А.П. РЫБАКОВА
Магистрант кафедры истории искусств и музееведения, Уральский федеральный университет
e-mail: anyarybak.nn@mail.ru

С.Е. ВИНОКУРОВ
Кандидат искусствоведения, доцент кафедры истории искусств и музееведения, Уральский федеральный университет
e-mail: serg.vinokuroff@gmail.com

A.P. RYBAKOVA
Master Student, Departments of Art History and Museum Studies, Ural Federal University
e-mail: anyarybak.nn@mail.ru

S.Y. VINOKUROV
Candidate of Art History, Associate Professor, Departments of Art History and Museum Studies, Ural Federal University
e-mail: serg.vinokuroff@gmail.com

DOI: 10.37485/1997-4663_2026_1_1_339_350

ХУДОЖЕСТВЕННЫЙ МЕТАЛЛ В ОФОРМЛЕНИИ СТАНЦИЙ ТАШКЕНТСКОГО МЕТРОПОЛИТЕНА

ARTISTIC METAL IN DESIGN OF TASHKENT METRO STATIONS

Статья посвящена исследованию художественной обработки металла в декоре станций Ташкентского метрополитена. Для изучения выбран период с 1977 по 1991 год, который отличается богатством как технологических приемов художественной обработки металла, так и самих декоративных решений, в которых сплетаются общесоюзные и национальные художественные мотивы. В результате проведенного исследования были выявлены ключевые тематические, стилевые и технические подходы к использованию металла в оформлении станций метрополитена Узбекской ССР.

This article is devoted to the study of artistic metalwork in the decoration of Tashkent Metro stations. the period from 1977 to 1991 was chosen for study, as it is distinguished by a wealth of both technological methods of artistic metalworking and decorative solutions themselves, in which all-Union and national artistic motifs are intertwined. the research revealed key thematic, stylistic, and technical approaches to the use of metal in the design of metro stations in the Uzbek SSR.

Ключевые слова: Ташкентский метрополитен, художественная обработка металла, монументально-декоративное искусство, искусство СССР.
Keywords: Tashkent Metro, artistic metalworking, monumental decorative art, Art of USSR.

Введение

В последнее десятилетие заметно усилилось внимание к позднесоветскому архитектурному наследию СССР, особенно ярко проявившееся в исследованиях архитектуры модернизма и связанным с ней явлениями монументально-декоративного искусства. На сегодняшний день этот интерес вышел далеко за пределы исследования столичных (московских и ленинградских) тенденций. Так, одним из ярких объектов изучения позднесоветского модернизма стал город Ташкент — столица Узбекской ССР и современной Республики Узбекистан. Именно здесь смогли во всей полноте проявиться все основные тенденции модернистской архитектуры последних десятилетий СССР. Во многом причиной этому послужило трагическое событие — землетрясение 1966 года, ускорившее начавшийся еще в 1950-е годы процесс по пересмотру градостроительной политики республиканского центра. Брошенные на восстановление/возрождение Ташкента силы всего Советского Союза поспособствовали превращению города за недолгие три десятилетия в один из главных центров модернистской архитектуры. Одним из главных объектов, входящих в этот уникальный комплекс, является Ташкентский метрополитен, основа которого была заложена и выстроена в 1970–1980-е годы.

Метрополитен — пространство утилитарного назначения, и его декоративное оформление не часто воспринимается как предмет для художественного и искусствоведческого исследования. Между тем, возросший в последние годы интерес к советскому монументально-декоративному искусству, равно как и участившиеся случаи уничтожения

памятников позднесоветского периода, говорят об актуальности и своевременности изучения произведений советских художников и мастеров декоративного искусства 1970–1980-х.

