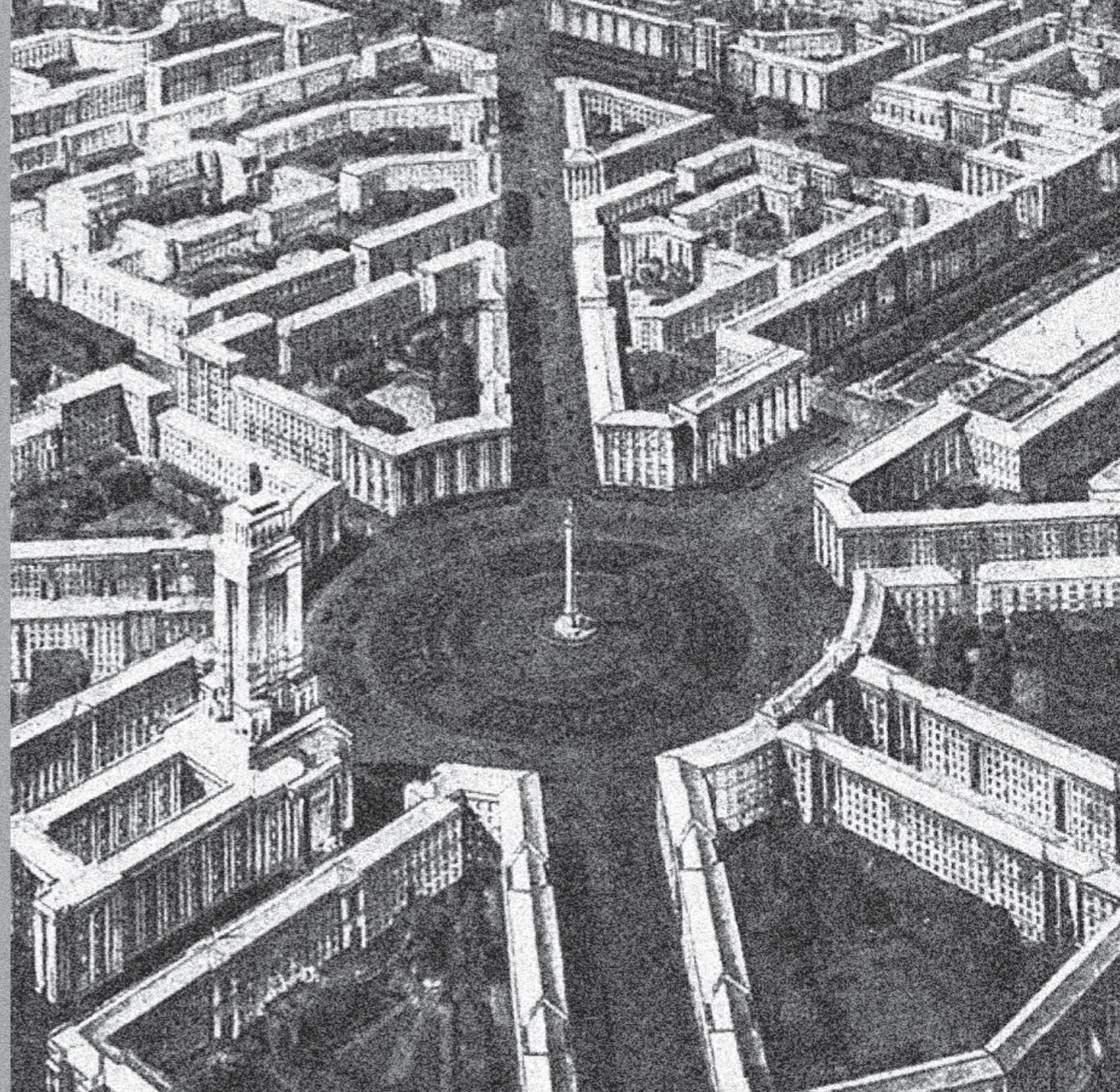


М. А. Гранстрем, М. В. Золотарева

АРХИТЕКТУРА СОВЕТСКОГО НЕОКЛАССИЦИЗМА



М. А. Гранстрем
М. В. Золотарева

АРХИТЕКТУРА СОВЕТСКОГО НЕОКЛАССИЦИЗМА

Министерство науки и высшего образования
Российской Федерации

Санкт-Петербургский государственный
архитектурно-строительный университет

М. А. Гранстрем, М. В. Золотарева

АРХИТЕКТУРА СОВЕТСКОГО НЕОКЛАССИЦИЗМА

Монография

Санкт-Петербург
2021

УДК 711.4-122:711.27

Рецензенты:

д-р архит., профессор *М. С. Штиглиц* (Центр инновационных образовательных проектов Санкт-Петербургской государственной художественно-промышленной академии им. Штиглица, Санкт-Петербург);
канд. архит., доцент *А. В. Радзюкевич* (Новосибирский государственный архитектурно-строительный университет (Сибстрин), Новосибирск)

Гранстрем, М. А.

Архитектура советского неоклассицизма : монография / М. А. Гранстрем, М. В. Золотарева ; Санкт-Петербургский государственный архитектурно-строительный университет. – Санкт-Петербург : СПбГАСУ, 2021. – 161 с. – Текст : непосредственный.

ISBN 978-5-9227-1178-4

Рассматриваются градостроительные и объемно-пространственные особенности формирования архитектурных ансамблей в период предвоенного и послевоенного десятилетий. Даются характеристики основных подходов к организации застройки жилых районов бывших рабочих окраин города, а также рассматривается развитие стилистических приоритетов советского зодчества с начала 1930-х до 1950-х годов.

Строительство, осуществленное за два десятилетия, поражает своим масштабом. Неоклассические ансамбли Ленинграда 1930–1950-х годов явились продолжением традиций Петербургского зодчества, а масса идей и проектов, не получивших воплощения, наглядно демонстрирует общее направление архитектурной мысли того времени.

Книга предназначена для специалистов и широкого круга читателей, интересующихся вопросами истории советской архитектуры.

Ил. 205. Библиогр.: 113 назв.

Печатается по решению Научно-технического совета СПбГАСУ

ISBN 978-5-9227-1178-4

© Гранстрем М. А., Золотарева М. В., 2021
© Санкт-Петербургский государственный архитектурно-строительный университет, 2021

Предисловие

Генеральный план 1935–1937 годов стал основой грандиозных проектных работ, развернувшихся в Ленинграде на протяжении двух десятилетий, не прекращавшихся даже во время Великой Отечественной войны. Строительство, осуществленное за два десятилетия – довоенное и послевоенное – поражает своим масштабом. Город вырос практически в два раза, строительство велось комплексно, решались глобальные архитектурные и градостроительные задачи. Неоклассические ансамбли Ленинграда 1930–1950 годов явились продолжением традиций петербургского зодчества, а масса идей и проектов, не получивших воплощения, наглядно демонстрирует общее направление архитектурной мысли того времени.

Еще к началу XX века вокруг Санкт-Петербурга сложился гигантский промышленный пояс, охвативший весь город. Фабрики и заводы расположились в Нарвской, Выборгской, Васильевской, Петербургской, Охтенской частях – вдоль берегов Невы, малых рек и Обводного канала. Промышленный город составил антитезу парадному Петербургу, а исторические промышленные зоны сформировали вокруг себя рабочие слободы, явившиеся альтернативой доходным домам центральной части города. Жилье в рабочих районах представляло собой в большинстве случаев деревянные бараки. В начале 1920-х годов было принято решение о строительстве вблизи ленинградских промышленных предприятий жилищных массивов.

Идея обеспечения рабочего класса жильем, причем жильем, обогащенным инфраструктурой, вовсе не являлась продуктом социалистического строя. В какой-то степени прообразом жилмассивов, появившихся в советском Петрограде в 1920–1930-е годы, стал Гаванский жилой городок, возведенный в 1906 году на Васильевском острове по проекту гражданского инженера Н. В. Дмитриева. В 1903 году ученым-юристом Д. А. Дрилем было учреждено «Товарищество борьбы с жилищной нуждой», по его инициативе в Санкт-Петербурге был осуществлен первый социальный и градостроительный эксперимент по созданию комфортной жилой среды для рабочих. Это проект Гаванского рабочего городка, разработанный для участка в западной части Васильевского острова, где было сконцентрировано множество промышленных предприятий.



Гаванский жилой городок. Гражданский инженер Н. В. Дмитриев, 1906



Жилой городок «Людвиг Нобель».
Архитекторы В. А. Шрёгер, Р. Ф. Мельцер, Ф. И. Лидваль, 1893–1913

Жилой комплекс из пяти домов с уютными озелененными дворами, выполненный в характере ретроспективизма, включал в себя учреждения культурного и бытового обслуживания и представлял целостный организм. На Выборгской стороне также был выстроен жилой городок для рабочих, инициатором которого явился промышленник Эммануил Нобель. Поблизости от завода «Людвиг Нобель» в период с 1893 по 1913 год Э. Нобелем были возведены жилые дома (архитекторы В. А. Шрётер, Р. Ф. Мельцер, Ф. И. Лидваль); здесь же в 1901 году Р. Ф. Мельцером была построена школа для рабочих, а также один из первых в России культурно-просветительных заведений для трудящихся – Народный дом Э. Нобеля, прообраз советских рабочих клубов.

В 1921 году в результате проведения новой экономической политики в Петрограде и Петроградской губернии были отменены карточки, была разрешена свободная торговля, открылись частные предприятия с наемной рабочей силой и привлечением иностранного капитала. Восстановление экономики города обусловило увеличение его населения. По переписи городского населения СССР, проведенной в марте 1923 года, в Петрограде насчитывалось 1 071 000 жителей. В декабре 1926 года, когда была проведена первая после революции всеобщая перепись населения СССР, численность жителей Ленинграда достигла уже 1 614 000 человек – вдвое больше, чем в 1920 году. Таким образом, решение жилищного вопроса в 1920–1930-х годах стало в Ленинграде одной из первоочередных задач. Были образованы Комитет содействия рабочему жилищному строительству и строительная организация Стройком с проектным бюро. Главными архитекторами бюро, возглавляемого Г. А. Симоновым, стали А. И. Гегелло, А. С. Никольский, Л. М. Тверской, Д. П. Бурышкин. Новые строящиеся дома чаще всего являлись собственностью жилищных товариществ и кооперативов. Членами таких товариществ были, как правило, сотрудники одного предприятия или учреждения. В этих домах внедрялись новые идеи обобществления быта, развивалась инфраструктура – предусматривались прачечные, бани, детские сады и ясли.

Вопрос проектирования и строительства жилых комплексов для рабочих, которые должны были быть возведены в непосредственной близости к промышленным зонам, занял центральное место в работе Всесоюзного съезда советских архитекторов, а также на собрания ленинградских зодчих. В докладе архитектора Е. А. Левинсона, напечатанном на страницах

журнала «Архитектура Ленинграда» были отмечены прогрессивные тенденции жилищного строительства 1924–1926 годов (Тракторная улица, Серафимовский участок, Палевский жилмассив, Щемиловский жилмассив и др.), которые выразились в развитии западноевропейских идей городов-садов, а также в преемственности архитектурных традиций Петербурга. Одновременно были раскрыты основные проблемы жилищного строительства первых послереволюционных лет, среди которых были названы экономические особенности массового жилого строительства, связанные с его малой этажностью, общей планировкой, отсутствием стандартизации строительного производства. Центральный пленум союза архитекторов призвал коллег в своем творчестве руководствоваться синтезом социально-бытовых, технико-экономических, организационных и идейно-художественных задач.

Генеральными планами Ленинграда 1935–1939 годов предусматривалось увеличение территории города в два раза с развитием массового жилищного строительства на юге, юго-востоке и юго-западе. Районами новых ансамблей общественных и жилых комплексов должны были стать Малая Охта, Щемиловка, район Нарвской заставы, Автово, некоторые районы на севере, а также участки в районе нового центра города, примыкающие к Международному проспекту и Московскому шоссе.

Таким образом, в застройку были включены обширные территории Ленинграда. Строительство на свободных территориях позволяло рационально решать градостроительные задачи, связанные с застройкой участков, обеспечением жителей объектами культурно-бытового назначения, благоустройством и озеленением территории. При проектировании квартальной застройки определялось количество населения, в том числе его возрастные группы. Поэтому выделялись специальные зоны для строительства яслей, детских садов и школ. Передовой концепцией являлась организация внутриквартальной части для компактного размещения этих учреждений, с учетом пространственного объединения этих частей в кварталах одной магистрали. Кроме того, комплексный подход способствовал более экономичной организации строительного процесса, прогрессивному развитию строительной техники и индустриализации строительства.

В начале августа 1935 года в ЦК и Совнарком были утверждены «основные установки к Генеральному плану развития Ленинграда».

26 августа 1935 года А. А. Жданов в своем докладе на объединенном пленуме Ленинградского горкома ВКП(б) и Ленсовета, наметил основные направления развития города. Он говорил: «Нам нужно тянуть наш город на юг, восток и юго-восток. Мы должны... совершить эту задачу в минимальный исторический срок и вывести Ленинград из затопляемых мест. Развитие города должно пойти вверх по Неве, с выходом на незатопляемые места, по следующим основным магистралям – правый и левый берег Невы, Лужское шоссе, Московское шоссе...».

После этого согласно постановлению объединённого пленума горкома и Ленсовета «О плане развития города Ленинграда», к ноябрю 1935 года были сформированы коллективы, в которые вошли архитекторы, инженеры и другие специалисты проектно-строительного комплекса для разработки и последующей реализации 10-летнего плана развития города.

В генеральном плане Ленинграда 1938–1939 годов были уточнены некоторые проектные решения предыдущего документа. Наряду с более компактным решением планировочной структуры, акцент был сделан на размещение жилья в соответствии с местами приложения труда. Поэтому развитие города решалось путем развития концентрических магистралей, с юго-западной, южной и юго-восточной стороны полукольцом, охватывающих центр города.

После Великой Отечественной войны в 1948 году под руководством Н. В. Баранова и А. И. Наумова разрабатывается новый проект Генерального плана, откорректированный к 1951 году, рассчитанный на 10–12 лет и предусматривавший расширение города во всех направлениях.

В генеральном плане авторы отказываются от идеи создания нового центра города в районе Дома Советов на Московской площади. Одновременно предусматривалось развитие морского фасада Ленинграда от Стрельны до Автово и далее на север, организация парковых зон и озеленения города.

В настоящей монографии рассматриваются градостроительные и объемно-пространственные особенности формирования архитектурных ансамблей в период предвоенного и послевоенного десятилетий (1930–1955 годы), даются характеристики основных подходов к организации застройки жилых районов бывших рабочих окраин города, а также рассматривается развитие стилистических приоритетов советского зодчества с начала 1930-х до конца 1950-х годов.



Проект генерального плана Ленинграда 1935 г.



Проект генерального плана Ленинграда 1948 г

Библиографический список

1. *Вайтенс А. Г.* Генеральный план Ленинграда 1935 года как этап развития города // Промышленное и гражданское строительство. 2011. № 3. С. 59–60.
2. *Гранстрем М. А.* Палевский жилмассив – элемент целостной среды жилой застройки Ленинграда 1920-х годов // Жилищное строительство. 2016. № 8. С. 36–39.
3. *Исаченко В. Г.* Архитектура Санкт-Петербурга: Справочник-путеводитель. СПб.: Паритет, 2008. 416 с.
4. Из истории советской архитектуры 1917–1925 гг. Документы и материалы. Издательство АН СССР. М., 1963. 250 с.
5. *Каменский В. А., В. И. Наумов.* Ленинград. Градостроительные проблемы развития. Л.: Стройиздат, 1973.



ФОРМИРОВАНИЕ
АРХИТЕКТУРНО-ПРОСТРАНСТВЕННОЙ
СРЕДЫ ПРОСПЕКТА СТАЧЕК

Ансамбль проспекта Стачек является поистине уникальным. Его новая структура и архитектурно-планировочное решение не только объединили застройку разного периода, но и органично включили объект промышленного назначения – Кировский завод.

