

Гордусенко Мария Ивановна

**А.С. ГЕЦКИН – АРХИТЕКТОР «ЛЕНМЕТРОГИПРОТРАНСА». МАТЕРИАЛЫ
К ТВОРЧЕСКОЙ БИОГРАФИИ**

УДК: 78.03

ББК: 85.113(2)6

Аннотация

В статье предпринята одна из первых попыток обобщить творческое наследие архитектора А.С. Гецкина (1917–1994). Являясь на протяжении многих лет одним из постоянных сотрудников архитектурного отдела «Ленметропроекта», он участвовал в качестве автора или руководителя творческих коллективов в проектировании многих объектов метрополитена. Наземные вестибюли, возведенные с 1956 по 1985 год, позволяют проследить стилевую эволюцию этих сооружений, что представляется важным, поскольку они оказали дальнейшее влияние на проектирование станций метро в Петербурге.

Ключевые слова

станции метро, наземные павильоны, вестибюли, А.С. Гецкин - архитектор (1917-1994)

Строительству станций метро в Ленинграде предшествовала большая проектная работа и строгий конкурсный отбор. В 1946 году в городе на Неве был создан первый филиал «Метропроекта» – московской организации по проектированию подземных сооружений – «Ленметропроект», в состав которого вошли как московские, так и ленинградские специалисты. Архитектурным проектированием новых станций занимались штатные архитекторы и привлеченные победители открытых и закрытых конкурсов. Результат этой огромной работы, сопровождаемой поиском индивидуальных решений, которые бы отличали станции ленинградского метро от их московских прототипов, а также высокие достижения в разработке станционных конструкций, адаптированных к сложным геологическим условиям, позволяют говорить о формировании «Ленинградской школы» [5, с. 14]. Одним из ярких ее представителей был А.С. Гецкин, внесший немалый вклад в развитие архитектуры сооружений метрополитена.

Арон Соломонович Гецкин (1917–1994) родился 3 февраля 1917 года в Уфе в мещанской семье [5, с. 150]. Переехав в 1932 году с семьей в Ленинград, он стал учиться в школе № 103 Смольнинского района (с 1994 г. – Центральный район Петербурга), где и проявил способности к рисованию, занимаясь в школьном кружке изобразительного искусства [3, с. 48]. В 1939 году Гецкин с отличием окончил Ленинградский институт инженеров промышленного строительства (ЛИИПС)¹ по специальности «Архитектура». Военную службу он проходил в инженерных войсках на Тихоокеанском флоте, где молодому архитектору пришлось заниматься строительством береговых укреплений. Там и застала его Великая Отечественная война. В 1948 году, желая работать по специальности, архитектор демобилизовался в звании инженер-майора, вернулся в Ленинград и поступил на работу в архитектурный отдел «Ленметропроекта».

В 1970–1981 годах он занимал должность начальника архитектурно-строительного отдела. За время работы этого отдела состав архитекторов неоднократно менялся, но А.С. Гецкин на протяжении многих лет был одним из постоянных его сотрудников, участвовал в качестве автора или руководителя творческих коллективов в проектировании многих объектов метрополитена. Рассмотрение творческого наследия мастера в этой области позволяет проследить стилевую эволюцию наземных павильонов станций метро, возведенных с 1956 по 1985 год, что является актуальным, поскольку в дальнейшем они оказали влияние на проектирование подобных сооружений в Петербурге. Кроме того, в



Рис. 1. Проект наземного павильона станции 1950-1952 [6, с. 81]



Рис. 2. Павильон станции метро «Пушкинская», фото 2012

настоящее время активно производится замена облицовки фасадов наземных павильонов, что не только вносит серьезные нарушения в архитектурный замысел, но и в ряде случаев способствует снижению выразительности архитектурно-художественного образа станции. Иллюстративный материал данной статьи, построенный на сопоставлении фотоматериалов разных лет, позволяет наглядно выявить изменения, произошедшие во внешнем облике павильонов.

О творчестве А.С. Гецкина нет монографии, библиография в основном состоит из журнальных статей, часть из них написана самим архитектором. О личности А.С. Гецкина, характере и человеческих качествах дают представление небольшой очерк его дочери Е.А. Гецкиной, опубликованный на страницах журнала «Адреса Петербурга» к 90-летию со дня рождения мастера [3, с. 48], и материалы изданий «Ленметрогипротранса», посвященные истории института.

