

Е.Ю. РЫБАКОВА

Rybakova Ekaterina.
Contemporary World's
Architecture, 2/2021.
Pp. 107–120.

БЕРЛИНСКИЙ МЕТРОПОЛИТЕН: ОТ ИСТОРИИ К СОВРЕМЕННОСТИ

УДК 72.036

DOI 10.25995/
NIITIAG.2021.17.2.005

Метрополитен, ежедневно пропускающий через себя огромное количество пассажиров, является неотъемлемой частью любого современного мегаполиса. В нашей стране мы воспринимаем его не только как средство транспортной коммуникации, но и как художественно-идеологический объект, по своему великолепию не имеющий аналогов в мире. Однако зародившаяся в начале XX в. идея строительства отечественного метро была навеяна Европой, изучение опыта строительства которой позволило избрать собственный путь его реализации.

В статье речь идет об одной из фундаментальных европейских школ строительства метрополитена — берлинской. Несмотря на то, что метро в немецкой столице появилось несколько позднее Лондона, Парижа и Будапешта, анализ этапов его строительства и внутреннего убранства станций позволяет заключить, что берлинское метро — это уникальный архитектурный ансамбль. Сложная история города всецело отобразилась на развитии именно этого вида транспорта.

Ключевые слова: метрополитен Берлина, Альфред Гренандер, Райнер Рюмлер, «критическая реконструкция».

Рыбакова Екатерина Юрьевна — кандидат архитектуры, старший преподаватель кафедры советской и современной зарубежной архитектуры Московского архитектурного института (государственной академии)
E-mail: rbkv.ey@gmail.com

E.Yu. RYBAKOVA

DEVELOPMENT OF THE BERLIN U-BAHN: FROM HISTORY TO MODERNITY

The metro, which daily passes through a huge number of passengers, is an integral part of any modern metropolis. In our country, we perceive it not only as a means of transport communication, but also as an artistic and ideological object, which in its splendor has no analogues in the world. However, the idea of building a native metro, which originated at the beginning of the 20th century, was inspired by Europe, the study of the construction experience of which made it possible to choose our own way of its implementation.

The article will focus on one of the fundamental European metro buildings — Berlin. Despite the fact that the metro appeared in the German capital a little later than London, Paris and Budapest, an analysis of the stages of its construction and interior decoration of stations allows us to conclude that the Berlin metro is a unique architectural ensemble. The complex history of the city is fully reflected in the development of this particular type of transport.

Keywords: Berlin U-Bahn, Alfred Grenander, Rainer Rümmler, "Critical Reconstruction".

Rybakova Ekaterina — PhD in Architecture, Senior Lecturer at the Department of Soviet and Contemporary Foreign Architecture in Moscow Architectural Institute (State Academy)

Великая индустриальная революция, начавшаяся в Европе в конце XVIII в., стала причиной укрупнения ведущих европейских столиц. Разрастание городов и уплотнение их застройки серьезно повлияли на общественный транспорт: существующая система пассажироперевозок не справлялась со столь стремительным ростом численности населения. Поэтому возникла необходимость в ее усовершенствовании и развитии.

Первым городом, ощутившим на себе влияние индустриализации, стал Лондон. Именно здесь берет свое начало история возникновения первой шестикилометровой линии метро «Metropolitan Railway», сооруженной в 1863 г. Из-за отсутствия электрического тока тоннели создавались открытым способом — чтобы избежать задымления от паровых двигателей локомотивов. Несмотря на это, опыт подземного строительства в столице Великобритании уже имелся: в 1843 г. инженером М.И. Брунелем при использовании изобретенного им проходческого щита был сооружен тоннель под Темзой.

Следом за Лондоном эстафету по внедрению нового вида транспорта переняли и Соединенные Штаты — в Нью-Йорке в 1868 г. над главной улицей была построена эстакадная линия «RT Ninth Avenue Line», однако, в отличие от лондонского метро, она проходила над городом. Первые подземные участки нью-йоркского метро появились только к 1904 г. (Линия Лексингтон-авеню, «East Side Line»).

К концу XIX в. с изобретением поездов на электрической тяге система нового подземного транспорта распространилась во многих европейских столицах, среди которых Будапешт, Париж, Берлин. Одним из старейших метрополитенов на европейском континенте с поездами на электрической тяге становится подземная система Будапешта. Основываясь на опыте Лондона, первая линия метро

¹ Шульц Б. Подземные сети: необходимость и роскошь больших городов // *Speech*. 2014. № 13. С. 42.

«Миллениум» (венг. Millenniumi Földalatti) была запущена в эксплуатацию в 1896 г. Строительство вела немецкая компания Siemens&Halske, при этом руководством и монтажными работами занимались будапештские подрядчики и инженеры — О. Войтек и Р. Вюнш. Непримечательные и достаточно аскетичные станции компенсировались роскошной отделкой вестибюльных залов над ними: стены были украшены белой и коричневой плиткой, поставленной с Жолнайского фарфорового завода, ведущие к станциям лестницы выполнялись из чугунного художественного литья, своды потолков, поддерживаемые колоннами с декоративным завершением, обрамлялись панелями, а кассы и дверные проемы выполнялись из древесины.

