АНАЛИТИКА ДУХОВНОЙ КУЛЬТУРЫ

DOI: 10.17212/2075-0862-2022-14.2.2-363-379 УДК 130.2

ЛАЙНЕР «НОРМАНДИЯ» КАК ОБРАЗЕЦ СТИЛЯ АР ДЕКО

Добрыднева Анастасия Сергеевна,
научный сотрудник ЧУ «Музей Ар Деко», выпускница аспирантуры Московского государственного университета им. М.В. Ломоносова, Россия, 119991, г. Москва, Ленинские горы, 1
ORCID: 0000-0002-4805-8872
asdobrya@gmail.com

Аннотация

Статья посвящена рассмотрению масштабных проектов 1930-х гг. по созданию океанских лайнеров. Период между двумя мировыми войнами стал временем расцвета трансатлантического судоходства в первую очередь благодаря улучшению технических характеристик судов: увеличению мощности двигателей, изменению формы корпусов. Однако и с историко-художественной точки зрения лайнеры оказались важной сферой приложения сил. Многие европейские архитекторы, скульпторы, декораторы были привлечены к работе над оформлением внешнего облика лайнеров и их интерьеров. Большинство мастеров, участвовавших в формировании особого «стиля лайнеров», являлись представителями искусства *ар деко*. Эффектный, броский, разнообразный стиль *ар деко* оказался наиболее соответствующим задачам, которые ставили перед исполнителями компании-заказчики. *Предметом* настоящей работы является установление связи между «стилем лайнеров» 1930-х гг. и стилем *ар деко*, определение места проектов трансатлантических лайнеров в культуре XX в. *Объектом* исследования являются оформительские решения в целом, а также произведения искусства, представленные в интерьерах лайнеров. *Цель* автора – продемонстрировать высокую значимость этих проектов для понимания эпохи *ар деко*, охарактеризовать комплексный подход мастеров к оформлению экстерьеров и интерьеров лайнеров, рассмотреть и сопоставить наиболее яркие оформительские решения. *Методология* исследования включает историко-описательный, сравнительный методы, художественно-образный анализ, культурно-исторический, культурологический подходы. Основное внимание в статье уделено французскому кораблю «Нормандия» – признанному образцу стиля. Для расширения контекста и возможности обобщения акцент сделан и на двух английских лайнерах: «Квин Мэри» и «Квин Элизабет». Среди художников в статье выделен французский мастер Жан Дюнан. Панно Дюнана, выполненные им для сигарного салона лайнера «Нормандия», рассматриваются как примеры декоративного, богатого с точки зрения использования ма-

териалов и орнаментов стиля, навеянного экзотикой архаических и восточных культур.

Ключевые слова: ар деко, лайнеры, стиль лайнеров, «Нормандия», «Квин Мэри», «Квин Элизабет», Жан Дюнан, декоративно-прикладное искусство, лаковые панно.

Библиографическое описание для цитирования:
Добрыднева А.С. Лайнер «Нормандия» как образец стиля ар деко // Идеи и идеалы. – 2022. – Т. 14, № 2, ч. 2. – С. 363–379. – DOI: 10.17212/2075-0862-2022-14.2.2-363-379.

«Стиль лайнеров» в культуре XX века

«Наступает великая эпоха. Возникают новые веяния. Множество творений человеческого труда проникнуто новым духом, особенно часто они встречаются в промышленном производстве. <...> Наша эпоха день ото дня утверждает свой стиль. К несчастью, мы пока еще не умеем его различить» [3, с. 10]. Эти слова Ле Корбюзье посвятил океанским лайнерам. Только с их помощью путешественники получали возможность достичь другого континента, поскольку регулярное отправление пассажирских самолетов началось лишь после Второй мировой войны. Корабли отличались высокими скоростными характеристиками и мощностью двигателей. На рекламных плакатах 1930-х гг. лайнеры описывались как самый быстрый и безопасный транспорт, отвечающий всем потребностям современного человека.

Стилем трансатлантических кораблей в 1930-е гг. стал **ар деко**. В это время он уже успел завоевать популярность в Европе и США, ярко проявился в архитектуре, скульптуре, живописи и декоративно-прикладном искусстве. Оформление экстерьера и интерьера лайнеров стало новой задачей для представителей ар деко, в рамках которой взаимодополняли друг друга разные виды искусства. Принцип «единения искусств» был воплощен в самых известных проектах – в оформлении лайнеров «Куин Мэри» (рис. 1), «Куин Элизабет» (рис. 2), «Нормандия» (рис. 3). Первые два судна сконструировали и построили в Англии, «Нормандию» – во Франции. Именно эти страны являлись общепризнанными лидерами в производстве лайнеров, и все 1930-е гг. они пытались отвоевать друг и друга звание страны, выпустившей самый большой, быстрый, современный пароход. Чтобы обойти конкурента, помимо инженеров, требовалось привлечение лучших специалистов: архитекторов, художников, декораторов, которые с охотой участвовали бы в коллективных проектах с целью вписать свое имя в новейшую историю искусства.

