

История техники в юбилейной экспозиции к 75-летию участия СССР во Всемирной выставке 1937 года

Летом 1937 г. в Париже состоялась Международная (чаще именуемая Всемирной) выставка искусства и техники. Едва ли не наиболее сильное впечатление на ее многочисленных посетителей произвел павильон Советского Союза. Внешне представляя собой гигантский ступенчатый пьедестал для новаторского вида скульптурной группы «Рабочий и колхозница», которую изготовила В. И. Мухина из нержавеющей стали, он был едва ли не переполнен внутри всевозможными экспонатами. Подлинными образцы новейших тогда отечественных легковых автомобилей ЗиС-101 и ГАЗ-М-1 (вошедшего в историю как «Эмка»), тяжелого гусеничного трактора «Сталинец» и даже магистрального паровоза типа 1-4-1 ИС («Иосиф Сталин») под невероятно большим, явно «показушным» № 241 соседствовали, в частности, с 42 большими живописными полотнами и, что было характерно для СССР той эпохи, более, чем 70 фотографическими, рисованными, скульптурными и т. п. изображениями И. В. Сталина. К примеру, именно барельеф «вождя и учителя» красовался на второй памятной отливке из чугуна вновь построенного Магнитогорского металлургического комбината, сделанной 1 февраля 1932 г.: первую отливку, полученную днем ранее, посвятили все же В. И. Ленину.

Выставка эта, как теперь хорошо известно, пришлась на самый разгар в СССР очередного этапа репрессий, два года спустя началась Вторая Мировая война, и большинство экспонатов 1937 г. оказались утраченными. Тем не менее, спустя семь десятилетий правительство Москвы изыскало

возможность воссоздать парижский павильон СССР, пусть и в несколько уменьшенном виде, около Всероссийского выставочного центра (ВВЦ), увенчав это новое здание сохранившейся, к счастью, подлинной скульптурной группой «Рабочий и колхозница», а внутри – разместив дополнительные экспозиционные площади Музейно-выставочного объединения (МВО) «Столица». Последнее же, в свою очередь, отметило в июне – июле 2012 г. 75-летие Парижской выставки воспроизведением достопамятных советских экспозиций. Исходя из конструктивных особенностей воссозданного в Москве павильона, наиболее крупные предметы вроде упоминавшихся выше автомобилей, а тем более паровоза, были заменены их многократно уменьшенными моделями, а перечисленные в каталогах 1937 г. документальные, изобразительные и мелкие вещественные экспонаты – хронологическими и тематическими аналогами.

В частности, наглядно представить истинную величину того же трактора «Сталинец» посетителям юбилейной выставки 2012 г. помогали выставленные рядом с его миниатюрной моделью картина Ю. В. Разумовской «Механосборочный цех Челябинского тракторного завода» (обнаруженная, как и все упоминаемые далее полотна в малоизученных до сих пор фондах РосИЗО) и фотография неизвестного автора «Дети катаются на тракторе “Сталинец”». Челябинск. Май 1933 года». Последний снимок, что немало важно, запечатлел также и одну из первых на всем Урале трамвайных линий: двухпутную, без верхнего замыкания, с простейшей контактной

сетью на вкопанных прямо в землю, а не укрепленных на рельсовых «пассинках», деревянными опорах из, очевидно, могучих уральских сосен.

Аналогичный комплекс уменьшенных моделей и, напротив, крупных живописных полотен представлял, как, впрочем, и на Парижской выставке 1937 г., первую очередь первого в СССР метрополитена, открытую в Москве 15 мая 1935 г. Сохраняемые ныне Государственным Политехническим музеем модели первого вагона метро серии «А» и эскалатора в разрезе (последний – отчего-то с подписью по-немецки *Roll-treppe*) представали на фоне картин М. Г. Ранкова «Разработка лотка тоннеля метро. 1934» и В. К. Турбасова «Разработка тоннеля»; в центре последней автором был запечатлен узкоколейный электровоз первых метростроевцев с пантографом на неуклюжей вышке почти до самого тоннельного свода. Экспозицию органично дополнял обнаруженный в фондах Государственного музея-заповедника «Усадьба XVIII века “Кусково”» чайный сервиз «За советское метро», изготовленный к пуску первой очереди подмосковным Дмитровским фарфоровым заводом по эскизам А. А. Чечулиной. Интересно, что многократно запечатленный на чашках и блюдах выезжающий из тоннеля поезд метро имеет зеленоватую окраску в отличие от реального шоколадно-кремового прототипа. Мы можем пока лишь предполагать, предполагалась ли такая окраска первоначально по аналогии с пассажирскими вагонами железных дорог СССР, или же зеленый оттенок появился ввиду особенностей существовавших тогда технологий росписи и обжига фарфора.

