

ЮЖНАЯ ЧАСТЬ

ГОРОДА

Южную часть города занимает Московский район. До революции часть его нынешней территории называлась Московской заставой.

Во второй половине XIX века вдоль дороги, ведущей на Москву, появились фабрики, заводы, склады. Благоустройство этого района ничем не отличалось от других рабочих окраин.

Рабочие здесь жили в таких же тяжелых, полунищенских условиях, как и их собратья — трудящиеся соседней Нарвской заставы.

Первые решительные преобразования здесь были проведены в годы первой пятилетки — на рубеже 1920-х и 1930-х годов.

В начале 1930-х годов на основе единого проекта планировки начато было строительство крупных жилых домов около завода «Электросила». Они были сооружены новым индустриальным способом — из крупных шлакобетонных блоков, по проекту инженеров Д. Х. Альперовича, Е. И. Герасименко и Д. М. Трофимкина. Жилмассив «Электросилы» был зачатком тех больших микрорайонов, которые затем получили широкое распространение в советской архитектуре.

На главной магистрали района — Московском проспекте — были построены одновременно Дом культуры имени Капранова и Дом культуры имени Ильича. Первый из них был спроектирован архитектором М. С. Рейзманом, второй — Н. Ф. Демковым.

Оба эти сооружения — сравнительно небольшого размера и

имеют совсем иную, чем Дворец культуры имени А. М. Горького, несимметричную форму. У них удобная внутренняя планировка, а в убранстве нет приукрашенности, ложной декоративности. Невысокие, несколько растянутые здания и не претендовали на важную градостроительную роль.

Новый размах застройка Московского района получила с середины 1930-х годов в связи с утверждением первого генерального плана развития города. По этому плану Московскому району отводилось самое видное место. Именно сюда, в южную часть Московского проспекта, намечалось тогда, как известно, переместить центр города. В это время проспект был продолжен на юг до Средней Рогатки. На всем протяжении он был заасфальтирован и превратился в широкую, благоустроенную магистраль. В соответствии с генеральным планом началась прокладка отходящих от проспекта в обе стороны улиц и связанных с ним новых площадей. Были заложены и начали строиться жилые и общественные здания.

К началу Великой Отечественной войны Московский проспект на всем протяжении представлял собой парадную, в значительной степени уже определившуюся по своему облику магистраль, хотя очень многие, притом крупные, участки не были еще и застроены.

Наряду со строительством и благоустройством новой части Московского проспекта была проведена некоторая реконструкция и в пределах старой его части, откуда проспект фактически начинается. Разобрали железные торговые корпуса на Сенной площади, — она стала большой, просторной. Дома, выходящие на площадь, надстроили, а фасады их реконструировали.

На углу Московского проспекта и Обводного канала, там, где начинается новая, широкая часть магистрали, в 1934—1938 годах по проекту архитекторов Е. И. Катонина, Е. М. Соколова, Л. С. Катонина, К. Л. Иогансена и инженера С. И. Катонина был возведен Фрунзенский универмаг. Задача, поставленная перед авторами, была осложнена узким, неудобным участком. Несмотря на это, основная часть здания, дугообразная в плане и расположенная вдоль Обводного канала, имеет выразительно решенный фасад в виде огромной колоннады из парных колонн, слитых со стеной.

Менее удачно решена головная часть здания, обращенная к Московскому проспекту. Огромные массы стен как бы сжимают объемы внутренних помещений. Проход из этой передней части здания в его хвостовую часть затруднен маршами

лестниц. Тесен и малоудобен сам вход со стороны Московского проспекта.

Несмотря на излишнюю массивность и несколько нарочитую монументальность, сооружение играет большую градостроительную роль, отмечая своим силуэтом важное место в облике города — завершение узкой старой и начало широкой новой части Московского проспекта.

За Обводным каналом, по западной стороне проспекта, на месте бывшего «Горячего поля» (участок № 79), по проекту профессора Л. И. Ильина, в 1920-х — начале 1930-х годов бывшего главным архитектором Ленинграда, был построен огромный многоэтажный жилой дом — один из лучших на проспекте. Сейчас это здание внешне кажется недостаточным современным, однако в нем есть свои достоинства: помимо удачной планировки квартир, очень верно найдены пространственные соотношения с шириной Московского проспекта, общий прием композиции — между двумя относительно низкими флигелями в глубине полураскрытого двора находится центральный, более высокий. В отделке фасадов автору удалось хорошо уловить «петербургский» характер архитектуры.

На противоположной стороне в 1938 году по проекту московского архитектора Д. Ф. Фридмана был построен Дом пушнины, в котором проводятся международные аукционы пушных изделий и выставки меховой промышленности.

Назначение здания определило подчеркнуто монументальное решение фасада, оформленного колонными портиками и большими витражами окон. Однако главный фасад здания при всей своей представительности является, по существу, лишь красивой декорацией, подражающей произведениям мастеров позднего итальянского Возрождения. Основной композиционный прием и архитектурные детали — капители колонн, антаблементы — свидетельствуют скорее об эклектических тенденциях архитектора, чем о его желании творчески переработать классическое наследие.

