

дворца на расширенном заседании Петроградского Совета, на котором присутствовали многие защитники города.

Отстояв Республику Советов на всех фронтах, наш народ начал жить и трудиться в мирных условиях. Вместе со всеми стала строить новую жизнь и Московская застава.

ПЕРВЫЕ МИРНЫЕ ДЕСЯТИЛЕТИЯ

Советская власть дала народу землю, фабрики, заводы. И на Забалканский проспект пришла новая жизнь. В 1922 году, в пятую годовщину Октября, его переименовали в Международный. Назывался он так только до железнодорожной ветки, дальше шло Московское шоссе. Жизнь этой магистрали отразила те трудности, которые переживала страна на заре Советской власти. Хозяйственная разруха, явившаяся результатом империалистической и гражданской войн, отрицательно сказалась на работе предприятий Московской заставы: заводы и фабрики работали не на всю мощь, так как не хватало топлива и сырья, из-за нехватки электроэнергии редко ходили трамваи, по этой же причине во многих домах не было освещения, дрова в город не подвозились и квартиры нечем было отапливать.

Но жизнь проспекта — яркая страница истории борьбы за становление и упрочение социализма в годы первых пятилеток. С ним связаны реализация плана ГОЭЛРО, индустриализация, переоборудование старых предприятий на базе новой техники, развитие социалистического соревнования, стахановское движение, культурная революция, новое жилищное строительство, рост материальной и культурной жизни людей.

Все это мы увидим на примере работы отдельных

предприятий, вузов, научных учреждений проспекта, его реконструкции и благоустройства.

В январе 1918 года был национализирован завод «Сименс — Шуккерт». Общая разруха, поразившая в те годы страну, легла тяжелым бременем и на это предприятие. Когда же VIII Всероссийский съезд Советов в декабре 1920 года принял ленинский Государственный план электрификации России (ГОЭЛРО), наступили новые времена. Высший Совет Народного Хозяйства поставил перед заводом задачу освоить производство турбо- и гидрогенераторов, в старой России практически не производившихся. Заводу было поручено дать стране и энергию для машин и свет. Назвали его «Электросила». Решение об этом новом названии было принято Петроградским Советом в ноябре 1922 года. Вскоре с ним слились несколько небольших заводов: машиностроительный «Артур Коппель», аккумуляторный, «Зигель» и другие, расположенные по обе стороны Московского шоссе.

Когда началось строительство Волховской ГЭС — первенца электрификации, «Электросила» получила заказ на изготовление четырех генераторов, еще четыре заказали в Швеции. Наступили горячие дни, полные героического трудового подъема всего коллектива. Специалисты завода Р. А. Лютер, А. Е. Алексеев, С. В. Моцевич и другие разработали проект гидрогенератора. Задание было выполнено в срок. Волховский генератор по тому времени являлся самой большой электрической машиной в Европе. Советские генераторы оказались лучше шведских. Ими было положено начало советскому генераторостроению.

Волховская электростанция была торжественно пущена 19 декабря 1926 года, а через десять лет ей было присвоено имя В. И. Ленина.

В 1927 году в советской промышленности было принято решение о строительстве самых мощных в то время гидрогенераторов для Днепровской ГЭС. Заказ на изготовление пяти машин передали американской фирме «Дженерал электрик», остальные четыре поручили «Электросиле». В 1932 году первый генератор для Днепровской ГЭС был готов. В том же году советский народ выполнил первую пятилетку за четыре года и три месяца; электросиловцы вложили в эту победу свое умение и энтузиазм. В 1938 году они уже полностью освободили страну от импорта генераторов.

Ленинградская партийная организация оказывала заводу непрерывное внимание и всяческую поддержку. Сюда неоднократно приезжал Сергей Миронович Киров. В 1934 году «Электросиле» было присвоено его имя.