Как правило, станции метро проектировались коллективами авторов. Часто с А.С. Гецкиным сотрудничала В.П. Шувалова² – совместно с ней была спроектирована примерно половина всех наземных павильонов [1, с. 330], созданных при участии Гецкина, первым из них стал павильон станции «Пушкинская» (1955).

Вестибюль этой станции встроен в трехэтажное классицистическое здание (рис. 2), стоявшее по соседству с Витебским вокзалом. Свообразными репликами на детали фасада вокзала явились арочные проемы окон первого этажа павильона и большая арка в центре, объединяющая двери, а также рустовка стен. Несмотря на разное стилистическое решение обоих зданий, такая переключка формальных мотивов не была случайной: один из вариантов проекта предусматривал соединение павильона метро и вокзала пропилями (рис. 1).

Наземный вестибюль «Пушкинской» проектировался, когда проект станционного зала уже был рекомендован к осуществлению, поэтому стилистическая связь с подземным интерьером представлялась необходимой, что выразилось в сходной трактовке декоративной пластики, осветительной арматуры, металлических деталей, элементов ордера. Особого внимания заслуживает небольшой камерный зал, выделенный в зоне эскалаторов опирающимся на колонны фронтоном. Обнесенный с трех сторон пилястрами, между которыми помещен барельефный медальон с профильным изображением А.С. Пушкина (скульптор М.Т. Литовченко), он, подобно камертону, задает основной эмоциональный настрой всей станции, способствуя удачному раскрытию мемориальной темы. Решенный в духе «сталинского классицизма», наземный вестибюль «Пушкинской» явился не только характерным памятником своей эпохи, но и одним из типичных образцов архитектуры станций первой очереди ленинградского метро.

После выхода Постановления ЦК КПСС и Совета министров об устранении излишеств в проектировании и строительстве [7, с. 2], характер наземных сооружений меняется. Павильон станции метро «Чернышевская» (1958), выполненный А.С. Гецкиным тоже в



Рис. 3. Павильон станции метро «Чернышевская». Фото 2014 г.



Рис. 4. Второй наземный вестибюль станции «Площадь Восстания». Фото 1961 г.

содружестве с В.П. Шуваловой, получил иное, более сдержанное решение интерьера. Кроме того, его отличает широкое использование стекла на фасаде (рис. 3). В главном объеме павильона прослеживается принцип компоновки, свойственный классицистическому зданию, в которое встроен вестибюль станции «Пушкинская», – это прямоугольная форма фасада с расположенной по центру системой входных дверей.

В 1960 году по проекту тех же архитекторов был возведен второй вестибюль станции «Площадь Восстания», имеющий два выхода – на Лиговский проспект и на Московский вокзал. Это сделало необходимым включение в его структуру, кроме эскалаторного, еще двух кассовых залов. Решение эскалаторного зала (рис. 4) представляется особенно интересным благодаря широкой стеклянной стене, через которую хорошо просматривалось здание вокзала. Кроме того, авторы впервые применили стеклянные двери, что наряду с использованием осветительной арматуры и полированных профилей из алюминиевых сплавов подчеркнуло свежесть предложенного архитектурного приема.

Главной практической задачей конца 50-х – начала 60-х годов стала разработка типовых проектов и типовых конструкций. Поистине новаторским на этом фоне явился проект наземного вестибюля в виде круглого павильона с встроенным в него торговым киоском, разработанный А.С. Гецкиным и В.П. Шуваловой в 1961 году для первого участка Московско-Петроградской линии. Этот проект был реализован на станциях «Парк Победы», «Фрунзенская» и «Электросила». Использование стекла в облицовке типового павильона способствовало раскрытию интерьера во внешнее пространство и акцентировало зону входов и выходов. Наряду с этим широкое применение алюминия и новых видов освещения приобрело впоследствии значение своеобразного авторского приема в решении и других интерьеров. К сожалению, в результате проведенной реконструкции павильоны утратили присущую им изначально легкость: исчез круглый козырек над входом, а павильон с киоском, обстроенный стеклопакетами для увеличения площади торговых помещений, приобрел грубые массивные очертания (рис. 5).