Среди самых крупных сооружений, возведенных до войны в пределах Московского проспекта до завода «Электросила», — здание Исполкома Московского районного Совета, возведенное к 1935 году по проекту архитекторов И. И. Фомина, В. Г. Даугуля и Б. М. Серебровского. Проект был частично переработан в 1934 году в ходе строительства. Переработка затронула в основном фасады сооружения, которые были дополнены некоторыми деталями. Изменения в проекте были вызваны

определившимися в то время в советской архитектуре декоративистскими тенденциями. Новые детали были хорошо прорисованы, но, очевидно, и в первоначальном виде, без дополнительных деталей, сооружение было бы достаточно выразительным.

Достоинство сооружения — в оригинальной и смело задуманной композиции. Поставленное на асимметричном участке, оно приобрело, естественно, асимметричную форму. Перед центральной частью образовалась небольшая площадь. С южной стороны здание завершается большим круглым объемом, в центре которого круглый же зал, ограниченный пятью поэтажно расположенными кольцеобразными галереями и перекрытый большим фонарем. На галереи выходят двери кабинетов. В этой части сооружения находятся в основном те помещения райсовета, деятельность которых связана с приемом посетителей.

За железнодорожным виадуком расположен завод «Электросила» и начинается другой участок Московского проспекта, с почти исключительно новыми жилыми и общественными сооружениями.

Многочисленные кварталы жилых домов, появившиеся до войны в районе Московского проспекта, решались целостно. Размеры их в это время — по сравнению с послевоенными — были еще невелики.

При всех достоинствах жилых зданий, построенных во второй половине 1930-х годов, в них всё же сказалось желание выделить корпуса, которые обрамляли главную магистраль района — Московский проспект. Отсюда нарочитая парадность фасадов, в отдельных случаях доходящая до пышности и граничащая с эклектизмом.

К числу наиболее удачных жилых зданий, здесь построенных, относятся два больших жилых дома (№ 145—147), спроектированные архитекторами Е. А. Левинсоном, И. И. Фоминым и М. П. Савкевичем. Авторы хотели выработать новые художественно-композиционные средства, соответствующие советской жилой архитектуре. Фасады просты, не перегружены деталями. Главное внимание архитекторов было обращено на пропорции зданий и их частей. Заботясь об оформлении магистрали, они использовали ордер, но в новом, современном его понимании. Небольшие колонки образуют легкие портики, установленные на стройных пилонах в верхней части здания. Этот мотив является здесь основным.

Среди других интересных жилых домов в южной части Московского проспекта — дома № 206—208, спроектированные

архитекторами А. И. Гегелло и С. В. Васильковским. В них довольно скромное убранство фасадов. Основные архитектурные элементы — балконы, магазинные витрины — оформлены просто и со вкусом.

На расстоянии нескольких кварталов от южной границы города, на восточной стороне проспекта, в глубине его, возвышается огромное административное здание, построенное в конце 1930-х годов по проекту архитектора Н. А. Троцкого. Сооружение было спроектировано как Ленинградский Дом Советов — главное административное здание города. Право строить его Н. А. Троцкий получил в результате всесоюзного конкурса. Его проект был отмечен первой премией. Под руководством Троцкого по окончательной разработке проекта работали его сотрудники — архитекторы Я. Н. Лукин, Я. О. Свирский, Л. М. Тверской, М. А. Шепилевский, инженер С. С. Голушкевич и другие.

В то время предполагалось переместить сюда центр города, и Дом Советов был поставлен на пересечении двух важнейших проспектов южной части Ленинграда — Московского и Центральной дуговой магистрали. Перед Домом Советов решено было создать большую парадную эспланаду. Вдоль Центральной дуговой магистрали в западном направлении, к Кировскому району, и на восток от Дома Советов, к Невскому району, должно было быть создано целое «ожерелье» площадей.

Здание, возведенное по проекту Троцкого, — одно из крупнейших административных сооружений в Советском Союзе. В плане оно имеет прямоугольную форму и включает три больших двора. Центральный замыкается сзади большим полукруглым объемом конференц-зала.

План четко выявляется в формах главного фасада. Последний имеет трехчастную структуру. Центральная, более высокая часть, ограниченная двумя башнеобразными выступами, охвачена большими полуколоннами.

Поверху идет широкий фриз, длиной 100 метров. Над ним работал действительный член Академии художеств СССР Н. В. Томский, о содружестве которого с Н. А. Троцким уже упоминалось. Над фризом, центрируя фасад, размещен большой картуш с государственным гербом и знаменами работы профессора И. В. Крестовского.

Боковые части главного фасада завершаются слегка выступающими вперед колонными портиками, но ордер здесь уже меньшего размера, чем в центре здания.

Сооружение было построено очень доброкачественно. Для отделки, которая в предвоенные годы еще не была завершена, использовались лучшие строительные и облицовочные материалы.

Административное здание на Московском проспекте стилистически резко отличается от другой, ранее рассмотренной работы того же автора — здания Кировского райсовета. Последний был возведен в самом начале 1930-х годов, когда в советской архитектуре еще не давало себя знать столь распространенное позднее увлечение классицистическими формами. Отсюда — подчеркнутая асимметрия здания, сильные контрасты основных объемов, оголенность плоскостей, ленточные окна и другое.