За двадцать лет мирного труда завод превратился в могучий арсенал энерговооружения Советского Союза. Перед Великой Отечественной войной восемьдесят процентов всей мощности электростанций страны обеспечивалось генераторами, созданными на этом заводе.

За выдающиеся заслуги в отечественном энергомашиностроении «Электросила» в 1939 году была награждена орденом Ленина.

В 1918 году был национализирован бывший завод Речкина, он получил название «5-й Государственный механический и обозный завод», с 1922 года носит имя рабочего Егорова.

Иван Егорович Егоров родился в 1888 году в семье крестьянина-бедняка, рано потерял отца и двенадцатилетним мальчиком ушел с артелью плотников на заработки в Петербург. Здесь он стал рабочим. Революция 1905—1907 годов приобщила его к революционному движению, а в 1908 году Егоров вступил в партию большевиков.

В начале 1917 года партия направила его на завод

Речкина, где он успешно возглавил парторганизацию и рабочий коллектив. Во главе с Егоровым рабочие завода Речкина вместе с другими красногвардейцами Московской заставы штурмовали Зимний. Летом 1918 года партия направила его вместе с отрядом питерских рабочих в Пензенскую губернию, на борьбу с контрреволюционными кулацко-эсеровскими мятежами.

В августе 1918 года в Пензе был раскрыт антисоветский заговор, заговорщиков арестовали, следствие поручили Егорову. 23 сентября он погиб в вооруженной схватке с контрреволюционерами, пытавшимися устроить побег арестованным. Товарищи привезли его тело в Петроград. Могила Ивана Егоровича Егорова находится на Волковском кладбище.

В годы гражданской войны завод работал на оборону Родины: ремонтировал военно-санитарные поезда, чинил полуразрушенные товарные вагоны, выпускал обозные повозки и походные кухни, строил на железнодорожных платформах импровизированные бронепоезда, вооруженные орудиями мелкого калибра и пулеметами. Эти поезда не раз определяли исход боевых операций.

После гражданской войны вконец разоренной стране не откладывая нужно было восстановить транспорт. Завод снова ремонтировал вагоны, выпускал крестьянские телеги и колеса, а для торфоразработок вагонетки. В 1925/26 хозяйственном году были построены уже сто пятьдесят новых пассажирских вагонов. По заданиям первого пятилетнего плана завод имени Егорова переходил на строительство пассажирских вагонов дальнейшего следования. За пятилетие нужно было дать более тысячи таких вагонов. Работать по-старому, когда весь процесс сборки вагона — от закладки до обшивки его железом — производился на одном месте, уже было нельзя. В 1929 году возникла мысль о конвейере; он был создан за три месяца и вступил в строй в апреле

1930 года. Завод заработал по-новому. Он первым в стране отказался от применения заклепок и перешел на электросварку вагонных тележек и рам, в результате чего возросла производительность труда и экономия металла составила почти две тонны на вагон.

Можно сказать, что егоровцы в годы первой пятилетки совершили подлинную революцию в отечественном вагоностроении и выполнили план первого пятилетия за три года.

В 1932 году Серго Орджоникидзе — народный комиссар тяжелой промышленности — поручил ленинградским вагоностроителям производство мягких пассажирских вагонов. Для их серийного выпуска построили на заводе специальный цех, заново переоборудовали ряд других. Завод стал неузнаваем. Коллектив освоил серийное изготовление вагонов международного сообщения, жестких купейных, багажных и салон-вагонов. Уровень дореволюционного производства остался далеко позади.

В 1930-е годы продукция завода стала известна за границей, в 1937 году на Парижской международной выставке его мягкий вагон с четырехместным купе был отмечен медалью «Гран-при» и Почетной грамотой.

В 1938 году егоровцы получили задание спроектировать и построить первый в Советском Союзе цельнометаллический вагон.

Заказ был выполнен за несколько месяцев.

Преобразилась за годы Советской власти и фабрика «Скороход».