Рис. 1. Лайнер «Куин Мэри». Фотография

Fig. 1. The RMS Queen Mary. Photography

Рис. 2. Лайнер «Куин Элизабет». Фотография

Fig. 2. RMS Queen Elizabeth. Photography

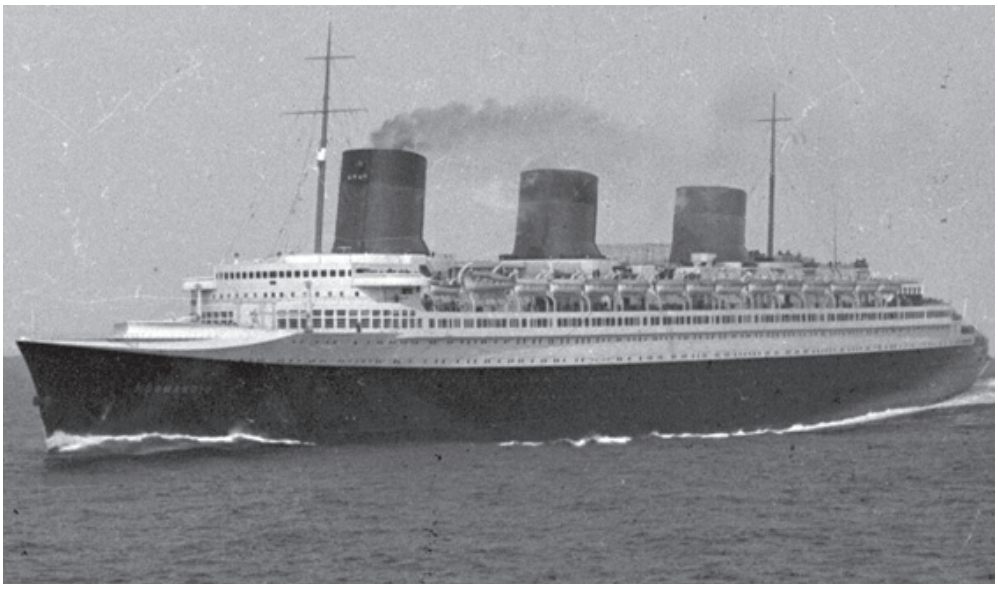


Рис. 3. Лайнер «Нормандия». Фотография. 1935 г.

Fig. 3. The SS Normandie. Photography. 1935

С самого начала строительства лайнер «Куин Мэри» планировался как проект по спасению от банкротства пароходной компании «Кунард Лайн». Он должен был по всем параметрам обойти французский «Иль-де-Франс», а также амбициозные немецкие и итальянские лайнеры. План удался. «Куин Мэри» стала крупнейшим лайнером в мире, самым вместительным и энергетически мощным. Компания сделала ставку на более консервативное решение как внешнего облика, так и интерьера корабля. Оценивая декор, критики называли в качестве первой ассоциации английский загородный дом – образец комфортной среды и уюта. На лайнере имелось 12 палуб: главная, прогулочная, солнечная, спортивная и восемь других, названных первыми буквами латинского алфавита. Старое разделение на три класса сохранялось, и доступ к основной части развлекательных помещений и прочих благ получали только представители так называемого каютного (высшего) класса.

Центральным помещением лайнера был главный обеденный салон, который по размерам и пышности отделки мог конкурировать с дворцовым залом. В высоту салон поднимался на три этажа и поддерживался рядом колонн. Салон украшало декоративное панно-карта в стиле ар деко, на котором были обозначены зимний и летний маршруты трансатлантического перехода. Внизу карты были помещены архитектурные символы континентов – европейские соборы и американские небоскребы. По мере продвижения корабля на карте загоралась маленькая модель судна и пассажи-

ры могли увидеть его местоположение. В оформлении прочих помещений ар деко проявился в гармоничном сочетании пород дерева, фактурных и полированных поверхностей, контрастных цветов, геометрических орнаментов. Из регионов Британской империи было доставлено 56 разных пород древесины. За изготовление мебели отвечало бюро H. Morris & Company из Глазго, представители которого пытались интерпретировать традиционные формы в современном, функциональном ключе. Примером подобного подхода стал бар-гостиная с панорамным видом на океан.

Спуск «Куин Мэри» на воду состоялся в сентябре 1934 г. Более 30 лет лайнер преодолевал путь из Европы в Америку и был выведен из эксплуатации только тогда, когда преимущества авиасообщения стали слишком очевидными. Интересно, что история лайнера на этом не закончилась, и сегодня в корпусе «Куин Мэри», расположенном в американском Лонг-бич, находится морской музей, плавучий отель и ресторан.