В административном здании мы наблюдаем совершенно иной подход к композиции и иные архитектурные мотивы. Сооружение симметрично. Согласно приемам классицистической, традиционной архитектуры выделена центральная часть, всё остальное подчинено ей. Главным, ведущим мотивом является грандиозная колоннада в центре здания. Первый этаж образует пьедестал этой колоннады, скульптурный фриз завершает ордер.

Испытанные, проверенные на опыте столетий средства дали результат: сооружение приобрело представительный, величественный вид. Его облик монументален. Однако считать, что автор пошел по проторенной дороге и лишь повторил композиционные приемы прошлого, было бы, очевидно, неверно. Троцкий создал, несомненно, новую, нешаблонную композицию. При всем желании мы не смогли бы найти прототип этого сооружения. Пропорции здания и прорисовка архитектурных частей вполне оригинальны. Колонны, например, не соответствуют классическим канонам, — они утоньшены, не имеют характерной для античных колонн припухлости ствола — так называемого энтазиса, капители упрощены. Используя в известной мере приемы и формы архитектурной классики, архитектор поновому их прочитал и основательно творчески переработал.

И всё же Троцкому не удалось избежать существенного недостатка: здание получилось слишком тяжелым, чрезмерно парадным и официальным. Необычные размеры, большие, давящие башни, подчеркивание посредством колонн и пилястр массивности стен, тяжелый руст в центре фасада, огромные парапеты и аттики — всё это искусственно «возвышает» здание над человеком.

В послевоенное время строительство в Московском районе было продолжено. Оно приобрело еще большие масштабы.

В первом послевоенном десятилетии заполнились оставшиеся пустыри.

В старой части Московского проспекта на площади Технологического института архитекторами А. М. Соколовым и А. К. Андреевым было построено здание Управления Ленинградского метрополитена. На месте бывшего Клинского рынка создан сад имени Грибоедова с монументальной металлической оградой, проект которой разработали архитекторы В. А. Каменский и Г. Л. Ашрапян. А почти напротив, на углу 5-й Красноармейской улицы, на месте разбомбленного во время войны дома был построен новый по проекту В. А. Каменского.

В середине 1950-х годов на проспекте были произведены большие работы по озеленению, посажены сотни взрослых лип, шпалеры кустарника. В это же время старый виадук в районе завода «Электросила» был заменен новым, в виде плоской, одетой гранитом арки пролетом 52 метра. Архитектурный проект виадука был разработан В. Д. Кирхоглани.

По окончании Великой Отечественной войны на Московском проспекте был создан Московский парк Победы. Его заложили 7 октября 1945 года. Спланированный на территории 68 гектаров архитекторами Е. И. Катониным и В. Д. Кирхоглани, он явился еще одним памятником победе советского народа в Великой Отечественной войне. Парк посажен трудящимися Ленинграда.

Архитектор Кирхоглани продолжал работать над развитием парковой композиции и в последующие годы. Им, в частности, были спроектированы парные павильоны, служащие главным входом в парк. Созданные по типу пропиленов Смольного, входные павильоны парка Победы тем не менее не лишены композиционного и пластического своеобразия.

Композиция парка совмещает два главных стиля парковой планировки: регулярный — геометрический и пейзажный — естественный, природный. Основные аллеи — прямые, другие же спланированы более свободно, имеют изогнутые формы. Парк украшают пруды-бассейны с небольшими зелеными островками, разнообразные деревья и кустарники — липы, дубы, клены, тополя, березы, лиственницы, сирень.

В начале парка — большой фонтан, чаша которого окаймлена водомётами с переплетающимися струями. За фонтаном — центральная аллея, она называется аллеей Героев, вдоль нее

На гранитных пьедесталах стоят шесть бюстов ленинградцев — дважды Героев Советского Союза: В. Н. Осипова, В. М. Голубева, Е. П. Федорова, В. И. Ракова, С. И. Богданова, Н. В. Челнокова. Помимо этих скульптур в парке установлены памятники Зое Космодемьянской работы М. Г. Манизера, Александру Матросову — Л. Ю. Эйдлину и французженке-патриотке Раймонде Дьен — Ц. И. Дивеевой.

По мере застройки Московского проспекта возникали новые улицы, примыкающие к главной магистрали. Среди них улицы Гастелло, Галстяна, Фрунзе, Кузнецовская, Орджоникидзе и другие.

В середине 1950-х годов появляется ряд зданий повышенной этажности. На Московском проспекте (дом № 202) по проекту архитекторов М. Е. Русакова и В. М. Фромзеля в 1953 году был возведен первый в Ленинграде десятиэтажный дом на 138 квартир. В здание встроены двухзальный кинотеатр «Дружба». Несмотря на чрезмерное увлечение авторов ордерами и использование рустовки, имитирующей тяжелую каменную кладку, удалось добиться компактной, четкой и по-своему выразительной композиции.

