лубенникова (*И. Л. Лубенников. Человек в метро. Ветеран. 1984 г. Холст / масло. 65 x 55 см. Собрание семьи художника*).

В произведении Ольги Булгаковой [Рис. 12] на театральную тематику исследователь А. Иньшаков увидел неожиданный мотив: «Очень интересно отметить, что крайне схематично выстроенная архитектурная декорация, изображенная в качестве задника портрета актрисы, очень напоминает некую условную станцию метрополитена в разрезе. Молодая женщина стоит в центре подземного перрона, и над ней склоняется очерк низкого подземного свода. Она одинока на сцене, по бокам от нее только странные молчаливые статисты — акробаты или клоуны, весьма напоминающие ожившие

символические рисунки фантастических существ, сбежавших в это подземелье из колоды карт Таро. По бокам героини — два черных тоннеля. Они переполнены неизвестным и уводят неведомо куда. Кажется, что из них сейчас задует невидимый ветер прямо в спину актрисе» [3, с. 38-39]. Художница подчеркивала, что фантастические образы в ее работах связаны с реальностью и повседневной жизнью [3, с. 39]. Подобный образ метро демонстрирует кошмарное подземелье, в котором человек обречен на страдания.



Рисунок 12. О. В. Булгакова. Театр. Актриса Марина Неёлова. 1975 г. Холст / масло. 145 х 250 см. ГТГ (Госкаталог 4316947)

Комизм характерен для холста Натальи Нестеровой [Рис. 13], которая изображает станцию «Площадь революции». Еще более карикатурно, чем люди, выглядят скульптуры Матвея Манизера. Но в этих работах присутствует и пессимистический, даже критический взгляд: «... персонажи томятся скукой, одиночеством и бессмысленностью своего существования, они суть дети пустоты и никчемности, обитатели мертвеющего мира. Города, пляжи, кафе, парки, улицы городов и станции метро вобрали в себя ощущение ненужности этих тяжеловесных статуй, этих кривоватых фасадов, этих дубоватых сограждан» [14, с. 444].



Рисунок 13. Н. И. Нестерова. Метро. 1980 г. Холст / масло. 150 х 180 см. ГРМ, Санкт-Петербург (Госкаталог 8392179)

Если мрачное восприятие метро у Нестеровой выдает политический контекст, то для других художников кошмарен час пик в транспорте. Такой образ замечен на холсте Марины Дрезниной [Рис. 14], на котором «при всей будничности сюжета перед зрителем разворачивается в полной мере драматическое действие» [10, с. 104].



Рисунок 14. М. Г. Дрезнина. Город. Час пик. 1982 г. Холст / масло. 100,5 x 120,5. Институт русского реалистического искусства, Москва (Россия в пути. Самолётом, поездом, автомобилем. Живопись и графика, 1920–1990. М.: Институт русского реалистического искусства, 2016. С. 105)

Люди сливаются в огромную темную толпу, которая выходит из подземного перехода метрополитена. Более политизирована работа Сергея Чеснокова «Ладыженский. Метро». 1985 г. Холст / масло. 59 x 84 см. Частное собрание, Германия), который использует модернистский язык, чтобы показать час пик в метро. В его холсте чувствуется влияние аналитического метода Павла Филонова, что дает возможность показать ужас ситуации, которая знакома каждому пассажиру.

Иначе показан час пик в триптихе Мары Даугавиете [Рис. 15, 16, 17], в котором чувствуется религиозный, христианский подтекст. Пассажиры страдают в толпе, им не хватает места, их взгляды тусклы. Человек смирился со своей участью, он страдает, но в отличие от работ Нестеровой эти страдания выглядят необходимыми.