Подробных работ, посвященных анализу декоративных решений в оформлении станций Ташкентского метрополитена, на данный момент выявлено не было. Между тем, на сегодняшний день опубликованы работы, посвященные московским и ленинградским станциям метро [5], а также издания, освещающие архитектуру и монументально-декоративное искусство Ташкента 1960–1980-х годов, где станциям метро посвящены отдельные главы [13]. Помимо основных источников, содержащих исторические сведения о художественной обработке металла и использовании декоративных деталей в архитектуре Узбекистана [2], [3], [8], монографий художников [10] и статей о внутреннем убранстве станций метрополитена Ташкента [6], [7], [12], одним из авторов статьи в ноябре 2024 года были взяты интервью у двух художников — непосредственных авторов анализируемых в статье произведений (1), (2).

Основная цель настоящей статьи — анализ произведений художественного металла в Ташкентском метрополитене конца 1970-х — начала 1990-х годов, в том числе с учетом утраченных. Известно, что в период 1990-е — начале 2000-х многие элементы декоративного убранства, в частности, художественного металла, были демонтированы. Этот процесс был связан с переосмыслением советского наследия в истории Узбекистана [13]. Некоторые из рассматриваемых в статье сохранились лишь на фото.

Также важно отметить, что обращение к детальному анализу декоративных решений в оформлении станций Ташкентского метрополитена позволяет поднять одну из, на наш взгляд, важных проблем в осмыслении наследия Советского Союза. Так, известно, что к оформлению интерьеров станций и вестибюлей метрополитена были привлечены художники из разных центров Союза. Этот факт делает Ташкентский метрополитен достоянием не только современного Узбекистана, но и важной частью наследия художественных школ союзных республик.

В ходе анализа были выделены три основные группы всех произведений, в зависимости от финального художественного решения: национальная, общесоюзная и интернациональная. Внутри каждой из групп были выявлены основные темы, а анализируемые композиции и архитектурно-художественные детали были сгруппированы по принципу принадлежности к определенному виду искусства — монументально-декоративное искусство, декоративно-прикладное искусство, архитектурный элемент.



Рис. 1. О.Г. Хабибуллин, В.И. Жмакин, В.А. Логинов. Панно на станции «Сабира Рахимова» (в настоящее время — «Алмазар») Ташкентского метрополитена. 1977. Медь; выколотка

Художественный металл в пространстве станций

Одна из первых станций Ташкентского метрополитена — «Алмазар» — изначально носила имя Героя Советского Союза Сабира Рахимова (1902–1945). Ему посвящен рельеф на одной из стен интерьера, выполненный с фотографии военачальника в реалистической манере (художники — О.Г. Хабибуллин, В.И. Жмакин, В.А. Логинов). Как отметил один из авторов проекта, «здесь важно было портретное сходство» (1). Детализация лица контрастирует с обобщенной трактовкой одежды, которая, однако, имеет пересечение по пластике с абстрактным рельефным панно на той же станции, где изображены военные атрибуты — сложенное оружие и каска в обрамлении стилизованных всполохов салюта (1) (рис. 1). На противоположном конце станции располагалось парное ему панно, где вместо солдатского снаряжения в центр был помещен орден Отечественной войны. В обе композиции включены миниатюрные пятиконечные звезды, несколько выбивающиеся из общего монументального образа, но идейно обязательные.

Установка панно над основными проходами накладывает определенные требования безопасности, поэтому рельефы выполнены в технике выколотки по меди, что значительно облегчает конструкцию (2). В металлических рельефах присутствуют как мотивы триумфа, универсальные и для других станций метрополитена городов Советского Союза, посвященных военным победам (например, станция «Партизанская» или неосуществленный проект станции «Новокузнецкая» Московского метрополитена), так и образ национального героя Сабира Рахимова.

Станция «Чкаловская» (в настоящее время — «Дустлик») также была посвящена герою СССР летчику-испытателю В.П. Чкалову, чей горельефный портрет (скульпторы — Э.Д. Алиев, В.И. Дегтярев, Н.А. Бандзеладзе) встречал пассажиров в вестибюле. В 2012 году рельеф был грубо демонтирован, поэтому сегодня об общей композиции мы можем судить

только по фото. Портрет героя, решительно и с полуулыбкой устремившего взгляд навстречу новым испытаниям, исполнен в реалистической манере. Легендарный беспосадочный перелет через Северный полюс изображен более условно: стилизованный самолет АНТ-25 находится в центре динамичной ломаной линии, символизирующей маршрут и перекликающейся с нижней линией бюста. Нельзя не отметить, что композиция выглядит несколько разрозненно, а ее предполагаемый центр в точке пересечения линий спорит с крупным объемом портрета (такая свобода расположения элементов в композиции была характерна для монументальных работ 1960-х годов) [9, с. 21].



