

ИСТОРИЯ ДИЗАЙНА

Лекция 7

Тихов Владислав Германович



ЛЕКЦИЯ 7. Предвоенный дизайн в СССР

7.1 Транспортный дизайн в СССР

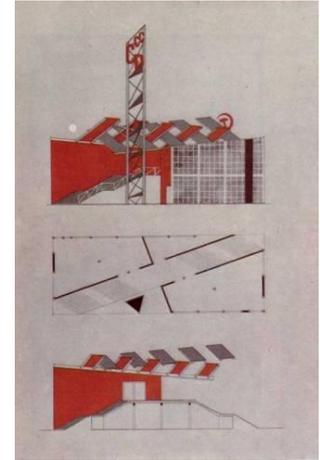
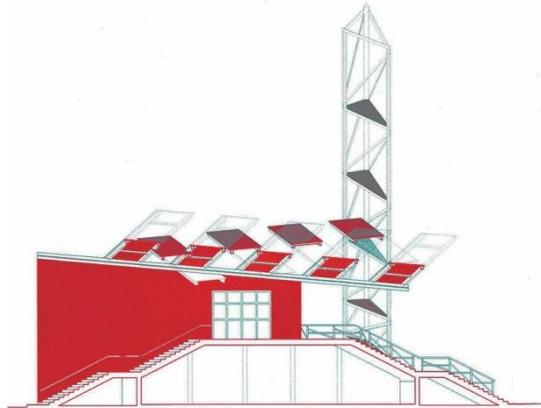
7.2 Агит – самолет «Максим Горький»

7.3 Романтизм техники в Советской России

7.4 Дизайн в условиях сталинского режима в Советской России

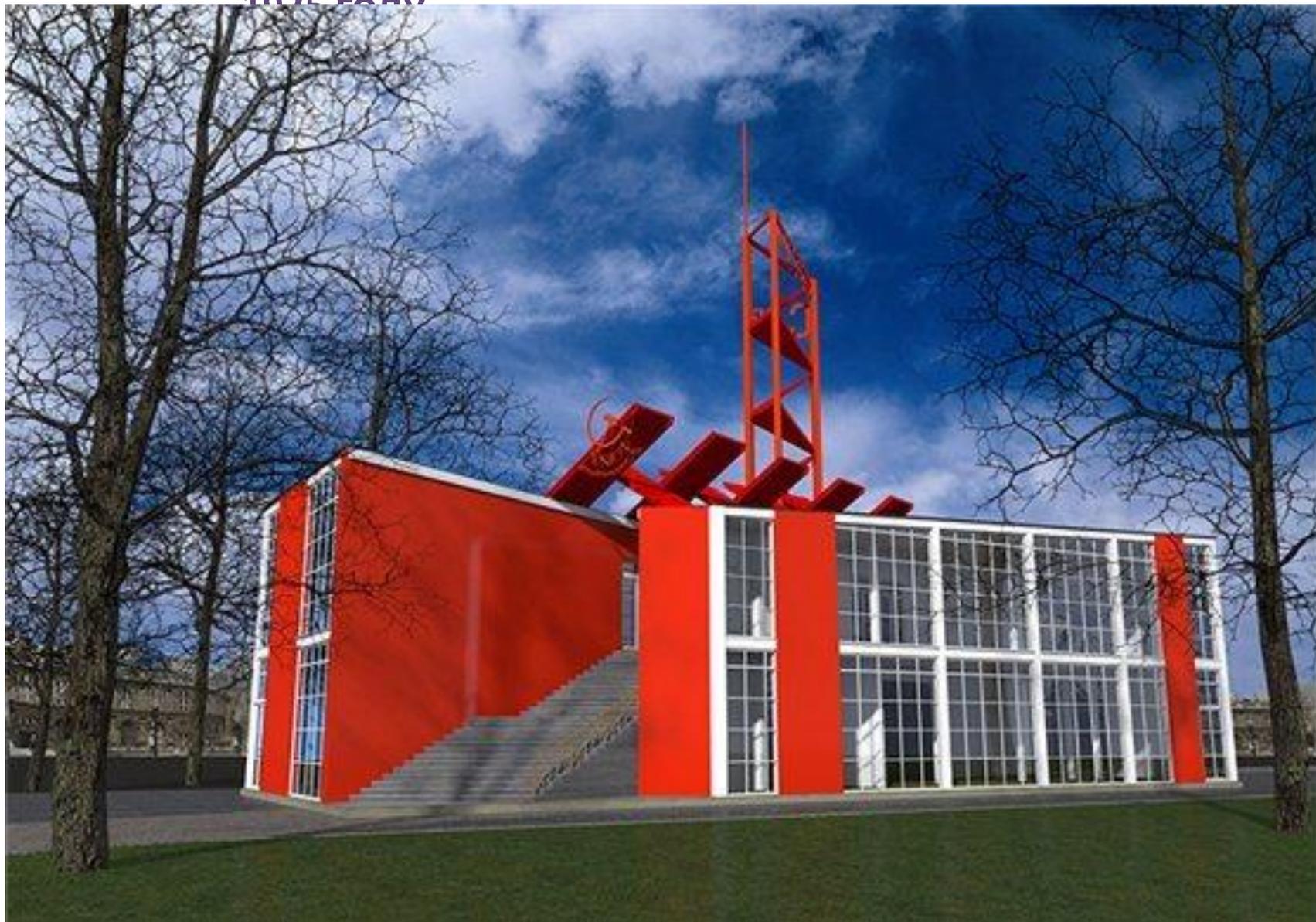
Предвоенный дизайн в СССР

Идеи конструктивизма оказали влияние на формирование в архитектуре – в создании национальных павильонов на международных выставках 20-х годов. Известный советский архитектор Константин Мельников на Парижской выставке «Арт-Деко» в 1925 году в павильоне ССР проявил « максимум новизны и минимум традиций». Языком архитектурных форм он удачно передал стремительность преобразований в стране Советов. Господство косых линий, как бы отражало динамизм новой жизни, раскрывали особенности нового социального строя, молодого многонационального социалистического государства.