В 1955 году архитектором С. Б. Сперанским были внесены новые элементы в архитектурную организацию площади перед упоминавшимся выше административным зданием. Он строит два десятиэтажных дома (№ 191 и 193) на противоположной, западной стороне Московского проспекта. Они расположились симметрично — справа и слева от будущей Центральной дуговой магистрали. Дома облицованы светлой керамикой и частично внизу темно-красным гранитом. В двух нижних этажах находятся большие магазины типа универмагов. Эти два здания по характеру архитектурного убранства и по размерам в целом довольно удачно сочетаются с находящимся напротив них произведением Троцкого.

Несколько позже — в 1957 году — на Кузнецовской улице, против парка Победы, появился двенадцатиэтажный жилой дом на 152 квартиры. Это первый многоэтажный дом, построенный в Ленинграде из крупных блоков. Автор проекта — архитектор Б. Н. Журавлев.

Помимо жилых зданий в Московском районе в течение первого послевоенного десятилетия было построено много школ, детских учреждений, кинотеатров, спортивных и других сооружений.

К середине 1950-х годов Московский проспект окончательно



Читальня в Московском парке Победы.

оформился, превратился в благоустроенную магистраль, на которой уже почти не осталось незастроенных участков.

Изменения, происшедшие в советской архитектуре в середине 1950-х годов, не замедлили сказаться и на облике Московского района. Здесь, так же как и в Кировском и в других районах, развернулось в широких масштабах строительство жилых домов по типовым проектам. Воздвигнуты были и отдельные крупные общественные и жилые сооружения по индивидуальным проектам.

В начале 1960-х годов на Московском проспекте построена гостиница «Россия» на 414 номеров на 612 мест — одна из крупнейших в Ленинграде. Проект был исполнен архитекторами

гостиницы отведено удачное место — на расстоянии от шумного Московского проспекта, в глубине площади на оси парка Победы. Справа и слева кулисно располагаются жилые дома.

Здание гостиницы «Россия» отличается лаконичностью композиции. В основе — единый призматический объем, разработанный во всех десяти этажах, кроме первого, мотивом совершенно одинаковых квадратных окон. Простота объемного решения здания здесь особенно уместна, — в окружении жилых домов довоенного времени с неумеренным фасадным убранством. В архитектуру Московского проспекта включился важный градостроительный элемент, служащий как бы камертоном для всей окружающей застройки.

Здание, при подходе к нему, возникает из зелени газонов, стриженного кустарника и деревьев, оформляющих с двух сторон широкую площадку перед гостиницей. Свободные, мягкие линии растительности контрастируют с геометрическими, четкими абрисами архитектурных объемов. Высокий, облицованный красным гранитом цоколь охватывает первые два этажа. Выше — отвесная гладкая стена, покрытая светлым камнем.

Менее удачен сам вход несколько надуманной формы. Выпуклый витраж врезан в большой гранитный портал, на поверхности стекла наложены массивные мраморные наличники.

Справа от входа на особом пьедестале установлена скульптура «Россия» — женщина держит в высоко поднятых руках модель советского спутника земли (скульптор Г. В. Косов и архитектор Б. Н. Журавлев).

Внутри здания красиво решена центральная группа помещений общего пользования — большие гостиные и главная лестница. Просторен и хорошо освещен зал ресторана. Отлично отделаны поэтажные холлы и связанные с ними коридоры.

Везде активно использован цвет. В помещениях каждого этажа — своя особая гамма. Применена и декоративная живопись в виде панно на тему «Россия», работы художника Б. Я. Малюева.

Возведение гостиницы «Россия» явилось важным событием в архитектурной жизни Ленинграда. Однако в постройке есть и некоторые недостатки: излишняя массивность стен, выложенных из кирпича, тяжелые перекрытия. Легкие современные каркасные конструкции еще не нашли здесь применения.

На Московском проспекте предстоит оформить главную въездную площадь в Ленинград со стороны Московского и Киевского шоссе — площадь Победы. Она задумана авторским

коллективом под руководством С. Б. Сперанского очень широко. Площадь приобретет открытый характер. Обширное пространство при подъезде к площади застроится пяти- и восьмизэтажными точечными домами. Ритм домов будет нарастать, и в пределах уже самой площади возникнут два симметрично стоящих высотных башнеобразных двадцатизэтажных здания с квартирами для малосемейных. Это будут основные пропилеи въездной магистрали. В примыкающих к ним одноэтажных и двухэтажных зданиях разместится крупный торговый центр с продовольственными магазинами, кафе, рестораном.

Уже сейчас на обеих сторонах проспекта возвышаются огромные девятиэтажные жилые дома. Они возведены в 1963—1965 годах по проекту архитекторов, спроектировавших весь ансамбль въездной площади, — С. Б. Сперанского, Е. Ф. Владимировой, Н. В. Каменского, А. Д. Каца, В. С. Маслова, С. Л. Михайлова и инженера Н. И. Дюбова.

Дома огромной протяженности уже сейчас, хотя и нет рядом с ними многоэтажных башенных зданий, создают впечатление парадности при въезде в пределы города. Обозначилась южная граница Ленинграда.