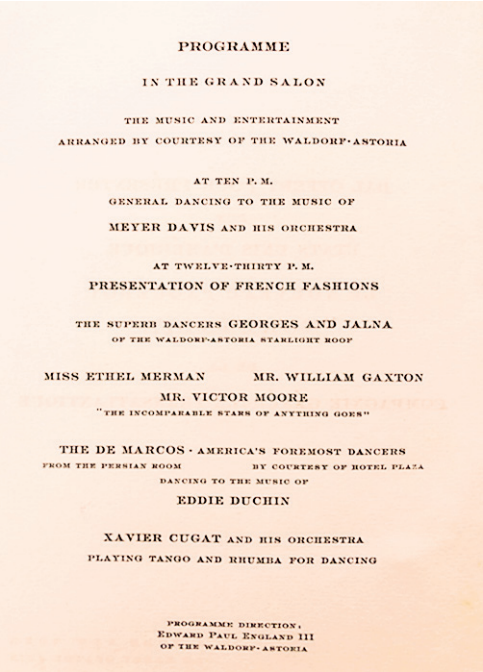
Третий из лайнеров-гигантов, последний довоенный лайнер «Куин Элизабет», был спущен на воду в 1938 г., но в первое плавание отправился уже после Второй мировой войны. «Квин Элизабет» являлся не просто самым большим пассажирским судном, но и вообще самым большим судном в мировом флоте. Он имел 14 палуб, 4 из которых находились в надстройке, а 6 были отданы под пассажирские каюты и общие помещения. По сравнению с «Королевой Мэри» его внешний облик отличался лаконичностью, большей чистотой. Благодаря пересмотру технических характеристик архитекторам удалось сделать форму корпуса утонченнее. За интерьеры вновь взялись лучшие представители художественного мира. В частности, план оформления помещений первого класса был выполнен именитым английским архитектором Джорджем Греем Ворнумом. Подход отличался концептуальной целостностью, и пассажиры получили возможность познакомиться с тенденциями, доминирующими в европейской скульптуре, живописи, декоративно-прикладном искусстве 1930-х гг.

«Нормандия»

Апогеем развития стиля лайнеров стала французская «Нормандия». В прессе цитировали восторженных пассажиров, которые сравнивали «Нормандию» с английскими конкурентами и отдавали предпочтение именно ей. Согласно утверждению одного датского журналиста, «французы построили отель и вокруг него соорудили судно, а англичане построили судно, а внутри него оборудовали отель» [1, с. 128]. Английская пассажирка «Нормандии» в разговоре с капитаном, Пьером Торо, остроумно заметила, что «“Куин Мэри” – это величественная англичанка в спортивном костюме, а “Нормандия” – очень веселая французская девушка в вечернем

платье» [8, p. 80]. Во время первого путешествия «Нормандии» в Саутгемптон один из пассажиров, судоходный магнат лорд Рансимен, высказался следующим образом: «У вас необыкновенный корабль, он настолько передовой для своего времени, что я спрашиваю себя, будут ли мои соотечественники знать достаточно, чтобы оценить его так, как он того заслуживает» [8, p. 80].

«Нормандия» была спущена на воду в 1931 году. Однако в связи с мировым экономическим кризисом, вошедшим в историю под названием «Великая депрессия», первый рейс состоялся лишь спустя 4 года. Он проходил из Гавра и Саутгемптона в Нью-Йорк. В результате первого же плавания «Нормандия» получила в награду «Синюю ленту» – знак отличия самого быстрого круизного лайнера. Оспорить это звание удалось лишь «Королеве Мэри» в 1938 г. Конструктор «Нормандии» Владимир Юркевич применил оригинальные конструктивные решения, в частности, внедрил новый тип корпуса – узкий, с изогнутым внутрь носовым ребром и бульбом, опущенным ниже ватерлинии. Длина корпуса составляла 313 м, ширина – 36 м. Всё это позволяло кораблю развивать невероятную скорость. «Нормандия» могла разместить 848 пассажиров первого класса, 670 пассажиров туристического класса, 454 – эконом-класса, при этом 1345 человек экипажа.


PROGRAMME

IN THE GRAND SALON

THE MUSIC AND ENTERTAINMENT
ARRANGED BY COURTESY OF THE WALDORF-ASTORIA

AT TEN P. M.
GENERAL DANCING TO THE MUSIC OF
MEYER DAVIS AND HIS ORCHESTRA

AT TWELVE-THIRTY P. M.
PRESENTATION OF FRENCH FASHIONS

THE SUPERB DANCERS GEORGES AND JALNA
OF THE WALDORF-ASTORIA STARLIGHT ROOF

MISS ETHEL MERMAN MR. WILLIAM GAXTON
MR. VICTOR MOORE
"THE INCOMPARABLE STARS OF ANYTHING GOES"

THE DE MARCOS - AMERICA'S FOREMOST DANCERS
FROM THE PERSIAN ROOM BY COURTESY OF HOTEL PLAZA
DANCING TO THE MUSIC OF
EDDIE DUCHIN