Несмотря на широкое применение типовых конструкций в подземных залах, в решении павильонов авторы проектов нашли возможность воздержаться от слишком навязчивого использования стандартных образцов, что способствовало индивидуализации облика сооружений в зависимости от района их расположения. В этом смысле несколько выделялся приподнятый на ступенчатом основании павильон станции «Горьковская»³ (1963), где за основу был взят типовый проект, но изменение некоторых элементов позволило лучше связать здание с парковой средой и тем самым обновить его художественный образ.

Некоторые наземные павильоны, спроектированные А.С. Гецкиным и В.П. Шуваловой тоже в 1960-х годах, представляют собой приземистые сооружения, прямоугольные в плане,



Рис. 5. Павильон станции метро «Парк Победы». Фото 1961 г. и 2014 г.

с преимущественно купольным перекрытием и застекленными входами. Их впоследствии предполагалось включить в состав более крупных зданий общественного назначения. Так, например, павильон станции «Сенная Площадь» (1963) планировалось встроить в гостиницу [9, с. 12], но в действительности этот павильон как отдельно стоящее сооружение просуществовал более 50 лет, претерпев при этом изменения во внешнем облике (рис. 6). Вестибюль «Василеостровской» (1967) собирались включить в проектируемый в то же время Дом бытового обслуживания [10, с. 11]. Сегодня свободно стоящий павильон, расположенный на пересечении 7-й линии Васильевского острова и Среднего проспекта, дает возможность оценить его масштаб, верно найденный по отношению к окружающей застройке.

В 1990-е годы вокруг выносной плиты перекрытия появились поддерживающие ее металлические конструкции в качестве мер предосторожности от возможного обрушения. Кроме того, встроить предполагалось и вестибюль станции «Елизаровская» (А.С. Гецкин, В.П. Шувалова, Н.И. Згодько, 1970) – в здание «Лентрансагентства» [4, с. 225], что и предопределило связь внутреннего пространства с окружающей средой с помощью лоджии.

Встроенными оказались вестибюли следующих станций: «Невский проспект» (1967) – в дом Энгельгардта, «Площадь Александра Невского-1» (1967) – в здание гостиницы «Москва», «Маяковская» (1967) – в дом на углу Невского проспекта и улицы Марата. Их интерьерам свойственна простота решения. В вестибюле станции «Маяковская» на расположенном в центре зала пилоне был установлен бронзовый барельеф с изображением В.В. Маяковского (скульптор М.Т. Литовченко). С обратной стороны пилона – цитата из поэмы «Хорошо!». Включение произведений монументально-декоративного искусства позволяет не только отразить тематику оформления станции, но и стилистически связать оба интерьера – наземный вестибюль и подземный зал станции.

Барельеф включен также в композицию вестибюля станции «Звездная» (А.С. Гецкин, В.П. Шувалова, Н.И. Згодько, 1972) – это установленная в кассовом зале скульптурная композиция, посвященная Ю.А. Гагарину (скульпторы И.Н. Костюхин, Э.Р. Озоль, В.С. Новиков). Она отличается эмоционально сдержанным решением.

В 1970-х годах павильоны становятся более просторными за счет увеличения высоты залов и применения более обширного остекления (прежде стеклянной делали только одну из стен вестибюля). Необходимо отметить, что первым полностью остекленным сооружением явился небольшой кассовый зал наземной станции «Дачное»⁴ (архитектор К.Н. Афонская, 1966). Далее прием полного остекления получил воплощение в проектах павильонов, разработанных коллективом авторов при непосредственном участии А.С. Гецкина. Первой работой в данном направлении стала расположенная на открытом озелененном участке станция «Ломоносовская» (А.С. Гецкин, В.П. Шувалова, Г.Д. Булаевская, 1970), где особое



Рис. 6. Павильон станции метро «Сенная площадь». Фото 1970-1980-х гг. и 2014 г.



Рис. 7. Павильон станции метро «Ломоносовская». Фото 1980-х гг. и 2014 г.



Рис. 8. Павильон станции метро «Политехническая». Фото 1980-х гг. и 2014 г.

внимание уделено объемной выразительности сооружения (рис. 7).