Рис. 2. Автор неизвестен. Светильники на станции «Чкаловская» (в настоящее время — «Дустлик») Ташкентского метрополитена. 1987. Бронза, стекло; литье

Представляется, что уместнее было бы на проходной стене вестибюля станции использовать более плоскостное изображение, отказавшись от горельефа. Также, с точки зрения стилистики оформления станции в целом, в стремлении художников к портретному сходству была утрачена целостность не только композиции, но и образа станции в целом.

В основном пространстве станции обращает на себя внимание еще один прием в использовании металлического декора. Свод станции «Чкаловская» декорирован светильниками-поясами из алюминиевых ячеек с перфорацией, создающих образ космического корабля, движения и полета (рис. 2). Подобное решение берет начало в более ранних модернистских интерьерах с оформлением сводов ячеистой структурой (например, в выставочном зале в Турине, 1938).

Таким образом, интерьер станции «Чкаловская», несмотря на посвящение конкретному герою, оформлен в интернациональном ключе. Такое решение входит в некоторый диссонанс с бронзовым горельефным бюстом летчика в вестибюле, задающим конкретную тему для оформления пространства станции.

Более счастливая судьба ожидала монументальные рельефные панно на станции «Максима Горького» (сегодня — «Буюк Ипак Йули»). Автором этих крупных рельефных произведений выступил скульптор Яков Иосифович Шапиро (1937–2021). По неизвестным причинам, среди которых — предполагаемая трудность демонтажа, декоративное убранство станции сохранено по сей день, несмотря на открытый идеологический посыл [14].



Рис. 3. Я. И. Шапиро. Панно на станции «Максима Горького» (в настоящее время – «Буюк Ипак Йули») Ташкентского метрополитена. 1980. Бронза; литье

Торцевые стены односводчатой станции украшают два монументальных бронзовых панно, посвященные литературному наследию Максима Горького. Многофигурные барельефы изображают литературных персонажей из произведений писателя. На одном из двух панно нашла воплощение легенда о сердце Данко из повести «Старуха Изергиль» [14]. Динамичная, насыщенная деталями композиция наполнена духом романтизма с идеей самопожертвования и народного подвига (рис. 3). В стилистическом решении заметно влияние средневекового рельефа — панно отдаленно напоминает рельефный тимпан романских и готических храмов, в частности, иконографию Страшного суда, а пропорции фигур — средневековые каноны с вытянутым телом и маленькой относительно него головой. Художественное решение также близко к живописи романтизма и академизма первой трети XIX века, а некоторые фигуры имеют весьма однозначные отсылки к полотну К.П. Брюллова «Последний день Помпеи».

На втором панно изображены сцены из романа «Мать». В центре композиции представлен главный герой произведения, а в левой ее части расположена переведенная на узбекский язык цитата из «Песни о буревестнике», «ставшая символом революционной пропаганды» [14]: «… То кричит пророк победы: «Пусть сильнее грянет буря!».

Несмотря на эффектное пластическое решение, отличающее работы Я.И. Шапиро, стоит отметить, что обе композиции смотрятся недостаточно выразительно в пространстве станции. Во многом это связано с непродуманным тусклым фронтальным освещением потолочными люстрами,

недостаточным для создания необходимого контраста объемов.

