

# История дизайна

## *АР ДЕКО* В СОВЕТСКОЙ РОССИИ

Черты ар деко можно найти как в реализованной, так в проектной архитектуре, А также в произведениях из фарфора, металла, стекла с необычной для того времени обобщенностью и геометризацией формы, а также в «пышных с вызывающей декоративностью набивных ситцевых тканях», украшенных, тем не менее, советской агитационной атрибутикой

**Бокал из серии «Стекло и свет»**



В 1930-1950-х годах отмечают и существование «советского Ар Деко».

В 1930-х гг. дизайн развивался в трех основных направлениях:

- конструирование новой техники (1917-1922),
- оформительское искусство (1923-1932);
- самодеятельное техническое творчество и изобретательство (1933-1940).

В апреле 1932 года вышло постановление об объединении различных архитектурных группировок в единый союз.

- В июле 1932г был создан Союз архитекторов, в который вошли лидеры различных творческих течений, в том числе В.Веснин, М.Гинзбург, И. Жолтовский, А.Щусев. Отношение к архитектурному наследию вызвало бурные дискуссии, наиболее четкие диаметрально противоположные творческие платформы выдвигали конструктивисты и сторонники неоклассицизма.

Строительство жилого дома на Моховой в 1934 г по проекту Жолтовского, за основу которого был взят композиционный строй фасада лоджии Капитанио в Виченце архитектора Палладио, стало для многих открытием языка классической архитектуры.



105. Жилой дом на Моховой улице (ныне пр. Маркса). 1934. И. В. Жолтовский.

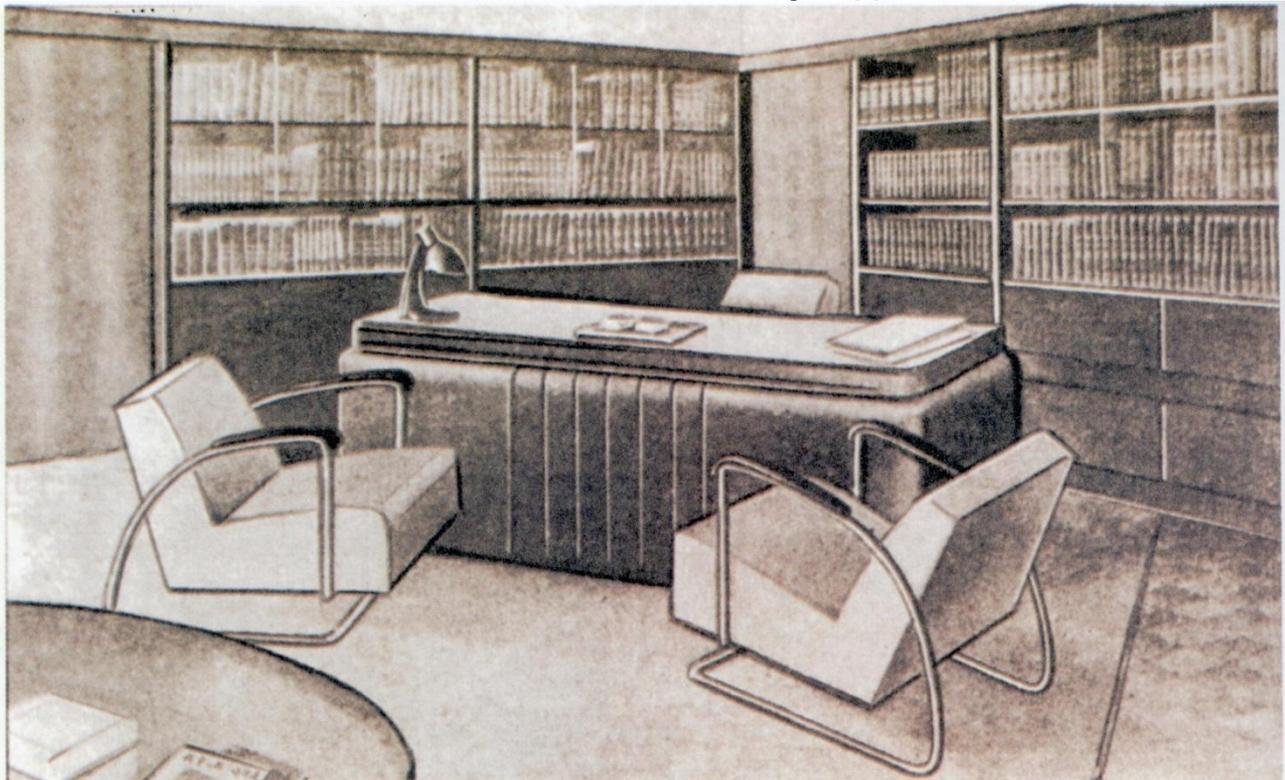
Дом, ставший своего рода манифестом перехода от конструктивизма к освоению классического наследия в советской архитектуре. Богатая пласти-

ческая разработка фасада в духе итальянского палаццо XVI века скрывает современный многоэтажный жилой дом с однотипными квартирами.

## Оборудование общественных зданий

На переломе стиля В начале 1930-х гг. завершалось строительство некоторых зданий по проектам 1920-х гг. В это время в дизайне еще сохранялась инерция стилеобразования, характерная для функционализма и конструктивизма, основанная на обыгрывании простой геометрии, структурности, контрастных соотношений цветов и фактур.

**Пример такого рода — оборудование для здания редакционного и полиграфического комбината газеты «Правда»**



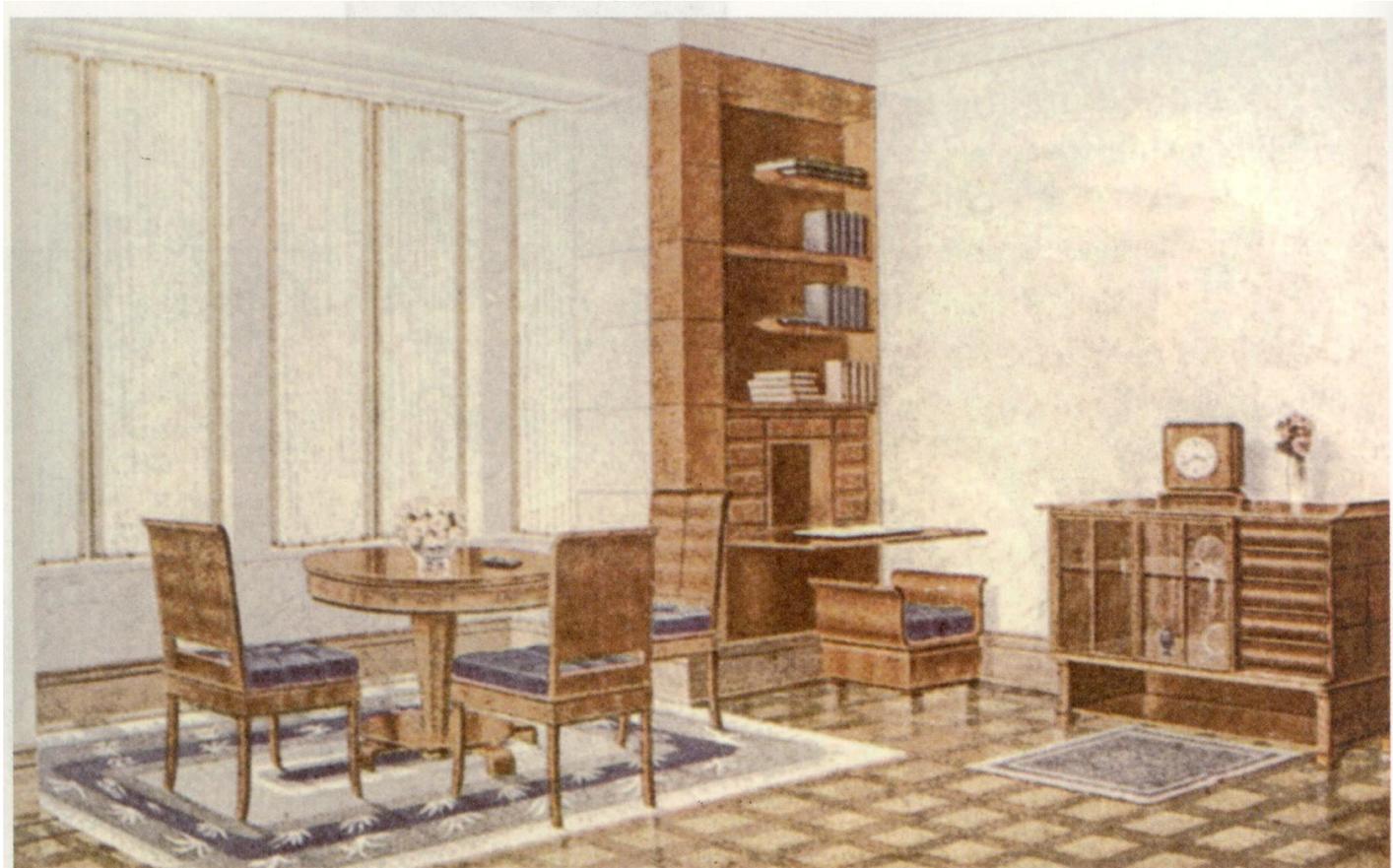
Н. Боров и др. Оборудование кабинета главного редактора газеты «Правда», 1934

А. Дамский предложил серию оригинальных светильников. Крупные по форме декоративные световые скульптуры освещали лестничные клетки, фойе и холлы редакционного здания газеты. Для типографии издательства и для оборудования рабочих мест журналистов, корректоров, машинисток Дамский предложил простые по форме функциональные светильники с изменяющимся углом наклона абажура.



