

по проекту А. К. Барутчева, А. В. Васильева и инженера Е. Л. Челнокова был спроектирован и застроен 30-й квартал. Здесь появилось 14 типовых серийных пятиэтажных домов, каждый из которых включает 60 квартир. Затем стали обстраиваться расположенные по соседству 28-й и 29-й кварталы. Малая Охта, так же как и Щемилровка, стала экспериментальной базой ленинградских строителей. Дома здесь строит первый в Ленинграде Полюстровский домостроительный комбинат.

Домостроительный комбинат (ДСК) — новое явление в строительном деле.

Была пора, когда существовало еще понятие «сезонник». Но шли годы, наступило время советских пятилеток, и понятие «сезонник» стало анахронизмом. Строительство превратилось в непрерывный процесс.

Но и это было только половиной дела. Следующий шаг заключался в том, чтобы переложить основную тяжесть строительства на плечи машин, механизмов. Домостроительные комбинаты и возникли как более высокая форма строительной механизации. Ленинграду суждено было стать застрельщиком в создании ДСК.

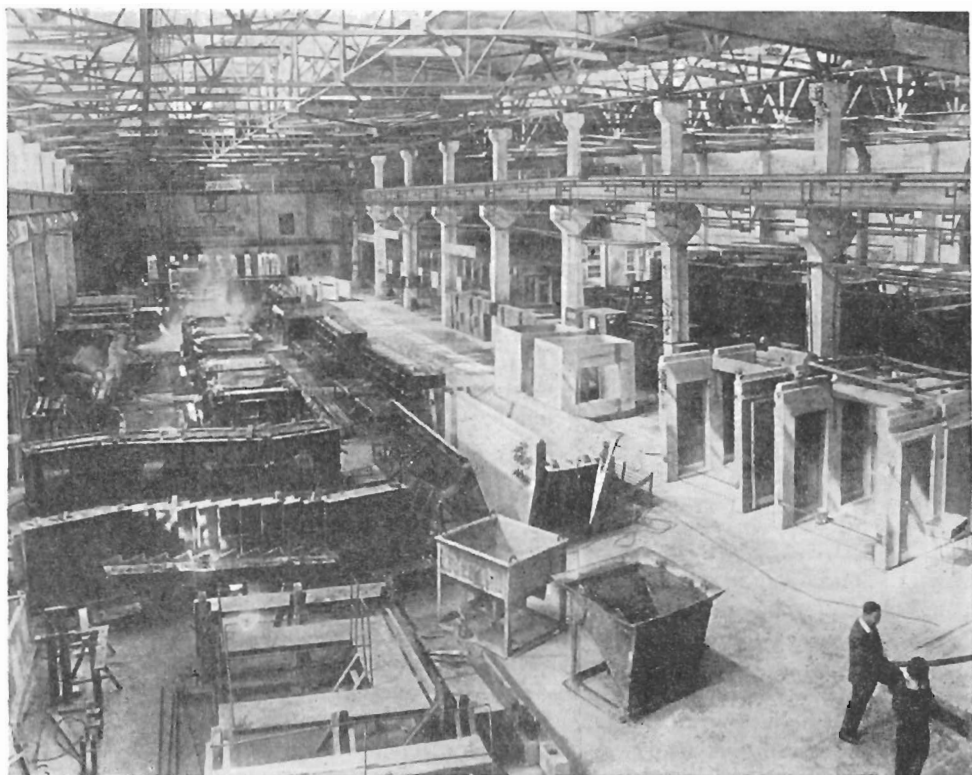
Новый метод производства жилых домов на домостроительных комбинатах был разработан и предложен архитектором С. М. Верижниковым, инженерами В. Я. Исасвым, А. А. Сизовым и Е. Г. Стржалковским. Авторы этого метода проявили замечательное новаторство!

ДСК — это завод, на котором изготавливаются панели и все прочие части дома с почти полной отделкой. Обычно таких типовых элементов в доме до 70—80 видов. Эти элементы — крупные панели весом каждая в 2—3—4 тонны — ставят на особые автомобили-панелевозы, везут на строительную (монтажную) площадку и здесь без всякого промедления прямо «с колес» подъемным краном переносят к строящемуся дому и устанавливают на место. Сборку дома ведут монтажники, они же являются рабочими этого домостроительного комбината.

Уже в самом начале работы Полюстровского комбината, монтирующего дома на Малой Охте, стало ясно, насколько прогрессивен подобный метод работы. Срок строительства дома сократился в несколько раз. Совершенствуя технологический процесс, монтажники постепенно довели сборку каждого из корпусов в среднем до 25—30 дней.