Выразительностью решения отличаются медные рельефы, украшающие наземный павильон станции «Пахтакор». Вытянутая композиция с тремя центрами разворачивается в пространстве круглого интерьера. Несмотря на обращение к классической советской спортивной и олимпийской тематике, произведение решено в интернациональном ключе. Стилизованная группа из лучников по центру задает вертикальный ритм, а резкие сдвиги и динамичные плоскости напоминают о приемах живописцев-футуристов (рис. 4). Динамичная композиция, воплощающая дух движения, устремленности к победе, органично встраивается в светлое пространство павильона и демонстрирует хороший пример монументальности, воплощенной в металле.



Рис. 4. М. Ахмедов, В. И. Бурмакин. Панно «Узбекистан спортивный» в наземном павильоне станции «Пахтакор» Ташкентского метрополитена. 1977. Медь; выколотка, чеканка



Рис. 5. И. Ю. Липиене. Светильники на станции «Пушкинская» Ташкентского метрополитена. 1980. Бронза; литье. Ю. Ю. Липас. Панно на станции «Пушкинская» Ташкентского метрополитена. 1980. Бронза; литье

С точки зрения стилевой целостности и ее соответствия теме, одной из самых «универсальных» станций Ташкентского метрополитена является «Пушкинская». Отделанные мрамором стены и кессонированные потолки напоминают ампирные залы современной поэту эпохи. Опорные колонны и стены украшены декоративными светильниками в форме канделябров со свечами, освещающими интерьер приглушенным теплым светом и создающими мягкую поэтичную атмосферу на станции. Бронзовый каркас дополнен вставками из синей смальты, что разбавляет общий золотистый колорит интерьера. В качестве дополнительно декора станции выступают бронзовые рельефные панно (рис. 5). На одном из них изображен профильный портрет поэта по типу камеи в окружении

летящих аллегорий Музы и Славы [12, с. 116]. Их утонченные фигуры с вытянутыми пропорциями и струящимися складками одежд напоминают также соответствуют геральдическим рельефам русского ампира первой трети XIX века.

Коммунистическая тема ярко проявлена на станции «Комсомольская» (в настоящее время — «Милий бог») в композициях панно, расположенных вдоль путевых стен (рис. 6). На бронзовых перфорированных рельефных панно изображены не только военные и революционные образы, но и герои мирного труда — рабочие и ученые. Сюжетные композиции обрамлены лентами традиционного орнамента, что демонстрирует яркую характерную черту монументально-декоративного искусства позднесоветских республик — сплетение общесоюзных и национальных черт.



Рис. 6. Б. Джалалов, Р. Немировский. Панно на станции «Комсомольская» (в настоящее время — «Милий бог») Ташкентского метрополитена. 1977. Бронза; литье

Национальная тема в художественном металле проявляется в использовании как традиционного геометрического орнамента, так и растительных мотивов и аллегорий. Одна из самых распространенных тем для декоративных композиций в союзных республиках — достижения в сельском хозяйстве — в Ташкентском метро имеет характерные особенности. Так, на станции «Узбекистанская» с помощью художественного металла и стекла обыгран мотив раскрывшейся коробочки хлопка — основного символа экономики Узбекистана в советское время. Ряды стилизованных светильников с плафонами в виде коробочек хлопка (исполнены главным художником завода «Миконд» В.В. Дудиным) обрамляют пути, создавая образ аллеи из живых растений (рис. 7). Группу из трех раскрывшихся коробочек хлопка удерживает крепкая бронзовая конструкция с упрощенными, почти геометрическими формами растения. Решение необычно — закрепленные вдоль стен конструкции расположены достаточно низко над рельсами и перекрывают объемом всю ширину путей. По словам художника О.Г. Хабибуллина, водителям метро пришлось привыкать к такому оформительскому решению из-за боязни задеть светильники при движении (2).