План развития Ленинграда в юго-западном направлении предполагал активное освоение территории исторической Нарвской заставы. Здесь должны были возникнуть жилые кварталы с домами для рабочих прилегающих предприятий и организован административно-общественный центр Московско-Нарвского (с 1934 года – Кировского) района. На фотографиях 1920-х годов видно, что Нарвская площадь представляет собой неорганизованное пространство; дореволюционные пятиэтажные жилые дома формируют начало Петергофского шоссе (с 1925-го – улицы Стачек) и Сутугину (Перекопскую) улицу, но, дойдя до Нарвской площади, брандмауэрная застройка обрывается. За Нарвской заставой застройка не была урегулирована и представляла собой отдельно стоящие в основном одно-двухэтажные деревянные здания.



Нарвские ворота от реки Таракановки. Фото 20-х годов XX века



Проспект Стачек у школы 10-летия Октября. 1930-е



Проспект Стачек в районе нынешней Кировской площади



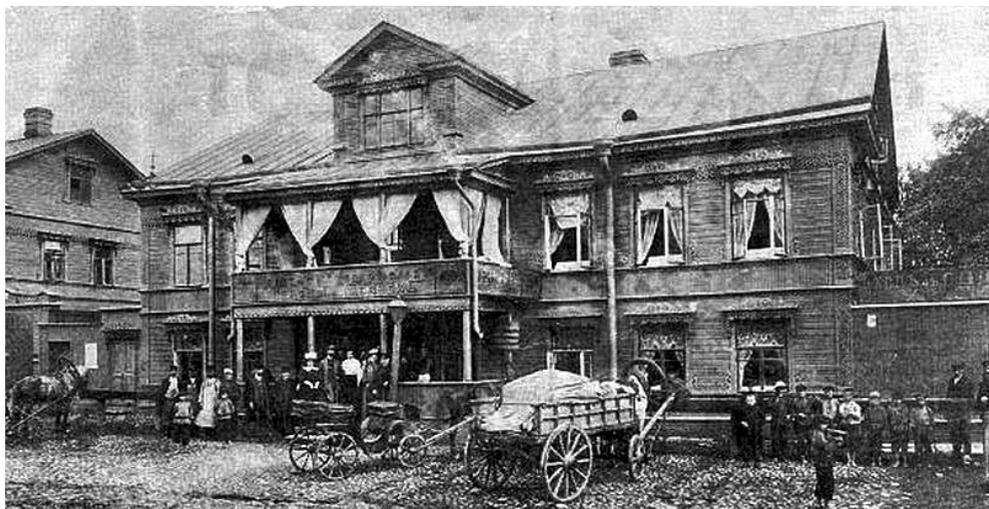
Вид от проспекта Стачек на Елизаветинскую улицу (улица Коринева)



Застройка около Нарвских ворот. Фото 1920-х годов



Ораниенбаумская линия, разъезд Автово (до переустройства в 1929 году)



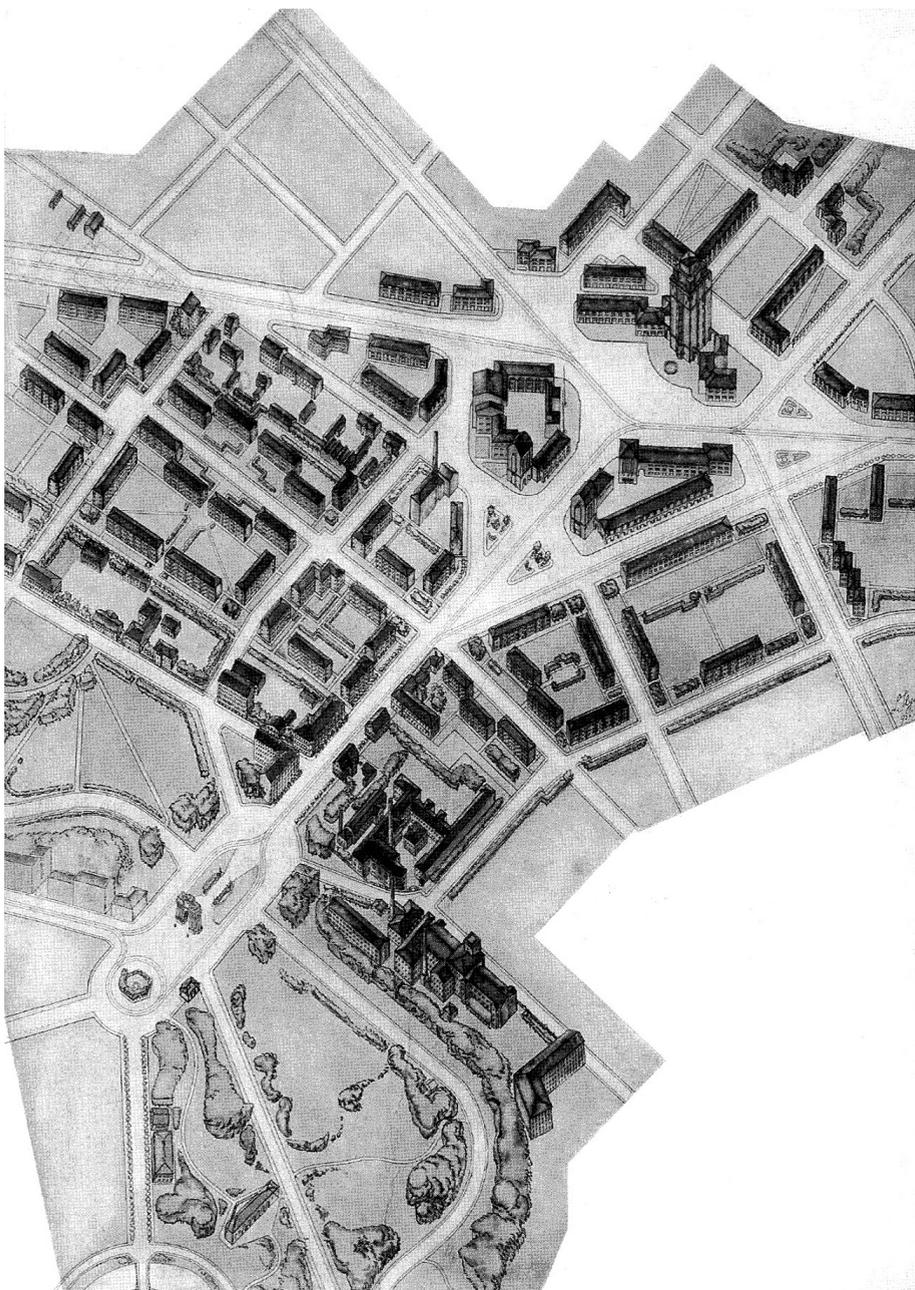
Трактор «Красный кабачок»

«Улица Стачек подлежит урегулированию в связи с предполагающейся в 1925 году застройкой участков в Путиловском районе, что вызывается крайней жилищной нуждой. Урегулирование предусмотрено на протяжении от Нарвских ворот до „Красного кабачка“», – докладывал Л. А. Ильин в январе 1925 года (доклад о проекте урегулирования улицы Стачек в Петрограде). «В архитектурной мастерской Комиссии градостроительства было составлено несколько проектов перепланировки указанного района, из них проект гражданского инженера Л. М. Тверского был премирован. Проект Тверского, а также проект Серафимова предусматривают перенос Балтийского вокзала на юг (идея создания центрального вокзала) и вообще мало считаются с существующим направлением улиц и существующей застройкой... Учитывая реальные возможности, пришлось отказаться от него и создать новый проект урегулирования улицы Стачек... Основной задачей проектирования было правильное назначение размеров и очертания площади пересечения двух главных направлений».

В 1924 году был Л. А. Ильиным был разработан план районного центра в виде двух соединенных между собой площадей. Классическая уравновешенность практически симметричного объемно-пространственного решения, наличие визуальных акцентов, замыкающих лучевые композиции уличной сети, создание мощной оси «Нарвские ворота – Дом Советов» (его предполагалось возвести на будущей Кировской площади) свидетельствуют о классической школе автора.

24 января 1925 года Ленинградский губернский комитет содействия кооперативному строительству рабочих жилищ объявил конкурс на составление новых типов жилых домов для рабочего населения. На конкурс было подано 28 проектов объемно-пространственной организации участков, предполагаемых к застройке. К реализации были приняты решения архитекторов Проектного бюро Стройкома (Комитет по строительству рабочих жилищ).

В конкурсном проекте застройки Крыловского и Серафимовского участков, выполненного Н. А. Троцким, И. С. Рейзманом и В. И. Ходовым, были сделаны предложения по решению градостроительной задачи. На изгибе Петергофского шоссе можно увидеть место, отведенное для площади, которая впоследствии в этом месте была организована. Важно, что застраиваемая территория проектировалась как единый ансамбль, соединивший в себе открытые общественные пространства и камерную среду жилых кварталов.

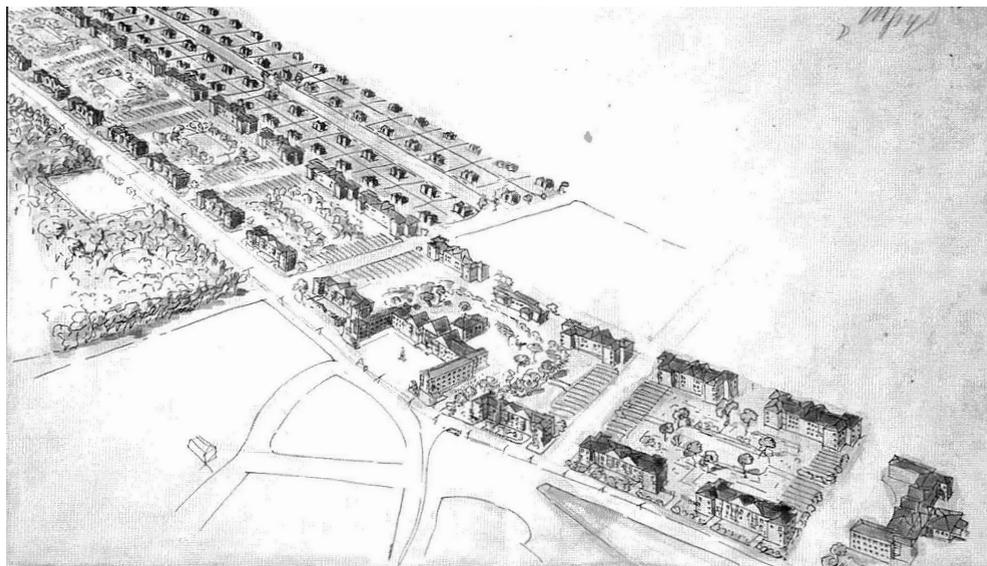


Л. А. Ильин. Проект урегулирования планировки в районе улицы Стачек, 1925. Один из вариантов

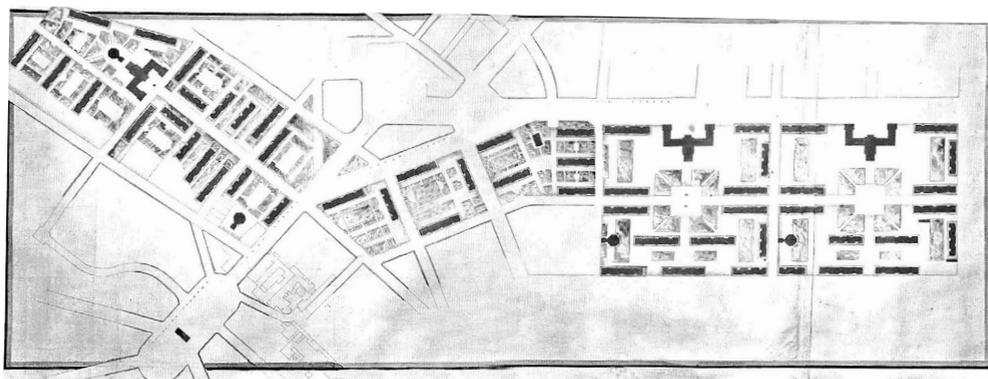
В Московско-Нарвском районе было выбрано два участка – у Нарвских ворот и у Путиловского завода и определены общие задачи для проектирования. Основное требование – экономичность сооружений и использование территорий с соблюдением санитарно-гигиенических норм. По участку у Нарвских ворот плотность населения была определена не выше 175 человек на гектар. Жилые корпуса допускались не выше трех этажей, по участку Путиловского завода площадь населения предполагалась еще ниже – не более 150 человек на гектар. Трехэтажные корпуса должны были быть размещены по красным линиям главных улиц.

Планировочное бюро Откомхоза представило два варианта проекта застройки Путиловского района; в одном из них жилые дома с ризалитами располагались вдоль улицы Стачек с отступом от красной линии. Планировка была подчинена меридиальной постановке жилых домов, чтобы до полудня лучами солнца освещалась одна сторона дома, а после полудня – другая.

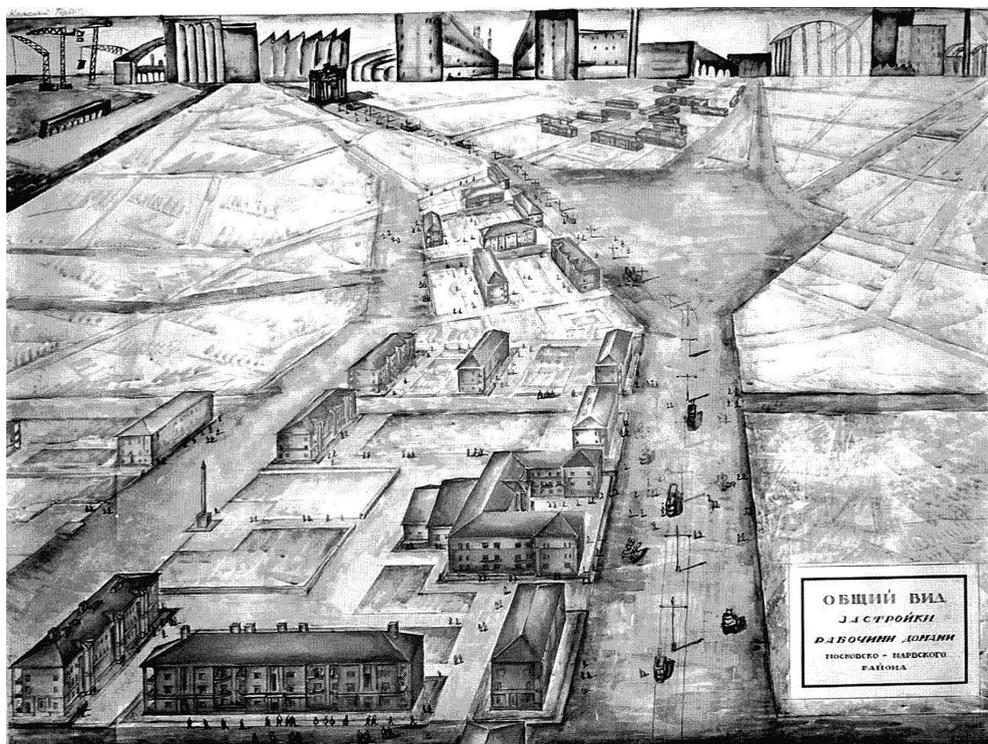
Второй вариант планировки по обоим участкам (и по Крыловскому и по Серафимовскому) – более традиционный, в обоих вариантах застройка располагается только вдоль улицы, дворовые территории оставлены свободными от застройки.