Полюстровский ДСК вел строительство домов с жилой площадью 90 тысяч квадратных метров в год, другой — Автовский — 80 тысяч. Эти цифры казались очень большими. Но вот появились другие, еще более мощные домостроительные комбинаты: Обуховский — на 140 тысяч квадратных метров и Кузнецовский в Московском районе — тоже на 140 тысяч. Новый ДСК № 6 выпускает 70 тысяч квадратных метров. Кроме того, в индустриальном пригороде Ленинграда Колпине построен домостроительный комбинат на 50 тысяч квадратных метров.

Итак, целых шесть современных заводов. Сперва в общей сложности



В цехе Полюстровского домостроительного комбината.

*Фото 1961 г.*

570 тысяч квадратных метров, но затем, при дальнейшем расширении, эта цифра может быть увеличена до 1 миллиона и более квадратных метров в год.

Домостроительные комбинаты уже играют главную роль в застройке Ленинграда. Они строят свыше 40 процентов всех новых жилых зданий. Они монтируют дома не только на Щемиловке и Малой Охте, но и в других частях города — на проспекте Елизарова в Невском районе, на Московском шоссе, между Варшавской и Балтийской железными дорогами, в Дачном. Только в 1961 году четыре из шести домостроительных комбинатов сдали в эксплуатацию 205 пятиэтажных домов.

ДСК дают не одну и ту же продукцию — каждый выпускает дома особого типа. Обуховский комбинат, например, изготавливает дома по системе,

ния — прекрасная рама для любого спектакля.

На Московском проспекте против парка Победы выросла новая гостиница «Россия» на 414 мест. Проект ее был выполнен архитекторами Б. Н. Журавлевым, П. А. Арешевым и В. Э. Струzman. Сооружение это отличается особой комфортабельностью планировки и оборудования. Его архитектура выразительна и современна. В основе композиции — единый призматический объем, разработанный мотивом квадратных окон, проходящим по всем этажам.

на фронт для пропагандистской работы.

Первого мая 1961 года метростроевцы сдали в эксплуатацию первый участок второй очереди ленинградской подземной дороги протяженностью 6 километров, проходящий под Московским проспектом от Технологического института до Московского парка Победы.



Гостиница „Россия“.

Фото 1962 г.

ту Юрия Гагарина — первого советского космонавта...

Соседняя станция — «Фрунзенская» — сооружена за Обводным каналом. Здесь впервые применен типовой наземный павильон, проект которого создан архитекторами А. С. Гецкиным и В. П. Шуваловой. Такие же павильоны построены на станциях «Электросила» и «Парк Победы». Они

имеют круглую форму и завершены плоскими железобетонными куполками. Сбоку от входа — сплошь остекленные киоски. Использование типового проекта позволило значительно сократить стоимость построек. В то же время единообразие сооружений способствовало оформлению магистрали Московского проспекта как единого архитектурного ансамбля.

Оформление станции «Фрунзенская» связано с образом выдающегося полководца М. В. Фрунзе. Архитектор Б. Н. Журавлев, так же как и его коллеги, отказался от излишних декоративных мотивов. Своеобразие архитектуры — в слегка расширяющихся книзу пилонах, покрытых красным мрамором, в оформлении торца скульптурной барельефной композицией с изображением М. В. Фрунзе на фоне развернутых красных боевых знамен.

Поезд быстро пробегает перегон до следующей станции — «Московские ворота». Облик ее подземного зала связан со стасовскими воротами, установленными на площади бывшей Московской заставы. Стремясь выразить тему «Слава русского оружия», строители станции архитекторы В. А. Петров и К. М. Митрофанов, работавшие при участии архитектора А. И. Горицкого, поместили в конце среднего зала картуш из военных атрибутов — копию в половину натуральной величины арматуры Московских триумфальных ворот.

На станции «Электросила», созданной по проекту С. И. Евдокимова, Н. В. Устинович и Г. М. Вланина, внимание пассажиров привлекает большое панно-витраж из цветного стекла «Электрификация страны», замыкающее перспективу зала. Цветные пятна витража, выполненного в лаконичной плакатной манере, хорошо выделяются на фоне гладких поверхностей пилонов и свода центральной галереи.