Интересно, что первой столицей, использовавшей единую концепцию оформления, стал Париж. Архитектором и декоратором Эктором Гимаром в стиле ар-нуво были оформлены надземные входы, представляющие собой кованые ограды и навесы. Несмотря на то, что вопрос о строительстве подземки обсуждался еще с середины XIX в., первая подземная линия была открыта лишь в 1900 г. к началу Всемирной выставки¹. Так же, как и в будапештском метро, подземные станции и переходы парижского имели достаточно скромное оформление. Таким образом, к началу XX в. метрополитен стал одним из перспективных видов транспорта во многих главенствующих европейских столицах.

ЭТАПЫ СТРОИТЕЛЬСТВА БЕРЛИНСКОГО МЕТРОПОЛИТЕНА

История общественного транспорта в Берлине берет свое начало в XVII в. Паланкины, доступные исключительно привилегированным слоям населения, к началу XIX в. заменились фиакрами. Просуществовав около 60 лет, они были замещены конными автобусами — омнибусами. В связи с электрификацией Берлина во второй половине XIX в. появился первый электротрамвай, ставший самым популярным видом транспорта в немецкой столице.

В конце XIX в. в Берлине резко увеличилась численность населения: общественный транспорт города не справлялся со столь стремительным увеличением пассажиропотока. Первый крупный проект железнодорожной сети, представленный в виде рельсовой скоростной эстакадной и подземной систем, предложил еще в 1880 г. инженер Вернер фон Сименс. Сооружение тоннелей предлагалось выполнять с использованием котлованной системы, а не подвижной сборной металлической конструкции, как было в Лондоне. Однако работы затянулись на 20 лет из-за сложностей их согласования с берлинским муниципалитетом: требовались радикальные решения о сохранении

проложенной незадолго до этого новой канализационной системы, которые осложнялись рисками, связанными с аллювиальными почвами Берлина.

Первым шагом к строительству берлинской подземки стала прокладка экспериментального тоннеля электрического завода АЕГ (нем. *Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft*), открытый в 1895 г. Поезда с электрическим приводом перевозили рабочих между корпусами по 295-метровому подземному тоннелю, сооруженному по прототипу лондонской модели с использованием проходческого щита. После удачного запуска межзаводской линии муниципалитет немецкой столицы спустя 22 года наконец утвердил проект Сименса для строительства нового подземного вида транспорта. Условно историю строительства берлинского метро можно разделить на четыре временных этапа:

1) 1902 г. — 1913 г. (до начала Первой мировой войны). Строительство линий U1, U2, U3, U4, соединяющих районы Шарлоттенбург, Вильмерсдорф, Шенеберг и деревню Далем.

1. Карта берлинского метрополитена 1913 г. [Архив U-Bahn [Электронный ресурс]. URL: <http://www.u-bahn-archiv.de>]

ПРИМЕЧАНИЯ

² Meyer-Kronthaler J. *Berlins U-Bahnhöfe. Die ersten hundert Jahre. Berlin: be.bra Verlag, 1996. S. 35.*



2) 1919 г. — 1930 г. Строительство линий U5, U6, U7, U8 и U9. Расширение сети, соединение северной части Берлина с южной через центр города.

3) 1953 г. — 1989 г. Разделение и переустройство сети.

4) 1989 г. — настоящее время. Восстановление сообщения между станциями, расширение сети.

ИСТОРИЯ СТРОИТЕЛЬСТВА БЕРЛИНСКИХ СТАНЦИЙ ДО ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ

Этап 1: 1902–1913 гг.

Первая шестикилометровая линия берлинского метро была открыта 18 февраля 1902 г. Она соединяла участки от «Штралауэр Тор» (нем. «*Stralauer Tor*») до Зоологического сада (нем. «*Zoologischer Garten*») с небольшим ответвлением на Потсдамскую площадь — станцией «Гляйсдрайэк» (нем. «*Gleisdreieck*»). В том же году ветку расширили на восток до Варшавского моста (нем. «*Warschauer Brücke*»). Большая часть маршрута была надземной и проходила по виадукам, соединяя 11 надземных станций. При этом под землю был углублен лишь участок между станциями «Ноллендорфплац» (нем. «*Nollendorfpplatz*») и «Зоологический сад», длина которого составляла приблизительно 2 километра².

После открытия первой линии было принято решение о расширении метро на запад в сторону Шарлоттенбурга. К 1913 г. был реализован участок от «Зоологического сада» до «Стадиона» (нем. «*Stadion*»), построенного для летних Олимпийских игр 1916 г. (в 1934 г. на его месте был сооружен знаменитый Олимпийский стадион).

