

# RECKFUCHS RECKHAGEN

1967



# Центральный городской пункт приема им. Н. А. Пекрасова

# техническая эстетика

Информационный бюллетень  
Всесоюзного научно-исследовательского  
института технической эстетики  
Государственного комитета  
Совета Министров СССР  
по науке и технике

№ 10, октябрь, 1967  
Год издания 4-й

Главный редактор

Редакционная  
коллегия:

**Ю. Соловьев**

доктор биолог. наук

| **С. Геллерштейн** |

(инженерная психология),  
канд. искусствоведения

**Г. Демосфенова**  
(зам. главного редактора),

**А. Дижур**  
(зарубежный отдел),  
канд. техн. наук

**Ю. Долматовский**  
(транспорт),

**Э. Евсеенко**  
(стандартизация),  
канд. искусствоведения

**Л. Жадова**  
(история дизайна),  
канд. архитектуры

**Я. Лукин**  
(образование),  
канд. искусствоведения

**В. Ляхов**  
(промграфика),  
канд. искусствоведения

**Г. Минервин**  
(теория),  
канд. эконом. наук

**Я. Орлов**  
(социология и экономика),  
**Ю. Сомов**

(методика художественного  
конструирования),  
канд. архитектуры

**М. Федоров**  
(теория)

Художественный  
редактор

**А. Брантман**

Технический  
редактор

**О. Печенкина**

Адрес редакции:

Москва, И-223, ВНИИТЭ.  
Тел. АИ 1-97-54.

В номере:

История дизайна

Производственная  
одежда

Проекты и  
гипотезы

2.

**Ю. Соловьев**

Художественное конструирование в СССР

12.

**И. Мáца**

Двадцатые годы и дизайн

14.

Программа-декларация

Художественно-производ-  
ственной комиссии

16.

**Н. Воронов**

К истории советского дизайна

30.

Работникам предприятий — красивую и

удобную производственную одежду.

31.

Города будущего

Т 12762 Подп. к печати 4.Х-67 г.  
Тир. 23.200. Зак. 2361.  
Печ. л. 4. Уч.-изд. л. 5,64  
Типография № 5 Главполиграфпрома  
Комитета по печати при Совете Министров СССР.  
Москва, Мало-Московская, 21.

В номере помещены иллюстрации из архивов, книг, жур-  
налов «СССР на стройке» и «Радио всем», а также ори-  
гинальные фотографии Ю. Андрианова (стр. 3, 26),  
А. Груздева (стр. 8—9 — кухня ВНИИТЭ, стр. 11 —  
ультразвуковой аппарат, стр. 27 — цветные фото, стр. 29 —  
новый Крымский мост, стр. 30—31 — модели одежды и  
стр. 31 — цветные фото), Н. Стив (стр. 30 — цветные  
фото).

Игн. Нивинский. Земо-Авчальская гидроэлектростанция.  
Офорт.

### Читальный зал



Редакция поздравляет читателей с пятидесятилетием Великой Октябрьской социалистической революции. Желает художникам-конструкторам, архитекторам, инженерам, технологам, всем, кто занимается проектированием и созданием материальной среды, осуществить давнюю мечту человечества — создать условия для радостного, одухотворенного труда и счастливой жизни людей.

В материалах номера редакция стремилась показать, что гуманное начало, заложенное в отечественной инженерно-конструкторской культуре, неизменно проявлялось в лучших достижениях техники и архитектуры за прошедшие 50 лет. В этом залог стремительного развития художественного конструирования в нашей стране.

С праздником, дорогие товарищи!

# Художественное конструирование в СССР

Ю. Соловьев, директор ВНИИТЭ

что промышленное искусство «создает эффективные, радостные условия во всем народном быте человечества». Отмечалось также, что эта сфера деятельности оказывает существенное влияние на подъем экономической жизни страны, способствует увеличению экспорта отечественных товаров. Программа заканчивалась словами: «Оригинальное художественное произведение возрождающейся промышленности заставит рынки Западной Европы обратить внимание на те продукты обмена, коих непосредственная ценность возрастает благодаря ее художественной внешности. Ценность всякого производства возрастает вместе с качеством и его красотой и характерным обликом, что должно сильно благоприятствовать выгодности обмена»\*.

Но в те годы это движение не могло получить широкого развития в нашей стране. В первый период

\* См. стр. 15 настоящего номера бюллетеня.

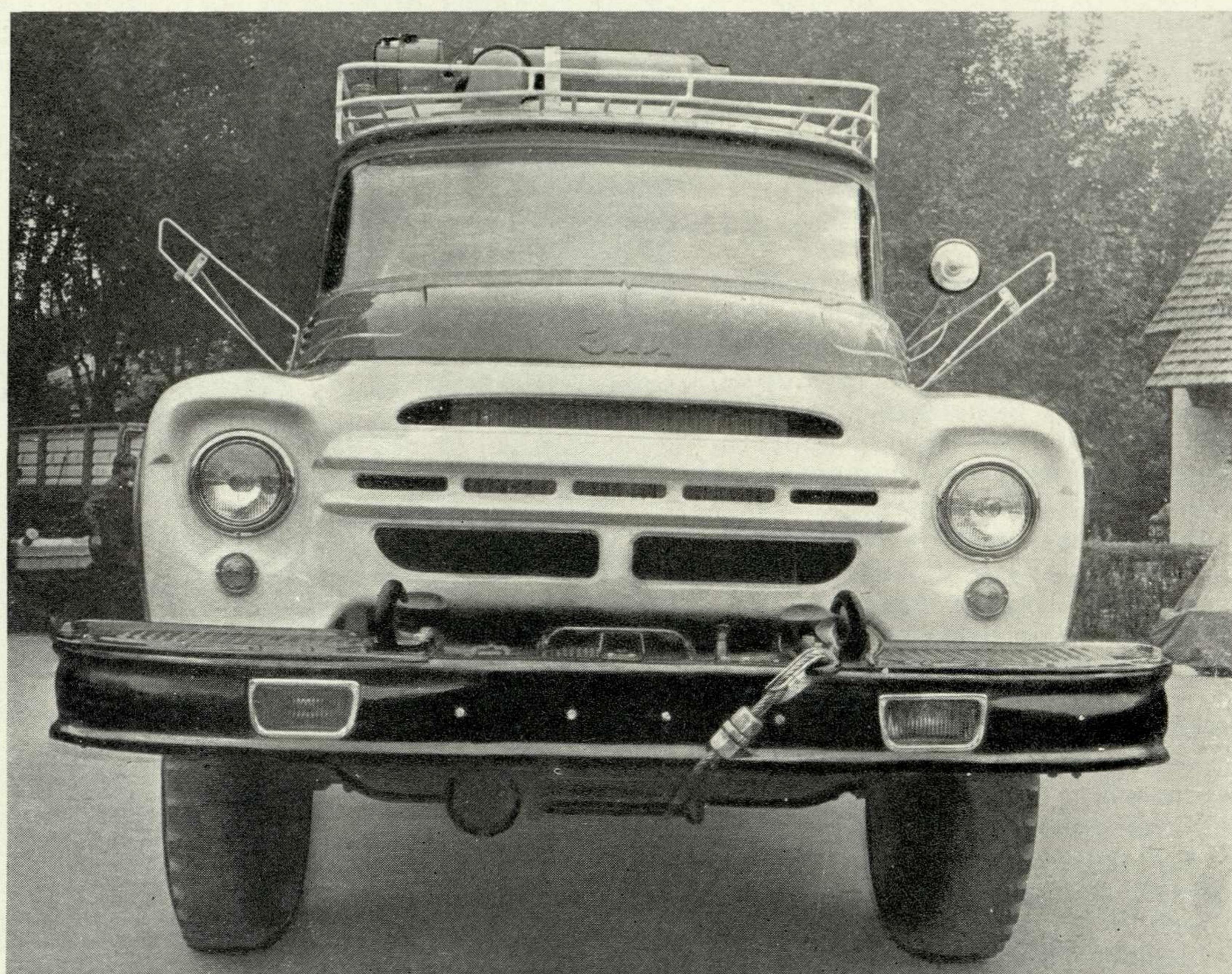
существования молодого социалистического государства, говорится в Тезисах Центрального Комитета КПСС «50 лет Великой Октябрьской социалистической революции», империалистам не удалось уничтожить Советскую республику военной силой. Но они настолько разорили нашу страну, что получили, по выражению В. И. Ленина, «разрушение своей задачи». Мирное строительство пришлось начинать с такого уровня, когда продукция крупной промышленности составляла всего седьмую часть довоенной, а выплавка стали — менее 5 процентов. Все это создавало огромные трудности для перехода к социалистическому строительству. Условия, в которых проводилась социалистическая индустриализация, также не создавали предпосылок для широкого развития художественного конструирования. «Социалистическая индустриализация проводилась в обстановке капиталистического окружения и постоянной угрозы нападения со стороны агрессивных сил империализма. Это обусловило

Наша страна празднует славный юбилей. С вершины пятидесятилетия Великой Октябрьской социалистической революции советские художники-конструкторы, как и весь советский народ, осмысливают пройденный путь, чтобы еще успешнее решать стоящие перед ними задачи.

Попытки внести художественное начало в производство предпринимались уже в первые годы Советской власти. Несмотря на гражданскую войну и разруху, Советское государство уделяло этим вопросам большое внимание, и они решались по-новому, с революционным размахом.

16 октября 1920 года постановлением Высшего Совета Народного Хозяйства при Научно-техническом отделе ВСНХ была создана Художественно-производственная комиссия\*. Знаменателен факт организации этой комиссии именно при Научно-техническом отделе ВСНХ. В программе комиссии говорилось, что она «разрабатывает и согласует различные мероприятия по художественной части во всех производственных Отделах ВСНХ и соответствующих учреждениях РСФСР; она согласует и координирует работу Главков, Центров и Отделов ВСНХ и других Комиссионератов в области художественно-производственных заданий, а также содействует всем художественно-производственным учреждениям...»\*\*. В программе подчеркивалось,

На стр. 2 и 3 варианты последней модели автомобиля Московского автозавода им. Лихачева. ЗИЛ-130 перевозит 5 т груза. Художники-конструкторы А. Черняев, А. Злыдов, Т. Киселева, В. Есаков.



\* ЦГАНХ СССР, ф. 3429, оп. 66, ед. хр. 77.

\*\* Факсимильное воспроизведение этого документа см. на стр. 14 настоящего номера бюллетеня.

крайне сжатые сроки преобразований, потребовало большого напряжения всех сил и средств» \*.

В результате революционных преобразований, трудового и политического энтузиазма советского народа впервые в мире было построено социалистическое государство. Однако война, навязанная Советскому Союзу германским фашизмом, прервала мирный труд советских людей. Фашисты превратили в руины более 70 тысяч городов, поселков, сел и деревень. Страна потеряла около 30 процентов национального богатства.

Однако и в трудных исторических условиях накапливался опыт проектирования рациональных, удобных и красивых изделий в авиационной промышленности, автомобиле- и судостроении и некоторых

\* См. Тезисы ЦК КПСС «50 лет Великой Октябрьской социалистической революции». — «Коммунист», 1967, № 10, стр. 9.

других отраслях. Положительные результаты работы художников-конструкторов в отдельных отраслях промышленности подтвердили необходимость широкого использования методов художественного конструирования и оказались чрезвычайно ценными при решении ряда проблем, связанных с созданием в последние годы системы художественного конструирования в стране.

Ныне социалистическое производство, констатируется в Тезисах ЦК КПСС, достигло такого уровня, который позволяет построить материально-техническую базу коммунизма. Благодаря технической зрелости нашей индустрии можно обеспечить выпуск машин, аппаратов и других изделий, полностью отвечающих современным требованиям технической эстетики. Растущие потребности советского общества и развитие внешнеторговых связей предопределяют необходимость самого серьезного

внимания к художественно-конструкторской отработке выпускаемой продукции. Пришло время создания государственной системы художественного конструирования. Постановление Совета Министров СССР от 28 апреля 1962 года «Об улучшении качества продукции машиностроения и товаров культурно-бытового назначения путем внедрения методов художественного конструирования» сыграло решающую роль в становлении художественного конструирования в СССР. Организация ВНИИТЭ как научно-исследовательского и методического центра оказала, на наш взгляд, определенное влияние на планомерное внедрение в промышленность методов художественного конструирования. С созданием СХКБ в важнейших административных и производственных центрах страны началось широкое внедрение методов художественного конструирования в промышленность. Художественное кон-



стрирование развивается во всех концах нашей страны — от Вильнюса до Владивостока, от Кольского полуострова до Закавказья и Средней Азии. Художники-конструкторы работают не только в специальных учреждениях, но и на заводах и фабриках.

За последние годы было сформировано более 400 художественно-конструкторских групп в конструкторских бюро и на предприятиях — групп, которые работают при методической помощи ВНИИТЭ. Столь быстрое развитие художественного конструирования возможно только в условиях социалистического общества, где оно в плановом порядке включается в общую систему создания материальной среды, всесторонне удовлетворяющей потребности человека.

Среди важнейших народнохозяйственных задач межотраслевого характера, стоящих перед отечественной промышленностью, едва ли не самая сложная — преобразование по законам красоты окружающей человека предметной среды. Комплексное преобразование предметной среды, в которой живет, работает и отдыхает человек, способствует развитию коммунистических форм труда и быта. В этом созидательном процессе художественное начало одухотворяет труд, украсляет быт и облагораживает человека.

Художники-конструкторы активно участвуют в повышении качества выпускаемой продукции, помня, что, как говорил А. Н. Косягин на XXIII съезде Коммунистической партии Советского Союза, «научно-технический прогресс неразрывно связан с повышением качества продукции... В нынешнем пятилетии промышленность должна создавать все больше новых видов продукции, которые по своему качеству не только отвечали бы существующему уровню мирового производства, но и превосходили бы этот уровень»\*.

Переход промышленности на новую систему планирования и экономического стимулирования создает реальные предпосылки для более широкого использования методов художественного конструирования в деле повышения качества выпускаемой продукции. Программа работ предприятий в этой области определена в Положении о социалистическом государственном предприятии. На основе достижений науки, техники, передового опыта и с учетом потребностей народного хозяйства, запросов населения и эстетических требований советского общества, — сказано в этом документе, — предприятие непрерывно совершенствует производимую им продукцию.

В этих целях предприятие обязано вносить на рассмотрение соответствующих органов предложения о снятии с производства и замене устаревших машин, механизмов и других изделий, не отвечающих запросам потребителей, и предложения об усовершенствовании государственных стандартов,

технических условий и других норм, определяющих качество продукции, а по товарам народного потребления — снимать с производства устаревшую продукцию и заменять ее новой продукцией, пользующейся спросом у населения.

В Программе КПСС указано, что в процессе создания материально-технической базы коммунизма «будет происходить совершенствование существующих ныне предприятий и их развитие в предприятия коммунистического общества»\*. В этой связи важное значение приобретает разработка научных принципов гармонизации производственной среды, без чего невозможно повышение культуры производства. Как показывает практика, цехи промышленных предприятий, а также станки и машины, созданные с участием художника-конструктора, делают труд людей более одухотворенным и производительным.

Художники-конструкторы принимают участие в решении важной народнохозяйственной проблемы — устройстве удобной, комфортабельной и экономичной квартиры. Проектированием красивого и удобного оборудования для современной квартиры и общественных зданий занимается большой отряд художников-конструкторов нашей страны.

Советские художники-конструкторы оказывают свое влияние и на конструирование современных транспортных средств — автомобилей, мотоциклов, самолетов, железнодорожных вагонов, речных судов. Все большее внимание уделяется проблемам создания целесообразной, экономичной, обладающей художественной ценностью и рекламной эффективностью упаковки, а также разработке наиболее эффективных способов промышленной рекламы — товарных знаков, плакатов и пр.

За последние два года в развитии художественного конструирования сделан новый шаг вперед. В 1966 году по решению правительства создана единая система художественно-конструкторских организаций.

Эта система включает:

— Всесоюзный научно-исследовательский институт технической эстетики как общегосударственный научно-исследовательский и опытно-конструкторский центр, осуществляющий научно-методическое руководство работой в области художественного конструирования в стране;

— группу подчиненных ВНИИТЭ зональных многоотраслевых филиалов, разрабатывающих совместно с конструкторскими организациями и предприятиями промышленные изделия и их комплексы, проекты оборудования производственных интерьеров и интерьеров общественных зданий, а также осуществляющих в своих зонах научно-методическое руководство работой художников-конструкторов на предприятиях, в КБ и других организациях различных отраслей промышленности, — в настоящее время таких филиалов уже девять;

— группу отраслевых СХКБ при министерствах и ведомствах;

— художественно-конструкторские группы предприятий, КБ, СКБ и других организаций.

Эта система, находящаяся под эгидой Государственного комитета Совета Министров СССР по науке и технике, обеспечивает прочную организационную основу для решения больших социальных, экономических и культурных задач художественного конструирования в условиях социалистического строя.

Опыт работы Всесоюзного научно-исследовательского института технической эстетики и его филиалов, отраслевых СХКБ, бюро и групп по художественному конструированию на предприятиях и в проектно-конструкторских организациях свидетельствует о том, что при широком внедрении методов художественного конструирования не только улучшается качество выпускаемой продукции, но и достигается значительный экономический эффект благодаря повышению удобства эксплуатации станков, приборов, средств транспорта, культурно-бытовых изделий, экономии затрат труда и материалов, улучшению ассортимента и эстетических качеств изделий, идущих на внутренний и внешний рынок.

Советские художники-конструкторы являются активными проводниками технического прогресса; им чужда поверхностная стилизация, которая тормозит развитие материального производства, искусственно продлевая жизнь технически устаревших машин, приборов, инструментов и других промышленных изделий. Художественное конструирование способствует не только совершенствованию промышленных изделий, но и принципиальному их изменению. Наряду с участием в дальнейшем совершенствовании конструкций машин советские художники-конструкторы все большее внимание уделяют разработке требований технической эстетики к технологическим процессам. Художники-конструкторы идут в первых рядах тех специалистов, которые внедряют в производство новые материалы, создаваемые современной химической наукой.

С каждым днем становится все более очевидным, что активное использование достижений технической эстетики и художественного конструирования — одно из условий ускорения темпов научно-технического прогресса. Художественное конструирование как новый, прогрессивный метод проектирования берется на вооружение многими конструкторскими бюро нашей страны даже в тех случаях, когда эти организации еще не располагают кадрами художников-конструкторов. Используя методы художественного конструирования, грамотный инженер-конструктор создает изделия значительно лучшие, чем те, которые он мог бы проектировать, работая по-старому. Многие конструкторы на собственном опыте убеждаются в том, что методы художественного конструирования помогают избегать ошибок в компоновке, обусловленных, в частности, плоским изображением узлов на чертеже, сокращают сроки проектирования, способствуют созданию удобных в эксплуатации машин.

В последние годы в нашей стране появились и спе-

\* А. Н. Косягин. Директивы XXIII съезда КПСС по пятилетнему плану развития народного хозяйства СССР на 1966—1970 годы. В кн.: «XXIII съезд Коммунистической партии Советского Союза. Стенографический отчет». М., Политиздат, 1966, т. II, стр. 15.

БелАЗ-540, 27-тонный автосамосвал-гигант (Белорусский автомобильный завод, г. Жодино). Автомобиль отмечен золотой медалью Лейпцигской ярмарки 1966 года. Художник-конструктор В. Кобылинский (ВНИИТЭ).



циалисты, способные успешно работать в области художественного конструирования. Ряд учебных заведений выпускает художников-конструкторов высшей квалификации. Все чаще появляются книги и кинофильмы, раскрывающие методику художественного конструирования. Советские художники-конструкторы поддерживают деловые контакты с организациями, занимающимися художественным конструированием в социалистических

странах — Болгарии, Венгрии, ГДР, Польше, Чехословакии, Югославии. ВНИИТЭ является членом Международного Совета обществ по художественному конструированию (ИКСИД).

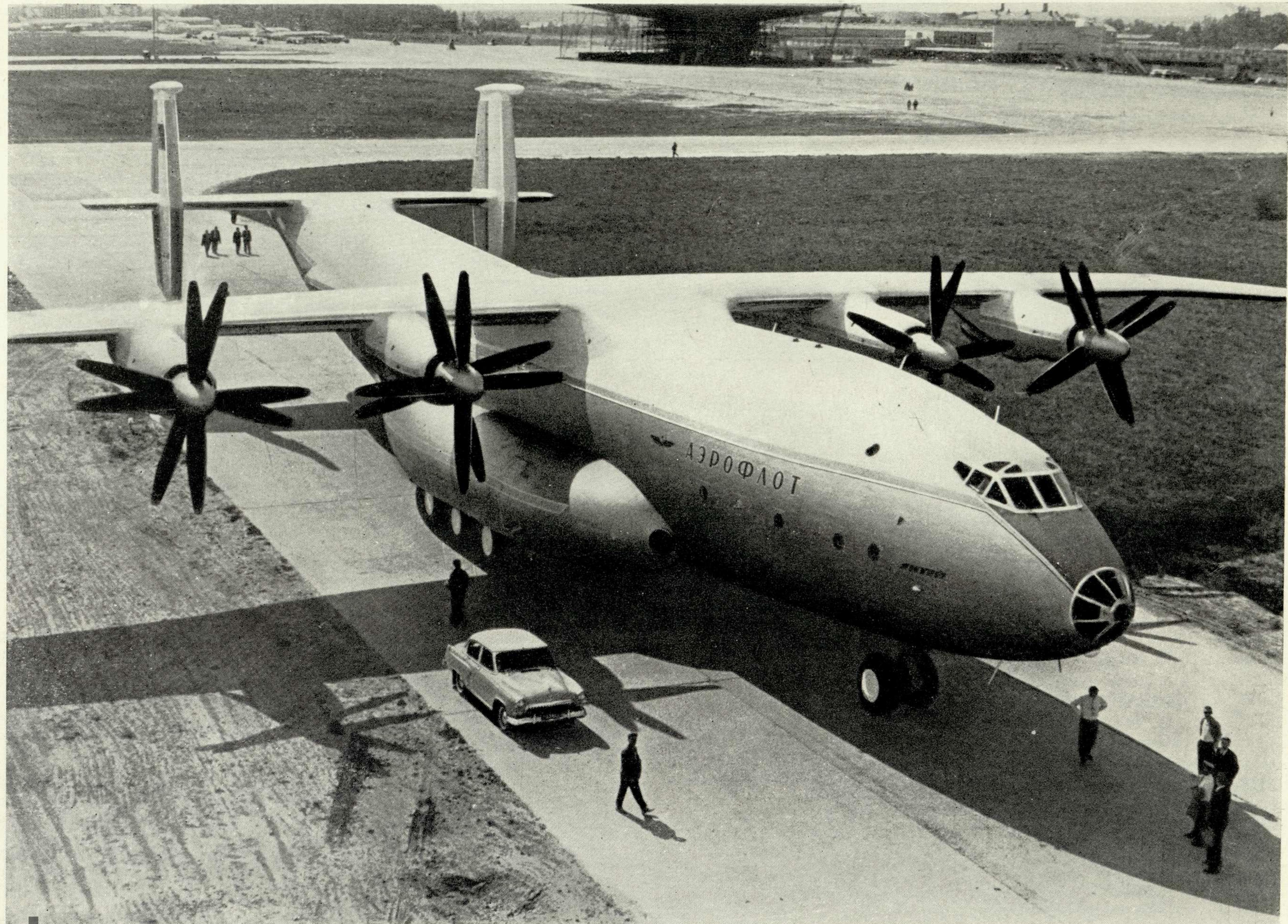
Нельзя не отметить также, что за последние годы почти полностью преодолен психологический барьер, мешавший многим руководителям промышленности по достоинству оценить художественное конструирование, которое в первое время часто

воспринималось как украшательство, оформительство или, в лучшем случае, как один из видов прикладного искусства.

Достигнутые результаты отрадны, но их еще недостаточно, чтобы выиграть в соревновании за высокое качество продукции, — а именно эта задача является сейчас основной. В связи с этим нам представляется, что в ближайшее время необходимо решить следующие проблемы:

Самолет АН-22 («Антей»). Генеральный конструктор О. Антонов. Создан в 1965 г. Самый крупный в мире по размерам и грузоподъемности. В кабине самолета могут

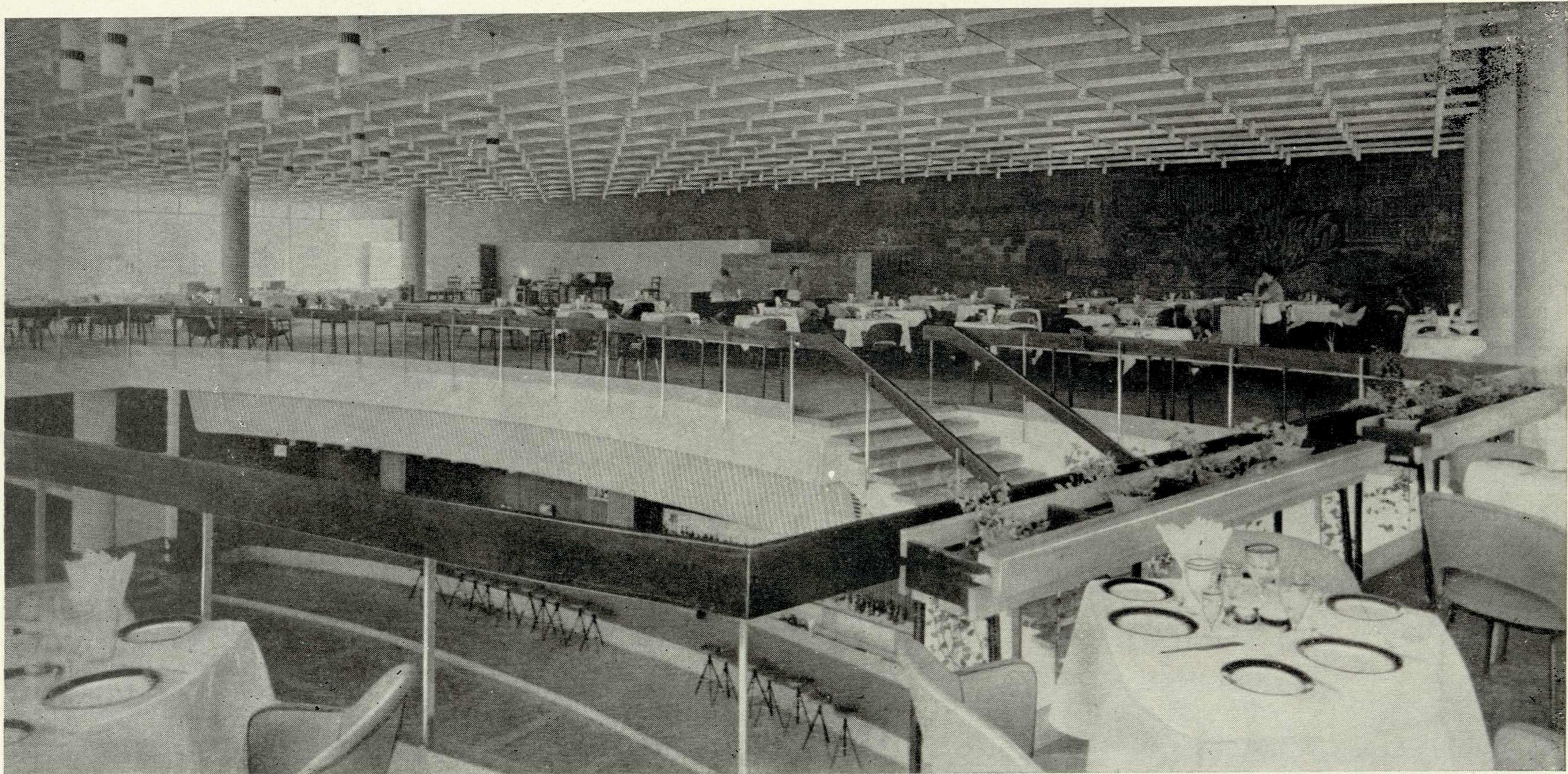
свободно разместиться суда на подводных крыльях, железнодорожные вагоны, тепловозы, тракторы и т. д. Коммерческая нагрузка — 80 000 кг, скорость — 740 км/час, дальность полета — 5000—11000 км.