К.С. Мельников
*Павильон СССР на
Международной выставке в
Париже, 1925 год.*

Павильон СССР на Выставке в Париже в 1925 году



Павильон СССР на Выставке в Париже в 1925 году



Павильон СССР на Выставке в Париже в 1925 году



Павильон СССР на Выставке в Париже в 1925 году



К.С.Мельников

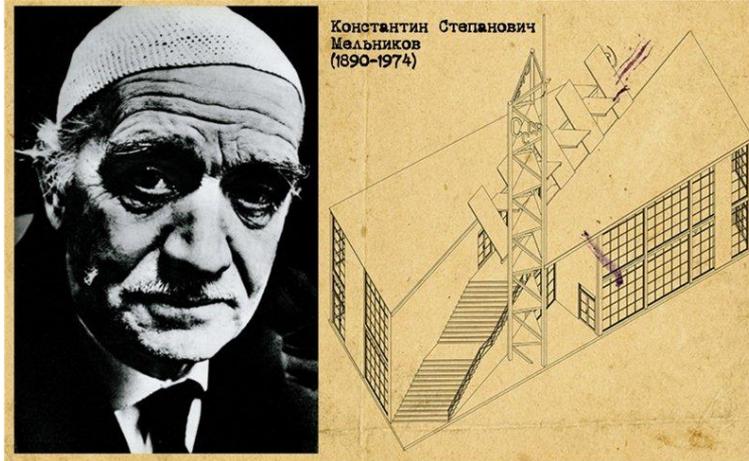


"Красный павильон"
Павильон СССР на Международной выставке декоративных искусств в Париже в 1925 г.
арх. К. С. Мельников

Воссоздание в Москве
по адресу: 1-я Фрунзенская улица, ЦАО
Предпроектные проработки
(архитектурно-градостроительные решения
к градостроительному обоснованию
размещения и строительству)

Дом-мастерская Константина Мельникова в Москве

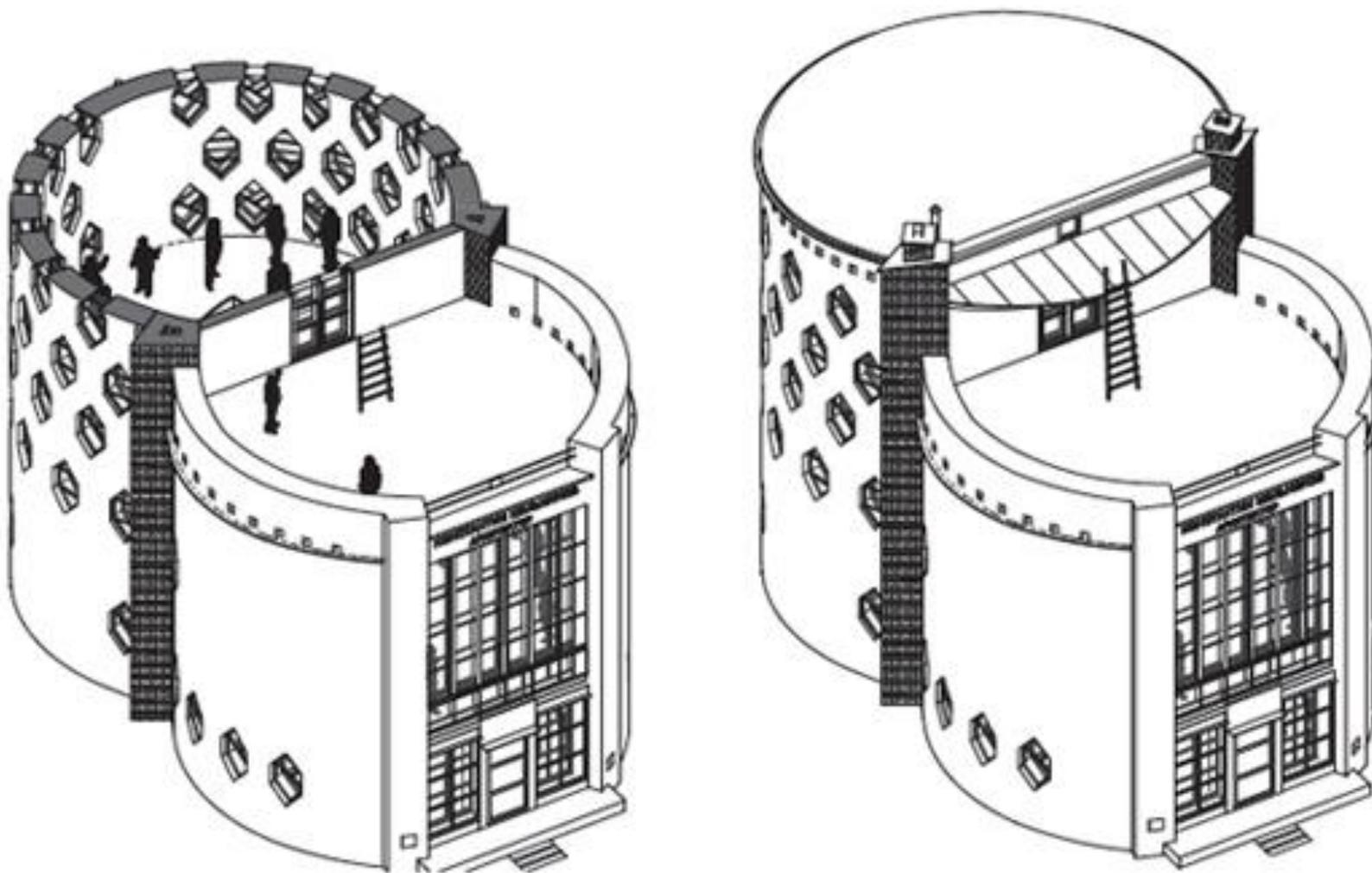
Дом-мастерская архитектора Константина Мельникова - одноквартирный жилой дом, всемирно известный памятник архитектуры советского авангарда в архитектуре. Был построен в 1927-1929 годах в Кривоарбатском переулке в Москве по проекту выдающегося советского архитектора для себя и своей семьи. Дом-мастерская является вершиной творчества Константина Степановича Мельникова и отличается новаторскими конструктивными особенностями, оригинальным художественным образом и объемно-пространственной композицией, продуманной функциональной планировкой. Одноквартирный жилой особняк в центре Москвы - уникальный для советского времени пример такого рода постройки. В настоящее время здание передано в ведение государственного музея архитектуры имени А.В. Щусева и в нем расположен Музей Мельниковых.