Для станции «Хамида Алимджана» латвийский художник по стеклу Ирена Липиене (1939–2016) спроектировала напольные светиль-

ники в виде невысоких колонн с плафоном, наподобие капители (рис. 8). Места соединения основных деталей «стебля» из белого мрамора укреплены и декорированы металлическими вставками с растительным орнаментом. Сам светильник в виде раскрывшегося цветка имеет витиеватый бронзовый каркас с инкрустацией из стекла и непрозрачной смальты традиционного бирюзового оттенка, перекликающегося с декоративными арками, перекинутыми по своду. Между тем формой и отделкой капитель больше напоминает флоральные мотивы периода модерна, в отличие от столба, имеющего схожие черты с традиционными среднеазиатскими деревянными колоннами, характерными для культовой архитектуры Центральной Азии. Орнамент нижней части с восьмью лепестками отсылает к восьмигранному сечению базиса подобных колонн, а кузаги (3) здесь по-авторски трактуется с выделением отдельного сферического объема. Все шаровидные завершения традиционно полуприкрыты растительным мотивом мадохиль (4).



Рис. 7. В. В. Дудин. Светильники на станции «Узбекистанская» Ташкентского метрополитена. 1984. Бронза, стекло; литье



Рис. 8. И. Ю. Липиене. Напольные светильники на станции «Хамида Алимджана» Ташкентского метрополитена. 1980. Бронза, мрамор, смальта; литье

Национальный колорит считывается и в капителях на станции «Пахтакор», украшенных растительным орнаментом ислими. Литые алюминиевые решетки завершают круглые колонны интерьера, облицованные мрамором [7, с. 27]. Форма ка-

пителей с круглым сечением и пропорционально крупным объемом по отношению к колонне несвойственна для традиционной архитектуры Узбекистана, и, скорее, была компромиссом в условиях ограниченной высоты пространства и требований к декорированию сугубо функциональных опор. Использованный прием перекликается с мозаичной отделкой путевых стен станции, которые, однако, представляют более стилизованный вариант растительного орнамента.



Рис. 9. Х. М. Рысин. Потолочные светильники на станции «Чиланзар» Ташкентского метрополитена. 1977. Латунь, цветное стекло; литье, ковка, чеканка

В качестве одного из самых эффектных и самодостаточных в использовании металла решений нельзя не отметить светильники на станции «Чиланзар», выполненные латвийским художником Хаймом Рысиным (1911–1998). Известно, что для интерьера изначально были спроектированы шестнадцать керамических панно, иллюстрирующих культуру, традиции, народное искусство и быт узбекского народа, тем самым задавая общий тон станции. Однако композиции, расположенные вдоль путей, большую часть времени оказывались заслоненными проходящими поездами метро. Чеканные панно, созданные Хаймом Рысиным для украшения кабельных шкафов, расположенных по краям путевых стен, хоть и были богато декорированы узбекским орнаментом, все еще терялись в пространстве интерьера [10, с. 37]. В связи с этим для объединения всех элементов декоративного убранства станции «Чиланзар» были спроектированы девять четырехметровых в диаметре люстр (рис. 9), размещенных вдоль перронного зала [10, с. 37]. Подобная конструкция, напоминающая форму вотивных корон, была распространена в убранстве станций советского метрополитена. Например, люстра в вестибюле московской станции «Калужская» (сейчас — «Октябрьская») Кольцевой линии, выполненная по проекту А.И. Дамского (1906–1988), представляла собой декорированный орнаментом металлический обруч на четырех подвесах с закрепленными на нем светильниками.

«Чиланзарские» люстры, украшенные чеканкой с флоральным орнаментом и вставками из цветного стекла и четырьмя подвесами, имели два яруса кронштейнов. Конструкция завершалась изящными стеклянными цилиндрами и ажурными чеканными держателями ламп, напоминаю-

щими коробочки хлопка. Система освещения была продумана до мелочей: приподнятый внутренний ярус освещал потолок станции, а опущенный внешний — пространство зала [10, с. 38]. Благодаря такому решению, интерьер станции обрел торжественность и яркий восточный колорит.

Заключение

В заключение еще раз отметим, что в оформлении ряда станций у художников получилось достичь художественного и стилевого единства. Среди таких, на наш взгляд, удачных решений можно выделить вплетение национального орнамента в панно композиции на станции «Комсомольская», чистоту исполнения и компоновки декоративных элементов на станции «Пушкинская», яркость и самобытность люстр на станции «Чиланзар». Между тем, в некоторых работах попытка соединить национальный и общесоюзный контекст, не выйдя при этом за рамки стилевой общности комплекса, не вполне удается создателям станций.