XAVIER CUGAT AND HIS ORCHESTRA
PLAYING TANGO AND RHUMBA FOR DANCING

PROGRAMME DIRECTION:
EDWARD PAUL ENGLAND III
OF THE WALDORF-ASTORIA

Рис. 4. Вечерняя программа для Гранд-салона «Нормандии». 1935 г. Музей Ар Деко, Москва

Fig. 4. Programme in the Grand Salon of the Normandie. 1935. Art Deco Museum, Moscow

На борту лайнера пассажиры получали широкие возможности для досуга. Разнообразием отличалась гастрономическая и культурная программа «Нормандии». Последняя включала в себя танцевальную и музыкальную часть, актерскую импровизацию, показ мод от французских дизайнеров (рис. 4). На сцену главного зала – Гранд-салона – выходили танцевальные дуэты Бувель и Тува, Рауль и Ева Рэйерс, Жорж и Ялна, де Маркос. Их сопровождала музыка джазовых оркестров под руководством Мейера Дэвиса, Хавьера Кугата, Эдди Дучина, а также песни исполнителя Тито Корала. Все развлекательные мероприятия были организованы при поддержке отеля «Уолдорф-Астория».

«Нормандию» сразу начали называть музеем декоративного искусства Франции. За общую концепцию интерьера отвечали архитекторы Пьер Пату, Анри Пакон, Ришар Бувенс ван дер Бойен и Роже-Анри Экспер. Все, кроме Экспера, уже участвовали в оформлении французского лайнера «Иль-де-Франс». Получили приглашение поработать над оформлением «Нормандии» пригласили лучших французских художников-декораторов: Луи Сю, Поля Фолло, Андре Гру, Жюля Лелё, Жана Дюнан, Жана Дюпа. По размаху проект был сопоставим с работой над международной выставкой.

Тенденции в декоративном оформлении «Нормандии» можно описать как «торжество роскоши, но с оттенком современности». Для главного обеденного зала, курительного салона, гранд-зала были выбраны яркие цветовые решения с большим количеством подсветки. Особенное внимание обращали на себя каскадные светильники Рене Лалика. На гобеленах, украшавших мебель главных пространств, в основном встречались фигуративные, анималистические изображения, разноцветные узоры. Экзотические сцены: морские завоевания и битвы, африканские туземцы, тропическая флора и фауна – свидетельствовали о сохранении романтических колониальных представлений, верности идеям великой империи. Лишь отдельные интерьерные решения оказались близки модернистским идеалам: ресторан для пассажиров третьего класса, оформление кают «Кан» и «Довиль». Последние были решены лаконично, меблированы комплектами с простыми формами и подчеркнутой функциональностью.

Интерьеры «Нормандии»

Результатом коллективной работы художников-декораторов стали несколько общественных помещений: холл, обеденный зал, капелла, Гранд-салон, курительная комната.

Холл. Это первое помещение, которое представало взору пассажиров при посадке. Несколько коротких лестничных пролетов вели к центральной части зала, составляющей 20 м в длину и 9 м в ширину. В высоту холл занимал три палубы. Оформление холла – эталонный пример стиля ар деко. Он нашел свое выражение в выборе материалов, использовании контрастных сочетаний фактур и цветов, игре со световыми эффектами. Декоративные стенные вставки и орнаменты были выполнены из алжирского оникса с отделкой из стекла и деталями из позолоченной бронзы. Контрастность обеспечивал черный, а местами темно-синий пол и светящийся потолок со стеклянными светильниками.

Из холла пассажиры могли подняться на верхние палубы или спуститься вниз, к бассейну и тренажерному залу, с помощью четырех лифтов.

Двери лифтов были обшиты элегантной узорчатой сеткой из позолоченной бронзы. В соседний обеденный зал вела массивная бронзовая дверь. Ее украшали 10 круглых металлических медальонов, каждый из которых представлял город Нормандии: Гавр, Алансон, Лизьё, Сен-Ло, Шербур, Фалез, Руан, Кан, Эврё, Дьеп. Помимо названия, на каждом медальоне изображен символ города – главный собор или крепость. С обратной стороны двери располагалась большая позолоченная морская раковина. Другим выразительным декоративным решением холла стало украшение надлестничного пространства барельефом с изображением герцога Нормандии – рыцаря Вильгельма I Завоевателя, выполненным М. Шмидом. Барельеф был исполнен в технике перегородчатой эмали.

Обеденный зал. Из холла пассажиры попадали в просторный обеденный зал, занимавший 93 м в длину и 14 м в ширину. Зал со 150-ю столами был рассчитан на 700 человек. Основной обеденный зал распадался на 8 небольших столовых, каждую из которых художники-декораторы обставили индивидуально. В конце располагались два банкетных зала на 72 места, где проводились торжественные мероприятия. С технической точки зрения новаторством отличалась система кондиционирования воздуха в зале, при которой воздуховоды скрывались за панелями потолка. Зал отличался хорошим освещением, которое играло свою заметную роль в интерьерном решении. За концепцию освещения отвечал Марк Лалик. Он предложил серию вертикальных светильников-столбов, закрепленных с помощью настенных кронштейнов. Столбы располагались в два ряда вдоль каждой стены комнаты. Каждый светильник был выполнен из стекла, вырастал вверх ступенчато, состоял из четырех уровней.