К.С. Мельников

*Жилой дом-мастерская в Москве,
1927-1929 годы*

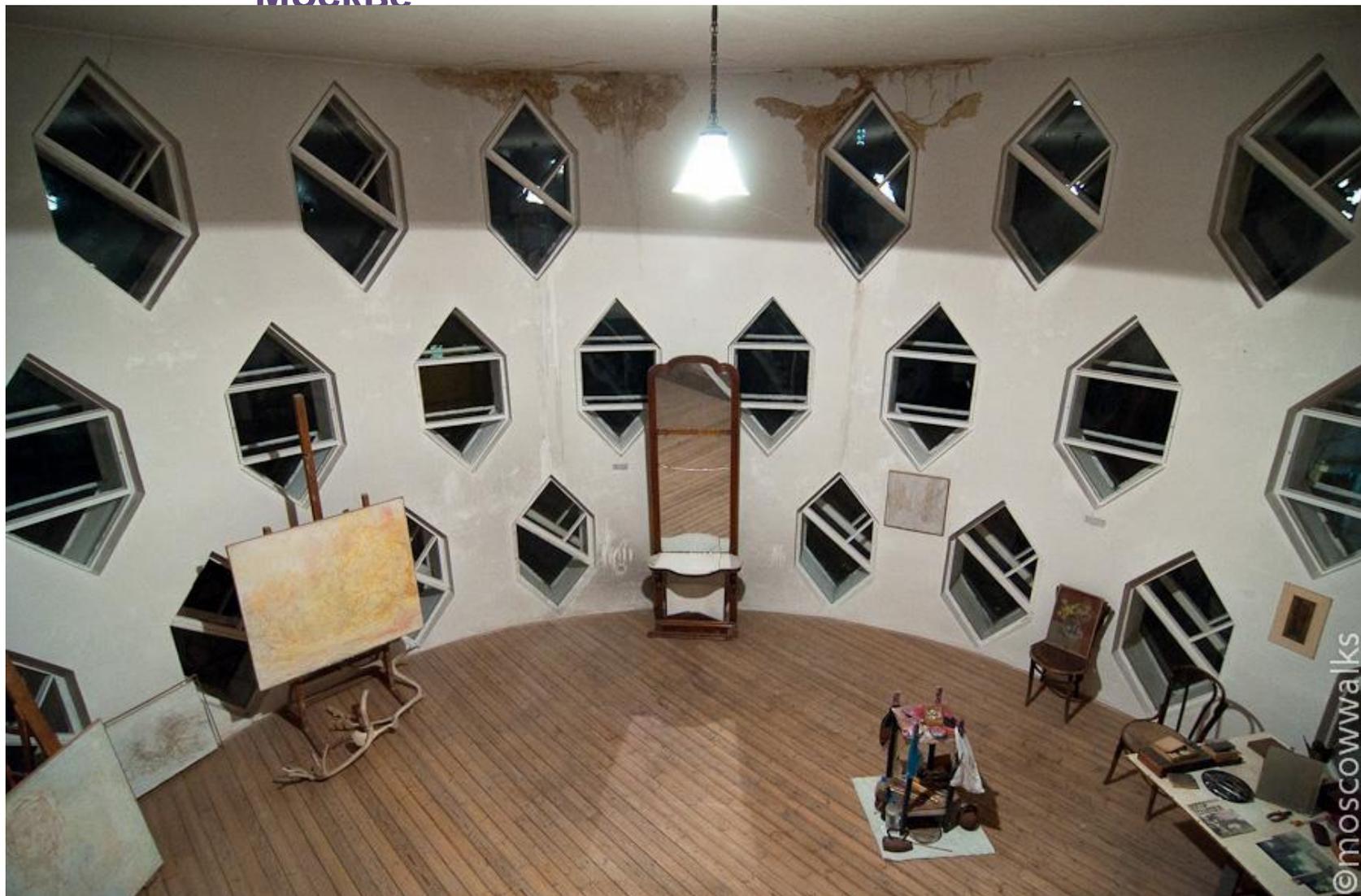
Дом-мастерская Константина Мельникова в Москве



Дом-мастерская Константина Мельникова в Москве



Дом-мастерская Константина Мельникова в Москве



Дом-мастерская Константина Мельникова в Москве



Дом-мастерская Константина Мельникова в Москве



Дом-мастерская Константина Мельникова в Москве



Дом-мастерская Константина Мельникова в Москве



Дом-мастерская Константина Мельникова в Москве



Дом-мастерская Константина Мельникова в Москве



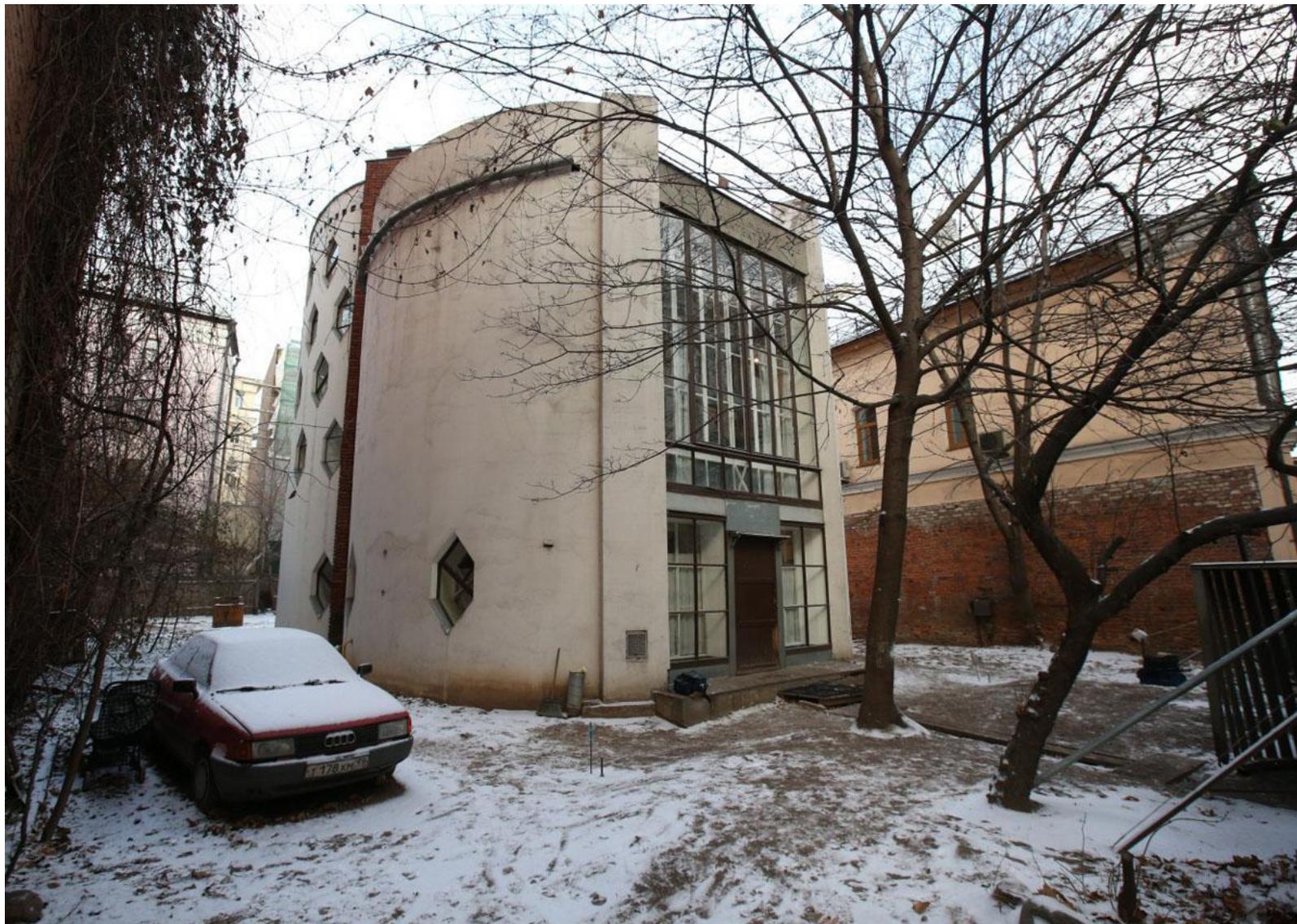
Дом-мастерская Константина Мельникова в Москве