Дома, построенные по проектам С. Б. Сперанского и его товарищей, должны быть оценены как несомненный успех ленинградской архитектуры. Составляющие в совокупности единый архитектурный ансамбль, эти здания поражают нас прежде всего огромными размерами, чеканной строгостью фасадных плоскостей, облицованных светлой, почти белой плиткой. Никаких выступов, никаких деталей. Только строгий метрический порядок квадратных окон, сплошная горизонтальная лента магазинов в первом этаже.

В верхней части массив стен прорезают слегка выступающие вперед призматические, сплошь остекленные объемы. Это мастерские ленинградских художников, которым отведены здесь квартиры. Выступы очень хорошо размещены на фасадах. Витражи расположены несколько наклонно по отношению к поверхности стены. Всё это придает архитектуре особую выразительность и остроту, индивидуализирует облик зданий. Внутри — хорошо оборудованные квартиры, очень светлые и удобные. Из окон открываются замечательные виды на Пулковое, Пушкин.

Сопоставляя эти жилые дома с более ранними, хотя бы с двумя зданиями, построенными тем же автором — архитектором Сперанским в середине 1950-х годов против большого



Жилой дом при въезде на Московский проспект с площади Победы.

административного здания, видишь большие изменения, происходящие в советской архитектуре. Она становится все более лаконичной, отказывается от невыразительной и ненужной лепной отделки. И от этого не только не проигрывает, но приобретает новые высокие качества. Рельефнее выступает логичность объемной композиции, более четко выявляются основные пропорции. Конечно, при такой лаконичности в архитектуре необходимо соблюдать определенные условия. Пропорции должны быть действительно очень выразительными, а качество работ очень хорошим.

Современная лаконичная «геометризованная» архитектура не терпит не только плохого, но и посредственного технического качества. Те же жилые дома, производимые Автовым и другими домостроительными комбинатами, при всех их недостатках, выглядели бы неизмеримо привлекательнее, если бы материалы и качество выполнения работ были бы лучшими: поверхности панелей безукоризненно ровными, оконное стекло зеркальным, переплеты — алюминиевыми, а краска не осыпа-

лась бы и не размывалась, а входила в качестве пигмента в основной строительный материал.

При строительстве домов на Московском проспекте у въезда в город соблюдены эти два условия: хорошие пропорции и достаточно высокое качество работ.

С ростом Московского района здесь, как в свое время в Кировском, возникла острая необходимость в расширении сети городского транспорта. Поэтому тут и прошла линия метрополитена второй очереди. Шестикилометровая трасса от станции «Технологический институт» до «Парка Победы» была сдана в эксплуатацию 1 мая 1961 года.

Архитекторы, работавшие по проектированию метрополитена, вместе с инженерами, строителями прошли большой путь поисков новых средств и более современных способов выражения своих архитектурных идей.

В станциях метрополитена первой очереди были свои несомненные достоинства, но мы не ошибемся, если скажем, что архитекторы, строившие их, не умели еще быть сдержанными и в должной мере лаконичными. Во многих случаях они допускали элементы некритического отбора старых трафаретных форм, элементы эклектизма.

Станции метрополитена второй очереди уже лишены украшательства. Выразительность и разнообразие обеспечены умелым подбором и сочетанием самых простых и несложных, но остроумно использованных мотивов, форм, приемов.

Фрагмент верхней части дома.



Первая станция метро в пределах Московского района получила название «Фрунзенская». Станция сооружена недалеко от Фрунзенского универмага. Автор архитектурного решения подземного зала — Б. Н. Журавлев. Тема убранства — жизнь и деятельность выдающегося советского полководца М. В. Фрунзе. Архитектор отказался от обилия декоративных мотивов, что характерно и для всех других станций второй очереди. Массивные пилоны, разделяющие подземный зал на три галереи, имеют расширяющийся книзу цоколь, облицованный белым мрамором с узкой полоской красного красного мрамора по верху. В торце центральной галереи — рельеф с изображением М. В. Фрунзе на коне, исполненный из белого анодированного алюминия. Фоном служат большие рельефные знамена, выложенные из красной мозаики.

Наземный вестибюль «Фрунзенской» первый в Ленинграде, построенный по типовому проекту, разработанному архитекторами А. С. Гецкиным и В. П. Шуваловой. Такие же павильоны сооружены на станциях «Электросила» и «Парк Победы». Все они имеют круглые в плане очертания и завершаются плоскими железобетонными куполками. Применение типового проекта значительно сократило стоимость постройки. Вместе с тем единство облика наземных сооружений способствовало единству оформления Московского проспекта как целостной городской магистрали. Павильоны очень просты в своем архитектурном убранстве. Здесь использовано сочетание гладкой матовой поверхности стен с горизонтальной лентой сплошь остекленных входов и асимметрично расположенного киоска. И экстерьер и интерьер павильонов оживляются конструктивными деталями, — переплеты дверей и витрин из алюминия.

Следующая станция — «Московские ворота» — в архитектурной разработке подземного зала связана с триумфальными воротами на площади бывшей Московской заставы. Авторы проекта — В. А. Петров и К. М. Митрофанов, работавшие при участии А. И. Горичкого, установили в конце центральной галереи картуш из военных атрибутов, представляющий собой копию в половину натуральной величины одной из арматур, венчающих Московские ворота. Картуш, обработанный под темную бронзу, с темно-красным мраморным пьедесталом, красиво выделяется на фоне белой стены.