Согласно выставочной аннотации, заказы для строительства первой очереди метро были размещены на 540 предприятиях по всему СССР. Не исключено, что одно из них – некий «Цем[ентный]завод» – стало в 1937 г. темой картины Л. А. Плетнева: рабочие вручную, на фоне внушительных отвалов, подают вагонетки узкой колеи под ковш гусеничного экскаватора с паровым приводом. Опять-таки неказистые, с угловатыми деревянными корпусами и высокими дымовыми трубами, паровые экскаватор и грейферный кран оказались в центре полотна А. П. Петровой «Постройка Крутицкой набережной» (в Москве к открытию как раз летом 1937 г. мощного судоходного канала Москва – Волга. – *Н. С.*). Тем же 1937 г. датирована картина А. Г. Ситтаро «Комсомолки-светлановки», увековечившее молодых работниц ленинградского завода «Светлана» за изготовлением сложных стеклянных колб для ртутных выпрямителей тока: аппаратов, питавших энергией весь отечественный электротранспорт середины XX века, а ныне – неведомых, пожалуй, даже большинству специалистов.

Широко представленные на Парижской выставке 1937 г. «великие стройки социализма» также нуждались в больших количествах древесины, транспортировка которой вдохновила Б. И. Цветина на написание полотна «Доставка плотов» с детальным изображением речных буксиров, порта и его разветвленной железнодорожной сети. А картина Г. Э. Фогелера «Погрузка леса» с фотографической точностью увековечила один из речных портов Карелии, где по сплошному дощатому настилу двигались на резиновых шинах порталы-автопогрузчики бревен, один – с

ясно различимым номерным знаком 5–23.

Некий (вполне возможно, один и тот же) завод «Шарикоподшипник» стал темой произведений художниц Е. К. Мельниковой и В. А. Орловой. Если внимание первой привлекли старомодные уже тогда, небезопасные для рабочих ременные приводы станков от тянувшегося над всем цехом трансмиссионного вала, то второй – редкие еще в 1930-х гг. «электрокары», т. е. грузовые тележки с питанием от аккумуляторов. Примечательно, что последними на картине управляют исключительно женщины, тогда как труд у станков еще остается всецело мужским.

Вполне исчерпывающе описывали изображенное названия выполненных в лучших, без иронии, традициях социалистического реализма полотен К. Н. Корягина «Монтаж земснаряда» (1934), А. А. Сапожникова «Порт в Мурманске» (в середине 1930-х гг. – еще совсем небольшой, с примитивным оснащением), К. А. Соколова «Строительство Турксиба», И. А. Тарягина «Шахта-6 “Артем-уголь”», П. П. Чернышева «Сборка турбин» (1933–1936). А. Н. Фридрих не без остоумия запечатлел достижения лишь создававшейся тогда отечественной резинотехнической индустрии в форме классического натюрморта «От соски до автошины». Насыщенная передовой для СССР 1930-х гг. техникой повседневная жизнь Ленинграда вдохновила в 1937 г. И. В. Владимирову на создание масштабного полотна «Интуристы в Ленинграде», а И. В. Петровского – «Выходной день на Неве». На первом плане той и другой картин – повсеместные тогда в городе хитросплетения трамвайных путей, переходя которые спотыкается один

из героев И. В. Петровского: возвращающийся с речной паровой прогулки маленький мальчик.

Пособиями по истории отечественной техники 1930-х гг. могли служить и многие, казалось бы, сугубо официальные полотна. К примеру, картина Ф. А. Модорова «Доклад Сталина на Чрезвычайном VIII Съезде Советов о проекте новой Конституции СССР 25 ноября 1936 года» детально запечатлела, среди прочего, характерный для той эпохи громоздкий микрофон на трибуне, а панорамное творение Д. Н. Кардовского «Сталин и члены Политбюро на маневрах» (1933) – несколько самолетов-бипланов, мотоцикл и, по-видимому, доставившие руководителей СССР на военный полигон легковые автомобили.

Среди немногих уцелевших подлинных экспонатов Парижской выставки 1937 г. оказались упоминавшиеся выше первые отливки из чугуна Магнитогорского металлургического комбината, а также сохраняемые ныне Государственным театральным музеем имени Бахрушина макеты декораций к известным постановкам того времени. Один такой макет специально демонстрировался с открытой задней стенкой, за которой были хорошо видны лампы подсветки в архаично-громоздких, пожалуй, уже и для середины 1930-х гг. металло-фаянсовых патронах с проводами в пестрой тканевой изоляции. А макет «Ресторан в парке» к IV действию спектакля МХАТ «Любовь Яровая» воспроизвел летнюю ресторанный веранду с характерными для самого начала XX в. электрическими светильниками-шарами в стиле «модерн».

Как и в советском павильоне 1937 г., юбилейная экспозиция завершилась разделом «Освоение Аркти-

ки». С подлинными отечественными географическими картами, навигационными документами, радиостанцией КЭН ЗОВ и радиоприемником СВД-9 середины 1930-х гг. там органично соседствовали вертикально скомпонованная картина Б. И. Цветкова «Гидроавиация» (1932), модель одного из наиболее распространенных тогда легких самолетов – У-2, изготовленная В. Г. Самойленко в масштабе 1:10 и сохраняемая ныне Государственным Политехническим музеем, эскизы на авиационную тему

известного художника-авангардиста А. А. Лабаса.

Таким образом, благодаря творческому взаимодействию нескольких современных музеев наши современники смогли получить дополнительные разносторонние впечатления о столь неоднозначно оцениваемой в отечественной истории, включая историю техники, эпохе 1930-х гг., что, разумеется, можно лишь приветствовать.

Н. М. Семенов