Дом-мастерская Константина Мельникова в Москве



Дом-мастерская Константина Мельникова в Москве



Дом-мастерская Константина Мельникова в Москве



Дом-мастерская Константина Мельникова в Москве



Предвоенный транспортный дизайн в СССР

В Советской России, в условиях отсталого, но находящегося на подъеме производства, художники становились изобретателями и пропагандистами новых вещей. В СССР вводились первые общесоюзные стандарты на комплектующие изделия, внедрялась технология штамповки и объемного формообразования. Не только в авиации, автомобилестроении, электротехнике, но и в бытовых приборах, светильниках, мебели стали применять пластмассы (бакелит, целулоид, плексиглас) и новые декоративные покрытия металла (хромирование и никелирование). Несмотря на то, что обтекаемые формы называли «буржуазной», она получала все большее распространение в 30-е годы. От конструкций рам и внутренних каркасов дизайнеры и инженеры переходили к конструкциям-оболочкам. В автомобилестроении это получило название «несущий кузов».

Развитие транспортного дизайна в СССР в начале 30-х годов подчинялось общим закономерностям развития техники во всем мире. Самый популярный автомобиль довоенного времени в СССР «М-1» («Эмка») создал инженер-конструктор А.Н. Кириллов.

К. Шарапов

Первый советский малолитражный автомобиль «НАМИ-1», 1927.

Кириллов А.Н.

Один из самых распространенных довоенных автомобилей в СССР «М 1» («Эмка»). Горьковский автозавод. Начало 30-х годов.



Предвоенный дизайн «Метро» в СССР

15 мая 1935 года, в 7 часов утра открыли двери для пассажиров все 13 станций первой линии метро. Было начато движение поездов между станциями "Сокольники" и "Парк культуры", с ответвлением к Смоленской площади (станции "Коминтерн", "Арбатская" и "Смоленская"). Среднесуточные перевозки составили 177.000 пассажиров.

В последующие годы строительство метро велось постоянно, не прекращаясь даже в годы войны. Итак, 15 мая 1935 года была пущена в строй первая линия, и с этого момента ведёт свой отсчёт история развития первого отечественного метрополитена, ставшего родоначальником создания метрополитенов в нашей стране.



Схема из книги И.Е.Катцена "Метро Москвы" (1947)

Предвоенный дизайн «Метро» в

СССР

Строительство Московского метро носило ярко выраженный политический характер – строился самый лучший в мире метрополитен в столице первого советского государства. Московское метро является одним из первых примеров в отечественной практике решения широкомасштабной дизайнерской задачи комплексной организации предметно-пространственной среды, начиная от интерьеров станций и вагонов, заканчивая их предметным наполнением, системой визуальных коммуникаций и фирменной одеждой обслуживающего персонала. В начинку станций входили не только турникеты и разменные кассы, но и скамейки, специальные книжные и цветочные киоски, указатели. Московское метро стояло в ряду с лучшими мировыми достижениями в дизайне.

Первая станция Метро «Парк Культуры»,
1935 год

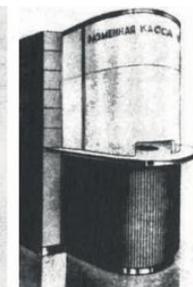
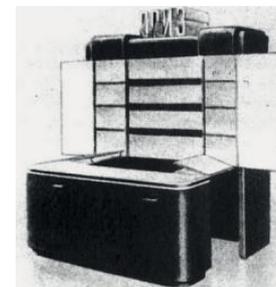
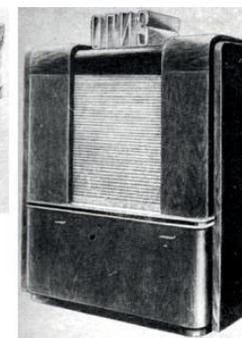
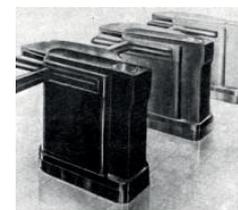
Проекты разменной кассы и раскладного книжного киоска для метрополитена.