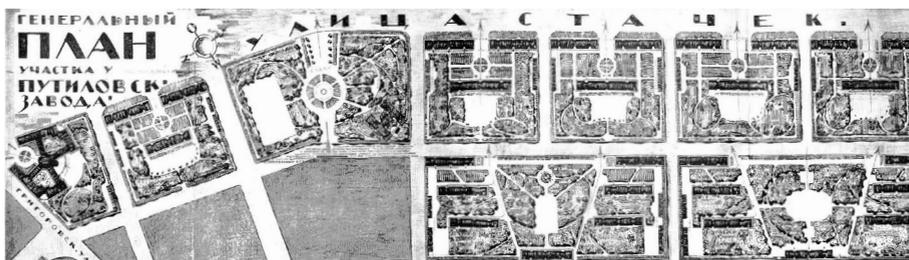
И. А. Фомин. Конкурсный проект застройки участков в Московско-Нарвском районе. Перспективный вид застройки Серафимовского участка, 1925



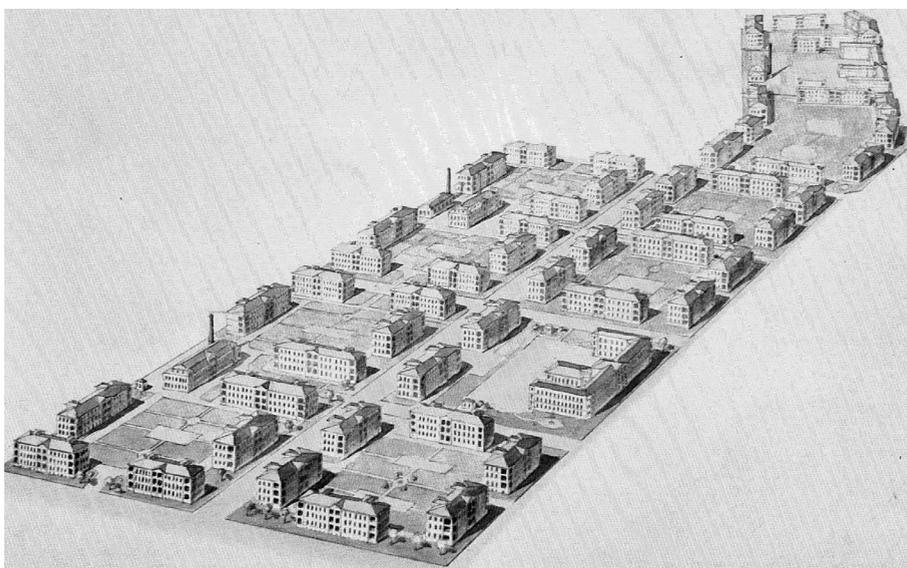
Н. А. Троцкий, М. С. Рейзман, В. И. Ходов. Конкурсный проект застройки участков в Московско-Нарвском районе, 1925



Н. А. Троцкий, М. С. Рейзман, В. И. Ходов. Перспективный вид застройки Крыловского и Серафимовского участков



И. Г. Лангбард, С. Я. Турковский. Конкурсный проект застройки участков в Московско-Нарвском районе, 1925



Ю. Ю. Бенуа, при участии Л. Н. Бенуа. Перспективный вид застройки участков Путиловского заводов (Серафимовский участок)

Конкурсная комиссия в своем заключении резюмировала, что среди представленных работ нет ни одного безукоризненного решения поставленной задачи, однако есть ряд весьма удачных и ценных предложений, дающих необходимый материал для практического осуществления новых типов жилья в условиях советского быта.

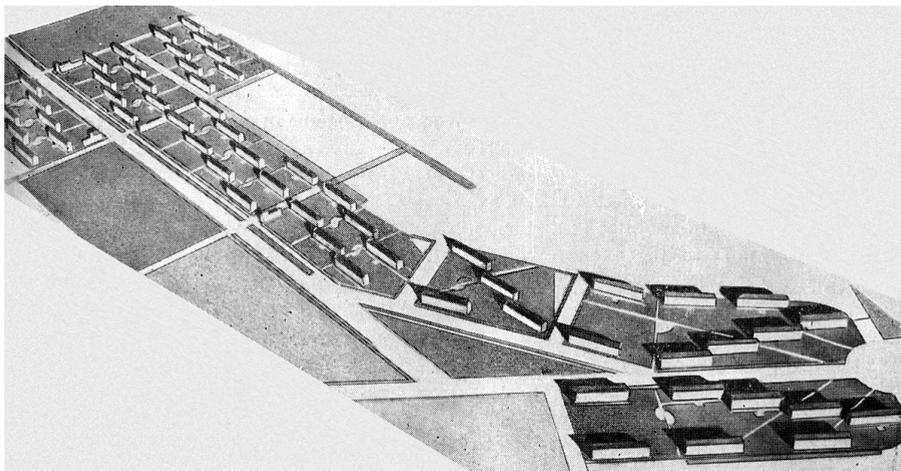
Вот как пишет А. И. Гегелло о дальнейшей работе по проектированию этих участков: «Чтобы иметь возможность выбрать лучшие архитектур-

но-планировочные решения застройки намеченных для жилищного строительства участков и лучшие проекты жилых домов, Комитет содействия в начале 1925 года провел широкий открытый конкурс. Специальной комиссией (с участием архитекторов) была разработана программа конкурса, за основу которой были взяты предварительно разработанные нами основные положения для проектирования. Конкурсная программа предопределяла решение всех главных вопросов: плотность застройки участков, планировочные нормативы, этажность домов, тип и характер квартир и их санитарно-техническое оборудование, строительные материалы и конструкции.

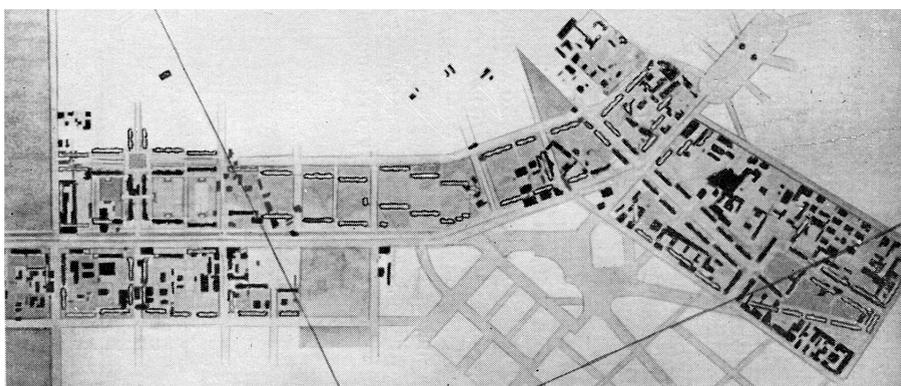
При рассмотрении материалов конкурса Комитетом содействия выяснилось, что ни один из представленных проектов не мог быть использован без значительной переработки, а это вызвало бы задержку начала строительства. Поэтому комитет, внимательно рассмотрев 6 апреля 1925 года проекты Стройкома и Жилсоюза, признал их лучшими и принял к осуществлению».

И далее: «Если сравнить наши первоначальные, отраженные в макете эскизные соображения о застройке всего района проспекта Стачек с планом того же района, представляющим вторую стадию работы, то можно видеть, что на макете нет и намека на будущую застройку Тракторной улицы. Объясняется это тем, что с б. Крыловым переулком вначале мы просто не считались, так же как не учитывали и существовавшей тогда старой застройки. Этот макет показывает только общую идею, возможный характер намечавшейся нами вначале застройки района: свободной, в смысле отказа от классических композиционных схем с их неперменной симметрией, зрительно воспринимаемым графическим равновесием, системой пересекающихся, взаимно увязанных геометрических осей и т. п. Однако принятый нами в эскизе принцип композиции застройки был не лишен геометризма и нарочитости. Он имел своего рода „графический“ характер, который выразился в построении двух рядов параллельно стоящих, в основе одинаковых (типовых) жилых домов, постепенно отступающих от красных линий улиц. В этом проекте нашли отражение наши новаторские стремления, но в нем чувствовалось и влияние модного тогда формалистического западного искусства, в частности немецкого экспрессионизма. Тем не менее первоначально этот проект был одобрен технической комиссией Комитета содействия рабочему строительству, которая отметила, как сообщалось тогда в печати, „смелость и новаторство архитектурного замысла“. Здесь еще улавливаются отзвуки приема застройки, принятого нами в первоначальном эскизном проекте. Намеченная новым проектом застройка Тракторной улицы, хотя и не в точности соответствует

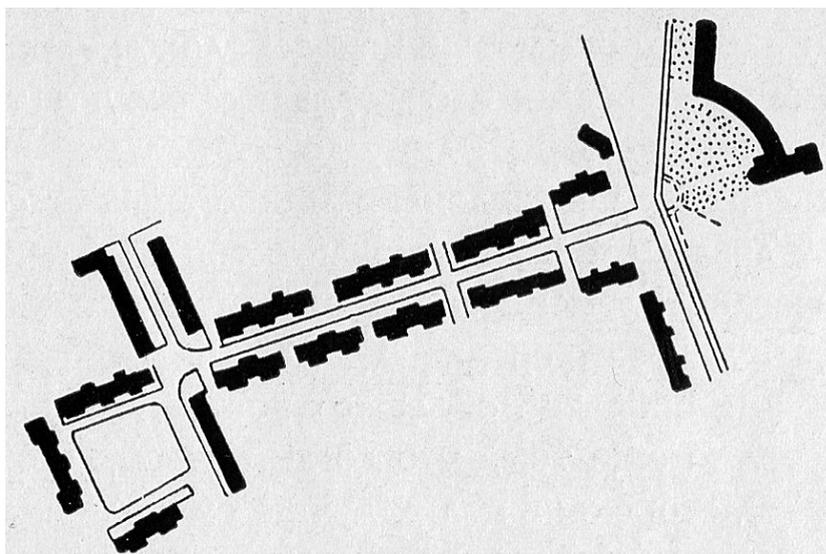
осуществленной в натуре, но очень к ней близка. Разница в основном состоит в том, что расширенное „устье“ Тракторной улицы со стороны проспекта Стачек в проекте отсутствует, а расширение ее сделано в средней части; остальные элементы планировки – образование небольшой внутренней, почти квадратной площади у поворота улицы и ее выход на Балтийскую улицу – уже точно намечены. Значительно больше изменилась застройка Серафимовского участка по проспекту Стачек, где уступчатость в расположении домов стала менее назойливой, чем в первоначальном эскизе».



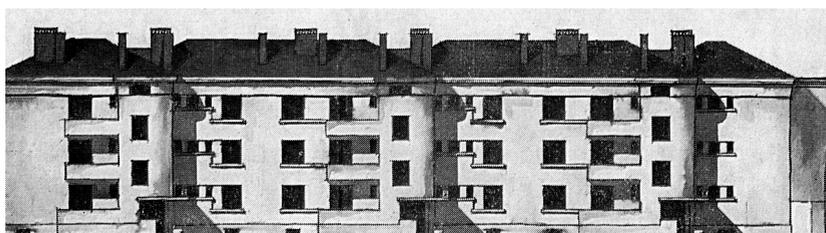
Эскизный макет планировки и застройки Московско-Нарвского района



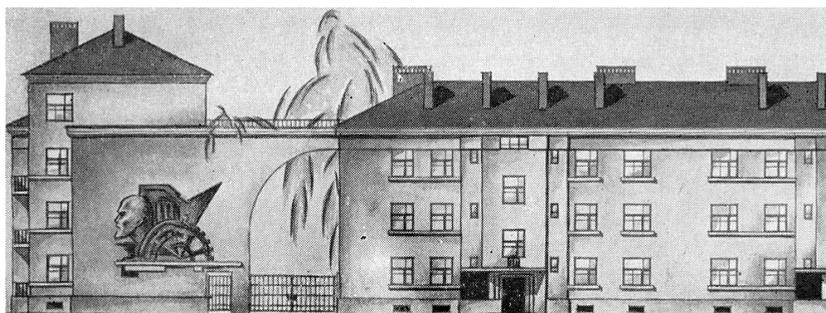
Проект планировки и застройки Московско-Нарвского района



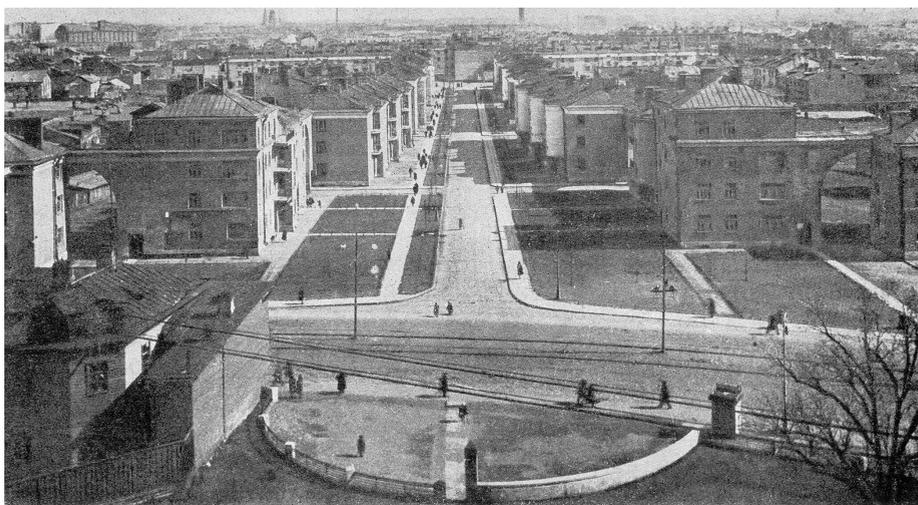
Первая очередь застройки Тракторной улицы Московско-Нарвского района



Эскиз фасада трехсекционного дома на Тракторной улице



Эскиз фасадов домов, замыкающих Тракторную улицу



Тракторная улица. Архитекторы А. И. Гегелло, А. С. Никольский,
Г. А. Симонов, Н. Ф. Демков. Фото 1927 года



Тракторная улица. Дворовое пространство. Архитекторы А. И. Гегелло,
А. С. Никольский, Г. А. Симонов, Н. Ф. Демков. Фото 1927 года



Перспектива Тракторной улицы, замыкающаяся школой 10-летия Октября



Перспектива Тракторной улицы со стороны проспекта Стачек

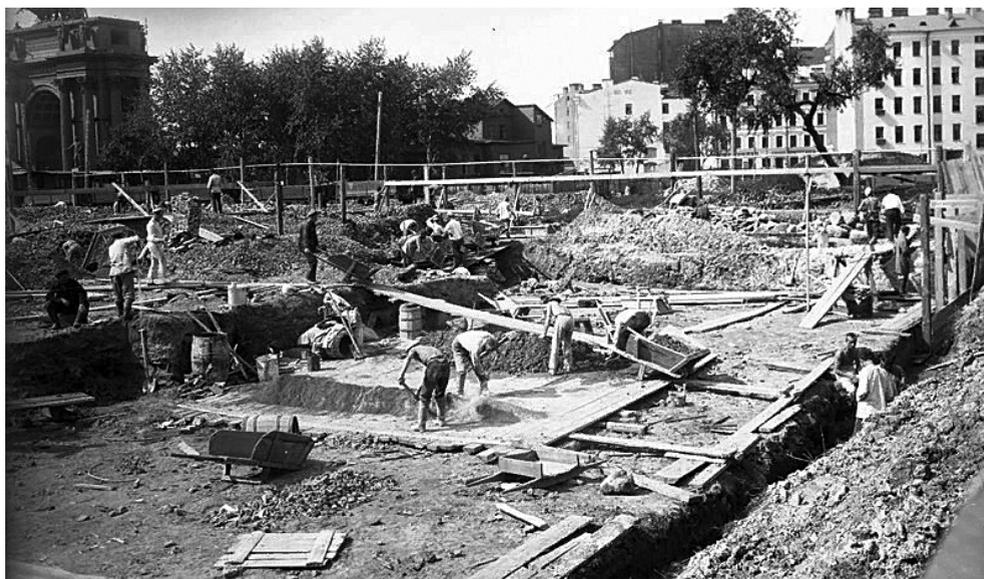
В марте 1925 года был поднят вопрос о строительстве в Ленинграде домов культуры. В протоколе Технической комиссии Губернского комитета можно найти следующие тезисы: «Мы переживаем годы величайшего культурного роста широких слоев рабочего класса... Пробудились наши заводы-гиганты. Между тем подходящих помещений для клубов рабочих на них не находится... Каждому рабочему хочется принять серьезное деловое участие и в общественной жизни, и в жизни культурной. Жажда знания – огромная... Мысль о создании соответствующих духу времени Дворцов труда или клубных зданий уже носится в воздухе...» На совещании было решено «текущим летом» уже построить дома культуры в Московско-Нарвском, Володарском и Выборгском районах. Были обозначены технические характеристики проектируемых сооружений.

Дворец культуры Московско-Нарвского района – первый дворец культуры в нашей стране – был построен к 1927 году в память об Октябрьской революции. Первый конкурс на Дворец культуры в советской архитектуре прошел еще в 1919 году. Жюри, в состав которого входили рабочие, архитекторы и представители Наркомата, выбрали проект В. Дубовицкого, который оказался несовершенным.