Аэросани-амфибия конструкторского бюро А. Туполева. Могут передвигаться по снегу и по воде, по болотам и высоким зарослям кустарника. Максимальная скорость на снегу — свыше 120 км/час, на воде — до

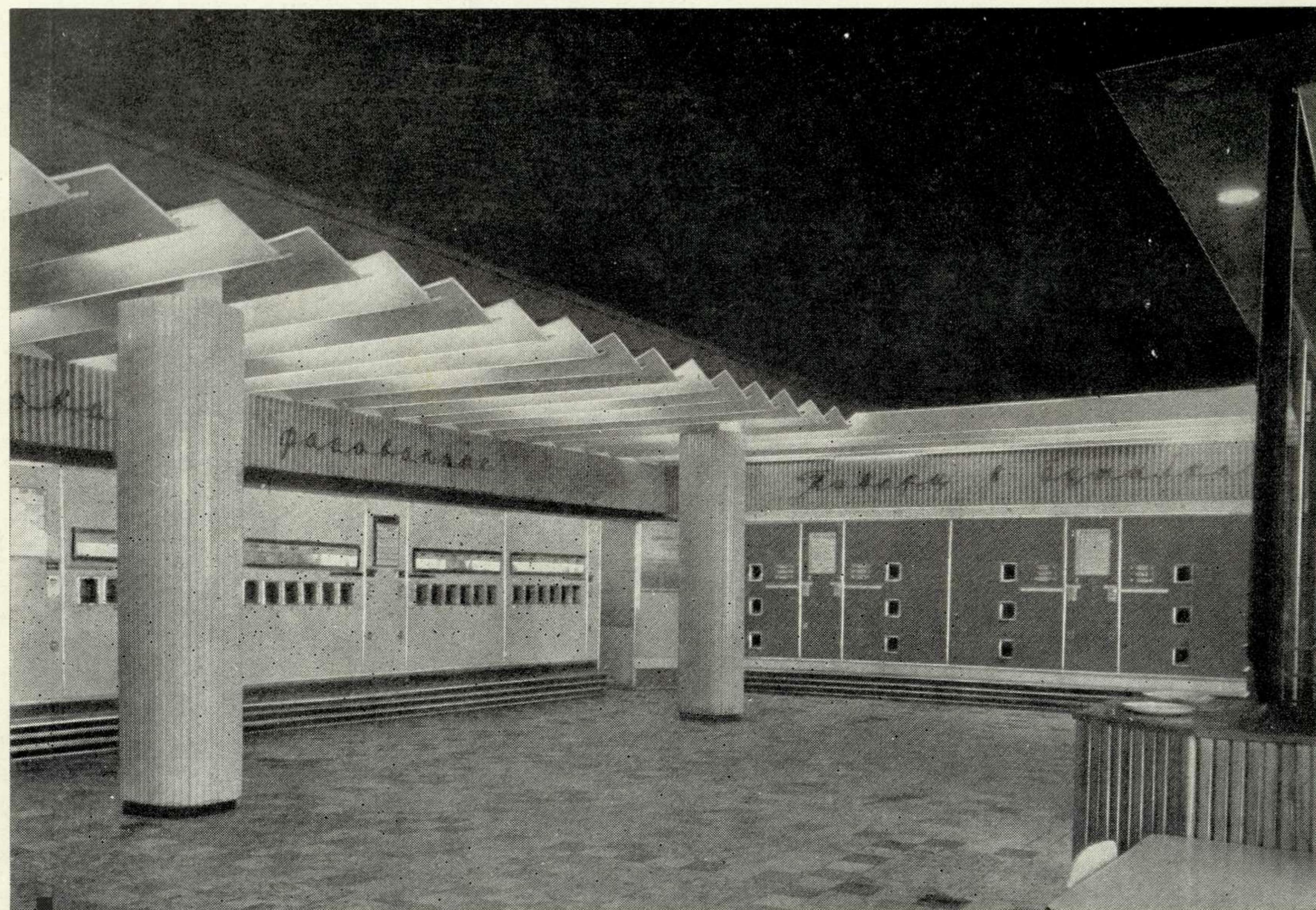
60 км/час. Длина корпуса — 5 м, ширина — 2,1 м. Машина незаменима для связистов, полярников, геологов.



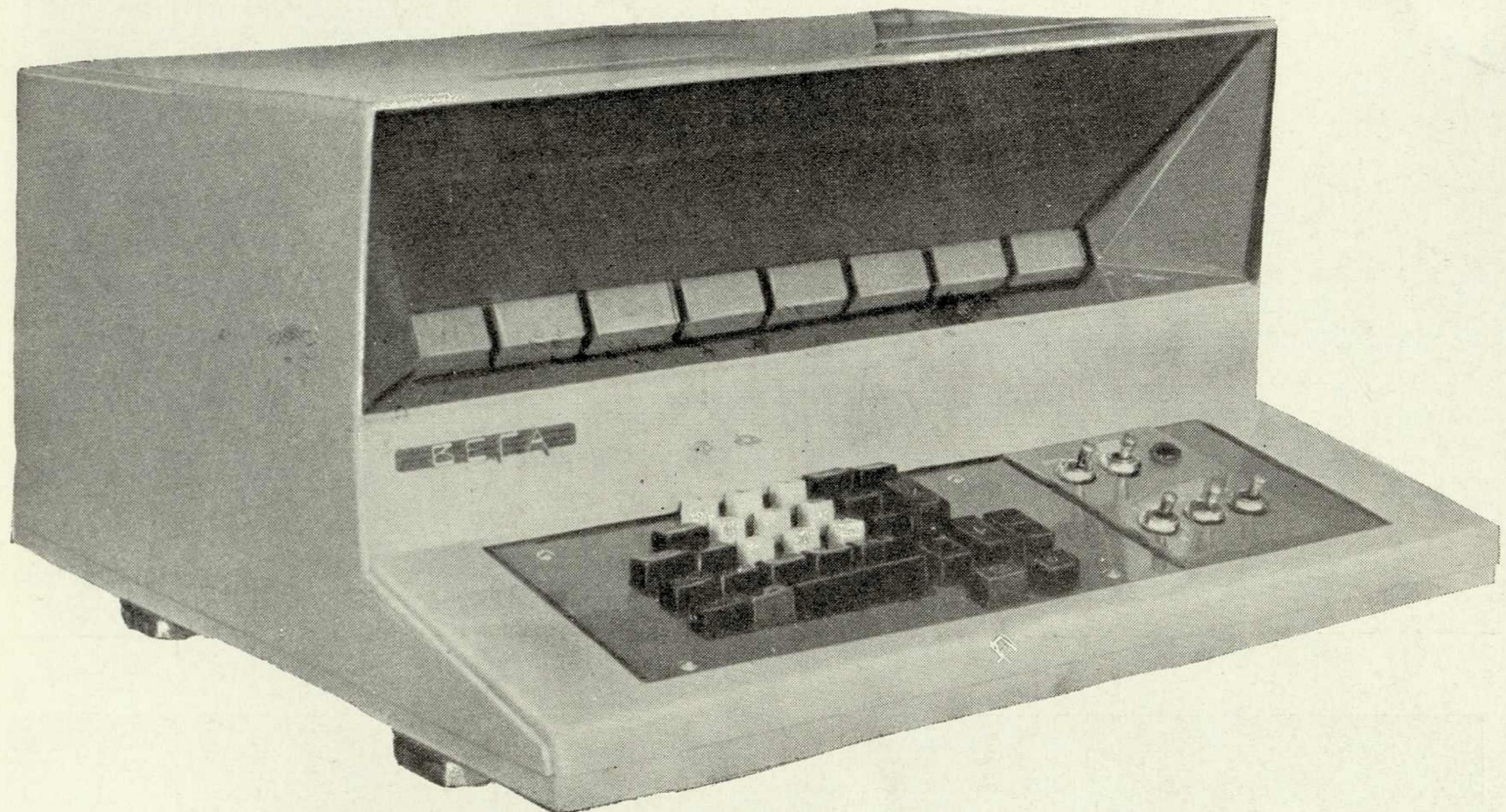


Алма-Ата. Ресторан «Алма-Ата». Авторы — архитекторы О. Шорин, А. Петров, А. Петрова, Е. Сербо. 1964 г.

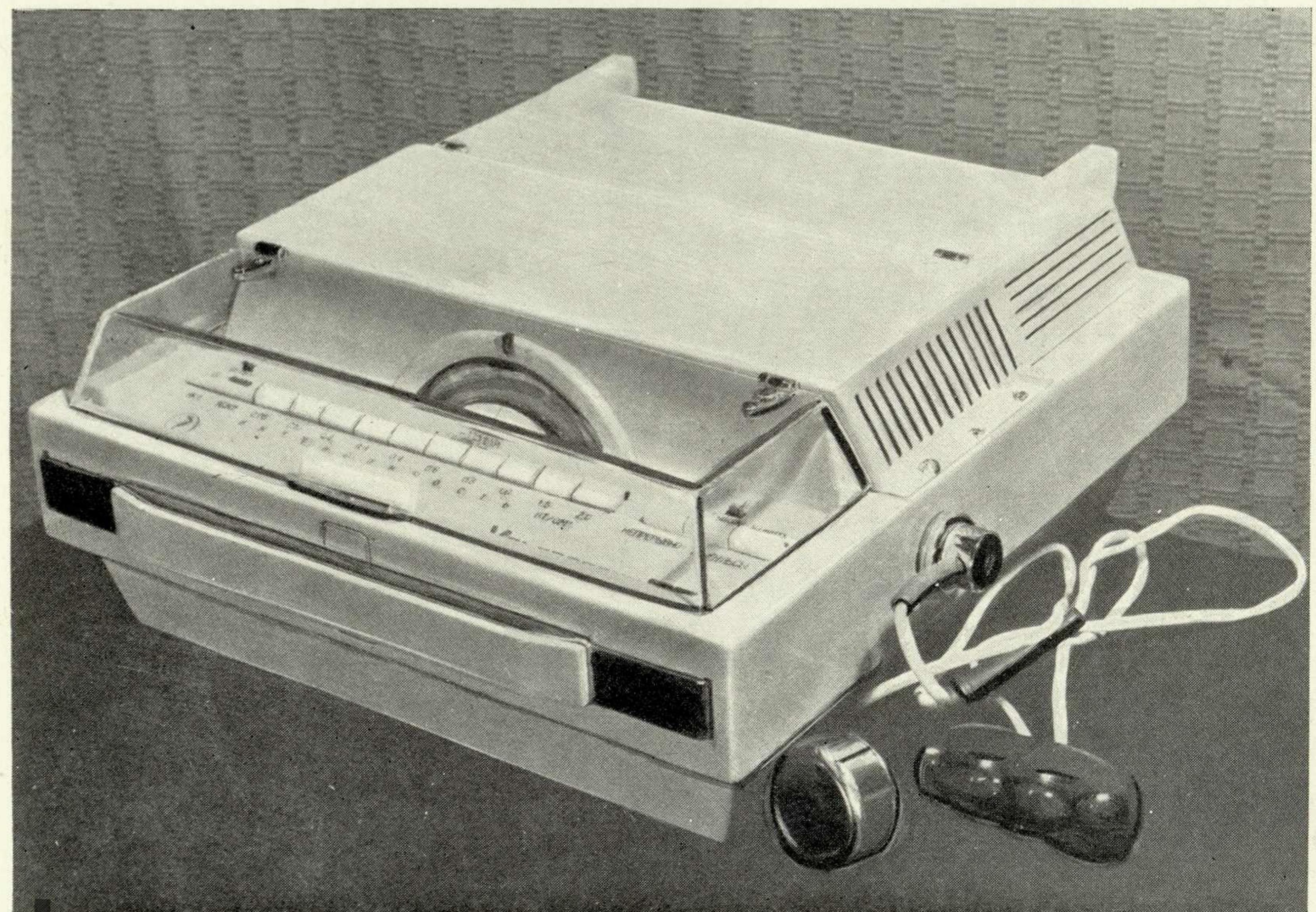
Москва. Магазин «Прогресс» на ул. Чехова. Интерьер торгового зала. Авторы — архитекторы М. Лисициан, А. Урбах. 1962 г.



1. Определить понятие «высокое качество промышленной продукции» и научиться количественно оценивать различные аспекты качества. Отсутствие единых критериев оценки качества изделий, в которых требования технической эстетики заняли бы подобающее место, серьезно задерживает внедрение методов художественного конструирования и заметно снижает требования к качеству продукции.
2. Планировать выпуск промышленных изделий, и в первую очередь изделий народного потребления длительного пользования, на научной основе, на основе оптимального ассортимента.
3. Запретить утверждение образцов изделий в производстве без заключения художественно-конструкторской организации о потребительских достоинствах рассматриваемого образца.
4. Продолжить поиски эффективной системы материальной заинтересованности предприятий в улучшении качества выпускаемой продукции. Добиться, чтобы увеличение выпуска высококачественной продукции было прибыльным как для предприятия, так и для художественно-конструкторской организации, участвующей в создании этой продукции.
5. Улучшить систему материальной заинтересованности художника-конструктора в создании продукции, выгодной и для потребителя и для производства.



Ультразвуковой терапевтический аппарат «Ультразвук Т-5», ВНИИ медицинского приборостроения. Художник-конструктор Д. Симоненков. 1966 г.



Настольная десятиклавишная вычислительная машина «Вега» автоматически выполняет все 4 арифметических действия, извлечение корня, умножение на постоянный множитель и др. Машина полуавтоматически осуществляет деление на постоянный делитель, алгебраическое суммирование частных и другие операции. Машина имеет легкую и удобную клавиатуру. Набираемые числа и результаты вычислений индицируются на экране.

6. Создать отличную материальную базу для художественно-конструкторских организаций, позволяющую быстро разрабатывать проекты и изготавливать высококачественные опытные образцы-эталоны будущих изделий.

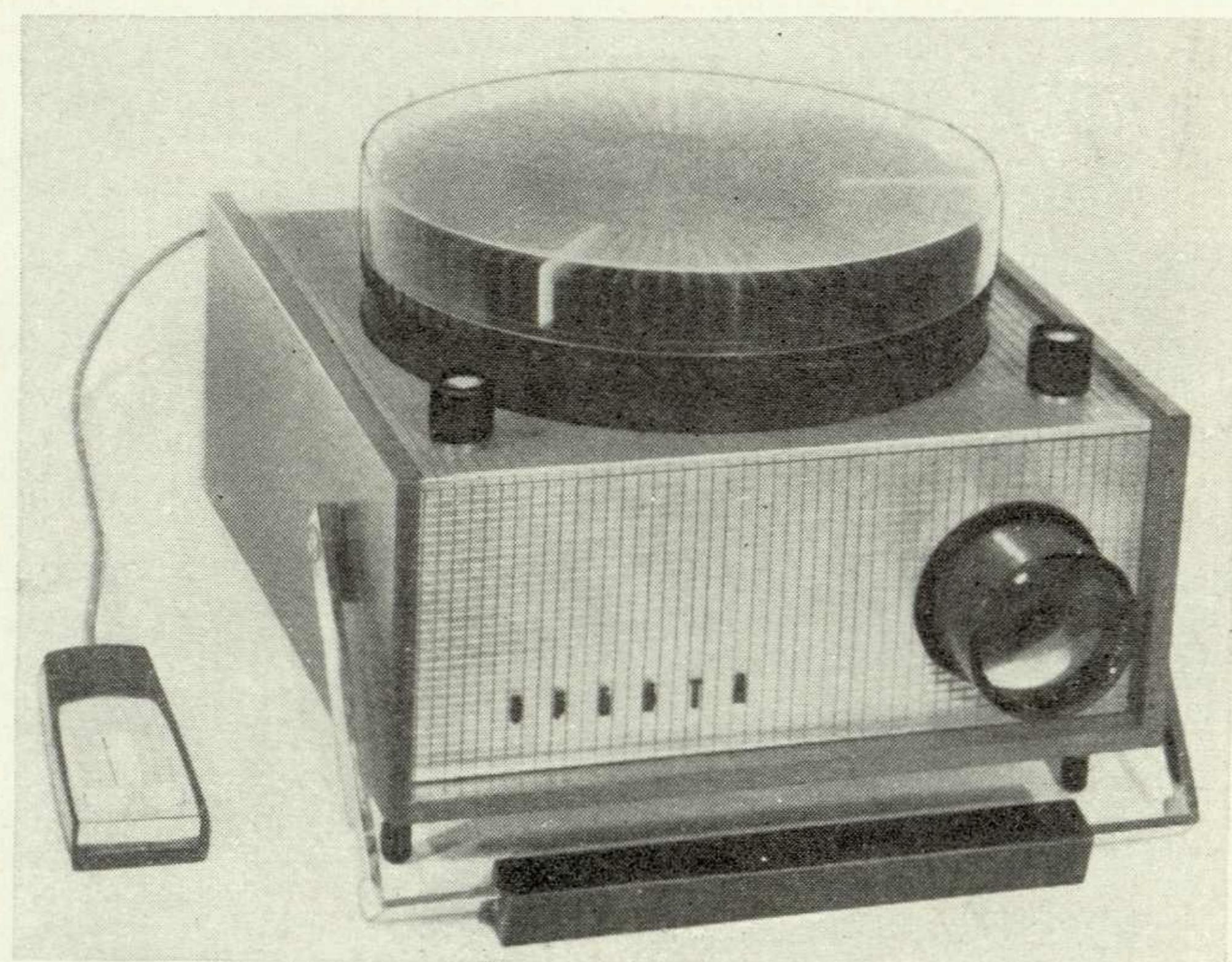
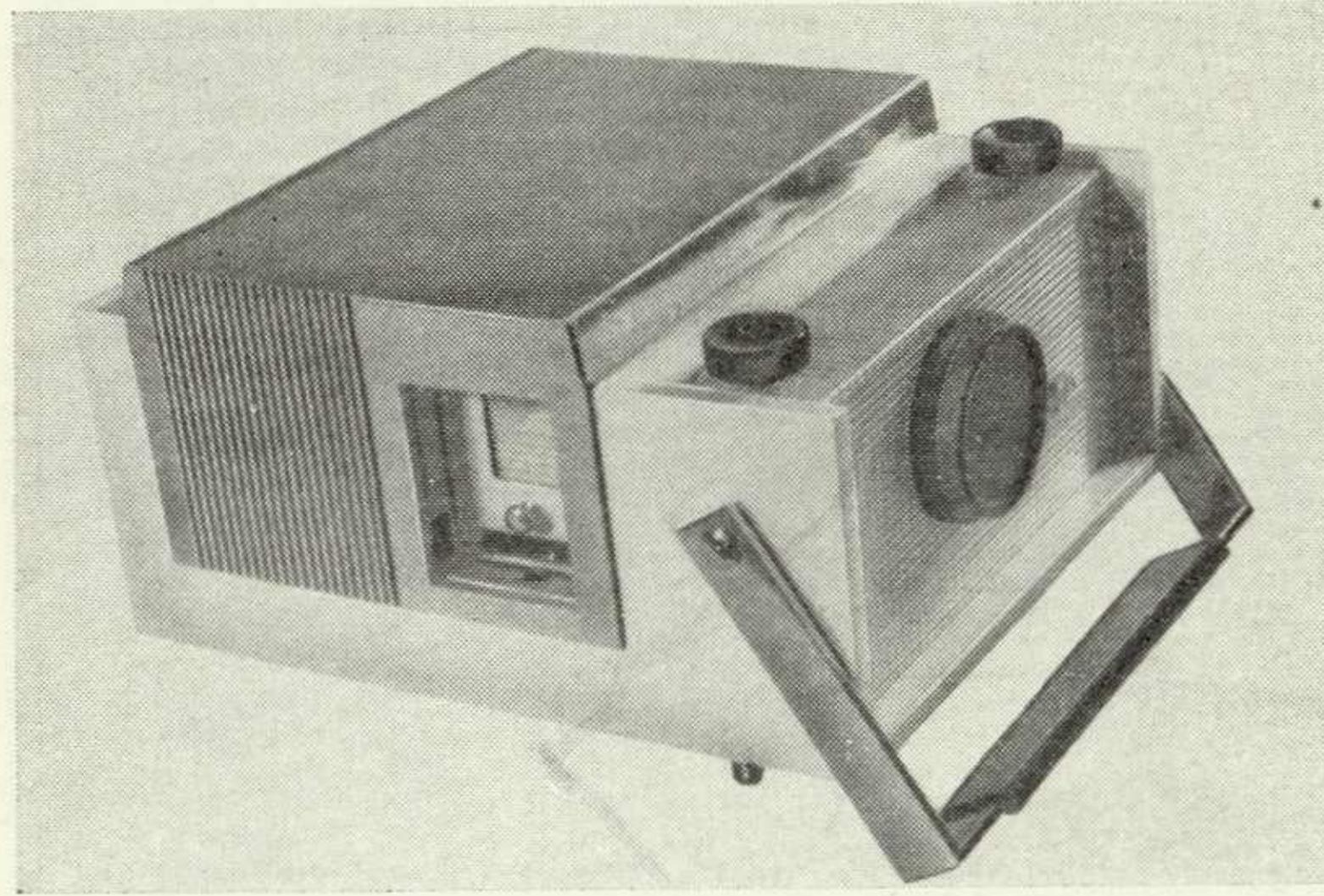
7. Улучшить подготовку кадров художников-конструкторов. Создать единую программу подготовки таких специалистов, начиная со средней школы, где отбирать наиболее талантливых учеников для дальнейшей учебы в техникумах и высшей школе. Существенно улучшить материальную базу наших ведущих высших учебных заведений по подготовке художников-конструкторов — Московского и Ленинградского высших художественно-промышленных училищ и Харьковского художественно-промышленного института. Организовать обучение так, чтобы студенты в этих вузах работали с перспективными материалами и на новейшем технологическом оборудовании. Создать средние художественно-промышленные школы с высоким уровнем математической и художественной подготовки.

8. Включить во все стандарты на изделия, непосредственно используемые человеком, требования технической эстетики.

Движение за техническую эстетику в стране быстро развернулось вширь. Однако нередко ему не хватает достаточной глубины. Основной задачей художников-конструкторов и на новом этапе является повышение профессионального мастерства.

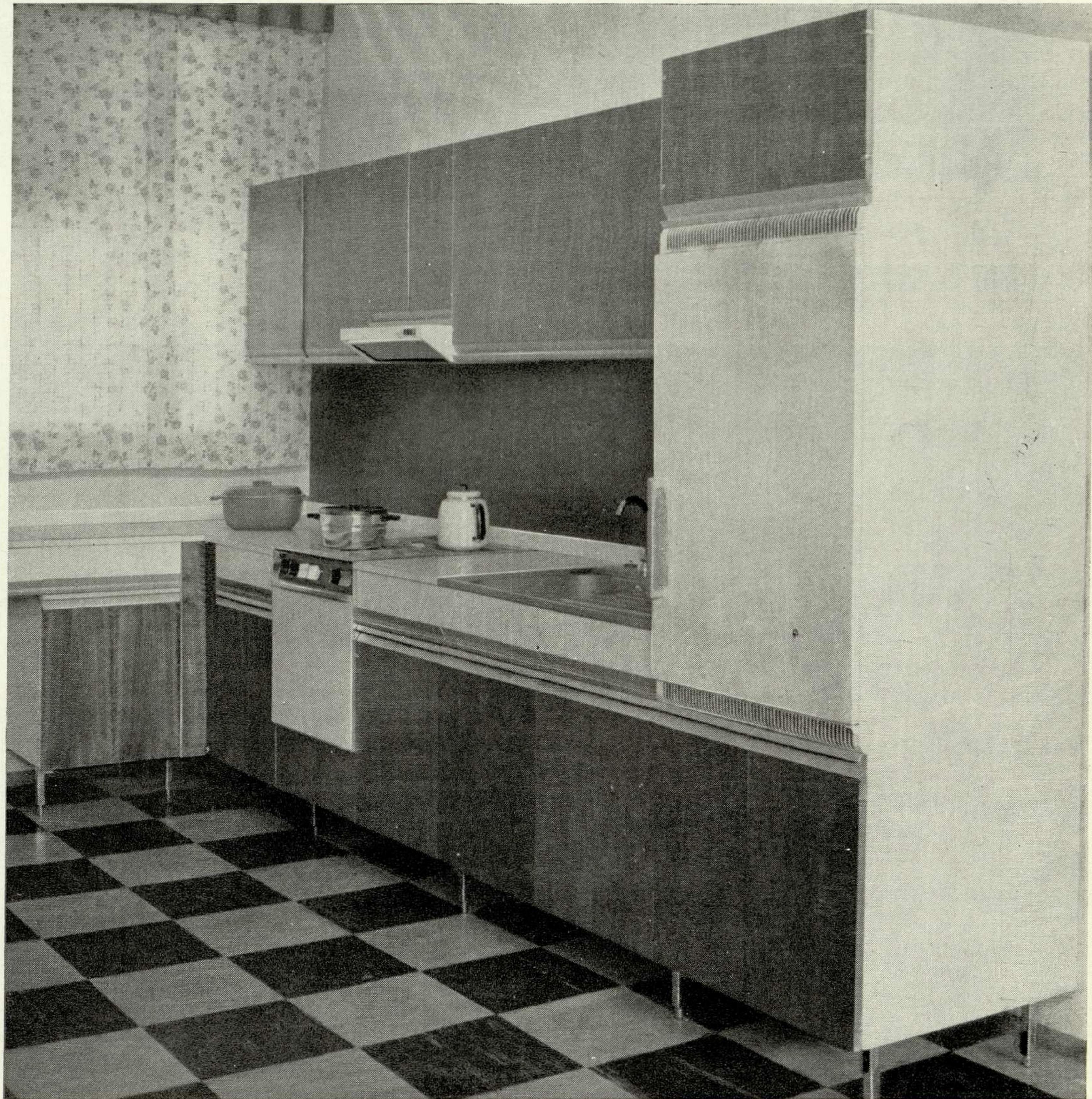
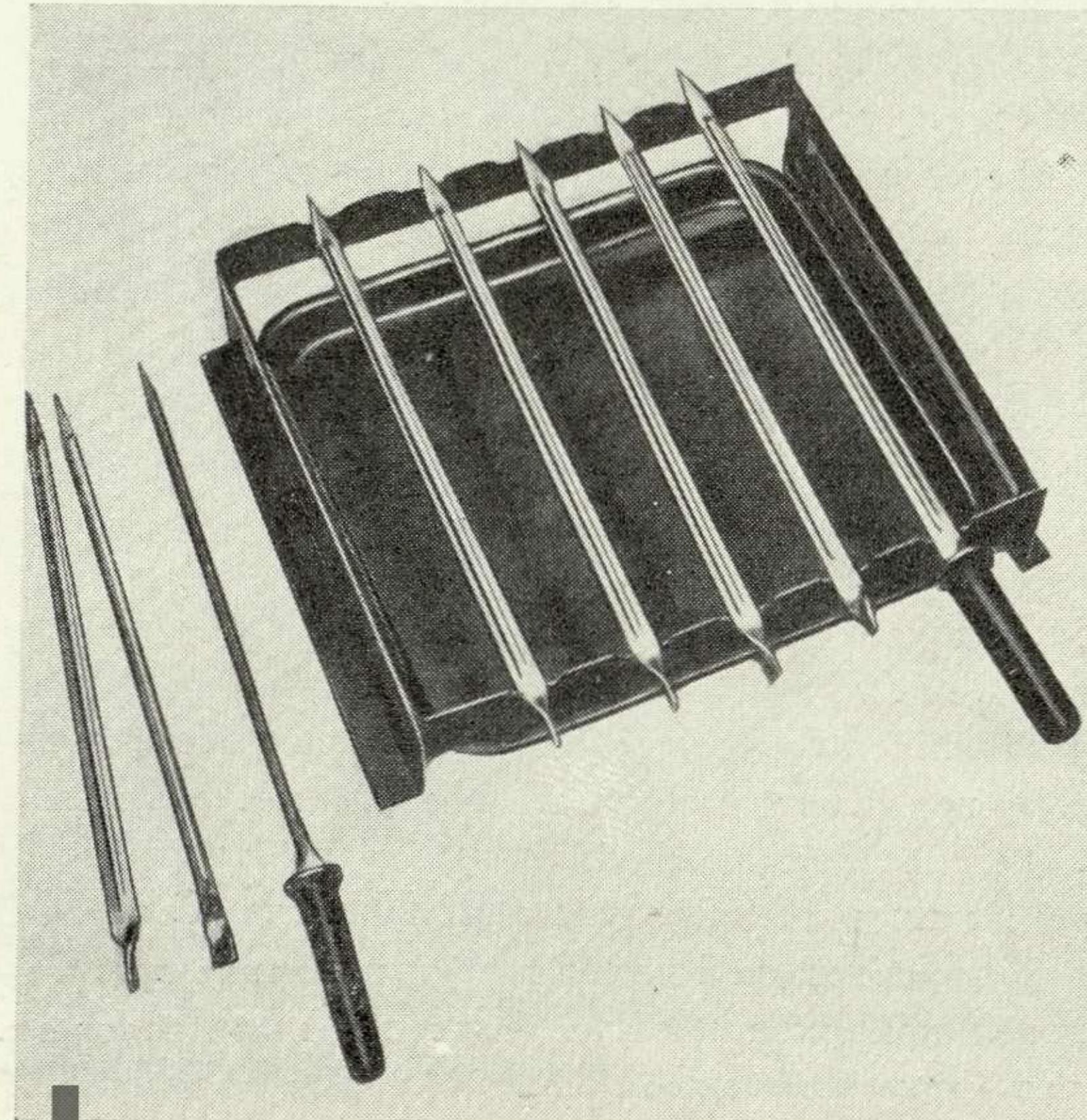
Советские художники-конструкторы творческими успехами встречают славное 50-летие Советской власти, внося свой вклад в осуществление програмного принципа партии: «Все во имя человека, для блага человека».