Пока осуществлялось западное расширение первой линии, берлинская железнодорожная компания запланировала устройство линии, проходящей через центр города. Так, от Потсдамской площади на север через центр города была проложена ветка, соединяющая новые станции «Шпиттельмаркт» (нем. «*Spittelmarkt*»), «Александрплац» (нем. «*Alexanderplatz*») и «Шонхаузер Тор» (нем. «*Schönhauser Tor*») с «Нордрингом» (нем. «*Nordring*»).

В 1910–1913 гг. сеть метро продолжила свое расширение на юго-запад через город Вильмерсдорф до деревни Далем (илл. 1). В то же время возник небольшой участок, проходящий под фешенебельным бульваром Курфюрстендамм.

Стоит отметить, что до 1912 г. осуществлялось строительство станций под вагоны узкого профиля (нем. *Kleinprofil*), габариты которых составляли 2,36 м в ширину и 3,1 м в высоту. При этом использовалась «английская» система верхнего токосъема.

Этап 2: 1919–1930 гг.

К началу XX в. Берлин состоял из разрозненных деревень и отдельных поселений. В отличие от многих европейских столиц промышленные заводы находились в центре Берлина, при них возводились многочисленные каменные кварталы, в которых жили рабочие. Высокая плотность застройки и отсутствие инсоляции в квартирах стали причиной неблагоприятных условий проживания в центральных районах города. Привилегированные слои населения жили в основном в зажиточных пригородах. Таким образом, до 1919 г. надземная сеть железных дорог состояла в основном из маршрутов восток — запад, которые перевозили людей из одних богатых районов города в другие (Шарлоттенбург, Шенеберг, Вильмерсдорф).

После образования Большого Берлина (объединение центральных районов с пригородами в 1920 г.) и строительства новых жилых районов для рабочих в Нойкельне и Ветдинге было принято решение о строительстве новых линий метро в направлении север — юг, проходящих через весь

2. Карта берлинского метрополитена 1933 г. [Архив U-Bahn [Электронный ресурс]. URL: <http://www.u-bahn-archiv.de>]

ПРИМЕЧАНИЯ

³ Meyer-Kronthaler J. *Berlins U-Bahnhöfe. Die ersten hundert Jahre.* S. 51.

⁴ Brachmann C. *Licht und Farbe im Berliner Untergrund. U-Bahnhöfe der klassischen Moderne.* Berlin: Gebr. Mann Verlag, 2003. S. 67.



центр города. С 1919 по 1923 г. было осуществлено строительство первого участка линии «Север — Юг» (нем. *Nord-Süd-Bahn*) — тоннеля между станциями «Халлешес Тор» (нем. «*Hallesches Tor*») и «Штеттинер Банхоф» (нем. «*Stettiner Bahnhof*»). Следом за ним состоялось открытие участка «Штеттинер банхоф» — «Зеештрассе» (нем. «*Seestraße*»). С 1924 г. начались работы по южному ответвлению линии до станции Темпельхоф (нем. «*Tempelhof*»), окончившиеся к 1929 г.³

С 1923 г. новые ветки стали создаваться уже под широкопрофильные вагоны (нем. *Großprofil*) шириной 3,65 м и высотой 3,4 м с «американской» системой нижнего токосъема.

Помимо подземных сетей (U-Bahn) в Берлине осуществлялось строительство наземных городских железных дорог (S-Bahn). Таким образом, к началу Второй мировой войны берлинский метрополитен представлял собой развитую сеть наземных и подземных линий, общая протяженность которых составляла 300 (S-Bahn) и 80 (U-Bahn) км⁴ (илл. 2).

АРХИТЕКТУРНЫЙ ОБЛИК ДОВОЕННЫХ СТАНЦИЙ

Архитектурный образ первых павильонов, виадуков и станций, построенных до 1930 г., связан с именем шведского архитектора и инженера Альфреда Гренандера. Его ранние работы отличались декоративным разнообразием, присущим распространившемуся в начале XX в. по всей территории Германии югендстилю. Гренандер не только создавал уникальные интерьеры большинства берлинских станций, но также разрабатывал дизайн больших и малых архитектурных форм, мебели: причем как утилитарный, так и индивидуальный. По его чертежам были реализованы павильоны билетных касс и газетных киосков, индивидуальные входные порталы станций, создана отделка сводов, столбов-опор и перил железнодорожных виадуков.

