



МИНИСТЕРСТВО КУЛЬТУРЫ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ



Государственный
музей архитектуры
им. А. В. Щусева

LAGOISKAYA COLLECTION

ПО ПУТИ

ЖИВОПИСЬ
НАДЕЖДЫ КРЕСТИНИНОЙ

Москва
2026

Мир постоянно находится в движении, в пути... Дальняя или близкая дорога, повседневный маршрут или долгое путешествие стали неотъемлемой частью жизни современного человека.

Дорога – путь, а спутники – попутчики.

Проект «По пути» предлагает каждому погрузиться в атмосферу своих воспоминаний и впечатлений от поездок.

Вспомнить то легкое волнение перед большим путешествием, да и привычный, ежедневный маршрут от дома и обратно всегда может оказаться наполненным новыми визуальными впечатлениями.

В пути все меняется быстро: небо, воздух, запахи и состояния...

Стремительно пролетают пейзажи за окном – сельские и городские, наше внимание привлекает железнодорожная архитектура: здания вокзалов, станционные павильоны, депо, водонапорные башни и многое другое.

«...Проносась мимо, видишь всё с нескольких ракурсов – впереди, фронтально, потом оглядываешься – исчезли...» .

Жизнь снаружи стремительна и многообразна.

А в вагоне время замирает и, если путь не близкий, невольно начинаешь наблюдать за своим попутчиками...

Художник и пассажир – Надежда Крестинина – очень внимательна, и та «выхваченная» повседневность из реализма превращается в её работах в объемный импрессионизм.

«Важен человек и предмет сразу, одним куском, увиденный вскользь, на ходу, без деталей и портретного сходства...» – говорит автор.

Крестинина – тонкий мастер. Свет и цвет в её бликующих, полупрозрачных работах создают ощущение абсолютно интуитивной живописи. Находясь на границе абстрактного, работы автора наделены конкретным временем и местом.

Персонажи не вымышлены, они встречаются каждому, но обычный пассажир, привыкший к нарративу, вряд ли способен так глубоко взглядываться в своих попутчиков.

Надежда Крестинина очень точно выхватывает своих персонажей и затем поселяет их в своих произведениях, наделяя каждого собственным характером.

«...Но не разглядывай в упор, не встречайся взглядом... мимо...потом, в безопасности, припомнить, к впечатлениям от беглого взгляда добавить свои соображения, фантазии и домыслы – и пришить их к бумаге или к холсту...»

У Крестининой своя особенная пластика – воздушная и очень объемная, которая полностью погружает нас в произведение. Мы становимся попутчиками персонажей автора, видим образы, запечатленные в моменте, и словно присутствуем в нем.

Проект «По Пути» представляет не только авторскую живопись, но и уникальные архивные материалы из собрания Музея Архитектуры. Посетители выставки увидят проекты железнодорожной архитектуры, созданные выдающимися мастерами: Кракау А.И., Фоминым И.А., Шуко В.А., Струковым Д.М., Олтаржевским В.К., Рербергом И.И., Шуховым В.Т., Грузенбергом С.Н., Душкиным А.Н., Сафоновой Н.М, Гольцем Г.П., Щусевым А.В. В экспозиции можно увидеть эскизы проектов знаковых зданий вокзалов, и станционных павильонов, а также неосуществленные замыслы архитекторов.

И в другой раз, на привычном нам повседневном маршруте или в дальней поездке, это поможет стать более внимательными к архитектурным и декоративным деталям, к инженерным сооружениям и зданиям, которые мы встречаем по пути.

*Ксения Лагойская
Ольга Марутян*

The world is in eternal motion, forever on a journey... Whether it be a road leading to the far horizon or a path just around the corner, a mundane commute or a grand voyage—travel has become the very heartbeat of modern soul.

The road is our path, and those beside us are our fellow pilgrims.

The project «Along the Way» invites everyone to submerge themselves in the misty atmosphere of their own memories and the echoes of past travels. It calls us to recall that light, fluttering trepidation felt before a great journey. Even the most familiar, daily route from home and back can suddenly overflow with new, startling visions.

On the road, everything shifts with a ghostly swiftness: the sky, the air, the scents, and the inner stirrings of the heart...

Landscapes, both rustic and urban, rush past the window like fleeting dreams. Our gaze is caught by the silent poetry of railway architecture: the grand station houses, the lonely pavilions, the depots, the water towers, and so much more.

«...Swooping past, you see it all from a few fleeting angles-ahead, then full-faced, then you look back and... they have vanished...»

Life outside is a torrent, swift and manifold.

But inside the carriage, time falls into a slumber. And if the way is long, one cannot help but begin to observe their fellow travelers...

The artist and passenger Nadezhda Krestinina possesses a gaze of singular tenderness. In her hands, the «snatched» moments of everyday life are transfigured; realism melts away, blossoming into a voluminous, breathing impressionism.

«What matters is the person and the object at once, as a single piece, glimpsed in passing, on the move—devoid of clinical detail or the rigid trap of a portrait...», the author says.

Krestinina is a master of the subtle. In her shimmering, translucent works, light and color create a feeling of absolute, intuitive song. Hovering on the very edge of the abstract, her creations are nonetheless anchored to a specific time and place. Her characters are not fictions; they are souls met by everyone. Yet an ordinary passenger, bound by the chains of narrative, is

seldom capable of looking so deeply into the eyes of a stranger. Nadezhda Krestinina catches these characters with startling precision and settles them within her works, endowing each with a spirit of their own.

«...But do not stare them down, do not let your eyes meet... past them... and then, in the safety of stillness, recall them. To the impression of a fleeting glance, add your own ponderings, fantasies, and whims—and pin them fast to the paper or the canvas...»

There is a peculiar plasticity to Krestinina’s work—airy yet profound—that fully envelops the viewer. We become fellow travelers to her characters; we see images frozen in the silver of a moment, and it feels as though we are standing there, right beside them.

The project «Along the Way» presents not only the artist’s visions but also unique archival treasures from the collection of the Museum of Architecture. Visitors will behold the blueprints of railway history, crafted by the great masters of old, such as A.I. Krakau, I.A. Fomin, V.A. Shchuko, D.M. Strukov, V.K. Oltarzhevsky, I.I. Rerberg, V.T. Shukhov, S.N. Gruzenberg, A.N. Dushkin, N.M. Safonova, G.P. Golts, and A.V. Shchusev. The exhibition unveils sketches of iconic stations and pavilions, as well as the

«ghosts» of architecture, the magnificent designs that were never brought to life.

And perhaps, the next time you find yourself on your daily path or a distant journey, this will help you look more closely—with a heart wide open—at the architectural ornaments, the engineering marvels, and the silent buildings that greet us all... along the way.

*Ksenia Lagoiskaya
Olga Marutyan*

Феномен архитектуры железных дорог

Железнодорожные сооружения в наше время воспринимается как неотъемлемая часть пейзажа за окном идущего поезда. Современный человек редко наделяет ценностью объекты дорожной инфраструктуры, но именно они сопровождают нас на протяжении пути и встречают первыми, когда мы попадаем в новые места.

Часто именно здание вокзала или шире – ансамбль станции – определяют впечатление о городе или задают тон всему путешествию. Архитекторы, которые два столетия назад проектировали первые железнодорожные объекты, хорошо понимали это и стремились сделать архитектурную среду, совершенно новую в функциональном отношении, комфортной и привлекательной для человека. Своеобразие железнодорожной архитектуры заключалось в том, что она находилась на стыке искусства, инженерии, техники и экономики. Необходимость организовать на компактной территории обслуживание и маневрирование сложной техники, одновременно обеспечив безопасность и высокий уровень сервиса для пассажиров, определила новое направление развития архитектурной мысли, связанное с активным применением передовых материалов и технологий.

С момента сооружения первой отечественной магистрали установилась практика включать в штат железной дороги архитекторов, причем не только на период строительства, но и на время эксплуатации. Несмотря на жесткие экономические рамки, обусловленные высокой стоимостью железнодорожного строительства, архитектурное оформление магистралей рассматривалось как парадный фасад империи и должно было соответствовать этой высокой роли. Многие видные зодчие боролись за возможность выполнять железнодорожные проекты, прекрасно понимая, что масштаб заказа принесет не только материальную выгоду, но и возможность для профессионального высказывания.

Застройка каждой железнодорожной линии помимо вокзалов предполагала возведение десятков сооружений разного назначения, которые выдерживались в единой стилистике и перед взором путешественника складывались в протяженный архитектурный ансамбль. Будки путевых обходчиков, казармы дорожных рабочих, домики смотрителей переездов мелькали за окном поезда от одной станции к другой. Станционные комплексы в зависимости от их класса включали определенный набор строений: вокзал, водоемное и водоподъемное здания, депо и мастерские, амбулаторию, жилые дома для служащих. Они имели разумную функциональную планировку и обязательно подразумевали организацию общественного пространства перед зданием вокзала, мощение и озеленение. Железнодорожные ансамбли, подчиненные суровой необходимости уложиться в цену «за версту дороги», становились профессиональным вызовом для зодчих, возможно даже большим, чем возведение крупных городских вокзалов. В отдаленных или неосвоенных районах страны, в маленьких населенных пунктах железная дорога была не просто средством сообщения, но и проводником столичных архитектурных вкусов и градостроительных принципов. И сегодня путешествуя по стране и сталкиваясь даже с пришедшими в запустение станционными постройками видишь в них тонкий вкус и продуманность умноженные на высокое качество строительства.

Устройство железных дорог оказывало значительное влияние на градостроительные структуры, создавая новые центры общественной жизни и экономического роста. Как правило, ввиду плотной застройки старинных городских центров станции размещались на окраинах, которые получали мощный импульс к развитию и быстро превращались густонаселенные оживленные районы. Вокзалы, игравшие роль «парадных ворот» города, относились к числу важнейших общественных сооружений и, нередко, наиболее значимых в художественном отношении. Художественные решения железнодорожных построек подчинялись общему ходу развития гражданской архитектуры. Принципы эклектики с мастерским жонглированием историческими стилями, с легкостью в заимствовании деталей и декоративных приемов из наследия разных эпох в полной мере воплотились в железнодорожных постройках второй половины XIX – начала XX веков. Заказчик, таким образом, получал возможность принять участие в формировании образа здания и продемонстрировать свой вкус, а зодчий решал непростую задачу объединения в единое и, по возможности, гармоничное целое, помещений разного размера и назначения.

Сложившаяся на этапе становления железнодорожного дела архитектурная традиция развивалась и в советское время. Искания эпохи авангарда сменил монументальный стиль сталинского периода, который, в свою очередь, уступил место модернистским экспериментами, но высокий общественный статус и цивилизационная роль железнодорожной архитектуры оставались неизменными.

Современное железнодорожное строительство вылилось в утилитарные формы, не имеющие отношения к понятию «архитектура», и потеряло художественную составляющую, которая формировала осмысленную и качественную эстетическую среду на огромной территории нашей страны. Хочется верить, что богатое наследие отечественных железных дорог сохранится, и вдумчивый пассажир будет иметь возможность, глядя в окно поезда, отвлечься от житейских дорожных занятий и по достоинству оценить труды зодчих разных эпох и запечатленную в них историю России.

Анатолий Оксенюк

The Phenomenon of Railway Architecture

Today, railway structures are often merely perceived as an inseparable part of the passing landscape outside the train window. Modern travelers rarely consider transport infrastructure to be aesthetically valuable, yet these structures accompany us throughout our journey and are the first things we see upon arrival at a new destination.

Often, the station building—or, more broadly, the entire station—defines one’s impression of a city or sets the tone for the entire trip. The architects who designed the first railway facilities two centuries ago understood this well. They sought to make this functionally unprecedented environment comfortable and visually appealing. Railway architecture is unique in that it lies at the crossroads of art, engineering, technology, and economics. The necessity of organizing the maintenance and maneuvering of complex machinery within a compact area while ensuring safety and a high level of service defined a new direction in architectural thought, characterized by the active use of cutting-edge materials and technologies.

From the construction of Russia’s first mainline railway, it became standard practice to include architects on the staff, not only during construction, but also for ongoing operations. Despite the strict economic constraints imposed by the high cost of building railways, the architectural design of these lines was considered the «grand facade of the Empire» and was expected to fulfill that exalted role. Many prominent architects competed for the opportunity to design railway projects, knowing that the scale of the commission would bring material gain and a unique platform for professional expression.

The development of each railway line involved erecting dozens of structures for various purposes, all of which were maintained in a unified style to create a continuous architectural ensemble for travelers. From one station to the next, track-walkers’ huts, workers’ barracks, and level-crossing keepers’ houses flashed past the window. Depending on their class, station complexes included a specific set of buildings, such as station houses, water towers, pump houses, depots, workshops, infirmaries, and residential housing for employees. These sites featured rational, functional planning and always incorporated public spaces in front of the station, complete with paving and landscaping. Bound by the harsh necessity of fitting into the «price per mile,» these ensembles became a professional challenge for architects—perhaps even greater than the construction of major urban terminals. In remote or undeveloped regions, the railway was not only a means of communication, but also a conduit for metropolitan architectural tastes and urban planning principles. Even today, when traveling across the country and encountering abandoned station buildings, one can see a refined taste and sophistication, multiplied by the buildings’ high quality of construction.

The establishment of railways significantly impacted urban structures by creating new centers of social life and economic growth. Due to the dense development of ancient city centers, stations were generally placed on the outskirts. These areas then received a powerful impetus for development and quickly transformed into densely populated, bustling districts. Acting as the «ceremonial gates» to the city, stations were among the most important public buildings and often the most artistically significant. Their designs followed the general evolution of civil architecture. The principles of eclecticism, with its masterful blending of historical styles and ease in borrowing decorative techniques from different eras, were fully embodied in late 19th and early 20th century railway buildings. Thus, clients had the opportunity to participate in shaping the buildings’ images and demonstrate their taste, while architects solved the complex task of uniting rooms of various sizes and purposes into harmonious wholes.

The architectural tradition established during the formative years of railways continued to evolve during the Soviet era. The Avant-garde era’s explorations were replaced by the monumental style of the Stalinist period, which, in turn, gave way to Modernist experiments. Yet, the high social status and civilizational role of railway architecture remained unchanged.

However, modern railway construction has largely devolved into utilitarian forms that bear little relation to the concept of «architecture,» losing the artistic component that once formed a meaningful, high-quality aesthetic environment across our vast country. Hopefully, the rich heritage of our national railways will be preserved, allowing thoughtful passengers to pause from their travels and appreciate the work of architects from different eras and the history of Russia captured within it.

Anatolii Okseniuk

Первая в России Царскосельская железная дорога протяженностью 27 км соединила Санкт-Петербург с императорскими резиденциями в Царском Селе и Павловске. Небольшая линия строилась в качестве эксперимента, чтобы подтвердить возможность сооружения и эксплуатации железных дорог в российских климатических условиях. Паровозы были заказаны на лучших заводах в Англии и Бельгии, вагоны собирали из иностранных деталей и дорабатывали в отечественных мастерских. На изображении видно, что первый состав состоял из вагонов разных типов для нескольких категорий пассажиров. Железная дорога в то время воспринималась многими как дорогостоящая иностранная диковинка, малопригодная для России, но благодаря предпринимательской инициативе и государственной политике развитие этого вида транспорта во второй половине XIX века получило взрывной рост, а железные дороги, их инфраструктура и возможность путешествий стали неотъемлемой частью повседневности.

Russia's first railway, stretching 27 km, connected St. Petersburg with the imperial residences in Tsarskoye Selo and Pavlovsk. This short line was built as an experiment to prove the feasibility of constructing and operating railways within the Russian climate. The locomotives were commissioned from the finest factories in England and Belgium, while the carriages were assembled from foreign components and refined in domestic workshops. The illustration shows that the first train consisted of various types of carriages for different categories of passengers. At the time, many perceived the railway as a costly foreign novelty unsuitable for Russia. However, thanks to entrepreneurial initiative and state policy, this mode of transport saw explosive growth in the second half of the 19th century. Consequently, railways, their infrastructure, and the possibility of travel became an integral part of everyday life.



Неизвестный автор
Первый поезд Царскосельской железной дороги
1837
Бумага тонированная, бумага, литография, акварель, лак
20,0x29,8 см; 10,0x16,0 см
Музей архитектуры им. А.В. Щусева
ГНИМА ОФ-1478/2890; Р III-8531

Unknown Artist
The First Train of the Tsarskoye Selo Railway
1837
Tinted paper, paper, lithography, watercolor, varnish
20.0x29.8 cm; 10.0x16.0 cm
Shchusev State Museum of Architecture
ГНИМА ОФ-1478/2890; Р III-8531

Д.М. Струков
Николаевский (Ленинградский) вокзал в Москве.
Вид станции железной дороги от Красного села
Печать в литографии А. Руднева
1856
Бумага, литография, акварель, лак
38,0x54,5 см
Музей архитектуры им. А.В. Щусева
ГНИМА ОФ-151/721; Р III-1410

D.M. Strukov
Nikolayevsky (Leningradsky) Railway Station in Moscow.
View of the railway station from Krasnoye Selo
Printed at A. Rudnev's Lithography,
1856
Paper, lithography, watercolor, varnish
38.0x54.5 cm
Shchusev State Museum of Architecture
ГНИМА ОФ-151/721; Р III-1410



В 1842–1851 годах была построена первая в России магистральная железная дорога, соединившая две столицы. Опасаясь шума и пожаров вокзал в Москве разместили за пределами города рядом с Красным прудом – необходимым для железной дороги источником воды. На представленном изображении вокзал показан в необычном ракурсе в окружении утраченного ландшафта Красного села. Проектирование архитектурных сооружений железнодорожной линии было поручено Константину Тону. Постройки магистрали мыслились как единый архитектурный ансамбль, разворачивающийся перед путешественниками на протяжении шестисот верст. Вокзалы двух столиц были зеркальной копией друг друга и отличались решением прилегающих корпусов. В Москве предполагалось возвести по сторонам от вокзала трехэтажные здания таможни и жилого дома для служащих дороги, но реализовали только комплекс таможни. Также по проекту Тона были выстроены круговое паровозное депо и водоподъемное здание, изображенные в правой части листа, на берегу засыпанного в начале XX века Красного пруда. В 1856 году Санкт-Петербург – Московскую железную дорогу и столичные вокзалы переименовали в честь императора Николая I, благодаря личной инициативе и настойчивости которого в России началось активное развитие этого железнодорожного транспорта.