Рисунок 15. М. В. Даугавиете. Триптих «Метро». Левая часть. 1986 г. Холст / масло. 110 x 80 см. Оренбургский областной музей изобразительных искусств, Оренбург (Госкаталог 35948656)



Рисунок 16. М. В. Даугавиете. Триптих «Метро». Центральная часть. 1986 г. Холст / масло. 100 x 130 см. Оренбургский областной музей изобразительных искусств, Оренбург (Госкаталог, 35948696)



Рисунок 17. М. В. Даугавиете. Триптих «Метро». Правая часть. 1986 г. Холст / масло. 100 x 130 см. Оренбургский областной музей изобразительных искусств, Оренбург (Госкаталог, 35948651)

Одни из последних работ советского периода на данную тему — фотореалистические холсты Семена Файбисовича из цикла «Московский метрополитен», в которых художник беспристрастно зафиксировал уходящую эпоху, в том числе и московского метро, которое больше никогда не будет таким, каким его видели советские художники. Ушла советская повседневность: все меньше в метро вагонов советского образца, а пассажиры выглядят совсем иначе.

Подводя итоги, можно отметить, что после смерти Сталина возникает новый контекст бытования человека в пространстве метрополитена. Если судить по работам художников это произошло уже в середине 1950-х гг. Наметилось два пути восприятия метрополитена: лирическое и критическое. Возникновение лирических образов объясняется политическими условиями: во время оттепели в искусстве усилилось внимание к человеку и его личным переживаниям. Появление критических образов связано с исчезновением контекста: метро идеально подошло на роль мрачного подземелья, в котором человек обречен на страдания. А архитектура с конца 1950-х гг. стала выглядеть декорацией для мира, который безвозвратно исчез. К лирическому направлению можно отнести работы Сойфертиса, Казакова, Яновской. К критическому произведения Глазунова, Стожарова, Сундукова, Лубенникова, Булгаковой. Дрезниной, Даугавиете, Нестеровой, Чеснокова-Лодыженского. В 1980-е гг. критические работы преобладали, лиризм отходит на второй план. Ряду художников удалось совместить лирический настрой и критические нотки: речь идет о произведениях Жилинского и

Васильева.

Два художника — Лабас и Стопа в 1970–1980е гг. изображали метрополитен оптимистически, даже утопически — как символ будущего и прогресса, но это была редкость. Метро быстро теряло свое обаяние, и два автора встали на позицию стороннего наблюдателя — Волков и Файбисович.

Библиография

1. Глазунов И. Россия распятая. М.: АСТ, 2005. 1920 с.
2. Гурьева Т. Г. Вступительная статья // Леонид Сойфертис. Графика. М.: Советский художник, 1973. С. 5-9.
3. Иньшаков А. Жизнь в материальном мире. Осознание прошлого, предчувствия будущего в творчестве художников позднесоветского искусства // Позднесоветское искусство России. Проблемы художественного творчества. Коллективная монография / Отв. ред. А. Н. Иньшакова. М.: БуксМарт, 2018. С. 18-65.
4. Костина О. В. Архитектура Московского метро. 1935-1980-е годы. М.: БуксМарт, 2019. 208 с.
5. Макаров А. Мы и наши возлюбленные. М.: Советский писатель, 1981. 319 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.
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. Россия в пути. Самолётом, поездом, автомобилем. Живопись и графика, 1920-1990. М.: Институт русского реалистического искусства, 2016. 192 с.
11. Скрытый урбанизм. Архитектура и дизайн Московского метро 1935-2015 / Кузнецов С., Змеул А., Кагаров Э. М.: Дом Паблишерз, 2016. 352 с.
12. Стасов В. В. Избранные сочинения в трех томах. Т. 2. М.: Искусство, 1952. 784 с.
13. Филиппова О. Н. Метро в творчестве мастеров XX века // Актуальные проблемы монументального искусства: с. науч. тр. СПб.: ФГБОУВО "СПбГУПТД", 2020. С. 104-109.
14. Якимович А. Позднесоветское искусство России. 1960-1991 // Позднесоветское искусство России. Проблемы художественного творчества. Коллективная монография / Отв. ред. А. Н. Иньшакова. М.: БуксМарт, 2018. С. 400-470.
15. Groys B. U-Bahn als U-Topie // Die Erfindung Russlands. München/Wien.: Taschenbuch, 1995. S. 156-166.