Во втором закрытом конкурсе участвовали представители московских и петроградских архитектурных мастерских, но и это не принесло плодов. По результатам нового конкурса 1925 года был разработан проект архитекторов А. И. Гегелло и Д. Л. Кричевского. В основу окончательного проекта легла идея архитектора А. И. Дмитриева. Торжественное открытие дворца состоялось 7 ноября 1927 года.

Дворец решен в монументальных архитектурных формах, усиленных контрастом глухих и остекленных поверхностей. В 1929 году Дому культуры, названному тогда Дворцом, присвоили имя писателя А. М. Горького. А в 1937-м архитектор Александр Гегелло получил за него Гран-при на Всемирной выставке в Париже.

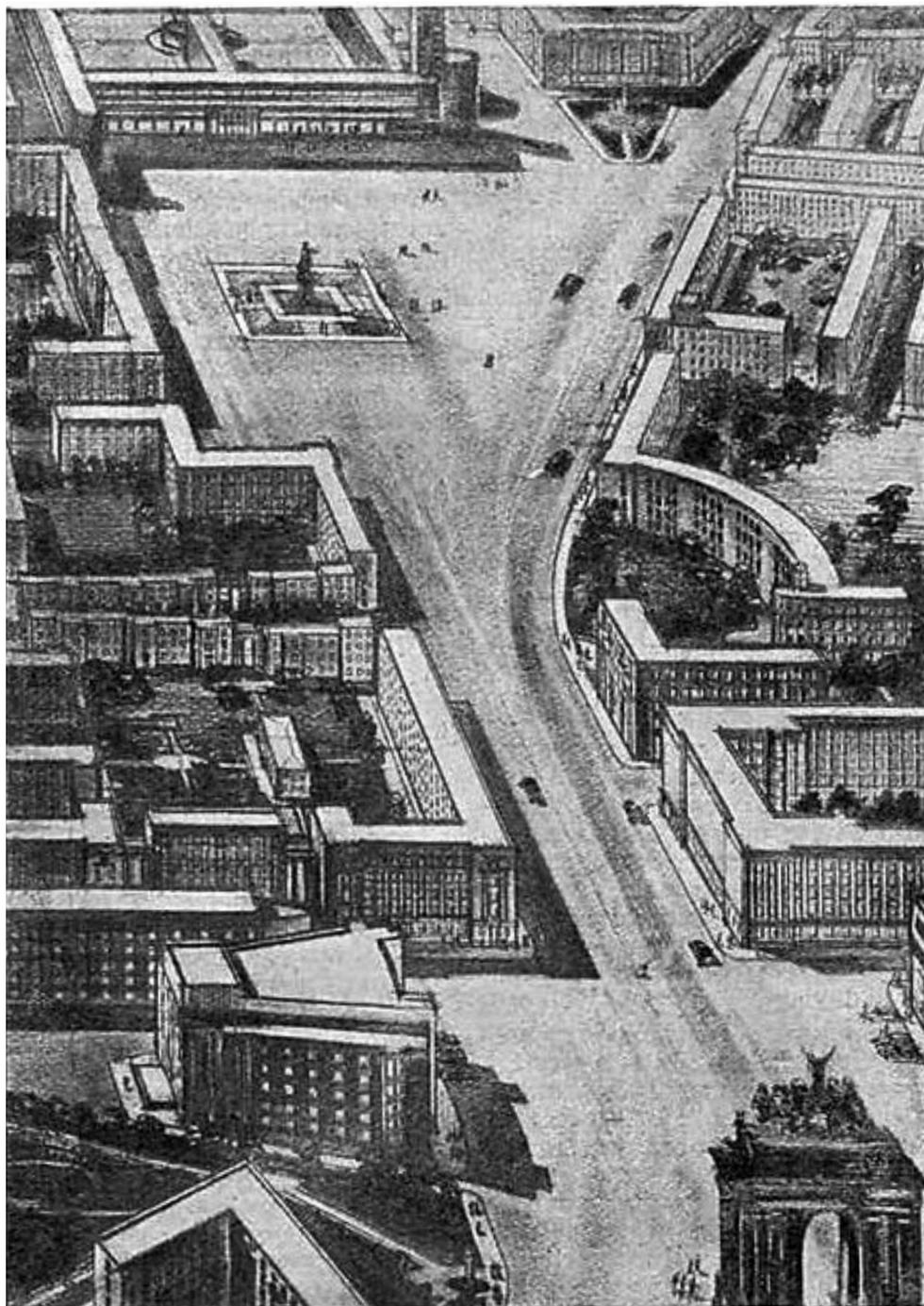
Подготовка к восприятию торжественной темы Кировской площади начинается от Нарвских ворот. В этом месте проспект Стачек фланкируют brutальные объемы Дома культуры им. Горького (проект архитекторов А. И. Гегелло и Д. Л. Кричевского) и Дома кооперации – здания, совместившего функции универмага и фабрики-кухни (1929–1930, архитекторы А. К. Барутчев, И. А. Гильтер, И. А. Меерзон, Я. О. Рубанчик, инженер А. Г. Джорогов).



Строительство Дворца культуры Московско-Нарвского района



Дворец культуры Московско-Нарвского района.
Архитекторы А. И. Гегелло и Д. Л. Кричевский



Социальная значимость этих объектов, новизна их функционального наполнения потребовала придания особой выразительности этим сооружениям. После поворота проспекта Стачек перед нами раскрывается Кировская площадь, переходящая в Кировский сквер с памятником Кирову, установленному в 1938 году (скульптор Н. В. Томский, архитектор Н. А. Троцкий).

Дом Советов Московско-Нарвского района был возведен по проекту Н. А. Троцкого в 1930–1935 годах и представляет собой многофункциональный комплекс, включающий административные функции различного назначения. В асимметричную свободную композицию включены помещения Совета района, культурные и финансовые учреждения, зал для собраний, столовая, почта.

Простые формы прямоугольных четырехэтажных корпусов с мелкой нарезкой помещений образуют два внутренних двора, южная часть которых представляет собой галереи переходов в уровне второго этажа, приподнятых на столбах. К корпусам примыкает зал собраний, имеющий скругленную форму, а также цилиндрический объем столовой.

Работая на контрасте с прямыми плоскостями, скругленные линии обогащают пластику фасадов здания, меняя визуальное восприятие архитектурной темы сооружения при движении вдоль его фасадов. Протяженной горизонтали основного корпуса, «усиленной» ленточными окнами, противопоставлена 50-метровая башня, завершенная кубическим объемом с изображением серпа и молота.

В конце 20-х – начале 30-х годов XX века в районе, прилегающем к улице Стачек, произошел настоящий строительный бум, здесь были построены десятки общественных и жилых зданий, имеющих интересные объемно-пространственные характеристики и важное функциональное значение.

Это ансамбли жилмассивов на Тракторной улице (А. И. Гегелло, А. С. Никольский, Г. А. Симонов, 1925–1927) и Серафимовский жилой городок (А. И. Гегелло, А. С. Никольский, Г. А. Симонов, 1925–1928); учебные здания: школа имени 10-летия Октября (архитекторы А. С. Никольский и А. В. Крестин, 1925–1927), средняя школа на 1800 учащихся на Балтийской улице (архитектор В. О. Мунц, 1931–1935), здание технической школы на улице Стачек, 30 (архитекторы И. И. Фомин, 1930–1932), здание Дома технической учебы на Новосивковской улице (Ивана Черных, 4) (архитекторы А. И. Гегелло и Д. Л. Кричевский, 1930–1933); банный комплекс на Ушаковской улице (улица Зои Космодемьянской) – Ушаковские бани «Гигант» (архитекторы А. С. Никольский и В. М. Гальперин, 1930).

В 1929–1935-е годы четырех-пятиэтажными жилыми домами была оформлена восточная сторона проспекта Стачек в районе Московско-Нарвского райсовета. Южнее, на участке, расположенном напротив исторической территории Путиловского завода, в 1930–1935 годах был построен Дом культуры «Красный путиловец» (А. И. Гегелло и Д. Л. Кричевский).

С оформлением площади Стачек около Нарвских ворот, строительством Дома Советов Московско-Нарвского района (арх. Н. А. Троцкий) территория Нарвской заставы получила законченный ансамбль, состоящий из двух площадей. С самого начала предполагалось установить связь новой, Кировской, площади с Триумфальной аркой – памятником в честь победы в Отечественной войне 1812 года, поэтому основной визуальной осью композиции стала взаимосвязь Нарвских ворот с вертикальной доминантой административного здания.

Несмотря на то, что композиционным центром этой территории является Кировский райсовет, общее объемно-пространственное решение участка имеет более сложные взаимосвязи, поскольку в его композицию включены и другие сооружения. Так, здание школы имени 10-летия Октября, возведенной в 1925–1927 годах А. С. Никольским и А. В. Крестинным, является силуэтной доминантой, на которую ориентирована Тракторная улица, а проезд, отходящий от площади, идущей в продолжении улицы Швецова, ориентирован на кубический объем, акцентирующий вход в профилакторий Московско-Нарвского района (Л. В. Руднев, О. Л. Лялин, И. И. Фомин) на улице Косинова.



Школа имени 10-летия Октября. Архитекторы А. С. Никольский и А. В. Крестин, 1925–1927

Можно отметить, что объемно-пространственная композиция рассматриваемой территории строится на основе взаимного пересечения осей, устанавливающих множество визуальных связей, делая ее пространство семантически наполненным.



Дом Советов Московско-Нарвского района.
Архитектор Н. А. Троцкий, 1930–1935



Универмаг и фабрика-кухня. Архитекторы А. К. Барутчев,
А. И. Гильтер, И. А. Меерзон, Я. О. Рубанчик



Проект ансамбля
микрорайона Автово,
1937–1940



Планировка района Автово

В 1930–1940-е годы в программу освоения окраинных территорий Ленинграда был включен район Автово. Поскольку улице Стачек была определена роль одной из «дуговых» магистралей, осуществляющих транзитное движение к будущему центру города на Московском шоссе, территория Автово стала важным районом застройки Ленинграда. Границы пятна застройки были определены с севера, юга и востока существующими железнодорожными линиями Балтийской железной дороги. В западной и северо-западной частях район был ограничен территорией Путиловского (Кировского) завода и его резервной зоной.

На проекте застройки Автово архитекторов В. А. Витмана, М. П. Лохманова и А. Л. Печатникова видны масштабы работ – общее количество жителей района должно было составить 50 тыс. человек. Его основными магистралями являлись улица Стачек и Детскосельская улица (с 1923 года – улица Якубениса, в настоящее время – Краснопутиловская), которая отходила лучом от улицы Стачек и пересекалась с Московским шоссе в районе Средней Рогатки.

Поскольку район Автово был зажат железнодорожными путями, проектом предусматривалось строительство системы виадуков в вертикальной плоскости, разделяющих движение железнодорожного и автомобильного транспорта. Планировалось возведение девяти инженерных сооружений, которые при соответственном оформлении должны были придать особый колорит району.

Общая концепция застройки кварталов Автово была определена следующими положениями: в проекте принята средняя плотность населения 440 чел. на га при норме 12 квадратных метров на человека, при этом процент застройки составил 24–25 %, этажность – 5–6 этажей; периметральная застройка решена спокойным контуром, без значительных отступов от красных линий; расположение школ в жилых кварталах трактовано как основной элемент осевых композиций, участки школ выделены в самостоятельные элементы квартала; детские сады и ясли размещаются в специальных зданиях и частично встроены в жилую застройку; зеленые насаждения дополняют общую композицию и пространственную организацию кварталов.

Основные принципы планировки зданий были определены документами от 19 апреля 1932 года и 23 апреля 1938 года.

Эти документы положили начало изменению норм проектирования и строительства жилого фонда. Новая нормативная база была направлена

на оптимизацию планировок квартир, увеличение площади отдельных помещений и их высотных характеристик (высота по новым нормам составила 3,20 м). Кроме этого предполагалось оснащение квартир горячей водой, ванными комнатами и мусоропроводом.

Участок нового строительства в Автово был расположен у юго-западной границы города на территории, прилегающей к Круглой площади. Первоначальный вариант планировки этой части был выполнен архитекторами Л. В. Рудневым и В. О. Мунцем. Площадь в проекте этих авторов меняла свою конфигурацию. Она оставалась полукруглой только с одной стороны. В продолжении проспекта Стачек площадь приобретала прямоугольную форму, где по проекту должны были разместиться общественные здания.

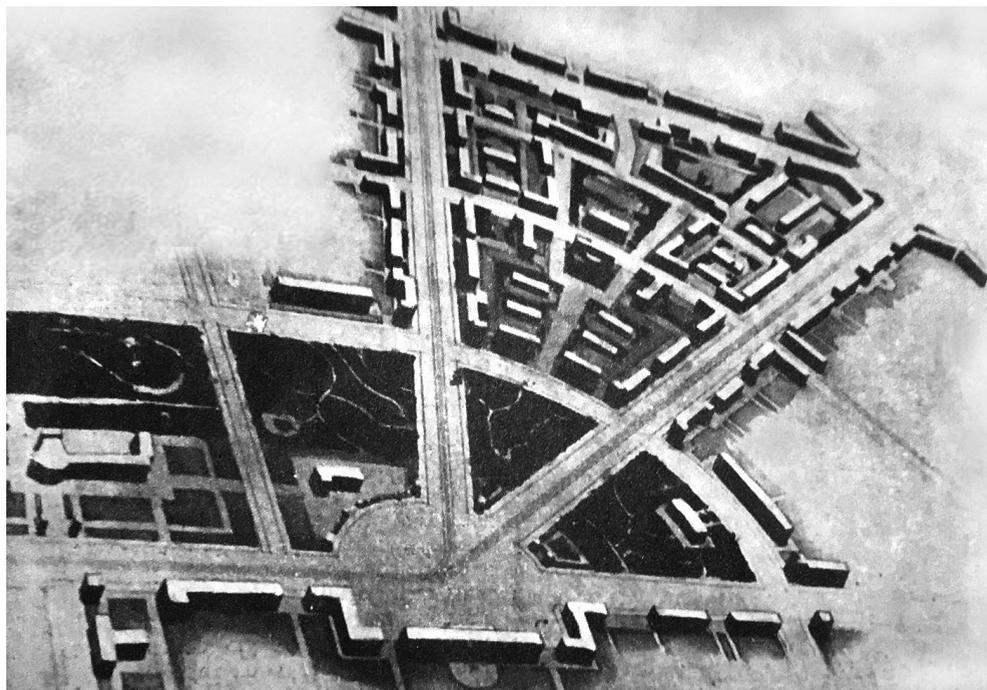
Конфигурация участка, предназначенного для жилой застройки, имела форму сектора. Территория под жилую застройку составляла 29 га. После осуществления строительства жилье здесь должны были получить 10 000 человек. Участок имел форму сектора окружности, поскольку в этой части магистраль располагались радиально и сходились на оси «проспект (в то время еще улица) Стачек», которая в районе площади меняла свое меридиальное направление, отклоняясь к юго-востоку, и связывала эту территорию с будущим главным узловым центром Ленинграда на пересечении с Международным проспектом.

Кварталы при разбивке территории получали неодинаковую площадь застройки, первый квартал составил 8,6 га, второй – 19,8 га. Оба жилых квартала были отделены широкой полосой зелени от улицы Стачек, осуществляя защиту жилья от задымления и господствующих в этом районе западного и юго-западного ветра.

Жилые дома проектировались в основном в пять этажей. Шестиэтажные дома допускались в случае размещения в первом этаже помещений магазинов.

Дома длиной около ста метров устанавливались с разрывами друг от друга. Авторы подчеркивали, что такая система застройки устанавливает тесную пространственную связь между архитектурным решением внутренних корпусов и композицией фасадов застройки, выходящих на улицу, а также с архитектурным решением лицевых фасадов между собой. Это требовало в процессе проектирования соотносить модулировку фасада каждого здания с соседним, поэтому архитекторами подчеркивалась необходимость делать развертки зданий по улицам, так как «свободу

архитектурного решения нельзя рассматривать как беспринципную какофонию различных, не связанных друг с другом фасадных пространственных решений». Отмечалось, что это очень важно для работы архитектора, поскольку «на этих развертках они должны найти и решить силуэтный ритм, схему решения пятен каждого дома в отдельности».