Эта тенденция была продолжена в 1975 году при создании павильонов станций «Выборгская» (А.С. Гецкин, В.П. Шувалова, В.Г. Хильченко, 1975), «Лесная» (А.С. Гецкин, В.П. Шувалова, Н.И. Згодько, 1975), «Политехническая» (А.С. Гецкин, В. П.Шувалова, В.Г. Хильченко 1975) (рис. 8). Авторам в этих случаях удалось достичь лучшего взаимодействия внутреннего пространства с окружающей средой через большие остекленные плоскости. Несмотря на перекрытие залов конструкциями, состоящими из типовых элементов, каждый вестибюль имеет индивидуальное объемно-пространственное решение. А благодаря хорошо найденным пропорциям по отношению к окружающей застройке павильоны позволяют рассматривать их как самостоятельные элементы композиции районов, в которых они расположены.

Более сложной компоновкой отличается павильон станции «Академическая» (А.С.



Рис. 9. Павильон станции метро «Пролетарская». Фото 1980-х гг. и 2014 г.



Рис. 10. Вестибюль станции метро «Площадь Александра Невского-2». Фото 2014 г.

Гецкин, В.Г. Хильченко, С.С. Костенко, 1975). Его фасады решены так, что глухие объемы, облицованные мрамором, чередуются с обширной поверхностью стекла, через которую полностью просматривался эскалаторный зал [8, с. 110]. В аналогичном ключе выполнен круглый в плане павильон станции «Пролетарская» (А.С. Гецкин, А.В. Квятковский, И.Е. Сергеева, 1981). Естественное понижение рельефа авторы проекта органично включили в общую объемно-пространственную композицию: павильон, обстроенный полукольцом служебных помещений, окружен лестницами и промежуточными площадками, как бы образующими террасы (рис. 9).

Но, к сожалению, в настоящее время у всех павильонов нижний ярус остекления закрыт облицовкой из декоративного камня. В результате таких изменений интерьеры вестибюлей частично утратили раскрытие во внешнее пространство, потеряв, таким образом, визуальную связь с городским ландшафтом.

Единственным сохранившим большеразмерные витражи в первоначальном виде является вестибюль станции «Площадь Александра Невского-2» (А.С. Гецкин, Н.В. Ромашкин-Тиманов, 1985) (рис. 10), встроенный в здание производственно-бытового корпуса метрополитена [2, с. 7]. Несомненно, интересной находкой можно считать здесь перекрытие эскалаторного зала радиально-складчатой конструкцией, чем-то напоминающей древнерусский щит. Именно такое пластически обогащающее зал решение служит тонкой смысловой связью с облицовкой путевых стен подземного зала, как бы воспроизводящей «чешую» ратных кольчуг. В 1990 году в эскалаторном зале было установлено мозаичное панно «Александр Невский» (художник А.К. Быстров).

Что касается внутренней планировки вестибюлей, то применение в качестве перекрытия пространственных металлических конструкций – «структур», а также

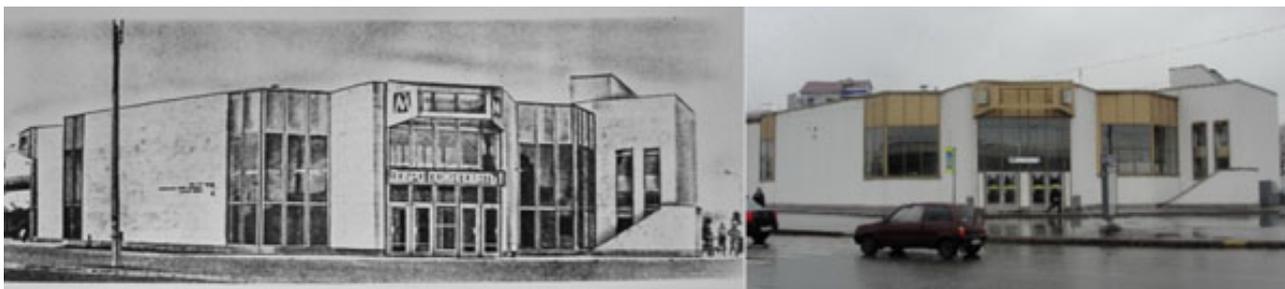


Рис. 11. Павильон станции метро «Обухово». Фото 1981 г. и 2014 г.



Рис. 12. Здание таможни на советско-финской границе Фото 1967 г.