**А.Дамский светильники-торшеры с регулируемой высотой**

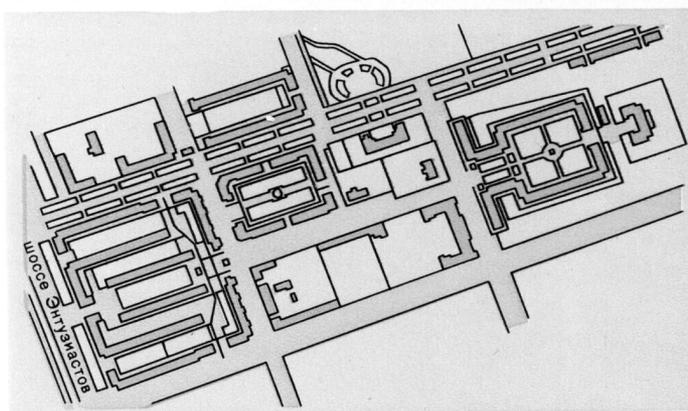
В искусстве уже обозначился стилиевой перелом. На Первом съезде советских писателей в августе 1934 г. выступил Максим Горький с изложением концепции **социалистического реализма**.



Л. Савельев, О. Стапран. Оборудование номера в гостинице «Москва», 1933

Начинается планомерная работа по созданию жилища нового социального типа в виде крупных жилых массивов.

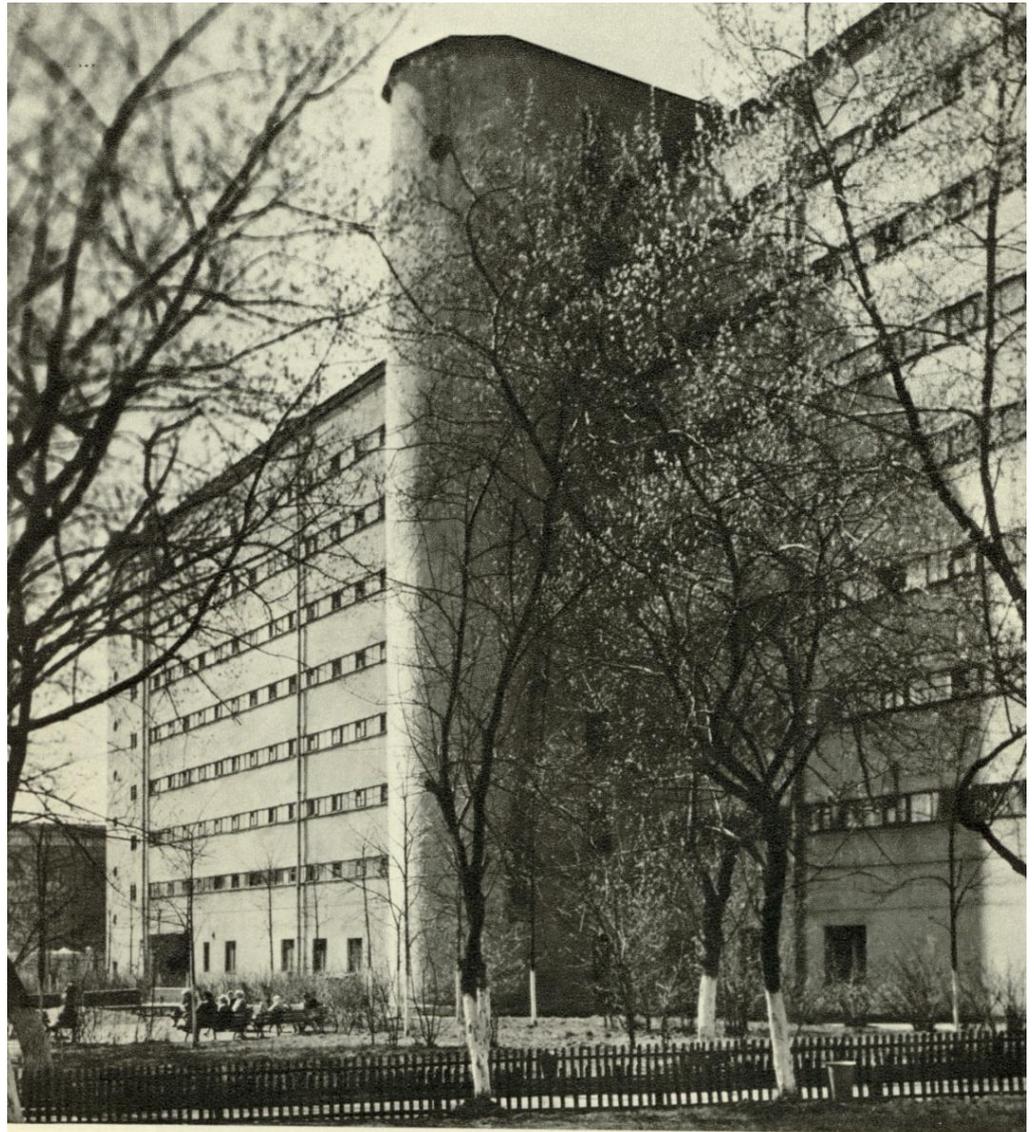
**Жилой комплекс в Усачево 1926-27 г.** Жилые дома были поставлены с учетом вентиляции и инсоляции квартир, их объединяли обширные зеленые дворы с детскими игровыми площадками. Архитектурный облик домов скромен и прост: гладкие оштукатуренные поверхности стен с четким ритмом больших оконных проемов, иногда прямоугольные выступы эркеров и балконов, нередко акцентированы угловые части зданий, которые либо выдвигаются, либо срезаются уступами.



95. Жилой комплекс на улице Усачева. 1926–1927. А. И. Мешков, инженер Г. Масленников и другие. В планировке комплекса наблюдается, с одной стороны, обращение к привычной периметральной застройке кварталов, с другой – стремление ввести свет, воздух, зелень внутрь кварталов, что достигается широкими разрывами между корпусами, обильным озеленением дворов.

Характерное для 20-х годов стремление к решению социальных задач средствами архитектуры привело к появлению новых типов зданий.

Неподалеку, в 5-м Донском проезде (ул. Орджоникидзе), в 1929 году вырос дом-коммуна (И. С. Николаев), сразу привлекающий к себе внимание необычностью облика и функционального назначения.

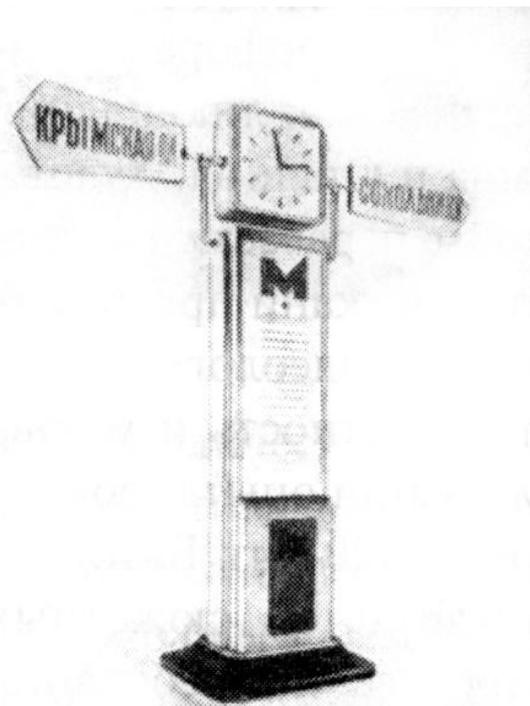


97. Дом-коммуна на улице Орджоникидзе. 1929. И. С. Николаев. Представляет собою комплекс из двух корпусов, соединенных переходом. Его объемно-пространственное построение с сочетанием разновысоких объемов корпусов давало новый подход к решению жилых и общественных зданий, получивший развитие в 1960-е годы.

Ближе к центру города в 1928-1930 годах строятся дома-коммуны переходного типа с частичным общественно-бытовым обслуживанием. Таковы дом Наркомфина на Новинском бульваре (ныне - ул. Чайковского) архитекторов М.Я. Гинзбурга и И.Ф. Милиниса.







Информационный стенд  
для московского метро.  
1934



Внешним атрибутам придавалось такое же значение, как и непосредственно архитектурно-строительным работам.

Художник-график Л.А. Раппопорт придумал логотип — ту самую стоящую на двух ногах букву М.

В оборудование станций входили не только турникеты или разменные кассы, но и скамейки, книжные и цветочные киоски, указатели. Этим занималось 12-я архитектурная мастерская Моссовета.