Between 1842 and 1851, Russia's first major mainline railway was constructed, connecting the two capitals. Due to concerns regarding noise and fire hazards, the Moscow station was situated outside the city limits near Krasny Prud (Red Pond) - a vital water source for the railway. The station is shown from an unusual perspective in the presented image, surrounded by the now-lost landscape of Krasnoye Selo. Konstantin Thon was responsible for the architectural design of the railway line's structures. The buildings along the main line were conceived as a unified architectural ensemble unfolding over six hundred versts before travelers. The stations in the two capitals were mirror images of one another, differing only in the configuration of their adjacent wings. In Moscow, three-story buildings were planned for the customs house and staff housing on either side of the station. However, only the customs complex was built. Also built according to Thon's designs were the roundhouse (a circular locomotive depot) and the water-lifting building. The roundhouse is depicted on the right side of the image, on the banks of Krasny Prud. The pond was filled in at the beginning of the 20th century. In 1856, the Saint Petersburg–Moscow Railway and its capital stations were renamed in honor of Emperor Nicholas I, whose personal initiative and persistence spurred the development of railways in Russia.

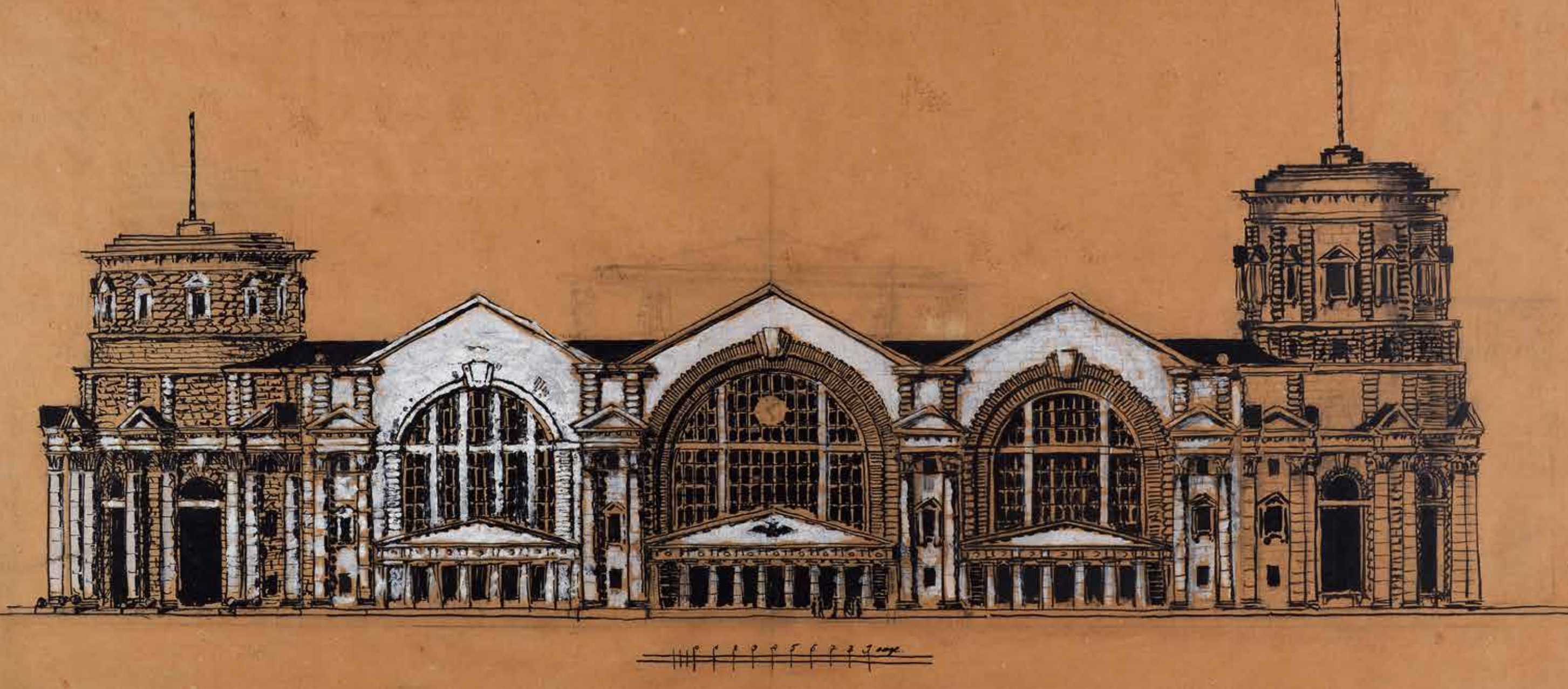
Балтийский вокзал в Санкт-Петербурге был построен в 1857 году Александром Кракау для железной дороги, соединившей столицу и Петергоф. Здание имеет очень близкий европейский прототип – Восточный вокзал в Париже, возведенный по проекту архитектора Ф. Дюкне пятнадцатью годами ранее. Наиболее выразительным элементом главного фасада является большое арочное окно, соответствующее форме дебаркадерного перекрытия над путями. Балтийский вокзал – редкий для нашей страны пример честного представления функции и конструктивных особенностей пассажирского здания в его внешнем облике. Как правило, фасады российских вокзалов служили нарядной «ширмой» для расположенных за ними инженерно-технических сооружений станции и были трудноотличимы от общественных зданий другого назначения.

The Baltiysky Railway Station in St. Petersburg was built in 1857 by Alexander Krau for the railway line connecting the capital with Peterhof. The building's design closely resembles the Gare de l'Est in Paris, which was designed by architect François Duquesney fifteen years earlier. The most striking element of the main façade is the large arched window, which corresponds to the shape of the roof of the train shed over the tracks. The Baltiysky Station is a rare example in Russia of an «honest» representation of the building's function and structural features on the exterior. Typically, the facades of Russian railway stations served as ornamental «screens» for the engineering and technical structures behind them, making them difficult to distinguish from other public buildings.



А.И. Кракау
Балтийский вокзал в Санкт-Петербурге. Проект. Перспектива
1855
Бумага (водяной знак: «whatman 1855»), тушь, акварель
38,8х60,5 см
Музей архитектуры им. А.В. Щусева
ГНИМА ОФ-1478/1; Р 1-9792

A.I. Krakau
Baltic Railway Station in St. Petersburg. Design. Perspective
1855
Paper (watermark: «whatman 1855»), ink, watercolor
38.8x60.5 cm
Shchusev State Museum of Architecture
ГНИМА ОФ-1478/1; Р 1-9792



И.А. Фомин
Николаевский (Московский) вокзал в Санкт-Петербурге. Конкурсный проект. Главный фасад
1912
Картон, карандаш, тушь, белила
37x80,5 см
Музей архитектуры им. А.В. Щусева
ГНИМА ОФ-519/95; Р1-5967

I.A. Fomin
Nikolayevsky (Moskovsky) Railway Station in St. Petersburg. Competition design. Main facade
1912
Cardboard, pencil, ink, white gouache
37x80.5 cm
Shchusev State Museum of Architecture
ГНИМА ОФ-519/95; Р1-5967

И.А. Фомин
Николаевский (Московский) вокзал в Санкт-Петербурге. Конкурсный проект. Перспектива вестибюля
1912
Бумага, карандаш, тушь, тушь цветная, акварель
72,5x59,5 см
Музей архитектуры им. А.В. Щусева
ГНИМА ОФ-503/7; Р I-4927

I.A. Fomin
Nikolayevsky (Moskovsky) Railway Station in St. Petersburg. Competition design. Perspective of the vestibule
1912
Paper, pencil, ink, colored ink, watercolor
72.5x59.5 cm
Shchusev State Museum of Architecture
ГНИМА ОФ-503/7; Р I-4927





By the early 20th century, Nikolayevsky Railway Station (now known as Moskovsky Station) in St. Petersburg, which was built in 1851 according to Konstantin Thon's design, could no longer accommodate the growing needs of its passengers. Consequently, from 1906 to 1912, the Ministry of Railways and the Imperial Academy of Arts held a series of architectural competitions to design a new station building. The goal was to design a structure that would be both functional and a significant urban landmark while preserving the city's historical appearance.

Vladimir Shchuko won the final competition. His design bore compositional resemblances to St. Mark's Basilica in Venice and its free-standing campanile, the latter of which served as the prototype for the station's clock tower. The building's décor featured elements of «modernized classics» rooted in Roman architectural traditions, a style typical of European and American stations of that period.

Equally striking was the project submitted by Ivan Fomin, who designed the new station in a Neoclassical style bordering on the grotesque. The double-columned porticos of the giant order that separated the massive arches of the main façade were a direct reference to Rome's Porta Maggiore, and this motif also appeared in the design of the round towers that flanked the façade. The station's interior, with its austere, laconic finish topped by high glass vaults, was intended to match the grandeur of the exterior. The Neoclassical interior décor was meant to introduce arriving passengers to the historic architecture of St. Petersburg in a majestic way.

However, these grand plans were never realized. The reconstruction was halted by the outbreak of World War I. Throughout the 20th century, the station was remodeled, but its original historical facades were preserved.

*В.А. Щуко
Николаевский (Московский) вокзал в Санкт-Петербурге.
Конкурсный проект. Перспектива со стороны города
1912–1913
Бумага, тушь 75,3x165 см
Музей архитектуры им. А.В. Щусева
ГНИМА ОФ-921/45; П1-5543*

*V.A. Shchuko
Nikolayevsky (Moskovsky) Railway Station in St. Petersburg.
Competition design. Perspective view from the city
1912–1913
Paper; Indian ink 75.3 x 165 cm
Shchusev State Museum of Architecture
ГНИМА ОФ-921/45; П1-5543*

Николаевский, ныне Московский, вокзал в Санкт-Петербурге, построенный в 1851 году по проекту архитектора Константина Тона, к началу XX века уже не отвечал возросшим потребностям в обслуживании пассажиров. В связи с этим в 1906–1912 годах Министерство путей сообщения совместно с Императорской академией художеств провели серию архитектурных конкурсов на здание нового вокзала. Предполагалось, что он должен не только отвечать практическому назначению, но и стать важной городской доминантой, при этом не разрушив сложившийся исторический облик города.

Победу в финальном конкурсе одержал Владимир Щуко. Предложенное им здание вокзала имело композиционное сходство с венецианским собором Святого Марка и его отдельно стоящей кампанилой, которая послужила прототипом часовой башни. В то же время декор здания имел весьма характерные для европейских и американских вокзалов этого периода черты модернизированной классики, восходящей к традициям римской архитектуры. Не менее эффектным был проект, представленный Иваном Фоминим, который решил здание нового вокзала в формах неоклассики на грани гротеска. Двухколонные портики большого ордера, разделяющие гигантские арки главного фасада являются прямой отсылкой к римским Порто-Маджоре, этот же мотив присутствует в оформлении фланкирующих фасад круглых башен. Внутренние помещения вокзала с суровой и лаконичной отделкой, перекрытые высокими стеклянными сводами, производят не менее грандиозное впечатление, чем монументальный фасад. Неоклассическая декорация интерьеров должна была предварять встречу прибывающих пассажиров с исторической архитектурой Санкт-Петербурга.

Грандиозным планам не суждено было сбыться - реконструкции вокзала помешала Первая мировая война, а в XX веке его перестраивали, сохраняя исторические фасады.

Брянский, сегодня Киевский, вокзал украсил Москву в 1912–1918 годах. Авторами проекта выступили архитекторы Иван Рерберг и Вячеслав Олтаржевский при участии инженера Владимира Шухова. Вокзал проектировался в едином ансамбле с новым Бородинским мостом, построенным в 1911–1912 годах, и был оформлен в духе классицизма в память о событиях Отечественной войны 1812 года. Именно через эту часть Москвы по наплавному мосту уходила русская армия после Бородинского сражения, поэтому мост и вокзал мыслились как монумент к столетию великого сражения.

Композиция вокзала основана на контрастном сочетании высокой башни с протяженным фасадом, украшенным колоннадой. Боковые ризалиты, где располагались входы в здание, решены в виде триумфальных арок. Застекленный дебаркадер над путями вокзала, собранный с помощью гигантских большепролетных стальных ферм по проекту инженера Шухова, является одним из наивысших проявлений русской инженерной мысли начала XX века.

Between 1912 and 1918, the Bryansky (now Kievsky) Railway Station became an architectural landmark of Moscow. Architects Ivan Rerberg and Vyacheslav Oltarzhevsky designed the project, and engineer Vladimir Shukhov participated in its development. Conceived as part of a unified ensemble with the new Borodinsky Bridge, which was built from 1911 to 1912, the station was designed in the Neoclassical style to commemorate the events of the Patriotic War of 1812. The Russian army retreated across a floating bridge through this part of Moscow after the Battle of Borodino. Thus, the bridge and station were intended as monuments to the centenary of the great battle.

The station's design contrasts a high clock tower with a long facade adorned with a colonnade. The lateral avant-corps, which housed the building's entrances, are designed in the form of triumphal arches. The glass-roofed train shed over the tracks is one of the supreme achievements of early 20th century Russian engineering. It was assembled using giant, wide-span steel trusses designed by engineer Shukhov.

*В.К. Олтаржевский, И.И. Рерберг, В.Г. Шухов
Брянский (Киевский) вокзал в Москве. Проект.
Вариант. Перспектива
1912*

*Бумага, карандаш, тушь цветная, акварель
65,5x99,5 см
Музей архитектуры им. А.В. Щусева
ГНИМА ОФ-124/36; П I-573*

*V.K. Oltarzhevsky, I.I. Rerberg, V.G. Shukhov
Bryansky (Kievsky) Railway Station in Moscow.
Design. Version. Perspective
1912*

*Paper, pencil, colored ink, watercolor
65.5x99.5 cm
Shchusev State Museum of Architecture
ГНИМА ОФ-124/36; П I-573*



На рубеже XIX–XX веков железнодорожные компании приглашали к проектированию новых объектов признанных архитекторов, чтобы продемонстрировать финансовую успешность и хороший вкус владельцев частных железнодорожных обществ. Одним из наиболее ярких примеров такого рода является сотрудничество Общества Московско-Казанской железной дороги и Алексея Щусева.

Казанский вокзал в Москве – впечатляющий пример переосмысления национальных архитектурных традиций для создания мощного образа места, где Европа соединяется с Азией, русское традиционное зодчество встречается с восточными мотивами. Доминантой комплекса Казанского вокзала стала башня, помещенная автором на угол композиции. Облик ее одновременно отсылает к Боровицкой башне Московского Кремля и к башне Сююмбике Казанского кремля. Венчает башню вокзала флюгер в виде змея Зиланта – популярного персонажа татарской мифологии.

Помимо комплекса Казанского вокзала, Щусев выступил автором станционных и линейных построек на трех новых направлениях Московско-Казанской железной дороги: Арзамас – Шихраны, Нижний Новгород – Котельнич и Казань – Екатеринбург. Проектирование инфраструктуры региональных линий было подчинено требованиям функциональности и экономичности. Алексей Щусев и с этой задачей справился блестяще: типовые объекты новых линий гармоничны, изящны и исполнены в диалоге с местным архитектурным наследием. Для линий Арзамас – Шихраны и Нижний Новгород – Котельнич источником вдохновения для мастера стали памятники русского классицизма, а для линии Казань – Екатеринбург – шедевры уральского барокко.

At the turn of the 20th century, railway companies invited renowned architects to design new facilities that would demonstrate the financial success and refined taste of the owners of these private railways. One of the most striking examples of this is the collaboration between the Moscow-Kazan Railway Society and Alexey Shchusev.