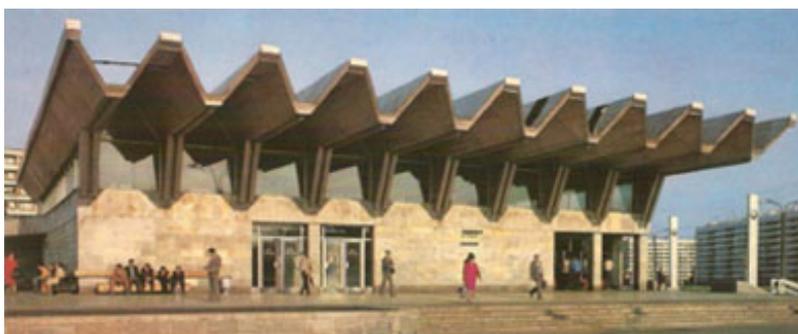


Рис. 13. Павильон станции метро «Пионерская». Фото 1980-х гг.

плит регулярной структуры из армоцементных пирамидальных элементов, позволяло осуществить свободную планировку эскалаторных залов, объединив их с кассовыми в одно просторное помещение.

Постепенно наземные павильоны начинают усложняться, авторы как будто возвращаются к варианту, воплощенному в «Академической». Так, например, павильон станции «Гражданский проспект» (А.С. Гецкин, Е.И. Валь, 1978) составлен из нескольких граненых призматических объемов. А фасады павильона станции «Обухово» (А.С. Гецкин, В.Н. Выдрин, 1981), решенного как восьмигранный объем с эскалаторным залом в центре, построены на сочетании облицованных мрамором глухих поверхностей с витражными вставками на всю высоту стен (рис. 11). Сегодня в этом павильоне с наполовину закрытыми стеклянными плоскостями, оштукатуренном и окрашенном белой краской, трудно распознать оригинальную идею авторов проекта.

Еще одно смелое решение осуществлено на «Пионерской» (А.С. Гецкин, В.Г. Чехман, 1982), где, прежде всего, обращает на себя внимание облицованное анодированным алюминием складчатое железобетонное перекрытие, прикрывающее зону входа. Необходимо отметить, что складчатое перекрытие, состоящее из монолитных армоцементных складок переменного сечения, вынесенное в виде консолей, было применено в здании таможни (рис. 12), расположенной в поселке Торфяновка (руководитель авторского коллектива С.Б. Сперанский, 1964-1967) и в то время не имело прототипов в стране. Складчатая форма перекрытия была использована и архитектором А.К. Андреевым в вестибюле станции «Гостиный двор» (1967), пристроенном к зданию Гостиного двора со стороны внутренних территорий. На станции «Пионерская» (рис. 13) А.С. Гецкин выводит его наружу, делая самостоятельным эффектным элементом композиции, с четким графически прорисованным силуэтом, что выгодно отличает павильон от здания таможни. К сожалению, в 2014 году облицовка фасадов и перекрытия полностью заменена, что привело к нарушению авторского замысла. Более того, павильон станции входил в единый комплекс с проектируемым в то время кинотеатром, что предопределило архитектурное решение вестибюля,



Рис. 14. Станция метро «Купчино». Фото 2014 г



Рис. 15. Станция метро «Девяткино». Фото 2012 г.



Рис. 16. Станция метро «Рыбацкое». Фото 2014 г.

расположенного на подиуме, и его связь с площадью перед кинотеатром через подпорные стенки и перепады высот. В настоящее время здание кинотеатра утрачено, как и единство планировки этого участка вдоль Коломяжского проспекта.

Кроме наземных вестибюлей, А.С. Гецкин проектировал вестибюли, заглубленные в землю и включающие систему подземных переходов. Вестибюль такого типа впервые в Ленинграде был осуществлен на станции «Невский проспект» (А.К. Андреев, А.С. Гецкин, В.П. Шувалова, 1963). Аналогичное решение реализовано и на «Новочеркасской» (А.С. Гецкин, В.Г. Хильченко, В.Г. Чехман, 1985), где над эскалаторным ходом расположен витраж. Искусственно подсвеченный триптих «Побеждающая революция» (художники В.П. Гусаров, В.Г. Леканов) воспринимается ярким независимо от времени суток, и, несмотря на размещение под землей, способствует устранению ощущения подземности. Еще две станции с подземными вестибюлями «Московская» (А.С. Гецкин, В.П. Шувалова, К.Н. Афонская, И.Е. Сергеева, 1969) и «Ленинский проспект» (А.С. Гецкин, Е.И. Валь, 1977) являются «проходными», т. е. имеют два выхода на противоположных концах платформы и соответственно по два эскалаторных хода и вестибюля с системой подземных переходов.