Кадропроектор «Орбита» с круглой кассетой (справа). Кадропроектор «Вымпел» с кассетой бункерного типа (слева). Спроектированы Военно-инженерной академией им. Дзержинского и ВНИИТЭ.



Группой художников-конструкторов ВНИИТЭ разработан набор кухонного оборудования, который можно собрать в единый кухонный блок и получить необходимый комплекс оборудования в зависимости от условий планировки и требований потребителя. Авторы проекта П. Барбашов, В. Ябров, Л. Холодков, Г. Лильтгейм, К. Плеер.

Шашлычница для приготовления шашлыка в домашних условиях (в духовке четырехконфорочной газовой плиты). Шашлычница состоит из рамки-подставки, десяти шампуроў (ножей), двух съемных ручек, с помощью которых поворачиваются горячие шампуры, и поддона для стекающего жира. Шашлычницу можно использовать и в загородных условиях. В этом случае поддон не нужен. Шашлык жарится на подставке над горящими (без пламени) углеми.



Кухонный блок. Разработка ВНИИТЭ.



УДК 62.001.2:7.05(47)(091)

## Двадцатые годы и дизайн

И. Мáца, доктор искусствоведения, профессор  
МГУ

Среди важных событий общественной жизни XX века — эпохи социальных революций, освобождения колониальных народов и радикальнейшего перевооружения техники — значительное место занимает обогащение эстетической культуры новой областью, называемой пока по-разному — то художественным конструированием, то индустриальным искусством, то дизайном. Зарождение этой области было обусловлено наличием двух основополагающих сил нашего века — социалистической революцией, открывшей свой победный путь великим Октябрем 1917 года, и гигантским скачком в развитии науки и техники, получившим почетное название технической революции.

Здесь следует искать объективные предпосылки единения индустриальных способов производства и эстетической культуры, предназначенных для поднятия благосостояния народов.

Один из видных буржуазных экономистов немецкий профессор Вернер Зомбарт еще в начале нашего века, в годы расцвета «Веркбунда», «Сецессиона»\*, «нового искусства» и модерна, дал классификацию отраслей художественной промышленности. Он доказывал, что в разряд художественной промышленности можно включать лишь очень ограниченное количество предметов. Ни в коем случае туда не войдут: а) средства производства: машины, станки, инструменты, б) предметы, предназначенные для кратковременного использования, в) предметы, которые связаны с «грязными, непривлекательными манипуляциями», и, наконец, г) предметы домашнего обихода, которые «желаем видеть возможно реже», которые «скрываем», как панталоны,очные горшки и пр. «Пограничную область художественного производства» составляет, по мнению Зомбарта, одежда. В первую очередь женская. А для мужчин — галстуки, жилеты... Собственная область производства «красивых предметов» сводится к тем, которые дают возможность «наслаждаться уютом и красотой», — мебель, ковры, посуда, лампы, книги и пр.

Зомбарт рассуждал не отвлеченно. Он обобщил практику того же «Веркбунда» и подобных ему организаций, ставивших своей целью привлечение художников в промышленность. Это была деятельность, принципиально отличная как по существу, так и по организации производства от практики художественных ремесел предшествующих эпох, а также от современного художественного конструирования — дизайна. Последний в свою очередь в корне отличен от современного же стайлинга, представители которого «одевают» независимую от них промышленную продукцию, «прикладывают» к ней «красоту» соответственно ее пониманию в станковом изобразительном искусстве.

Совершенно не случайно все деятели «нового искусства» и модерна, практика которых содержа-

ла зачатки принципов художественного конструирования, были не живописцы и скульпторы, а архитекторы — Х. ван де Вельде, П. Беренс, Й. Ольбрих, В. Гропиус, А. Лоос и др., а также инженеры, строители мостов, ангаров, вокзалов и промышленных зданий, т. е. люди, интересовавшиеся не только внешним видом, но и конструктивной основой предметов.

Но это было лишь робкое начало. Чтобы это начало, сводившееся нередко лишь к неосуществленным мечтам, развернулось, понадобилась реальная база. Во-первых, обновленные социальные условия производства и потребления, во-вторых, высокоразвитое индустриальное производство (с его новыми материалами, новыми конструктивными возможностями), способное создавать высококачественную стандартизованную продукцию.

Эти реальные предпосылки складывались сначала не синхронно и не в единстве, даже наоборот — между ними существовал полный разрыв. Социальные предпосылки создала социалистическая революция в нашей стране — еще в те годы, когда страна была разорена первой мировой войной, затем блокадой и гражданской войной, когда под руководством В. И. Ленина, шаг за шагом, с гигантским напряжением всех сил закладывались основы социализма.

В странах капитализма были налицо и материальные основы, и нужные кадры технического переворота, но не было соответствующих социальных предпосылок. Там, где раньше и успешнее всего развивались первые ростки художественного конструирования — в Баухаузе (Германия), с наступлением фашизма они были раздавлены. И только после второй мировой войны условия начали выравниваться. Но при этом сохранилось принципиальное различие между дизайнерством в социалистических странах и в странах капиталистических. Во всяком случае то, что мы теперь называем художественным конструированием, дизайном, индустриальным искусством или проникновением эстетики в промышленную продукцию, зародилось в основном в 20-х годах. Не «авангардизм» породил новые области эстетической культуры и художественного творчества, а наэревавшие в общественном развитии социальные и технические перевороты породили и самый «авангардизм». Это были прогрессивные в свое время поиски новых методов, средств, форм и структур, отражавших в корне изменившуюся в период 1917—1920-х годов действительность. Авангардность этих методов и творческих поисков заключалась в первую очередь в том, что их деятели смело — то увлекаясь, то ошибаясь, то верно схватывая суть основных тенденций исторического развития, — по-новому посмотрели на обновляющуюся жизнь и на роль человека в этой жизни. Действительно ли их начинания приобретали авангардную роль — это проверялось на практике, в деле. Именно на практике, а не в одних декларациях, манифестах, громогласных рассуждениях о «смерти искусства», об искусственном строительстве.

\* «Немецкий Веркбунд» — объединение архитекторов, художников-прикладников и промышленников, основанное в 1907 г. «Сецессион» — художественное объединение конца XIX — начала XX века, выступавшее против академического искусства в Западной Европе. — Прим. ред.

Только с этой позиции — с позиции проверки на практике, проверки историей — можно подойти к объективно верной оценке того богатого противоречиями наследия, которое оставило для нас и для истории первое десятилетие Советского государства. Наследие отражало поиски нового, современного иозвучного своей эпохе эстетического освоения действительности.

Бесспорно одно — мы имеем право и основание гордиться тем, что происходило и в области художественной культуры молодой Советской страны в

20-х годах. Люди, воодушевленные победой Октября, отдавшие свои силы революции и выдержавшие испытания тяжелых лет разрухи, блокады, борьбы с внешними и внутренними врагами, воплощали свои мечты, делали свои эксперименты, ошибаясь, споря между собой, и все же создавали ценности, оставшиеся в истории нашей социалистической культуры. В. Татлин и Л. Попова, А. Родченко и В. Степанова, Л. Лисицкий, братья Веснины и В. Фаворский, их близкие соратники и ученики закладывали основы того нового в эстетической

культуре, что неудержимо росло и неистребимо оставалось в истории Страны Советов, творящей новую жизнь.

То, что они делали, взятое в общей сумме, было подвигом. Подвигом не идеализированных героев с идеальными результатами, а подвигом конкретных личностей в конкретных условиях. Подвигом людей, которые воспитывались в капиталистическом обществе и которые, борясь с отживающим, должны были преодолевать и свои унаследованные от старого мира предрассудки.

Не легенды нужно слагать о 20-х годах, не ставить в один ряд эксперименты, оправдавшиеся историей, и громогласное анархическое бунтарство. И не одними лишь субъективными намерениями нужно объяснять деятельность взволновавшихся против старого художников, ибо перед лицом истории оправдывает деятельность, способная двигать вперед. Прогрессивность состоит в умении создавать новое, предугадывать или хотя бы плодотворно мечтать о том, что должно и может быть.

Далеко не все те, кто считал себя конструктивистами, вешая на стены свои станковые картины с изображением надуманных соотношений зубчатых колес и расцвеченных треугольников, были конструктивистами действительно. В. Татлин от своих «контррельефов», Л. Лисицкий от своих «проулов», А. Родченко от «цветописи» пришли к структурным решениям реальных пространственных задач. И совсем другое было у тех, кто от своих «цветодинамических» подражаний ни к чему не приходил.

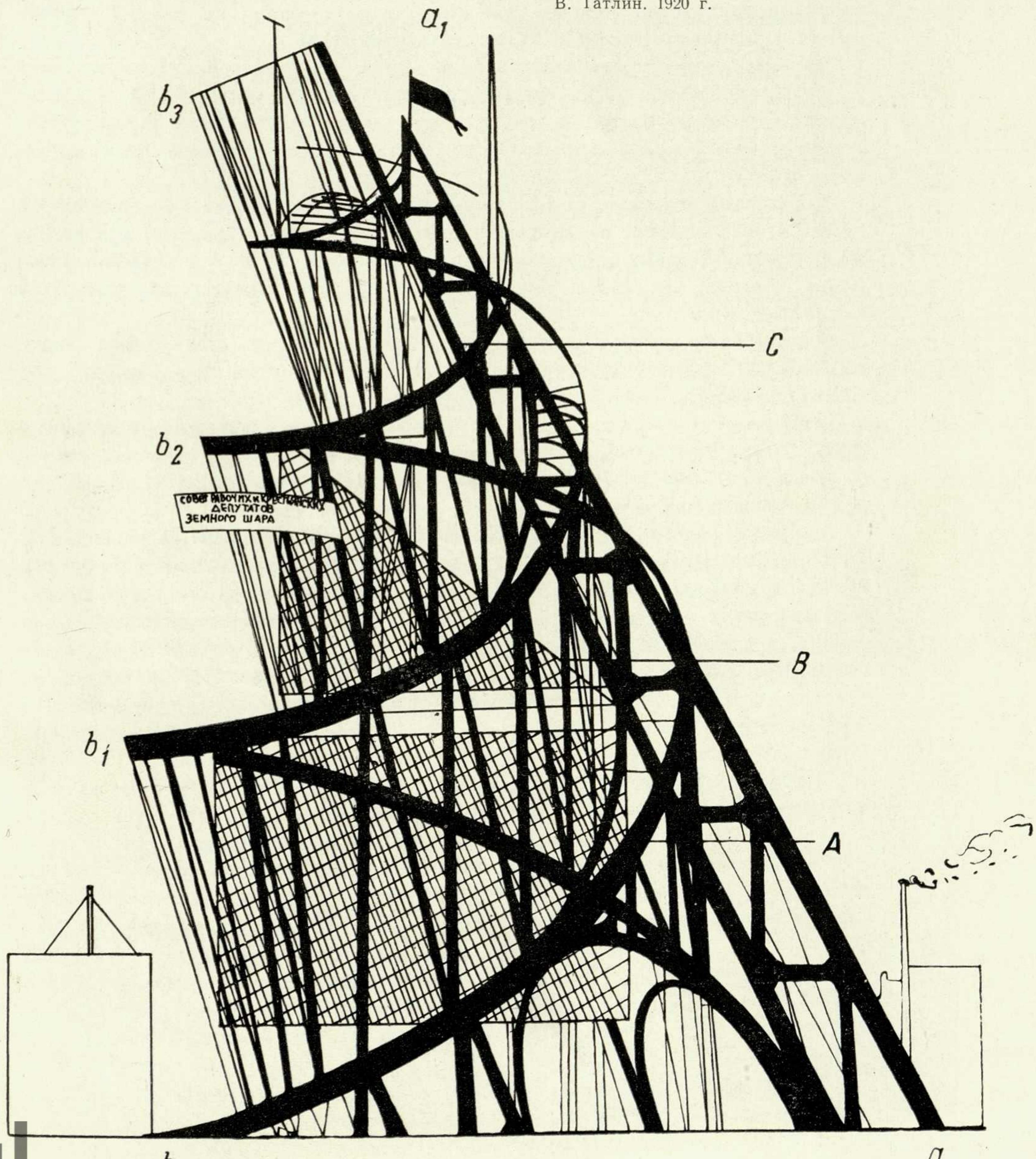
Рассуждать нужно конкретно и судить тоже конкретно. Только так мы можем прийти к верному пониманию значения 20-х годов в истории советской художественной культуры, справедливо помнить или по праву забыть имена тех, кто заслужил то или другое.

Это относится как к практической, так и к педагогической деятельности людей искусства, в сознании которых Великая Октябрьская социалистическая революция пробудила желание и решимость встать в ряды тех, кто навсегда связал свои судьбы с судьбами пролетарской социалистической революции.

И дело, конечно, не только в преданности, инициативности и энтузиазме передовых людей, закладывавших фундамент той новой области эстетической культуры, которая тогда не могла еще развернуться. Главное в самом факте совершившейся социальной революции, которая, развиваясь по ленинской программе, создала уже совершенно реальные условия для того, чтобы вся предметная среда, в которой протекает жизнь свободного человека, осенилась качеством красоты и гармонии, равно доступным всем народам нашей великой страны.

А именно в этом всеобщем значении нашего советского, социалистического по своему содержанию художественного конструирования, в этой всенародности эстетической культуры и заключается истинно передовая ее сущность.

Памятник III Интернационала. Проект. Художник В. Татлин. 1920 г.



# Программа-декларация Художественно- производственной комиссии

Вскоре после свершения Великой Октябрьской социалистической революции, несмотря на тяжелое экономическое положение в стране, Советское правительство начинает уделять внимание вопросу внедрения художественного творчества в производство. При Отделе изобразительных искусств (ИЗО) Наркомпроса РСФСР создаются Подотдел художественной промышленности (сентябрь 1918 года) и Художественно-производственный совет (октябрь 1919 года). В состав последнего наряду с художниками-«производственниками» входили представители профессиональных союзов — текстильщиков, металлистов, деревообделочников, рабочих строительной, полиграфической, стекольно-фарфоровой, швейной и других отраслей промышленности\*.

Создание этих органов должно было способствовать распространению в стране художественно-промышленного образования и организации производства на художественных началах.

В течение 1919 года во многих губерниях страны (Московской, Владимирской, Смоленской, Пермской, Вятской, Тверской, Иваново-Вознесенской, Тобольской, Псковской и др.) были созданы художественно-промышленные мастерские, преследовавшие учебные и производственные цели.

Чтобы установить контакты между художниками, работающими в промышленности, Художественно-производственный совет ИЗО Наркомпроса созывает в мае 1919 года в Москве съезд заведующих художественно-промышленными мастерскими, а в августе того же года проводит Первую Всероссийскую конференцию по художественной промышленности\*\*.

При Научно-техническом отделе (НТО) ВСНХ организуется Художественно-производственная комиссия. Она учреждалась согласно пункту 4 декрета СНК об образовании НТО, подписанного В. И. Лениным 16 августа 1918 года.

\* Центральный государственный архив Октябрьской революции (ЦГАОР), ф. 2306, оп. 23, д. 14, л. 245.

\*\* См. «Первая Всероссийская конференция по художественной промышленности. Август, 1919 г.». Подотдел Художественной промышленности Отдела изобразительных искусств Наркомпроса. М., 1920.

P. C. F. C. P.

ВЫСШИЙ СОВЕТ НАРОДНОГО ХОЗЯЙСТВА.

Научно-Технический Отдел (Н. Т. О.).

## Художественно-Производственная Комиссия.

Художественно-Производственная Комиссия ставит своей главной задачей развитие и поддержание в народе художественного творчества, уже давно создавшего в прошлых столетиях высоко талантливые образцы художественной промышленности в народном быте.

Стимулы труда, науки и искусства составляют весь смысл жизни, без них мы бы не знали, зачем существуем. Точная наука и беспрерывно завоеваывающая все новые достижения техники облегчает труд, искусство же, как проявление высшей культуры, украшает и радует трудовую жизнь.

Художественная промышленность, по своей философской сущности, тесно и неразрывно связана с архитектурой, живописью и скульптурой. Ей надлежит разрешать те же проблемы, но она проводит их непосредственно в жизнь народа и создает светлые, радостные условия во всем народном быте человечества.

Старшая, по праву, сестра этих трех художественных дисциплин — архитектура с незапамятных времен, до возникновения живописи и скульптуры, руководила художественной промышленностью, творя с нею рука об руку и создавая культурные условия для жилья трудящегося народа и устраивая ему уютный семейный очаг.

Рациональное осуществление этой извечной задачи стоит перед нами: искусство как художественное народное творчество — есть соль жизни, без него труд — сирота.

Новые формы социалистической жизни требуют и новых художественных форм, но это еще не значит, что мы должны отречься от наследия старой художественной культуры, художественные ценности которой до сего времени еще не превзойдены.

Искусство постоянно эволюционировало: оно переходило в упадочность, развивалось по всевозможным направлениям и одновременно искало новых путей для своего индивидуального выявления. Эти новые искания полны безграничных возможностей в своих достижениях и нам следует очень внимательно к ним относиться и уметь разбираться в них. Но теперь, при новом жизненном строе мы должны найти верный критерий для расшифрований этих течений в искусстве и для беспощадной очистки его от буржуазности и эстетической изненежности и достичь установления в искусстве тех здоровых начал, которые могли бы достойно отвечать утилитарным запросам народного быта.

Народный быт во всех своих проявлениях должен радовать глаз; во всем должен проявляться целесообразный комфорт; нужно украсить отдых трудящегося человека и дать ему уютный домашний очаг.

Согласно положения об учреждении Художественно-Производственной Комиссии — она разрабатывает и согласует различные мероприятия по художественной части во всех производственных Отделах ВСНХ и соответствующих учреждениях Р. С. Ф. С. Р.; она согласует и координирует работу Главков, Центров и Отделов ВСНХ и других Комиссионератов в области художественно-производственных заданий, а также содействует всем художественно-производственным учреждениям при создании ими необходимых приборов и препаратов и принимает меры к производству.

Сообразно с этим Художественно-Производственная Комиссия руководит художественной стороной в постройках фабричного, школьного, рабоче-

поселочного и крестьянского строительства, равно же и во внутренней отделке и обстановке, меблировке, и вообще во всем пародном быте. Ее ведению подлежит художественная часть всех производств, где эта художественная сторона имеет место, то есть текстильное, стекольно-керамическое, деревообделочное, металлическое, горное, полиграфическое и др. обрабатывающие производства и кустарное дело. Она обслуживает Главтекстиль, отдел стекла и фарфора, Горный Совет, Главлеском, Комгосоор, Полиграфический отд., Отдел металла, Главкустпром, Внешторг и Наркомпрос.

Для использования творческих художественных сил и привлечения их к этой важной работе Комиссия организует повсеместно художественный надзор, объединяя работы художественного труда и участие отдельных художников, устанавливает тесный деловой контакт для объединения мероприятий ИЗО Главпрофобра и научных станций научного технического отдела ВСНХ, для чего объединяет мероприятия отдельных главков для подъема художественного уровня производства. Она организует консультативное бюро по художественно-производственным вопросам, под руководством «тройки» (Президиум Комиссии) привлекая для этого художников специалистов с опытным стажем.

Комиссия организует соревнования и объявляет различные конкурсы и также устраивает музеи образцов и моделей по художественной промышленности, центральные художественные мастерские для выработки моделей и рисунков, также в фабрично-заводских районах и на местах кустарного производства. В ее же программу входит устройство периодических и подвижных показательных выставок.

Всей работой художественно-производственной Комиссии диктуется также необходимость созыва Конференции художников-рабочих.

Художественное творчество должно довести все поселения до жизнерадостных городов-садов с максимум комфорта. Этот стимул составит базу для творчества в центральных мастерских под наблюдением тройки, где избранные художники, с вполне выясненным художественным стажем, работают над созданием моделей, рисунков и выработкой образцов.

Это то горно, в котором будут выковываться новые формы для новой светлой жизни.

Заканчивая эту программу, следует отметить тот очень важный момент, когда художественная промышленность повелительно влияет на подъем экономической жизни страны, влияя на рост заграничного экспорта.

Художественно-производственное творчество при восстановлении нашей разрушенной промышленности должно играть громадную роль в деле значений РОССИИ на международном рынке обмена.

Оригинальное художественное произведение возрождающейся промышленности заставит рынки Западной Европы обратить внимание на те продукты обмена, коих непосредственная ценность возрастает благодаря ее художественной внешности. Ценность всякого производства возрастает вместе с качеством и его красотой и характерным обликом, что должно сильно благоприятствовать выгодности обмена.

**ПРЕЗИДИУМ:** от НТО — Председатель  
профессор и академик архитектуры **Ф. О. Шехтель**.  
от ИЗО художник **И. В. Аверинцев**.  
от Главпрофобра художник **А. П. Барышников**.



Разрешается к публикации зампредседателем И. Т. О. М. Галиловой-Скобко.

1-я Образц. тип. М. С. И. Х. Птицынская, 71. Москва

НТО создавался в целях централизации всего научно-технического опытного дела в стране, в целях сближения науки и техники с практикой производства. Пункт 4 декрета предусматривал научно-техническую экспертизу Отдела по всем отраслям народного хозяйства. Таким образом, Комиссия должна была взять на себя в какой-то мере и роль государственного эксперта по качеству выпускаемых изделий.

Президиум Комиссии был утвержден Коллегией НТО 29 ноября 1920 года\*. В состав Комиссии вошли художники по следующим специальностям: С. Маркелов (ткачество), Н. Соболев (набойка), А. Топорков (обработка дерева), А. Филиппов (керамика), Ф. Мишуков (обработка металла), Б. Королев (обработка камня), И. Аверинцев (обработка кожи и кости), А. Барышников (эмаль), Ф. Шехтель (архитектура) и др.\*\*.

Члены Комиссии разработали программу-декларацию\*\*\*, в которой были сформулированы основные задачи и план работы Комиссии на ближайшее будущее (на стр. 14—15 дано факсимильное воспроизведение названного документа). В этой программе нашел свое отражение первый опыт государственного решения вопроса о внедрении в промышленность методов художественного конструирования.

Художественно-производственная комиссия контролировала деятельность всех Главных комитетов и комиссариатов ВСНХ, связанных с художественным производством. Комиссия устанавливала также контакт между художественной стороной различных отраслей промышленности и соответствующими им отраслями науки. При Комиссии планировалось создание художественно-производственных мастерских государственного значения для изготовления различных проектов, моделей и образцов изделий\*\*\*\*.

Художественно-производственная комиссия ВСНХ тесно связала свою деятельность с Подотделом художественной промышленности и Художественно-производственным советом ИЗО Наркомпроса РСФСР, которые ставили своей целью разрабатывать методы создания новых образцов промышленных изделий и, испытав их художественные и технические достоинства, рекомендовать эти изделия через ВСНХ для массового производства.

Таким образом, уже в первые годы Советской власти был выдвинут в общегосударственном масштабе вопрос о создании предметной среды, отвечающей новым социально-экономическим условиям, уже тогда предпринимались первые шаги для его решения.

\* Центральный Государственный архив народного хозяйства (ЦГАНХ), ф. 3429, оп. 60, д. 592, л. 87.

\*\* Там же, д. 477, л. 5.

\*\*\* Позднее текст документа был опубликован в сб. «Советское искусство за 15 лет. Материалы и документация». Под ред. И. Л. Майца. М., 1933, стр. 93—96.

\*\*\*\* Из протокола заседания Художественно-производственной комиссии от 4 января 1921 года ЦГАНХ, ф. 3429, оп. 60, д. 477, л. 15.

## К истории советского дизайна

Н. Воронов, канд. исторических наук, ВНИИТЭ

История советского дизайна еще не написана\*. Между тем, осознать задачи сегодняшнего дня в дизайне можно только при рассмотрении этого движения в широком историческом контексте. Перед нами стоит задача довольно сложная, потому что до начала 1960-х годов ни дизайна, ни художественного конструирования в их современном понимании у нас фактически не было. Следовательно, нужно в деятельности отдельных лиц и учреждений вскрыть те черты и элементы, которые позднее развились в современный дизайн.

Какие же элементы дизайна мы хотим искать в истории? На наш взгляд, главным признаком дизайна следует считать удобство изделий с вытекающим отсюда первым производным признаком — эстетической выразительностью, т. е. принципом красоты.

Любопытно, что как только мы начинаем смотреть на историю материальной культуры под этим углом зрения, так перед нами возникает ряд объектов и явлений, которые до сих пор не были и не могли

быть глубоко изучены и проанализированы именно потому, что подходили к ним не с позиций истории дизайна, а с различных иных точек зрения, не позволявших понять сущность и специфику этих объектов или явлений.

\* \* \*

Начнем с первых лет Советской власти. Мы тут сразу же увидим по меньшей мере два разнородных движения, причем в них обоих не так уж трудно находить элементы дизайна. Первое — это известное движение «производственников», людей, провозгласивших целью развития искусства его слияние с промышленным производством, а в идеале — и со всей жизнью, т. е. рассматривавших искусство прежде всего как «делание вещей», а в конечном итоге как «жизнестроение». К этой группе «производственников» и конструктивистов принадлежали в области изобразительного искусства В. Татлин, А. Родченко, В. Степанова, братья Стенберги, в архитектуре — А. Ган, И. Леонидов, М. Гинзбург, братья Весницы, Голосовы, в кино — Д. Вертов, С. Эйзенштейн, в поэзии — В. Маяковский, А. Гастев, Н. Асеев, В. Луговской, в музыке — Д. Шостакович, в театре — В. Мейерхольд, в искусствоведении — Н. Чуцак, Б. Арватов, Б. Кушнер, О. Брик, Н. Тарабукин и т. д. Это движение охватило почти все области искусства, что было его спецификой, его силой и его слабостью. Связанные с искусством, эти деятели, несмотря на все их желание проникнуть в производство, занимались по сути дела реформированием не производства, а искусства. И, несмотря на радикальные лозунги, искреннее желание пронести народу реальную пользу, они стояли страшно далеко от производства. Небольшие конкретные задачи, которые можно было решать в начале 20-х годов, казались им слишком мелкими, профанирующими высокие идеалы коммунистического производственного искусства. Это были задачи организации реального быта строителей нового общества, еще далеко не перевоспитавшихся, часто даже неграмотных. «Производственники» же призывали полностью разрушить еще не освоенную старую культуру и построить на ее месте коллективистскую культуру всеобщей коммуны, всеобщего братства. Вспомним, что все это проповедовалось в условиях, с одной стороны, почти полной хозяйственной разрухи, а с другой — начавшегося нэпа, который тогда один мог как-то вывести страну из полосы полного хозяйственного застоя. Ясно, что в те годы движение «производственников» носило черты утопизма и находилось далеко от реальных производственных нужд страны. Это движение внесло поразительный по новаторству, свежести и цельности вклад в развитие собственно искусства и архитектуры. В теории «производственники» ясно видели конечную цель переустройства жизни по законам красоты, мерили свои задачи не кургузым аршином индивидуального быта, а световыми годами организованного коллектиivistского общества, требовали от искусства не «приукрашивания», а действительного переустройства жизни.