Сразу же после Октябрьской революции хозяева фабрики перевели в заграничные банки десять миллионов рублей, и часть старых ее владельцев покинула Россию. Оставшиеся начали с того, что отказались уплатить жалованье красногвардейцам фабрики, участвовавшим в установлении Советской власти, за дни с 24

октября по 2 ноября 1917 года. В ответ рабочие заявили, что хозяева немедленно будут арестованы, если требование не выполнят. Тогда предприниматели стали на путь саботажа: скрывали запасы сырья и продукции, стремились вызвать недовольство рабочих, запутывая расценки, срывали своевременную выдачу жалованья. Но Совет Народных Комиссаров в середине ноября издал Декрет о рабочем контроле. Теперь контроль рабочих над производством опирался на советский закон.

В декабре 1918 года фабрика была национализирована, и почти одновременно Главное интендантское управление Красной Армии заключило с нею бессрочный контракт на поставку армейской обуви.

Весной, во время наступления Юденича, враги активизировали свою контрреволюционную деятельность, они прибегли к индивидуальному террору. На фабрике «Скороход» 1 апреля эсерами был убит вожак коммунистов Я. А. Калинин. Когда в этот день, в половине шестого вечера, рабочие выходили из проходной на Заставской улице, Калинин, бывший с ними, увидел, как четверо неизвестных разбрасывают в толпе листовки. Он бросился вперед, отнял у одного из них пачку и задержал его. Но провокатор вырвался и тут же несколько раз выстрелил в Калинина в упор. Одна из пуль попала в сердце. Убийце удалось скрыться, двое других были задержаны.

Яков Андреевич Калинин проработал на фабрике много лет, его ценила парторганизация и любили рабочие. «Яков Калинин, — писал один скороходовец, — был очень популярен на фабрике. Он имел богатый природный ум. Мог разбить противника в любом спорном вопросе...»¹⁷. По желанию рабочих 7 ноября 1922 года «Скороходу» присвоили имя Я. Калинина.

Скороходовцы с честью выдержали испытания гражданской войны, интервенции и разрухи. ВСНХ в

сентябре 1920 года занес фабрику в список образцовых предприятий республики.

В стране начинался восстановительный период. Быстро стал набирать силу и «Скороход», но его дальнейшее развитие требовало новых машин и материалов. Их выписывали из-за границы, но этого было мало. Все необходимое дала индустриализация страны.

В конце 1920-х годов на фабрике, впервые в истории отечественной обувной промышленности, приступили к внедрению поточно-конвейерной системы, и в 1927/28 хозяйственном году «Скороход» дал шесть миллионов шестьсот тысяч пар обуви.

Стахановское движение, охватившее всю страну, сыграло свою роль и на «Скороходе». С рекорда бригадира затяжчиков обуви Николая Сметанина оно началось во всей легкой промышленности. 21 сентября 1935 года Н. С. Сметанин за семь часов перетянул тысячу четырех пар обуви, вместо шестисот восьмидесяти по норме. К 1 января 1936 года у него на фабрике было уже три тысячи сто семьдесят три последователя.

Выдающимся достижением тех лет не только в отечественной, но и в мировой практике была горячая вулканизация, благодаря которой процесс изготовления обуви сократился на двадцать пять операций, а качество значительно улучшилось.

27 октября 1934 года Комитет по изобретательству при СТО выдал авторское свидетельство инженерам «Скорохода» И. А. Вейнбергу, В. Т. Зуеву, М. И. Магиду и Ф. В. Хомякову, зафиксировавшие приоритет советских специалистов в изобретении метода горячей вулканизации нижней части обуви.

20 июля 1940 года Президиум Верховного Совета СССР принял Указ о награждении фабрики орденом Ленина.

Так развивались и работали до Великой Отечествен-

ной войны ведущие предприятия, расположенные на Международном проспекте.

С первых дней Советской власти круто изменилась жизнь высших учебных заведений.