Таким образом, в оформлении станций Ташкентского метрополитена как скульптурные произведения, так и отдельные элементы из металла играют важную роль в реализации тематических и художественных идей, заложенных их создателями. Как было показано, основными темами произведений художественного металла являлись общесоюзные сюжеты и символы, в той или иной трактовке появляющиеся на станциях метро всего СССР. Национальная тема, что характерно и, даже, закономерно, в основном, представлена различными видами орнамента и растительными мотивами.

Примечания:

1. Данные получены из личной беседы с В.А. Логиновым.

2. Данные получены из личной беседы с О.Г. Хабибуллиным.

3. Кузаги — шаровидная форма в основании ствола колонны [4, с. 79].

4. Мадохиль — мотив, в элементарном виде похожий на трилистник с заостренным средним зубцом, часто встречающийся в архитектурном оформлении [4, с. 79].

Список литературы:

1. *Абдурахманова Ф.* Tashkent / Toshkent. Art for Architecture: Monumental Art since 1953 / Ф. Абдурахманова; при участии Д. Чмельницкого, Р. Хусанова, Ф. Мойзера. — Берлин: DOM publishers, 2025. — 396 с.

2. *Бабаджанова Г.И.* По древним городам Узбекистана: Ташкент, Самарканд, Шахрисабз, Бухара, Хива / Г.И. Бабаджанова, А.П. Колбинцев, Л.Ю. Маньковская. — Москва: Профиздат, 1988. — 338 с.

3. *Веймарн Б.В.* Архитектурно-декоративное искусство Узбекистана. — Москва: Государственное архитектурное изд-во, 1948. — 62 с.

4. *Воронина В.Л.* Народные традиции архитектуры Узбекистана. — Москва: Государственное издательство архитектуры и градостроительства, 1951. — 166 с.

5. *Костина О.В.* Архитектура Московского метро. 1935–1980-е годы. — Москва: БуксМАрт, 2019. — 208 с.

6. *Махмудова М.* Дизайн интерьеров Ташкентского метро, особенности его архитектуры и строительства // Общество. Интеграция. Образование: материалы Международной научной конференции. — Ташкент, 2019. —— № 4. — С. 440–451.

7. *Мансуров Я.* Ташкентский метрополитен и его архитектура / Я. Мансуров, Х. Убайдуллаев, М. Халмурадов // Строительство и архитектура Узбекистана. — 1977. — № 10. — С. 23–27.

8. *Нильсен В.А.* Архитектурный декор памятников Узбекистана / В.А. Нильсен, В. Н. Манакова. — Ленинград: Стройиздат, 1974. — 272 с.

9. *Петрова А.* Монументальная мозаика Москвы: между утопией и пропагандой: 1926–1991 / А. Петрова, Е. Рускевич, Д. Хилл, Е. Куделина. — Москва: Эксмо, 2021. — 319 с.

10. Рысин Х. Металл и душа: художник о своей жизни. — Рига, 1997. — 55 с.

11. *Файзуллаев Р.* Ташкентский метрополитен им. В.И. Ленина / Р. Файзуллаев, Я. Мансуров // Архитектура и строительство Узбекистана. — 1982. — № 5. — С. 19–23.

12. *Хикматуллаева К.С.* Художественное оформление Ташкентского метрополитена // Звезда Востока. — Ташкент, 2014. — № 1. — С. 114–116.

13. *Чухович Б., Казакова О.* Ташкент: архитектура советского модернизма. 1955–1991. Справочник-путеводитель. — Москва: Музей современного искусства «Гараж», 2025. — 512 с.

14. Ташкентское метро — хранилище советской эстетики [Электронный ресурс]. — URL: https://hook.report/2022/12/ne-transport-a-muzey-kakoy-to/ (дата обращения: 13.02.2026).