Наконец, последняя станция — «Парк Победы» — спроектирована архитектором А. К. Андреевым — строителем трех станций первой очереди. Ее устройство необычно. Здесь нет боковых посадочных платформ. Пассажиры входят в поезд прямо из центральной галереи через автоматически раздвигающиеся стеклянные двери. Специальное устройство обеспечивает при остановке поезда точное совпадение осей дверей вагонов и дверей подземного зала. Отказ от боковых платформ значительно упростил и удешевил строительство (примерно на четверть обычной его стоимости).

Всё в оформлении этой станции, посвященной теме труда и отдыха советского человека, носит современный характер — и обтянутые светлым пластиком стены, и остроумная конструкция складчатого потолка с размещенными в глубине складок зеркальными лампами направленного света, и сверкающие металлические дюралевые притолоки дверей.

Метрополитен по своему назначению и техническому оборудованию от начала и до конца современное сооружение. Понятно, что строители и архитекторы, его создающие, стремятся каждый раз по-новому, каждый раз наиболее совершенно решить поставленную перед ними задачу.

Метростроевцы Ленинграда на новой линии полностью отказались от чугунной тубинговой отделки тоннеля. При сооружении линии удалось достичь рекордной скорости работ — 308 метров готового тоннеля в месяц. Такая скорость достигнута впервые в практике отечественного тоннелестроения горнопроходческими бригадами коммунистического труда С. А. Смирнова и М. В. Тузина и бригадой А. В. Васильева. Применены были также более совершенные эскалаторы с повышенной скоростью движения ступеней и более дешевые в эксплуатации.

Ленинградский метрополитен за 7 лет своей работы перевез 680 миллионов пассажиров — утроенное население всего Советского Союза!

Как ни различны по своему типу постройки второй половины 1950-х годов и начала 1960-х годов, в них нетрудно подметить общие черты —



Наземный вестибюль станции метро „Московские ворота“.

*Фото 1961 г.*



застройка газобетонными домами Автова, домостроительный комбинат № 3 осваивает уже район Дачного, где будет построено 350 тысяч квадратных метров жилья. Затем — соседние Сосновая Поляна, Урицк. И Дачное, и Сосновая Поляна, и Урицк — все эти районы со своими общественными центрами, перемежаемые зелеными массивами, живописно расположатся по склону Лиговской террасы, идущей параллельно побережью.

Западнее уже названная нами территория между линиями Балтийской и Варшавской железных дорог застраивается Кузнецовским ДСК. Здесь между новыми кварталами, спланированными архитекторами А. И. Наумовым, И. И. Фоминым, С. Б. Сперанским, А. Ф. Всеволожской, Н. М. Верижниковым, В. Э. Струzman, Е. Ф. Владимировой, Л. И. Мещеряковой, С. А. Ушаковым, И. М. Чайко, В. В. Исаевой и Т. Н. Милорадович, проходит одна из важных магистралей города — Новоизмайловский проспект — парадная озелененная эспланада шириной 100 метров. В дальнейшем из Ленинграда будет вынесен головной участок Варшавской железнодорожной линии, и Новоизмайловский проспект сожмнется со старым Измайловским проспектом. Мысль создать магистраль, параллельную Московскому проспекту, как нам известно, появилась еще в довоенное время, теперь она осуществляется.

Застройка Московского проспекта завершится въездной со стороны Москвы и Киева парадной площадью Победы у Средней Рогатки. Здесь возводятся по проекту, составленному группой инженеров и архитекторов под руководством С. Б. Сперанского, два первых в городе высотных здания каждое в 21 этаж. Они станут пропилеями южных ворот Ленинграда. В каждом доме — 332 квартиры, помещения культурного обслуживания, ресторан, кафе, столовая, магазины. Конструкция зданий — сборный железобетонный каркас с навесными крупноразмерными панелями.

Тут же будет установлен монумент Победы, посвященный героизму советского народа в Великой Отечественной войне. Рядом расположится мотель для автотуристов.

За Московским парком Победы вырастут многочисленные павильоны промышленной, сельскохозяйственной и строительной выставок. Заполнятся многочисленными кварталами обширные территории восточнее проспекта Юрия Гагарина, что даст возможность соединить Московский и Невский районы.

Через три южных района — Кировский, Московский и Невский — с востока на запад пройдет второй в Ленинграде Южный Обводный канал, который обводнит и архитектурно оживит эту новую часть города.

По северному берегу старого Обводного канала пройдет скоростная автомагистраль для грузового транспорта общей длиной 7 километров.

В северной части города — на Выборгской стороне — строительство охватит несколько направлений. Большие микрорайоны образуются на Ланском шоссе, проспекте Энгельса, на Старопарголовском проспекте.