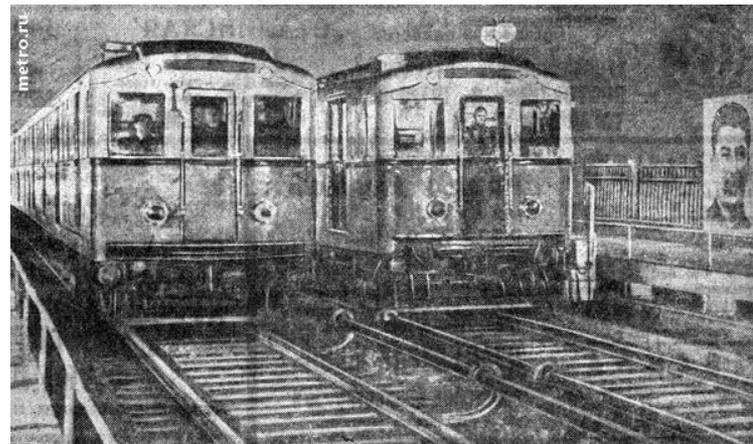
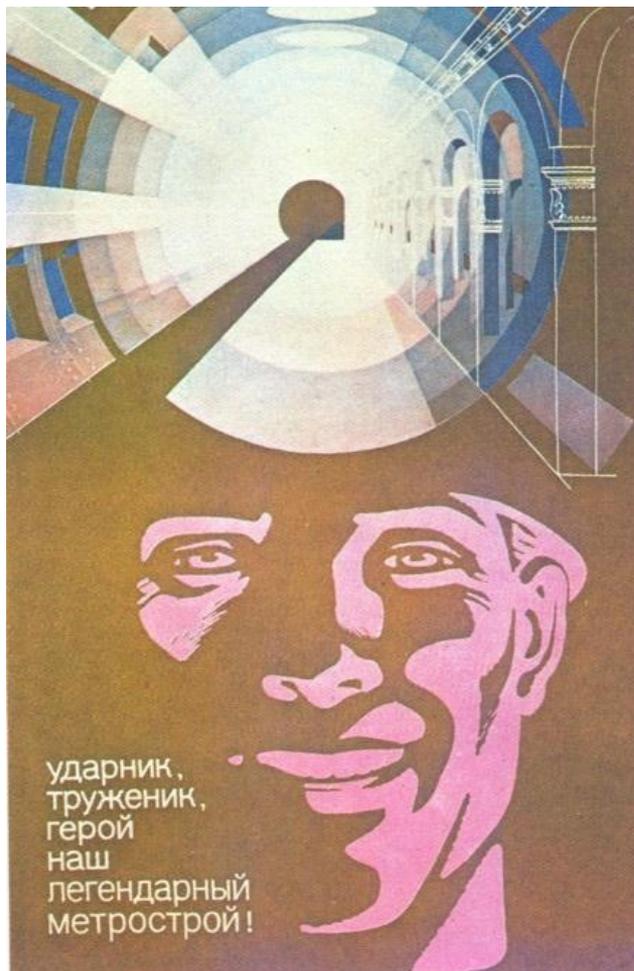


За основу конструкции вагонов московского метро был взят берлинский образец, но вместо трех дверей было сделано четыре, изменилась и внутренняя отделка сидений и стен.



Александр Лабас. «Метро», холст, масло, 1935 (а). Л.С. Теплицкий, П.П. Ротерт. Эскиз вагона первой линии московского метро, 1934 (б). Продавец мороженого в фирменной одежде на станции метро (в). А. Душкин. Станция «Маяковская», 1938(г). В. Стенберг. Проект интерьера вагона метро, 1930-е (д). Проекты раскладного книжного киоска и скамьи для метрополитена, 1934 (е)

Строительство московского метрополитена имело большое значение в формировании творческой ориентации советской архитектуры на освоение наследия, синтез пластических искусств и монументальность художественного образа.



Так называемый -  
«сталинский ампир»,  
1940-е гг.



**Станция метро «Курская-  
кольцевая».**



**Станция метро  
«Сокольники»**

Традиция конструктивизма, выражающаяся в сдержанности художественных средств и отсутствию деталей, заимствованных из ордерной архитектуры прослеживаются в интерьерах станций «Сокольники» и «Краносельская».



В интерьерах активно использовалась скульптура. Монументальный торжественный образ и синтез искусств становились нормативными требованиями к архитектуре метрополитена. Залы задумывались как просторные светлые подземные дворцы.



*Станция метро «Площадь Революции», фрагмент перонного зала, 1937,  
арх. А. Душкин*

В этот период аналогичные требования предъявлялись и к наземным интерьерам представительского характера, созданным в конце 30- 40-х годах.

Ордерные архитектурные формы, дорогие отделочные материалы, лепнина, росписи стали характерны не только для общественных зданий. Таких как гостиница Москва (арх. А.Щусев, Л. Савельев, О. Стапран), но и магазинам, кафе.



*Гостиница Москва, ресторан, 1935 — 1938,  
архитекторы А. Щусев, Л. Савельев, О. Стапран*

Для международных выставок в Париже (1937) и Нью-Йорке (1939), создавались дорогостоящие павильоны со скульптурой на крыше — «Рабочий и Колхозница», «Рабочий со Звездой».

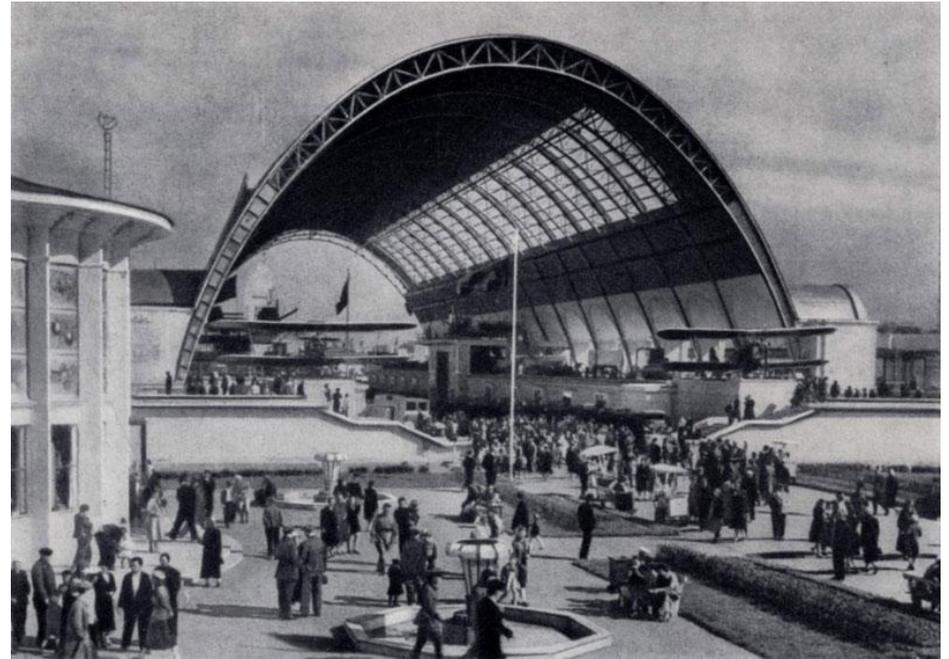
Внутренняя отделка павильонов включала все виды изобразительного и прикладного искусства: роспись стен, витражи, мозаику, лепные барельефы, гигантские фотопанно, скульптуру, керамические вазы и т.д.



**Всесоюзная  
сельскохозяйственная  
выставка, открывшейся  
в 1939 г**

Задача - поразить  
воображение богатством и  
мощью.

Вкрапления техники в  
этих экспозициях имели  
уже меньшее значение,  
чем собственно сам  
фасад.



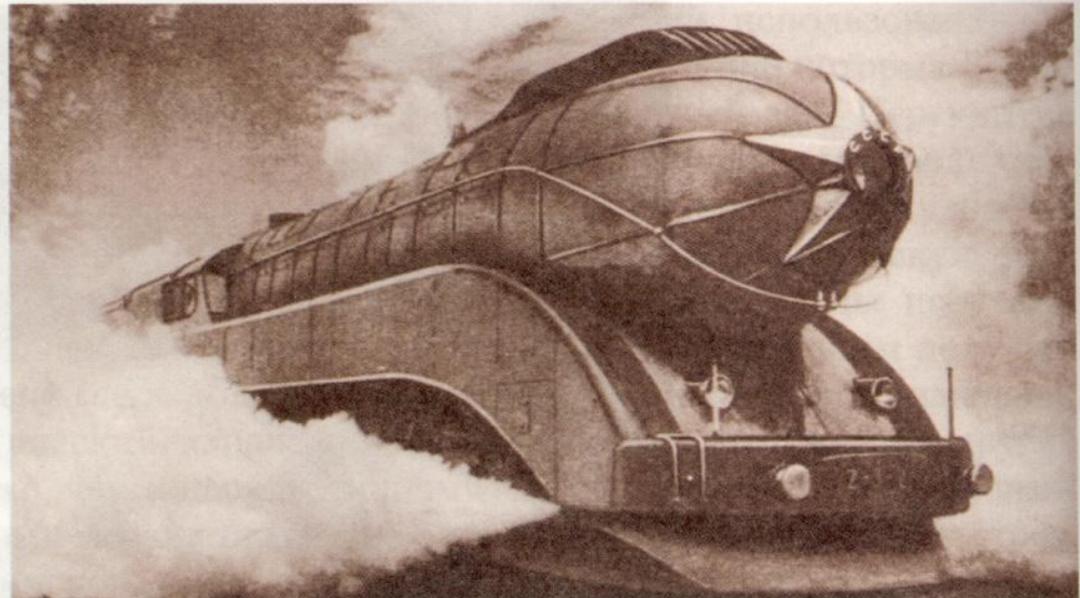
## Транспортный дизайн и аэродинамика

В 1930-е годы инженерный дизайн все больше отходит от позиций «уникального» в связи с быстрым ростом машиностроения, развитием авиации, созданием автомобильной промышленности.