Естественно, что движение «производственников» ставит перед историками дизайна массу увлекательных вопросов. Прежде всего: каковы истоки этого движения? Где корни того, что в первые же годы после Октябрьской революции оно предстает перед нами уже почти сложившимся мощным явлением?

Несомненная идейная связь производственников с рабочим движением в России, революцией, марксистским мировоззрением и его идеалами построения коммунистического общества. Создательные идеи производственников, их мечты об искусственном строительстве, искусстве «преобразования материи» находились также в тесной связи с практической задачей коренного переустройства общества, которая стояла перед молодым Советским государством.

Наряду с вопросом об истоках встает вопрос и о последствиях движения «производственников». Закат этого движения часто объясняется субъективными причинами, но, по-видимому, дело было главным образом в том разрыве между мечтами и теоретическими построениями «производственников» и непосредственными задачами, которые стояли перед новым обществом в области культуры. Наследие царской России — бесправие, нищета, неграмотность огромной массы народа — делало невозможными широкое распространение и восприятие новых идей, далеких от практики того времени. Ратуя за связь с производством и даже за замену инженера художником, «производственники» в реальной жизни стояли далеко от производства.

То, что они действительно умели и могли делать (мебель, одежда), тогда почти не производилось, и «производственникам» приходилось ограничиваться выставочной и театральной деятельностью. С более же сложными производствами они были не связаны. Мало того — они зачастую и не могли с ними связаться по идейным причинам. Например, поскольку еще не было колхозов, первые тракторы проектировались и выпускались (на заводе «Возрождение») в расчете на крестьян-единоличников, на небольшие коммуны и артельные товарищества. Это были тракторы мощностью не более 10—15 лошадиных сил, что отражалось и в их названиях: «Карлик», «Гном» и т. д. Но могли ли «производственники» мыслить масштабами мелкого крестьянского двора! Их идеи требовали воплощения в миллионных тиражах, а страна создавала первый трактор, первый автомобиль, первый тепловоз... Социальный утопизм «производственников» и отсутствие технических знаний мешали им включиться в не развитое, еще только становящееся на ноги производство 20-х годов.

Второе направление, существовавшее в 20-е годы, — это то, что можно назвать «инженерным дизайном», осуществлявшимся в уникальных образцах. Здесь нам гораздо яснее истоки движения и пути его развития. Инженерным дизайном занимались в основном представители русской инженерной школы, а эта школа в конце XIX—начале XX века являлась одной из передовых в мире. Достаточно вспомнить

\* Имеются лишь отдельные статьи (А. Абрамовой, О. Айзенштадт, Р. Антонова, Л. Жадовой и др.) по частным проблемам. В этих статьях, как и в более ранней фундаментальной работе Д. Аркина («Искусство бытовой вещи». М., 1932), особенно повезло «производственникам». Интересный фактический материал содержится в книге В. Бродского («Как машина стала красивой», Л., 1965).

работы Н. Жуковского в области авиации, труды наших инженеров по созданию новых типов мощных паровозов, по строительству мостов и прокладке в тяжелейших условиях транссибирской магистрали, работы в области сталелитейного производства и многое другое. Несмотря на отсталость и неразвитость промышленности, мы обладали небольшими, но превосходными кадрами широко образованных талантливых инженеров. Некоторыми из этих инженеров (П. Страховым, М. Кирпичевым, В. Энгельмайером, И. Рербергом, В. Шуховым и др.) еще в конце XIX — начале XX века не только ставились, но и решались

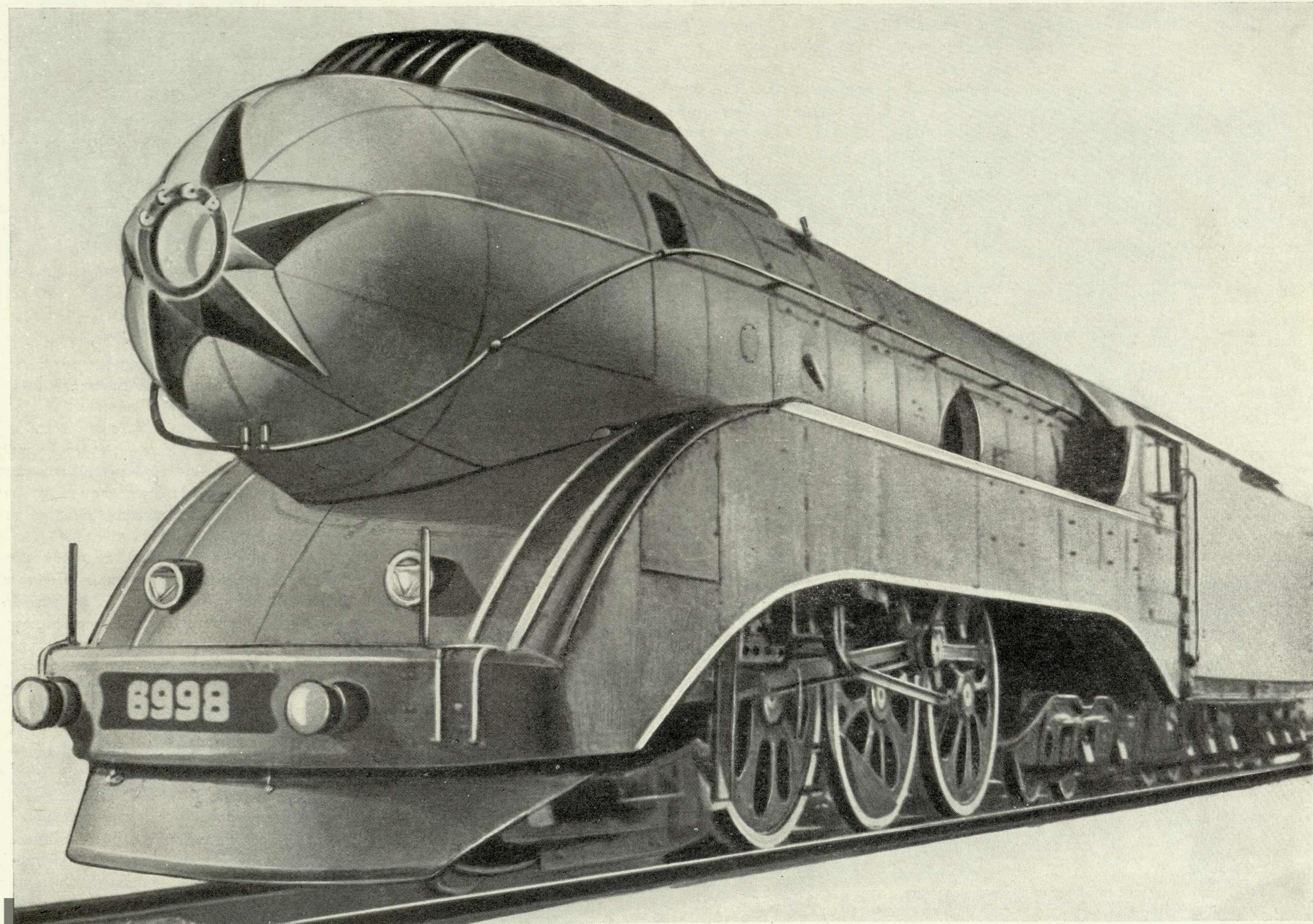
вопросы использования в технике эстетических закономерностей. Стоит вспомнить хотя бы книгу П. Страхова «Эстетические задачи техники» (Спб., 1906), здания центрального телеграфа и Киевского вокзала в Москве И. Рерберга, металлические конструкции маяков и крытых перронов В. Шухова и т. д. Не удивительно поэтому, что первые же работы представителей этой школы в советское время обладали эстетической выразительностью, повышенными удобствами и даже определенной социальной значимостью.

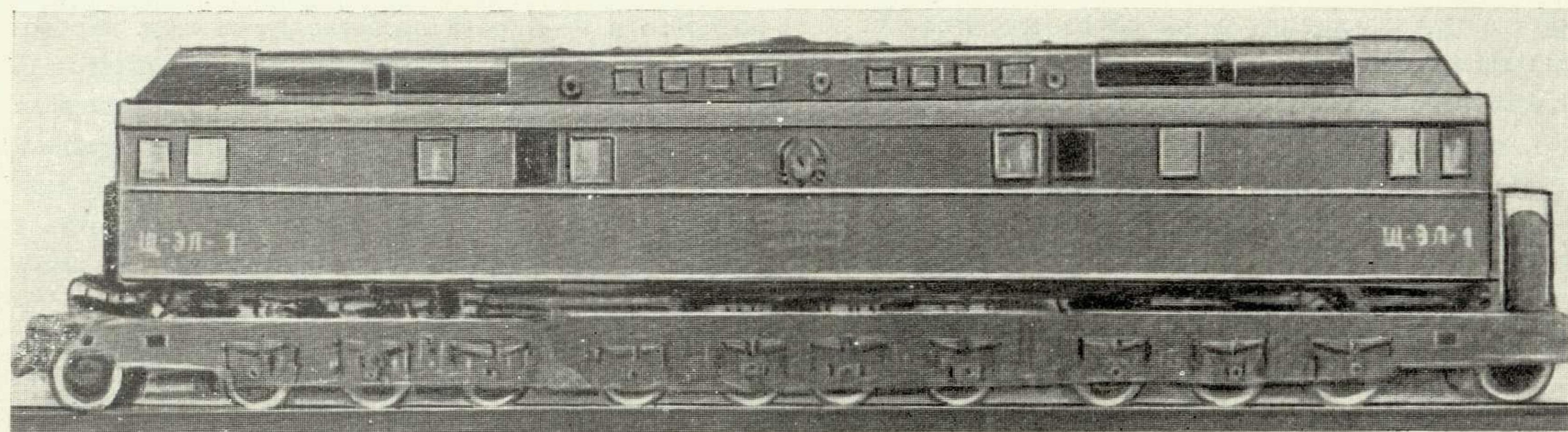
Именно Советская Россия первой в мире занялась воплощением в жизнь идеи тепловоза (к. п. д.

которого в 3—4 раза превосходит к. п. д. паровоза), горячо поддержанной В. И. Лениным. Первый тепловоз был построен в 1924 году в Ленинграде бывшим народовольцем Яковом Модестовичем Гаккелем. Тепловоз Я. Гаккеля предоставлял значительно больше удобств машинисту: он работал в закрытой, максимально изолированной от шума моторов кабине с превосходным обзором пути. Условия и безопасность труда не шли ни в какое сравнение с соответствующими показателями паровозов.

Внешне тепловоз Гаккеля напоминал пассажирский вагон — он был весь накрыт кожухом с окнами.

Скоростной паровоз типа 2-3-2, спроектированный под руководством инженера Д. Львова и построенный на Луганском паровозостроительном заводе имени Октябрьской революции. Расчетная скорость — 180 км/час. 1938 г.

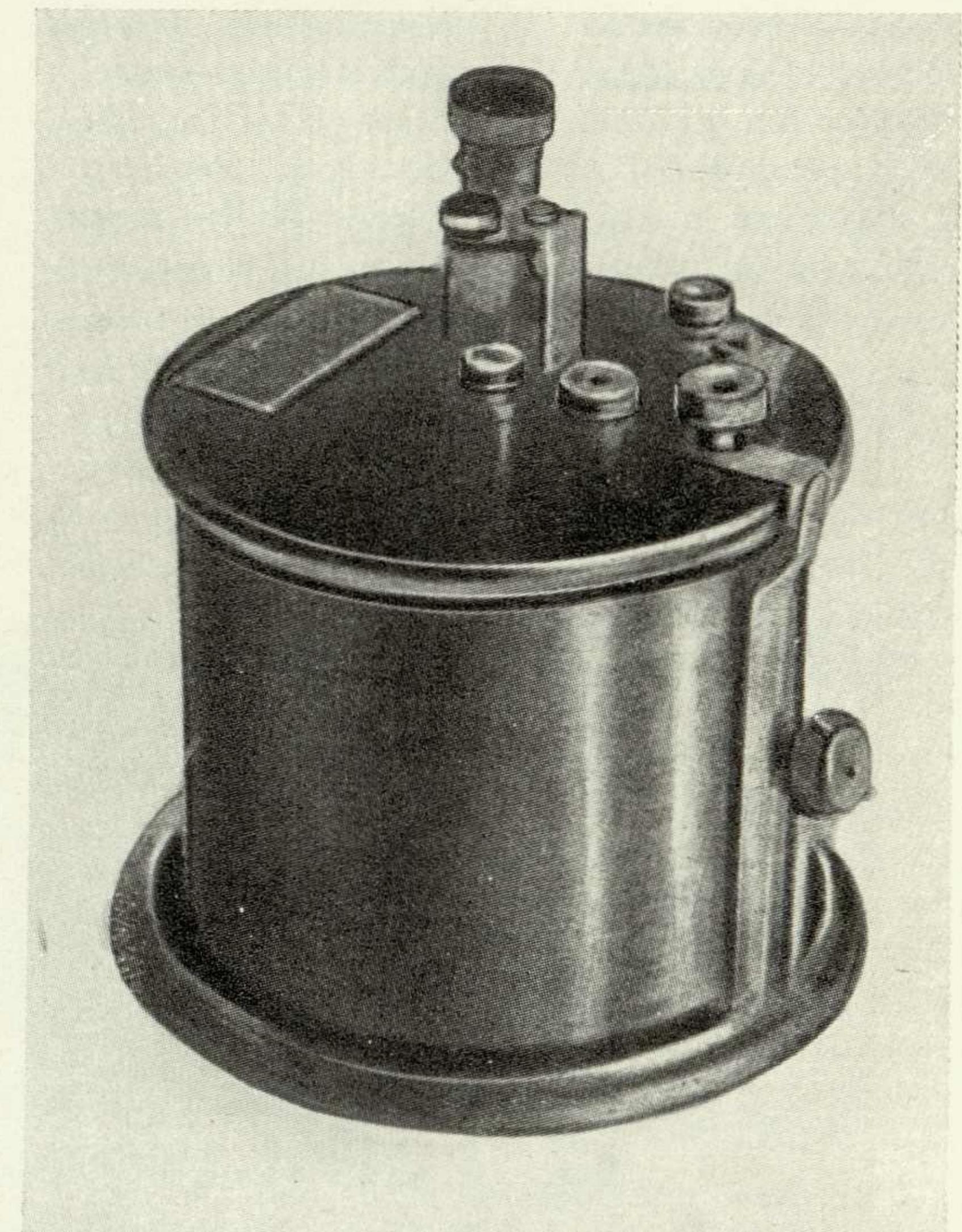




Первый советский тепловоз системы Я. Гаккеля. 1924 г.

Один из первых детекторных радиоприемников массового выпуска. 1928 г.

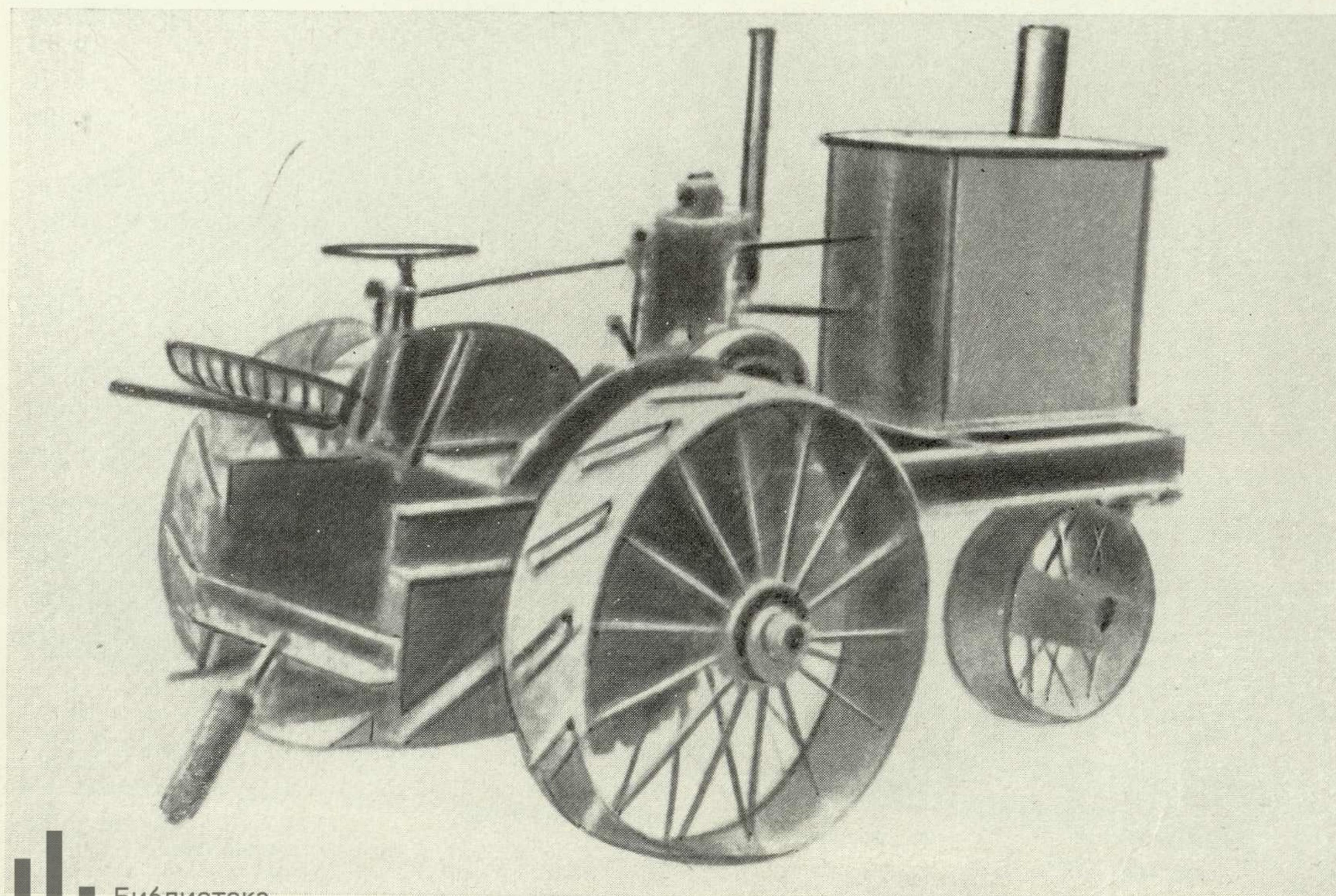
Трактор Я. Мамина. 1920 г.



Кстати сказать, это было первое применение принципа «кофуховости» на транспорте. Впоследствии, как известно, в обтекаемых паровозах, в автобусах с «вагонной» компоновкой этот принцип нашел широкое распространение. В 20-х же годах такое зрительное единство тягового средства с составом нередко приводило к забавным недоразумениям — дежурные по станции не хотели давать сигнал отправления, ибо состав, по их мнению, состоял из одних лишь вагонов — локомотива не было. Как ответ на социальные задачи дня представляют значительный интерес первые тракторы Я. Мамина. Сконструированные в расчете на малограмотного крестьянина, они отличались поразительной легкостью управления. В отзывах, приходивших на завод «Возрождение», пользователи этих тракторов с благодарностью писали, что машина Мамина — это настоящий «крестьянский трактор», что они управ-

ляются с ним без «монтера» и без «указательной книги».

Можно отметить еще работы Нижегородской радиолаборатории М. Бонч-Бруевича, стоявшей на уровне, а в ряде направлений и превышавшей достижения мировой радиотехники 20—30-х годов. С деятельностью этой лаборатории, в частности, связано проектирование и строительство наиболее мощной советской радиостанции предвоенных лет — станции им. Коминтерна, для которой В. Шуховым была спроектирована построенная в Москве на Шаболовке ажурная стальная радиомачта. В этой же Нижегородской лаборатории получили путевку в жизнь знаменитые «детекторные» приемники, имевшие до середины 30-х годов чрезвычайно широкое распространение и способствовавшие проникновению радио в повседневный быт. Внешний облик этих радиоприемников (черные ящички или



большие катушки с металлическими клеммами и гнездами для присоединения наушников) был характерен для быта конца 20-х годов.

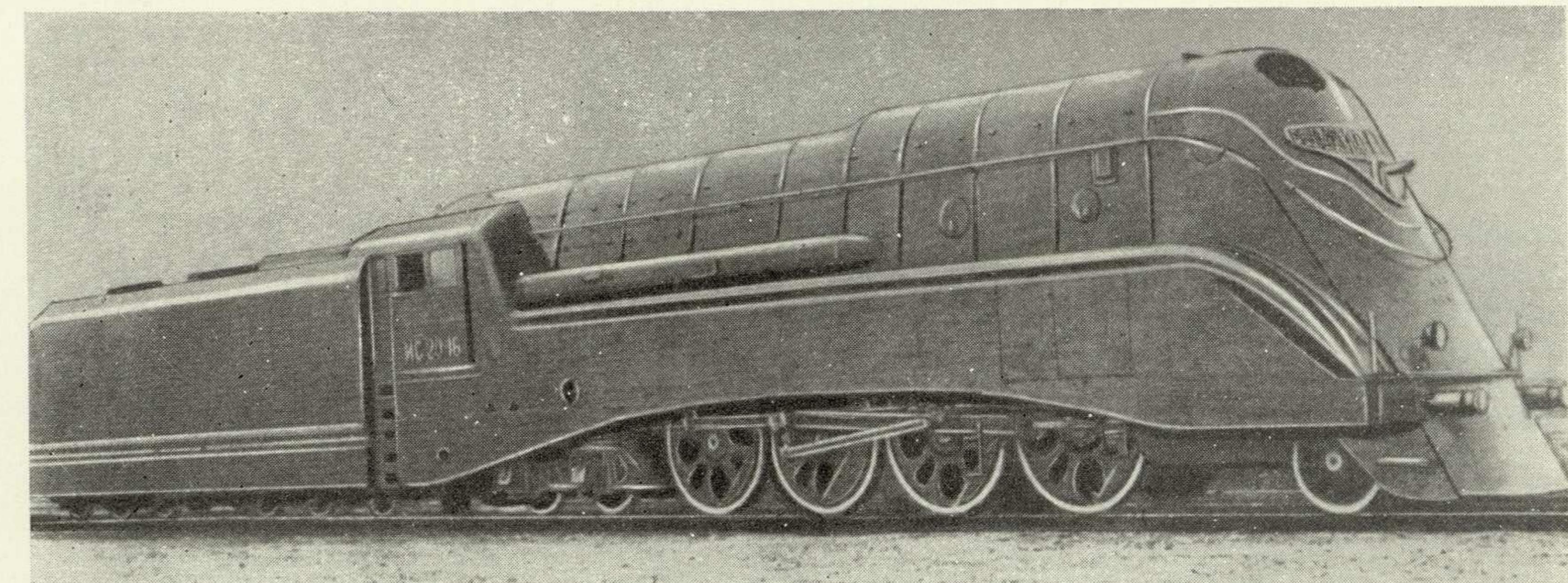
Необходимо отметить, что в 20-е же годы зародилось еще одно направление — научный дизайн, основанный на воплощении требований психотехники, биомеханики, эргономики и других наук, являвшихся предшественницами современной эргономики. Среди этих работ наиболее значительной (из известных на сегодняшний день) является проект переоборудования рабочего места водителя московского трамвая, выполненный Н. Бернштейном. В проекте предлагалась полная перекомпоновка передней площадки моторного вагона, исходя из требований физиологического и психологического удобства работы водителя. Этот проект представляет большой интерес для истории эргономики. Инженерный дизайн 20-х годов воплощался в большинстве случаев в уникальные образцы, а нередко вообще оставался лишь в проектах. В условиях того времени иначе и не могло быть, потому что промышленность, способная обеспечить массовый или серийный выпуск изделий, еще только налаживалась. В этом отношении инженерный дизайн разделил судьбу дизайна «производственников», который тоже в основном не шел далее проектов или единичных образцов.

Общими для представителей русской инженерной мысли и «производственников» являются смелость решений, оригинальность в постановке задач, необычайная изобретательность. Часто из бросовых деталей, случайных материалов, с помощью примитивного технологического оборудования создавались вещи, удивлявшие позже весь мир простотой и новаторством, будь то «Рабочий клуб» А. Родченко, павильон СССР на Парижской выставке 1925 года К. Мельникова, тепловоз Я. Гаккеля или первая ГЭС на торфе в Шатуре с применением кольцевой системы энергоснабжения в пределах Московского промышленного района.

Все это позволяет назвать период дизайна 20-х годов временем «универсального дизайна», поскольку для него характерны единичность дизайнерских работ, уникализм и смелость дизайнерских проектов. Конечно, ни «производственники», ни инженеры того времени не считали и не называли себя ни дизайнерами, ни художниками-конструкторами. Осознание своей работы в этом смысле пришло значительно позже.