Такое освещение позволило сделать акцент на центральном элементе декора – четырех барельефах (рис. 5). В создании барельефов участвовали четыре художника, перед которыми стояла задача составления стилистически единой композиции. Общей темой вновь стала Нормандия, ее географические и культурные особенности. На одном из рельефов художника М. Деламарра были изображены фигуры и предметы, символизирующие наиболее значимые периоды в истории Нормандии. Среди них архангел Михаил, убивающий дракона, – святой, избранный в качестве покровителя герцогом Ролло; Вильгельм Завоеватель на коне, скачущий рядом с другим всадником. Их фигуры увенчивала надпись на латыни: «Mare Transivit» («Пересек море»). На рельефе с правой стороны виден геральдический символ – лев, держащий нормандский герб. В центре композиции треугольником расположены 3 объекта: церковь Святого Стефана в Кане, корабль Вильгельма Завоевателя, готический собор Руана.

Рис. 5. Обеденный зал «Нормандии». Фотография. 1935 г.

Fig. 5. The dining room of the Normandie. Photography. 1935

Второй рельеф, созданный по проекту М.Л. Дривье, был посвящен более современной теме – «Спорту и развлечениям». Художник акцентировал внимание на двух фигурах спортсменов в центре, демонстрирующих силу, энергию и здоровье. Их окружают игроки в поло, танцующая пара, девушки, плывущие на лодке. Дривье отразил присущий стилю ар деко интерес к телу, сосредоточившись на передаче осязаемой физической стороны образов героев.

Третий и четвертый рельефы, выполненные П. Пуассоном и М. Помье, тематически отсылали к разнообразной природе Нормандии. Работа Пуассона посвящена морскому миру, которому покровительствуют включенные в композицию боги – Меркурий и Венера. Помье отразил земные богатства региона: пастбища, фруктовые сады, рощи, стада. Сельская Нормандия овеяна романтическим флером как страна-мечта для каждого, кто посещает ее. Все рельефы обеденного зала были выполнены из бронзы и покрыты золотой патиной. Таким образом, энергия и динамика композиции поддерживались с помощью материала.

Капелла. Вход в капеллу осуществлялся через раздвигающуюся эмалированную дверь с изображением нормандского рыцаря. Капелла занимала 15 м в длину и 8 м в ширину. Ее декоративное оформление выполнил М. Воге. На всех стенах присутствовали христианские символы. Четырнадцать панелей представляли традиционные сюжеты Богослужения Крестного пути, воспро-

изводящие процессию, которая символизировала путь Иисуса Христа на Голгофу. Небольшие по размеру рельефы были вырезаны из темного розового дерева, на контрасте с которым в нижней части стен появлялся черный пиренейский мрамор. Интерьер был тускло подсвечен, что дарило ощущение покоя и умиротворения. Предполагалось, что капелла предназначена не только для приверженцев римско-католической церкви, но для всех христиан. Алтарь, выполненный скульпторами Жаном и Жоэлем Мартель, мог закрываться с помощью раздвижных дверей. Дополнительно могла устанавливаться кафедра.

Гранд-салон и курительная комната. Минуя вход в капеллу, пассажиры оказывались в Гранд-салоне – одном из самых больших помещений лайнера. Его размеры составляли 33 м в длину и 26 м в ширину. Среди прочих залов Гранд-салон выделялся богатством и разнообразием декора, меблировки, колорита. В нем позолоченные колонны гармонировали с гравированными стеклянными стенами, украшениями из серебра и платины, лаковыми панно, гобеленами и коврами. Зеркальные стенные панели были выполнены М. Дюпа. Темой для изображений стала история мореплавания. В цветовой гамме салона доминировали красный, оранжевый и светло-серый цвета, теплый эффект от которых подчеркивался разнообразным освещением от куполов на потолке, люстр, настенны светильников. Из Гранд-салона можно было попасть в несколько помещений: дамский будуар, кабинет, библиотеку и курительную комнату. За декорирование последней отвечал Жан Дюнан – один из главных представителей французского ар деко.

Жан Дюнан

В 1930-е гг. во Франции Жан Дюнан был одним из самых значительных и разносторонних французских мастеров – живописцем и скульптором, специалистом по работе с металлом и лаком. Неудивительно, что он был приглашен для оформления интерьеров первого грандиозного французского лайнера 1930-х гг. – «Атлантики». Этот опыт помог Жану Дюнану в следующем проекте – оформлении лайнера «Нормандия».