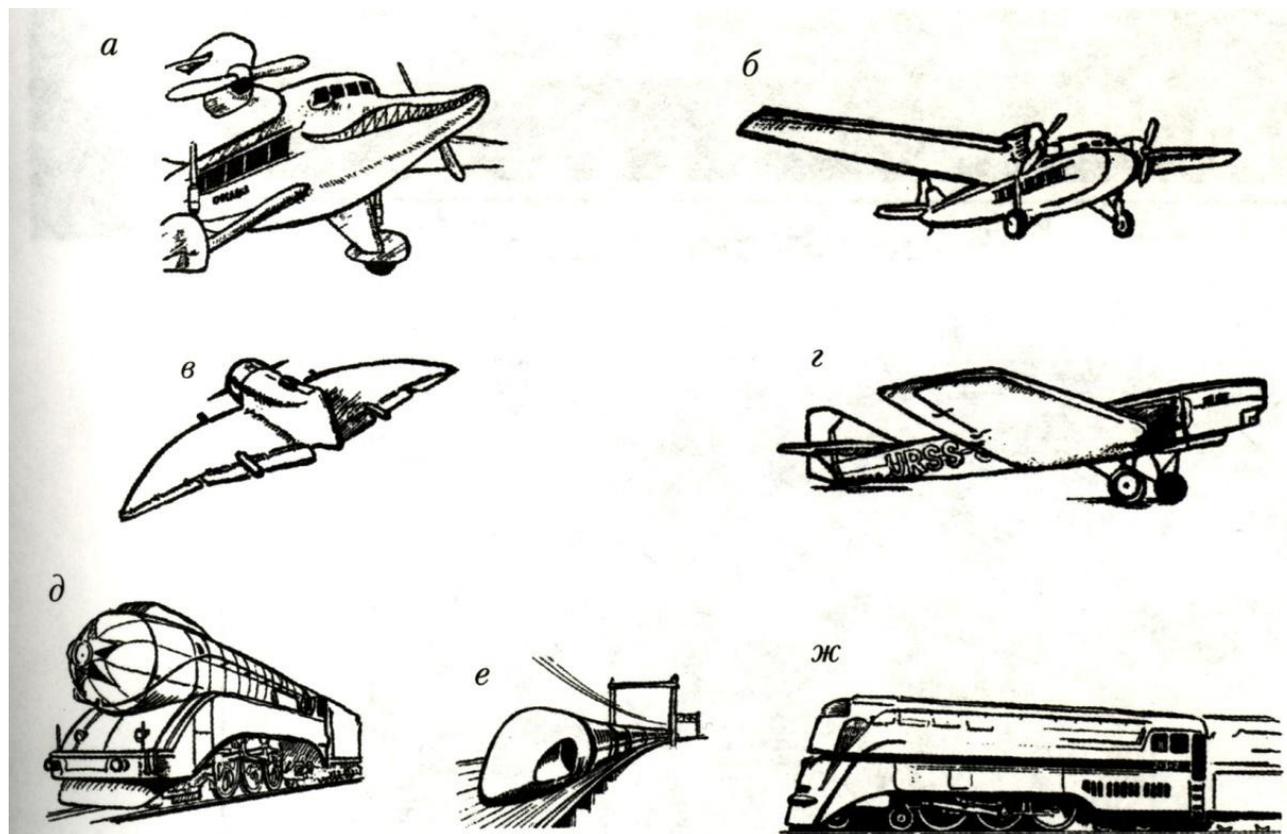
Благодаря сложившимся передовым традициям в железнодорожном транспорте, высокой профессиональной культуре инженеров были созданы оригинальные по конструкции вагоны и паровозы.

Аэродинамические формы начинают преобладать в экспериментальных проектах с середины 1930-х гг.

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

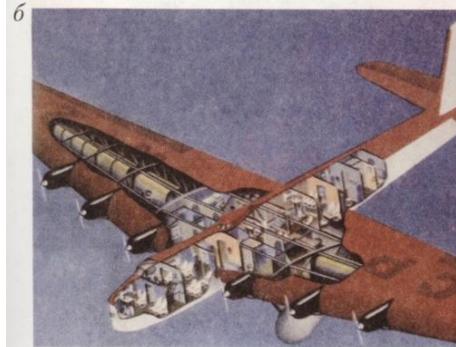
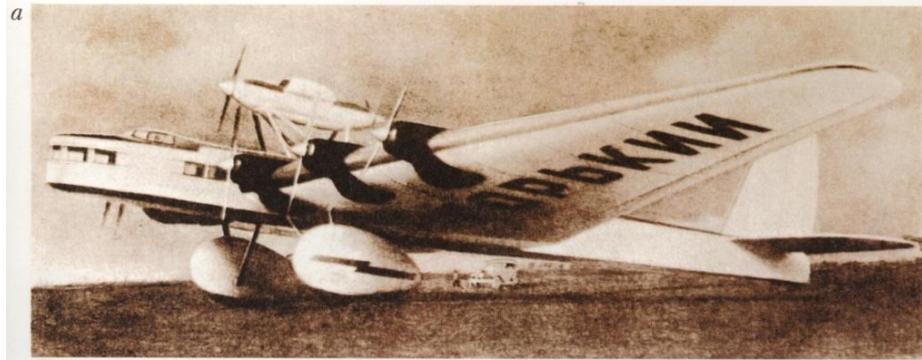


Проектирование промышленных изделий и средств транспорта подчинялось мировым закономерностям развития техники. Особое внимание, уделяемое в Советском Союзе идеологии, агитационно-пропагандистским мероприятиям массового значения, очень явно проявилось в создании агитэскадрильи «Максим Горький».



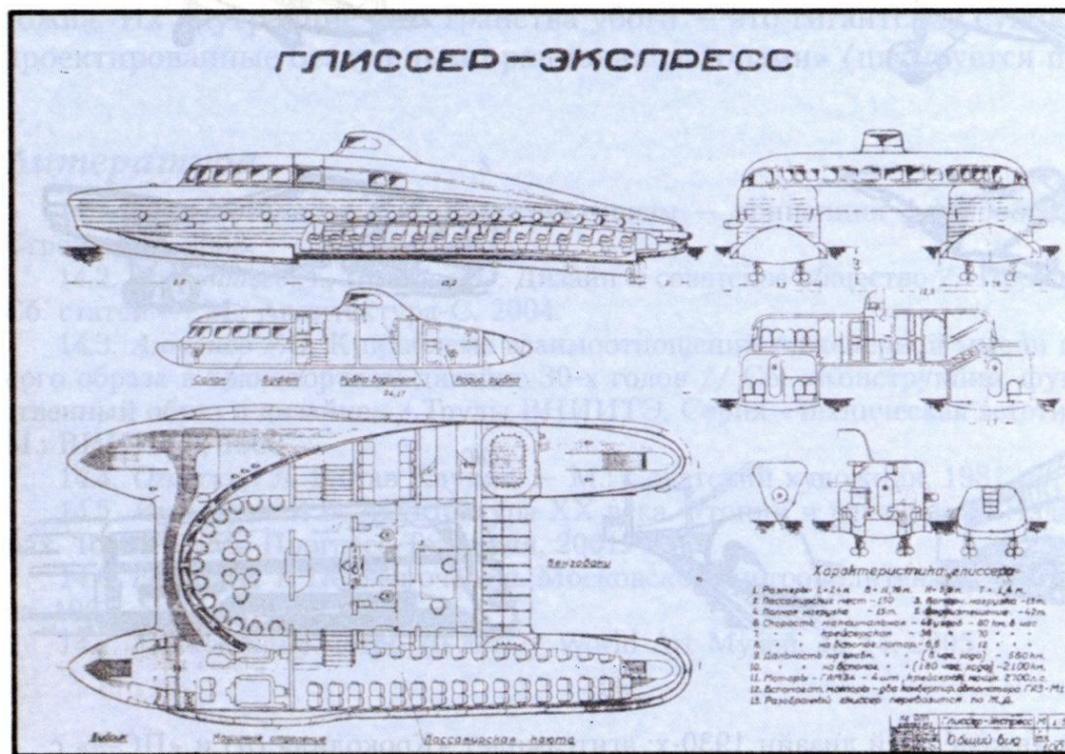
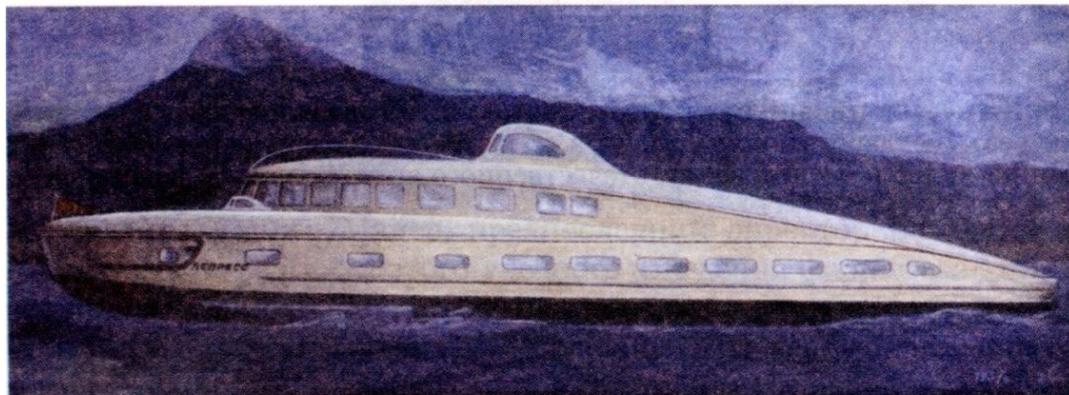
Отечественный инженерный дизайн 1930-х: агитсамолет «Крокодил» (а) и «ПС-9» с нормальным капотом (б); истребитель «БИЧ-17» (в); бомбардировщик «ТБ-1» (г); паровозы серии «В» и «К-2» (д, ж); действующий макет шаропоезда (е)

В 1934 г. газеты опубликовали призыв писателей материально помочь строительству гигантского агитсамолета «Максим Горький». На фотографиях интерьера были видны многие из этих технических деталей — телефоны, радиостанция, легкие металлические кресла. Даже для скатертей на столах выпускники текстильного факультета ВХУТЕМАСа придумали особый, «авиационный» орнамент.