Первая наземная линия, оформленная Гренандером, привлекает внимание своей образностью и архитектурно-художественной выразительностью. Конструктивные элементы приподнятых на огромных опорах арочных сводов виадуков декорировались сложными изогнутыми металлическими деталями, которые завершались витиеватыми кронштейнами. Индивидуальные для каждого пролета столбы-опоры украшались бронзовыми рельефами, которые обладали мистическими природными мотивами. Особо разнообразны в своей декоративной отделке столбы и перила эстакады на Цитенштрассе (нем. «*Zietenstraße*») и Кляйстштрассе (нем. «*Kleiststraße*»), а на Потсдамерштрассе (нем. «*Potsdamerstraße*») намеренно расходящиеся кверху металлические опоры плавно сопряжены с причудливо витиеватыми фермами, благодаря чему металлическая конструкция кажется практически невесомой (илл. 3).

Особое внимание стоит уделить входным порталам: подобно французскому архитектору Эктору Гимару, Альфред Гренандер создал свою уникальную идентификационную систему берлинского метрополитена как единого архитектурно-художественного ансамбля. Учитывая, что большинство порталов Гренандера не сохранились после Второй мировой войны, по архивным снимкам можно увидеть две ветви развития портала: в виде дома-беседки и в виде декорированных входных ворот (илл. 4).

Наиболее известной работой зодчего Гренандера, дошедшей до наших дней, является павильон станции «Виттенбергплац» (нем. «Wittenbergplatz») в районе Шенеберг (илл. 5). По своему великолепию павильон не уступал находящимся рядом универсамам и доходным домам. Здание достаточно тяжеловесно и монументально: его образность навеяна романской архитектурой в сочетании с классической традицией.

Первые подземные станции, выполненные по эскизам Гренандера, совмещают в себе

3. Декоративные элементы первых наземных станций (Современная архитектура в Федеративной Республике Германии. Bundesrepublik Deutschland, 1970. С. 36)

4. Входные порталы, выполненные А. Гренандером: а — в виде дома-беседки; б — в виде декорированных входных ворот (Архив U-Bahn [Электронный ресурс]. URL: <http://www.u-bahn-archiv.de>)

5. Павильон «Виттенбергплац». Эскизы А. Гренандера (Архив U-Bahn [Электронный ресурс]. URL: <http://www.u-bahn-archiv.de>)

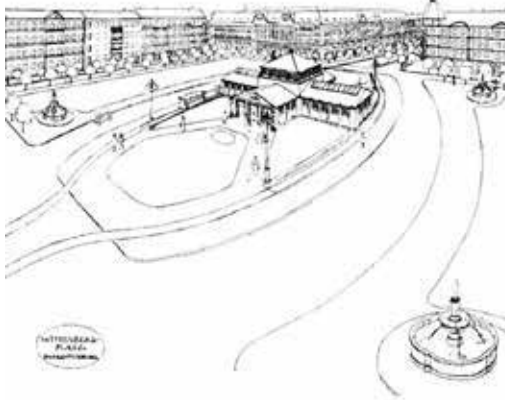
ПРИМЕЧАНИЯ

⁵ Brachmann C. Licht und Farbe im Berliner Untergrund. U-Bahnhöfe der klassischen Moderne. S. 190.





сочетание облицовочной кафельной плитки и металлических опор. Примечательно, что берлинское метро (в отличие от парижского) обладает колористическим разнообразием интерьеров благодаря созданной А. Гренандером идентификационной цветовой системе⁵. Например, станция «Клостерштрассе» (нем. «Klosterstraße») выполнена в сине-желтом колорите: такое сочетание цветов, олицетворяющее тему неба



и солнца, заимствовано зодчим с фасадов расположенных неподалеку в Пергамском музее Ворот Иштар (илл. 6 а). На облицованных изразцами стенах повторен орнаментальный узор в виде пальм, которые украшали дорогу процессий в древнем Вавилоне. Таким образом зодчий почтил археолога Р. Кольдевея, прославившего Берлин на весь мир благодаря своему открытию.

Интерьер станции «Александрплац» достаточно скуп на изыски и строг: балочный потолок поддерживается двумя рядами окрашенных в коричневый цвет металлических колонн с характерными заклепками, завершенных упрощенным ионическим ордером (илл. 6 б). Стены облицованы серой керамической плиткой с терракотовой окантовкой, сочетающейся с цветом опор.

Станция «Мэркишес Музеум» (нем. «Märkisches Museum»), названная в честь находящегося неподалеку от нее Музея истории и культуры Берлина, выполнена по прототипу парижских станций, перекрытых единым сводом⁶. Светло-зеленый цвет настенной плитки служит фоном для акцентных мозаичных панно, иллюстрирующих исторические генпланы берлинских земель. Завершают

6. Станции А. Гренандера: а — «Клостерштрассе», б — «Александрплац», в — «Мэркишес Музеум», г — «Херманплац» [Архив U-Bahn [Электронный ресурс]. URL: <http://www.u-bahn-archiv.de>]

ПРИМЕЧАНИЯ

⁶ Fioretos A. Berlin über und unter der Erde: Alfred Grenander, die U-Bahn und die Kultur der Metropole. Berlin: Nicolai Publishing & Intelligence GmbH, 2006. S. 254.