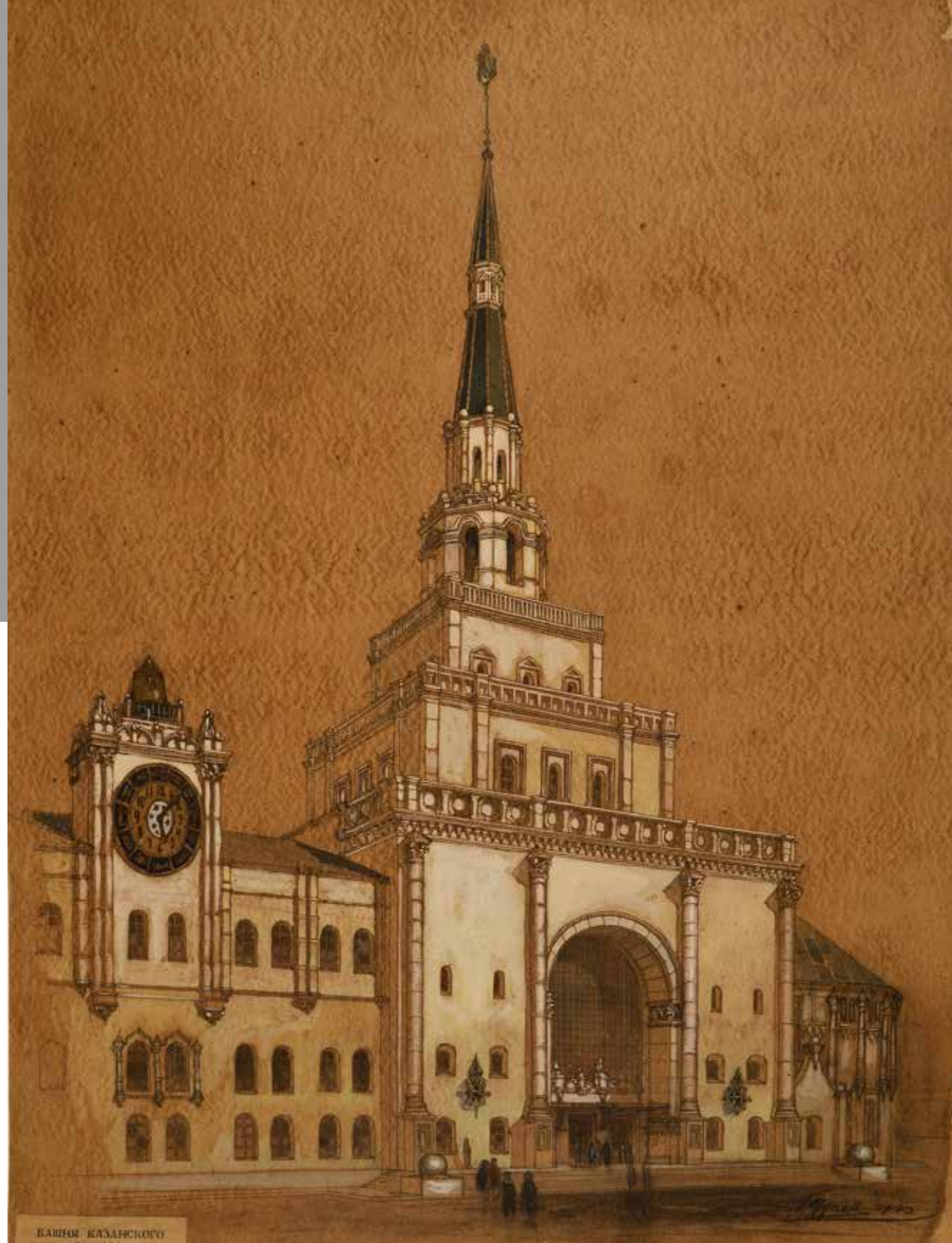
The Kazan Railway Station in Moscow impressively re-imagines national architectural traditions, creating a powerful image of where Europe meets Asia and traditional Russian architecture encounters Oriental motifs. The tower is the dominant feature of the station complex and was placed by the architect at the corner of the composition. Its appearance references both the Borovitskaya Tower of the Moscow Kremlin and the Söyembikä Tower of the Kazan Kremlin. The station tower is topped with a weather vane in the shape of Zilant, a dragon and popular character in Tatar mythology.

In addition to the Kazan Station complex, Shchusev designed stations and lines for three new branches of the Moscow-Kazan Railway: Arzamas-Shikhrany, Nizhny Novgorod-Kotelnich, and Kazan-Yekaterinburg.

The design of the regional lines was dictated by functionality and cost-effectiveness requirements. Shchusev brilliantly handled this task: the standard facilities of the new lines are harmonious and elegant and in dialogue with the local architectural heritage. For the Arzamas-Shikhrany and Nizhny Novgorod-Kotelnich lines, he drew inspiration from Russian Neoclassical monuments. For the Kazan-Yekaterinburg line, he turned to Ural Baroque masterpieces.

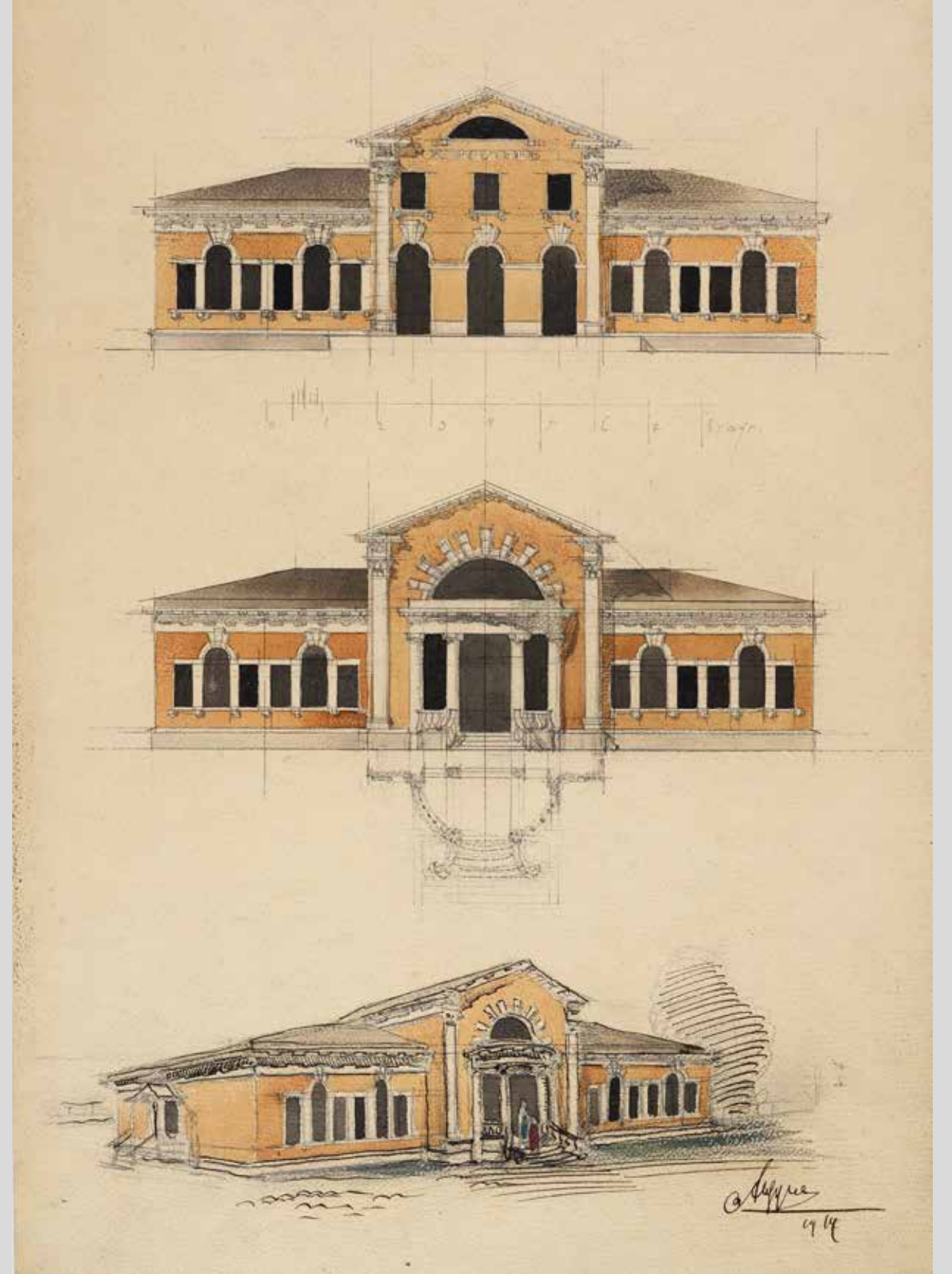
А.В. Щусев
Проект Казанского вокзала в Москве.
Перспектива главной башни
1913
Калька, картон, карандаш, уголь, акварель, белила
95,2x69,5 см
Музей архитектуры им. А.В. Щусева
ГНИМА ОФ-6263/5; Р 1а-7749/5

A.V. Shchusev
Design for the Kazan Railway Station in Moscow.
Perspective of the main tower
1913
Tracing paper, cardboard, pencil, charcoal, watercolor, white gouache
95.2 x 69.5 cm
Shchusev State Museum of Architecture
ГНИМА ОФ-6263/5; Р 1а-7749/5



А. В. Щусев
Типовой проект вокзала без буфета для станций IV класса
линий Арзамас — Шихраны и Нижний Новгород — Котельнич.
Фасады. Перспектива
1914
Бумага, карандаш, акварель, тушь
54,8x36,2
Музей архитектуры им. А.В. Щусева
ГНИМА ОФ-1651/1059; Р 1а-7877/12

A. V. Shchusev
Standard design of a railway station without a buffet for 4th class
stations on the Arzamas — Shikhrany and Nizhny Novgorod —
Kotelnich lines. Facades. Perspective
1914
Paper, pencil, watercolor, ink
54.8x36.2
Shchusev State Museum of Architecture
ГНИМА ОФ-1651/1059; Р 1а-7877/12





С. Н. Грузенберг
Павильон железнодорожной станции «Клязьма». Проект.
Перспектива 1930-е (?)
Бумага, карандаш, тушь
15,7х35,2 см
Музей архитектуры им. А.В. Шушова
ГНИМА ОФ-1634/50; Р Ia-10034

S.N. Gruzenberg
Klyazma Railway Station Pavilion. Design. Perspective
1930s (?)
Paper, pencil, India ink
15.7x35.2
Shchusev State Museum of Architecture
ГНИМА ОФ-1634/50; Р Ia-10034

Проект подмосковной станции Клязьма архитектора Сергея Грузенберга является яркой иллюстрацией поиска новых форм и путей развития советской архитектуры в 1920-е – начале 1930-х годов. Павильон небольшой дачной станции демонстрирует образцовое сочетание практической целесообразности и конструктивной смелости, которое и формирует эстетику новой архитектуры. В один компактный динамичный объем с далеко вынесенным козырьком автор проекта вместил кассы, зал ожидания, скамьи и информационный щит. Проект подразумевал использование железобетона и больших плоскостей остекления в соответствии с наиболее актуальными архитектурными идеями того времени. Одновременно с этим замысел автора отражал исторически сложившиеся приоритеты железнодорожного строительства: рациональность, надежность и выразительный облик сооружений.

Architect Sergey Gruzenberg's design for the Klyazma station in the Moscow suburbs vividly illustrates the search for new forms and directions in Soviet architecture during the late 1920s and early 1930s. This pavilion for a small suburban «dacha» station exemplifies the combination of practicality and structural boldness that defined the «New Architecture» aesthetic. Within a single, compact, dynamic volume with a deep, cantilevered canopy, Gruzenberg integrated ticket offices, a waiting area, benches, and an information board. The project incorporated reinforced concrete and expansive glazed surfaces, aligning with the most cutting-edge architectural ideas of the time. The author's vision also reflected long-standing railway construction priorities: rationality, reliability, and a distinctive appearance.

А.Н. Душкин, К.Г. Рагулин
Типовой проект вокзала на 100 пассажиров на направлении Москва-Брест.
Фасад со стороны путей
1945-1950-е
Картон, бумага, карандаш, акварель, тушь
40,2x168,9 см
Музей архитектуры им. А.В. Щусева
ГНИМА ОФ-1478/39526; Р 1а-9913

A.N. Dushkin, K.G. Ragulin
Standard design for a railway station for 100 passengers on the Moscow-Brest
line. Track side facade
1945-1950s
Cardboard, paper, pencil, watercolor, ink
40.2x168.9 cm
Shchusev State Museum of Architecture
ГНИМА ОФ-1478/39526; Р 1а-9913



Во время Великой Отечественной войны железнодорожной инфраструктуре западной части СССР был нанесен значительный ущерб. Практически сразу после войны начались масштабные восстановительные работы. Зодчие создавали парадные композиции вокзалов и станций, основываясь на формах классической архитектуры и переосмыслении локальных художественных традиций. Идея ансамблевой застройки железнодорожных линий пережила в эту эпоху второе рождение.

Характерным примером такого подхода служат проекты, разработанные в мастерской главного архитектора Министерства путей сообщения Алексея Душкина для направления Москва – Брест и в мастерской Георгия Гольца для сельских районов СССР. Типичная особенность композиции малых пассажирских зданий – повышенный центральный объем, где располагался вестибюль-кассовый зал, и пониженные боковые крылья для служебных помещений. Функционально обусловленное объемно-планировочное решение могло иметь декор разной сложности, в зависимости от размера вокзала и класса станции, но стилистически единый на всем протяжении линии.

The railway infrastructure in the western part of the USSR sustained significant damage during the Great Patriotic War. Large-scale restoration work began almost immediately after the war ended. Architects designed impressive railway station compositions based on classical architectural styles and reinterpreted local artistic traditions. During this era, ensemble-based development of railway lines experienced a rebirth.

Characteristic examples of this approach can be seen in the projects developed by Alexey Dushkin, Chief Architect of the Ministry of Railways, for the Moscow–Brest line and by Georgy Golts for rural districts in the USSR. A typical compositional feature of these small passenger buildings was a raised central volume that housed the vestibule and ticket hall and was flanked by lower side wings that housed service rooms. Depending on the size of the station and its class, this functionally driven spatial solution could feature décor of varying complexity, yet it remained stylistically unified throughout the entire length of the line.

Г.П. Гольц, Н.М. Сафонова
Проект типового вокзала на 100 человек. Вариант 2.
Фасад со стороны площади
1945–1946
Картон, тушь, акварель, карандаш
40x60,3 см
Музей архитектуры им. А.В. Щусева
ГНИМА ОФ-2758/1; Р 1а-11426/2

G.P. Golts, N.M. Safonova
Design for a standard railway station for 100 people. Variant 2.
Square side facade
1945–1946
Cardboard, ink, watercolor, pencil
40x60.3 cm
Shchusev State Museum of Architecture
ГНИМА ОФ-2758/1; Р 1а-11426/2



Дым столбом, кипит, дымится
Пароход [он же паровоз]
Пестрота, разгул, волненье,
Ожиданье, нетерпенье...

Веселится и ликует весь народ
И быстрее, шибче воли
Поезд мчится в чистом поле.
Поезд мчится в чистом поле,
В чистом поле

... и в поезде впадаешь в сомнамбулическое состояние одновременно рассеянности и внимания. В защищенности, может быть, иллюзорной, дома на колёсах, за столом с чаем и блокнотом или книгой – а за окном ...

Даже всякая мелочь и обыденность из окна поезда приобретает значительность и важность: костёр, который развели рабочие у железнодорожного полотна, человек, гуляющий с собакой, упавшее дерево или ещё что-нибудь. Проносья мимо, видишь всё с нескольких ракурсов - впереди, фронтально, потом оглядываешься - исчезли... Ну и, собственно, сама железная дорога: рельсы, станции, вокзалы, водонапорные башни и всякие депо ... Всё это сливается в бесконечную ленту, но если выйти ознакомиться, можешь увидеть:

вокзал в Вологде, где ночью в буфете продавался чёрный хлеб и варёные вкрутую яйца, лежавшие горой в большом пластмассовом тазу; и вокзал в Зубцове, совершенно пустой, дощатый, как дачный домик, где ночью было холодно даже летом. Все эти станции и города: Удомля, Осташков, Мичуринск, Камышин, Елец, Лиски, Придача, Грязи Воронежские, Россошь, Кошехабль ...

Пейзажи, особенно прекрасные тем, что ты скоро уедешь отсюда: пивная, монастырь, пляж, фонтан, рынок, городской сад с танцплощадкой и сценой, пожарная каланча ...

Раньше в Уголке Дурова был незатейливый аттракцион - мышинная железная дорога: белые мыши на вокзале забегали в вагоны игрушечного поезда, он отправлялся и ехал по полям через берёзки, потом выключался свет – наступала ночь, светились какие-то огоньки, мыши ехали по Кубани. Дальше – рассвет, и вместо берёз появлялись кипарисы и море – мыши приехали в Сочи!

Простодушный мышинный театр ...

Поезд мчится в чистом поле,

В чистом поле

Каждый год в начале июня мы ехали на поезде к бабушке и дедушке из Москвы в Сочи на всё лето, три месяца другой жизни: море, палисадник с инжиром и виноградом, лавровое дерево, доросшее до нашего балкона на третьем этаже, куры и поросята в поселении за сеткой-рабицей под окнами нашего дома. Ехали две ночи и целый день, покупали на долгих остановках пироги с капустой, варёную картошку с укропом и местное мороженое.

Целая экспедиция...

Лежать и смотреть в окно ночью на верхней полке, изнемогать от духоты, думать ...

Нет! Тайная дума быстрее летит,

И сердце, мгновенно считая, стучит.

Коварные думы мелькают дорогой,

И шепчешь невольно: «О боже, как долго!»