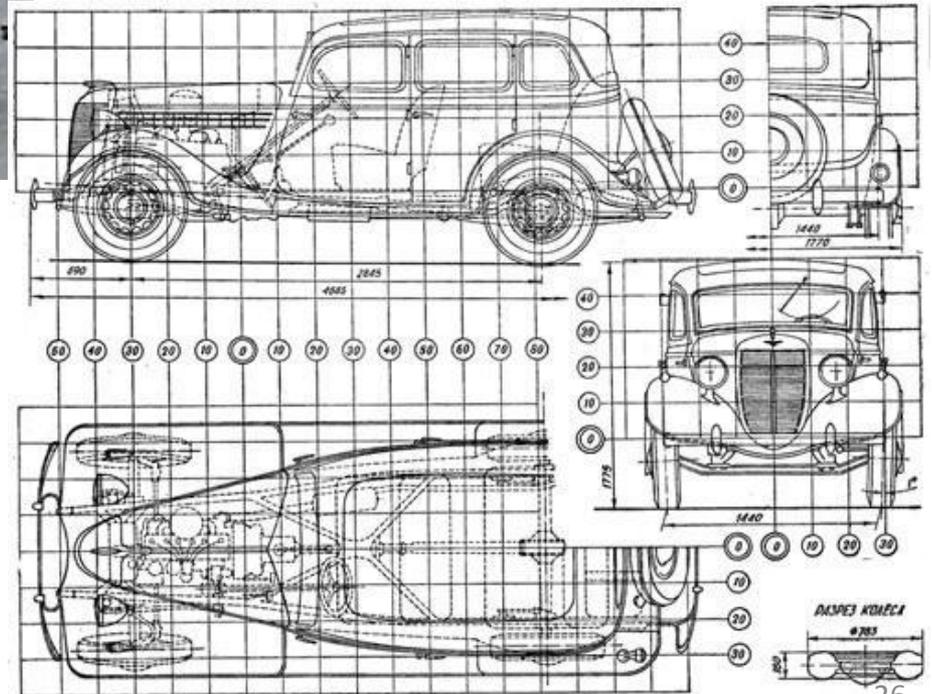
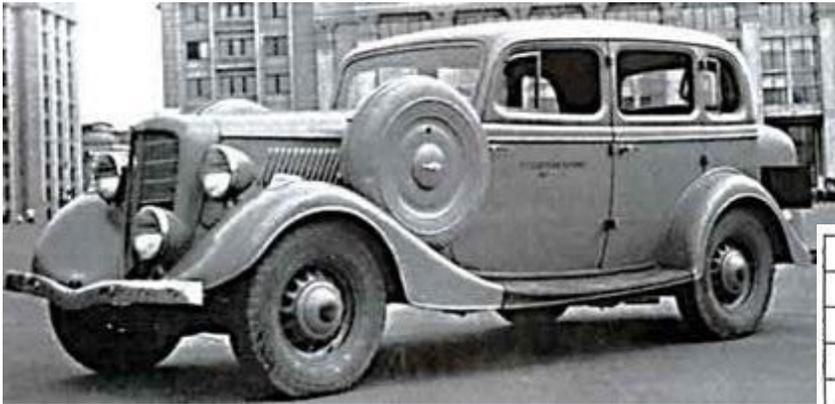
Агитсамолет «Максим Горький» (АНТ-20), 1935: внешний вид (а); компоновка внутреннего пространства (б); Василий Купцов. «АНТ-20. Максим Горький», 1934, холст, масло (в); М.М. Подольский, И.Г. Ткаченко. Плакат «Мы рождены, чтоб сказку сделать былью», вторая половина 1930-х (г)

Гигантский пассажирский глиссер-катамаран проектировался в середине 1930 годов под руководством конструктора В. Гартвига. Основные элементы интерьера (кресла, столики, окна, ручки и пр.), повторявшие в своей форме каплеобразный аэродинамический силуэт глиссера, выполнялись из металла и только начинавшей применяться на транспорте пластмассы методом объемного формования.



Владимир Мещерин. Глиссер-экспресс «ОСТА-25», 1936—1937

Фактически все серийно выпускавшиеся во второй половине 1930-х гг. типы автомобилей были модификациями зарубежных аналогов. **ГАЗ А М-1 («Эмка»)** представлял собой вариант «Форда». Несмотря на это, при доработке внешнего вида, создании шаблонов и штампов поверхностей сложной кривизны требовались инженеры и художники высокой квалификации (Н. Борисов, А. Кириллов, И. Герман, В. Ростков, Д. Конаныкин).



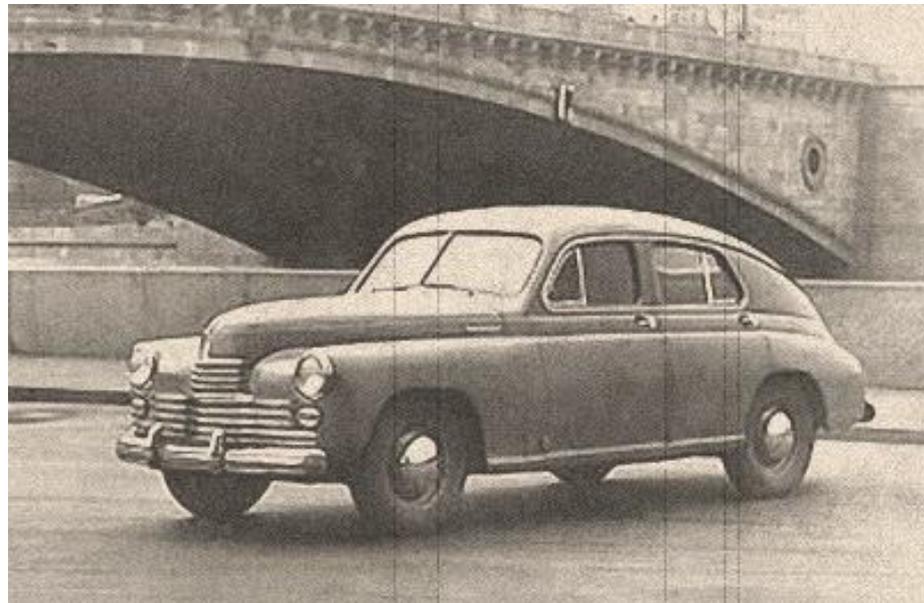
Незадолго до начала Великой Отечественной войны был освоен серийный выпуск малолитражки — автомобиля «**КИМ**» на основе британского «Ford Prefect».

Дизайнер автомобиля — В. Бородский — создал единый скульптурный кузов с утопленными подножками, обтекаемыми обводами.



Символом же автомобильного дизайна, полностью оригинальным и самостоятельным образцом стал автомобиль **ГАЗ «Победа»**, проектирование которой завершилось в 1943 г.

Специалисты считают, что художник **В. Самойлов** не только подвел итог предыдущему зарубежному и отечественному развитию обтекаемых форм, но и сделал эстетическое открытие, создав убедительный каплеобразный силуэт автомобиля с почти полностью утопленными в корпус крыльями. Силуэт этот возродился уже в 1980—1990-е гг. в различных модификациях автомобилей с кузовом типа «хэтчбэк».



## Героическая тема авиации в плакате

В работах конца 1920-х и первых лет 1930-х годов средствами композиционного монтажа Густава Клуциса были: сюжетная многоплановость, специфические приемы передачи пространства и ассоциативность сопоставлений.

Появляется нечто новое, роднящее плакат с картиной, но «написанной» фотографиями. «Швы» убираются. Плакат ассоциируется с живописью тех лет художника А. Дейнеки, который также работал и в плакате «Построим дирижабль «Клим Ворошилов», 1931



Густав Клуцис. Плакат «Молодежь, на самолеты!», 1934 (а). Плакат «Выполним планы великих работ», 1930 (б). Александр Дейнека. Плакат «Построим мощный советский дирижабль «Клим Ворошилов», 1931 (в)