\* \* \*

Инженерный дизайн 30-х годов значительно отличается от «универсального дизайна» первых лет Советской власти. С конца 20-х до начала 40-х годов происходит постепенная внутренняя перестройка этого дизайна в расчете на массовое производство. Очень многое здесь зависело от культурного уровня инженеров и от состояния соответствующей отрасли промышленности. Так, поскольку железнодорожное дело было высоко развито в России, строительство паровозов и, в меньшей мере, тепловозов и электровозов развивалось у нас достаточно широко и самостоятельно. Были созданы оригинальные конструкции тяжелых паровозов (ФД), специальных пассажирских паровозов (ИС), паровозов с тендерами-конденсаторами для Турксиба и др. Несмотря на значительно сниженные в конце 30-х годов темпы строительства тепловозов и электровозов, были созданы новые оригинальные системы мощных тепловозов и двухсекционных электровозов. Во всяком случае, инженерная и дизайнерская мысль развивалась в железнодорожном деле достаточно плодотворно и успешно. Иную картину представляла собой автомобильная промышленность. Собственный небольшой опыт строительства малых грузовиков, легкового автомобиля НАМИ и «крестьянских тракторов» практически почти не был использован при создании крупного массового автотракторного производства, поскольку за рубежом было закуплено целиком несколько заводов. Так возникли ГАЗ, частично нынешний ЗИЛ и некоторые другие заводы. Такое решение позволило в очень короткий срок создать крупную массовую автоиндустрию. Но поскольку все оборудование, инструмент, технология, размерная система и т. д. были рассчитаны на производство определенных машин американских марок, мы попали в дальнейшем в некоторую зависимость от иностранных моделей и были вынуждены даже переналаживать оборудование при-

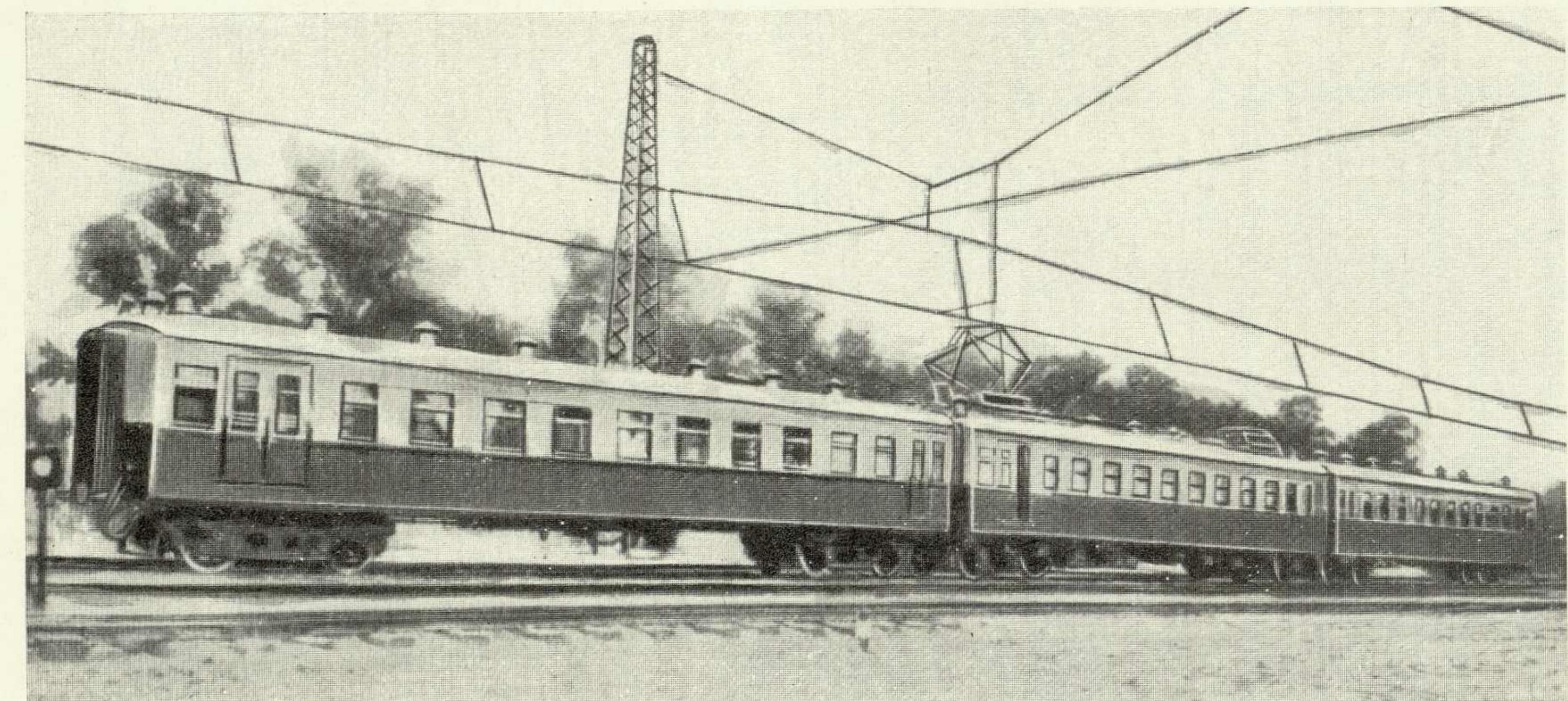


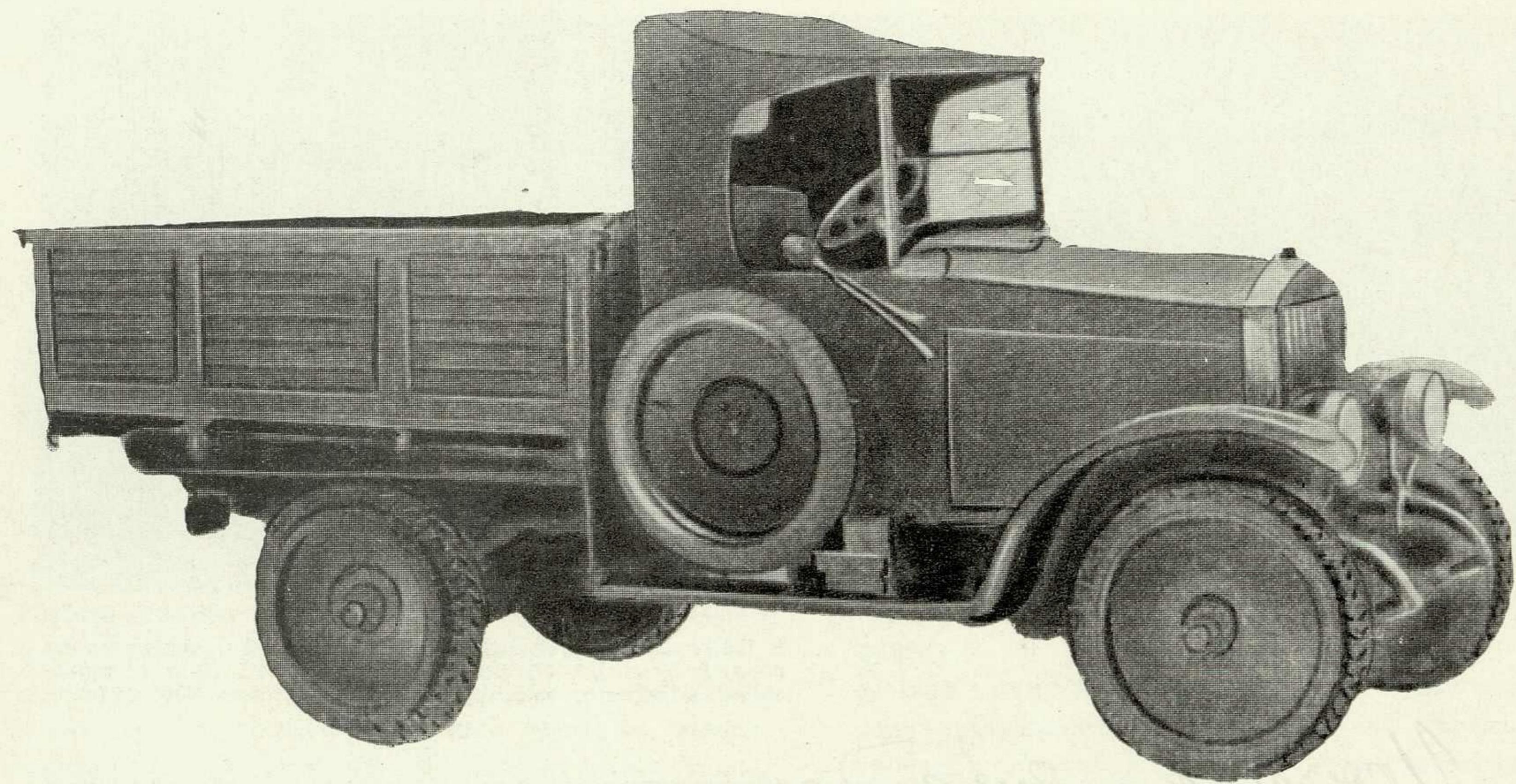
В 1937 г. Луганский паровозостроительный завод построил первый опытный обтекаемый паровоз ИС 20-16 с дисковыми колесами, конструкционная скорость 150 км/час.



Первый советский электровоз ВЛ-19-01. 1932 г.

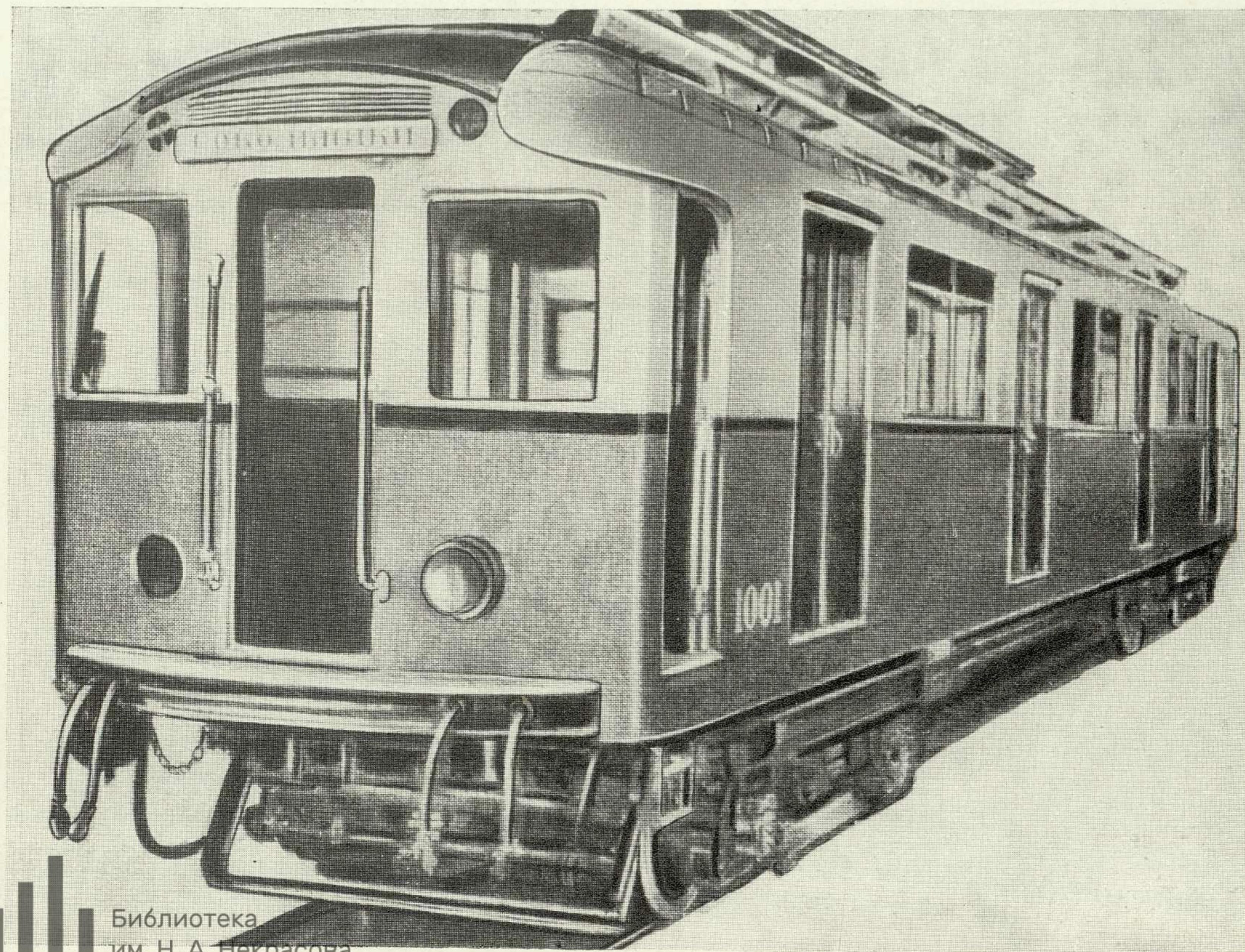
Трехвагонная секция с моторным вагоном серии Св. Эксплуатировалась на участке Москва—Мытищи с 1929 г.





Советский грузовой полутоннажный автомобиль АМО-Ф-15. Первые десять машин были выпущены к 7 ноября 1924 г.

Один из первых вагонов, выпущенных в 1935 году для первой очереди Московского метрополитена. Такие же вагоны продолжают обслуживать пассажиров (на линии «Щелковская» — «Киевская»).



мерно в том же направлении, в каком его переналаживал Форд, так как только это обеспечивало минимум затрат при переходе от одной модели к другой. Практически лишь к самому концу 30-х—началу 40-х годов мы несколько освободились от такой зависимости, а некоторые ее последствия ощущаем и по сей день. Естественно, что это замедлило и развитие дизайна в автомобилестроении. Фактически до конца 30-х годов здесь господствовал тот же уникальный и проектный дизайн, который в других областях ограничился 20-ми годами. Поворотным пунктом, ознаменовавшим наступление нового периода в истории советского дизайна, было сооружение Московского метрополитена. В отличие от многих западных метрополитенов того времени, московское метро сооружалось с самого начала как целостный архитектурно-транспортный организм. Архитектор практически работал как дизайнер, определяя не только архитектурные особенности станций, но и планировку всей линии, местоположение станций, увязку с наземным транспортом, внешний вид и отделку вагонов, шрифт надписей, форму обучающего персонала. Таким образом, архитектор координировал работу всех служб и организаций, участвовавших в строительстве метро. Он был здесь главной фигурой, и именно это позволило создать Московский метрополитен как единую систему, обеспечивающую небывалый по тому времени комфорт для пассажиров. Архитектурно-дизайнерская мысль сумела спаять все сооружения и отдельные инженерно-строительные системы (подвижной состав, перронные залы, эскалаторы, наземные вестибюли и т. д.) в такой цельный и радостный ансамбль, которого не было тогда нигде в мире.

Московское метро оказало несомненное влияние на практику проектирования метрополитенов в других странах, а в нашем городском транспортном хозяйстве оно перевернуло все привычные представления. Ощущив и оценив преимущества метро, москвичи вдруг увидели, насколько непрезентабельны их привычные средства передвижения — трамвай и автобус. И под влиянием метро началось переоборудование всего городского транспорта: во второй половине 30-х годов появились первые «обтекаемые» трамваи и троллейбусы, на улицы Москвы вышли первые два автобуса с «вагонной» компоновкой. Все эти транспортные средства имели, как и вагоны метро, автоматические двери, мягкие сиденья, никелированные поручни без лямок и т. д. Под явным влиянием вагонов метро была создана и первая советская автомотрисса, представлявшая собой два цельнометаллических со слегка закругленными углами вагона (первый из них частично занимал дизельный двигатель). Мотрисса имела только сидячие места (всего в обоих вагонах — около 150), изящную и удобную внутреннюю отделку и хороший обзор. Это был прообраз послевоенных дизельных туристских поездов. Автомотрисса курсировала по Октябрьской железной дороге, покрывая расстояние между Москвой и Ленинградом за 6—7 часов.

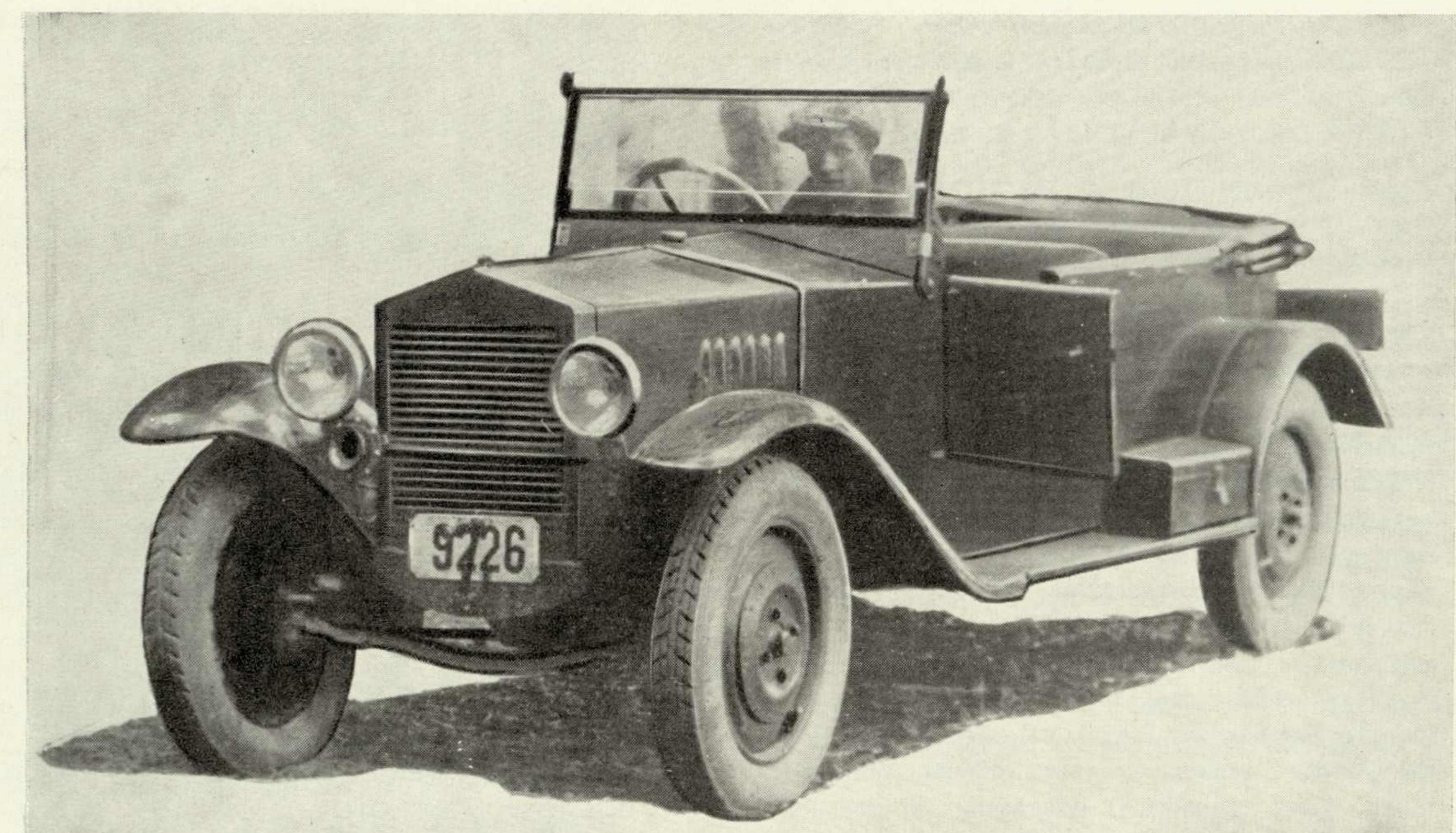
В конце 30-х годов в транспортном дизайне (как и в архитектуре) наблюдается тенденция к украшательству. Оно выражалось в том, что на котлы паровозов спереди прикрепляли металлические звезды, эмблемы и т. д. Особенно переусердствовали в этом создатели электровоза ПБ. Хотя он строился в конце 30-х годов, когда весь транспорт уже переходил на обтекаемые формы, электровоз имел почти плоский, как бы рубленый торец с огромной рельефной звездой и профильными портретами. Внешний вид другого локомотива — ВМ — несколько напоминал бронепоезд. А у нового предвоенного паровоза серии В дымоотбойные щиты по обеим сторонам котла были выполнены в виде развевающихся железных знамен.

Подобных примеров можно привести немало. Они говорят о стихийном стремлении молодых инженеров и проектировщиков, строителей и рабочих к красоте, к эстетическому освоению продуктов своего труда. И нельзя винить их в том, что у них было примитивное представление о красоте. Представителей же старой русской инженерной школы, более знакомых с проблемами эстетического освоения предметного мира, с каждым годом становилось все меньше. Буквально через 3—4 года после появления вагонов московского метро, оказавших такое благотворное влияние на весь общественный транспорт, начали публиковаться статьи, где критиковалось проектирование обтекаемых транспортных средств, — оно объявлялось модой, пришедшей с Запада и не нужной для социалистического транспорта.

Между тем, обтекаемость была научно обоснованным направлением — она позволяла улучшить аэродинамические свойства транспорта, а следовательно, и повысить его экономичность.

Первые опыты по обтекаемости начал у нас адъюнкт одной из военных академий инженер А. Никитин. После ряда испытаний, проведенных на моделях, он построил на шасси машины ГАЗ-А обтекаемый автомобиль с утопленными в крыльях фарами и без подножки. Это был первый прообраз будущей «Победы». Автомобиль А. Никитина испытывался в начале 30-х годов и показал отличные результаты. С середины 30-х годов обтекаемые и ложнообтекаемые формы начали постепенно захватывать мировое автомобилестроение. Это отразилось и на наших машинах М-1 и ЗИС-101, освоенных в массовом выпуске к 1937 году. Мягкие плавные линии обтекаемых тел появились в кузовах трамваев, троллейбусов и автобусов. Обтекаемый капот получил и паровоз ИС, водивший «Красную стрелу» по Октябрьской железной дороге. Новые предвоенные паровозы серии В и К-2 с колесной формулой 2-3-2, строившиеся на Луганском и Коломенском заводах, также начали выпускаться с кожухами обтекаемой формы.

В конце 30-х годов благодаря техническому прогрессу появилась возможность создавать более оригинальные модели в автомобилестроении. Одной из таких моделей была малолитражка КИМ, которую начали выпускать незадолго до

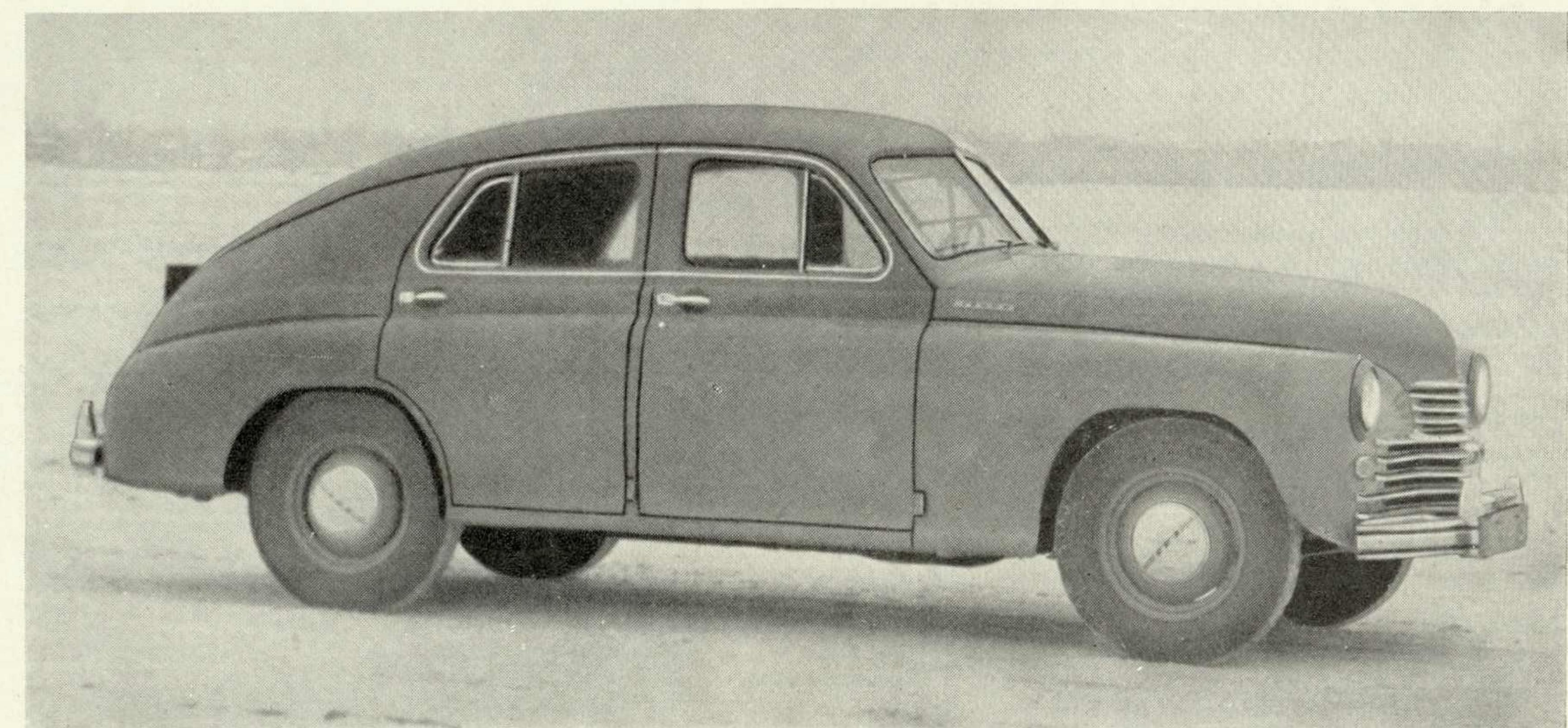


Первый советский легковой малолитражный автомобиль НАМИ-1, 1928 г. Выпускался московским заводом «Спартак».

войны. Ее кузов был разработан художником-конструктором В. Бродским. Следующим шагом было создание автомашины М-20 («Победа»), проектирование которой закончилось в 1943 году. Здесь художник В. Самойлов не только подвел итог пре-

дыдущему зарубежному и отечественному развитию обтекаемых форм, но и сделал своего рода эстетическое открытие, опередившее мировое автомобилестроение. Появление машины без крыльев, без подножек, со слаборасчлененным кузовом, как

Автомобиль К-М-20 «Победа» Горьковского автозавода. Первый серийный автомобиль с «бескрылым» обтекаемым кузовом. Художник-конструктор В. Самойлов. 1946 г.



бы накрывающим всю машину, может служить предметом законной гордости нашего дизайна и знаменательным итогом его развития в 30-е годы. (Выпускаться машина начала уже после войны.)

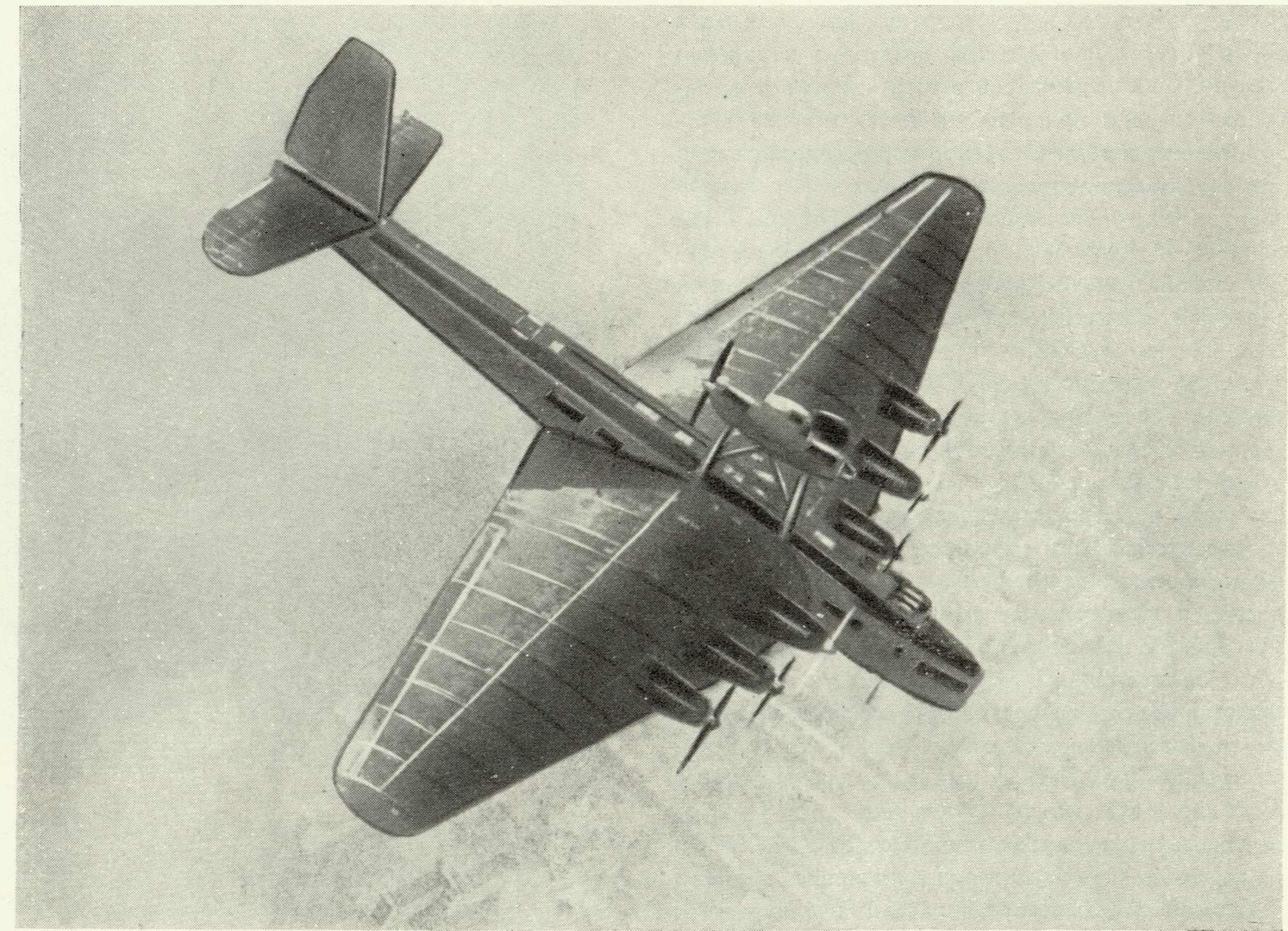
Однако, отдавая должное замечательной работе безвременно погибшего В. Самойлова, мы не должны забывать, что появление «Победы» было во многом предопределено развитием научной работы в области художественного конструирования. Отдельные специалисты проводили исследования, явившиеся в дальнейшем научной базой дизайнера проектирования.