Основные архитектурные элементы подземного зала — призматические, несколько расширяющиеся кверху пилоны, облицо-



Застройка в районе Ново-Измайловского проспекта.

ванные тем же темно-красным, со светлыми пятнистыми прожилками мрамором.

Особую четкость придают пилонам прикрепленные к их лицевым поверхностям алюминиевые вертикальные планки-ребра. На пилоны опираются гладкие полуциркульные своды.

Наземный вестибюль, спроектированный А. К. Андреевым, А. В. Соколовым и В. В. Кудрявцевым, встроен в новое четырехэтажное здание. Архитектура его скромна: небольшой круглый эскалаторный зал облицован, так же как и в других случаях, белым мрамором. Обращает на себя внимание большой наклонный козырек над входом в станцию, сильно выступающий

по сравнению с плоскостью фасада. Поддерживаемый двумя раструбообразными колоннами, козырек-навес придает особую характерность облику здания и как бы выделяет местонахождение станции метрополитена.

В ином плане решена станция «Электросила». Расположение ее рядом с заводом «Электросила» определило и тему оформления — «Электрификация страны». Авторы проекта — архитекторы С. И. Евдокимов, Н. В. Устинович и Г. М. Вланин — постарались выразить тему убранства прежде всего подчеркнуто современным характером отделки.

В основе композиции подземного зала — сводчатые галереи, соединенные прямоугольными прорезями-проходами. Своды начинаются непосредственно от пола. Стены, своды — всё покрыто простой побеленной штукатуркой. Только низкий цоколь, скамьи и боковые поверхности проходов между галереями-нефами облицованы светло-серым мрамором. Освещение дано в виде вставок матового стекла с алюминиевой решеткой. В торце центральной галереи — панно из керамики. На белый фон оштукатуренной стены наложено в виде аппликации изображение рабочего — строителя коммунизма. Выше — солнечный диск и эллипсоидальные кривые — орбиты планет и искусственных спутников. Внизу — силуэт электростанции и мачты электропередачи.

Так же как и всё архитектурное решение подземной станции, панно выполнено в современной декоративной манере. Оно производит хорошее впечатление. Композиция четко выражает основную идею. Необычен, свеж и оригинален колорит панно в желто-зеленоватом и желтовато-коричневом цвете. Теплая солнечная гамма контрастирует с холодными бело-серыми, серебристыми тонами архитектурной отделки.

Последняя станция Московско-Петроградской линии метро — «Парк Победы». Подземный зал станции спроектирован архитектором А. К. Андреевым, строителем трех станций первой очереди. Устройство этой станции необычно. Она не имеет боковых посадочных платформ. Пассажиры входят в поезда непосредственно из центральной галереи через раздвигающиеся посредством электрического устройства двери. Эта остроумная и экономичная система применена была на станции «Парк Победы» впервые в Советском Союзе. Несколько позднее по образцу этой станции в Ленинграде была построена станция «Петроградская». Станции без путевых платформ в дальнейшем полу-

чат широкое распространение при строительстве метрополитенов в нашей стране.

Архитектурное оформление единственной галереи подземного зала станции «Парк Победы» необычайно просто. Она более широкая и длинная, чем во всех предыдущих станциях, облицована светлым мрамором. Свод гладкий и чистый, без каких-либо деталей. Лишь по верху, вдоль всего зала, проходит карниз из рельефного стекла, за которым скрыты источники освещения, да автоматические двери, выполненные из алюминия, имеют боковые откосы с несложной профилировкой, напоминающей каннелюры колонн.

Мы отметили, что застройка главной магистрали района — Московского проспекта — достигла черты города. В послевоенные годы массовое жилищное строительство распространилось уже на соседние с Московским проспектом участки к западу и к востоку от него. Появились новые улицы.

Основным застройщиком Московского района является Кузнецовский домостроительный комбинат, выпускающий типовые пятиэтажные жилые дома с несущими стенами из легких и прочных материалов — шлакобетона и керамзитобетона.

Особое внимание в Московском районе было обращено на застройку Ново-Измайловского проспекта. Еще в довоенное время в разработанном тогда варианте генерального плана намечалось создать дублирующую Московский проспект магистраль по трассе путей Варшавской линии железной дороги.

Во второй половине 1950-х годов начали застраивать огромное пространство между Варшавской и Балтийской линиями железных дорог от Благодатной улицы до пересечения Центральной дуговой магистрали с Южным шоссе. Здесь был проложен Ново-Измайловский проспект шириной 100 метров и длиной три километра. Его пересекают, помимо Благодатной улицы и Центральной дуговой магистрали, Бассейная и Кузнецовская улицы.

Вся эта обширная территория пока отделена от Московского проспекта железнодорожными путями, что создает для населения известные неудобства. Но вскоре пути снимут, и к Варшавскому вокзалу будет прибывать поездка по путям Балтийской ветки. В более отдаленной перспективе снесен будет и сам Варшавский вокзал. Тогда Ново-Измайловский проспект сольется с Измайловским, проходящим в старой части города.