А.С. Гецкиным были разработаны также проекты наземных станций, входящих в комплексы строений железнодорожных платформ, причем два из них – совместно с К.Н. Афонской (женой А.С. Гецкина, автором упомянутой выше первой в Ленинграде наземной станции «Дачное»). На станциях «Купчино» (А.С. Гецкин, К.Н. Афонская, И.Е. Сергеева, при участии С.С. Костенко, 1972)⁵ (рис. 14) и «Рыбацкое» (А.С. Гецкин, Н.В. Ромашкин-Тиманов, К.Г. Леонтьева, 1984) (рис. 16) существует две отдельные платформы – для метро и железной дороги. Кроссплатформенную пересадку удалось реализовать только в «Девяткино» (А.С. Гецкин, К.Н. Афонская, Н.И. Згодько, 1978) (рис. 15), более того, этот пересадочный узел имеет единое перекрытие, состоящее из многопролетной системы сборных армоцементных элементов. В «Купчино» в качестве перекрытия применены «структуры», а в «Рыбацком» – складчатая форма, использованная ранее в павильоне «Пионерской».

В основном А.С. Гецкин специализировался на проектировании наземных вестибюлей, но в 1975–1985 годах участвовал и в разработке проектов интерьеров подземных залов колонного и односводчатого конструктивных типов. Для них характерна простота решения и как авторский прием – использование металлических профилей.

Подземный зал «Академической» (А.С. Гецкин, В.П. Шувалова, В.Г. Хильченко, 1975) решен в виде аркады из полуциркульных арок, облицованных штампованными профилями нержавеющей стали. Габариты арок максимально сближены с элементами конструкции в целях наибольшего раскрытия пространства. Станции свойственно просторное лаконичное решение. Главным узлом всей композиции является плита, установленная перед торцевой стеной зала, к которой ведут световые полосы карниза. На ней высечены слова В.И. Ленина, способствующие раскрытию идейно-художественного замысла станции, посвященной теме советской науки.



Рис.17. Станция метро
«Новочеркасская». Фото 2014 г.



Рис.18. Станция метро
«Удельная». Фото 2014 г.

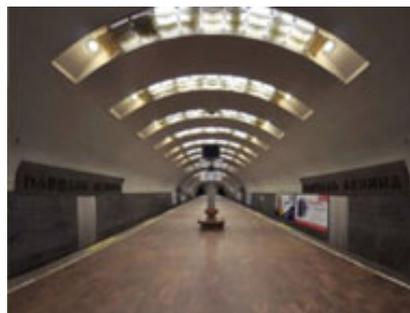


Рис.19. Станция метро
«Площадь Ленина». Фото 2014 г.

Станция метро «Ленинский проспект» (А.С. Гецкин, Е.И. Валь, 1977) – мелкого заложения. При ее сооружении была использована типовая колонная конструкция из крупноразмерных сборных железобетонных элементов. Подземный зал станции имеет два выхода, расположенные в противоположных его концах. Ритмическое построение архитектурных элементов, контрастное цветовое решение (облицованные красным гранитом колонны и белые путевые стены), объемные буквы названия станции, осветительная арматура, рельефная обработка путевых стен выступами, сочетание разных отделочных материалов (гранит, мрамор, латунь, анодированный алюминий) в совокупности формируют выразительный запоминающийся образ.

Станции односводчатого типа решены несколько иначе. Так, в пространстве подземного зала «Удельной» (А.С. Гецкин, В.Г. Хильченко, В.Н. Выдрин, 1982) (рис. 18) важная роль отдана свету. Ритм задают световые дуги с расположенными по центру свода встроенными светильниками, закрытыми рассеивающей решеткой складчатой формы (она выполнена из анодированного алюминия). При этом боковые плоскости освещаются скользящим светом. А на «Новочеркасской» (А.С. Гецкин, В.Г. Хильченко, В.Г. Чехман, 1985) (рис. 17) главным акцентом станционного зала служат расположенные по центральной оси семь люстр кольцевой формы, закрепленные растяжками на своде и отвечающие ритму квадратов пола. При открытии станции авторов упрекали в отсутствии ожидаемого эффекта и абстрактности общего замысла, напрямую не раскрывающего тему Красной гвардии. Однако и сегодня светильники станции производят сильное впечатление и представляют несомненный интерес как способствующие все же выражению авторской идеи простыми средствами.