На Международном проспекте, в доме 9, продолжал работать институт, выпускавший инженеров путей сообщения. Окончившие его Г. О. Графтио и Б. Е. Веденеев, впоследствии академики, на заре Советского государства стали участниками проектирования и строительства первых крупных электростанций. Г. О. Графтио руководил строительством первенца ленинского плана электрификации страны — Волховской ГЭС, носящей имя В. И. Ленина.

Советская власть открыла двери высших учебных заведений рабочим и крестьянам. В 1919 году появились рабочие факультеты, и в 1921 году рабфак был открыт при этом институте. Он разместился на набережной Фонтанки, 117, в здании бывшего министерства путей сообщения. В первом учебном году сюда пришли на занятия сто восемьдесят пять студентов, сто тридцать из них были рабочими, тридцать четыре — крестьянами, двадцать один — служащими. После первого года обучения пятьдесят два рабфakovца перешли на первый курс института. Так начал складываться новый коллектив советского вуза.

В 1930 году институт получил название — Ленинградский институт инженеров железнодорожного транспорта.

Перед Великой Отечественной войной в ЛИИЖТе обучалось четыре тысячи студентов, более того, на базе этого института в Ленинграде открыли транспортные вузы: автодорожный, водного транспорта, гражданского воздушного флота.

При участии коллектива ЛИИЖТа создавались подоб-

ли клятву победить или умереть. На этот раз они выехали на фронт в район Гатчины. После разгрома врага курсанты возвратились в город и приступили к занятиям.

В 1920 году положение на фронтах гражданской войны изменилось к лучшему, и Советское правительство решило реорганизовать сеть военно-учебных заведений. Курсы были преобразованы в 1-ю Петроградскую артиллерийскую школу комсостава РККА с трехгодичным сроком обучения. Школе передали знамя курсов, овеянное славой сражений в годы гражданской войны. Спустя семнадцать лет, в 1937 году, артиллерийская школа стала училищем.

Примером тому, как победа Октябрьской революции благотворно повлияла на развитие наук, может служить работа Палаты мер и весов.

Уже в сентябре 1918 года Совет Народных Комиссаров РСФСР принял декрет «О введении международной метрической системы мер и весов». В Палате были открыты три новые исследовательские лаборатории: нормальных элементов, магнитная и оптических измерений. В 1922 году Совет Труда и Оборона (СТО) утвердил первое советское Положение о Главной палате мер и весов, определившее ее ведущую роль в установлении единой системы мер в государстве. Одновременно при Главной палате был создан Комитет эталонов и стандартов во главе с академиком Д. П. Коноваловым. Палате передали еще одно (пятое) здание на проспекте. С 1931 года она стала Всесоюзным институтом метрологии и стандартизации. Через три года его переименовали во Всесоюзный научно-исследовательский институт метрологии — ВНИИМ.

Вплоть до Великой Отечественной войны ВНИИМ непрерывно осваивал новые области измерения, для чего создавались лаборатории акустических измерений,

измерений в области высоких и низких температур и другие. Одновременно институт вел разработку теоретических основ метрологии. В результате появился труд крупнейшего советского метролога профессора М. Ф. Маликова «Основы метрологии», на котором были воспитаны целые поколения инженеров и научных работников.

В 1928 году в главном здании института был открыт музей Менделеева, хранящий кабинет ученого в том виде, в каком он был при жизни Дмитрия Ивановича.

Не представляется возможным в книге небольшого объема познакомить со всеми предприятиями и научными учреждениями, расположенными на проспекте того времени, но и рассказанное свидетельствует о том, что жизнь этой магистрали — яркий пример грандиозных достижений советских людей в развитии промышленности и науки в первые мирные десятилетия истории нашего государства.

В те же годы стал преобразоваться и облик Международного проспекта.