⁷ Hardy B. The Berlin U-Bahn. Berlin: Capital transport publishing, 1996. P. 63.



а)



б)



в)



г)

утонченный облик станции два ряда строгих светильников в стиле ар-деко (илл. 6 в).

Архитектура Гренандера после Первой мировой войны меняет свое направление в сторону упрощения и сдержанности. Это происходит под влиянием господствующего в Германии течения «новой предметности» (нем. «*Neue Sachlichkeit*»). Теперь зодчий перестал пренебрегать наземными вестибюлями, однако их архитектура стала значительно проще с точки зрения геометрии форм и декоративного убранства. Станции Гренандера также стали более унифицированы и в значительной степени лишены детальной проработки. Тем не менее именно в этот период зодчий создал одну из самых великолепных станций — «Херманплац» (нем. «*Hermanplatz*») (илл. 6 г). Ряд центральных стилизованных колонн, облицованных светло-зеленой плиткой, поддерживает двухуровневые кессонированные потолки, обрамленные декором классического фриза. Ярко-желтая облицовочная плитка, которая покрывает стены станции, наполняет пространство интерьера светом.

Помимо Альфреда Гренандера к проектированию метро были привлечены и другие архитекторы, оставившие свой след в истории Берлина. К ним относятся Вильгельм Ляйтгебель, Бруно Меринг, Генрих Штраумер и др. Наземные и подземные станции, мосты и виадуки, входные павильоны, выполненные немецкими зодчими до Второй мировой войны, уникальны и разнообразны в своем воплощении. Процессы стилиобразования в архитектуре конца XIX — начала XX в. всецело отобразились не только на декоре жилых и общественных зданий рассматриваемого периода, но также на облике станций совершенно нового вида транспорта.

БЕРЛИНСКОЕ МЕТРО В ПЕРИОД РАЗДЕЛЕНИЯ. ТРЕТИЙ ЭТАП СТРОИТЕЛЬСТВА

Вторая мировая война и бомбардировки союзников нанесли значительный ущерб как исторической градостроительной структуре города, так и системе его транспортного сообщения: было уничтожено большинство входных павильонов; около трети всех маршрутов оказались затопленными (25 км подземных тоннелей); некоторые станции были перепрофилированы, закрыты и сданы в аренду компаниям по производству вооружений; уцелевшие вагоны были конфискованы и перевезены за границу. С 1945 по 1950 г. была произведена реконструкция, в результате которой 9,5 км путей и 93 станции метро были частично восстановлены, что на тот момент составляло около 91,6% сети⁷. Так как большая часть Берлина была разрушена, предстала возможность восстановить или перестроить некоторые маршруты. Таким образом,

в 1953–1955 гг. был представлен новый план развития метро, предполагавший расширение сети на 200 км. Однако его осуществлению помешало разделение города и строительство в 1961 г. Берлинской стены. Это повлекло за собой закрытие некоторых центральных участков метро и разрыв четырех линий. Восточный и западный Берлин развивались по-разному, поэтому и метрополитен как цельная система прекратил свое существование. Были созданы контрольно-пропускные пункты (самый известный — станция Фридрихштрассе). Поскольку граница Стены проходила по линиям U6 и U8, поезда следовали транзитом без остановок на некоторых станциях. Это привело к тому, что многие из них перестали использоваться: некоторые были закрыты и перепрофилированы под

7. Карта берлинского метрополитена 1968 г. [Архив U-Bahn [Электронный ресурс]. URL: <http://www.u-bahn-archiv.de>]

ПРИМЕЧАНИЯ

⁸ Рыбакова Е.Ю. Концепция «критической реконструкции» Х. Штимманна в архитектуре современного Берлина : дис. ... канд. арх. М., 2019. С. 22.

⁹ Lemke U, Poppel U. Berliner U-Bahn. Düsseldorf: Alba Publikation, 1989. S. 17.



склады или рынки, а некоторые со временем превратились в заброшенные объекты. Так образовались «станции-призраки» (илл. 7).

Восточному Берлину достался практически весь исторический центр с развитой трамвайной сетью, поэтому необходимости создания новых станций не было⁸. В 1973 г. была открыта единственная подземная станция «Тирпарк» (нем. «Tierpark»). К концу 1970-х гг. началось строительство нового жилого массива во вновь созданном районе Хеллерсдорф. Микрорайон на 450 000 жителей требовал организации транзитного сообщения с центром Восточного Берлина. В результате длительных дискуссий линия U5 была продлена от станции «Тирпарк» до станции «Эльстервердаер Платц» (нем. «Elsterwerdaer Platz»), однако построена она была уже над землей. Это единственная ветка метро, построенная за время существования Восточного Берлина. В основном на данной территории были расширены сети трамвая и городской электрички S-Bahn.