Результаты процедуры рецензирования статьи

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

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

Предметом исследования в представленной для публикации в журнале «Культура и искусство» статье, как автор отразил в заголовке («Повседневность и московское метро в станковой живописи и графике 1955-1991 гг.»), является повседневность обывденного человека в московском метрополитене, отраженная (в объекте исследования) в станковой живописи и графике 1955-1991 гг.

Давая оценку степени научной изученности проблемы образа московского

метрополитена именно в станковых произведениях изобразительного искусства, автор справедливо замечает, что она до последнего времени остается слабо изученной. Краткий обзор автора литературы по выбранной теме можно считать исчерпывающим. Что, безусловно, подчеркивает актуальность и своевременность предпринятого автором исследования. Вместе с тем, как отмечает рецензент, такая ситуация на автора накладывает определенную меру ответственности в плане оценки полноты предпринятой им выборки анализируемого эмпирического материала (тех самых станковых произведений изобразительного искусства, в совокупности составляющих объект исследования — работы 1955-1991 гг.). Отсутствие теоретической рефлексии по этому вопросу настораживает. По умолчанию представленная в рецензируемой статье выборка может быть либо полной, исчерпывающей (т. е. за обозначенный период как в СССР, так и за рубежом станковой живописи и графики с образами московского метро, кроме перечисленных автором работ, больше не было создано), либо репрезентативной (т. е. иллюстрирующей некоторую идейно-тематическую предуготовку, согласно которой другие, не рассмотренные автором произведения искусства, не могут включаться в орбиту теоретического внимания). Но ни в пользу первого, ни в пользу второго типа выборки автор не приводит ни достаточных аргументов, ни даже декларативного утверждения, сохраняя свободу читателю судить о качестве его работы и так и этак. Можно, к примеру, считать, что автор выбрал репрезентативную выборку, чтобы проиллюстрировать свой авторский подход к типологии / типологизации повседневных образов обыденного человека в московском метрополитене, попавших в станковую живопись и графику СССР в 1955-1991 гг. Трактуя цель исследования (о которой автор позабыл упомянуть) в таком разрезе, можно в пользу автора констатировать достижение поставленной цели: типология представлена вполне убедительно и хорошо проиллюстрирована примерами. Но возникает резонный вопрос: что дальше? Ведь типология (или типологизация) — это всего лишь общетеоретический метод познания, который, по идее, должен привести к постижению нового знания: вот мы разложили книги по полкам (типологизировали станковую живопись и графику 1955-1991 гг. с московским метрополитеном по эмоционально-содержательным признакам), и что дальше? О чем говорит такое соотношение работ? Где авторская позиция оценки полученного результата?

При всех достоинствах представленной на рецензирование статьи, приходится констатировать, что вводная и заключительная части методически слабоваты: из введения не совсем ясна цель исследования, а заключение не декларирует результат и его практическую и теоретическую значимость. Хотя предмет исследования и раскрыт автором на достаточном для публикации в авторитетном научном журнале теоретическом уровне.

Методология исследования базируется на описательном искусствоведческом методе, раскрывающем эмоционально-образное содержание станковой живописи и графики 1955-1991 гг. в интерьере московского метрополитена и типологизации по содержательному основанию авторской выборки эмпирического материала. Верифицировать достижение автором заявленной цели исследования не представляется возможным, ввиду отсутствия ее декларации. В равно степени по той же причине невозможно оценить релевантность авторской методики каким-либо конкретным научно-познавательным задачам. Рецензент отмечает, что в данном конкретном случае недосказанность авторской мысли существенно снижает ценность запланированной публикации, поэтому рекомендует при доработке статьи теоретически усилить введение и заключение.