... просыпаться на рассвете и видеть туман и фонари на горизонте, железнодорожные огни прекрасного синего цвета и опять засыпать.

Приключение всё вместе: запах угля, мелькающие станции и вокзалы, кипятик

из титана и те самые подстаканники.

Можно сказать, что поездка на поезде носит отчасти увеселительный характер ...

Веселится и ликует весь народ

И быстрее, шибче воли

Поезд мчится в чистом поле.

Поезд мчится в чистом поле,

В чистом поле ...

*Надежда Крестинина
(При помощи Нестора Кукольника и Михаила Глинки)*

Smoke in columns, boiling, steaming,
The steamship [meaning the locomotive] flies
Vibrance, revelry, and gleaming,
Expectation, tension streaming...

All the people celebrate with joyful cries!
Swifter than the will can follow,
The train speeds through the field and hollow.
The train speeds through the field and hollow,
through the field and hollow

... and on a train, you drift into a sort of somnambulistic state—a dreamlike mix of
absentmindedness and sharp focus. Nestled within the safety (perhaps an illusory one)
of this home on wheels, sitting by your tea with a notebook or a book in hand... while just
outside the glass ...

Even the smallest, most mundane things take on a sense of weight and significance:
a small fire lit by workers near the tracks, a stranger walking their dog, a fallen tree,
or something of the sort. As you fly past, you catch them from every angle—first
approaching, then head-on, and as you turn to look back—they've vanished ...
And then, of course, there is the railway: the tracks, the stations, the grand terminals, the
water towers, and all those depots... It all blurs into one endless ribbon, but if you step
off to take a closer look, you might see:

the station in Vologda, where the late-night buffet sold black bread and hard-boiled
eggs piled high in a large plastic basin; and the station in Zubtsov, completely empty
and weather-boarded like a little summer cottage, where it felt chilly at night even in
the height of summer. All these stations and towns: Udomlya, Ostashkov, Michurinsk,
Kamyshin, Yelets, Liski, Pridacha, Gryazi Voronezhskiy, Rossosh, Koshekhabl ...
Landscapes that feel especially beautiful precisely because you'll soon be leaving them
behind: an alehouse, a monastery, a beach, a fountain, a marketplace, a public garden
with its dance floor and stage, a fire watchtower...

Once, at Durov's Animal Theater, there was a quaint little attraction called the Mouse
Railway: White mice at the station would scurry into the cars of a toy train; off it would go,
chugging through fields and past silver birches. Then the lights would dim—night had fallen,
tiny sparks of light would glow—and the mice were traveling through the Kuban. Next came
the dawn, and in place of the birches, cypress trees and the sea appeared—the mice had
reached Sochi!

Such a simple-hearted, whimsical mouse theater...

The train speeds through the field and hollow,
through the field and hollow

Every year, in the early days of June, we would take the train from Moscow to stay with our
grandparents in Sochi for the entire summer - three months of a completely different life.

There was the sea, a little front garden heavy with figs and grapes, and a laurel tree that
had grown so tall it reached our third-floor balcony. Just below our windows, there were
chickens and piglets in a small settlement behind a chain-link fence. The journey lasted two
nights and one full day; during the long stops, we would buy cabbage pies, boiled potatoes
with dill, and local ice cream.

A whole expedition ...

To lie there on the upper berth at night, gazing out the window, languishing in the stifling
heat, lost in thought ...

No! A secret thought flies swifter still,

The heart beats fast with a counting thrill.

Deceptive dreams flash by the way,

«Oh God, how long!» you softly say.

... to wake up at the first light of dawn and see the mist and the lanterns on the horizon,
those railway signals in that mesmerizing shade of blue - and then to drift back to sleep.
It's all part of the adventure: the scent of burning coal, the blur of stations and terminals
flashing by, the scalding water from the titan boiler, and those unmistakable tea glass
holders.

One might even say that a train journey is, in its way, a bit of a pleasant diversion...

All the people celebrate with joyful cries!

Swifter than the will can follow,

The train speeds through the field and hollow.

The train speeds through the field and hollow,
through the field and hollow...

*Nadezhda Krestinina
(With a little help from Nestor Kukolnik and Mikhail Glinka)*

БАСМАННЫЙ ПУТЕПРОВОД. 2021 г.
из серии ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ.
холст, акрил. 70x70

BASMANNY OVERPASS. 2021,
from the PUBLIC TRANSPORT series,
acrylic on canvas, 70x70



СТАРУШКА В БЕЛОМ ПЛАТКЕ. 2006 г.
из серии БУКВИЦЫ И ЗНАКИ.
холст, масло. 40x40

ELDERLY WOMAN IN A WHITE KERCHIEF. 2006,
from the INITIALS AND SIGNS
series, oil on canvas, 40x40



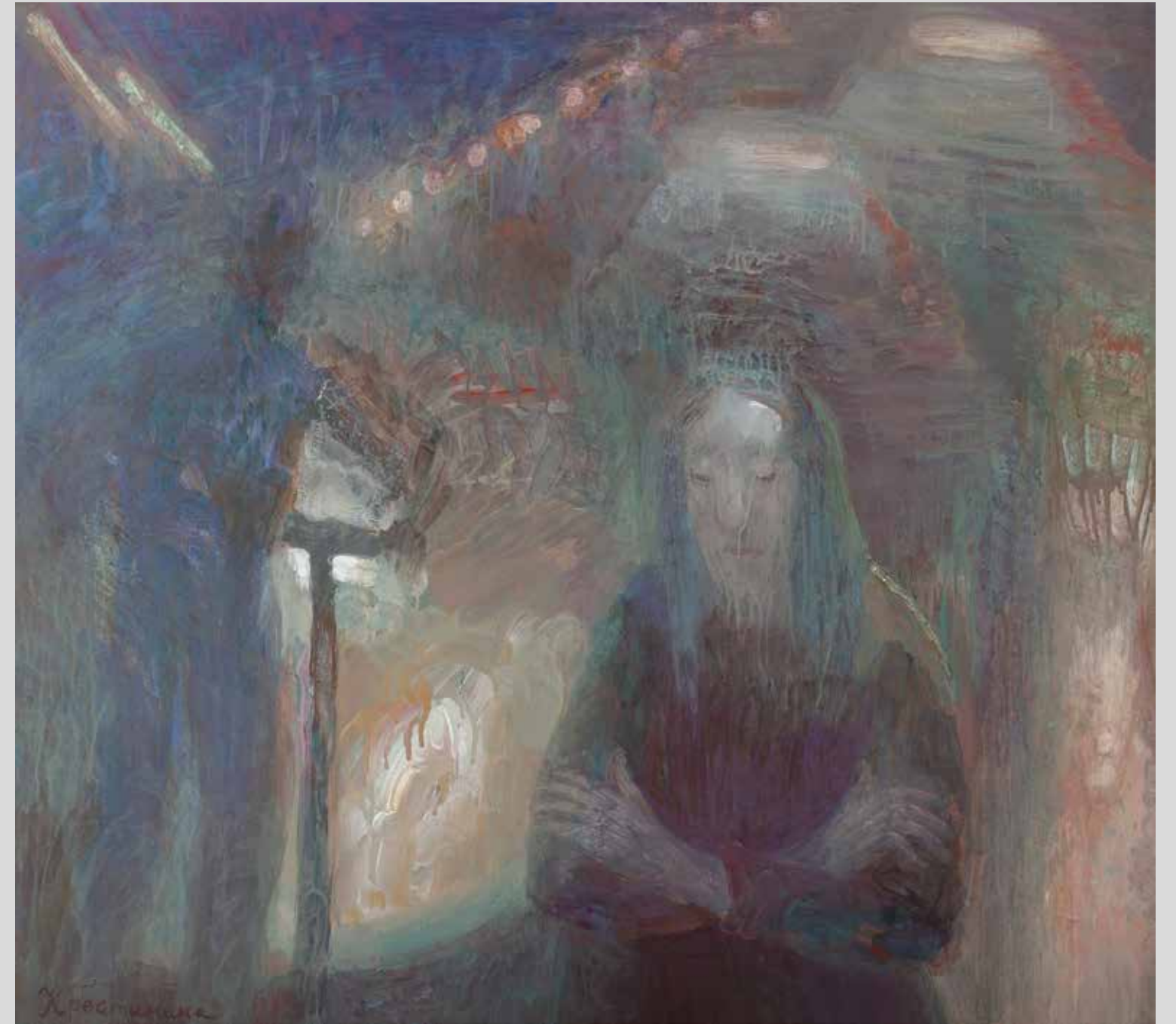
*В МЕТРО. ЧАС ПИК 1. 2016 г.
из серии ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ.
бумага, акрил. 62x86*

*ON THE METRO. RUSH HOUR 1. 2016,
from the PUBLIC TRANSPORT series,
acrylic on paper, 62x86*



ВЕСНА В ДОКУЧАЕВОМ ПЕРЕУЛКЕ. 2025 г.
из серии СОННАМБУЛЫ.
холст, акрил. 95x105

SPRING IN DOKUCHAYEV LANE. 2025,
from the SOMNAMBULISTS series,
acrylic on canvas, 95x105



ЭЛЕКТРОСАМОКАТЫ. 2022 г.
из серии СОМНАМБУЛЫ.
холст, акрил. 90x100

ELECTRIC SCOOTERS. 2022.
from the SOMNAMBULISTS series,
acrylic on canvas, 90x100



НИЖНЯЯ БОКОВАЯ. 2016 г.
из серии В ПОЕЗДЕ.
бумага, акрил. 62x86

LOWER SIDE BERTH. 2016,
from the RESERVED-SPACE CAR series,
acrylic on paper, 62x86



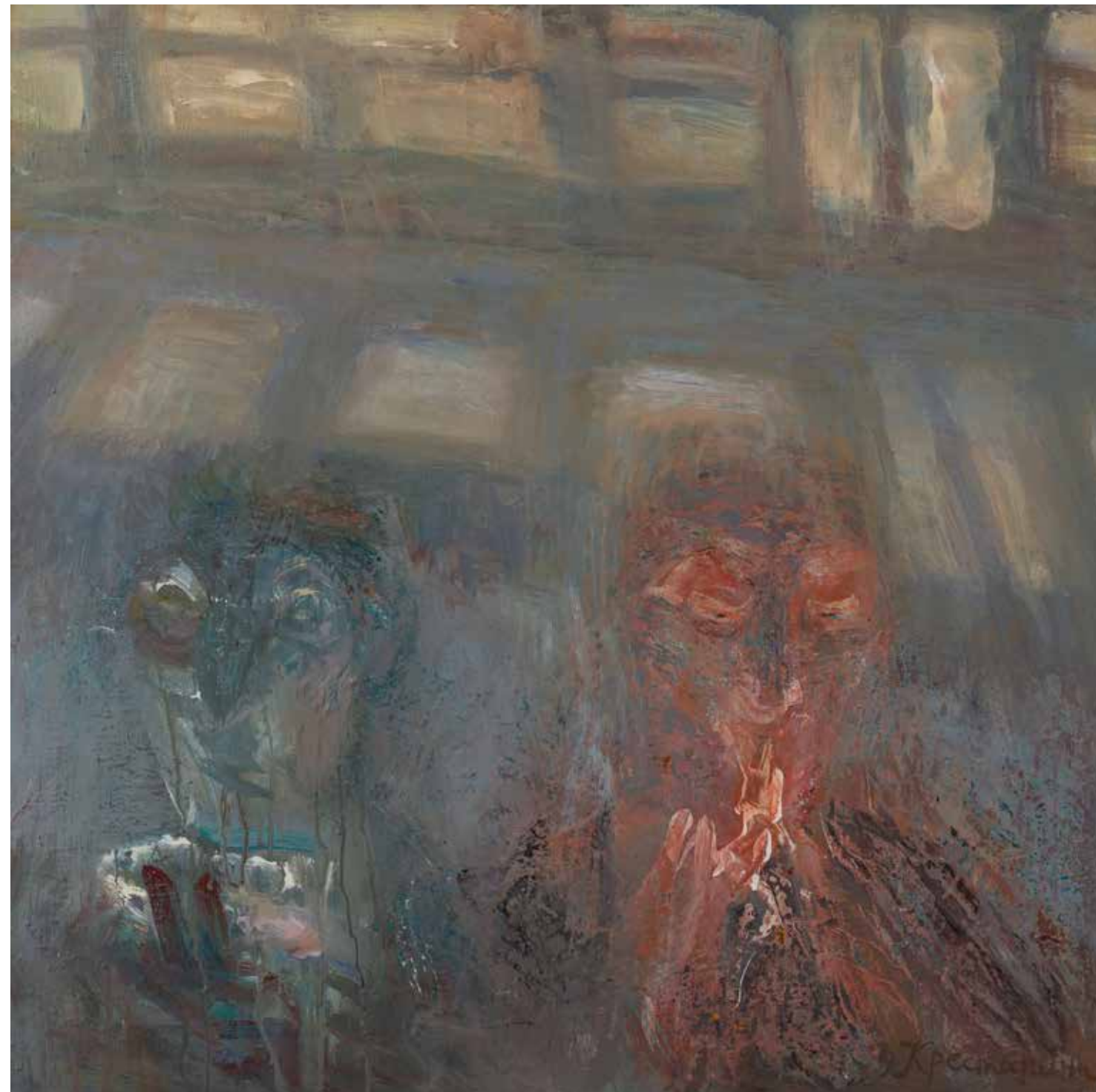
*В ЭЛЕКТРИЧКЕ. ВЕЧЕР. 2010 г.
из серии ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ.
холст, акрил. 90x100*

*ON THE COMMUTER TRAIN. EVENING. 2010,
from the PUBLIC TRANSPORT series,
acrylic on canvas, 90x100*



*С ЭЛЕКТРИЧКИ. 2021 г.
из серии ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ.
холст, акрил. 70x70*

*OFF THE COMMUTER TRAIN. 2021,
from the PUBLIC TRANSPORT series,
acrylic on canvas, 70x70*



МЕТРО КОМСОМОЛЬСКАЯ. КАССЫ. 2010 г.
из серии ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ.
холст, акрил. 90x100

KOMSOMOLSKAYA METRO STATION. TICKET OFFICES. 2010,
from the PUBLIC TRANSPORT series,
acrylic on canvas, 90x100



*КАССИРША В МЕТРО. 2004 г.
из серии БУКВИЦЫ И ЗНАКИ.
холст, масло 40x40*

*METRO TICKET CLERK. 2004,
from the INITIALS AND SIGNS series,
oil on canvas, 40x40*



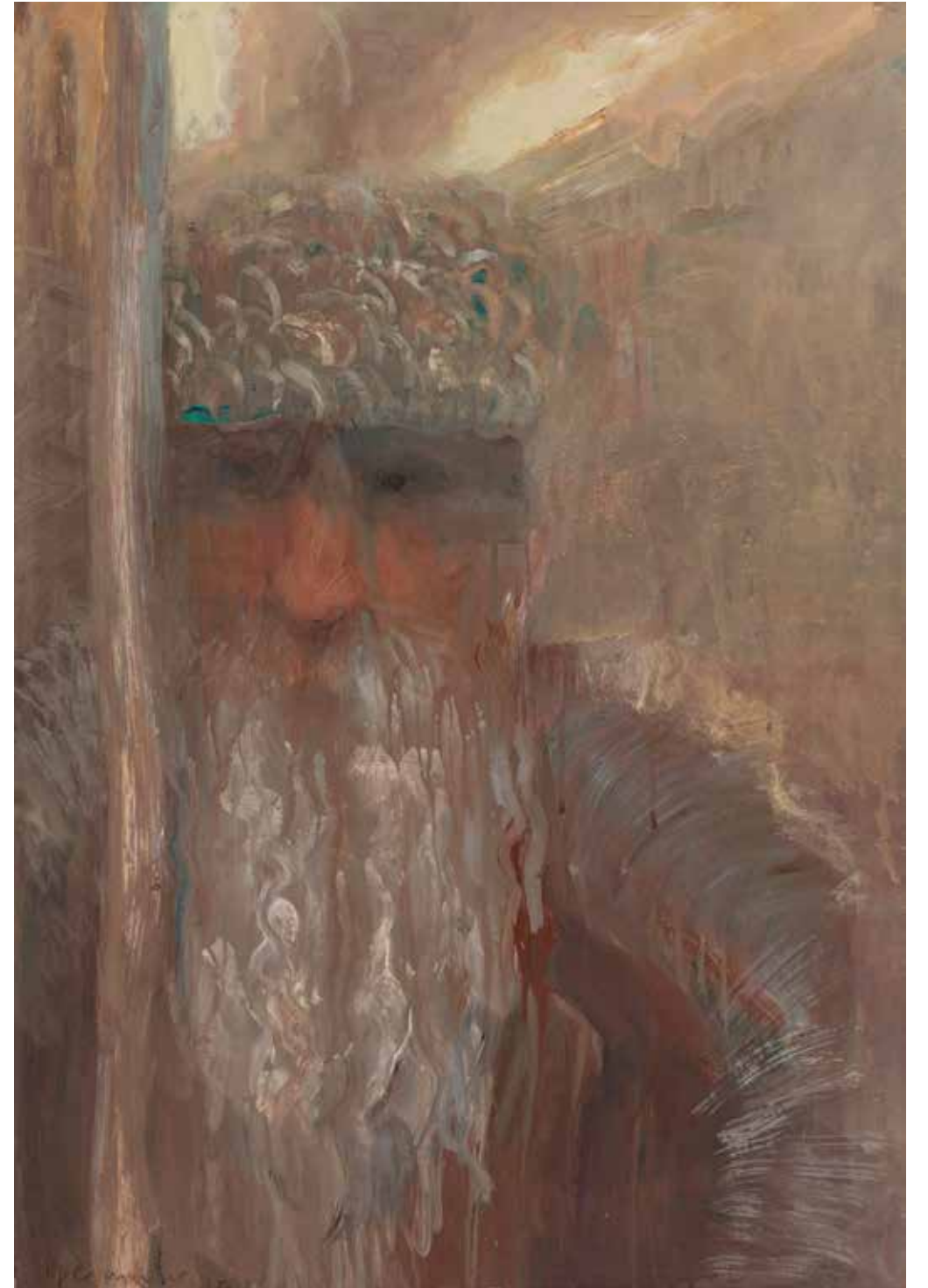
НА ЭСКАЛАТОРЕ 1. 2018 г.
из серии ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ.
бумага, акрил. 86x62