20 августа 1918 года декретом ВЦИК отменялась частная собственность на городскую недвижимость, в том числе на здания, управление домами передавалось домовым комитетам. Было организовано массовое переселение рабочих из лачуг, подвалов, «углов» в удобные квартиры. В большой мере это коснулось Забалканского проспекта, особенно в той его части, которая находилась за Обводным каналом.

Как и во всех рабочих окраинах, за Московской заставой развернулись работы по благоустройству, проводились «санитарные недели». Сами жители уничтожали свалки, очищали дворы, разбирали ненужные заборы, приводили в порядок мостовую, закрывали кабаки и трактиры.

В 1918 году по инициативе рабочего-большевика И. Г. Коняшина на Забалканском открыли первую в районе больницу, позже получившую его имя. Под больницу заняли тогда двухэтажный дом (№ 104).

Иван Григорьевич Коняшин родился на Рязанщине в 1889 году в семье безземельного крестьянина. В детстве батрачил, в шестнадцать лет приехал в Петербург. Вначале перебивался случайными заработками, потом устроился на завод Зигеля за Московской заставой. Позднее работал в трамвайном парке, потом на фабрике «Скорород». В 1917 году сделал свой выбор, вступив в партию большевиков. Скороходовцы избрали его в Петроградский Совет рабочих и солдатских депутатов. Коняшин был талантливым человеком, прирожденным оратором. Умело разъяснял рабочим сложные политические вопросы. Перед Октябрьским вооруженным восстанием он выступал с горячими речами на фабриках и заводах. После победы революции Коняшин работал в Московско-Заставском райкоме партии.

Осенью 1918 года он отправился по заданию партии в большую агитационную поездку на Восточный фронт, а весной 1919 года — на Дон за хлебом для голодающего Петрограда, во главе рабочего продовольственного отряда. На Дону белые расстреляли и его, и его жену. «Да здравствует партия большевиков!» — были последние слова Коняшина, брошенные в лицо палачам.

В 1922 году трамвайщики назвали свой Московский парк именем Коняшина.

Наряду с благоустройством в 1920-е годы на Международном проспекте началось новое строительство. Первое новое сооружение (дом 116) появилось там в 1925 году. Это была пожарная часть, построенная по проекту архитектора Д. П. Бурыйкина. В отличие от дореволюционных она была рассчитана не на конные упряжки, а на пожарные машины. Здание существует и ныне. Его фасад украшен рельефом: каска пожарни-



Пожарная часть. Архитектор Д. П. Бурыйкин. 1925.

ка и дата — 1925. Здание, как одну из ранних построек Ленинграда, взяли под охрану государства.

Особенно широко развернулось строительство в Ленинграде после 1926 года, когда завершилось восстановление промышленности и городского хозяйства, понес-

ших большой урон во время первой мировой и гражданской войн.

Международный проспект за Обводным каналом стал одним из примеров невиданных по размаху работ по социалистическому преобразованию окраин. Его расширили (местами до шестидесяти пяти метров), начали прокладывать водопровод, асфальтировать, создавать электрическое освещение, тянуть трамвайную линию до Средней Рогатки и производить другие необходимые работы.

Изменился характер застройки, рождались доныне неизвестные типы зданий, и не только в Ленинграде, но и по всей стране, вызванные к жизни новыми потребностями общества, в частности осуществлявшейся культурной революцией. Так, в 1929—1931 годах по проекту архитектора М. С. Рейзмана был построен Дом культуры имени Капранова (дом 97), а в 1931 году по проекту Н. Ф. Демкова — Дом культуры имени Ильича (дом 152). Первый — для рабочих фабрики «Скороход», второй — для завода «Электросила».

Дома культуры призваны были нести культуру в массы, приобщать людей к ее достижениям, способствовать всестороннему развитию человека труда. Поэтому в подобного рода сооружениях делались театральные и кинозалы, лектории, помещения для кружковой работы. Строили их в бывших рабочих районах, где до революции и не помышляли о театрах, кино или других культурных мероприятиях, и сам факт их появления свидетельствовал о стремлении уничтожить разницу между центром и окраинами, создать единый социалистический город.