В Западном Берлине, власти которого к 1967 г. полностью отказались от трамвайных линий в пользу автобусов, наоборот, всецело развивалась система подземного транспорта. С 1971 г. было осуществлено глобальное расширение линий U7 и U9. Также была продлена линия U8, однако работы затянулись из-за недостатка финансирования (поскольку часть линии, находящейся на территории Восточного Берлина, поезда проходили транзитом)⁹. Последняя станция на данной линии была открыта уже в 1994 г., после объединения города.

АРХИТЕКТУРНЫЙ ОБЛИК СТАНЦИЙ В ПЕРИОД РАЗДЕЛЕНИЯ

Послевоенный упрощенный облик новых станций демонстрирует значительную смену архитектурной направленности в сторону модернизма. Единственная подземная станция Восточного Берлина «Тирпарк» имеет достаточно простой вид: плоский оштукатуренный потолок станции поддерживают два ряда квадратных колонн. Стены облицованы белой керамической плиткой с голубыми и зелеными вставками. Мозаичное панно, изображающее животных и птиц, расположено в подземном вестибюле и является единственным декоративным элементом. Остальные наземные станции Восточного Берлина имеют достаточно унифицированный и аскетичный вид.

Около 30 станций Западного Берлина принадлежат архитектору Райнеру Рюммлеру. Если Гренандер стремился к единообразному облику всей подземной системы Берлина, а многие его работы зачастую отличались только колористическим оформлением, Рюммлер создавал индивидуальные станции, экспериментируя с сочетанием форм, фактур и материалов. Идеи для будущего оформления станций он искал

в истории места, его окружении¹⁰. Первые работы зодчего достаточно сдержанны. Сине-белый колорит павильона и станции «Байеришер плац» (нем. «Bayerischer Platz», 1970 г.) вдохновлен национальными баварскими цветами. Стены станции облицованы сине-белыми навесными панелями, а сложный зубчатый потолок украшают контрастные красные балки.

Совершенно иная в своем декоративном воплощении станция метро «Ратхаус Штеглиц» (нем. «Rathaus Steglitz», 1974 г.). Бетонные столбы, поддерживающие потолок, облицованы листами гипсокартона. Над железнодорожными путями окрашенный в синий цвет потолок венчает конструкция из металлических желтых кругов крупного масштаба. В подземном вестибюле потолочную конструкцию, представляющую совокупность полукруглых желтых ячеек, поддерживают массивные металлические скульптуры Цербера (выполненные скульптором Вальдемаром Гржимеком) (илл. 8). Эти скульптуры отсылают зрителя к греческой

8. Скульптуры Цербера на станции «Ратхаус Штеглиц» (архитектор Р. Рюммлер, скульптор В. Гржимек) [[Электронный ресурс]. URL: https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/f/fb/U-Bahn_Berlin_Rathaus_Steglitz_Kerberos.jpg]

9. Станция «Науэнер Плац». Арх. Р. Рюммлер (Sennstadtarchiv GmbH, Bielefeld) [[Электронный ресурс]. URL: <https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/f/f3/U-Bahnhof-Nauener-Platz-08-2018.jpg>]

ПРИМЕЧАНИЯ

¹⁰ Krämer F. Rainer G. Rümmler Architekt für Berlin / Zur Gestaltung des unverwechselbaren Ortes U-Bahnhof. Berlin/Dresden: Technischen Universität (Fakultät Architektur), 2006. S. 13.



мифологии, став метафорой: собака Аида охраняет вход в подземное царство.

Одной из интересных станций с точки зрения оформления становится станция «Науэнер плац» (нем. «*Naueener Platz*», 1976 г.) (илл. 9). Цвета станции архитектор заимствовал с французского триколора, так как район, где расположена станция, принадлежал французскому сектору. Потолок станции оформлен крупными минималистичными светильниками цилиндрической формы, а в стены, облицованные светлыми панелями, встроены насыщенные красные геометрические фрагменты, которые наряду со светильниками становятся акцентными элементами интерьера. Образ интерьера навеян популярным направлением в искусстве — поп-артом.

В 1980-х творчество Рюммлера становится более помпезным и смелым. В интерьере станции метро «Рордамм» (нем. «*Rohrdamm*», 1980 г.) он пытался отразить промышленные объекты, которые были расположены в этом районе. Стены этой станции метро украшают яркие панели с изображением шестеренок, поршней и стержней, а на потолке устроена стилизованная конструкция из металлических ферм (илл. 10). Использование контрастных цветов — желтого, красного и белого — создает впечатление пренебрежения строгими канонами прошлого. Столь насыщенное и несколько легкомысленное оформление станции вызывает ассоциации с музеем современного искусства.