ON THE ESCALATOR 1. 2018,
from the PUBLIC TRANSPORT series,
acrylic on paper, 86x62



*В АВТОБУСЕ. СТАРИК. 2021 г.
из серии ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ.
бумага, акрил. 86x62*

*ON THE BUS. OLD MAN. 2021,
from the PUBLIC TRANSPORT series,
acrylic on paper, 86x62*



В ЭЛЕКТРИЧКЕ. ПРОДАЁТ ПОЛОТЕНЦА. 2023 г.
из серии ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ.
холст, акрил. 90x100

ON THE COMMUTER TRAIN. SELLING TOWELS. 2023,
from the PUBLIC TRANSPORT series,
acrylic on canvas, 90x100



*В ЭЛЕКТРИЧКЕ. ИГРАЮТ В КАРТЫ. 2017 г.
из серии ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ.
бумага, акрил. 62x86*

*ON THE COMMUTER TRAIN. PLAYING CARDS. 2017,
from the PUBLIC TRANSPORT series,
acrylic on paper, 62x86*



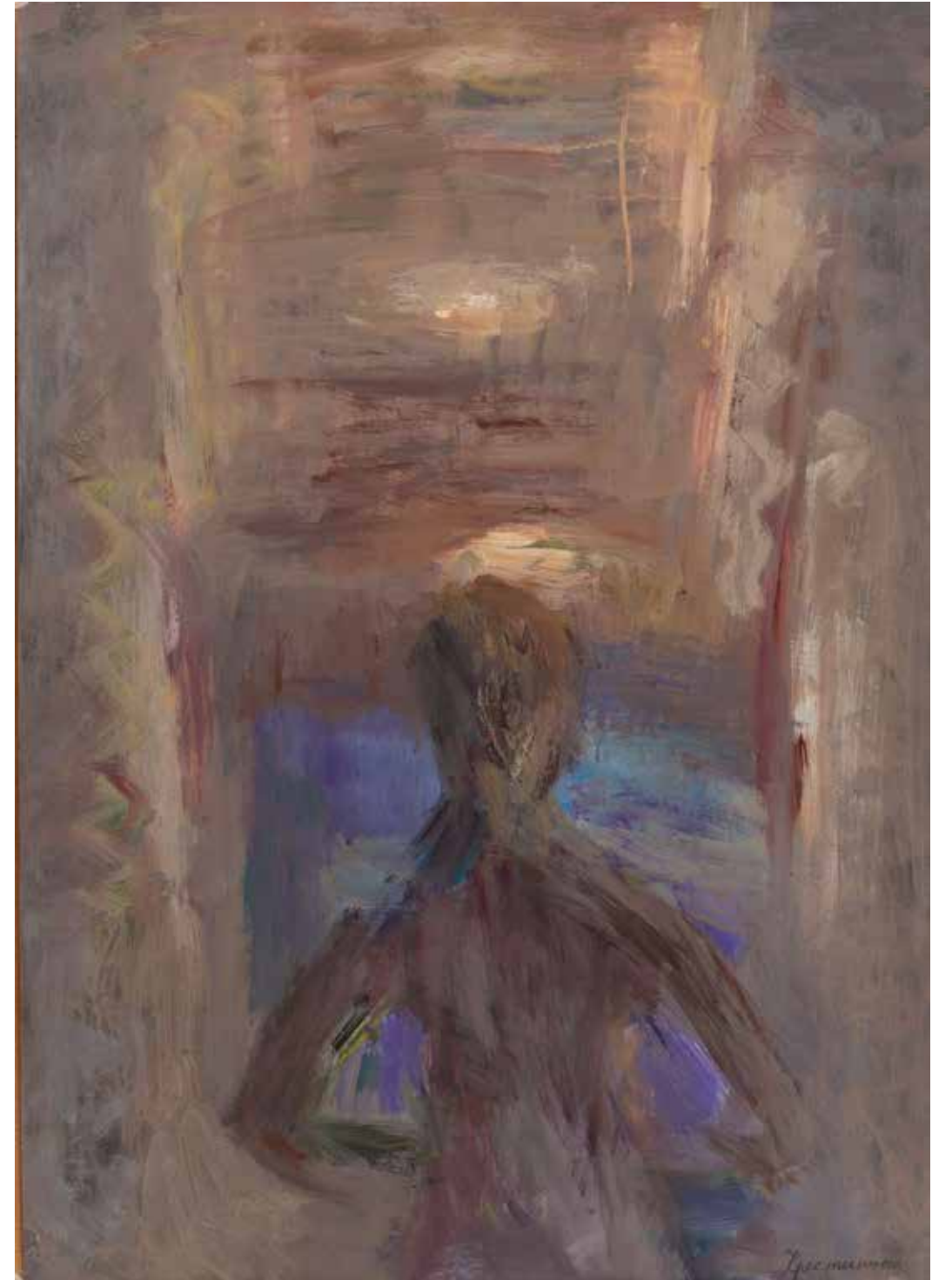
*В ЭЛЕКТРИЧКЕ. ЖДЁТ. 2020 г.
из серии ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ.
бумага, акрил. 86x62*

*ON THE COMMUTER TRAIN. WAITING. 2020,
from the PUBLIC TRANSPORT series,
acrylic on paper, 86x62*



*В МЕТРО. ДЕЖУРНЫЙ У ЭСКАЛАТОРА. 2008 г.
из серии ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ.
бумага, акрил. 86x62*

*ON THE METRO. ESCALATOR ATTENDANT. 2008,
from the PUBLIC TRANSPORT series,
acrylic on paper, 86x62*



В МЕТРО. ГАДЖЕТЫ 1. 2016 г.
из серии ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ.
бумага, акрил. 62x86

ON THE METRO. GADGETS 1. 2016,
from the PUBLIC TRANSPORT series,
acrylic on paper, 62x86



*В МЕТРО. ОСТАНОВКА В ТУННЕЛЕ. 2016 г.
из серии ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ.
бумага, акрил. 86x62*

*ON THE METRO. STOPPED IN THE TUNNEL. 2016,
from the PUBLIC TRANSPORT series,
acrylic on paper, 86x62*



ПОД ФОНАРЁМ. 2021 г.
из серии СОМНАМБУЛЫ.
холст, акрил. 73x77

BENEATH THE LANTERN. 2021,
from the SOMNAMBULISTS series,
acrylic on canvas, 73x77



В МЕТРО. СМАРТФОН. 2016 г.
из серии ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ.
бумага, акрил. 62x86

ON THE METRO. SMARTPHONE. 2016,
from the PUBLIC TRANSPORT series,
acrylic on paper, 62x86



*В ЭЛЕКТРИЧКЕ. ВЕЛОСИПЕДИСТ В ТАМБУРЕ. 2021 г.
из серии ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ.
бумага, акрил. 86x62.*

*ON THE COMMUTER TRAIN. CYCLIST IN THE VESTIBULE.
2021, from the PUBLIC TRANSPORT series,
acrylic on paper, 86x62*



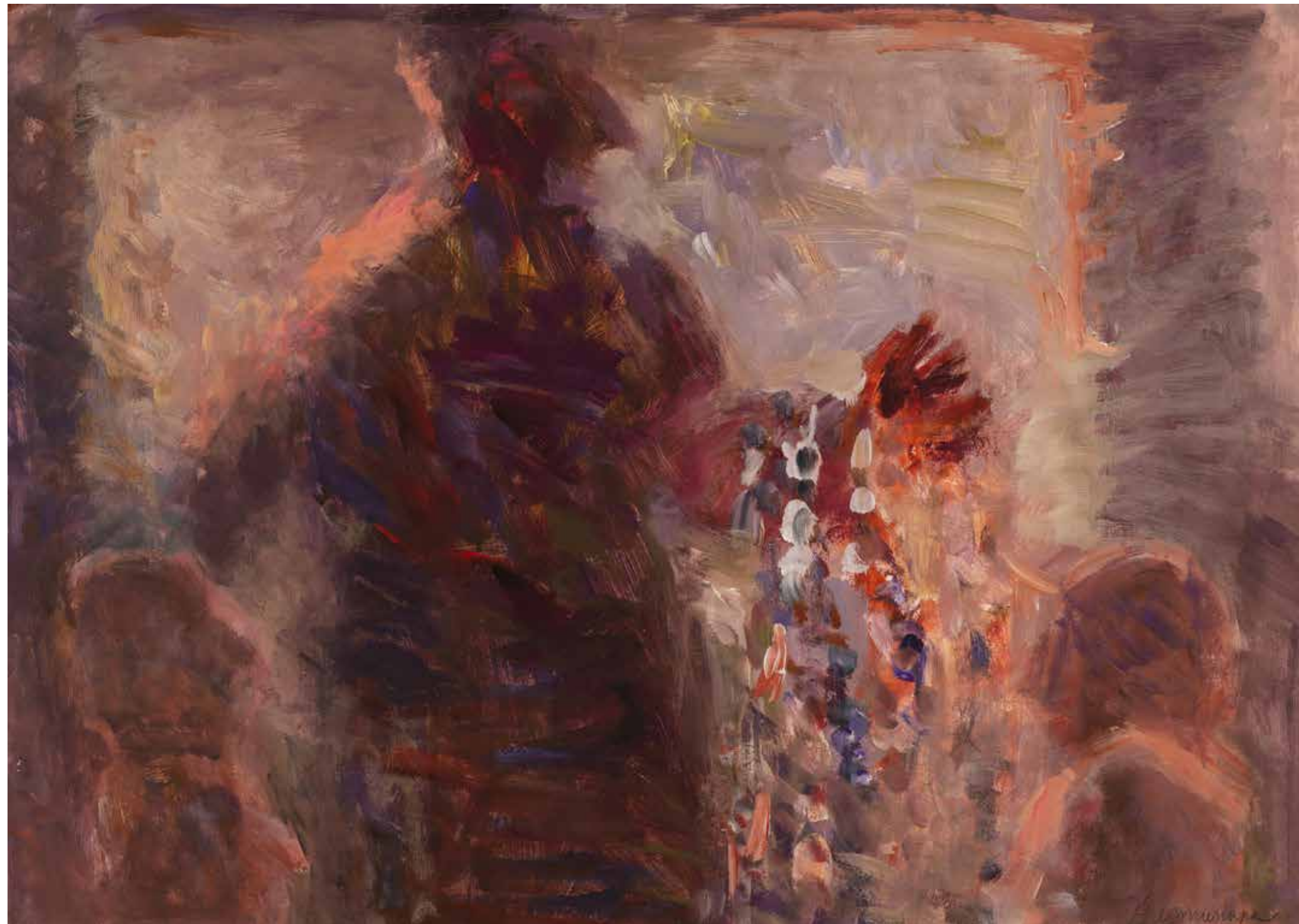
*В ЭЛЕКТРИЧКЕ. ЮЖНАЯ СТОРОНА. 2018 г.
из серии ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ.
бумага, акрил. 62x86*

*ON THE COMMUTER TRAIN. SOUTHERN SIDE. 2018,
from the PUBLIC TRANSPORT series,
acrylic on paper, 62x86*



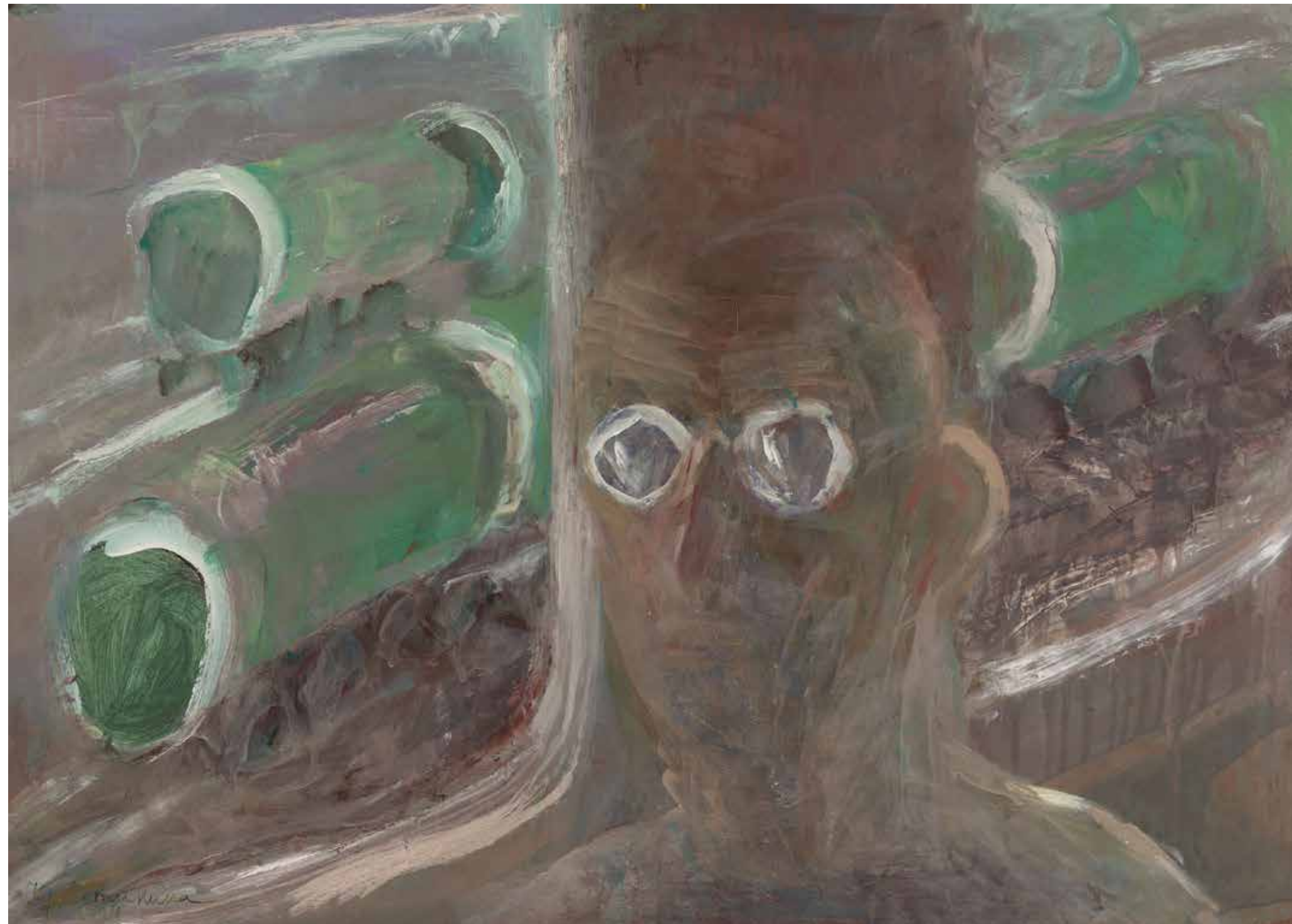
*В ЭЛЕКТРИЧКЕ. ПРОДАВЕЦ БУС. 2006 г.
из серии ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ.
бумага, акрил. 62x86*

*ON THE COMMUTER TRAIN. BEAD VENDOR. 2006,
from the PUBLIC TRANSPORT series,
acrylic on paper, 62x86*



МОСКВА-СЕРПУХОВ. ЦИСТЕРНЫ. 2018 г.
из серии ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ.
бумага, акрил. 62x86

MOSCOW-SERPUKHOV. TANK CARS. 2018,
from the PUBLIC TRANSPORT series,
acrylic on paper, 62x86



НОЧНАЯ ЭЛЕКТРИЧКА. 2016 г.
из серии ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ,
бумага, акрил, 62x86

NIGHT COMMUTER TRAIN. 2016,
from the PUBLIC TRANSPORT series.
acrylic on paper, 62x86



*ДОРОЖНЫЕ РАБОТЫ. 2020 г.
из серии ЛЕТО В МОСКВЕ.
бумага, акрил. 86x62*

*ROAD WORKS. 2020,
from the SUMMER IN MOSCOW series,
acrylic on paper, 86x62*



ПЛАТФОРМА ЛУЧ. 2025 г.
из серии ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ.
холст, акрил. 90x100