Пространство, примыкающее к Ново-Измайловскому, и сама эта магистраль решены как единый архитектурный комплекс, ограничиваемый с востока — Варшавской, и с запада — Кубинской улицами. Вся территория расчленена на три части. Первый участок Ново-Измайловского проспекта — от Благодатной до Кузнецовской улицы — протяжением 400 метров обрамлен огромными девятиэтажными кирпичными корпусами, служащими как бы пропилями этой магистрали. Авторы проектов — архитекторы И. М. Чайко и С. А. Ушаков. Плоскостные фасады зданий, облицованные розовым кирпичом, оживляются линиями балконов, окрашенных в два цвета. Нижний ярус корпусов прорезан сплошной лентой магазинных витрин. Необходимо отметить хорошую, вполне современную архитектуру интерьеров самих магазинов, один из которых — «Синтетика» — особенно хорошо знаком ленинградцам.

Второй участок проспекта простирается от Кузнецовской улицы до Бассейной. Это почти сплошь озелененная полоса, протяженностью 650 метров. С восточной стороны Ново-Измайловского проспекта строится большой студенческий городок, рассчитанный на 12 тысяч человек (авторы проекта архитекторы С. Б. Сперанский, С. А. Ушаков и В. В. Брагин).

За студенческим городком видна гостиница «Россия». На противоположной стороне Ново-Измайловского проспекта будет спланирован парк площадью 30 гектаров с водоемами и павильонами культурно-просветительного и спортивного назначения. По южной кромке зеленой зоны в будущем пройдет Южный Обводный канал.

Третий участок Ново-Измайловского проспекта является главным и вместе с тем наиболее протяженным — его длина достигает полутора километров. С севера и юга магистраль ограничена двумя большими микрорайонами. В них — десятки жилых пятиэтажных зданий, детские учреждения и павильоны с торговыми помещениями, ателье и мастерскими.

От Бассейной улицы до овальной площади — на пересечении с Южным шоссе, по обеим сторонам проспекта в общем ритме с пятиэтажными домами построено десять двенадцатиэтажных башнеобразных жилых зданий.

Дома на западной стороне проспекта стоят на большем расстоянии от оси магистрали, чем на восточной. Здания расположены не друг против друга, а со значительным смещением, так что каждый из корпусов на одной стороне проспекта размещается между двумя корпусами на другой стороне.



Башенный дом на Ново-Измайловском проспекте.

Башнеобразные дома контрастируют с более низкими, горизонтально протяженными зданиями и двухэтажными остекленными торговыми павильонами, определяют собой силуэт и архитектурную выразительность магистрали.

Каждое башнеобразное здание состоит из трех вертикальных, примыкающих друг к другу призматических объемов различной высоты. Главный фасад каждого из корпусов, обращенный к Ново-Измайловскому проспекту, разработан во всех этажах лоджиями. В том месте, где фасад образует уступ, введены маленькие горизонтальные окна, расположенные попарно.

Хорошо найденные пропорции общих объемов, четкий рисунок фасадов, использование цвета в окраске лоджий и частично в облицовке первого этажа — всё это придает большую убедительность архитектуре зданий.

Внутри домов — скромных размеров вестибюль, лифты, лестница и поэтажно расположенные коридорчики, куда и выходят двери квартир. Авторы проектов зданий — архитекторы С. Б. Сперанский, Л. С. Косвен, Н. В. Шульц и инженер Н. И. Дюбов. Эти сооружения можно отнести к числу лучших произведений архитектуры Ленинграда начала 1960-х годов.

Архитектурное оформление Ново-Измайловского проспекта еще не завершено. Позади башенных домов в окружении павильонов бытового обслуживания будут образованы полуоткрытые дворики-перистили, в которых установят скульптуры, объединяемые темой «Символы коммунизма». Стены павильонов будут украшать художественные панно.

Соединение средств архитектуры, скульптуры и живописи всегда, в самые различные эпохи, давало большие художественные результаты. Мы еще мало пользуемся сейчас синтезом искусств. Задуманные на Ново-Измайловском проспекте скульптуры и панно — интересное и многообещающее начинание. Если этот первый опыт окажется плодотворным, его можно будет в различных формах распространить и на другие районы города.

В ближайшее время на площади, где пересекаются Центральная дуговая магистраль и Южное шоссе, будут построены здания универсама, кинотеатра и ресторана. Крупное административное сооружение завершит перспективу Ново-Измайловской магистрали.

Ново-Измайловский проспект — пример принципиально совершенно нового решения крупной городской магистрали. Чтобы понять это, достаточно сравнить его с параллельно проходящим Московским проспектом. Тот создавался частично в дово-



Площадь в конце Ново-Измайловского проспекта (проект).

енное время, частично же после войны — в 1940-х и 1950-х годах. Ново-Измайловский — детище ленинградских архитекторов последних лет.