«Паульштернштрассе» (нем. «Paulsternstraße», 1984 г.) имитирует волшебный лес: мозаичные растения и бабочки украшают стены, а опорные столбы будто превратились в цветущие деревья (илл. 11). На потолке Рюммлер изобразил звезды, а круглые светильники имитируют Луну. Выбранная тема оформления станции связана с историей места, где когда-то простирался живописный сосновый лес. В том же году Рюммлером была создана станция «Цитадель» (нем. «Zitadelle», 1984 г.) (илл. 12). Массивные опоры, поддерживающие деревянный потолок, стены, облицованные красным кирпичом, и двери, напоминающие ворота старого замка, громоздкие скамьи — все эти детали ассоциируются у зрителя с расположенной неподалеку исторической Цитаделью в Шпандау, имя которой и носит данная станция.

В архитектурном облике послевоенных станций изменились подходы к проектированию интерьеров. Если раньше большинство из них были облицованы плиткой, а перекрытия поддерживали металлические столбы-опоры, то во второй половине XX в. и особенно в западном Берлине зодчие использовали совершенно новые приемы — броские цвета, необычные материалы и формы.

10. Станция «Рордамм». Арх. Р. Рюммлер [[Электронный ресурс]. URL: <http://ubahn.urbanpanorama.com/u-bahn/u7/rohrdamm>]

11. Станция «Паульштернштрассе». Арх. Р. Рюммлер [[Электронный ресурс]. URL: https://www.berlin.de/landesdenkmalamt/denkmaele/liste-karte-datenbank/denkmaldatenbank/daobj.php?obj_dok_nr=09096870]

12. Станция «Цитадель». Арх. Р. Рюммлер [[Электронный ресурс]. URL: https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/2/24/Berlin_-_U-Bahnhof_Zitadelle_%2888480660458%29.jpg]





Станции Западного Берлина в исполнении Рюммлера, созданные в период с 1960-х до 1990-х, до сих пор поражают и восхищают зрителя, меняя свой образ подобно театральным декорациям.



ОБЪЕДИНЕНИЕ ГЕРМАНИИ. ЧЕТВЕРТЫЙ ЭТАП СТРОИТЕЛЬСТВА

Момент объединения Германии в 1989 г. стал новым этапом в истории Берлина. Во главе с сенатором Хансом Штимманном во всем городе стартовала новая долгосрочная архитектурная программа, направленная на объединение разрозненных частей города, которая носила название «критическая реконструкция». В рамках этой концепции началось глобальное поэтапное воссоздание утраченного старого города в его исторических границах. Штимманн и его соратники избрали новый путь развития Берлина как города, удобного для пешеходов и велосипедистов, с рекреационными зонами, исторической застройкой, сомасштабной человеку, развитой системой транспортного сообщения¹¹. Помимо регламентирования строительства, создания стратегического мастер-плана и принятия реформ по санации и модернизации панельного жилого фонда, глобальные переустройства коснулись и метро. К 1990 г. сообщение между станциями было практически

ИЛЛЮСТРАЦИИ

13. Станция «Музейный остров». Арх. Р. Макс Дудлер ([Электронный ресурс]. URL: <https://www.maxdudler.de/de/projekte/uh-bahnstation-museumsinsel/>)

ПРИМЕЧАНИЯ

¹¹ Рыбакова Е.Ю. Концепция «критической реконструкции» Х. Штимманна в архитектуре современного Берлина. С. 43.

¹² Там же. С. 51.



полностью восстановлено, а к 1995-му — сеть метрополитена соответствовала образцу 1961 г., вновь став единой системой.

С 1992 по 1996 г. главенствующим мероприятием по реконструкции сети стало расширение и удлинение платформ на некоторых станциях бывшего Восточного Берлина (в 1960–1970-х гг. станции Западного Берлина были восстановлены и переоборудованы под более длинные составы широкопрофильных вагонов). Также важной миссией стала организация интеграции между трамваем, наземной электричкой и метро с созданием пересадочных узлов, адаптированных для маломобильных групп населения.

С 1994 г. стали расширяться старые и открываться новые линии. Оформлением станций занимался уже известный нам западноберлинский архитектор Р. Рюммлер, однако их примечательный и уникальный интерьер стал скорее исключением. Большинство вновь построенных станций и пересадочных узлов были унифицированными и функциональными, так как первоочередной задачей было соединение сетей двух разрозненных Берлинов в максимально сжатые сроки.