LUCH PLATFORM. 2025,
from the PUBLIC TRANSPORT series,
acrylic on canvas, 90x100



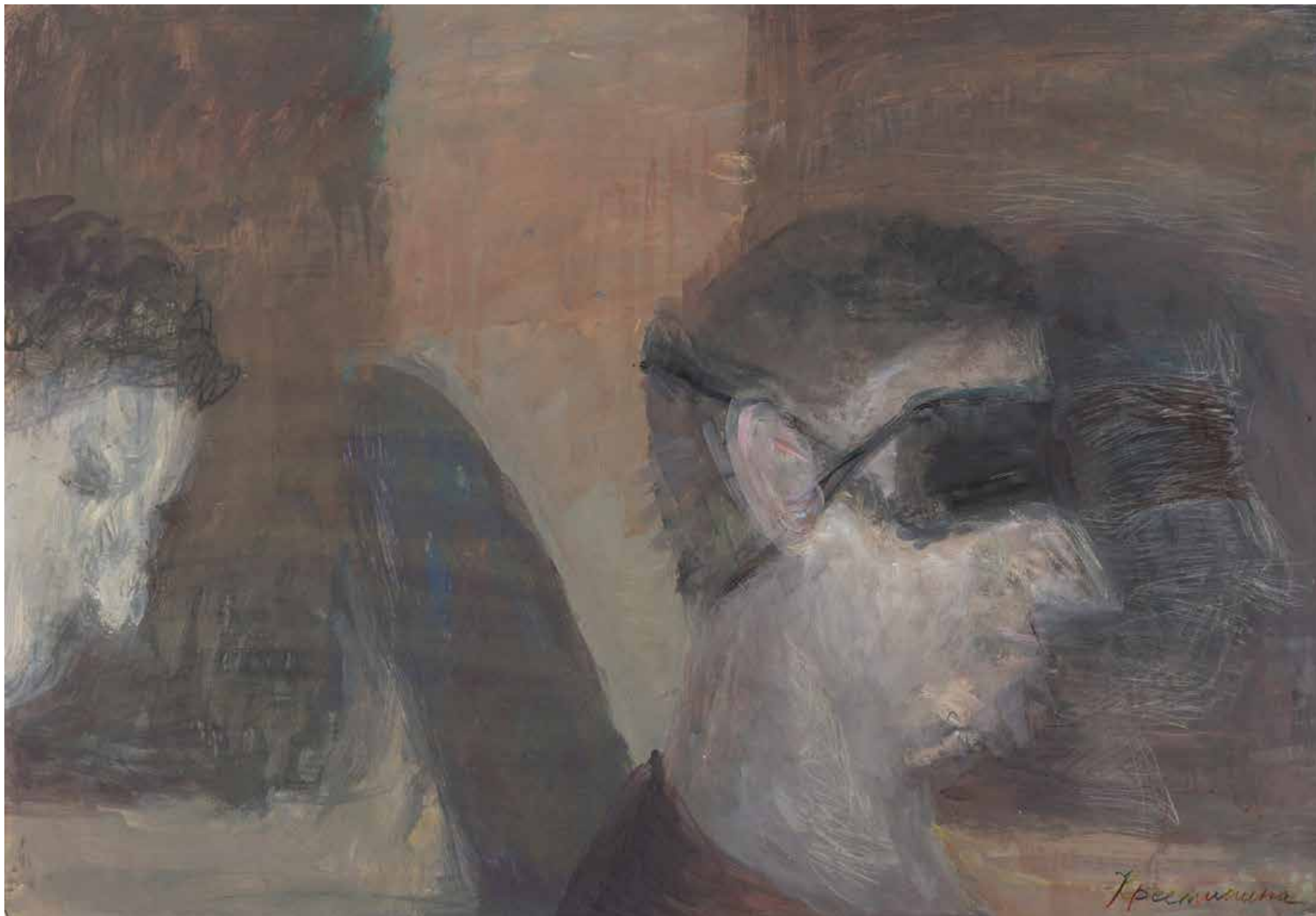
НОСКИ 1. 2018 г.
из серии ПЛАЦКАРТНЫЙ ВАГОН.
бумага, акрил. 86x62

SOCKS 1. 2018,
from the RESERVED-SPACE CAR series,
acrylic on paper, 86x62



ЭКСПРЕСС ЯРОСЛАВЛЬ-МОСКВА. 2017 г.
из серии ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ.
бумага, акрил. 62x86

YAROSLAVL-MOSCOW EXPRESS 1. 2017,
from the PUBLIC TRANSPORT series,
acrylic on paper, 62x86



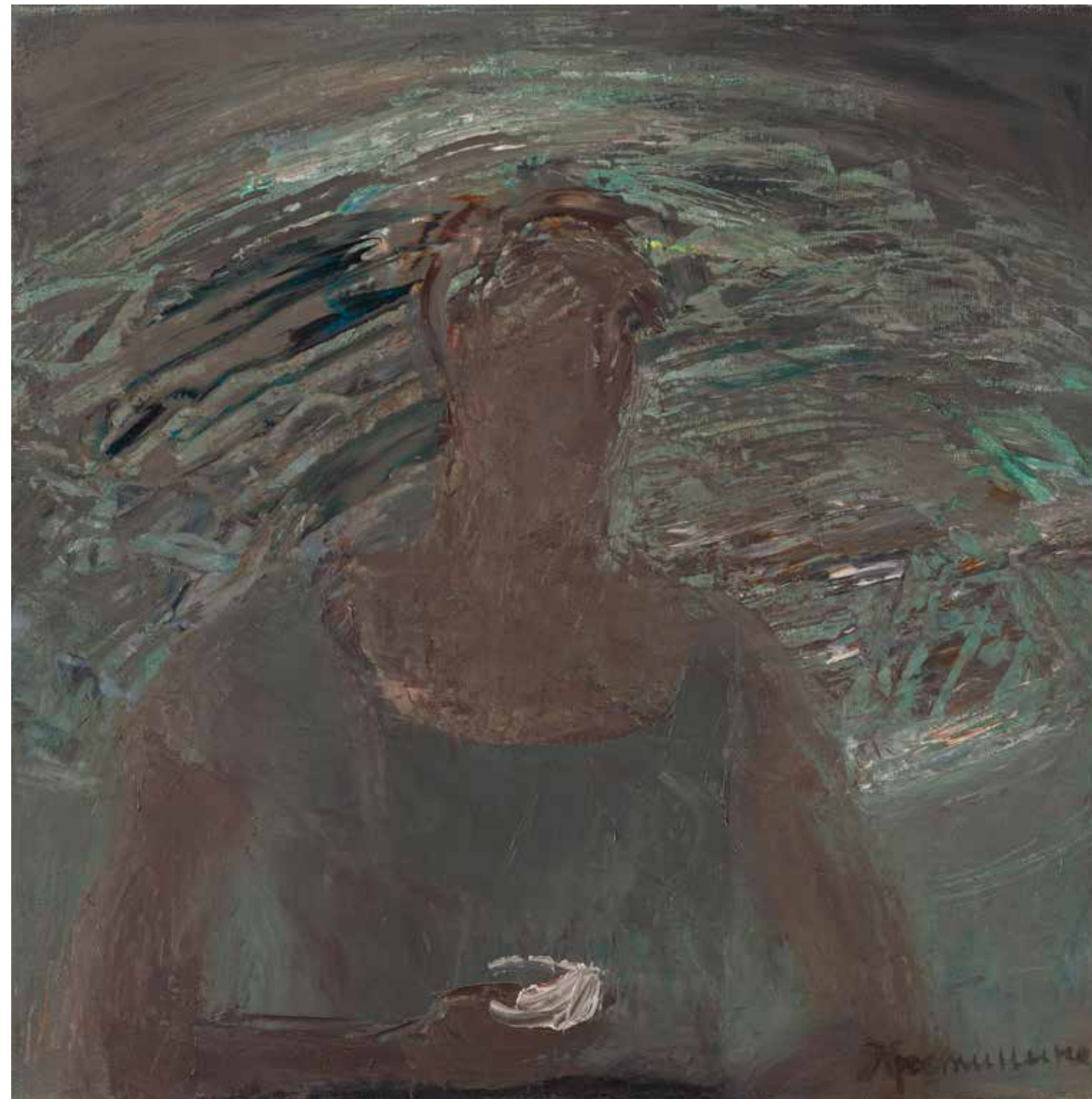
СПб - МОСКВА. ПОЛНОЛУНИЕ. 2018 г.
из серии ПЛАЦКАРТНЫЙ ВАГОН.
бумага, акрил. 62x86

ST. PETERSBURG - MOSCOW. FULL MOON. 2018,
from the RESERVED-SPACE CAR series,
acrylic on paper, 62x86



У ФОНТАНА. 2011 г.
из серии БУКВИЦЫ И ЗНАКИ.
холст, масло. 40x40

BY THE FOUNTAIN. 2011,
from the INITIALS AND SIGNS series,
oil on canvas, 40x40



ВЕЛОСИПЕДИСТЫ 2. 2006 г.
из серии БУКВИЦЫ И ЗНАКИ.
холст, масло. 40x40

CYCLISTS 2. 2006,
from the INITIALS AND SIGNS series,
oil on canvas, 40x40



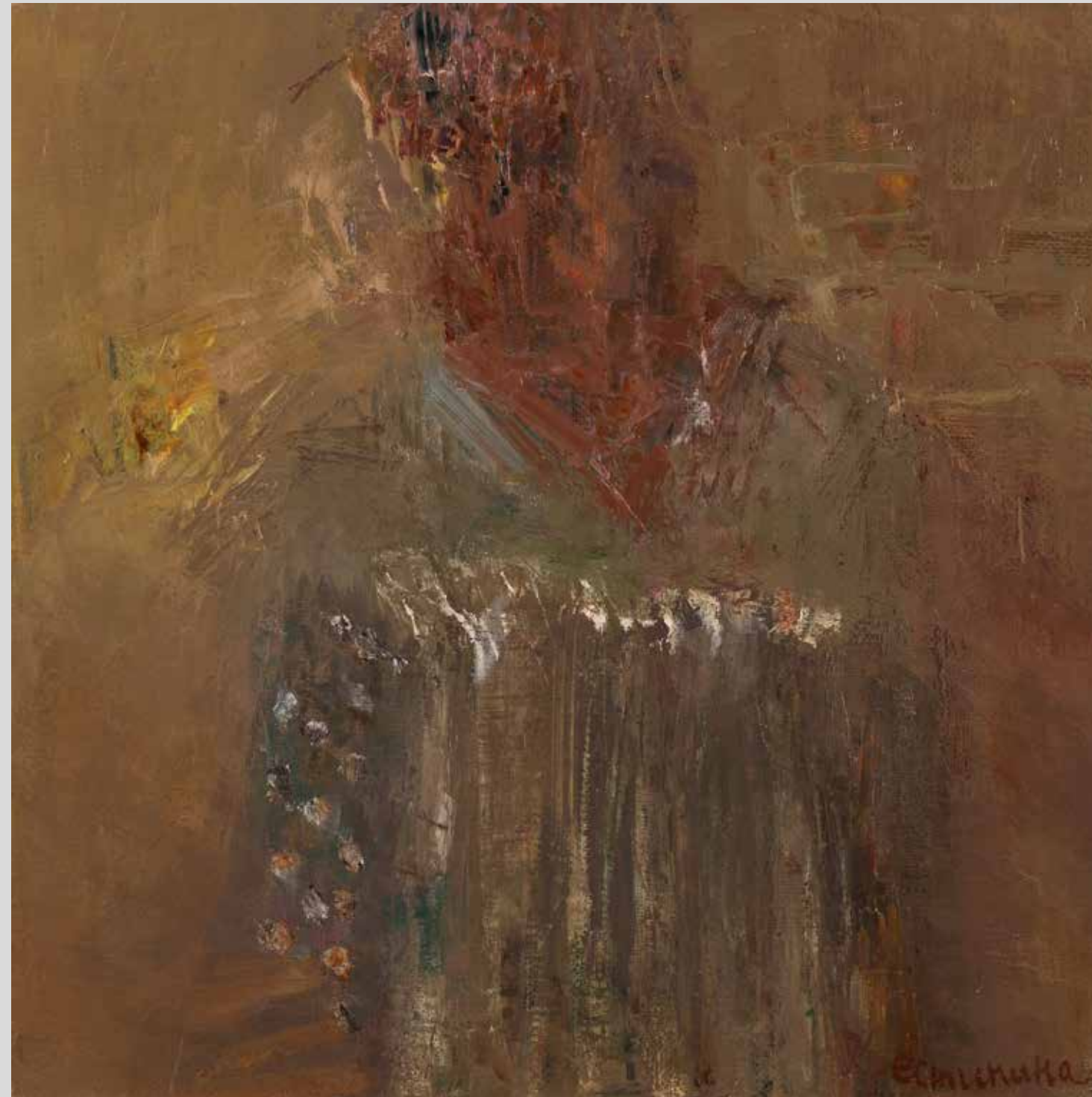
ЗАКАТ. 2025 г.
из серии ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ.
холст, акрил. 90x100

SUNSET. 2025,
from the PUBLIC TRANSPORT series,
acrylic on canvas, 90x100



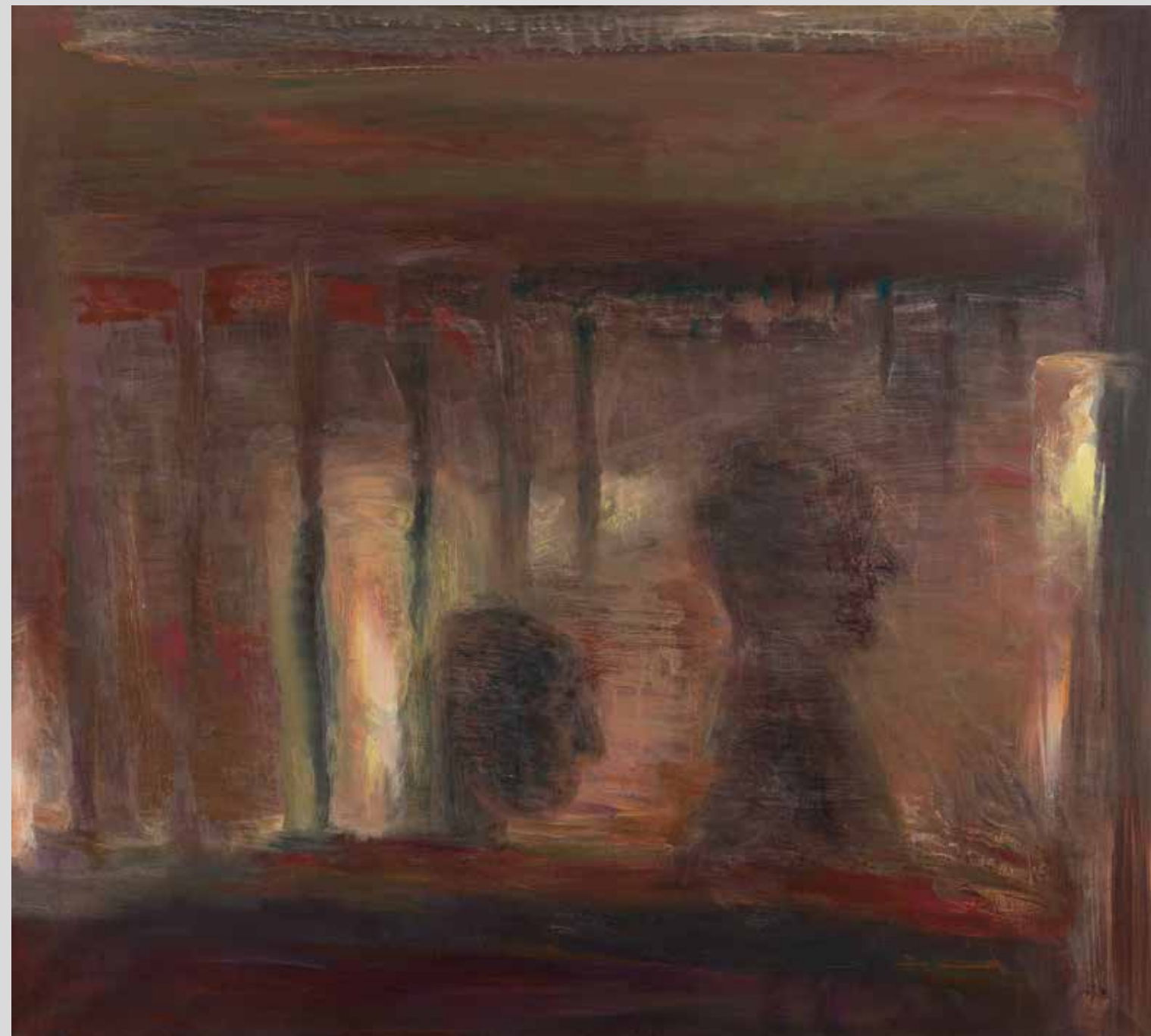
ГАРМОНИСТ. 2004 г.
из серии БУКВИЦЫ И ЗНАКИ.
холст, масло. 40x40

ACCORDION PLAYER. 2004,
from the INITIALS AND SIGNS series,
oil on canvas, 40x40



*ОХОТНЫЙ РЯД. ПЕРЕХОД. 2009 г.
из серии ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ.
холст, акрил. 90x100*

*OKHOTNY RYAD. UNDERPASS. 2009,
from the PUBLIC TRANSPORT series,
acrylic on canvas, 90x100*