Кроме работы над проектами станций ленинградского метрополитена, А.С. Гецкин участвовал в разработке проекта станции «Площадь Ленина» (А.С. Гецкин, В.Г. Хильченко, 1985) (рис. 19) для Новосибирска. В решении подземного зала узнается авторский почерк – это применение решеток из анодированного алюминия в осветительной арматуре, расположенной по центру свода. Принцип организации подземного пространства напоминает «Удельную», а трактовка объемных букв названия станции является репликой на прием, использованный в композиции «Ленинского проспекта».

Подводя итог краткому обзору творческой деятельности архитектора, необходимо отметить, что стилистические черты, близкие манере А.С. Гецкина и основанные на разработанных при его участии архитектурно-пространственных решениях, сегодня нетрудно заметить в вестибюлях таких станций, как «Спортивная» (А.С. Константинов, В.С. Волонсевич, при участии О.А. Кузнецова, 1997), «Комендантский проспект» (А.С. Константинов, Н.В. Ромашкин-Тиманов, В.Г. Хильченко, Ю.Ю. Подервянская, Т.Р. Баранова, М.В. Павлова, 2005), где вход и выход осуществляются через подземные переходы; в наземной станции «Парнас» (Н.В. Ромашкин-Тиманов, В.Г. Хильченко, М.В. Павлова, 2006); во встроенном вестибюле станции метро «Волковская» (Н.В. Ромашкин-Тиманов,



Рис. 20. Павильон станции «Академическая». Фото 1980-х гг.



Рис. 21. Павильон станции «Чкаловская». Фото 2014 г.

М.В.Павлова, 2008); в отдельно стоящем павильоне станции «Проспект Просвещения» (Н.В. Ромашкин-Тиманов, Ю.В. Еечко, 1988), а также в наземном павильоне «Чкаловской» (В.С. Волонсевич, А.С. Константинов, 1997) (рис. 21), центральный объем которой напоминает павильон станции «Академическая» (рис. 20).

Вместе с тем павильоны, спроектированные при непосредственном участии А.С. Гецкина, не внесены в Единый государственный реестр объектов культурного наследия, но, несомненно, являются памятниками своего времени и сегодня особенно нуждаются в государственной охране.

Примечания

¹В 1939 году институт реорганизован в Высшее военно-морское инженерно-строительное училище. В настоящее время в здании, где располагался ЛИИПС (Захарьевская улица, дом 22), находится Военный инженерно-технический университет.

²Валентина Петровна Шувалова – выпускница 1949 года архитектурного факультета Института имени И.Е. Репина.

³Павильон станции перестроен в 2009 году по проекту архитекторов А.З. Супоницкого, И.А. Юсупова, Ю.Б. Некрасовой, Ю.А. Бекрениевой.

⁴Станция метро «Дачное» закрыта для пассажиров в октябре 1977 года, в связи с вводом в эксплуатацию станций «Ленинский проспект» и «Проспект Ветеранов».

⁵Некоторые затруднения вызывает установление авторства проектов, поскольку данные имеют расхождение в зависимости от источников. Так, например, А.С. Гецкин в одной из своих статей не указывает себя автором станции «Купчино», но стилистические особенности этого павильона свидетельствуют, что архитектор имел непосредственное отношение к его проектированию.

Библиография

1. А годы летят...: четвертое десятилетие «Ленметрогипротранса» /сост.: Н.И. Кулагин, Е.Н. Епифанова, Н.В. Яковлева. – СПб., 2013.

2. Васильев, О.В. Большая премьера метро / О.В. Васильев // Ленинградская панорама. – 1986. – № 3. – С. 6–9.

3. Гецкина, Е.А. Архитектор Арон Гецкин / Е.А. Гецкина // Адреса Петербурга. – 2007. – № 25/38. – С. 48–51.

4. За далью снова будет даль: третье десятилетие «Ленметрогипротранса» / сост.: Н.И. Кулагин, В.П. Тарасюгина. – СПб., 2012.

5. Они были первыми: первое десятилетие «Ленметрогипротранса» / составители: Н.И.

Кулагин, В.П. Тарасюгина. – СПб., 2010.