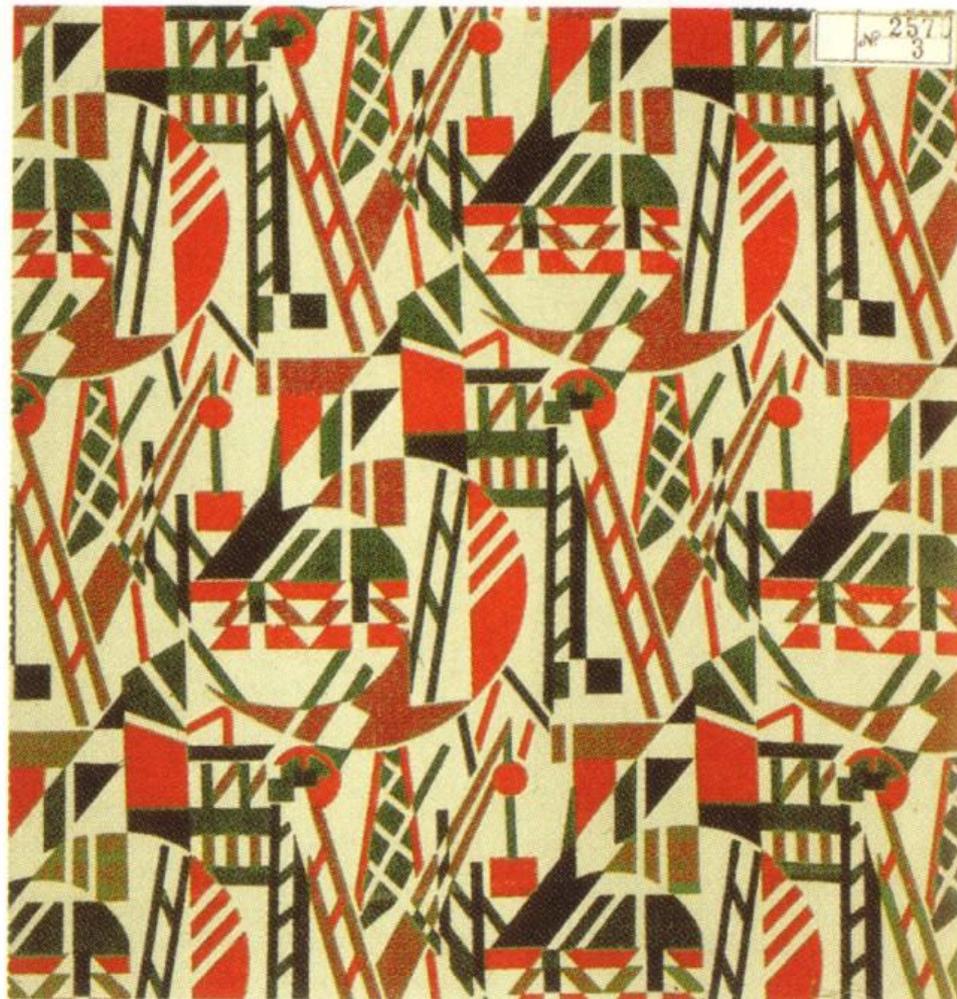
Политически важными темами в живописи, скульптуре и графике, фотографии и кино, текстильном дизайне и росписи фарфора считались спорт, Красная армия, авиация, индустриализация, ликвидация безграмотности и, конечно, изображения Ленина и Сталина.



В. Дени и Н. Долгоруков. Плакат «Есть метро!», 1935

Художники проявляли массу изобретательности, чтобы перевести сюжетную картину на язык орнамента.

Одни рисунки для ткани превращались в агитационный плакат, другие, несмотря на идеологическую нагрузку, сохраняли точность и изящество, плоскостность и условность изображений, свидетельствующие об усвоении опыта геометрического конструктивного орнамента в текстиле 1920-х гг.



«5 в 4». (Пятилетку в четыре года).  
Агиттекстиль. 1930-е

# СОВЕТСКИЙ ДИЗАЙН

## Первое послевоенное десятилетие

- В сентябре 1943 года создается Комитет по делам архитектуры.
- В феврале 1945 года, было принято постановление воссоздать:
  - в Москве** - Московское центральное художественно-промышленное училище (**Строгановское**);
  - в Ленинграде** - Ленинградское художественное промышленное училище (**Штиглица**)

Для преодоления трудностей был выбран двойной путь. С одной стороны, сохранялся военно-промышленный комплекс, а с другой - интенсивно развивались отрасли легкой промышленности, что обеспечивало высокий процент прибыли. За счет этого быстро росли объемы гражданского машиностроения.



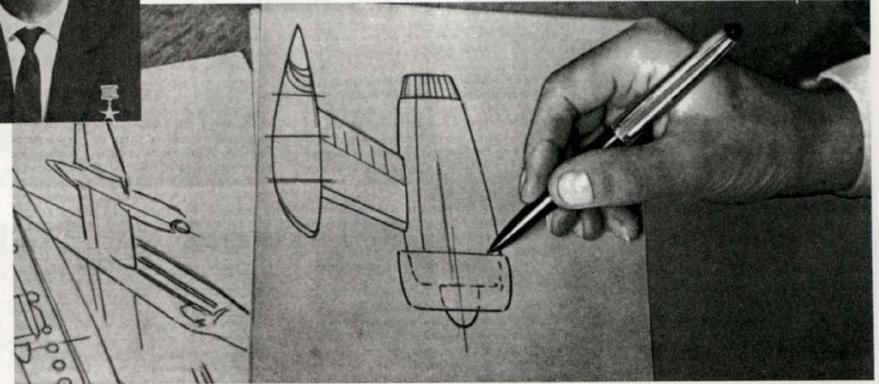
Коллаж из фотографий послевоенного десятилетия. Плакат В. Иванова, 1948 (наверху слева)

# **Антонов (1906-1984) - выдающийся советский авиаконструктор**

В 1946 году было основано  
Опытно-конструкторское бюро  
под руководством О.К.  
Антонова, где была  
разработана целая серия  
гражданских самолетов -  
бипланов с комплексной  
механизацией крыла.  
Были выполнены интерьеры  
самолета Ан-24: пассажирский  
салон, отделка кабины  
пилотов, буфет, туалет.  
Особое внимание было  
уделено цвето-фактурному  
решению, поиску наиболее  
приемлемых отделочных  
материалов



Олег Константинович Антонов (1906–1984) – выдающийся советский авиаконструктор, под чьим руководством были созданы самолеты с индексом АН и др.



Эскизы О.К. Антонова

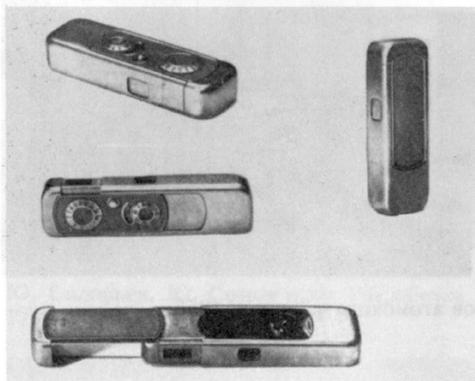


Турбовинтовой пассажирский самолет АН-24. Дизайнерская отработка салона (а) и вариант цветовой суперграфики (б), 1963



Адольф Янович Ирбите (род. в 1910) – патриарх латвийского дизайна, автор подавляющего большинства проектов радиотехники Рижских заводов 1930–1960-х

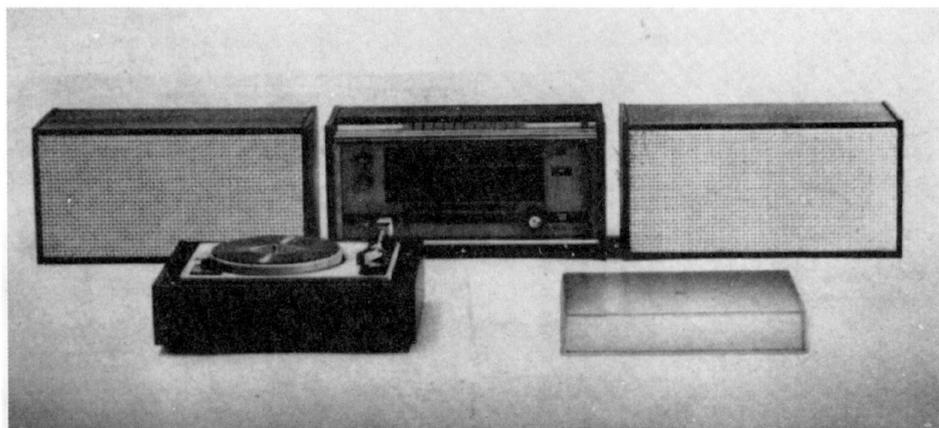
## Адольф Янович Ирбите - известный латвийский художник