КАЛАНЧЁВКА. У СВЕТОФОРА. 2024 г.
из серии СОМНАМБУЛЫ.
холст, акрил. 90x100

KALANCHYOVKA. AT THE TRAFFIC LIGHT. 2024,
from the SOMNAMBULISTS series,
acrylic on canvas, 90x100



В ЭЛЕКТРИЧКЕ. ЕДУТ НА ДАЧУ. 2010 г.
из серии ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ.
холст, акрил. 90x100

ON THE COMMUTER TRAIN. OFF TO THE DACHA. 2010,
from the PUBLIC TRANSPORT series,
acrylic on canvas, 90x100



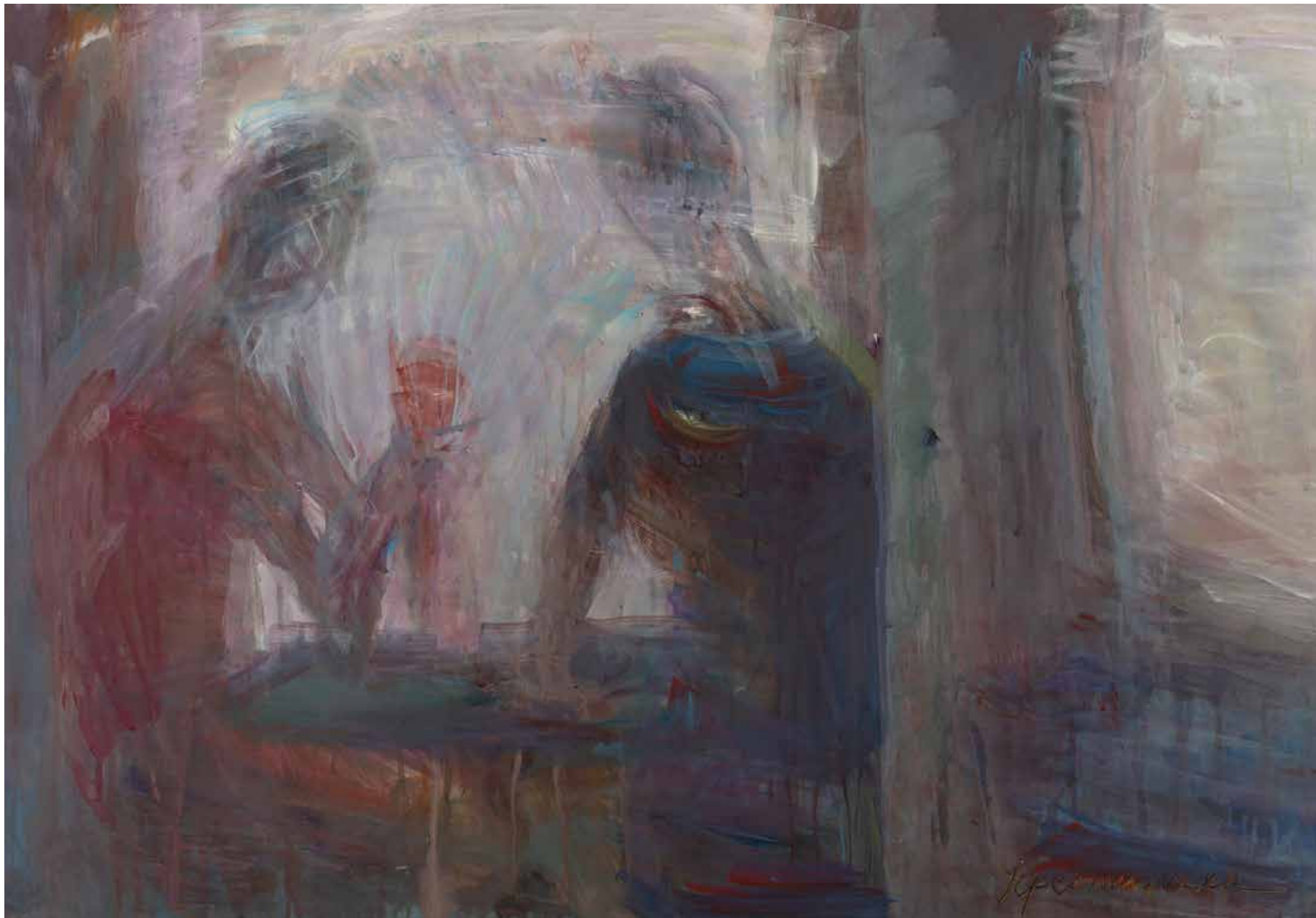
В ЭЛЕКТРИЧКЕ. ИГРАЕТ НА ТРУБЕ. 2023 г.
из серии ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ.
холст, акрил. 90x100

ON THE COMMUTER TRAIN. PLAYING THE TRUMPET. 2023,
from the PUBLIC TRANSPORT series,
acrylic on canvas, 90x100



ПЬЮТ ЧАЙ. 2016 г.
из серии ПЛАЦКАРТНЫЙ ВАГОН.
бумага, акрил. 62x86

DRINKING TEA. 2016,
from the RESERVED-SPACE CAR series,
acrylic on paper, 62x86





В ЛОДКЕ 2. 2010 г.
из серии ПЕРЕСЛАВЛЬ.
холст, масло 70x70

PERESLAVL.
IN THE BOAT 2. 2010,
oil on canvas, 70x70



В ЛОДКЕ 1. 2010 г.
из серии ПЕРЕСЛАВЛЬ.
холст, масло 70x70

PERESLAVL.
IN THE BOAT 1. 2010,
oil on canvas, 70x70

В ЭЛЕКТРИЧКЕ. СМАРТФОН И ПЛАНШЕТ. 2018 г.
из серии ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ.
бумага, акрил. 62x86

ON THE COMMUTER TRAIN. SMARTPHONE AND
TABLET. 2018, from the PUBLIC TRANSPORT series,
acrylic on paper, 62x86



В ЭЛЕКТРИЧКЕ. МОБИЛЬНИК. 2017 г.
из серии ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ.
бумага, акрил. 62x86

ON THE COMMUTER TRAIN. MOBILE PHONE. 2017,
from the PUBLIC TRANSPORT series,
acrylic on paper, 62x86



ПРАЧКА (БУКВА R). 2005 г.
из серии БУКВИЦЫ И ЗНАКИ.
холст, масло 40x40

THE LAUNDRESS (LETTER R). 2005,
from the INITIALS AND SIGNS series,
oil on canvas, 40x40



В ЭЛЕКТРИЧКЕ. НОЧЬ. 2017 г.
из серии ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ.
бумага, акрил. 62x86

On the COMMUTER TRAIN. NIGHT. 2017,
from the PUBLIC TRANSPORT series,
acrylic on paper, 62x86



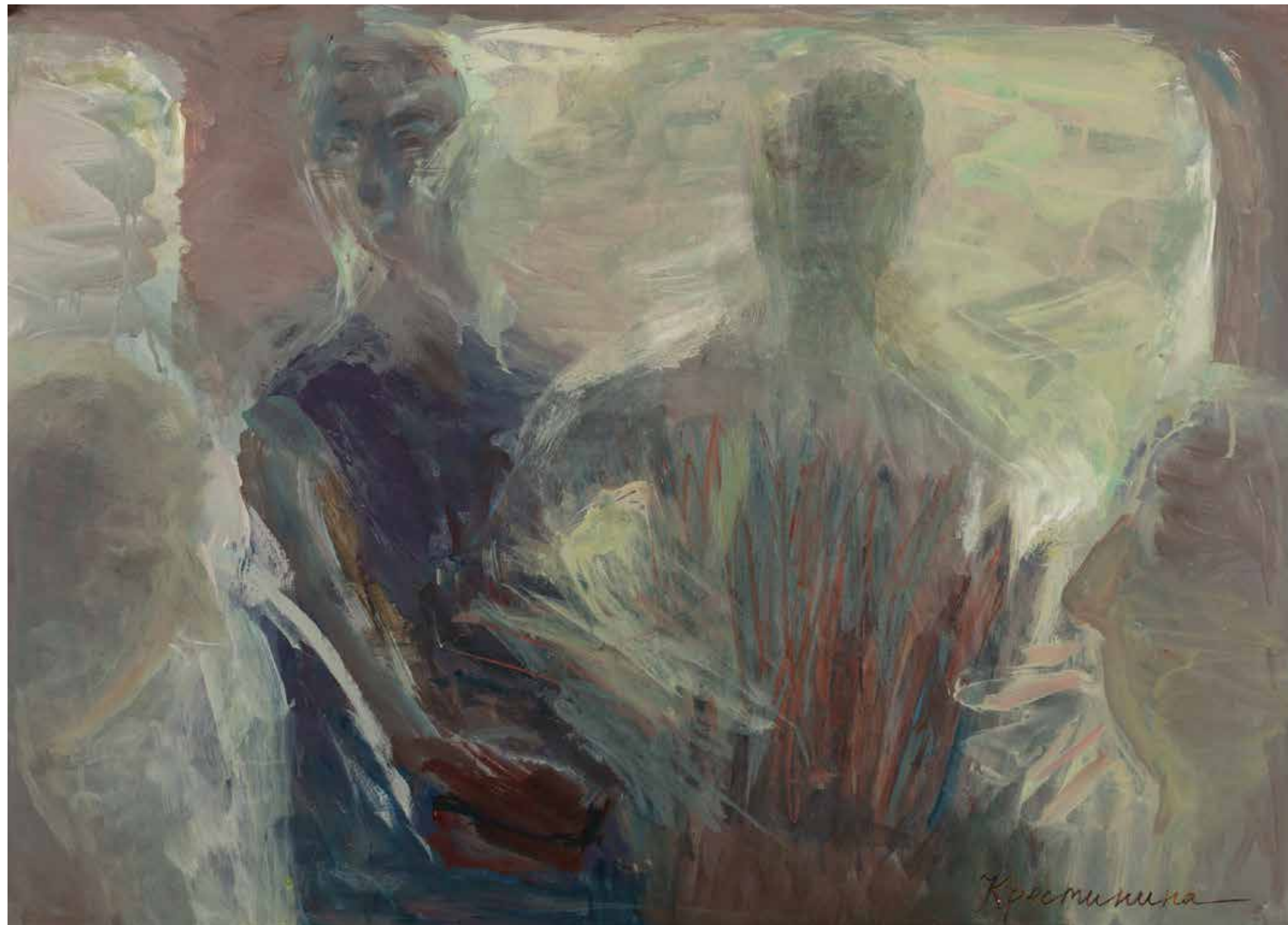
ДОКУЧАЕВ ПЕРЕУЛОК. ЗНАКИ. 2023 г.
из серии СОМНАМБУЛЫ.
холст, акрил. 90x100

DOKUCHAYEV LANE. SIGNS. 2023,
from the SOMNAMBULISTS series,
acrylic on canvas, 90x100



В ЭЛЕКТРИЧКЕ. ГАРМОНИСТ. 2017 г.
из серии ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ.
бумага, акрил. 62x86

ON THE COMMUTER TRAIN. ACCORDION PLAYER. 2017,
from the PUBLIC TRANSPORT series,
acrylic on paper, 62x86



ФОНАРЬ. 2021 г.
из серии СОМНАМБУЛЫ.
холст, акрил. 81x98

STREET LIGHT. 2021,
from the SOMNAMBULISTS series,
acrylic on canvas, 81x98



НОВАЯ БАСМАННАЯ 4-6. СОБРАНИЕ О КАПРЕМОНТЕ. 2023 г.
из серии СОМНАМБУЛЫ.
холст, акрил. 85x85

NOVAYA BASMANNAYA 4-6. MEETING ON CAPITAL REPAIRS. 2023,
from the SOMNAMBULISTS series,
acrylic on canvas, 85x85



В ЭЛЕКТРИЧКЕ. ВЕЧЕР. ДОЖДЬ. 2018 г.
из серии ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ.
бумага, акрил. 62x86

ON THE COMMUTER TRAIN. EVENING. RAIN. 2018,
from the PUBLIC TRANSPORT series,
acrylic on paper, 62x86





СПб - МОСКВА. БЕЛАЯ НОЧЬ. 2018 г.
из серии ПЛАЦКАРТНЫЙ ВАГОН.
бумага, акрил. 62x86

ST. PETERSBURG – MOSCOW. WHITE NIGHT. 2018,
from the RESERVED-SPACE CAR series,
acrylic on paper, 62x86



НАДЕЖДА КРЕСТИНИНА

(р. в 1962, г. Сочи)

В 1984 г. окончила Московское художественное училище Памяти 1905 года; живописи училась у М.М.Булгаковой и Ю.Н.Ларина.

Выставочную деятельность начала в 1987 г., провёла более 30 персональных выставок. Работы экспонировались в России, Франции, Германии, Италии, Испании, Японии и др. странах

Член Московского Союза художников (1992) Международной федерации художников ЮНЕСКО (1992) Международного художественного фонда (1996) Association Internationale des Arts Plastiques, Париж

Диплом Российской Академии художеств за серию натюрмортов (2002)

В 2005 году по приглашению Министерства туризма Франции в составе творческой группы совершила путешествие по провинции Бретань. По итогам в издательстве Ouest-France вышла книга «Бретань глазами русских художников», прошла серия выставок во Франции и Москве.

СОБРАНИЯ:

Государственный Эрмитаж (в составе коллекции Жоржа Матчере и Нади Волконской)
Государственный Русский Музей
Саратовский Государственный художественный Музей им.Радищева
Новосибирский Государственный художественный музей
Нижнетагильский музей изобразительных искусств
Музей Марка Шагала (Витебск, Беларусь)
Государственный историко-художественный и литературный музей-заповедник «Абрамцево»
Музей искусства Санкт-Петербурга ХХ-XXI вв, собрания посольства РФ в Эстонии, Культурной ассоциации “Il Leone” (Витербо, Италия), публичной коллекции банка “Credit Mutuel” (Франция), журнала «Наше наследие» (Москва), корпоративной коллекции Промрадтехбанка; в галереях и частных собраниях России и за рубежом.

ПЕРСОНАЛЬНЫЕ ВЫСТАВКИ (выборочно)

2023. ПОД ВРЕМЕННЫМ НЕБОМ. I-Gallery, Paris – галерея «Мойка, 104», Санкт-Петербург*
2022 ПОРА. I-Gallery, Paris – галерея «Мойка, 104», Санкт-Петербург*
2019 МЕЖДУ ТЕМАМИ. Театр «Школа драматического искусства», Москва*
2018 «D’UNE RIVE A L’AUTRE / ОТ БЕРЕГА ДО БЕРЕГА». I-Gallery, Париж*
2018 ОТ БЕРЕГА ДО БЕРЕГА. Галерея современного искусства «Буксир», Липецк*
2017 «Личное и доличное». Галерея «АРТ.объект», Санкт-Петербург*
2017 «Мосты». Музей искусства Санкт-Петербурга 20-21 вв*
2017 «Мосты». Галерея «Экспо-88», Москва*
2015 «Лодка». Галерея «Экспо-88», Москва*
2014 «В движении». Галерея «Экспо-88», Москва
2013 «Две реки - deux fleuves». Саратовский гос. художественный музей им.Радищева, Дом-музей П.В.Кузнецова, Саратов
2012 «Навигация». Галерея «Экспо-88», Москва*
2011 «RICORDI». Галерея «Экспо-88», Москва*
2010 «Вода, берега». Галерея «ЛЕС», Москва *
2010 «Дом окнами на восток». Дом-музей П.В.Кузнецова, Саратов
2010 «МОСТ СЕН-ЛУИ». Галерея «Экспо-88», Москва
2009 «Главная тема». Галерея живописного искусства, Москва*
2009 «Собрание сочинений». Музей Шагала, Витебск, Беларусь*
2008 «МАРТ/АПРЕЛЬ/ПАРИЖ». Новая студия, Москва
2007 «Краткое содержание». Галерея «Улица ОГИ», Москва*
2006 «Живопись с пояснениями». Новосибирский государственный художественный музей*
2006 «Cote d’Armor». Галерея «Bretagne nouvelle vague», Арт-Манеж*
2005 «Art dans les Cites ». Мэрия Quintin; мэрия Jugon-les-Lacs; мэрия Pont-Croix. Бретань, Франция*
2005 Всемирный банк (Московское отделение)*
2004 Галерея «Russiarte». Болонья, Италия*
2003 «Пейзаж без неба и земли». Галерея «Манеж», Москва*
2001 «Энциклопедия художника». Галерея «Манеж», Москва*
2001 «Энциклопедия художника - II».Центральный дом художника, Москва*
2001 «Энциклопедия художника - III». «Русская галерея», Таллин*
2000: Галерея журнала «Наше наследие», Москва*
1999 «Вода, стекло, зеркало».Галерея «Манеж»*
1998 «Книга на картине». Галерея Международного Университета, Москва*
1997 Банк «Amго ABN» (Московское представительство)
1997 Всемирный банк (Московское представительство)*
1996 «Живопись с пояснениями». ЦДХ*, Москва
1995 ЦДХ*, Москва
1994 Выставочный зал Правления СХ, Москва*

*совместно с Игорем Камяновым

ГРУППОВЫЕ ВЫСТАВКИ (выборочно)