6. Петербургский метрополитен: из прошлого в будущее: Альбом-каталог /авт.-сост. В.Г. Авдеев. – СПб. 2013.

7. Постановление ЦК КПСС и Совета Министров об устранении излишеств в проектировании и строительстве от 4.11.1955 // Архитектура и строительство Ленинграда. – 1955. – №3. – С. 2–5.

8. Смирнова, С.Е. Архитектура станций ленинградского метро как произведений синтеза искусств (на примере Кировско-Выборгской линии) / С.Е. Смирнова // Проблемы стилевой эволюции и типологии архитектуры: сб. статей. – СПб.: Санкт-Петербургский государственный академический институт живописи, скульптуры и архитектуры имени И.Е. Репина, 2013. – С. 99–116.

9. Соколов, А.М. Архитектура новых станций Ленинградского метро / А.М. Соколов // Строительство и архитектура Ленинграда. – 1963. – № 10. – С. 12–17.

10. Соколов, А.М. «Невско-Василеостровская». Архитектура станций на новом участке метрополитена / А.М. Соколов // Строительство и архитектура Ленинграда. – 1968. – № 2. – С. 6–11.

Смирнова Светлана Евгеньевна
соискатель,
Санкт-Петербургский государственный академический институт живописи,
скульптуры и архитектуры имени И.Е. Репина,
Санкт-Петербург, Россия, e-mail: svetlanasm@mail.ru

Статья поступила в редакцию 11.06.2014
Электронная версия доступна по адресу: http://archvuz.ru/2014_3/23

© С.Е. Смирнова 2014
© УралГАХА 2014

Smirnova Svetlana E.

A.S.GETSKIN, AN ARCHITECT OF «LENMETROGIPROTRANS». MATERIALS FOR THE CREATIVE BIOGRAPHY

Abstract

The article is one of the first attempts to summarize the creative heritage of the architect A.S.Getskin. For many years he was a member of staff of the architectural department at «Lenmetroproekt» and participated, both as author or team leader, in the design of various metro facilities. Ground vestibules erected during the period from 1956 to 1985 enable us to trace the stylistic evolution of these structures. This is important because they have had an impact on metro station design in St. Petersburg.

Key words

metro stations, land pavilions, vestibules, architect A.S.Getskin (1917-1994)

References

1. Kulagin, N.I., Epifanova, E.N., Yakovleva N.V. (2013) As the years pass by...: the fourth decade of «Lenmetrogioprotrans». St. Petersburg.
2. Vasilyev, O.V. (1986) The Big Premiere of the Subway. Leningradskaya panorama. No. 3. pp. 6-93.
3. Getskina, E.A. (2007) Architect Aron Getskin. Addresses of Petersburg. No. 25/38. pp. 48-51
4. Kulagin, N.I., Tarasyugina, V.P. (2012) “Distance after distance”: the third decade of «Lenmetrogioprotrans». St. Petersburg.
5. Kulagin, N.I., Tarasyugina, V.P. (2010) They were the first: the first decade of «Lenmetrogioprotrans». St. Petersburg.
6. Avdeev, V.G. (2013) Petersburg subway: from past to future. Album-catalog. St. Petersburg.
7. Decision of the Central Committee and the Council of Ministers on elimination of excesses in the design and construction of 4.11.1955. (1955) Architecture and Construction of Leningrad. No. 3. pp. 2-58.
8. Smirnova, S.E. (2013) Architecture of stations of the Leningrad subway as products of synthesis of arts (on an example of the Kirovsko-Vyborgskaya line). In: The problems of stylistic evolution and typology of architecture. St. Petersburg Repin State Academic Institute of Painting, Sculpture and Architecture. St. Petersburg. pp. 99-116
9. Sokolov A.M. (1963) Architecture of new stations of the Leningrad subway. Building and Architecture of Leningrad. No. 10. pp. 12-17
10. Sokolov A.M. (1968) «Nevsko-Vasilyeostrovskaya». Architecture of stations at the new section of the subway. Building and Architecture of Leningrad. No. 2. pp. 6-11

Smirnova Svetlana E.

PhD student,

I.Repin Academic Institute of Painting, Sculpture and Architecture,
Saint-Petersburg, Russia, e-mail: svetlanasm@mail.ru

Article submitted: 11.06.2014

The online version of this article can be found at: http://archvuz.ru/2014_3/23

© S.E. Smirnova 2014

© USAAA 2014