В 2009 г. был открыт главный железнодорожный вокзал, имеющий большое значение для города как многоуровневый пересадочный узел, строительство которого началось еще в 1995 г. В этом же году был открыт участок между главным вокзалом и Бранденбургскими воротами — так называемая «канцлерская линия», поскольку она проходила под правительственным кварталом. С 2009 г. начались работы по соединению «канцлерской линии» с пересадочным узлом «Александрплац», которые продлились более 10 лет и завершились 4 декабря 2020 г. Были открыты три новые станции — «Музейный остров» (нем. «*Museuminsel*»), «Красная ратуша» (нем. «*Rotes Rathaus*») и «Унтер ден Линден» (нем. «*Unter den Linden*»), разработкой которых занимались именитые немецкие архитекторы, участвовавшие в «критической реконструкции» Берлина: Оливер Коллинсон, Макс Дудлер и Аксель Острайх. И если «Унтер ден Линден» схожа со многими современными станциями, то в архитектуре двух других прослеживается связь с историческим контекстом. Так, интерьер станции «Музейный остров» — это переосмысленный образ архитектуры К. Шинкеля, а именно созданных им декораций для оперы «Волшебная флейта» Моцарта (илл. 13). Поскольку станция расположена под знаменитыми классическими музеями Берлина, ее связь с культурно-исторической средой не вызывает сомнений. Контекстуальная тема прослеживается и в станции «Красная ратуша» О. Колиньюна: изящные современные колонны, расширяющиеся к своду и сужающиеся к железнодорожным путям — отсылка автора к готической архитектуре исторической ратуши, раскопки которой были проведены в 2010 г. (илл. 14). Это некое переосмысление традиций в современной эпохе, что становится главным постулатом «критической реконструкции»¹².



Таким образом, стоит заключить, что архитектура берлинского метро — это синтез трех совершенно разных исторических периодов со своими особенностями: многостилье прусской традиционной эпохи, модернизм конца 1950-х — начала 1980-х и современный этап (начавшийся в конце 1980-х и продолжающийся до настоящего времени), для которого характерно восстановление утраченной городской целостности путем возрождения традиций. А задачи, которые ставятся перед зодчими, становятся более масштабными и глобальными: создание комфортных городских связей для всех групп населения, в том числе и для маломобильных. Именно такой подход к современному проектированию сделал систему рельсового транспорта Берлина одной из самых эффективных в Европе.

ИЛЛЮСТРАЦИИ

14. Станция «Красная ратуша». Арх. О. Коллиньон ([Электронный ресурс]. URL: <https://www.collignonarchitektur.com/en/projects/underground-station-rotens-rathaus>)

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ

1. Рыбакова Е.Ю. Концепция «критической реконструкции» Х. Штимманна в архитектуре современного Берлина : дис. ... канд. арх. М., 2019. 152 с.
2. Шульц Б. Подземные сети: необходимость и роскошь больших городов // Speech. 2014. №13. С. 38–57.

3. *Brachmann C. Licht und Farbe im Berliner Untergrund. U-Bahnhöfe der klassischen Moderne.* Berlin: Gebr. Mann Verlag, 2003. 292 S.
4. *Fioretos A. Berlin über und unter der Erde: Alfred Grenander, die U-Bahn und die Kultur der Metropole.* Berlin: Nicolai Publishing & Intelligence GmbH, 2006. 400 S.
5. *Hardy B. The Berlin U-Bahn.* Berlin: Capital transport publishing, 1996. 112 p.
6. *Krämer F. Rainer G. Rümmler Architekt für Berlin / Zur Gestaltung des unverwechselbaren Ortes U-Bahnhof.* Berlin/Dresden: Technischen Universität (Fakultät Architektur), 2006. 73 S.
7. *Lemke U., Poppel U. Berliner U-Bahn.* Düsseldorf: Alba Publikation, 1989. 167 S.
8. *Meyer-Kronthaler J. Berlins U-Bahnhöfe. Die ersten hundert Jahre.* Berlin: be.bra Verlag, 1996. 328 S.

REFERENCES

1. Rybakova E.Yu. *Koncepcija «kriticheskoj rekonstrukcii» H. Shtimmanna v arhitekture sovremennogo Berlina* : dis. kand. arh. Moskva, 2019. 152 p.
2. Schulz B. *Podzemnye seti: neobhodimost' i roskosh' bol'shih gorodov // Speech.* 2014. No. 13. P. 38–57.
3. *Brachmann C. Licht und Farbe im Berliner Untergrund. U-Bahnhöfe der klassischen Moderne.* Berlin: Gebr. Mann Verlag, 2003. 292 S.
4. *Fioretos A. Berlin über und unter der Erde: Alfred Grenander, die U-Bahn und die Kultur der Metropole.* Berlin: Nicolai Publishing & Intelligence GmbH, 2006. 400 S.
5. *Hardy B. The Berlin U-Bahn.* Berlin: Capital transport publishing, 1996. 112 p.
6. *Krämer F. Rainer G. Rümmler Architekt für Berlin / Zur Gestaltung des unverwechselbaren Ortes U-Bahnhof.* Berlin/Dresden: Technischen Universität (Fakultät Architektur), 2006. 73 S.
7. *Lemke U., Poppel U. Berliner U-Bahn.* Düsseldorf: Alba Publikation, 1989. 167 S.
8. *Meyer-Kronthaler J. Berlins U-Bahnhöfe. Die ersten hundert Jahre.* Berlin: be.bra Verlag, 1996. 328 S.