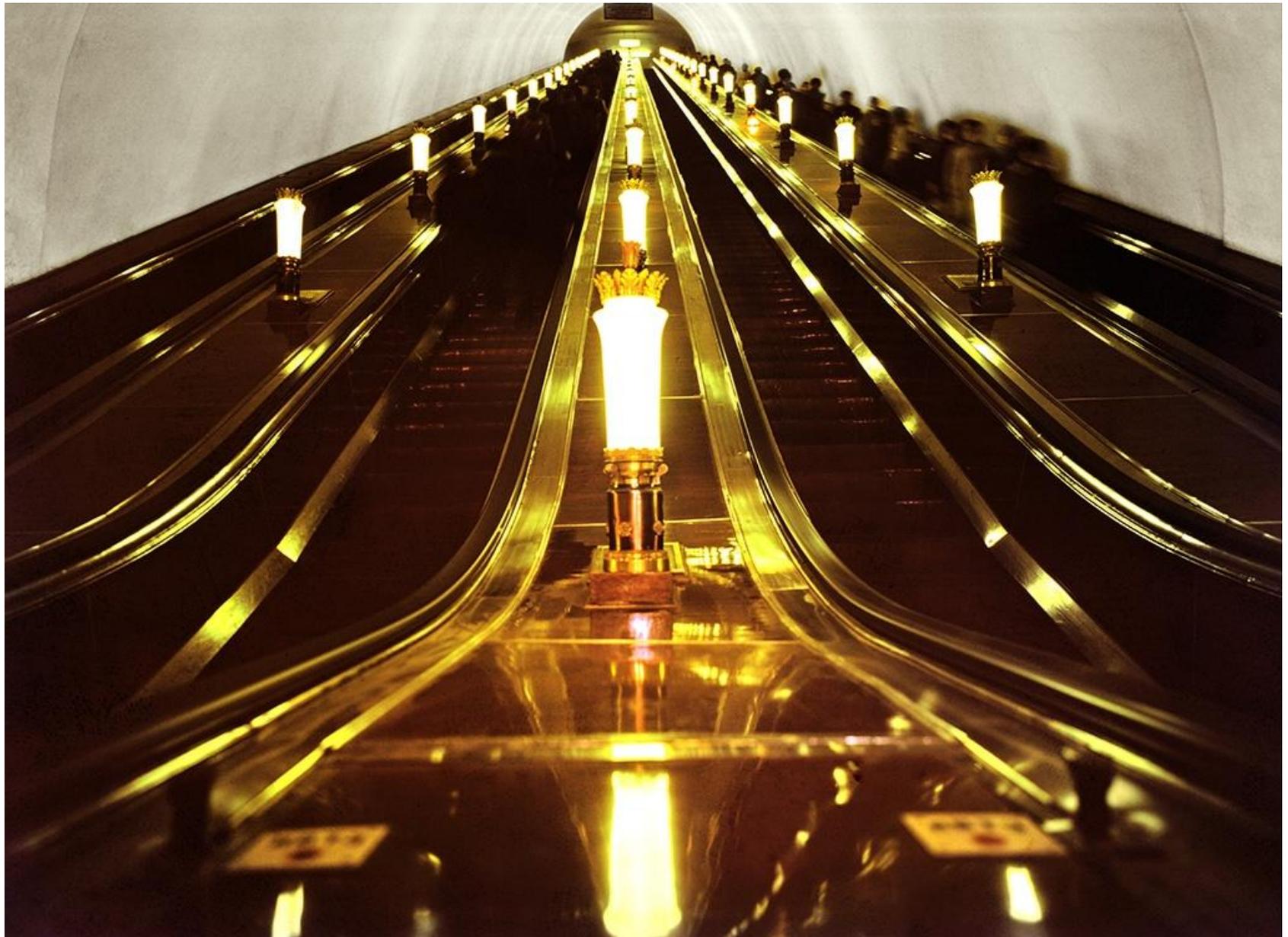
1935
ГОД

Линия

— ПЕРВАЯ ОЧЕРЕДЬ



Московское Метро в СССР



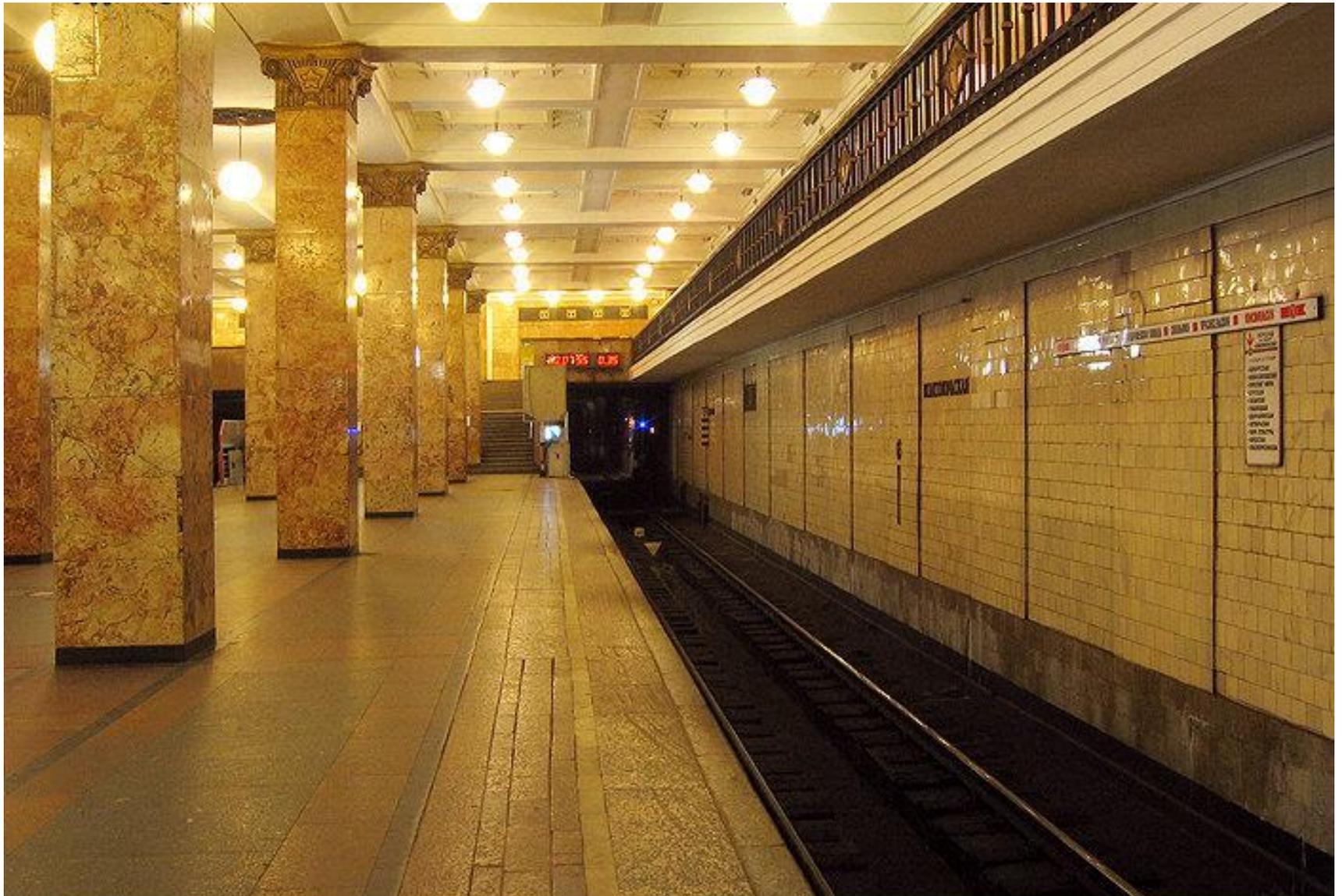
Московское Метро в СССР



Московское Метро в СССР



Московское Метро в СССР



Московское Метро в СССР



Московское Метро в СССР



Московское Метро в СССР

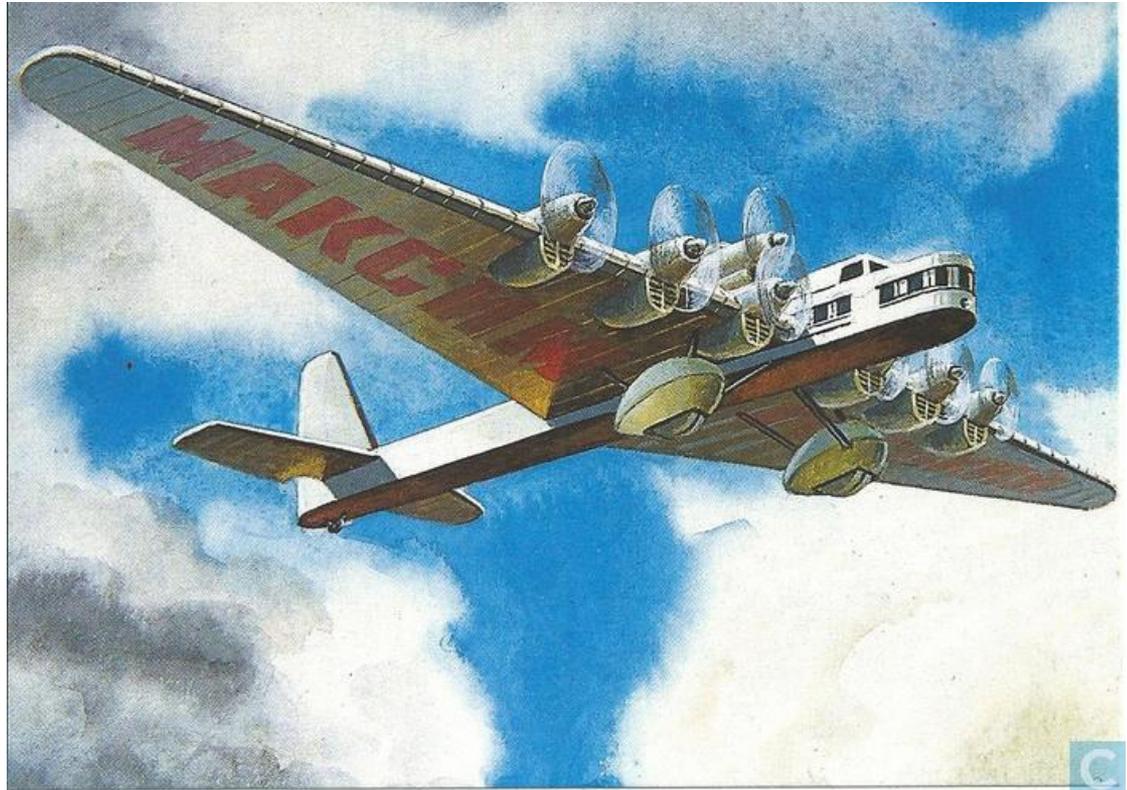


Московское Метро в СССР



Предвоенный дизайн в СССР

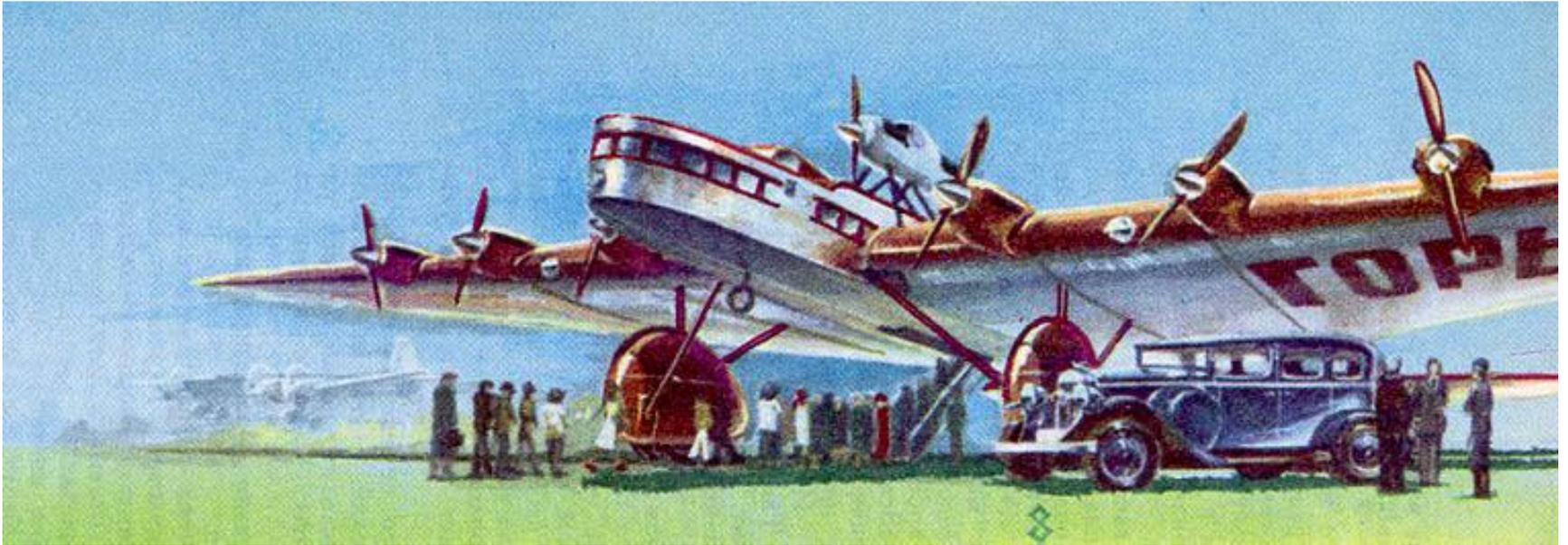
Передвижные агитстановки стали особой сферой творчества советских дизайнеров. Первыми такими объектами стали поезда, затем агитпараходы (вспомните фильм «Двенадцать стульев»), агитавтомобили, гужевые агитповозки и даже агитсамолет «Максим Горький». Самолет по конструкции был одним из вариантов военного транспортного самолета АНТ-20 (конструкторского бюро Туполева). Он был наполнен уникальным оборудованием на площади около 100 квадратных метров: пневматическая почта для общения команды, кинопроекторное оборудование, киностудия, буфет, умывальники, душевые и туалеты. В последствии была установлена типография. Однако судьба самолета оказалась трагичной. Во время воздушного парада над Москвой в мае 1936 года один из пилотов сопровождения задумал совершить мертвую петлю над гигантской машиной. Не рассчитав траектории, он врезался в крыло, и гигантская машина рухнула вниз. Весь экипаж погиб.