Дюнану поручили оформление курительного салона и части зала для первого класса. Он внес несколько предложений, отличающихся оригинальностью, но признанных недостаточно традиционными. По итогам обсуждений художник приступил к выполнению пяти лаковых панно в курительном салоне и одного панно (совместно с Жаном Дюпа), помещенного в проходе между залами. Главной темой курительного салона стали «Мужские игры и удовольствия». На панелях, расположенных справа от парадной лестницы, были помещены «Рыбалка» и «Спорт». Напротив них находились «Приручение лошади» и «Сбор урожая» (рис. 6, 7). Пятое панно – «Охота» – занимало стену целиком (рис. 8). Каждая панель была колоссальных размеров: 6 м в высоту и 5,8 м в длину.

Рис. 6. Альбин Салаюн. Панно Жана Дюнана «Приручение лошади» для курительного салона. Фотография. Музей Ар Деко, Москва

Fig. 6. Albin Salaün. Jean Dunand's panel «Taming the horse» for the Smoking Room of the Normandie. Photography. Art Deco Museum, Moscow

Рис. 7. Жан Дюнан. «Сбор урожая». Авторская копия панно, созданного для курительного салона лайнера «Нормандия». Ок. 1935 г. Гипс, резьба, лак, золочение. Музей Ар Деко, Москва

Fig. 7. Jean Dunand. Grape Harvesting. Reduced scale version of the panel executed by Dunand for the Smoking Room of the Normandie. Circa 1935. Carved, lacquered and gilt-decorated wood panel. Art Deco Museum, Moscow

Рис. 8. Жан Дюнан. «Охота». Авторская копия панно, созданного для курительного салона лайнера «Нормандия». Ок. 1935 г. Гипс, резьба, лак, золочение. Музей Ар Деко, Москва

Fig. 8. Jean Dunand. The Hunt. Reduced scale version of the panel executed by Dunand for the Smoking Room of the Normandie. Circa 1935. Carved, lacquered and gilt-decorated wood panel. Art Deco Museum, Moscow

Все панели были выполнены в технике японской лаковой росписи уруси-э, которой Дюнан овладел в совершенстве после знакомства с ремесленником из Японии Сейдзо Сугаварой. Лак не был лишь декоративным покрытием, но наносился в качестве полноценной субстанции, состоящей из смолы, холста, древесных опилок, грунта, дерева. Общее число наносимых на гипсовую основу слоев могло достигать тридцати. Сначала

художник наносил натуральный лак, затем отдельные слои цветного лака, в конце – золотой. Каждый слой должен был быть тщательно высушен, чтобы сохраняться в условиях негативного воздействия морского воздуха. После высыхания поверхность шлифовалась с помощью карбида кремния, пемзы, древесного угля или рук. Сам Дюнан отмечал в интервью журналу The New York Sun, что «лак похож на живую субстанцию».

Благодаря кропотливой работе с лаковым покрытием многофигурные барельефы «Нормандии» выглядели особенно эффектно. Все детали были контрастно подчеркнуты, а сверху покрыты тонкой, почти невидимой, золотой сеточкой. Сильное впечатление производили и масштабы панно. Известно, что для работы с подобной высотой в мастерской Дюнана, на улице Галле в Париже, была вырыта яма, снабженная подъемной системой [9, с. 144]. Тематически все панно курительного салоны были связаны не с современностью, а с историей. В композиции и орнаменте панно «Сбор урожая» и «Охота» присутствовала стилизация архаических культурных элементов. Страсть ар деко к искусству Древнего Египта и Месопотамии проявилась и в отличающихся большей динамикой «Приручении лошади» и «Спорте». По словам самого Дюнана, он «чувствовал необходимость выразить протест против бедности и скудости декоративных концепций, выработанных в Северной Европе после войны, которые проникли во Францию во время выставки 1925 года» [5, с. 118].

Участие в оформлении «Нормандии» позволило Дюнану внести свой вклад в борьбу с аскетичностью современного искусства, всё больше тяготеющего к функциональности. Оживить простые формы с помощью орнаментов; вернуть моду на изощренные техники обработки материалов вроде маркетри или резьбы по дереву; отбросить надоевший утилитарный подход – вот цели, которые Дюнан ставил перед собой и последовательно реализовывал. «Нормандия» стала важным этапом в творческой биографии художника и тем более болезненной стала для него история гибели лайнера.

О гибели «Нормандии»

К несчастью, яркая история «Нормандии» быстро подошла к концу. В 1939 г. она была реквизирована военно-морским флотом США. По плану лайнер под новым именем «Лафайетт» предполагалось использовать для перевозки войск. Однако в процессе переоснащения корабль загорелся, попытки спасти его потерпели неудачу, а средств на восстановление в военное время не нашлось. Так звезда одного из главных символов эпохи ар деко закатилась вместе с самим стилем.