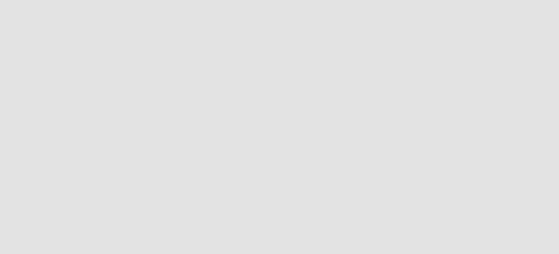
2023 «Небо становится ближе». Галерея «Ковчег»
2022 «Наше время» - галерея фонда KRAFT-PAVLOVA FOUNDATION
2021 «Дар редакции журнала «Наше наследие». Музей-заповедник «Абрамцево»
2020 «Художники и коллекционеры - Русскому музею». ГРМ
2020 «Барахлит городок». Галерея «Ковчег»
2019 «Путешествия по снам». Галерея ARTSTORY, Москва
2018 «Искусство должно принадлежать». Галерея «Ковчег»
2018 «30 лет вместе». ЕХРО-88 – в галерее ПРОМГРАФИКА
2014 «Русский Нил». Саратовский гос.художественный музей им.А.Н.Радищева. 2013 Художественный музей, Ханты-Мансийск.
2013 галерея «Стерх», Сургут. 2011 Театр «Школа драматического искусства», Москва
2014 «Современное искусство в собрании И. Грековой». Галерея журнала “Наше наследие», Москва
2013 «+15». Открытый клуб, Москва
2013 «25x25». Галерея «Экспо-88», Москва
2012 «848. Коллекция Жоржа Мачере и Нади Волконской». Государственный Эрмитаж, СПб
2012 Художественный музей им. В.С.Сорокина, Липецк
2011 «Судак. Бурджелян и ученики». Галерея «Эстер», МЕОД, Москва
2009 Симпозиум «ЕМ». Нида, Литва
2007 «Артографы». Новый Манеж, Москва
2007 «Art dans les Cites». ЦДХ, Москва
2006 « Art dans les Cites». Мезон де ля Бретань, Париж
2006 « Art dans les Cites». Мэрии 17 городов Бретани
2006 «9 современных российских художников». Витербо, Италия
1996-1998, 2003-2006 Международная художественная ярмарка «АРТ-МАНЕЖ»
2005-2006 «Про живопись». Новосибирский государственный художественный музей, Сургутская картинная галерея; Музей нонконформистского искусства, Санкт-Петербург
2005 Международная художественная ярмарка «АРТ- КАРЛСРУЭ». Карлсруэ, Германия
2004 Международная художественная ярмарка “ART-PARIS”. Париж
2004 «Ближний круг. Художники галереи «Манеж». Центр современного искусства М’АРС, Москва
2004, 2003, 1996-1998 Международная художественная ярмарка АРТ-МАНЕЖ. Москва
2003 «Фигуратив как абстракция». Галерея «Сэм Брук», Москва
2002 Галерея «Saoh», Токио
2000-2003 Международная художественная ярмарка «ST’ART». Страсбург, Франция
2000 «Двадцать параллелей». Московский музей современного искусства
1998 «Academia del’Arte». «Галерея Международного университета», Москва
1997,1998 Международная художественная ярмарка «ARCO». Мадрид
1997 «Что хотел сказать художник». ЦДХ, Москва
1996 «Die kraft der stille». Художественный музей, Хильдесхайм, Германия - «Art kontor», Франкфурт-на-Майне, Германия

БИБЛИОГРАФИЯ (выборочно)

И.Стежка. Окна, распахнутые в жизнь. РУССКИЙ ШТУТГАРТ, 2011
С.Терехова. Главная тема. МОСКОВСКИЙ ХУДОЖНИК, май 2009
Е.Алимова. Впечатления, «пришпиленные» к бумаге. ВИТЕБСКИЙ ПРОСПЕКТ, 22.1.2009
Н.Бондаренко. Формы, навеянные космосом. ВІЦЕБСКІ РАБОЧЫ, 17.1.2009
Т.Пастернак. «Буквицы» и другие главные темы. НАРОДНАЕ СЛОВА, 20.1.2009
Д.Смолев. Базовый элемент. // НОВАЯ ЮНОСТЬ №2, 2007
Carnets de Voyages de Peintres Russes dans les Petites Cites de Caractere de Bretagne. Rennes, 2006 (альбом 7 художников)
Arte e Cultura della Russia a Viterbo.
9 Pittori Contemporanei dalla Russia. Palazzo degli Alessandri, 7.4 2006-8.5.2006 (каталог групповой выставки – 19 илл., текст)
Круглый стол в редакции журнала «Наше наследие». Художественная традиция: между прошлым и будущим. НАШЕ НАСЛЕДИЕ № 73, 2005
Un parfum slave dans l’air de Pont-Croix. “Ouest-France”, 9.6.2005
Un vernissage pour les artistes russes. “Le Petit Bleu”, 7.7.2005
Deux peintres Russes prennent la cite pour modele. “Ouest-France”, 18.7.2005
К.Сутягин. Медленно приближаясь к Бергману. ДЕКОРАТИВНОЕ ИСКУССТВО № 4, 2004
В.Чайковская. Бегство от взгляда. // ЛИТЕРАТУРНАЯ ГАЗЕТА 6 февраля 2002
О.Яблонская. И.Камянов и Н.Крестинина: реабилитация живописи. // НАШЕ НАСЛЕДИЕ № 59-60, 2001
В.Хан-Магометова. Формула трансформации. // ДЕКОРАТИВНОЕ ИСКУССТВО №4, 2001
Ю.Логинова. Остановись, фрагмент! // КУЛЬТУРА №22, 2001
Д.Смолев. Из жизни отражений. // НОВЫЕ ИЗВЕСТИЯ 27.Х.1999
С.Сафонов. Картины и книги. Камянов и Крестинина осваивают концептуализм. // ВРЕМЯ MN 19.Х.1998
А.Кантор. Живопись продолжается. // ДЕКОРАТИВНОЕ ИСКУССТВО №1-2, 1997

NADEZHDA KRESTININA

(b. 1962, Sochi)



In 1984, she graduated from the Moscow State Academic Art College in Memory of 1905; she studied painting under the guidance of M.M. Bulgakova and Yu.N. Larin.

She began her exhibition activities in 1987 and has held more than 30 solo exhibitions. Her works have been exhibited in Russia, France, Germany, Italy, Spain, Japan, and other countries.

Member of the Moscow Union of Artists (1992)
Member of the International Association of Art of UNESCO (1992)
Member of the International Arts Fund (1996)
Member of the Association Internationale des Arts Plastiques (International Association of Fine Arts), Paris

Diploma of the Russian Academy of Arts for a series of still lifes (2002)

In 2005, she traveled through the province of Brittany as part of a creative group, at the invitation of the French Ministry of Tourism. As a result, Ouest-France publishing house published the book «Brittany Through the Eyes of Russian Artists», and a series of exhibitions was held in France and Moscow.

COLLECTIONS:

The State Hermitage Museum (as part of the Georges Macheret and Nadia Volkonskaya collection)
The State Russian Museum
The Radishchev State Art Museum in Saratov
The Novosibirsk State Art Museum
The Nizhny Tagil Museum of Fine Arts
The Marc Chagall Museum (Vitebsk, Belarus)
The Abramtsevo State Historical, Artistic, and Literary Museum-Reserve
The Museum of Saint Petersburg art of the 20th - 21st century,
Collections of the Embassy of the Russian Federation in Estonia, the Cultural Association IL Leone (Viterbo, Italy), the public collection of the Crédit Mutuel (Mutual Credit) Bank (France), Nashe Nasledie (Our Heritage) magazine (Moscow), and the Promradtekhbank corporate collection; in galleries and private collections in Russia and abroad.

SELECTED SOLO EXHIBITIONS

2023 UNDER THE TEMPORARY SKY. I-Gallery, Paris – Moika 104 Gallery, St. Petersburg*
2022 IT IS TIME. I-Gallery, Paris – Moika 104 Gallery, St. Petersburg*
2019 BETWEEN TOPICS. School of Dramatic Art, Moscow*
2018 D'UNE RIVE À L'AUTRE / FROM SHORE TO SHORE. I-Gallery, Paris*
2018 FROM SHORE TO SHORE. Buksir Gallery, Lipetsk*
2017 «The Personal and Pre-personal». ART Object Gallery, St. Petersburg*
2017 «Bridges». The Museum of Saint Petersburg art of the 20th - 21st century*
2017 «Bridges». Expo-88 Art Gallery, Moscow*
2015 «The Boat». Expo-88 Art Gallery, Moscow*
2014 «In motion». Expo-88 Art Gallery, Moscow
2013 «Two rivers - deux fleuves». The Radishchev State Art Museum in Saratov, House-Museum of P.V. Kuznetsov, Saratov
2012 «Navigation». Expo-88 Art Gallery, Moscow*
2011 «RICORDI». Expo-88 Art Gallery, Moscow*
2010 «Water, shores». Art gallery “LES”, Moscow*
2010 «A House With Windows Facing East». House-Museum of P.V. Kuznetsov, Saratov
2010 «SAINT-LOUIS BRIDGE». Expo-88 Art Gallery, Moscow
2009 «The Main Topic». Gallery of Fine Arts, Moscow*
2009 «Collected Works». The Marc Chagall Museum (Vitebsk, Belarus)*
2008 «MARCH/APRIL/PARIS». New Studio, Moscow
2007 «Summary». Ulitsa OGI Gallery, Moscow*
2006 «Painting With Explanations». The Novosibirsk State Art Museum*
2006 «Cote d’Armor». Gallery Bretagne Nouvelle Vague, Art-Manege*
2005 «Art dans les Cites». Town Hall of Quintin; Town Hall of Jugon-les-Lacs; Town Hall of Pont-Croix. Brittany, France*
2005 The World Bank (Moscow office)*
2004 «Russiarte» Gallery. Bologna, Italy*
2003 «Landscape without sky and earth». “Manege” Gallery, Moscow*
2001 «Encyclopedia of the artist». “Manege” Gallery, Moscow*
2001 «Encyclopedia of the artist - II». Central House of Artists, Moscow*
2001 «Encyclopedia of the artist - III». «Russian gallery», Tallinn*
2000 «Our heritage» Magazine Gallery, Moscow*
1999 «Water, Glass, Mirror». “Manege” Gallery, Moscow*
1998 «A Book On a Picture». Gallery of the International University, Moscow*
1997 Amro ABN Bank (Moscow branch)
1997 World Bank (Moscow branch)*
1996 «Painting With Explanations». Central House of Artist*, Moscow
1995 Central House of Artist, Moscow*
1994 Exhibition Hall of the Board of the Union of Artists, Moscow*

*Together with Igor Kamyanov

SELECTED GROUP EXHIBITIONS

2023 «The Sky Is Getting Closer». Kovcheg Gallery
2022 «Our Time» - KRAFT-PAVLOVA FOUNDATION gallery
2021 «Gift From The Editorial Board of Nashe Nasledie Magazine». Abramtsevo Museum-Reserve
2020 «Artists And Collectors – To The Russian Museum». The State Russian Museum
2020 «The Town Is Acting Up». Kovcheg Gallery
2019 «Journeys Through Dreams». ARTSTORY Gallery, Moscow
2018 «Art Should Belong». Kovcheg Gallery
2018 «30 Years Together». EXPO-88 – at the PROMGRAPHICA gallery
2014 «Russian Nile». The Radishchev State Art Museum in Saratov.
2013 Art Museum, Khanty-Mansiysk. 2013 Sterh Gallery, Surgut.
2011 School of Dramatic Art, Moscow
2014 «Contemporary Art In The Collection Of I. Grekova». Nashe Nasledie magazine gallery, Moscow
2013 «+15». Otkrytyy Klub (Open Club), Moscow
2013 «25x25». Expo-88 Art Gallery, Moscow
2012 «848. Georges Macheret and Nadia Volkonskaya collection. The State Hermitage Museum, St. Petersburg
2012 Viktor Sorokin Museum of Art, Lipetsk
2011 «Sudak. Burdzhelyan And Students». Esther Gallery, Moscow Jewish Community House, Moscow
2009 «EM» Symposium. Nida, Lithuania
2007 «Artographs». New Manege, Moscow
2007 «Art dans les Cites». Central House of Artist, Moscow
2006 «Art dans les Cites». Maison de la Bretagne, Paris
2006 «Art dans les Cites». Town Halls of 17 cities in Brittany
2006 «9 Contemporary Russian Artists». Viterbo, Italy
1996-1998, 2003-2006 ART-MANEGE International Art Fair
2005-2006 «About Painting». Novosibirsk State Art Museum; Surgut Art Museum; Museum of Nonconformist Art, St. Petersburg
2005 «ART-KARLSRUHE» International Art Fair. Karlsruhe, Germany
2004 «ART-PARIS» International Art Fair. Paris
2004 «Inner Circle. Artists Of The Manege Gallery». M’ARS Centre of Contemporary Arts, Moscow
2004, 2003, 1996-1998 ART-MANEGE International Art Fair. Moscow
2003 «Figurative As Abstraction». Sam Brook Gallery, Moscow
2002 Gallery Saoh & Tomos B, Tokyo
2000-2003 «ST’ART» International Art Fair. Strasbourg, France
2000 «Twenty Parallels». Moscow Museum of Modern Art
1998 «Academia del’Arte». International University Gallery, Moscow
1997, 1998 «ARCO» International Art Fair. Madrid
1997 «What The Artist Wanted To Say». Central House of Artist, Moscow
1996 «Die kraft der stille». Art Museum, Hildesheim, Germany - «Art kontor», Frankfurt am Main, Germany

SELECTED BIBLIOGRAPHY

I. Stezhka. «Windows Wide Open To Life». RUSSIAN STUTTGART, 2011
S. Terekhova. «The Main Topic». MOSCOW ARTIST, May 2009
E. Alimova. «Impressions ‘Pinned’ To Paper». VITEBSKIY PROSPEKT, January 22, 2009
N. Bondarenko. «Forms Inspired By The Cosmos». VITSYEBSKI RABOCHY, January 17, 2009
T. Pasternak. « ‘Decorated Initials’ And Other Main Themes». NARODNAYE SLOVA, January 20, 2009
D. Smolev. «The Base Element». // NOVAYA YUNOST No. 2, 2007
Carnets de Voyages de Peintres Russes (Travel Diaries of Russian Painters) dans les Petites Cites de Caractere de Bretagne (in the Small Cites Like Brittany). Rennes, 2006 (album of 7 artists)
Arte e Cultura della Russia a Viterbo (Art and Culture of Russia in Viterbo). 9 Pittori Contemporanei dalla Russia (9 Contemporary Painters from Russia). Palazzo degli Alessandri, April 7, 2006 - May 8, 2006 (group exhibition catalogue – 19 ill., text)
Round table at the editorial office of Nashe Nasledie magazine. «Artistic Tradition: Between The Past And The Future». NASHE NASLEDIE No. 73, 2005
Un parfum slave dans l’air de Pont-Croix (A Slavic Fragrance In The Air Of Pont-Croix). “Ouest-France”, June 09, 2005
Un vernissage pour les artistes russes (An Opening For Russian Artists). “Le Petit Bleu”, July 07, 2005
Deux peintres Russes prennent la cite pour modele. “Ouest-France”, July 18, 2005
K. Sutyagin. «Slowly Approaching Bergman». DEKORATIVNOYE ISKUSSTVO (DECORATIVE ART), No. 4, 2004
V. Chaykovskaya. «Escape From The Gaze». // LITERATURNAYA GAZETA (LITERATURE NEWSPAPER) February 6, 2002
O. Yablonskaya. «I. Kamyanov And N. Krestinina: The Rehabilitation Of Painting». // NASHE NASLEDIE (OUR HERITAGE), No. 59-60, 2001
V. Khan-Magometova. «The formula of transformation». // DEKORATIVNOYE ISKUSSTVO (DECORATIVE ART), No. 4, 2001
Yu. Loginova. «Stop, fragment!» // KULTURA (CULTURE), No. 22, 2001
D. Smolev. «From The Life Of Reflections». // NOVYYE IZVESTIYA (ACTUAL NEWS), October 27, 1999
S. Safonov. Paintings and books. Kamyanov And Krestinina Mastering Conceptualism». // VREMYA (THE TIME) MN October 19, 1998
A. Kantor. «Painting Continues». // DEKORATIVNOYE ISKUSSTVO (DECORATIVE ART) No. 1 -2, 1997

Проект

По пути. Живопись Надежды Крестиной
20.04.2026 – 05.07.2026

Музей Архитектуры имени А.В. Щусева
Директор
Наталья Шашкова

Издание к выставке

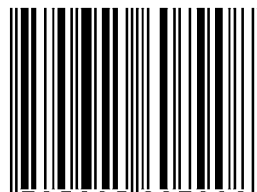
Издатель
Ксения Лагойская
Подготовка
Ольга Марутян
Дизайн/верстка
Константин Корнаков

В издании каталога использованы изображения музейных предметов
отдела хранения архитектурно-графических фондов
Государственного научно-исследовательского музея архитектуры имени А.В. Щусева

Издание отпечатано в типографии
FINE ART PRINT
Тираж 500 экз.

WWW.LAGOISKAYA.ART

ISBN 978-5-6056079-0-8



9 785605 607908 >