Агит-самолет «Максим Горький»

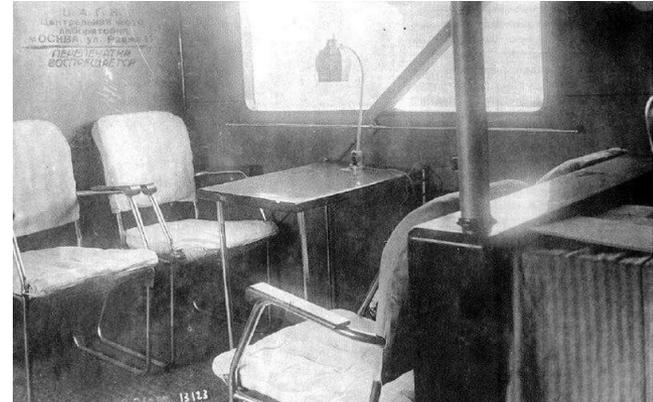
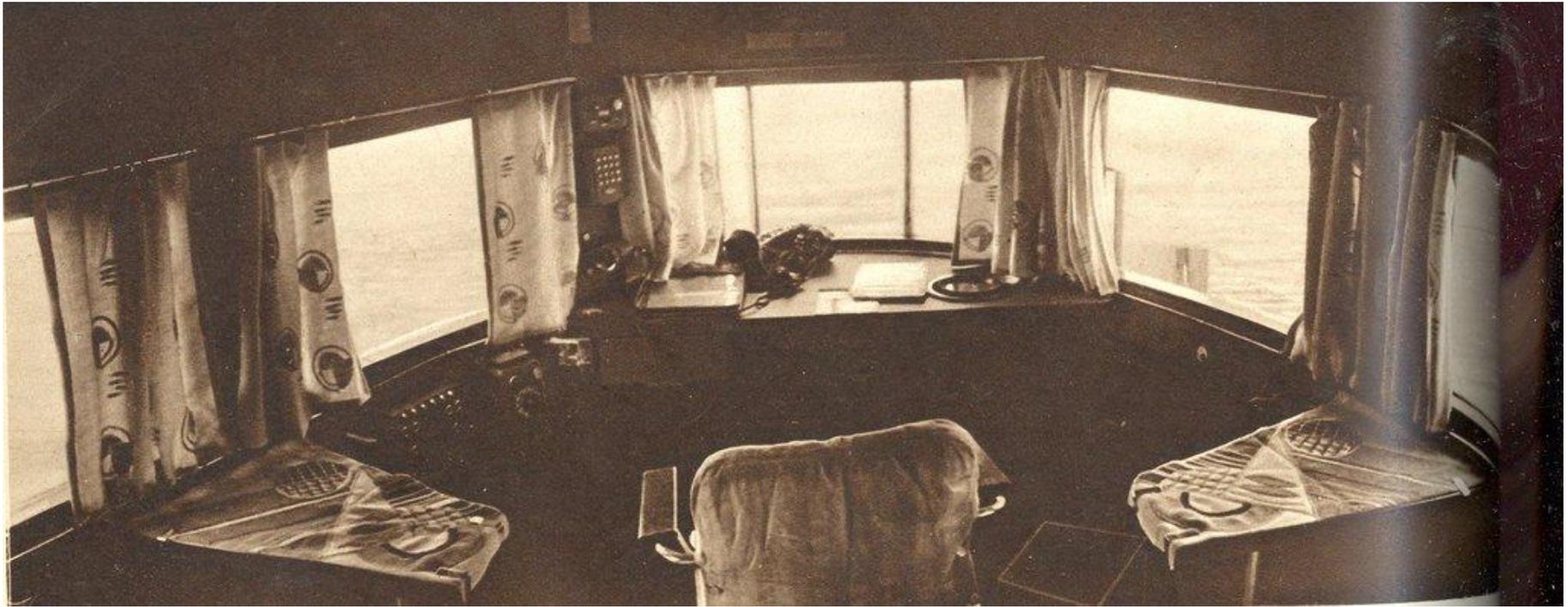
Внешний вид, кабина пилота, места для пассажиров, 1935 год.

Агит - самолет «Максим Горький»



Агит-самолет «Максим Горький»
Внешний вид, места для пассажиров,
1935 год.

Агит - самолет «Максим Горький»



Агит - самолет «Максим Горький»