Оба эти сооружения невелики, они имели целью обслуживать не район, а лишь одно предприятие. Не претендовали они и на важную градостроительную роль. Однако все же именно они положили начало формированию нового облика проспекта.



Фрунзенский универмаг и Ново-Московский мост через Обводный канал.

Большое значение в этом плане имело строительство здания также нового назначения — для Московского районного Совета депутатов трудящихся. Оно велось в 1930—1935 годах по проекту архитекторов И. И. Фомина, В. Г. Даугуля и Б. М. Серебровского (дом 129). Его форма подчеркнута асимметрична. С южной стороны

помещен цилиндрический объем, в центре которого высокий пятиэтажный круглый зал, перекрытый большим фонарем, ограниченный поэтажно расположенными широкими кольцеобразными галереями. На галереи выходят двери кабинетов. Здесь находятся в основном те помещения райсовета, деятельность которых связана с приемом посетителей. Перед центральной частью здания, несколько удаленной от красной линии проспекта, — широкая пологая лестница и небольшая озелененная площадь.

В начале 1930-х годов на Московское шоссе, тогда за пределы города (сейчас дом 13), вынесли бывший скотопригонный двор и бойню. Там построили Мясокомбинат, и туда перенесли скульптуры быков. На освобожденной территории, в глубине ее, возвели здание Молочного завода (архитекторы В. Ф. Твелькмейер, А. М. Соколов и И. И. Фомин. 1932—1934).

С четкой градостроительной целью — соединить воедино старую и вновь создаваемую застройку проспекта — в 1934—1938 годах было создано здание Фрунзенского универмага по проекту коллектива архитекторов во главе с Е. И. Катониным. Дугообразная колоннада, идущая вдоль изогнутой линии Обводного канала, замыкает перспективу проспекта с южной стороны.

В те же годы приступили к работам по благоустройству Обводного канала. В 1935—1939 годах стали строить вертикальные стенки набережных и облицовывать их диабазом.

На старой части проспекта появились новые памятники. 3 мая 1925 года перед Технологическим институтом открыли памятник Г. В. Плеханову — один из первых, появившихся в нашем городе после революции, в соответствии с ленинским планом монументальной пропаганды. Его автор — И. Я. Гинцбург. На лицевой стороне пьедестала имеется рельефная надпись: «Г. В. Плеханов. 1856—1918». Памятник представляет собою двухфи-

имевшие целью социалистическое преобразование окраины.

Решающую роль в преобразовании Международного проспекта сыграло Постановление ЦК ВКП(б) и СНК СССР от 10 августа 1935 года о плане развития города Ленинграда, на основе чего 26 августа того же года объединенным пленумом горкома ВКП(б) и Ленсовета была принята резолюция «Об отправных установках для разработки плана развития города Ленинграда». После этого ленинградские зодчие под руководством главного архитектора города профессора Л. А. Ильина в 1938—1939 годах разработали генеральный план, который к началу Великой Отечественной войны еще не был утвержден, хотя работы по нему уже велись.

План предусматривал развитие города на юг, юго-запад и юго-восток. Ведущее место отводилось развешиванию строительства в Московском районе, а Международный проспект рассматривался как главная радиально-планировочная ось южной части города.

В то время он делился на две части: до железнодорожной ветки шел Международный проспект, а за нею начиналось Московское шоссе, где стояли редкие маленькие домишки и тянулись пустыри. План включал в застройку эту часть магистрали, предполагал органическое соединение старого центра с новыми районами, весь проспект рассматривал как единый архитектурный комплекс. Большое внимание уделялось формированию его силуэта введением высотных доминант, системы площадей, расширением проезжей части и тротуаров, с учетом роста населения города и транспорта. От Обводного канала к югу намечалось последовательное увеличение объемов построек, повышение этажности зданий у нынешних Кузнецовской, Бассейной улиц и у Дома Советов. Строительство должно было производиться не только вдоль красной линии, но и в глубину, целыми жилыми кварталами. Вновь прокладываемые улицы, пе-

ресекающие проспект или отходящие от него, связывали Московский район с Кировским и Невским.