Исследовательская работа велась в различных направлениях. Например, в той области, которую позже охватит эргономика, были исследованы удобства посадки и расположения органов управления грузовой машиной с определением максимальной и минимальной высоты сиденья, оптимального угла его наклона (на несколько градусов назад, как это позже обосновал Б. Акерблом), была определена оптимальная высота верхнего обреза ветрового стекла (для хорошего обозрения светофоров, которые раньше не устанавливались на сравнительно низких столбах, а подвешивались высоко над мостовой).

В области методики дизайнера проектирования большой интерес представляли работы А. Кириллова, в которых подробно разбирался сюрфасографический способ построения кривых поверхностей. В области судовой архитектуры, в частности проектирования палубных надстроек, ценные разработки опубликовал Л. Добин. Большой материал по эстетике автомобильного кузовостроения собрал инженер Е. Горлин. Наконец, интересные комплексные исследования были проведены Ю. Долматовским. Они охватывали широкий круг вопросов — от использования в технике целесообразных форм живой природы (то, что впоследствии стало разделом бионики) до выявления тенденций развития форм автомобилей и прогнозирования облика автомобилей будущего. Кроме того, Ю. Долматовский работал над исследованием форм и преимуществ заднемоторных автомобилей и автобусов с «вагонной» компоновкой, в проектировании первых образцов которых он непосредственно участвовал.

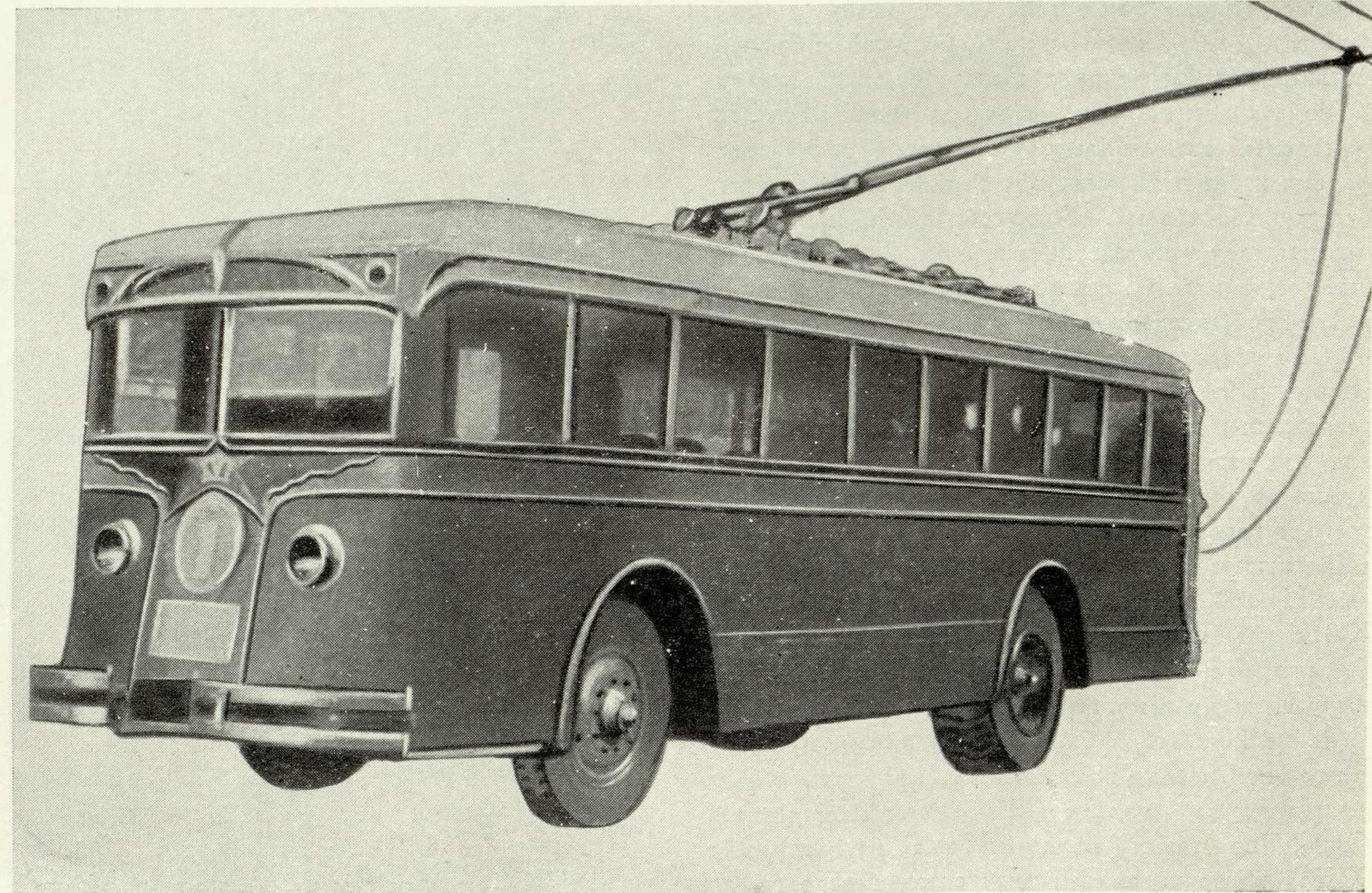
Известно, что художники участвовали в создании первого советского оригинального дискового телефонного аппарата, работали в области отделки радиоприемников, осветительной аппаратуры, мебели. В только что открывшемся в 1940 году Московском Доме архитектора состоялась первая выставка новых образцов мебели. В 30-е годы, особенно в конце этого периода, дизайн начал проникать и в область массового производства культурно-бытовых изделий.

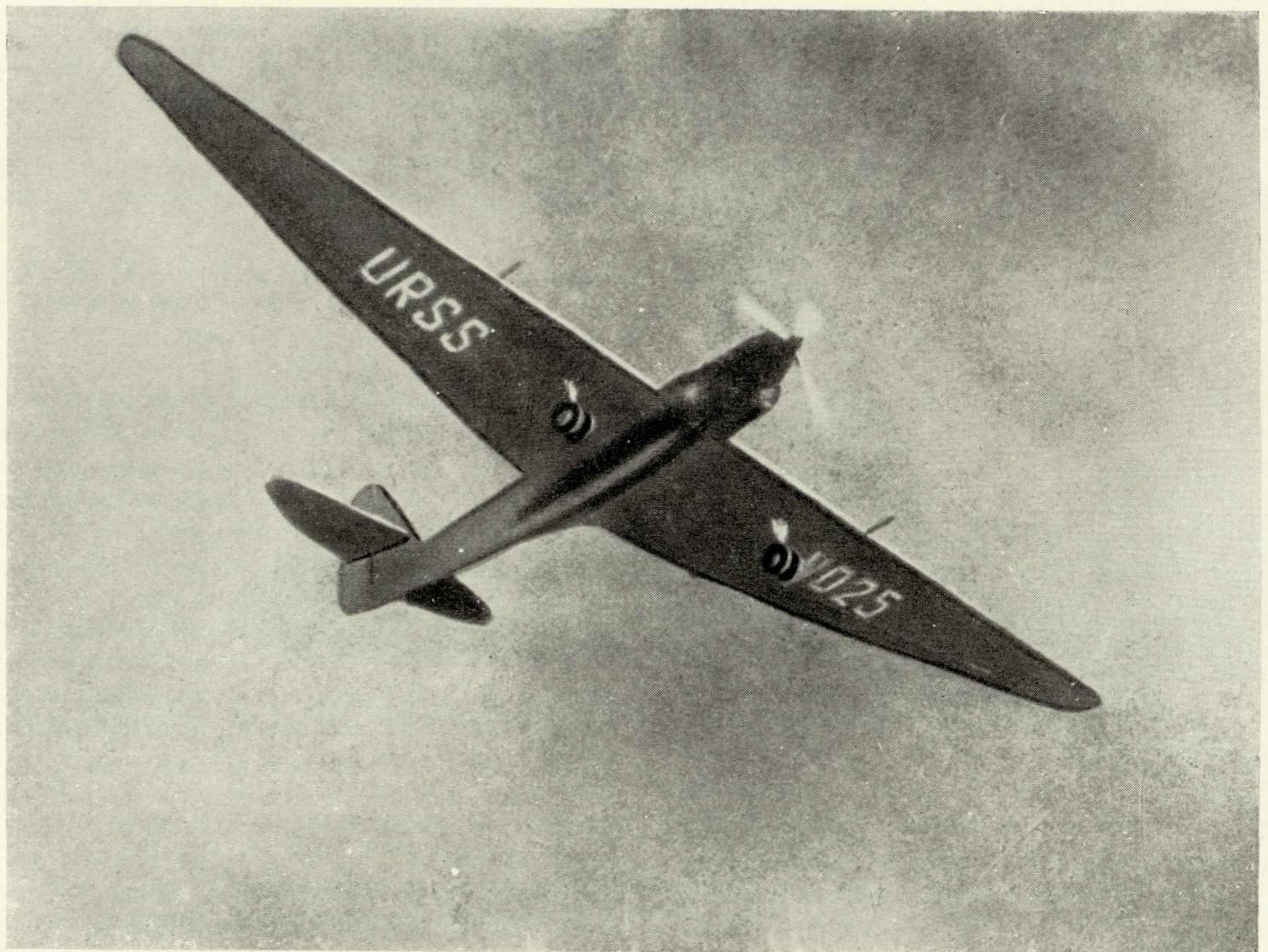
Задача историков дизайна — подробно исследовать проявления как научного дизайна, так и научных достижений в области теории и методики художественного конструирования, относящиеся к данному периоду. При этом следует помнить, что дизайнеры 30-х годов работали в чрезвычайно



Самолет АНТ-20 «Максим Горький». Спроектирован бригадой В. Петлякова под руководством А. Туполева в 1934 г. Самолет имел 8 двигателей. Был на борт 80 пассажиров. Скорость — 260 км/час.

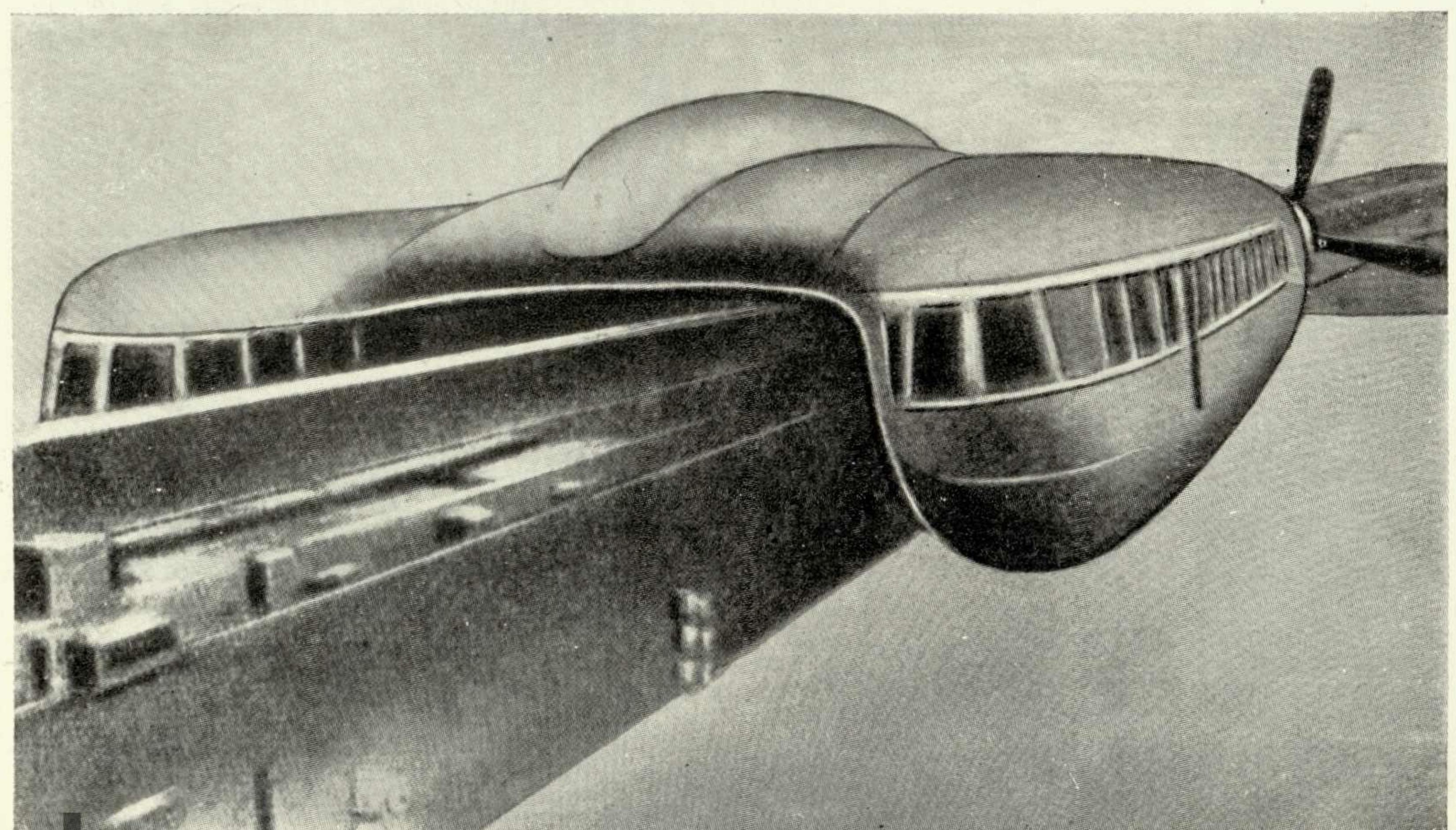
Первый отечественный троллейбус ТБ-1. 1933 г.





Цельнометаллический самолет-моноплан АНТ-25 конструкции П. Сухого (под руководством А. Туполева). Расчетная дальность полета — 15 000 км. 1933 г.

Модель вагона монорельсовой дороги системы инженера С. Вальднера. 1934 г.



трудных условиях. Их было мало, они были окружены непониманием или враждебной критикой тех, кто еще вчера громил «производственников» и конструктивистов, а сегодня радовался утверждению изобразительно-украшательского направления в архитектуре, требуя распространения этого направления и на промышленные формы.

В целом в 30-е годы происходил постепенный переход от «универсального дизайна» к дизайну в массовом производстве. Отдельные образцы, вроде самолета «Максим Горький» или «вагонных» автобусов, еще продолжали оставаться уникальными, но и они создавались уже в расчете на серию. Однако художественное конструирование развивалось тогда лишь благодаря энтузиазму и культуре отдельных инженеров, архитекторов и художников, участвовавших в промышленном проектировании. Дизайн упорно проникал в различные области, но это было неорганизованное, стихийное, неуправляемое движение, опиравшееся то на инициативу отдельных рабочих и инженеров, то на прямые указания ответственного руководителя, то на научные достижения у нас или за рубежом.

Существенной особенностью развития научной работы в дизайне 30-х годов было то, что эта работа выполнялась в виде прикладных, чисто практических исследований. Никакой общей теории, никаких рассуждений об «искусстве как жизнестроении» или о замене инженера художником как лицом, обеспечивающим целостность создаваемого предмета, — ничего этого не было и в помине. Разрозненность и стихийность движения не создавали условий для разработки теоретических проблем, а отсутствие ясной теории и перспектив развития не давало возможности собрать дизайнеров воедино и вооружить их общей и ясной программой.

Во время Великой Отечественной войны дизайнера-ская деятельность существенно сократилась. Однако уже были заложены основы ее будущего развития — воссозданы Московское (б. Строгановское) и Ленинградское высшие художественно-промышленные училища. Продолжалась работа в области инженерного дизайна, связанная тогда главным образом с совершенствованием военной техники.

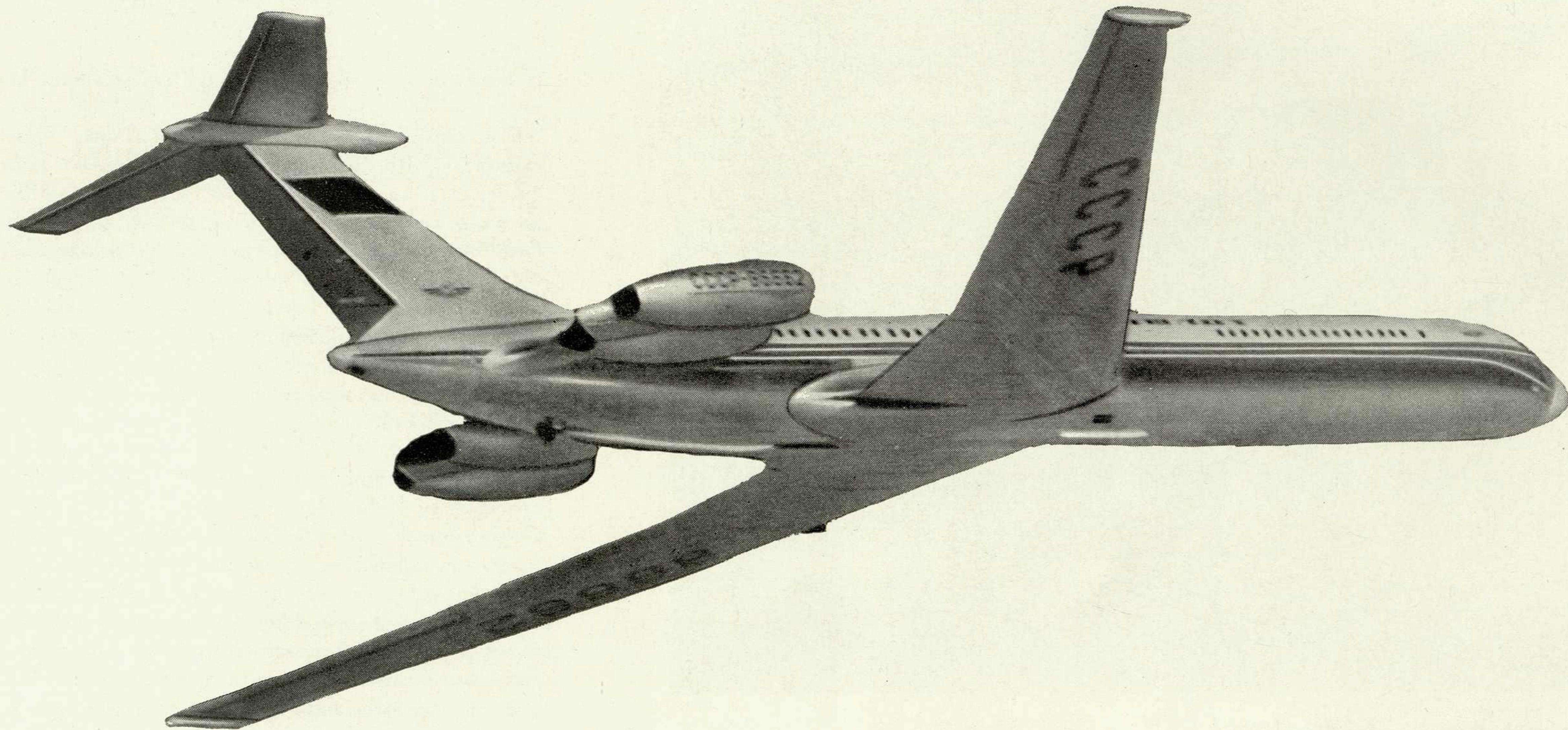
В послевоенные годы дизайн продолжал развиваться прежде всего на транспорте. Появились новые модели автомобилей, электровозов, тепловозов, трамваев, троллейбусов и т. д., вышел ряд изданий как обобщающего характера \*, так и практико-методического, помогающего дизайнерам в их непосредственной работе \*\*.

Дизайн начал проникать в проектирование бытовых машин и приборов — чаще, правда, в виде заимствований, но иногда и в виде оригинальных решений. Это касалось прежде всего таких изделий, как холодильники, радиоприемники, стиральные машины, телевизоры, фотоаппараты, кинокамеры и т. д. Некоторое развитие получил и дизайн систем. В середине 50-х годов практически заново была соз-

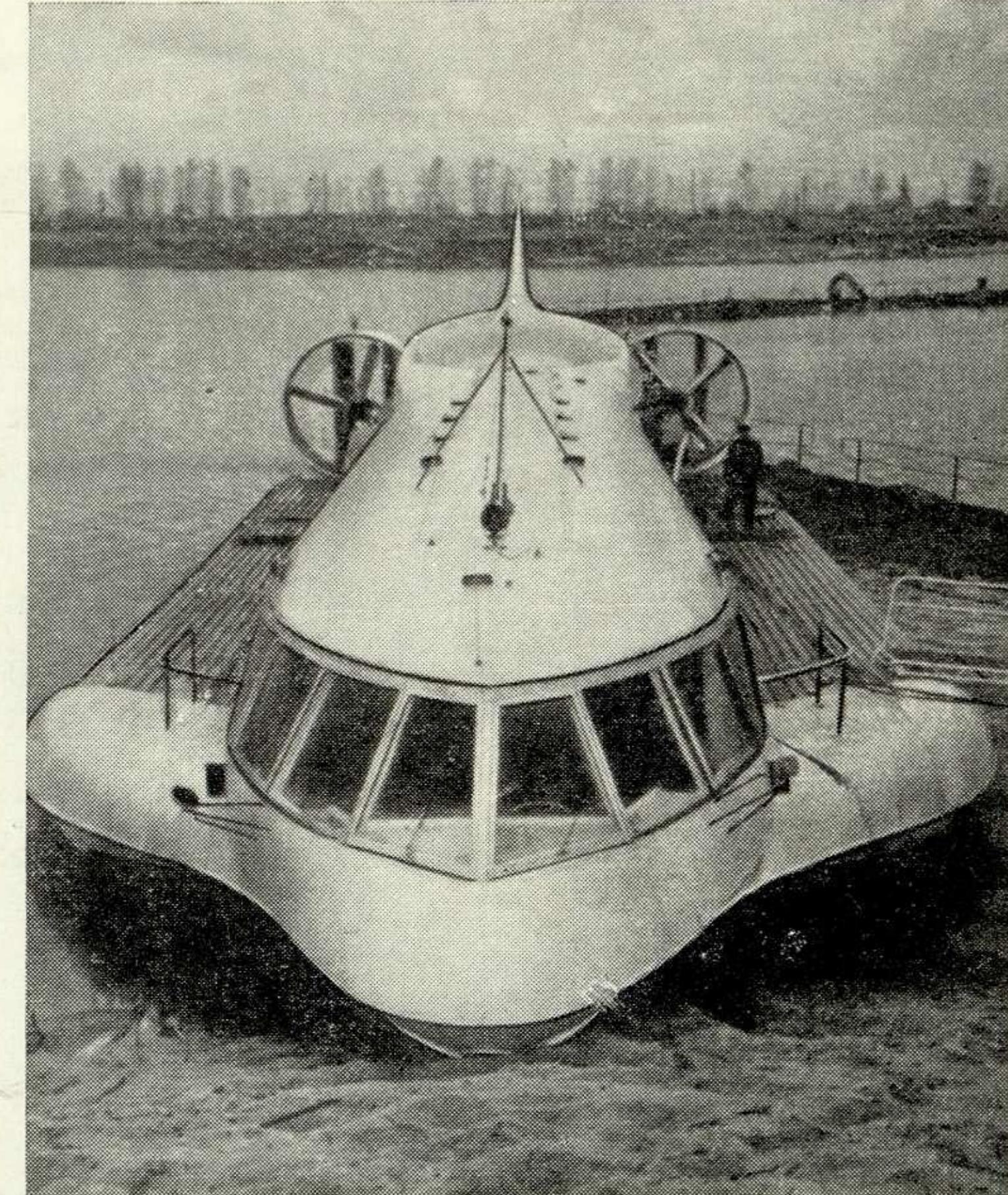
\* Например, работа Ю. Долматовского «Кузовы автомобилей», М., Машгиз, 1950.

\*\* Например, книга Д. Вильямса «Построение криволинейных поверхностей», М., Машгиз, 1951.

Самолет ИЛ-62. Конструкторское бюро С. Ильюшина. Сейчас это самый большой из турбореактивных самолетов Аэрофлота. Перевозит до 186 пассажиров. Скорость—850—900 км/час, дальность полета — 9200 км, потолок 13 000 м.



ЗИЛ-Э-167 — автомобиль высокой проходимости с управляемыми передними и задними колесами. Грузоподъемность 5 т, максимальная скорость — 65 км/час. 1966 г.



Быстроходный речной экспресс «Сормович» — первый пассажирский корабль на воздушной подушке, изготовлен заводом «Красное Сормово» (г. Горький). Высота полета корабля над водой — 20—30 см, скорость 120 км/час.

дана система службы Аэрофлота, ибо в нашей стране впервые в мире появились пассажирские реактивные и турбореактивные лайнеры. Конечно, интерьеры первых самолетов ТУ вряд ли можно признать вполне удачными, но вскоре и внутренний вид самолетов стал соответствовать их наружным формам и приобрел современное звучание.

Важной существенной особенностью послевоенного развития дизайна в СССР было появление специальных дизайнерских организаций и выделение его как области деятельности из сферы инженерного проектирования. Начался принципиально новый период в истории советского дизайна — период «организованного дизайна». Как ни мал был поначалу вклад специализированных дизайнерских организаций в развитие промышленности, в конечном итоге именно они определили общий подъем дизайнерского движения в стране, происходящий сегодня. Начало этому периоду было положено почти тотчас после завершения Великой Отечественной войны. Совет Народных Комиссаров Союза ССР своим распоряжением от 31 декабря 1945 года поручил Наркомату транспортного машиностроения создать специальную дизайнерскую, или, как тогда говорили, «архитектурно-художественную», организацию. И вот в начале января 1946 года при Главном управлении вагоностроения было создано архитектурно-художественное бюро с опытной мастерской для разработки архитектурных проектов и макетов наружной и внутренней отделки пассажирских вагонов и вагонов городского транспорта. Руководство бюро было поручено Ю. Соловьеву. Первая работа архитектурно-художественного бюро (АХБ)\* была связана с созданием нового цельнометаллического пассажирского вагона. Над этим проектом вместе с Ю. Соловьевым и Ю. Сомовым работали Г. Лебедев и И. Кулаков. Проект встретил некоторое сопротивление и был признан далеко не сразу. В первые послевоенные месяцы, когда транспорт находился в тяжелом состоянии, многие считали, что главное — сделать понадежнее, покрепче, покапитальнее.

Проектировщики же из АХБ смотрели вперед. Они хотели обеспечить пассажирам максимум комфорта, дать больше света и воздуха, сделать вагон красивее и просторнее. Чтобы нагляднее доказать свою правоту, проектировщики добились постройки макета: на Лианозовском заводе были созданы макеты купе по проекту дизайнеров и по проекту инженеров-вагоностроителей. Сравнение их было убийственным для традиционного мышления. В августе 1946 года проект, выполненный по чертежам АХБ, был утвержден в качестве эталона для отделки четырехосных цельнометаллических пассажирских вагонов бескупейного типа.

Что же было сделано дизайнерами?

Изменены конструкция и материал полок — вместо обычной «вагонки» применены профилированные

легкие полки щитового типа, собранные на синтетических kleях. Верхняя полка в нерабочем положении поднималась вверх, а не опускалась вниз, как раньше. Остроумно, с помощью шарнирных соединений часть продольной полки превращалась в столик. Полностью было переоборудовано освещение вагона, чтобы пассажиры могли читать и отдыхать с комфортом. Все металлические части были запроектированы в алюминиевых сплавах с матовой поверхностью.

Основу проекта составляло новое пространственное решение с оригинальным использованием цвета. Благодаря естественному цвету дерева, покрытого прозрачным лаком, легкости конструкций, введению зеркал и алюминиевых деталей внутреннее пространство вагона потеряло былую тяжеловесность и замкнутость.