Актуальность выбранной темы автор элегантно обосновал крайне недостаточной степенью ее изученности.

Научная новизна исследования, заключающаяся как в авторской выборке и анализе эмпирического материала, так и в предложенной автором оригинальной типологии образов московского метрополитена в станковых произведениях изобразительного искусства, заслуживает теоретического внимания.

Стиль текста в целом выдержан научный. Лишь в двух фрагментах следует его скорректировать: 1) в одном месте запятая нужна («... мрачный образ совершенно не связанный с...»); 2) в другом слова не согласованы («... художника акцентирует внимание зрителя на искусственном свете...»). Кроме того, в подписях к рисункам следует указать источник (во всех ли случаях автор располагает лицензионным правом использовать репродукции работ художников для иллюстрации своего текста?).

Структура статьи, как отмечено выше, может быть существенно усовершенствована за счет теоретического усиления введения и заключения.

Библиография исчерпывающе раскрывает проблемное поле исследования.

Апелляция к оппонентам вполне корректна, хотя автор и избегает острой полемики.

Статья, безусловно, представляет интерес для читательской аудитории журнала «Культура и искусство», хотя, по мнению рецензента, теоретическое усиление методического сопровождения проведенного исследования (т. е. введения и заключения статьи) может существенно повысить качество запланированной публикации.

Результаты процедуры повторного рецензирования статьи

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

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

Рецензируемый текст «Повседневность и московское метро в станковой живописи и графике в середине 1950-х-1991 гг.» посвящен рассмотрению динамики художественного восприятия московского метро в позднесоветский период в живописных и графических работах. Автор рассматривает более 20 работ различных авторов, временные рамки обусловлены «повседневностью» в восприятии метро, т.к. в дооттепельной живописи метро воспринималось совершенно иначе, в том числе как демонстрация успехов социалистического строительства, ну а после 1991 г. повседневность становится уже иной, постсоветской. В анализируемых работах автор обнаруживает достаточно широкий диапазон мотивов и эмоций, от комических и натуралистических зарисовок до религиозных аллюзий и политического подтекста, от социального оптимизма до депрессии и обреченного смирения. Автор в целом справляется с задачей, ему в частности удается избежать превращения работы в просто длинный комментированный список художественных работ, хотя не все рассматриваемые произведения в равной степени удостоены авторского внимания; в некоторых случаях (Илья Глазунов, Олег Васильев, Василий Стожаров) автор указывает на обстоятельства создания работы и иные персонифицированные обстоятельства, в некоторых случаях (Сундуков, Лубенников, Ларский и др.) этого не происходит. Возможно также стоило более развернуто указать на принципиальное отличие восприятия метро в советском искусстве в сталинскую эпоху, автор отмечает лишь функцию бомбоубежища в военное время, а также в целом малое количество работ, посвященных этой тематике. Поэтому когда автор пишет в вводной части текста "Можно добавить, что это произошло уже к середине 1950-х гг., когда исчез историко-культурный контекст, а уже к концу 1950-х произошли изменения в архитектуре", читатель может только догадываться о каком историко-культурном контексте идет речь и какие изменения в архитектуре произошли. В целом вводная часть работы могла бы быть расширена. Указание на различие в

восприятию метро в сталинскую и постсталинскую эпохи могло бы стать ценным дополнением работы еще и потому что автор в данном тексте периодически выходит за пределы живописно-графического формата и обращается к теме общекультурного восприятия феномена метро в данную эпоху (литература, театр). Вывод автора о преобладании двух основных тенденций восприятия метро в художественном творчестве позднесоветского периода (лирической и критической) предоставляется обоснованным, динамика соотношения этих двух тенденций также наглядно продемонстрирована. Наличие иллюстраций существенно помогает восприятию текста. В целом работа выполнена на должном научно-методическом уровне и может быть рекомендована к публикации.