В работу по реализации плана на Международном проспекте включились все ведущие мастерские треста «Ленпроект», руководимые Н. А. Троцким, А. И. Гегелло, Г. А. Симоновым, Е. А. Левинсоном, И. И. Фоминым, А. А. Олем и другие.

С 1936 года развернулись крупные работы. На громадном пространстве формировались новые кварталы, вырисовывались контуры будущих площадей, закладывались зеленые массивы.

Ядром застройки не только Московского района, но и всего города стала предполагаемая главная площадь Ленинграда в районе Московского шоссе (ныне Московская площадь).

В осуществление этого решения был объявлен Всесоюзный конкурс на проектирование Дома Советов. В конкурсе приняло участие одиннадцать авторских групп. За основу был принят проект архитектора Н. А. Троцкого, и под его руководством коллектив проектировщиков составил окончательный вариант. Строительство Дома Советов началось в 1936-м и закончилось в 1941 году, но внутренняя отделка была завершена после Великой Отечественной войны. Сейчас здание находится под охраной государства как памятник архитектуры.

В ту пору этот дом стал самым крупным административным зданием в стране. Монументальное, с выразительным, четким силуэтом, оно приподнято на стилобат со ступеньками и пандусом. Центр главного фасада выделен четырнадцатиколонным портиком и двумя пилонами, акцентирующими вход, завершен он скульптурным фризом (скульптор Н. В. Томский) и государственным гербом, обрамленным знаменами (скульптор И. В. Крестовский). Более мягко и камерно решен восточный фасад с полукруглым выступом конференц-зала, обращенным в сад.

Отделка красным и серым гранитом, белым цементом с добавлением доломитовой крошки, слюды и охры делает здание светлым и легким. Все сооружение имеет представительный, величественный вид.

Перед Домом Советов планировалась главная площадь для демонстраций; на оси центральной дуговой магистрали (сейчас Ленинский проспект и улица Типанова) предполагалось целое «ожерелье», к сожалению, не созданных площадей: Театральной, Круглой, аван- и арьерплощадей, а южнее и севернее Дома Советов по Московскому шоссе — две вспомогательные демонстрационные, которые так и назывались — Южная и Северная.

Наибольший фронт строительных работ в этом будущем центре города развернулся южнее завода «Электросила». Этим объясняется парадный облик некоторых жилых домов, построенных на проспекте.

К числу наиболее удачных жилых построек относятся два дома — 145 и 147 (архитекторы Е. А. Левинсон, И. И. Фомин и М. П. Савкевич. 1939—1940). Авторы хотели использовать художественные средства, соответствующие советской жилой архитектуре. Фасады просты, главное внимание обращено на пропорции зданий и их частей. Основным декоративным моментом являются легкие портики, установленные на пилонах в верхней части зданий. С ними хорошо гармонирует дом 149 (архитекторы А. И. Князев, Л. Ю. Гальперин и А. Р. Соломонов) — учебный корпус пожарного техникума.

Интересно решены дома 206 и 208 (архитекторы А. И. Гегелло и С. В. Васильковский. 1937—1940). В них радует все: точно найденные объемы, тщательная прорисовка деталей, высокое качество строительных работ. Основные архитектурные элементы — балконы, витрины магазинов.

Обращают на себя внимание принципы застройки. Дома не стоят вплотную друг к другу, нет дворов-колод-



Жилой дом (№ 145). Архитекторы Е. Л. Левинсон, И. И. Фомин, М. П. Савкевич. 1939—1940.