*a*



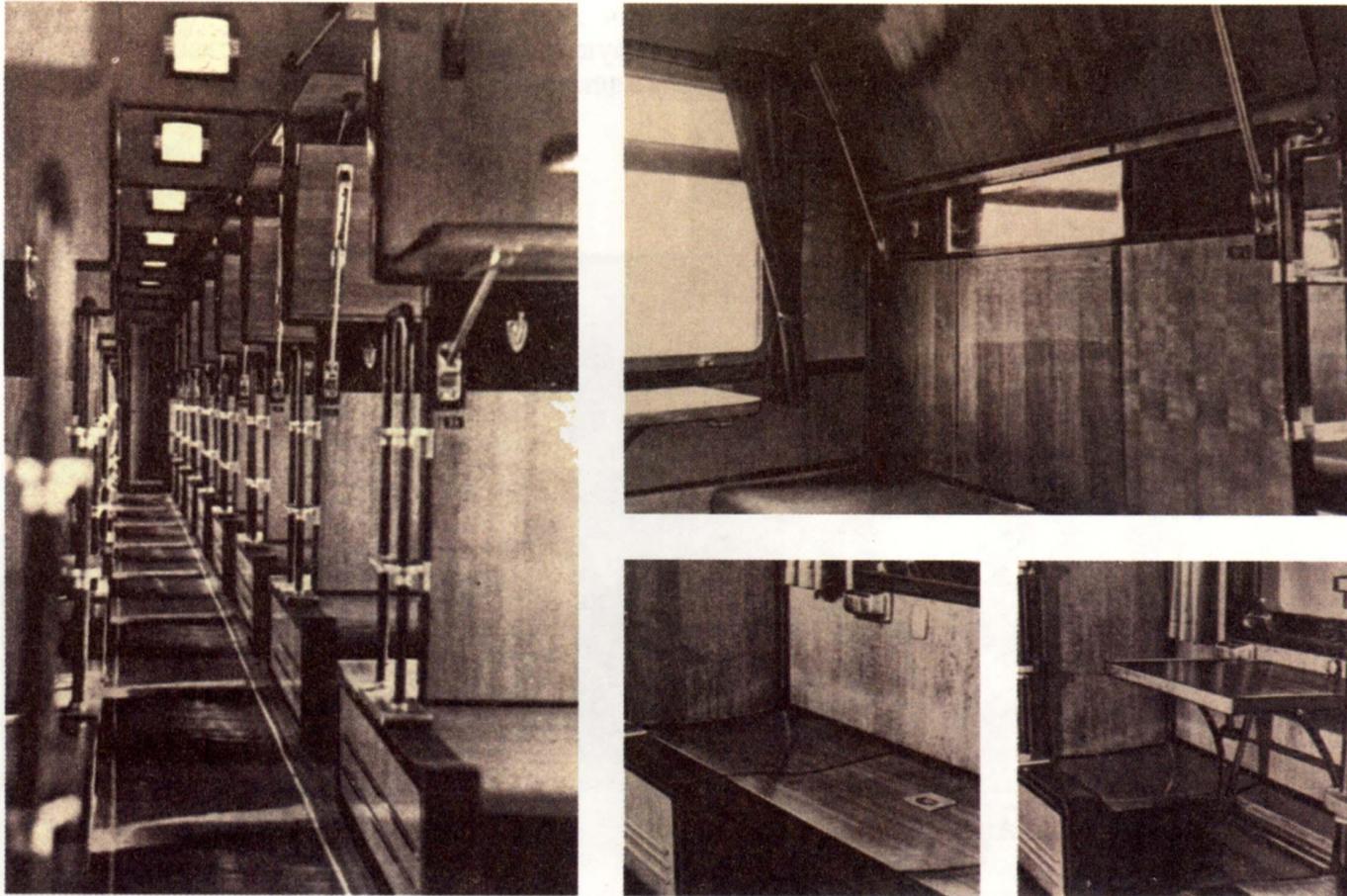
*б*



*в*

На заводе ВЭФ в г. Риге (вторая половина 1940-х) была создана группа художественного конструирования. Во всем мире были широко известны созданные им в 1930-е годы радиоприемники и уникальный минифотоаппарат «ВЭФ-Минокс» (1937).

В конце 1945 года министр транспортного машиностроения поручил вагоностроительному заводу им. М. Калинина в подмосковном Лянозово разработать цельнометаллический вагон, соответствующий современному уровню техники

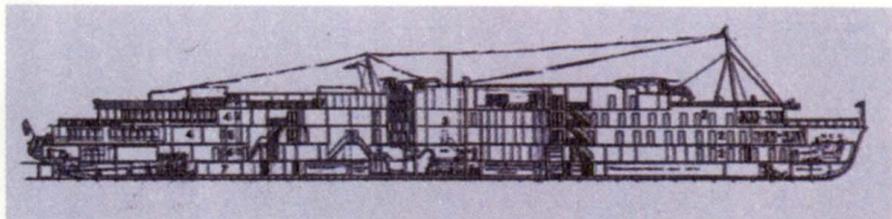


Ю. Соловьев, Ю. Сомов и др. Разработка цельнометаллического плацкартного вагона, 1946

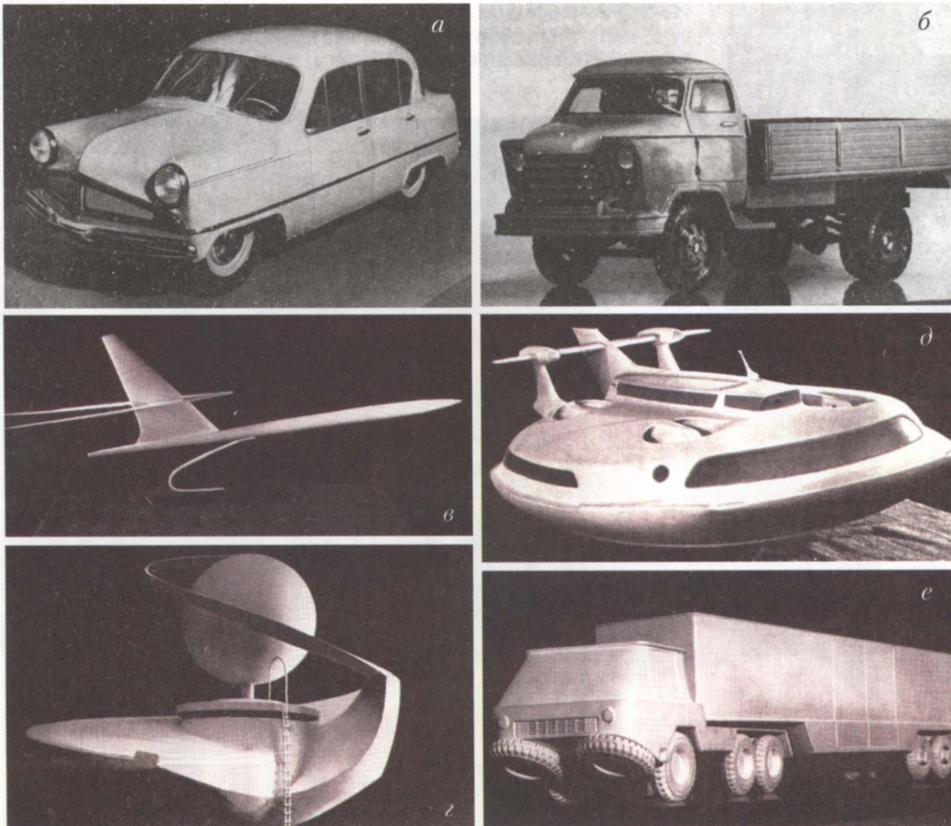
в 1946 году была создана первая в послевоенные годы специализированная дизайнерская организация - **Архитектурно-художественное бюро (АХБ)** Министерства транспортного машиностроения СССР, руководителем которого был назначен Ю. Соловьев



Ю. Соловьев, Т. Щепелева. Проект троллейбуса. 1949 (внизу). Прототип – троллейбус МТБ–82 (вверху)



Ю. Соловьев, Г. Бочаров. Планы палуб и внешний вид пассажирского пятипалубного дизель-электрохода, 1951



Дипломные проекты студентов ЛВХПУ им. В.И. Мухиной: модификация автомобиля «Москвич», **Ю. Васильев**, 1954 (а); грузовой автомобиль ЗИЛ-15, **О. Фролов**, 1958 (б); судно на воздушной подушке, **А. Белокопытов**, 1960-е (д). Проекты на тему «Фантазия» (с, д), курсовой проект «Тягач с полуприцепом на базе грузовика ЗИЛ-131», **М. Гвоздева** (е), начало 1960-х

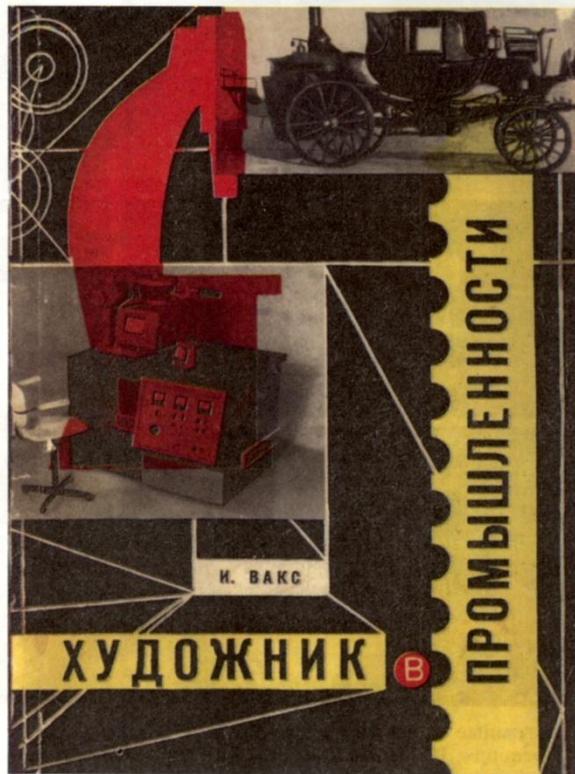
В 1954 году в ЛВХПУ им. В. И. Мухиной были защищены первые в стране два дипломных проекта по дизайну. Это был стайлинг автомобилей «Москвич» (Ю. Васильев) и «ЗИЛ-111», разработанные под руководством И.А. Вакса.