Интересно, что оформление лайнера далеко не всем пришлось по вкусу. Среди реакций пассажиров выделяется описание Ильи Ильфа и Евгения Петрова, которые констатировали, что «в области искусства французы знали

лучшие времена», а вокруг «очень много богатства и очень мало настоящего искусства» [2, с. 14]. Схожие претензии относительно чрезмерности декора лайнеров 1930-х гг. чуть раньше высказывал американский промышленный дизайнер Норман Белл Геддес, сам непосредственно связанный со стилем ар деко: «Находясь на борту корабля, если вы наблюдательны, вы видели лучшую современную архитектуру (в терминах 1932 г.), чем на берегу. Но недавно корабль подвергся реакционным изменениям, которые вызывают тревогу. Коммерческие умы, рассуждая о том, что многие люди, путешествуя на корабле, любят забывать, что они в море, построили по всему интерьеру корабля множество декораций в подражание баронских залов и тому подобное. Они попытались превратить корабли в плавучие отели. Это так же нелогично, как нарисовать полоски на лошади и назвать ее зеброй. Качество, которое на протяжении многих поколений выделяло и заставляло нас любить корабли, – это стиль и характер, которые были естественным развитием, без жеманства. Так неужели мы отнимем это качество у кораблей?» [7, p. 35].

Опасения Белла Геддеса не оправдались, и эпоха лайнеров – плавучих отелей – прошла, подарив несколько выдающихся образцов ар деко. *Главный вопрос состоит в том, почему именно лайнеры стали подходящими объектами для утверждения и развития стиля.* Ар деко как стиль-компромисс всегда адаптировался под изменяющийся исторический и культурный ландшафт. В итоге он неизбежно приходил к компромиссу с современностью. С другой стороны, 1930-е гг. – первое десятилетие, когда технологии стали настолько существенной частью жизни, что трансформировали ее на всех уровнях: от частного до глобального. Обладание личным автомобилем, прослушивание радиопрограмм, просмотр звуковых фильмов в кинотеатрах – все блага цивилизации быстро начали восприниматься как само собой разумеющиеся. Ожидания представителей среднего и высшего класса в Америке и Европе выражались в категории «комфорта», предполагающейся в разных областях сферы услуг. Разумеется, комфортными должны были стать и путешествия. Строители лайнеров не могли не брать в расчет ценности этой эпохи: скорость, динамику, удобство. Пассажиры не просто максимально быстро оказывались на другом континенте, но проводили досуг наиболее предпочтительным образом. Музыкальные программы сменялись кинопоказами, партии в теннис – игрой в карты. В обстановке, помимо удобства, торжествовала красота. Выбор ар деко в качестве стиля лайнеров отражал стремление уйти от практичного, но монотонного функционализма. Высокий художественный уровень произведений, их филигранное исполнение закрепили за ар деко статус излюбленного стиля современной буржуазии. Среди художников принципы работы стиля ярко проявились в творчестве Жана Дюнана, создавшего серию лаковых панно для курительного салона.

Ар деко находился в диалоге не только с современной эпохой, но и со многими ушедшими. Источниками вдохновения для художников этого

стиля выступали искусство Древнего Египта, Месопотамии, Китая, Японии, цивилизаций Мезоамерики. Возвращение к чистым, первоначальным формам и образам привлекало экспрессией, синкретичностью, а кроме того, восстановлением и реактуализацией культурной памяти [4, с. 80]. Этот механизм, встроенный в ар деко, совпал с потребностями заказчика.

Трансатлантические лайнеры 1930-х гг. – масштабные проекты, конструирование которых отвечало политическому курсу стран. Англия и Франция – лидеры судостроительной отрасли – отстаивали международный престиж в конкуренции друг с другом, поэтому правительства вкладывали значительные средства в постройку гигантских кораблей. Чтобы избежать банкротства, при оформлении лайнеров пароходные компании сделали ставку на традицию. Перед художниками стояла задача проиллюстрировать лучшие страницы из истории великих держав. В интерьерах «Нормандии» обыгрывались мотивы колониальной французской культуры и региональной нормандской. Пассажиры должны были убедиться в силе, могуществе, процветании страны. Подобный подход был свойственен и английским судам.

Таким образом, ар деко нашел применение и отождествился со стилем лайнеров 1930-х гг. Этому способствовала природа самого стиля, оказавшаяся уместной при воплощении проектов по строительству кораблей – «шедевров техники и искусства» [2].

Литература

1. *Белкин С.П.* Голубая лента Атлантики. – М.: Судостроение, 1990. – 240 с.

2. *Ильф И., Петров Е.* Одноэтажная Америка. – М.: Советский писатель, 1937. – 376 с.

3. *Ле Корбюзье Ш.*. Архитектура XX века. – М.: Прогресс, 1977. – 303 с.

4. *Малинина Т.Г.* Стиль Ар Деко: истоки, региональные варианты, особенности эволюции: дис. ... д-ра искусствоведения. – М., 2002. – 342 с.