Московский проспект — широкая, парадная магистраль, почти сплошь застроенная по своему периметру жилыми и другими сооружениями. Они располагаются по «красной линии» проспекта, почти без отступов. Разрывы между ними если и есть, то минимальные. Всё это сближает Московский проспект с парадными магистралями старого типа, с улицами-коридорами.

Ново-Измайловский задуман и осуществлен совсем иначе: здесь не выдерживается прямая линия застройки, — наоборот, сооружения сами по себе объемно очень разные — и протяженные, и башнеобразные — ставятся с большими интервалами друг от друга. Они не образуют непрерывного фронта, их окружают свободные, озелененные участки, между ними площадки, дома можно обойти, осмотреть с разных сторон.

67 Ново-Измайловский — это уже не улица-универмаг, где вдоль тротуаров непрерывной цепью идут витрины магазинов всех

видов, где нескончаем поток многих тысяч людей. Это — озелененная широкая эспланада, пространственно разнообразная и по-новому выразительная магистраль нового типа. Учреждения обслуживания — магазины, ателье — здесь отодвинуты в глубь участка, и работа их проходит в более спокойных условиях.

Если пройти от Московского проспекта через всю территорию, расположенную между Варшавской и Балтийской железнодорожными линиями, выйти на Кубинскую улицу, являющуюся западной границей этого нового района, то сразу же за полотном Балтийской железнодорожной ветки видишь почти вплотную подошедшие к железной дороге, с противоположной ее стороны, кварталы Автова. До точечных домов, оформляющих въезд на Краснопутиловскую улицу, всего несколько сотен метров. Левее виднеются микрорайоны Дачного, силуэты девятиэтажных домов, обрамляющих проспект Героев.

Фактически Московский и Кировский районы встретились друг с другом. Осталось благоустроить и озеленить территорию, непосредственно примыкающую к Балтийской железнодорожной линии, создать переходы через железнодорожное полотно, соединить улицы Автова и Дачного.

Застройка Московского района распространилась также и на восток от Московского проспекта, до Витебской железнодорожной линии.

За административным зданием проходит улица Типанова, которая является отрезком Центральной дуговой магистрали, ее пересекает проспект имени Юрия Гагарина, до которого вся территория уже застроена. Строительство ведется к востоку от этого проспекта. Но и здесь уже немного пустырей.

Новые дома подошли вплотную к Витебской линии железной дороги, к станции Купчино. Вдоль железнодорожного полотна проходит частично уже застроенный Витебский проспект.

Между проспектами Юрия Гагарина и Витебским, параллельно им, проходит еще одна магистраль — проспект Космонавтов, особенно широкий, с газонами, цветниками и молодыми деревьями.

Проспект Космонавтов по мере его застройки приобретает всё большую архитектурную законченность. Из зданий, расположенных непосредственно на проспекте, интересен торговый центр, трактованный в виде низкого двухэтажного объема со сплошь остекленным главным фасадом и крытыми галереями, образующими небольшие дворики по его сторонам. В торговом центре — магазины, кафе, ателье.



Жилый дом на проспекте Космонавтов.

За проспектом Космонавтов по обе стороны от Центральной дуговой магистрали, которая на этом участке получила название проспекта Славы, построено множество домов, но строительство продолжается. Направо от дуговой магистрали, помимо пятиэтажных типовых, возведено несколько крупных девятиэтажных кирпичных жилых зданий, которые сразу же внесли разнообразие в застройку кварталов.

Налево — пятиэтажные крупнопанельные жилые дома с различной отделкой панелей — мраморной крошкой, мраморной мозаикой. Парные лоджии с балконными решетками, дополненными накладками из цветного гофрированного пластика, очень оживляют облик этих зданий.

В пределах кварталов — здания детских садов нового типа из сборных панельных конструкций. Наружная поверхность панелей облицована мозаикой. Низкие, стелющиеся очертания сооружений, горизонтальные прорезы окон придают им современный характер. Торговые центры — того же типа, что и на проспекте Космонавтов.

Удовлетворяет ли сейчас новая жилая застройка к востоку от Московского проспекта? Далеко не полностью. Здесь, так же как и в Кировском районе, несмотря на то что появились уже усовершенствованные типы пятиэтажных домов и построен ряд девятиэтажных домов, много монотонности и однообразия. В ближайшее время в пределах Центральной дуговой магистрали появятся еще более высокие — шестнадцатизэтажные экспериментальные жилые здания каркасного типа, с лоджиями и балконами. Каркасы и навесные стены позволят разнообразить планировку квартир и внешний облик сооружений.

Сочетание протяженных пяти- и девятиэтажных домов и очень высоких — шестнадцатизэтажных — создаст контрасты в силуэте застройки и придаст ей характер, более соответствующий такому крупному городу, как Ленинград.

Витебским проспектом кончается Московский район. За путями железнодорожной линии начинается соседний район — Фрунзенский. Но деление это условно. По обе стороны железнодорожных путей в одинаковой степени ведется напряженное строительство. И там и здесь много общего, сходного, хотя есть и некоторые отличия в типах строящихся зданий, в их архитектуре. Ведь дома во Фрунзенском районе проектировали другие архитекторы и осуществляют их другие строительные организации. Но об этом — в следующей главе.