Дипломные проекты студентов МВХПУ (б. Строгановское): прибор «Искусственная почка», **Г. Иванов** (а); установка для рытья котлованов под опоры электросети на железной дороге, **А. Александров** (б), нач. 1960-х



**Иосиф Александрович Вакс** (1899–1986) – архитектор, художник, первый ректор ЛХПУ (1945), профессор и создатель кафедры промышленного искусства ЛВХПУ (1957)



Обложка книги **И.А. Вакса** «Художник в промышленности», 1965

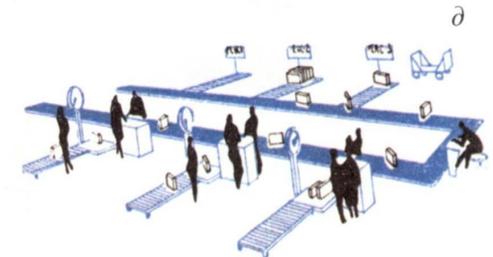
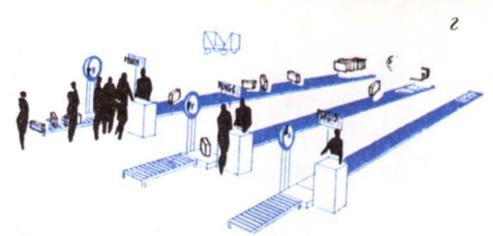
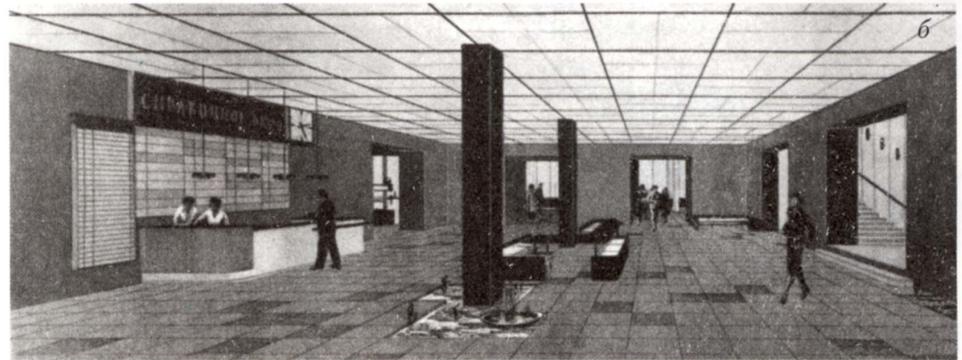
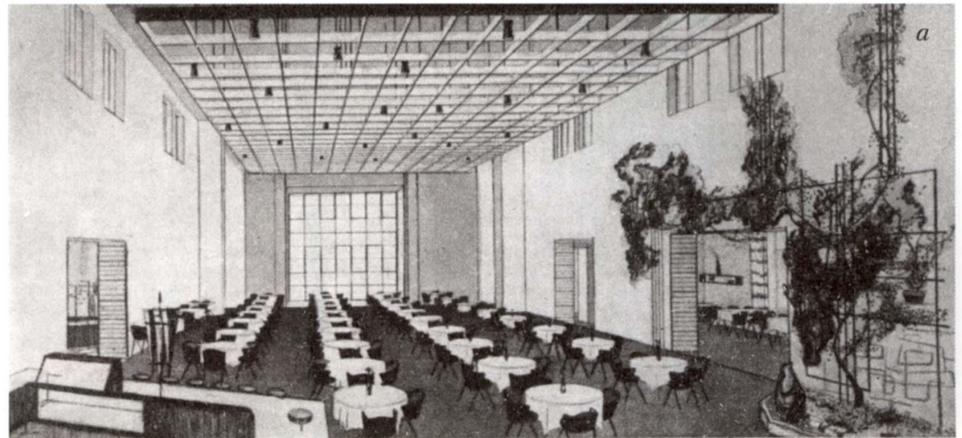


Проекты учеников **И.А. Вакса**: самосвал БелАЗ-540, **В. Кобылинский**; трамвайный вагон ЛВС-66, **В. Винтман** и др.

**Иосиф Александрович Вакс** (1899-1986) - архитектор, художник, профессор, один из зачинателей современного отечественного высшего художественно-промышленного образования. Особенно значителен его вклад в становление отечественной системы подготовки дизайнеров

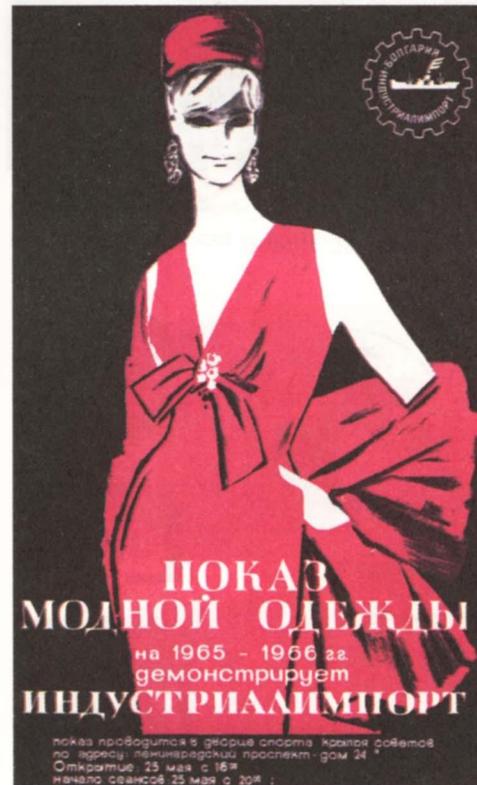
В 1950-е годы были возрождены службы Аэрофлота и разработан их фирменный стиль; построены новые аэропорты в Москве и Ленинграде.

В июле 1956 года в воздух поднялся первый советский реактивный пассажирский самолет ТУ-104.

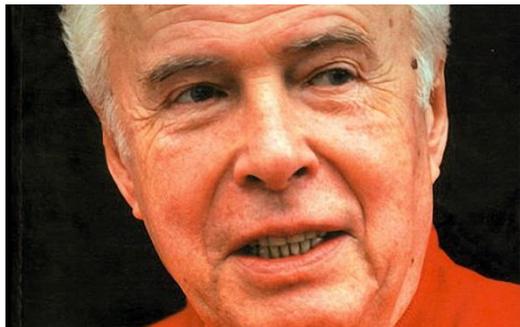


Г. Елькин и др. Проекты интерьеров для аэровокзала Внуково: зал ресторана (а), вестибюль (б), операционный зал (в) и схемы организации приема багажа – прежняя (з) и новая (д), нач. 1960-х

При дефиците многих товаров массового спроса впервые после окончания войны наступило затоваривание из-за низкого качества и несоответствия товаров новым бытовым условиям. Следствием этих процессов стало начало серьезной экономической реформы, и улучшении качества продукции



В 1962 году был организован **Всесоюзный научно-исследовательский институт технической эстетики (ВНИИТЭ)**, который возглавил **Ю. Соловьев**



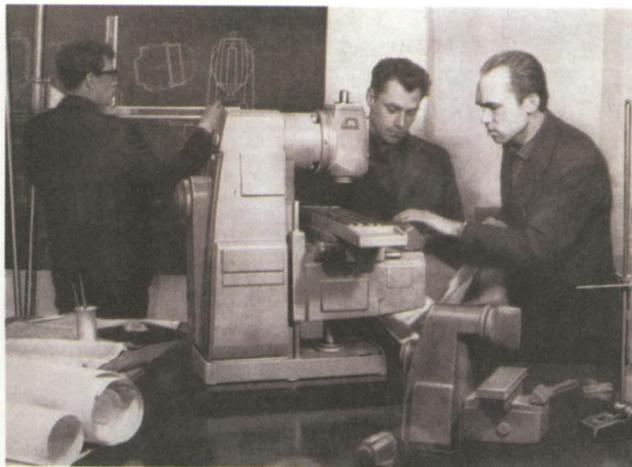
**Юрий Соловьев** — легенда отечественного промышленного дизайна, создатель Института технической эстетики, основатель Союза дизайнеров СССР, автор разработок, получивших мировое признание.

В руководившим им АХБ были разработаны дизайнерские решения первого атомного ледокола «Ленин», первой нашей атомной подводной лодки, троллейбуса, нескольких речных пассажирских судов и железнодорожных вагонов.



Атомоход-ледокол «Ленин»

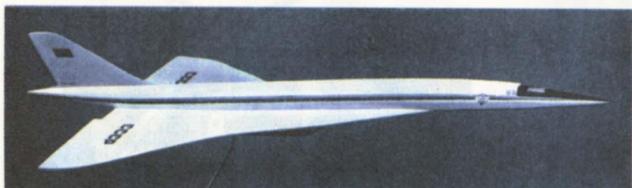
- В январе 1964 года вышел первый номер специализированного бюллетеня «Техническая эстетика».
- 1965 год проведение Первой всесоюзной выставки и на ее базе конференции по художественному конструированию
- В 1967 - введение ВНИИТЭ государственной аттестации промышленной продукции
- В 1965 году ВНИИТЭ был принят в ИКСИД.  
**ИКСИД** - Международный совет организаций по промышленному дизайну (авторитетная организация при ЮНЕСКО)



Художественное конструирование фрезерного станка, ВНИИТЭ, 1964



*а*



*б*



*г*



*д*

*в*



Экспонаты выставки «Художественное конструирование в СССР», Варшава, 1968. Макеты самолетов ИЛ-62 (*а*), ТУ-144 (*б*) и судна на воздушной подушке «Сормово» (*в*). Фотоаппараты «Зоркий-12», Красногорский завод (*г*) и «Сокол», ЛОМО (*д*)

Знаменательным стал 1965 год - год Первой всесоюзной выставки и на ее базе конференции по художественному конструированию

**Волжский  
автомобильный завод  
(ВАЗ)** был построен в  
результате подписания  
4 мая 1966 года и  
реализации «контракта  
века» - договора о  
техническом  
содружестве с  
итальянской фирмой  
ФИАТ

По результатам  
интенсивных испытаний  
в нашей стране (в самых  
неблагоприятных  
климатических условиях)  
были внесены  
значительные изменения  
в прототип



Внедорожник Э2121 («Крокодил») – первый вариант «Нивы», ВАЗ, Тольятти, 1972



Внедорожник ВАЗ-2121 «Нива», конец 1970-х. Варианты модификаций: ВАЗ-2122 Марш, Нива-Кабрио, ВАЗ-212183 Ландоле, ВАЗ-2329, ВАЗ-2120 (справа сверху вниз)