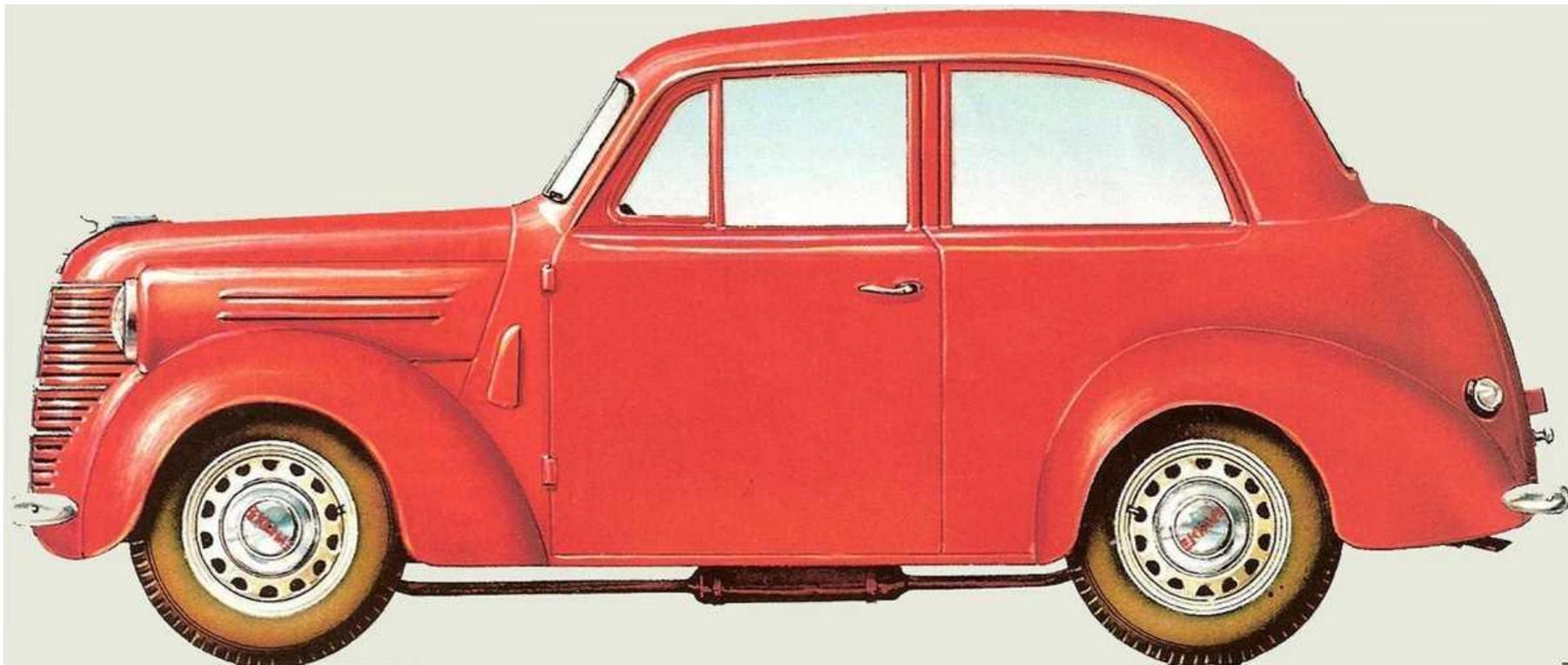
Романтизм техники в Советской России

У техники в 30-е годы в Советской России сложился особый романтический образ. Этот образ поддерживали композиторы и поэты. Прогресс техники воспринимался как следствие прогресса социального, как часть общего движения к светлому будущему. Техническое совершенство вещей, пусть и уникальных, было как бы доказательством совершенства социального. В конце 30-х годов, благодаря некоторому техническому прогрессу и полному освоению импортированной ранее зарубежной техники, появилась возможность создавать более оригинальные модели автомобилей. Одной из таких моделей была советская малолитражка «КИМ». Автомобиль отличался простотой конструкции и легкостью управления. Всего их было выпущено до войны тысяча штук.



Валентин Бродский
*Малолитражный легковой
автомобиль «КИМ-1»
(Коммунистический*

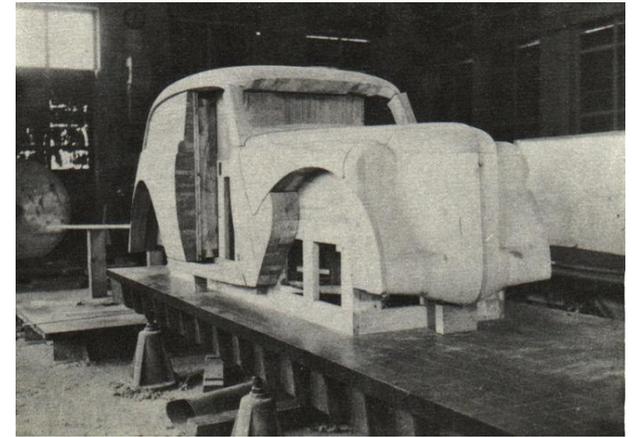
Романтизм техники в Советской России



Валентин Бродский
*Малолитражный легковой
автомобиль «КИМ-1»
(Коммунистический интернационал
молодежи), 1940*



Романтизм техники в Советской России



Валентин Бродский
*Малолитражный легковой
автомобиль «КИМ-1»
(Коммунистический интернационал
молодежи), 1940*



Романтизм техники в Советской России



Лимузин ЗИС 115. Автозавод имени И. Сталина

Первый бронированный автомобиль высшего класса для советской партийно-правительственной элиты 1930-е годы



Дизайн в условиях сталинского режима в Советской России

К концу 30-х годов в Советской России, в условиях нарождающегося тоталитарного государственного режима, система дизайна претерпела значительные изменения. К предметной среде стали предъявляться повышенные идеологические требования, она должна была воспитывать у потребителя классовое чувство, побуждать к действию, создавать ощущения радости и приподнятости. Например, городская среда в идеале представлялась благоустроенным парком – с белыми деревянными эстрадами и беседками в формах классической архитектуры, скамейками и неизменными статуями девушек с веслом, отлитыми из цемента и выкрашенными в белый цвет. Политически важными темами как в живописи, кино, текстильном дизайне, росписи фарфора считались спорт, Красная Армия, авиация, индустриализация, ликвидация безграмотности, и, конечно, изображения Ленина и Сталина. В основу формообразования были положены ордерная система и орнаментика классицизма как стиля наиболее полно отвечающего образу нового государственного строя.

М. Адамович

Тарелка с лозунгом «Кто не работает, тот не ест», и с портретом В. Ленина, 1921

Митрофан Руковишников

Настольная лампа «Пограничный пост», 1934

Лия Райтсер

Ткань «Механизация Красной Армии». 1933



Дизайн в условиях сталинского режима в Советской России

Несмотря на изменения в культурной политике, в дизайне в 30-х годах в Советской России еще сохранялась инерция стилиобразования, характерная для функционализма и конструктивизма, основанная на обыгрывании простой геометрии и конструкции, подчеркивании структурности, контрастных соотношениях цветов.

В 30-е годы дизайнеры были распылены и специализировались по отдельным отраслям промышленности. Они объединились лишь по окончании Великой Отечественной войны.

Туполев А.Н.

Тяжелый четырехмоторный моноплан бомбардировщик ТБ-3, 1930. Один из символов советской авиации 30-х. Самолеты этой серии впервые совершили посадку на Северном полюсе.

Кошкин М.И.

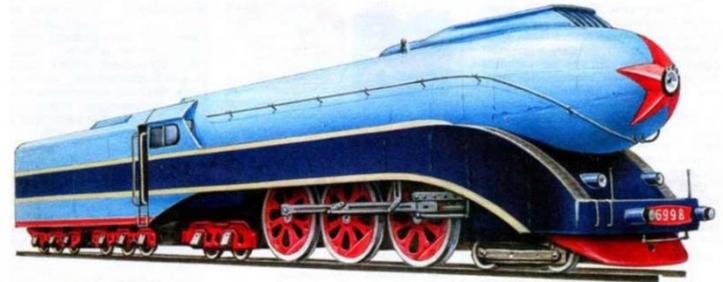


Дизайн в условиях сталинского режима в Советской России



Кошкин М.И.
Средний танк А34 (прототип легендарного танка 2-й мировой войны Т34), 1940

Дизайн в условиях сталинского режима в Советской России



Первый опытный пассажирский паровоз «ИС» (Иосиф Сталин), сер. 30-х годов в стиле «Стримлайн»

Локомотив «2-3-2» серия «V», Коломна, 1938