цев, дворы открытые, в квартиры беспрепятственно устремляются и свет и воздух. Характерной особенностью стало возведение целых кварталов, органически связанных между собою и окружающей средой. Каждый квартал рассматривался как целостный комплекс, с детскими учреждениями, магазинами, аптеками, скверами,

спортивными площадками, а выходящие на магистраль здания формировали ее ансамбль.

В этой части Московского шоссе для осушения местности планировался Южный обводный канал (по линии современной Бассейной улицы), а недалеко от него небольшая площадь — ныне Чернышевского. Там в 1938—1940 годах по проекту В. В. Попова были построены дома 159 и 161. Таким образом, водные протоки и площади, характерные для центральной части города, должны были продолжить свое развитие в новых районах Ленинграда.

Роль архитектурного акцента придавалась дому 190, на пересечении канала с проспектом (Б. Р. Рубаненко, Г. А. Симонов, С. В. Васильковский. 1940—1953). Дом должен был выделяться высотой. Благодаря декоративной башенке со шпилем он виден издали.

Представляют интерес жилые дома 153 и 186, построенные по проекту автора Дома Советов Н. А. Троцкого. Они представительны и просты.

В относительно старой части проспекта, между Обводным каналом и железнодорожным виадуком, тоже велись строительные работы. В районе бывшего «Горячего поля» создавался еще один архитектурный акцент. В 1938 году тут выстроили главный корпус и левое крыло дома 79, так называемый «Дом текстилей», предназначенный для рабочих текстильной фабрики на Обводном канале. Авторы проекта Л. А. Ильин и А. М. Арнольд разработали фасады лаконично, сдержанно, в спокойном ритме, выделив лишь центральную часть повышенной этажностью, эркером и аттиком. Хорошо найдено ими соотношение здания с шириной улицы и удачно решен открытый парадный сквер. (Здание охраняется государством.)

На противоположной стороне проспекта в те же годы построили школу — дом 96. Она особенно интересна тем, что смонтирована из крупных блоков за двадцать

восемь дней, а через пятьдесят шесть сдана в эксплуатацию. Здание явилось одним из пионеров крупноблочного строительства. Его автор — архитектор С. В. Васильковский. Рядом со школой выстроили ремесленное училище (дом 94). Сейчас здесь, в СГПУ № 45, готовят квалифицированных рабочих со средним образованием.

Интерес представляет Дом пушнины московского архитектора Д. Ф. Фридмана, — он создан для международных пушных аукционов (дом 98). Это своеобразное здание выставочного, торгового и делового характера. В его внутренней планировке предусмотрен специальный аукционный зал и большие, хорошо освещенные помещения, где организуются предварительные выставки образцов меха.

Назначение постройки определило монументальность фасада, оформленного колоннами, балконами, огромными окнами и аркой главного входа, что, в свою очередь, имело градостроительное значение, так как придавало парадность этой части проспекта.

В 1930-е годы на Международном проспекте и Московском шоссе всего было построено семьдесят четыре здания, заложившие основу его парадного, монументального облика. На всем протяжении к югу от Обводного канала магистраль асфальтировали, по ней пустили автобусные и троллейбусные маршруты.

В старой части проспекта строительство не велось, исключение составляло здание Фрунзенского университета. Плотность застройки там была достаточно высока, поэтому главное внимание уделялось благоустройству. Во многих дворах разобрали деревянные сараи, служившие до революции жильем, то же стали делать с домами бывшей «Вяземской лавры». В 1940 году через Фонтанку построили новый, более широкий железобетонный мост (инженер В. В. Демченко и архитектор Л. А. Носков). Его общие очертания и облицованные

гранитом арки создают иллюзию старинного каменного моста.

Завершить все работы, предусмотренные Генеральным планом 1938—1939 годов, не пришлось. Огромный созидательный труд прервала Великая Отечественная война. На военные рельсы перешла и жизнь Международного проспекта.

В ВЕЛИКУЮ ОТЕЧЕСТВЕННУЮ