Генплан квартала в районе Автово. Архитекторы Л. В. Руднев, В. О. Мунц

Внутриквартальное решение в проекте Л. В. Руднева, В. О. Мунца подчинено определенной идее композиции. Участок прорезан биссектрисой, берущей свое начало в центре площади, по которой создается живописная полоса зелени. В эту зеленую ось включены ясли, школы и столовая.

Если говорить об организации внутриквартальных территорий, то можно отметить, что во многом они организованы в соответствии с принципами проектирования жилмассивов 1927–1930 годов. Корпуса жилых зданий, выходящих на ось участка, поставлены перпендикулярно

к ней, что создает внутриквартальные пространства вытянутой формы. На других участках также во дворах недостаточно продуманы площадки для отдыха и игр детей.

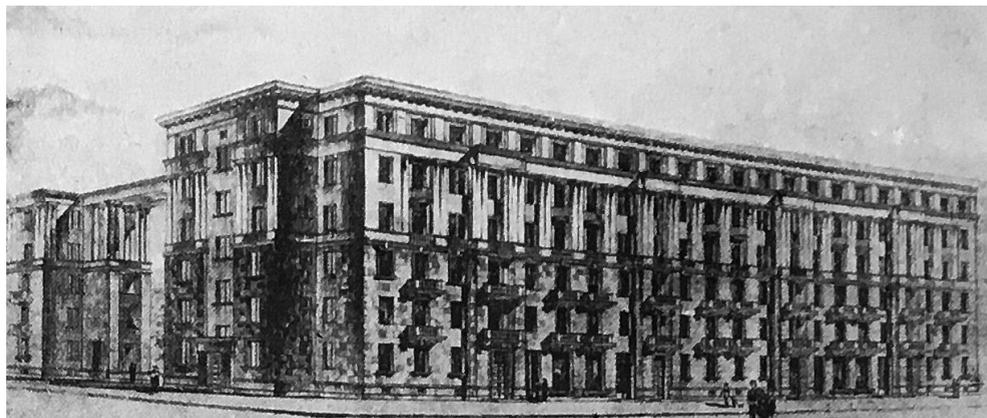
Уточненный генеральный план разрабатывался архитекторами А. А. Олем и С. Е. Бровцевым. Новый генеральный план застройки охватывал большую площадь, чем в первом варианте; определилась более четкая планировка.

Таким образом, в соответствии с проектом развития Ленинграда, выполненным АПО Ленсовета по проекту А. А. Оля и С. Е. Бровцева, участок делился на три квартала, вписанных в треугольник и отвечающих по форме секторам окружностей, расходящимся от центра круглой площади. Кроме этого, была увеличена площадь населения с 400 до 450–500 чел. на 1 га. На этом участке были проложены современные улицы Зенитчиков, Зайцева и Маринеско.

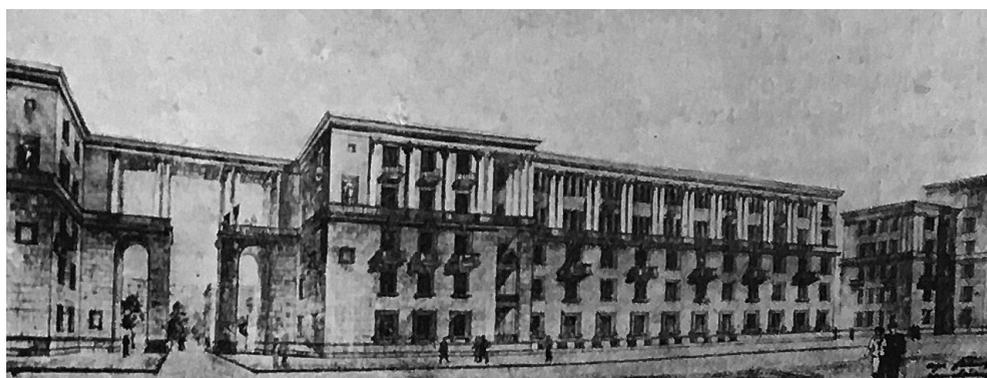
Сравнивая эти два проекта, можно отметить принципиальные различия объемно-планировочного решения по организации их территории в зоне круглой площади. Если в проекте Л. В. Руднева в этой части предусматривалось большое озелененное пространство, то в проекте А. А. Оля от него оставлен небольшой сквер, за которым перед современной ул. Зенитчиков (1-я Прорезка) должны были построить четыре жилых дома с башнями. Проекты жилых зданий для Автово были выполнены в архитектурной мастерской под руководством А. А. Оля. В 1936 году определена общая концепция объемно-пространственного решения застройки участка. Предполагалось установить следующие размеры кварталов, составляющие в сумме 32 га. Размер первого квартала 8 га, второго – 13 и третьего – 11. Наибольшую проработку получил первый квартал. А. А. Оля писал, что этот квартал получился по своей площади несколько меньше размера, утвержденного правительством, поэтому предусмотренный в квартале гараж пришлось перенести в соседний квартал. Также для соблюдения нормируемых показателей плотности населения была увеличена ширина жилых зданий с 10–11 м до 13–14.

Квартал № 1 имеет трапециевидную форму, причем его ось симметрии совпадает с лучом круглой площади. Это, в свою очередь, обеспечило симметричное решение планировки квартала. На той же оси в треугольном продолжении квартала, выходящего на площадь, должен был разместиться кинотеатр. Для жилых зданий было организовано пять полузамкнутых дворов со своими территориями зеленых пространств и площадок. Детские учреждения группировались в центральной части квартала.

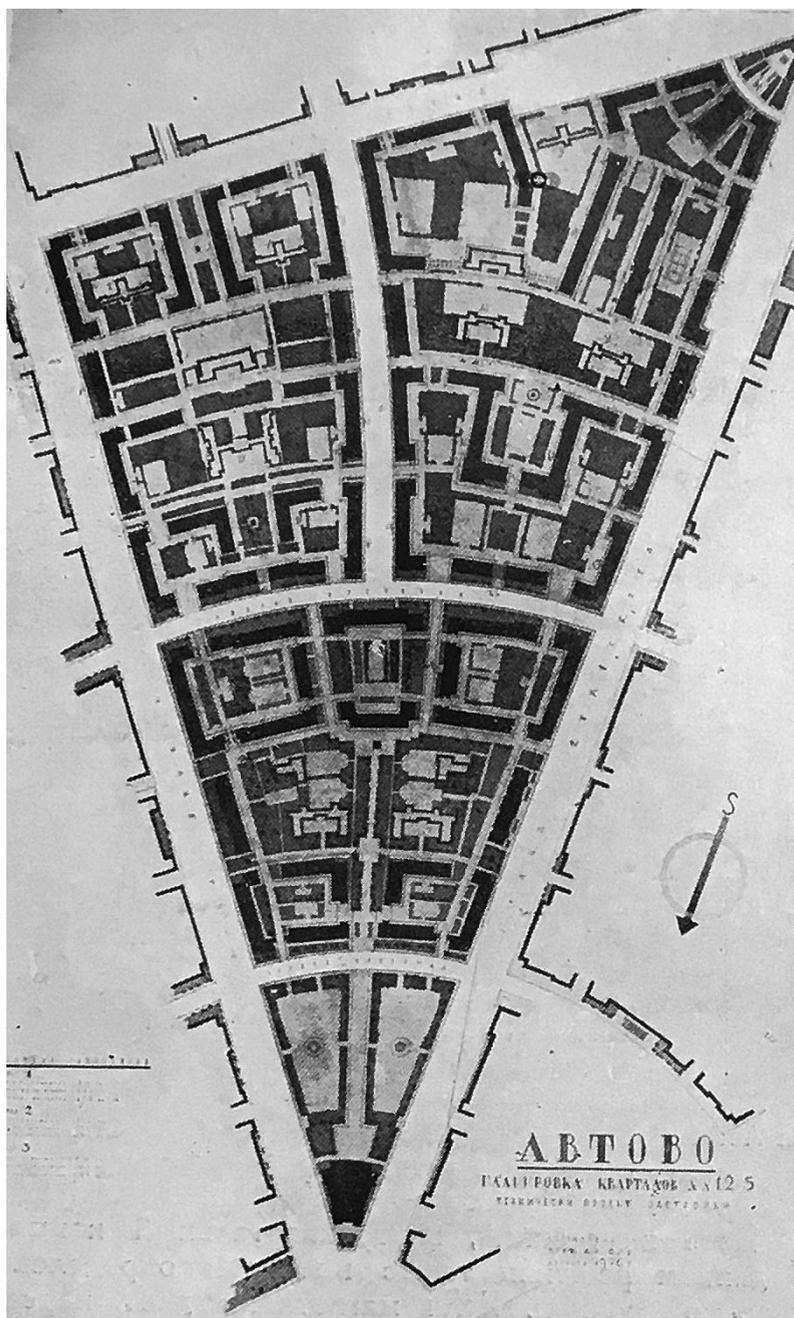
В архитектурном оформлении зданий необходимо было найти соотношение между корпусами, выходящими на Круглую площадь (№ 7, 19, 21, 23), демонстрирующими некую торжественную тему, и корпусами, выходящими на улицу, такими как № 8 и № 10, где большее значение приобретала жилая тема. В 1938–1940 годах началось строительство зданий в первом квартала и полностью был застроен его периметр. После войны Круглая площадь была застроена совсем в ином стилистическом ключе.



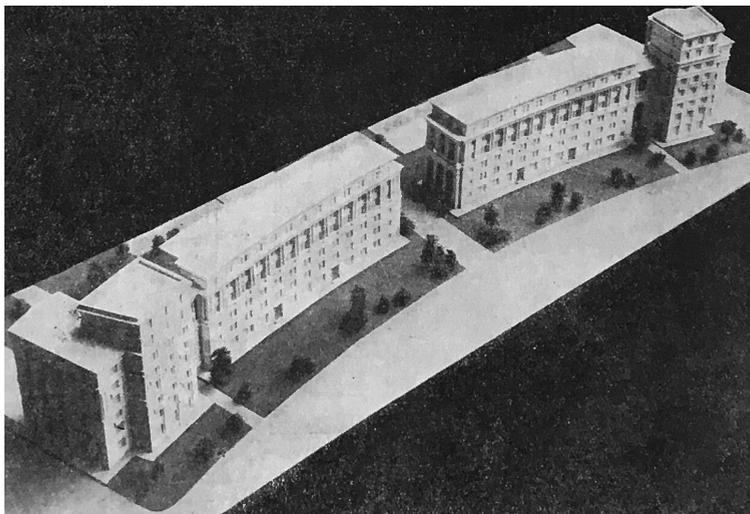
Проект корпуса № 10, перспектива. Руководитель А. А. Оль.
Архитекторы Г. А. Оль, В. А. Каменский



Проект корпуса № 8, перспектива. Руководитель А. А. Оль.
Архитекторы В. Ф. Белов, А. А. Лейман



Генеральный план группы кварталов на Круглой площади в Автово



Макет 1-й Прорезки (с 1950-го – улица Зенитчиков).
Корпуса 17, 19, 21, 23



Дома 1-й Прорезки. А. А. Оль, Л. Е. Асс, С. Е. Боровцов



Проспект Стачек, 15. Жилой дом Кировского завода.
Архитектор Л. К. Абрамов, 1936



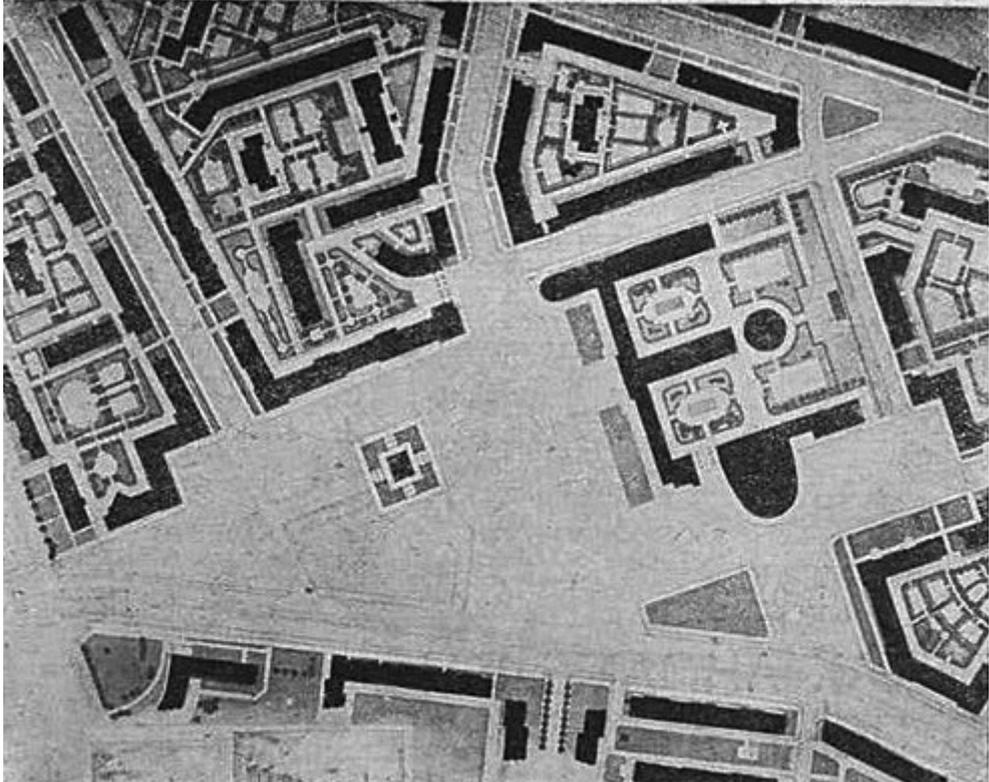
Проспект Стачек, 9. Дом специалистов.
Архитекторы Б. Р. Рубаненко и О. И. Гурьев, 1935



Проспект Стачек, 16. Жилой дом для рабочих Кировского завода.
Архитекторы Ю. Я. Мачерет, В. А. Каменский

В 1930–1940 годах была предпринята попытка реконструкции Кировской площади, создания ансамбля в этой части улицы Стачек. Под руководством В. А. Витмана был выполнен проект, по которому незастроенные стороны площади замыкалась жилыми домами. При этом на нечетной стороне предполагалось построить два здания (пр. Стачек, 9, 15), одновременно фланкирующие проезд к профилакторию. А с четной (пр. Стачек, 16) здание должно было служить фоном для памятника Кирову, воспринимаемом с проспекта Стачек. Это здание было построено только в 1950-х годах.

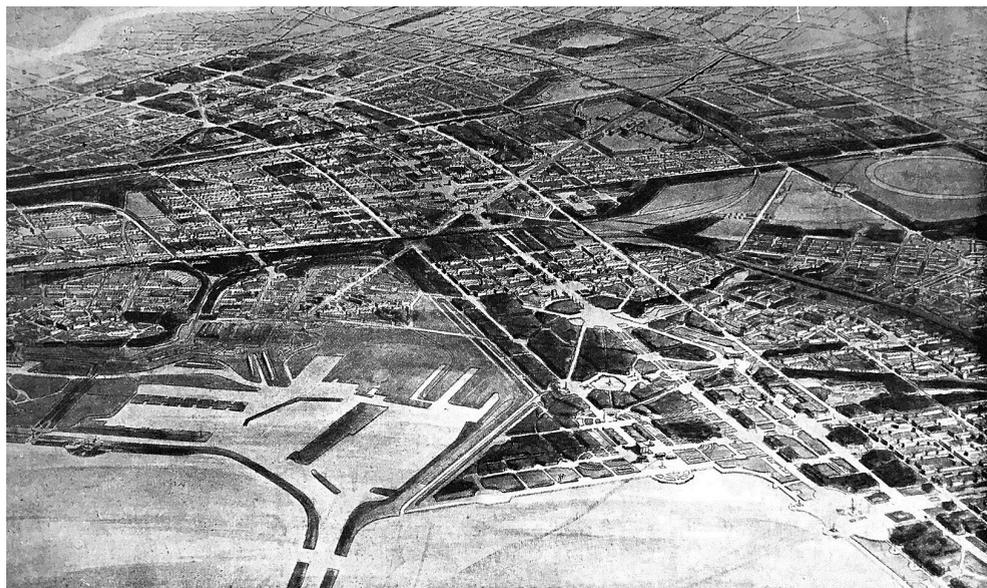
В первоначальном генеральном плане планировалась связь района с приморской рекреационной зоной, организация Приморского парка общегородского значения, идея которого была осуществлена в 1945 году в западной части Крестовского острова.