5. *Хилльер Б., Эскритт С.* Стиль Ар Деко / пер. с англ. В.И. Самошкин. – М.: Искусство XXI век, 2005. – 240 с.

6. *Braynard F.* Picture history of the Normandie. – New York: Dover Publications, 1987. – 144 p.

7. *Geddes N.B.* Horizons. – Boston: Little, Brown, and Co., 1932. – 273 p.

8. *Maddocks M.* The Great Liners. – New York: Time-Life Books, 1978. – 182 p.

9. *Marcilhac F.* Jean Dunand: his life and works. – New York: H.N. Abrams, 1991. – 352 p.

10. *Robinson M.*, *Ormiston R.* Art Deco: The Golden Age of graphic art and illustration. – London: Flame Tree Publishing, 2008. – 192 p.

Статья поступила в редакцию 18.12.2021.

Статья прошла рецензирование 13.02.2022.

DOI: 10.17212/2075-0862-2022-14.2.2-363-379

THE SS NORMANDIE AS AN EXAMPLE OF ART DECO STYLE

Dobrydneva, Anastasiya,
Research fellow of Art Deco Museum, postgraduate
Lomonosov Moscow State University,
1 Leninskie Gory, Moscow, 119991, Russian Federation
ORCID: 0000-0002-4805-8872
asdobrya@gmail.com

Abstract

The article is dedicated to ocean liners, the ambitious projects of the 1930s. The Interwar period was the golden age of transatlantic shipping, primarily due to technical improvements, for example, increased engine power and changes in ship hull shape. However from an artistic point of view, liners also proved to be an important field of application. Many European architects, sculptors, and decorators were involved in the design of the exterior of the liners and their interiors. Most of the masters who participated in the development of a special "liner style" were practitioners of art deco. The spectacular, varied art deco proved to be the most appropriate style, corresponding to the problems which had been set before the artists by the client companies. The subject of the research is to identify the relationship between the "liner style" of the 1930s and art deco, determining the place of the transatlantic liner projects in the culture of the XX century. The object of the research is the design conceptions in general, as well as works of art in the interiors of the liners. The author's aim is to demonstrate the high importance of these projects for the understanding of the Art Deco era, to characterize the complex approach of masters to the design of liner exteriors and interiors, to consider and compare the most outstanding design solutions. The research methodology includes historical and descriptive, comparative methods, cultural, historical, and culturological approaches. The main attention in the article is given to the French "Normandie", a recognized example of this style. To expand the context and the possibility of generalization, the focus is also made on two English liners: "Queen Mary" and "Queen Elizabeth". Among the artists the author points special attention to a French master, Jean Dunant. Dunant's panels made for the SS Normandie cigar lounge are considered examples of a decorative style, inspired by the exoticism of archaic or Oriental cultures.

Keywords: art deco, liners, liner style, SS Normandie, Queen Mary, Queen Elizabeth, Jean Dunant, arts and crafts, lacquer panels.

Bibliographic description for citation:
Dobrydneva A. The SS Normandie as an Example of Art Deco Style. *Idei i idealy = Ideas and Ideals*, 2022, vol. 14, iss. 2, pt. 2, pp. 363–379. DOI: 10.17212/2075-0862-2022-14.2.2-363-379.

References

1. Belkin S.I. *Golubaya lenta Atlantiki* [The Blue Riband of the Atlantic]. Moscow, Sudostroenie Publ., 1990. 240 p.

2. Il'f I., Petrov E. *Odnoetazhnaya Amerika* [One-Story America]. Moscow, Sovetskii pisatel' Publ., 1937. 376 p.

3. Le Corbusier Ch. Arkhitektura XX veka [Architecture of the 20th century]. Moscow, Progress Publ., 1977. 303 c. (In Russian).

4. Malinina T.G. *Stil' Ar Deko: istoki, regional'nye varianty, osobennosti evolyutsii*. Diss. dokt. iskusstvovedeniya [Art Deco style. Origins. Regional variants. Evolutionary features. Dr. of Arts diss.]. Moscow, 2002. 342 p.

5. Hillier B., Escritt S. *Stil' Ar Deko* [Art Deco style]. Moscow, Iskusstvo XXI vek Publ., 2005. 240 p. (In Russian).

6. Braynard F. *Picture history of the Normandie*. New York, Dover Publications, 1987. 144 p.

7. Geddes N.B. *Horizons*. Boston, Little, Brown, and Co., 1932. 273 p.

8. Maddocks M. *The Great Liners*. New York, Time-Life Books, 1978. 182 p.

9. Marcilhac F. *Jean Dunand: his life and works*. New York, H.N. Abrams, 1991. 352 p.

10. Robinson M., Ormiston R. *Art Deco: The Golden Age of graphic art and illustration*. London, Flame Tree Publishing, 2008. 192 p.

The article was received on 18.12.2021.
The article was reviewed on 13.02.2022.