С художественно-конструкторским проектом удачно сочетались отличные инженерные решения вагоностроителей — цельнометаллический кузов, более мягкая подвеска на рессорах улучшенного типа, принудительная вентиляция, новое оборудование кипятильника и санузла, обеспечение хорошего отопления в холодное время года и т. д.

Дизайнерские и инженерные находки, примененные в цельнометаллическом пассажирском вагоне, были затем использованы при разработке новых типов купейных и мягких вагонов, которые строились для нас в ГДР. Со временем улучшалось лишь качество отделки, материалов, повышался комфорт. Принципиальные же решения, найденные художниками-конструкторами АХБ, сохранялись и в более поздних проектах.

В АХБ был также разработан проект специализированного экспресса «Южный» для путешествия по курортам Крыма и Кавказа. Этот проект не был осуществлен, но именно он явился прообразом тех фирменных и туристских поездов, которые позже — уже в 60-х годах — появились почти на всех дорогах страны.

Еще одной крупной работой АХБ был проект пассажирского парохода для пополнения речного флота, сильно пострадавшего во время войны. Здесь дизайнерам пришлось соревноваться с кораблестроителями киевского завода «Ленинская кузница», предложившими традиционный вариант оборудования и отделки парохода. Проектировщики Ю. Соловьев, Ю. Сомов, А. Овчинников, Г. Лебедев, О. Лебедева разработали новую планировку палуб, экономичный, изящный вариант оборудования, улучшили внешний вид судна, сделав его более динамичным и красивым. Ряд предложений дизайнеров был принят, однако в протоколе заседания Объединенного технического совета, рассматривавшего проект в мае 1949 года, появилась интересная запись, отразившая отношение инженеров к дизайнерам, характерное для того времени: «Участники совместного заседания Техсовета Министерства речного флота с представителями Министерства транспортного машиностроения отказались рассматривать наружный вид [судна], как выполненный архитекторами-несудостроителя-

ми, в результате чего пароход вышел странным, необычным»\*. Видимо, судостроители были настолько ошеломлены проектом, что у них не нашлось слов для его характеристики. А между тем дизайнеры не предлагали ничего сверхъестественного — они просто пытались отойти от статичных канонов пароходной архитектуры, превращавшей суда в своего рода плавучие павильоны. Предложенный дизайнерами проект в конечном счете был осуществлен (за исключением внешнего вида) и явился прототипом для многих других судов послевоенной постройки. Важнейшим планировочным принципом, проведенным дизайнерами и вошедшим позже в практику судостроения, было перенесение камбуза в кормовую часть и расположение всех ресторанов и столовых на одной вертикали, что существенно улучшило обслуживание пассажиров и облегчило работу офицеров.

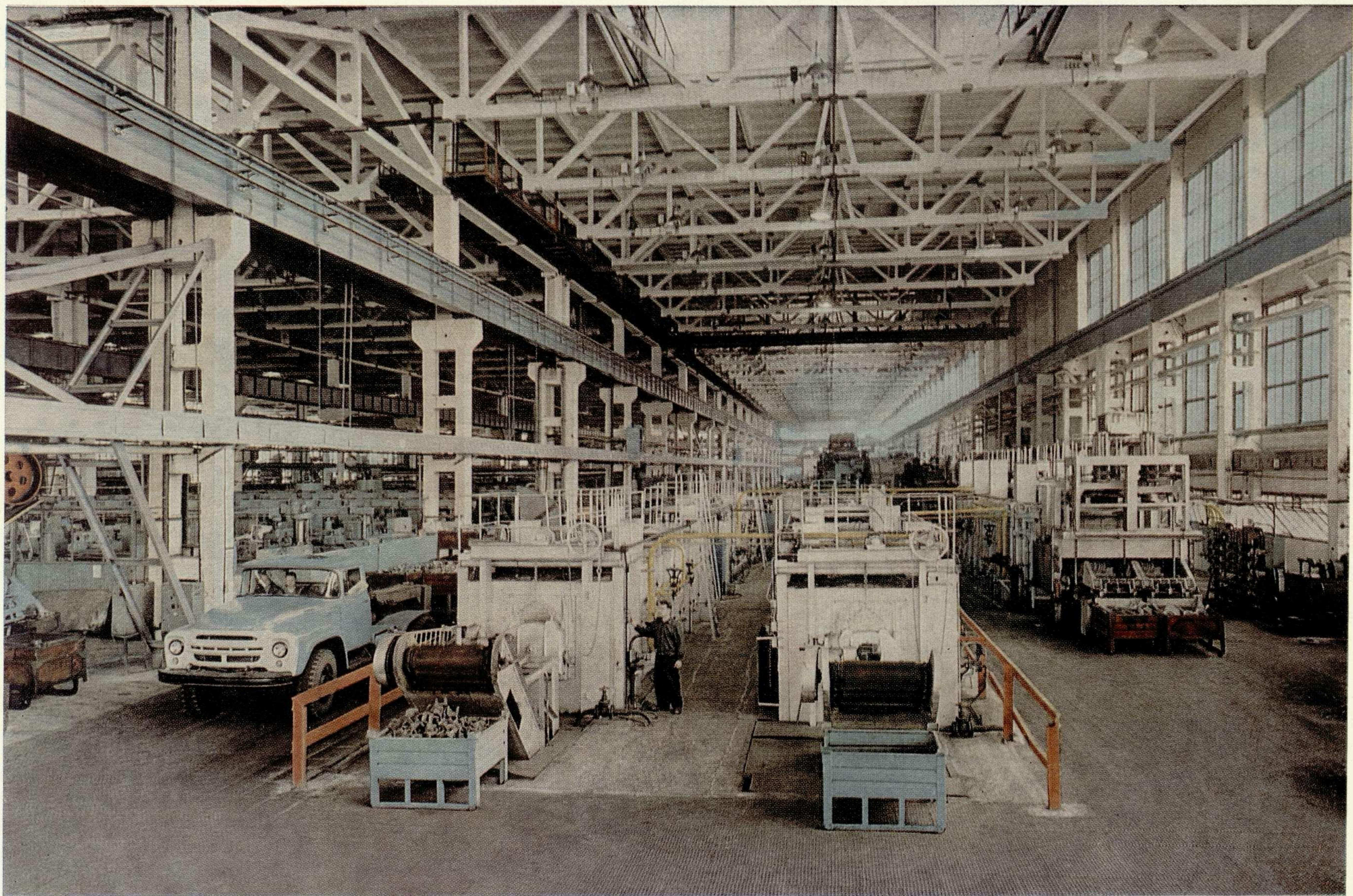
Впервые в отечественной практике судостроения было использовано унифицированное оборудование, ранее разработанное для железнодорожных вагонов, что дало существенный экономический эффект, так как не пришлось организовывать производство нового вида оборудования.

В АХБ был выполнен также проект дизель-электрохода — флагмана речного пароходства для строительства на заводе «Красное Сормово». Кроме того, был создан проект, по которому суда для СССР строились в Чехословакии. В АХБ были разработаны новые типовые каюты, места общего пользования, некоторые типовые образцы судовой мебели и т. д.

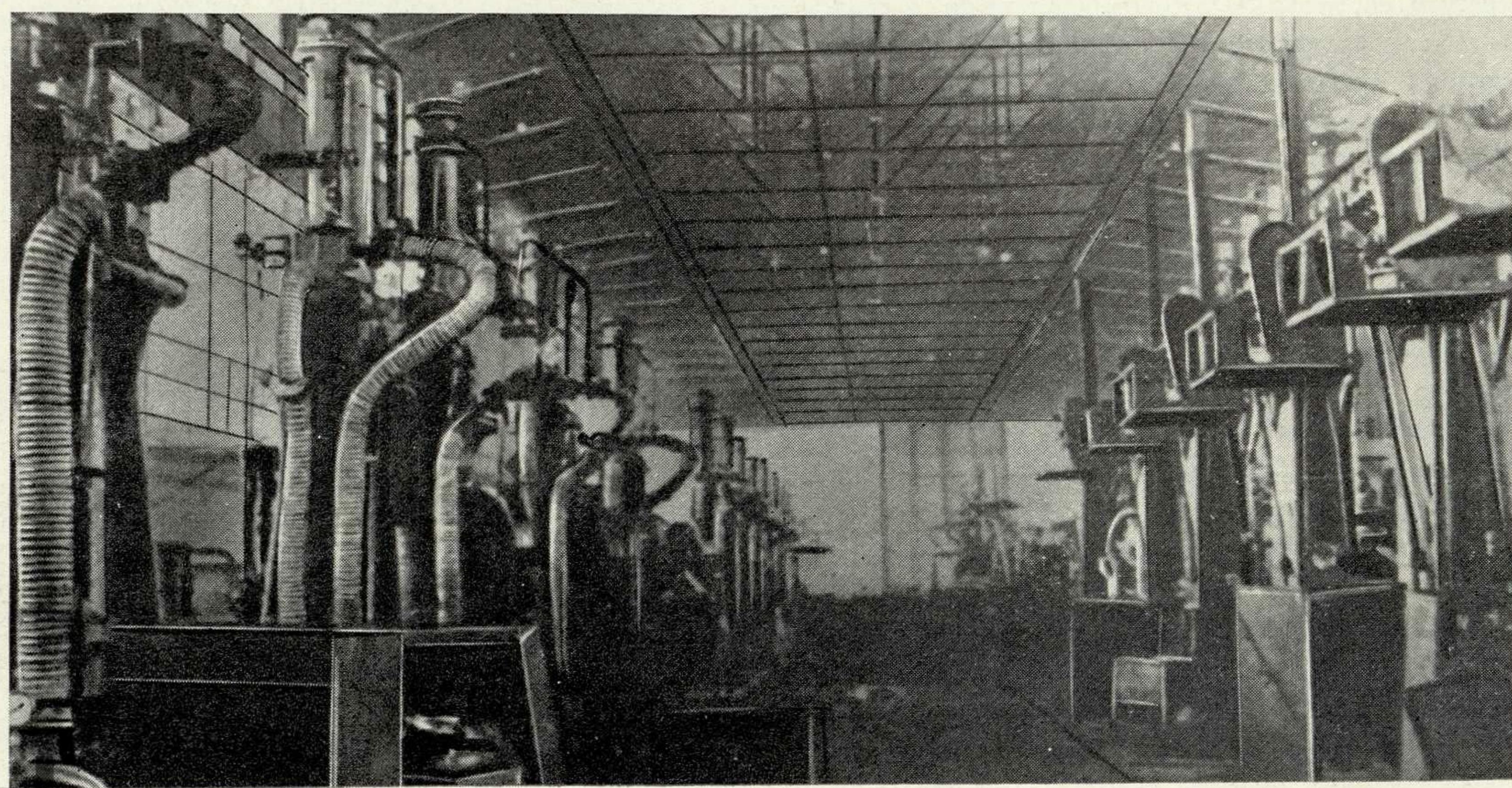
Работа АХБ представляет большой интерес и в методическом плане. Здесь впервые было налажено тесное сотрудничество между архитектором-художником и инженером-конструктором, широко был применен метод натурного проектирования и макетирования в натуральную величину из натуральных материалов, который до этого использовался лишь при проектировании метрополитена. В АХБ опытным путем была доказана необходимость работы дизайнера с некоторым опережением по отношению к работе инженера. Весь этот опыт пригодился позднее при организации ВНИИТЭ и сети СХКБ. Затем в ходе многочисленных реорганизаций АХБ перешло в иное ведомство, изменило свой профиль и в конечном итоге превратилось в обычное конструкторское бюро. Однако идеи, развивавшиеся в нем, не умерли. Дизайн постепенно продолжал проникать в промышленность. По образцу АХБ стали создаваться другие подобные организации, среди которых наибольшую известность имеет бюро, руководимое О. Арнольдом, — оно занимается вопросами архитектуры судов, их оборудованием и отделкой. Интересную работу проводила лаборатория формы автомобиля НАМИ, которой с 1960 по 1963 год руководил В. Ростков. Значительно вырос штат художников-конструкторов на автомобильных заводах, в авиастроении и т. д.

\* Архив Министерства речного флота, проект 737, оп. 1, л. 29.

\* Работа АХБ освещена по материалам Ю. Б. Соловьева «Использование методов художественного конструирования как действенного средства повышения качества промышленной продукции». — Н. В.



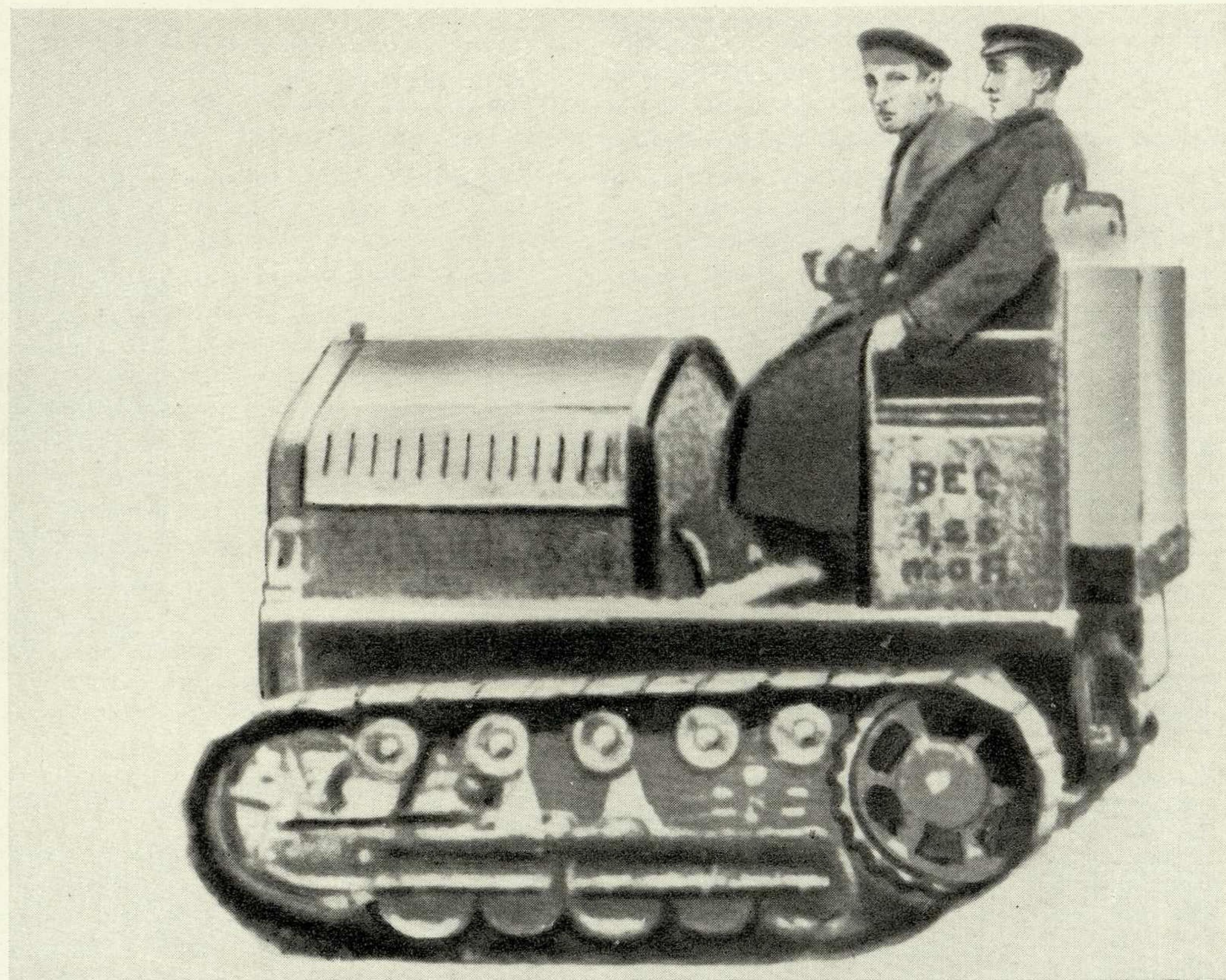
Новый кузнечный цех ЗИЛа. Отделение термической обработки деталей. 60-е годы.



Старый кузнечный цех ЗИЛа. 30-е годы.



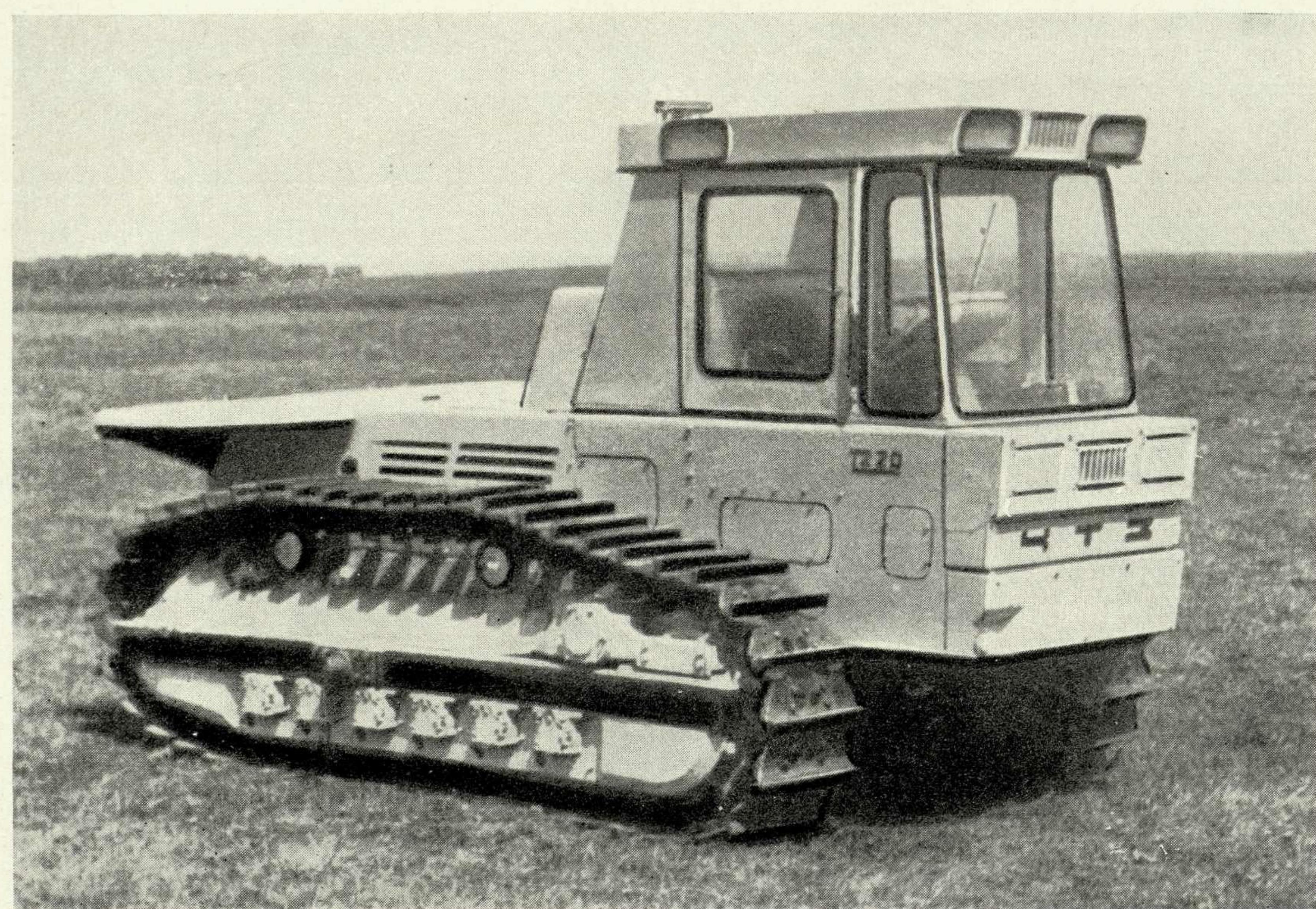
Гусеничный свекловичный трактор Т-54С, выпускаемый Кишиневским тракторным заводом. Может использоваться и как трактор общего назначения. Мощность 55 л. с. 1966 г.



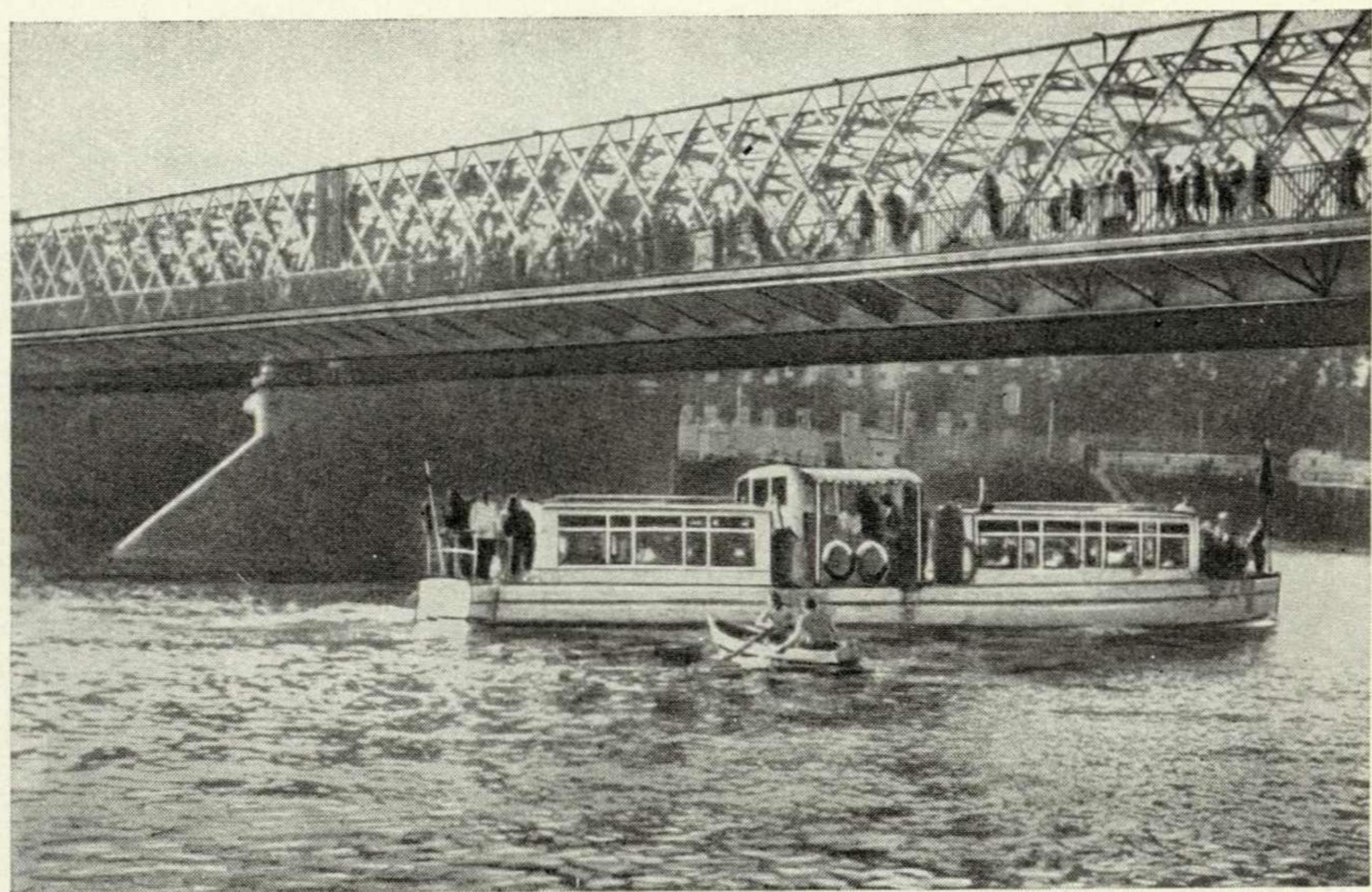
Гусеничный трактор «Большевик» с бензиновым двигателем мощностью 40 л. с. 1918 г.

Трактор с грузовой платформой Т-220 мощностью 220 л. с. выпускает Челябинский тракторный завод. Авторы — Ю. Данилов, И. Кавьяров и др. 1965 г.

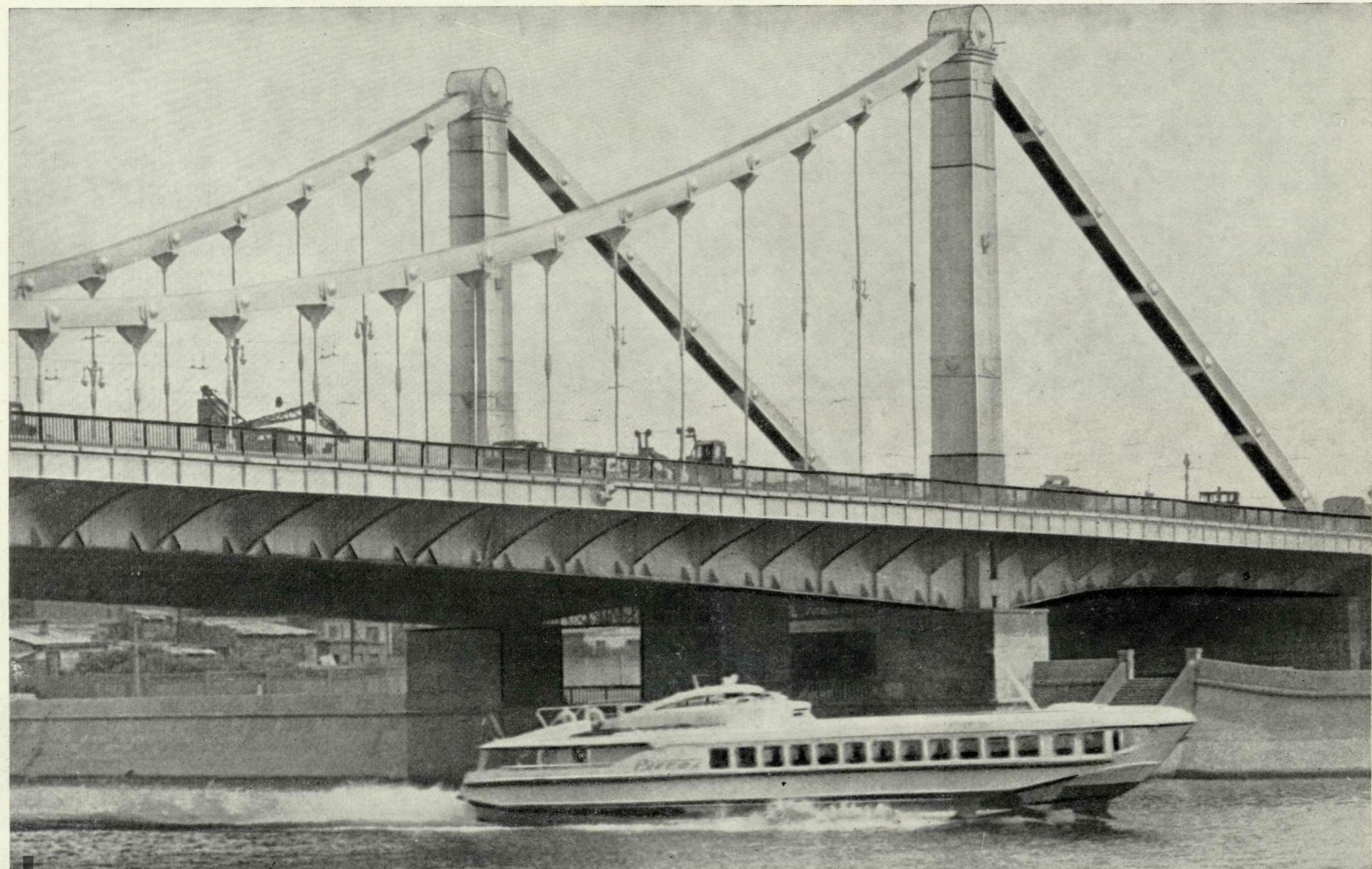
Трактор ЛХТ-55 («Онежец»), выпускаемый Онежским тракторным заводом. Предназначен для использования в лесном хозяйстве. Мощность двигателя—60—65 л. с. 1966 г.



Одна из первых моделей речного трамвая у старого Крымского моста. 30-е годы.