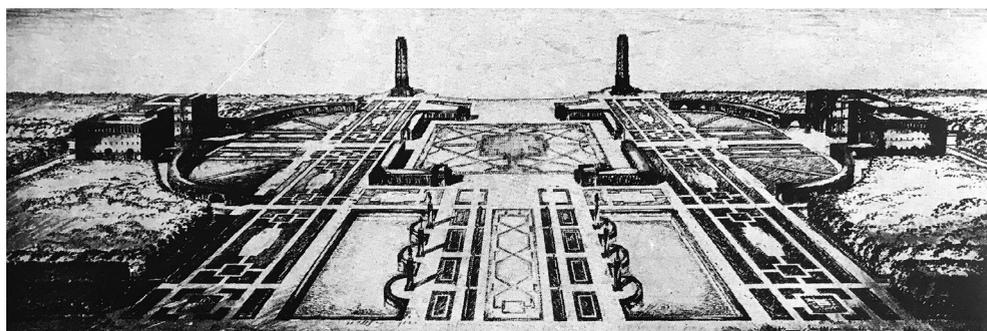
Планировка ансамбля площади Стачек. Руководитель В. А. Витман.
Архитекторы М. П. Лохман, А. Л. Печатников. Перспектива В. П. Сугоняев

Южное направление развития Кировского завода отрезало выход района к заливу. Осуществлено было только соединение проспекта Стачек с Петергофским шоссе, что позволило связать эту часть города с пригородами – памятниками мирового значения: Стрельной, Петергофом, Ораниенбаумом.

К началу 1940-х годов в Автово возвели три крупных квартала.



Планировка Автово с выходом к Финскому заливу



Центральная эспланада в юго-западном Приморском парке.
Автор профессор Л. М. Тверской



Бетонные надолбы в районе трамвайного кольца «Красный Путиловец»

Во время Великой Отечественной войны территория Нарвская застава – Автово располагалась на переднем крае обороны.

К концу войны на территории района не осталось ни одного деревянного дома, многие участки представляли собой пустыри. В канун Дня Победы на проспекте Стачек в районе Автово была установлена Арка Победы, выполненная по проекту В. А. Каменского в традициях триумфальных арок прошлого.



Арка Победы на проспекте Стачек. Архитектор В. А. Каменский

После Великой Отечественной войны началась новая страница застройки района Автово.

Когда немцы взяли Ленинград в кольцо, линия фронта проходила в Автово. От нее до Кировского завода было всего четыре километра, а до Нарвских ворот – шесть. Огромные разрушения, причиненные войной, лишили Кировский район значительной части его застройки.

Поэтому для обеспечения работающих на заводах жильем вновь обратились к малоэтажному строительству.

Эти кварталы расположились с восточной и западной стороны от проспекта Стачек. Небольшой квартал примыкал к жилмассиву на Тракторной улице (ограничен квадратом Балтийской улицы и Майкова, Тургеневского и Лермонтовского переулков). В западной же части для этих целей была выделена значительная территория, которая простирается от Промышленной до Новоовсянниковской улицы.



Турбинная улица. Малоэтажная послевоенная застройка



Улица Белоусова. Малоэтажная послевоенная застройка



Дом на Севастопольской улице

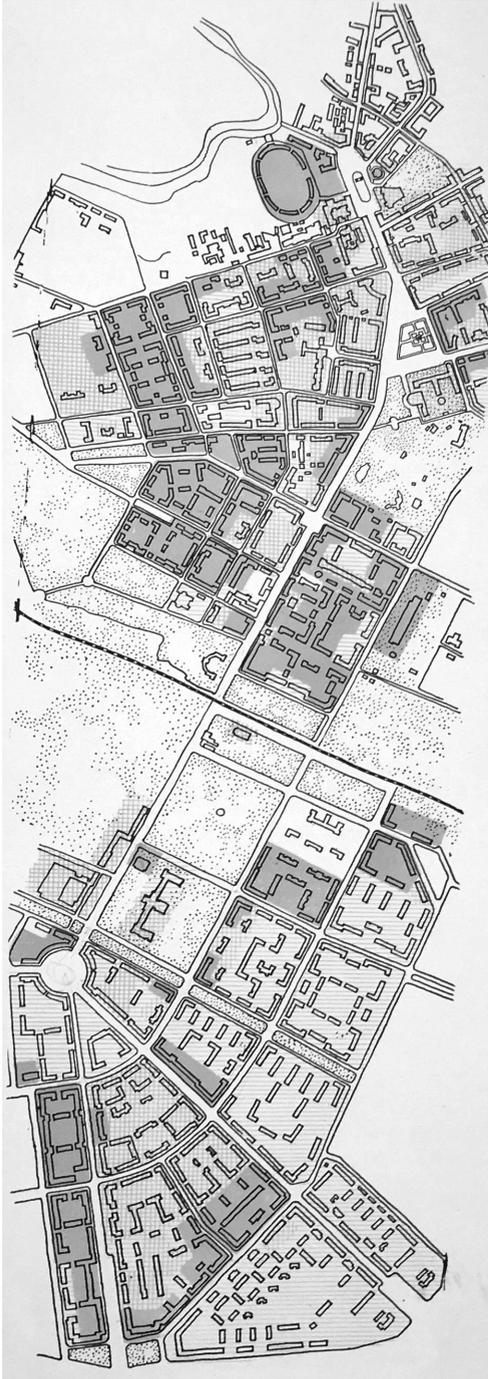
Решение задачи планировочной реконструкции территории, прилегающей к проспекту Стачек велось с учетом как старых градообразующих факторов в виде больших промышленных территорий, так и новых послевоенных: автострады Ленинград – Таллин, кварталов малоэтажной застройки, зеленых защитных зон, новых парковых массивов и пр. Заложенная в довоенном проекте планировочная схема района Автово в послевоенные годы подверглась тщательному анализу, после чего на ее основе был создан проект реконструкции Кировского района Ленинграда. Проект разрабатывала архитектурно-планировочная мастерская № 7 Ленпроекта под руководством архитектора В. А. Каменского.

В журнале «Архитектура и строительство Ленинграда» за 1947 год И. И. Фомин писал: «Принятая авторами проекта композиционная схема была построена на основе членения улицы Стачек на отдельные планировочно-пространственные элементы: площадь Стачек, Кировская площадь, небольшая площадь на пересечении Петергофской улицы и улицы Стачек, железнодорожный мост во втором уровне, новая площадь, образуемая у входа на Кировский завод, и, наконец, Круглая площадь в Автово».

Круглая площадь (в 1958 году в честь 40-летия ВЛКСМ была переименована в Комсомольскую) была запроектирована на месте трамвайного кольца и появилась на планах перспективного развития Ленинграда еще в начале 1930-х годов. Исторически на месте будущей Круглой площади Петергофское шоссе меняло направление от юго-западного к южному и подходило к железнодорожной платформе Автово рядом с Красеньким кладбищем и трактиром «Красный кабачок». Именно это место должно было стать южной границей урегулирования Московско-Нарвского района по плану архитектора Л. И. Ильина.

Каждый из упомянутых И. И. Фоминым композиционных узлов имел свою специфику в планировочном, функциональном, транспортном, архитектурно-художественном отношениях: «Во избежание монотонности застройки авторы вводят, наряду с живописностью силуэта, ряд высотных акцентов.

Кроме существующей башни Кировского райсовета была запроектирована высотная композиция жилого дома, «закрепляющего» угол улиц Стачек и Петергофской, а также башня нового здания заводоуправления Кировского завода, проектируемая в начале эспланады в районе клуба им. Газа и Чугунного переулка. Существующие и проектируемые планировочные акценты соединялись между собой нейтральными отрезками квартальной застройки».



На схеме показаны кварталы застройки, прилегающие к проспекту Стачек, а также композиционные элементы.

На всем протяжении проспекта Стачек от Нарвских ворот и до юго-западного въезда в город намечен и частично осуществлен ряд узловых композиционных звеньев, главные из которых – площади Стачек, Кировская, Круглая и площадь у въезда (на границе Автово и Дачного).

Как в планировочном, так и в объемном решении каждая из этих площадей имеет свою специфику, связанную с особенностями местоположения, транспортные требования и исторически сложившийся характер застройки.

Кроме этого, можно выявить еще два композиционных узла – площадь на участках Петергофской улицы и у входа на Кировский завод.

Планировочная структура, принятая на проспекте Стачек, в значительной степени определена существующими направлениями магистралей и коммуникаций, а также зонами жилой застройки. Фасады жилых домов формируют красные линии, одновременно организуя четкую композиционную систему кварталов.



Проспект Стачек перед Нарвскими воротами



Проспект Стачек у Кировского завода



Проспект Стачек у Комсомольской площади

Первоочередной задачей строительной отрасли являлся стабильный прирост жилого фонда, в связи с чем потребовалась корректировка общей концепции довоенного плана планировочного развития. По сравнению с проектом генерального плана Ленинграда 1939 года в новом плане было предусмотрено сокращение территории города на 8,1 тыс. га. Такое сокращение стало возможным в результате учета всех изменений в застройке города, произошедших во время войны. А также в результате сокращения нормы жилой площади до 9 м² на человека. Объем строительства в новом микрорайоне Автово должен был составить 750 тыс. квадратных метров жилой площади.

По новому плану застройка района получала интенсивное развитие в глубину (к востоку и западу от проспекта Стачек). Кроме этого, проект В. А. Каменского предполагал резервирование территорий для дальнейшего развития к югу от Автово, где планировалось создать общегородской парк и новые жилые кварталы в районе Дачного.

Что касается строительства жилого фонда в Кировском районе, то приходилось отстраивать все кварталы заново. Первоначально строительные мероприятия на Нарвской заставе ограничивались застройкой преимущественно боковых улиц, где возникали кварталы малоэтажных жилых домов, которые лишь отчасти решали проблему потребности в жилье. Только в 1949 году строительство началось на главной магистрали Кировского района – проспекте Стачек.

В процессе проектирования и строительства жилого фонда шел процесс поиска решений удешевления строительства и быстрого возведения зданий. С самого начала проведения восстановительных работ и осуществления нового жилищного строительства в Ленинграде была поставлена задача добиться единых архитектурно-планировочных решений. С этой целью были разработаны единые типовые секции 5–7-этажных жилых домов, отличающиеся планировочной схемой. Применение типовых секций, в свою очередь, упрощало процесс проектирования и, как следствие, давало возможность затрачивать больше времени на решение архитектурно-композиционных задач. Типовые планировочные решения упрощали процесс рассмотрения и согласования проектов. Что же касается строительства, то многократно повторяемые части здания (планы, конструкции, детали и т. п.) были понятны и привычны строителям, что также способствовало увеличению темпов производства. В то же время это позволяло создавать единый «индустриальный поток» и давало возможность возводить одновременно сразу несколько зданий в квартале или улице.

Первым зданием стал жилой дом, выходящий на Кировскую площадь (проспект Стачек, 16), который планировалось закончить в 1951 году. Этот дом завершил ансамбль Кировской площади.

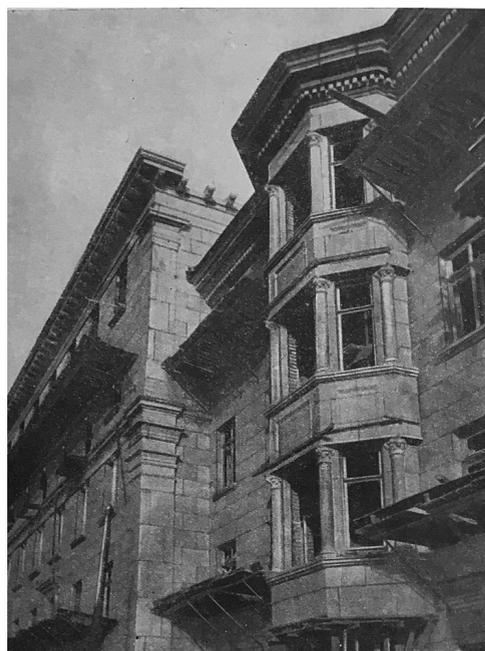
В 1950 году было заложено еще два здания (проспект Стачек, 38–40), они возводились по проектам архитекторов Г. Л. Ашрапяна, В. А. Кордаковой и О. С. Яковлевой (мастерская В. А. Каменского). Согласно плану строительных работ дома должны были быть построены за 110 дней. Опыту этой «скоростной стройки» была посвящена статья в журнале «Архитектура Ленинграда», в которой демонстрировались передовые методы ведения строительных работ, а также выявлялись проектные решения, требующие изменений (внедрение для внутренней отделки сухой штукатурки, применение сборных железобетонных косоуров и др.).



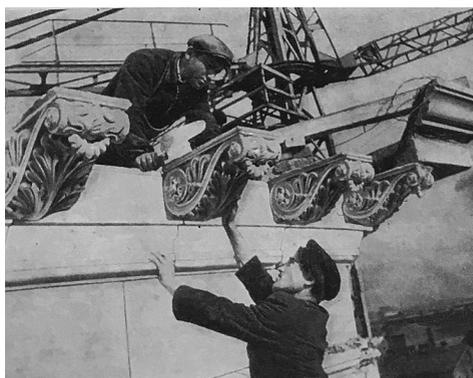
Дома на проспекте Стачек № 38–40.
Авторы проекта Г. Л. Ашрапян, В. А. Кордакова, О. С. Яковлева



Строительство домов № 38–40 по проспекту Стачек



Строительство дома № 40 по проспекту Стачек по методу «скоростной стройки»



При проектировании жилой застройки кварталов, а особенно корпусов, выходящих на проспект Стачек, архитекторам приходилось постоянно балансировать между необходимостью создания монументального ансамбля в этой части с приданием этим сооружениям «интимного» жилого характера. В связи с этим нельзя не остановиться на проекте дома № 21. Первоначально для того чтобы уравновесить протяженный фасад, на нем была воздвигнута башня, по своим формам напоминающая башню Адмиралтейства. В 1951 году о нем писали: «Представляется интересным проект жилого дома № 21 по проспекту Стачек (автор – архитектор В. А. Каменский). Положение дома в общем ряду достаточно безликой на этом участке жилой застройки проспекта, а также пространство сада имени 25 октября, раскинувшегося почти точно по оси проектируемого здания, подсказали автору необходимость простого и ясного объемного решения основной массы здания и одновременно очень ярко выраженного силуэта». Однако уже через два года проект был пересмотрен. Просто пришло осознание, что в попытке «создавать „уникальные“ сооружения многие архитекторы игнорируют требования экономики... и допускают неоправданное удорожание строительства, главным образом за счет декоративного украшения фасадов». В связи с этим, венчающая здание башня как не отвечающая образу жилого дома была убрана. Вот уж правильно сказано: «Совершенство достигнуто не тогда, когда нечего добавить, а когда нечего убрать».



Проект жилого дома 21 по проекту. Архитектор В. А. Каменский



Предложения по высотному строительству на Круглой площади.
Архитекторы В. А. Каменский С. Г. Майофис



Высотное здание – один из корпусов Кировского завода.
Архитектор В. А. Каменский, 1952

Однако визуальные акценты все же появились в картине проспекта Стачек. Это прежде всего башня Дома Советов, высотные доминанты домов по проспекту Стачек, 28, 41 и 67, а также элементы, акцентирующие Комсомольскую площадь.



Башня дома 28 по проспекту Стачек
(перекресток проспекта Стачек и улицы Трехорева).
Архитекторы В. А. Каменский, А. В. Модзалевский, 1952



Башня дома 41 по проспекту Стачек у железнодорожного моста.
Архитекторы В. И. Мочалов, В. А. Каменский, С. Г. Майофис, 1948–1951

Следует отметить, что если до железнодорожного моста вертикальные доминанты участвуют во «взаимной перекличке», то башня дома 67 по проспекту Стачек никак не участвует в перспективе улиц.