Быстроходный речной трамвай на подводных крыльях «Ракета» у нового Крымского моста. 60-е годы.



В конце 50-х годов в составе бывшего Государственного комитета по координации научно-исследовательских работ СССР была создана специальная группа для налаживания работы по дизайну и подготовке соответствующих мероприятий. Разработанные ею предложения были одобрены правительством и нашли отражение в постановлении Совета Министров СССР от 28 апреля 1962 года «Об улучшении качества продукции машиностроения и товаров культурно-бытового назначения путем внедрения методов художественного конструирования».

С момента принятия этого постановления начался период интенсивного развития дизайна в нашей стране.

В период с 1962 года был организован ВНИИТЭ, были проведены Всесоюзная конференция по художественному конструированию, несколько десятков областных, республиканских и ведомственных конференций, совещаний, семинаров, способствовавших развитию дизайна. Состоялись две выставки по художественному конструированию с присуждением лучшим образцам премий ВДНХ.

Установились широкие деловые связи с дизайнерскими организациями других стран. В СССР демонстрировались две зарубежные дизайнерские выставки: «Роль художника-конструктора в промышленности Великобритании» и «Промышленная эстетика США». Было проведено несколько совещаний с дизайнерами стран СЭВ в Москве и Варшаве. В результате реорганизаций 1964—1966 годов определилось два направления в развитии нашего дизайна.

Первое направление — это широкопрофильный, многоотраслевой и межотраслевой дизайн, которым

занимаются художественно-конструкторские организации, находящиеся в непосредственном ведении Государственного комитета Совета Министров СССР по науке и технике. Второе направление — специализированный, отраслевой дизайн, представленный художественно-конструкторскими бюро различных министерств и ведомств.

Организации межотраслевого комплексного дизайна представлены Всесоюзным научно-исследовательским институтом технической эстетики и его девятью филиалами.

Многопрофильные дизайнерские организации, выполняющие самые разнообразные проекты, бывают обычно более подвижными, динамичными и прогрессивными, ибо они способны успешно преодолевать односторонность инженерного или технологического мышления и переносить опыт одних отраслей в другие.

Дизайнерские организации в виде специальных художественно-конструкторских бюро (СХКБ) имеются в отраслях, находящихся в ведении Министерства машиностроения для легкой и пищевой промышленности и бытовых приборов СССР (Москва), Министерства электротехнической промышленности (Новосибирск), Министерства легкой промышленности РСФСР (Москва), Госплана Азербайджанской ССР (Баку), Министерства местной промышленности Узбекской ССР (Ташкент). Кроме того, Министерство местной промышленности Латвийской ССР имеет Специальное художественно-конструкторское и проектно-технологическое бюро в Риге (СХКПТБ).

Как видим, ряд ведущих союзных министерств до сих пор не имеет своих дизайнерских бюро, а небольшое Министерство местной промышленности УзССР — имеет. Еще не все министерства и ведом-

ства поняли и оценили важность дизайнерской проработки изделий. Некоторые просто выжидают, другие обходятся услугами филиалов ВНИИТЭ и художественно-конструкторских групп на крупных предприятиях, трети еще не осознали необходимости и выгодности сотрудничества с дизайнерами. Нет единства и в направленности работ отраслевых СХКБ. Некоторые из них — например, оба московских, новосибирское и др. — четко специализированы. Другие, например, Рижское, Бакинское и Ташкентское, по сути дела являются многопрофильными комплексными бюро.

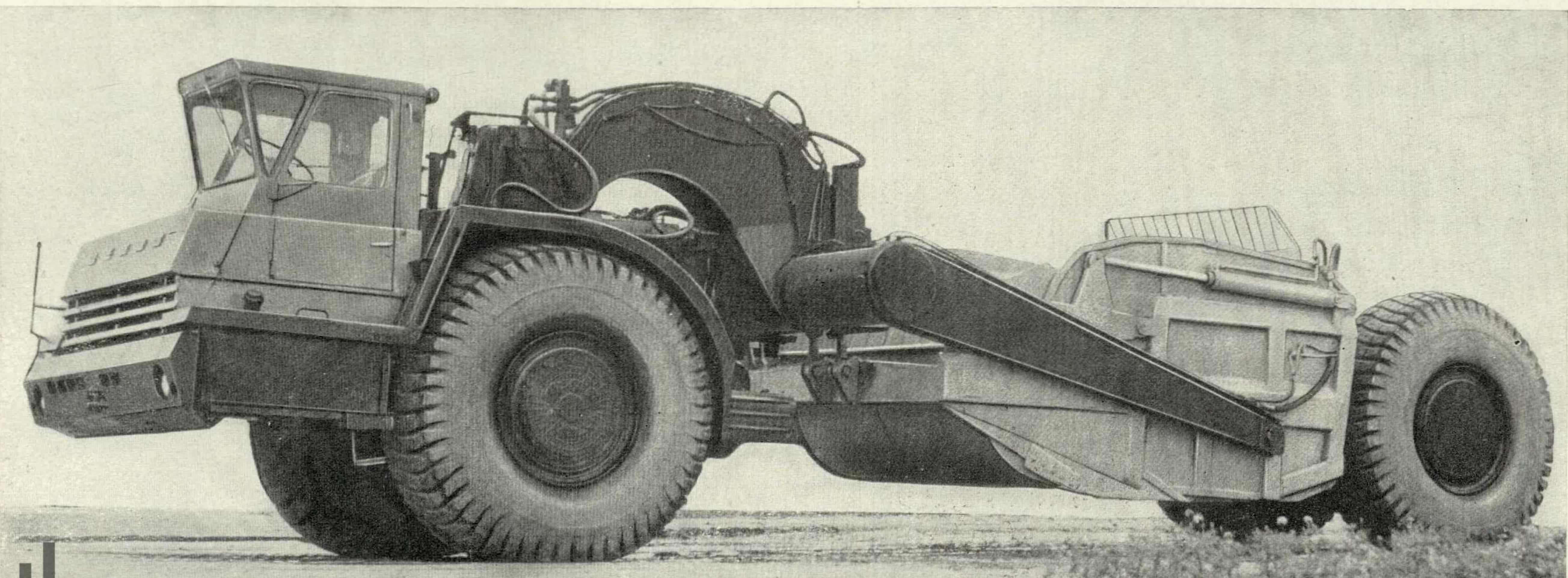
Видимо, все это своего рода болезни роста, ибо Всесоюзный институт технической эстетики и другие дизайнерские организации были созданы всего пять лет назад.

\* \* \*

Итак, за последние 5 лет была проделана колоссальная работа по развитию художественного конструирования в нашей стране, работа, с которой не идет в сравнение по темпам и размаху ни то, что делалось в этом отношении у нас в 20-е или 30-е годы, ни то, что когда-либо совершалось в этом направлении за рубежом.

Мы попытались подвести некоторые итоги развития советского дизайна и на основе обобщения опыта последних лет указать на некоторые задачи ближайшего будущего. Основной и главной среди этих задач мы считаем дальнейшее движение дизайна вглубь, то есть решение научных, творческих и учебно-воспитательных вопросов. Только при всенародном развитии научно-творческих основ дизайна он обретет ту крепость и силу, которые будут достойны нашей эпохи, эпохи величайших свершений человеческого разума.

Тягач БелАЗ-531 со скрепером Д-392.



## Работникам предприятий — удобную и красивую производственную одежду

**А. Левашова**, директор  
**М. Волович**, зам. директора, СКХБ  
 Министерства легкой промышленности  
 РСФСР

Современное производство — это не только новая техника и новое оборудование. Это и просторные, светлые интерьеры, и рационально организованное рабочее место, и красивая, удобная производственная одежда. Созданием такой одежды наряду с другими работами занимается Специальное художественно-конструкторское бюро Министерства легкой промышленности РСФСР.

Платье с фартуком для официанток гостиницы «Россия». Модель Л-617. Платье полуприлегающее по талии, с коротким втачным рукавом, горловина открытая, с круглым вырезом. Ткань — лен с лавсаном. Автор — Н. Васильева.

Халат для работников химчистки. Модель КЛ-770. По полочкам проходит двойная планка; рукав втачной, короткий; на рукаве эмблема. Халат оформлен белой строчкой. Ткань полуудунитка. Автор — Г. Анисимова.

Костюм для работниц ОТК на строительном участке, состоит из куртки с полукомбинезоном и рубашки. Модель КЛ-672. Костюм решен в ярком колорите. Полукомбинезон удобен в работе, так как длина бретелей регулируется широкой резинкой. Ткань плащевая. Блуза из поплина. Автор — И. Батищева.

Со всех концов страны к нам приходят письма с просьбой помочь в создании рабочей одежды. Рыбинский моторостроительный завод, Куйбышевский подшипниковый завод, Магнитогорский металлургический завод, Выборгский судостроительный завод, московская фабрика клавишных инструментов «Заря», гостиница «Россия» — вот далеко не полный перечень наших заказчиков.

За последние полтора года художники и конструкторы бюро разработали и передали предприятиям свыше 70 образцов одежды для работников самых различных отраслей промышленности.

Сейчас к нам обратился Комитет по печати при Совете Министров СССР с предложением разрабо-

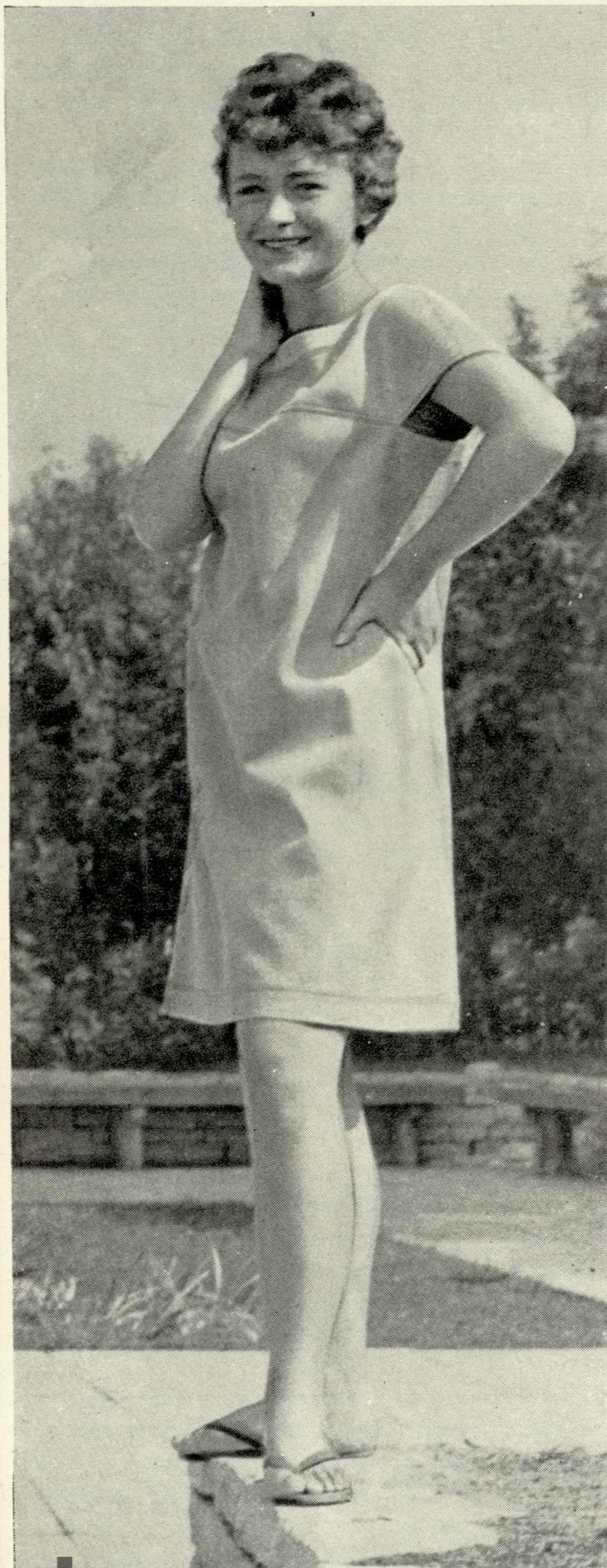


Костюм для работниц ОТК на строительном участке, состоит из куртки с полукомбинезоном и рубашки. Модель КЛ-672. Костюм решен в ярком колорите. Полукомбинезон удобен в работе, так как длина бретелей регулируется широкой резинкой. Ткань плащевая. Блуза из поплина. Автор — И. Батищева.



тать комплексный проект моделей одежды для работников полиграфической промышленности и подготовить к изданию альбом с фотографиями, лекалами конструкций и всеми необходимыми данными. Это даст возможность предприятиям правильно ориентироваться при выборе заказов, а Комитету выпускать необходимую одежду сразу для работников целой отрасли промышленности.

Такой метод комплексного проектирования резко повысит эффективность работы СХКБ и даст значительную экономию средств, затрачиваемых на разработку моделей.



Мужской костюм для строительных работ на улице в зимнее время. Модель КВ-66. Куртка и брюки на утепленной подкладке. Воротник из искусственного меха. Спинка и полочки куртки отделаны строчкой в виде большого ромба. Ткань кирза, коричневого цвета, воротник черный. Автор — И. Батищева.

Комплект из платья и фартука для мотальщиц хлопко-прядильной фабрики. Модель КЛ-791, КЛ-731. Перед художником стояла задача — создать платье прямого покрова, с коротким рукавом, открытое, в котором мотальщицы не было бы жарко, несмотря на высокую температуру в цехе (до 28°C). В платье, отделанном двойной строчкой, нет застежек и пуговиц, что также предопределено условиями производства. Ткань «Далемба» бежевого цвета с коричневой строчкой. Фартук из репса, коричневый. Автор — Г. Анисимова.

## СУВЕНИРЫ

**РАБОТЫ ЛАБОРАТОРИИ ЭСТЕТИКИ  
НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКОГО  
ИНСТИТУТА ПЛАСТИМАСС МИНИСТЕРСТВА  
ХИМИЧЕСКОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ СССР**



Брелок «50 лет Октября». Автор — Н. Савостьянова.

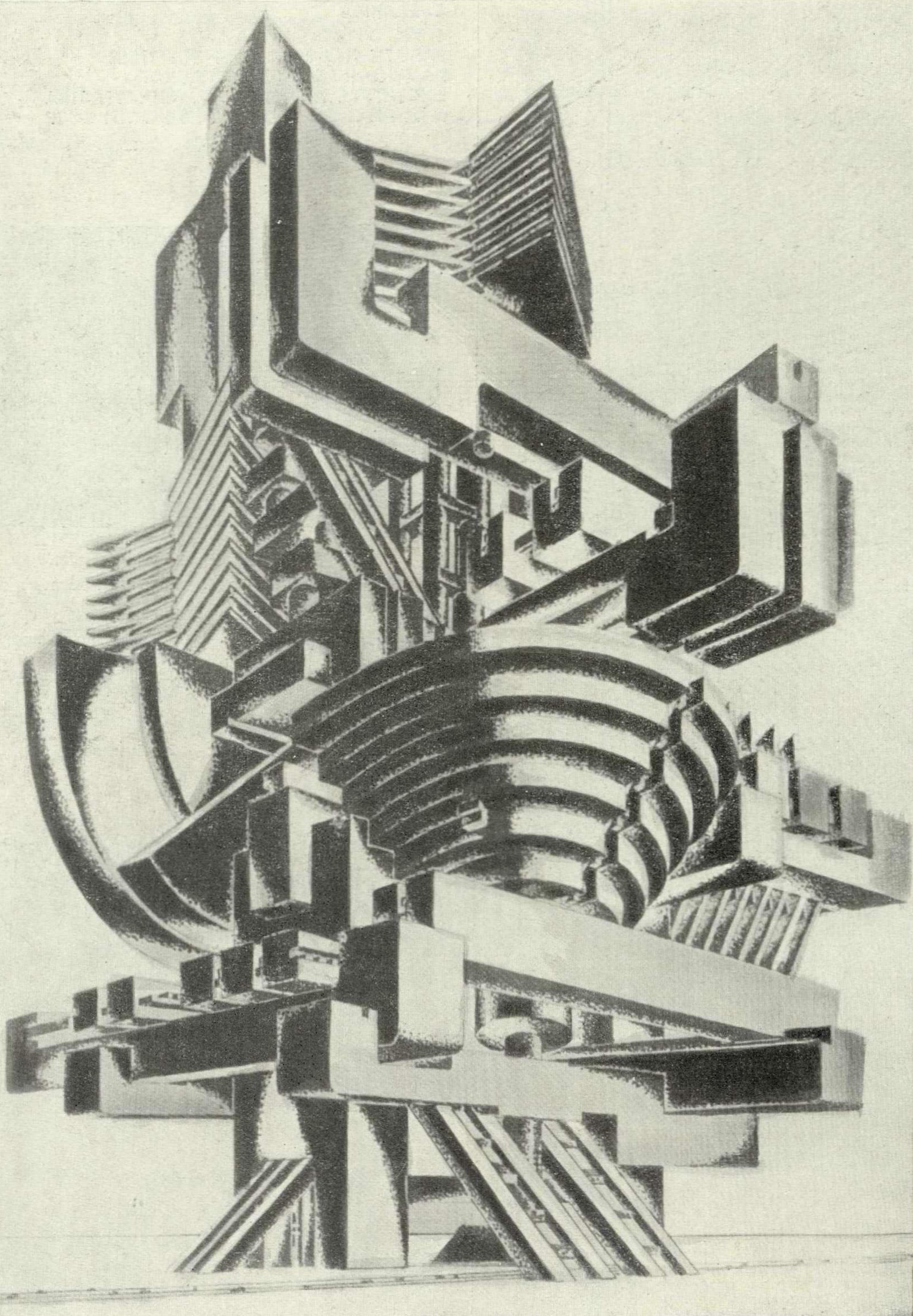
Брелок «Химия». Автор — С. Шилова.

Брелок «Луна». Автор — В. Дьяконов.

Мальчиш-Кибальчиш. Автор — В. Дьяконов.



## Города будущего



Проект кинетического пространственного города. В структуре предусмотрена возможность перемещения элементов относительно друг друга. Архитектор В. Локтев.

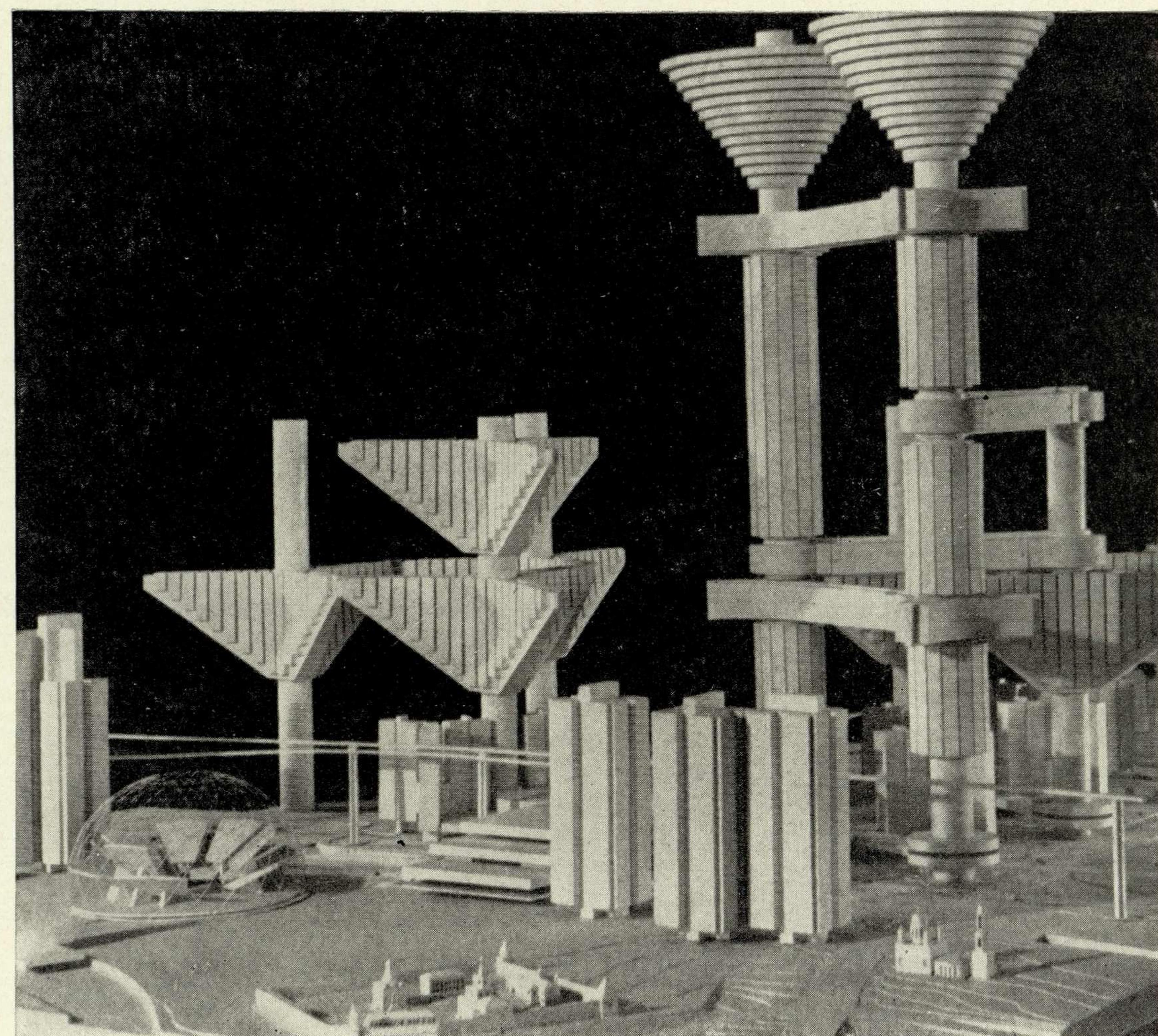
В связи с проблемами, возникающими при реконструкции и строительстве городов, все большее значение приобретают дизайнерские решения градостроительных задач. Стремясь к созданию максимально благоприятных условий жизни людей, проектировщики все сильнее обнаруживают тенденцию к использованию принципов дизайна, особенно в вопросах организации расселения, планирования зеленых зон, проектирования городских коммуникаций и пр.

В мае текущего года в Москве, в НИИ теории, истории и перспективных проблем советской архитектуры, состоялась конференция на тему «Социальная модель города будущего». Актуальность связанных с этой темой проблем ощущается сейчас во многих областях общественной деятельности, но особенно существенно проектное прогнозирование для архитектуры, градостроительства и дизайна. Так как в XX веке наблюдается процесс чрезмерного разрастания городов, усложнения городских коммуникаций и обособления отдельных городских комплексов, то одной из важнейших задач проектировщиков становится обеспечение надежной ориентации и максимальной эффективности человеческой деятельности в новых условиях. В этой связи труд архитектора и градостроителя не может проходить оторванно от анализа концепций социально-экономического развития. Специально к данной конференции была развернута выставка проектов городов будущего. В ряде проектов (два из них мы публикуем), показанных на этой выставке, развивается концепция структурного метаморфизма. В качестве гипотезы будущего города архитектор В. Локтев выдвигает идею пространственного «метагорода» — урбанистического образования, максимально приспособленного к структурным динамическим изменениям. С этой целью каждая ячейка пространственной структуры такого города оборудуется специальными приспособлениями для монтажа и

демонтажа блоков-зданий. По мнению автора этого проекта, будущая единая глобальная система расселения войдет со временем в геокосмическую систему. Первым шагом в этом направлении могут стать космические градолеты-спутники; их урбанистическая структура, возможно, будет дальнейшим развитием идеи «метагорода».

Формирование новой структурной единицы на территории уже исторически сложившегося города также привлекло внимание архитекторов. В связи с этим на конференции выдвигалась идея трехмерной организации городских комплексов с использованием пространственных резервов для размещения непрерывно растущего народонаселения. Это позволит освободить территории для парков, садов, сельскохозяйственных угодий и таким образом максимально приблизит природу к урбанистическому поселению. По мере концентрации жителей в организованном по-новому комплексе с сильно возрастающей этажностью построек, происходит расчистка территорий от амортизационных зданий, создаются зеленые массивы, появляются благоприятные условия для охраны исторических памятников архитектуры. Примером возможного решения городского комплекса является проект застройки района Заставы Ильича в Москве, разработанный группой архитекторов под руководством И. Гунста и К. Пчельникова.

Экспериментальный проект реконструкции района Заставы Ильича в Москве. Макет. Коллектив архитекторов под руководством И. Гунста и К. Пчельникова.



В этом номере, посвященном пятидесятилетию Великого Октября, мы хотели раскрыть перед читателями широкую картину развития дизайна в СССР. В статьях директора ВНИИТЭ Ю. Соловьева, профессора И. Мада, посвятившего много лет жизни исследованию истории архитектуры и дизайна, кандидата исторических наук Н. Воронова говорится о сложном пути художественного конструирования в СССР; об идеях «производственников» 20-х годов, далеко опередивших свое время; об энтузиастах дизайна 30—50-х годов, творчески и организационно подготовивших создание государственной системы художественного конструирования в СССР; о современном состоянии службы дизайна в нашей стране.

Публикация программы-декларации Художественно-производственной комиссии при ВСНХ дает представление о первых мероприятиях Советской власти по внедрению в производство методов художественного конструирования.

This issue devoted to the 50th anniversary of the Great October Revolution is to expound a vast picture of design development in the USSR. In a series of articles particularly those of the Director of the All-Union Research Institute of Industrial Design Yu. Soloviev, Professor I. Matza who devoted many years to the study of the history of architecture and design, N. Voronov, Candidate of Historical Sciences dealing with the complex trend of industrial design in the USSR, with the ideas of «productionists» of the 20ies who greatly outstripped their contemporaries, with the enthusiasts of design throughout the 30—50ies who creatively and organizationally paved the way for the establishment of a state system of industrial design in the USSR and the current state of design in our country. The publication of the declaration programme adopted by the Committee of Industrial Art attached to the Supreme Council of National Economy gives an idea of the early measures of the Soviet government directed towards the introduction of industrial design methods into production.

Dans ce numéro dédié au cinquantième anniversaire de la révolution d'Octobre nous voulons découvrir aux lecteurs le large tableau du développement du design en URSS. Dans les articles de Y. Soloviev, directeur du VNIITE, et du professeur J. Mats, consacré de nombreuses années à étudier l'histoire de l'architecture et du design, et du docteur premier cycle des sciences historiques N. Voronov apparaît la voie complexe de l'esthétique industrielle en URSS, les idées des «producteurs» des années vingt, ayant devancé de fort loin leur époque, l'enthousiasme des designers des années 30—50, la création organisée d'un système d'état de l'esthétique industrielle en URSS, et l'état actuel du design dans notre pays. La publication du programme-déclaration de la commission de l'art industriel près le VSNK permet de se représenter les premières mesures adoptées par le pouvoir soviétique pour implanter les méthodes d'esthétique industrielle.

Im Jubiläumsheft, das dem 50. Jahrestag des Grossen Oktobers gewidmet ist, war die Redaktion bemüht, ein umfassendes Panorama der Design-Entwicklung in der UdSSR dem Leser vorzuführen. Über den komplizierten Entwicklungsweg der Gestaltung in der UdSSR erfährt man aus den Artikeln des WNIITE-Direktors J. B. Sowlowjew, des Architekturhistorikers und Designers Professor I. Maz, des Kandidaten der Geschichte N. Woronow. Die Autoren berichten über originelle Ideen, die ihrer Zeit weit voraus gingen und den «Betriebsleuten» der 20er Jahre entstammten, über die leidenschaftlichen Verfechter des Designs in den 30er bis 50er Jahren, die die Bildung des staatlichen Systems der Gestaltung schöpferisch und organisatorisch vorbereitet haben und nicht zuletzt über das heutige Niveau in der Entwicklung des Designs in unserem Lande. Die neulich veröffentlichte programmatische Deklaration der Designer-Kommission beim Allianz-Wirtschaftsrat verschafft einen Einblick in die ersten Massnahmen der Sowjetregierung zur Einführung der Gestaltungsmethoden in die Produktion.