Башни на Комсомольской площади.
Архитекторы В. А. Каменский и С. Г. Майофис, 1950–1960-е



Башня дома 67 по проспекту Стачек (перекресток проспекта Стачек и улицы Зайцева). Архитекторы В. А. Каменский, Г. Л. Ашпарян, 1952

Большое значение для развития территории района Автово имело решение транспортной проблемы, поскольку необходимо было связать район с центром города, вывести с проспекта рельсовый транспорт и озеленить магистраль. Этому должна была служить прокладка ветки метрополитена, берущей свое начало от станции «Площадь Восстания».

Ленинградский метрополитен стал строиться в апреле 1941 года, но с началом Великой Отечественной войны все выработки были затоплены.

Возобновились работы по проектированию и строительству через несколько месяцев после войны, в ноябре 1945 года.

На территории проспекта Стачек должны были появиться станции «Нарвская», «Кировский завод» и «Автово», в архитектурном оформлении которых должна была звучать тема революционной истории района (станция «Нарвская»), Победы (станция «Автово»), труда и индустриализации (станция «Кировский завод»). Эти станции должны были войти в первую очередь строительства метрополитена в Ленинграде.

После прокладки трассы, согласования количества и местоположения станций, определения их типов и конструкций началось проектирование их архитектурного оформления. В 1948 году был проведен ряд открытых и закрытых конкурсов на интерьеры этих станций. Всего было организовано три тура: первый – в 1946 году среди архитекторов Ленпроекта, второй – в 1947–1948 годах и третий – в 1949–1950 годах. Отдельно были объявлены конкурсы на лучшие проекты станций «Пушкинская» и «Владимирская».

В закрытых конкурсах приняли участие ведущие архитекторы Ленинграда: действительный член Академии архитектуры СССР А. И. Гегелло; члены-корреспонденты Академии архитектуры СССР Е. А. Левинсон, И. И. Фомин, Б. Р. Рубаненко; действительный член Академии архитектуры УССР Е. А. Катонин, архитекторы А. К. Барутчев, Я. О. Рубаненко, Я. О. Свирский, В. Ф. Твелькмейер, И. Г. Лангбард, А. И. Лапиров, Е. Н. Сандлер, В. А. Каменский, Н. Г. Чилингаров и другие.

Вот некоторые положения, высказанные участниками конкурсов об архитектурно-художественных приемах, которые были использованы в проектах.

Е. А. Катонин: «Архитектура метро должна решаться торжественно. Это должно быть прекрасное подземное сооружение, а не простой

подземный вестибюль. У архитекторов не должно быть безразличного отношения к городу, где строится станция!»

О влиянии архитектуры Московского метрополитена на ленинградское метро говорил Е. А. Левинсон: «Наши мысли, наше творчество, способности и мастерство направлены на создание ленинградского метро, достойного нашего великого города, но что же, оно должно быть лучше московского? Оно должно быть несколько иным в связи с тематикой метро в нашем городе, поэтому и станции должны выглядеть иначе. Как знать, может, в последующих проектах мы найдем новые черты, которые придадут особенности ленинградскому метро».

А. К. Барутчев, отмечал, что ленинградские архитекторы в первую очередь равнялись на архитектуру станций Московского метрополитена, построенных по проектам И. А. Фомина: «...широта его проектов, уверенность, простота композиции, отточенность деталей и линий достойны того, чтобы продолжить эти традиции в архитектуре ленинградского метро».

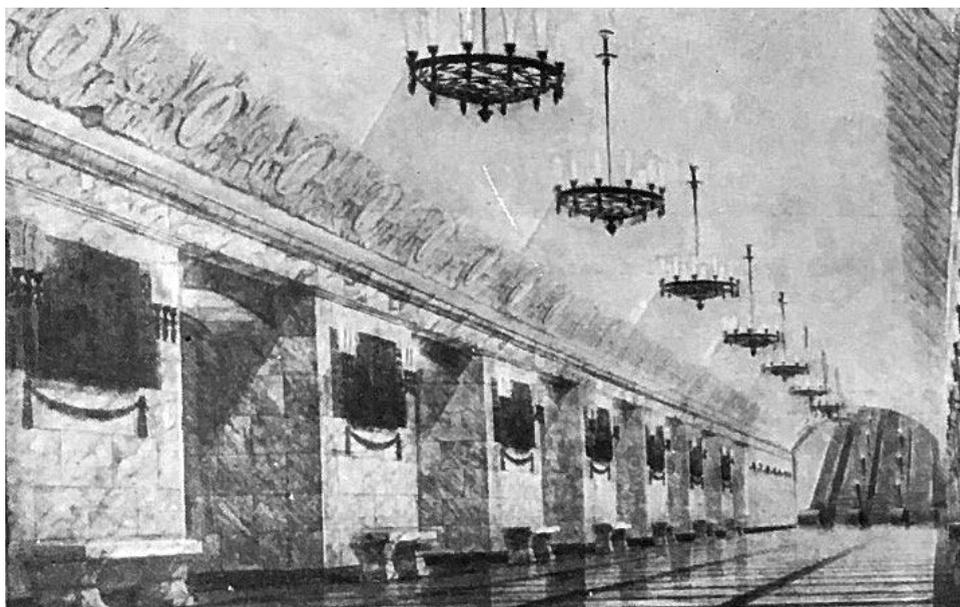
И снова слова Е. А. Катонина: «Ленинградская архитектура тем и примечательна (Адмиралтейство, Биржа, Казанский собор), что мы не видим здесь особых экспериментальных моментов.

Поэтому, решая образ ленинградского метро, нельзя идти по пути голлой выдумки, особого оригинальничания. Метро не должно быть сооружением, бьющим в глаза: оно должно быть на таком же уровне, в такой же сдержанной гамме, цвете и объеме, как ими отличается архитектура Ленинграда».

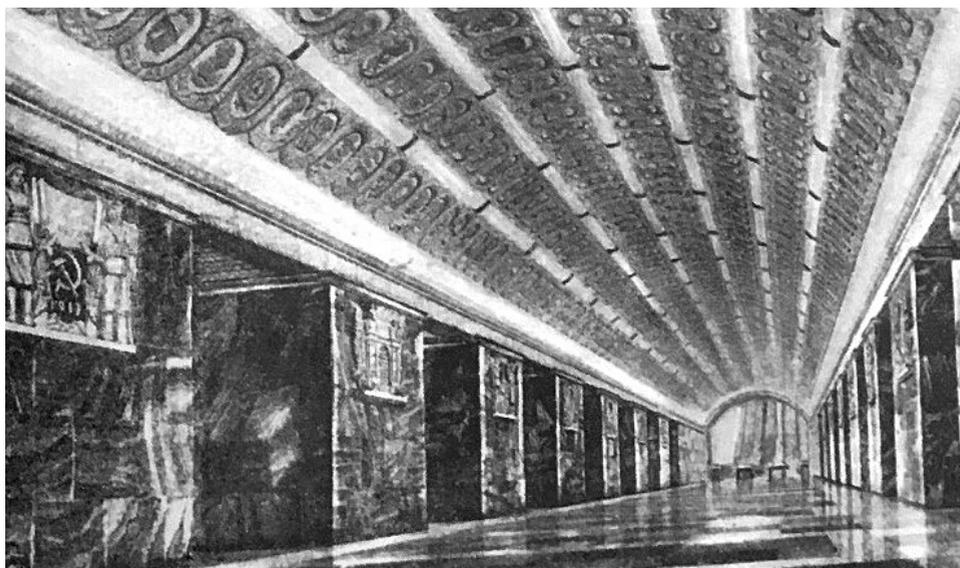
В заключении жюри говорилось, что исключительная требовательность к проектам была вызвана тем, что «среди современных сооружений нет более массового, более осязаемого самыми широкими кругами населения, чем метрополитен. Метро строиться на весьма длительный срок, и по тем успехам, которых добьются архитекторы Ленинграда, о них будут судить последующие поколения».

Торжественное открытие станций состоялось 5 ноября 1955 года.

Рассмотрим некоторые предложения по оформлению станций метрополитена, находящихся на проспекте Стачек. Несмотря на то, что эти проекты не были рекомендованы для дальнейшей разработки, они заслуживают внимания по своим архитектурным, конструктивным решениям, направлению общей стилистики.



Проект станции «Нарвская». Архитектор Б. Н. Журавлёв (II тур конкурса)



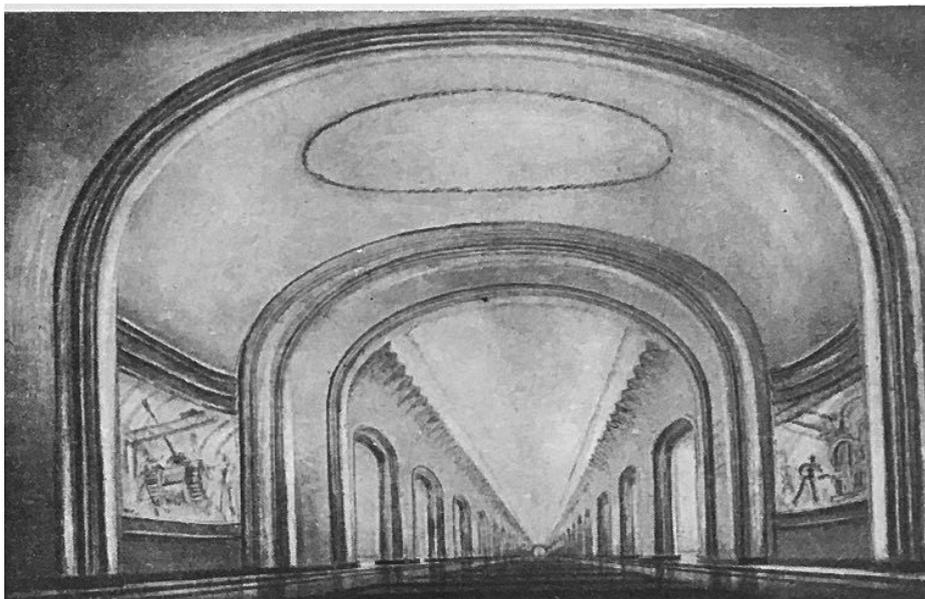
Проект станции «Нарвская».
Архитекторы А. И. Лапиров, Е. Н. Сандлер (II тур конкурса)



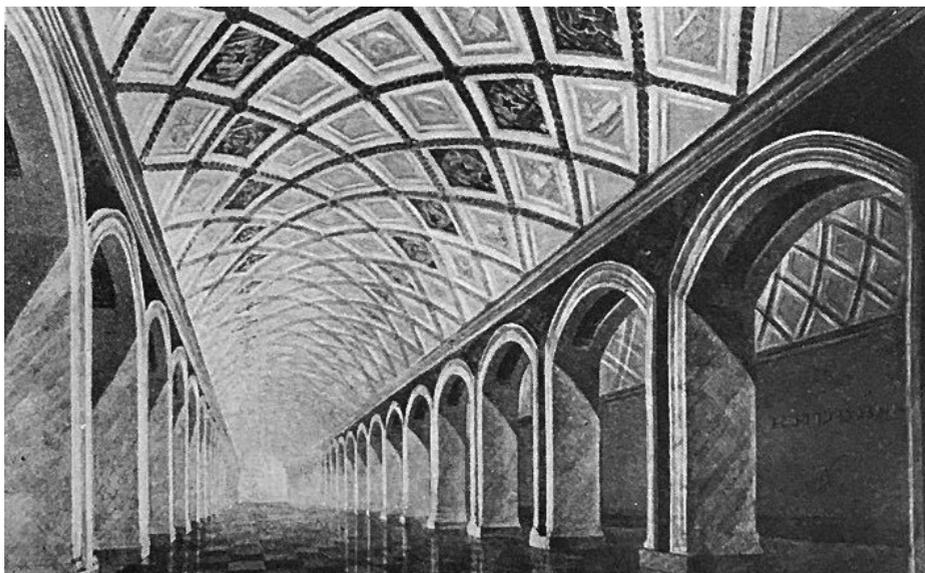
Внутреннее оформление станции «Нарвская».
Архитекторы А. В. Васильев, Д. С. Голдгор, С. Б. Сперенский



Павильон станции «Нарвская».
Архитекторы А. В. Васильев, Д. С. Голдгор, С. Б. Сперенский



Проект станции «Кировский завод». Архитектор В. А. Каменский (II тур конкурса)



Проект станции «Кировский завод».
Архитекторы А. Н. Душкин, А. Ф. Стрелков (III тур конкурса)



Внутреннее оформление станции «Кировский завод». Архитектор А. К. Андреев



Павильон станции «Кировский завод». Архитектор А. К. Андреев



Проект станции «Автово». Архитектор М. К. Бенуа (II тур конкурса)



Проект станции «Автово».
Архитекторы Е. А. Левинсон, А. А. Грушке (II тур конкурса)



Внутреннее оформление станции «Автово». Архитекторы Е. А. Левинсон, А. А. Грушке

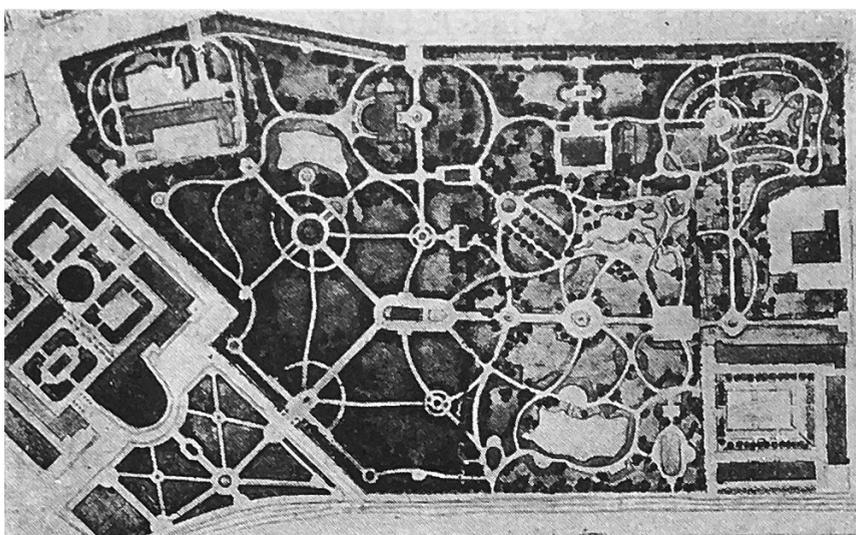


Павильон станции «Автово». Архитекторы Е. А. Левинсон, А. А. Грушке

Ландшафтная составляющая проспекта Стачек непосредственно включена в основной пространственный каркас района Автово. Большое значение в композиции ансамбля улицы Стачек проектировщики придавали паркам, скверам, озеленению улиц и дворов. Зеленые массивы представлены садом 9-го января, парковым элементом у Кировского завода, железнодорожного моста, Дворца культуры имени И. И. Газа, партерными композициями у здания райсовета и на Круглой площади, зелеными насаждениями вдоль улиц и во дворах квартала.



Сад 9-го января 1905 года после реконструкции в 1947 году



Проект планировки сада 9-го января 1905 года.
Архитекторы В. А. Каменский, А. В. Модзалевский



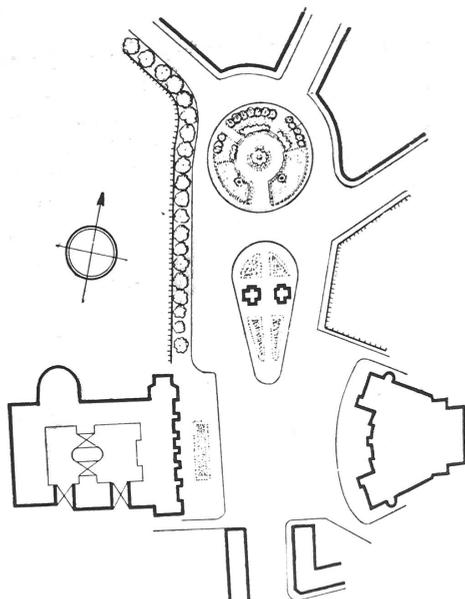
Вход в сад со стороны улицы (в настоящее время улица Маршала Говорова), параллельной проспекту Стачек, 1951

Сад памяти жертв расстрела 9-го января 1905 года имеет площадь 11,3 га и выполнен как пейзажный парк. Первоначально благоустройство и планировка сада были реализованы по проекту садовода Р. Ф. Катцера в 1924–1926 годах. После войны, в 1945–1946 годах, сад был реконструирован (арх. В. А. Каменский и А. В. Модзалевский) и значительно расширен. В него вошли пруды и партеры. Посадки парка активно участвуют в композиции проспекта Стачек, создавая своеобразный единый зеленый фасад.



Перспектива сада 9-го января 1905 года со стороны проспекта Стачек

В начале 1950-х годов были обустроены скверы у Нарвских ворот и у памятника Кирову.



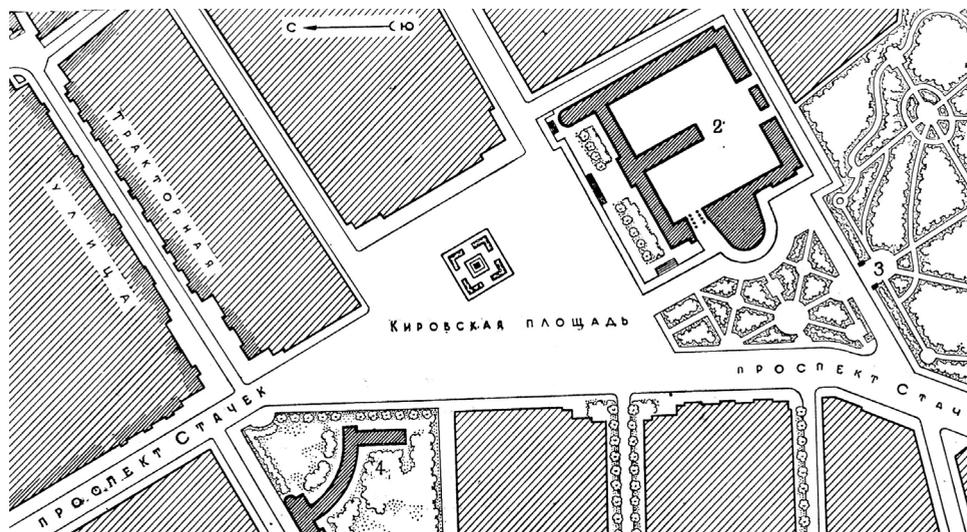
Благоустройство территории у Нарвских ворот



Кировская площадь. Перспектива с проспекта Стачек. Фото 1975 года



Сквер у Нарвских ворот



Благоустройство территории у памятника Кирову. Оформление 1935–1940 годов



Кировская площадь с памятником Кирову.
Скульптор Н. Томский, архитектор Н. Троцкий, 1935–1940



Кировская площадь с памятником Кирову, 1950-е



Кроме центральных площадей благоустраивались двory,
организовывались аллеи на улицах



Жилые дома на улице Строителей

Библиографический список

1. Архитекторы об архитекторах. Ленинград – Петербург. XX век / Сост. Ю. И. Курбатов. СПб., 1999.
2. Баранов Н. В. Генеральный план развития Ленинграда // Архитектура Ленинграда. № 3 (14). Л., 1938. С. 7–21.
3. Баранов Н. В. Главный архитектор города: Творч. и орг. деятельность. 2-е изд., доп. М.: Стройиздат, 1979. 170 с.
4. Былинкин Н. П., Володин П. А., Корнфельд Я. А. и др. История советской архитектуры. 1917–1958. М., 1962. 348 с.
5. Вопросы жилищного строительства // Архитектура и строительство Ленинграда. № 1 (6). Л., 1938. С. 34–39.
6. Гегелло А. И. Жилая застройка Тракторной улицы (1925–1927). М., 1962. 376 с.
7. Гинцберг А. С. Типовые элементы многоэтажных жилых домов // Архитектура и строительство Ленинграда. Сб. 3. Л., 1948. С. 23–30.
8. Гинцберг А. С. Расширять типовое проектирование // Архитектура и строительство Ленинграда. № 1, март. Л., 1954. С. 14–18.
9. Гришманов И. А. За улучшение строительства и повышение архитектурного мастерства // Архитектура и строительство Ленинграда. № 1, декабрь. Л., 1953. С. 2–6.
10. Дубяго Т. Б. Озеленение Ленинграда (работы 1948 г.) // Архитектура и строительство Ленинграда. Сб. 3. Л., 1948. С. 21–24.
11. Иванова О. А. Озеленение улиц Ленинграда // Архитектура и строительство Ленинграда. № 3, октябрь. Л., 1954. С. 14–22.
12. Из истории советской архитектуры. 1917–1925 гг.: Документы и материалы. М., 1963. 310 с.
13. Ильин Л. А. План развития Ленинграда и его архитектура // Архитектура Ленинграда. № 1. Л., 1936. С. 18–34.
14. Ильин Л. А. Архитектура Ленинграда за 20 лет // Архитектура Ленинграда. № 1 (3). Л., 1937. С. 14–24.
15. Исаченко В. Г. Архитектура Санкт-Петербурга: Справочник-путеводитель. СПб.: Паритет, 2002 г. 383 с.
16. Каменский В. А., Наумов А. И. Ленинград. Градостроительные проблемы развития. Л.: Стройиздат, 1973. 360 с.
17. Каменский В. А. Творческие задачи архитекторов Ленинграда // Архитектура и строительство Ленинграда. № 1, март. Л., 1954. С. 2–6.
18. Катонин Е. И. Строительство памятника С. М. Кирову // Архитектура Ленинграда. № 1. Л., 1936. С. 54–64.
19. Конкурсные проекты архитектурного оформления станций Ленинградского метрополитена // Архитектура и строительство Ленинграда. Сб. 1. Л., 1949. С. 13–24.
20. Кругляков Ю. Г. Сады и площадки внутри кварталов // Архитектура и строительство Ленинграда. Сб. 17. Л., 1952. С. 23–30.
21. Левинсон Е. А., Фомин И. И. Жилые кварталы на вновь осваиваемых территориях Ленинграда // Архитектура Ленинграда. № 2. Л., 1936. С. 26–36.

22. *Лохманов М. П.* Кировская площадь // *Архитектура Ленинграда*. № 3 (14). Л., 1938. С. 28–32.
23. *Лохманов М. П.* Автово // *Архитектура Ленинграда*. № 3 (14). Л., 1938. С. 38–41.
24. *Любош А. А.* Малоэтажные дома. Некоторые итоги проектирования и развития // *Архитектура и строительство Ленинграда*. Сб. 1. Л., 1949. С. 1–9.
25. *Ляскин В. Т., Трофимкин Д. М.* За широкую индустриализацию строительство // *Архитектура и строительство Ленинграда*. № 3, октябрь. Л., 1954. С. 3–6.
26. *Мачарет А. Я.* Строительство новых жилых домов (заметки архитектора) // *Архитектура и строительство Ленинграда*. № 1, декабрь. Л., 1953. С. 19–22.
27. Новые кварталы как составляющие ансамбля Ленинграда // *Архитектура Ленинграда*. № 2. Л., 1936. С. 39–43.
28. О жилищном строительстве в Ленинграде // *Архитектура и строительство Ленинграда*. Сб. 3. Л., 1948. С. 1–6.
29. Об отправных условиях для разработки плана развития города Ленинграда. Резолюция объединенного пленума Ленинградского городского комитета ВКП(б) и Ленинградского Совета от 26 августа 1935 г. по докладу тов. Жданова А. А. // *Архитектура Ленинграда*. № 1. Л. 1936. С. 14–18.
30. *Оль Г. А.* Александр Никольский. Л., 1980.
31. Проектирование станций ленинградского метро. Конкурсные материалы 3-го тура // *Архитектура и строительство Ленинграда*. Сб. 15. Л., 1951. С. 20–23.
32. *Райлян В. Ф.* Соревнование на форпроекты станций Ленинградского метрополитена // *Архитектура и строительство Ленинграда*. № 1, октябрь. Л., 1947. С. 12–20.
33. *Соколов А. М.* Проектирование станций ленинградского метро // *Архитектура и строительство Ленинграда*. Сб. 15. Л., 1951. С. 13–20.
34. *Соколов А. М.* Жилищное строительство 1938 г. в Ленинграде // *Архитектура Ленинграда*. № 6 (11). Л., 1938. С. 13–17.
35. *Суздаева Т. Э. Н. А.* Троицкий. Л., 1991.
36. *Тверской Л. М.* Некоторые замечания по планировке новых кварталов // *Архитектура Ленинграда*. № 2. Л., 1936. С. 36–39.
37. *Ушаков А. А.* Скоростная стройка на проспекте Стачек // *Архитектура и строительство Ленинграда*. Сб. 114. Л., 1950. С. 9–13.
38. *Фомин И. И.* Реконструкция улицы Стачек // *Архитектура и строительство Ленинграда*. Л., 1947. С. 1–8.



МАГИСТРАЛЬ
МЕЖДУНАРОДНЫЙ ПРОСПЕКТ –
МОСКОВСКОЕ ШОССЕ
(АНСАМБЛЬ МОСКОВСКОГО ПРОСПЕКТА)

В соответствии с генпланом Ленинграда 1935 года новый административный центр города перемещался в южном направлении, развитие которого становилось приоритетным.

Основными композиционными осями города должны были стать магистраль Международный проспект и далее Московское шоссе и центральная дуговая магистраль. С 1936 года начались масштабные проектные и строительные работы.

Московский проспект предполагалось реконструировать на всем его протяжении от Сенной площади до Средней рогатки. Проект реконструкции Сенной площади был выполнен архитектором Н. Барановым. В 1939–1941 годах она получила свой новый облик: были снесены торговые павильоны Сенного рынка, открыв каре площади, в центре которой предполагалась установка обелиска, завершающего перспективу Московского проспекта и Садовой улицы.

Хаотичная застройка и средовая незавершенность Обуховской площади требовали ее архитектурного преобразования, проект реконструкции был выполнен архитекторами Н. Барановым, В. Богдановым, П. Когнавицким, Я. Лодыженским. Начало работ относится к периоду 1939–1940 годов. Их окончание было проведено уже после войны. На примере объемно-пространственного и архитектурно-художественного решения площади можно видеть тактичную работу зодчих, явивших пример развития традиции создания предместных площадей реки Фонтанки.

Магистраль от Сенной площади до железнодорожного моста должна была стать связующим звеном между историческим центром Ленинграда и новым центром на юге города. Однако реконструировать Международный проспект не представлялось возможным, так как еще в конце XIX – начале XX века он был достаточно плотно застроен доходными домами и промышленными предприятиями.

В конце 1920-х – начале 1930-х годов вдоль Московского проспекта начали формироваться новые общественные центры, учреждения и жилые комплексы, они возникали в существующих лакунах или на месте малоэтажной застройки. Первым проектом, реализованным у Московской заставы после Октябрьской революции, стало здание московской пожарной части, построенной в 1925 году Д. П. Бурьшкиным. Явное тяготение к классике можно увидеть в этом предельно функциональном сооружении: высокий фронтон с лепным элементом, изображающим каску пожарного на фоне флагов; горизонтальная тяга, украшенная сухариками; окна,



Площадь на пересечении улицы Дзержинского и Загородного проспектов



Сенная площадь до реконструкции



Проект реконструкции Сенной площади



Обуховский мост до реконструкции



Обуховская площадь после реконструкции. Фото 1957 года

завершенными сандриками, полуколонны, обрамляющие центральные ворота. И все же это здание сообщает нам о другом пути, выбранном зодчим. Мелкие элементы лишь масштабируют чистые плоскости геометрических форм. Основную же роль играет силуэтная выразительность композиции треугольника фронтона и прямоугольника пожарной башни.

Рядом со зданием московской пожарной части в 1931–1932 годах был возведен пищевой комбинат и фабрика-кухня, обслуживавшая заводские столовые сложившейся здесь промышленной зоны (современный адрес: Московском пр., 114). Здание было построено по проекту архитекторов Е. И. Катонина и Е. М. Соколова.

По аналогии с возведенными в 1930-х годах общественными зданиями, спроектированными в формах и приемах конструктивизма, но «обогащенных» впоследствии неоклассическими деталями, как, например, Дворец культуры им. С. М. Кирова, фабрика-кухня Невского района в Ленинграде, можно предположить, что проектное решение предусматривало иное декоративное оформление.

Членения и пропорции фасадов здания характерны для конструктивизма, на фасадах имеются ленточные вертикальные и горизонтальные оконные проемы – детали, присущие конструктивизму. Но тем не менее на момент строительства здания решение фасадов уже полностью соответствовало его современному виду – на фотофиксации 1932 года на еще неоштукатуренном здании присутствуют выложенные в кирпичной кладке пилястры и замковые камни окон.

К этому времени относится решение президиума Ленсовета «в связи с реконструкцией Международного проспекта и Московского шоссе» снести Московские ворота и кордегардии – здания военных караулов по обеим сторонам ворот, являющиеся неотъемлемой частью задумки Василия Стасова.

В кордегардиях в разное время квартировали чиновники таможенного и морского ведомств, располагались пожарный резерв, Школа строительного дела.

В 1936 году и Московские ворота, и кордегардии были разобраны. Напомним, что в 1959–1960 годах по инициативе директора КГИОП Николая Николаевича Белехова Триумфальные ворота были восстановлены на прежнем месте в варианте 1936 года, но уже без кордегардий.



Дом Н. М. Рулёва стоял на пересечении Загородного и Международного проспектов, на месте станции метро «Технологический институт», до 1952 года



Московские ворота с кордегардиями. Архитектор В. П. Стасов, 1834–1838



Прокладка трамвайных путей на Международном проспекте, 1928



Международный проспект у Московских ворот. Фото до 1936 года



Разборка взорванной восточной кордегардии, 1936



Пожарная часть у Московской заставы. Архитектор Д. П. Бурышкин, 1925.
На левом фото, за зданием пожарной части, строится пищевой комбинат

К 1938 году пересечение Международного проспекта и набережной Обводного канала было «закреплено» зданием Фрунзенского универмага, построенного по проекту архитекторов Е. И. Катонина, Л. С. Катонина, Е. М. Соколова, К. Л. Иогансена, инженера С. И. Катонина. Архитектура здания универмага характерна для перехода от конструктивизма к «сталинской неоклассике».

Его фасад со спаренными колоннами частично «завернут» вдоль поворота Обводного канала. Парадный вход в торговые залы располагался со стороны Международного проспекта. Рядом с универмагом была организована парковка для автомашин покупателей, что являлось редкостью для торгового центра в исторической застройке. Интересна структура торговых залов, их внешняя стена на всю высоту четырех этажей оформлена колоннами упрощенного дорического ордера – своеобразная версия «пролетарской классики». Междуколонные пространства остеклены витражами со скрытыми за стеклом перемычками междуэтажных перекрытий.

Возле промышленных предприятий, находящихся в зоне исторического Московского шоссе, продолжающего Международный проспект, строились дома культуры – идеологические и просветительские центры: Дом культуры Союза кожевников имени Капранова и Дом культуры имени Ильича завода «Электросила».

В период с 1935 по 1940 год здесь строятся такие знаковые здания, как административное здание гаража ЛСПО Госторга (архитектор М. Э. Хевелев, инженер А. И. Алексеев); типовая школа на Московском проспекте, 96 (1937, архитектор С. В. Васильковский, на основе типового проекта архитекторы Л. Е. Асса и А. С. Гинцберга); Дом союзпушнины на Московском проспекте, 98 (1937–1939, архитектор Д. Ф. Фридман), жилое здание Наркомпищепрома (1939, архитекторы Е. И. Катонин, Е. М. Соколов, Л. С. Катонин); здание Ленсовета (1931–1935, архитекторы И. А. Фомин, В. Г. Даугуль и Б. М. Серебровский); частично построенный жилой комплекс «Дом текстилей» на Московском проспекте, 79 (1938–1941, архитекторы Л. А. Ильин, А. М. Арнольд).

Мозаичный характер застройки участка от Обводного канала до железнодорожного путепровода не позволила создать единую концепцию объемно-пространственной организации этих территорий.



Здание Фрунзенского универмага, 1934–1938. Архитекторы Е. Катонин, А. Соколов, Л. Катонин, К. Иогансон, инженер С. Катонин. Фото 1938 года



Фабрика-кухня на площади у Московских ворот (Московский проспект, 114)

В журнале «Архитектура Ленинграда» писали: «Участок этот... не приобрел цельного законченного характера из-за отсутствия объемной увязки вновь возводимых зданий и плохого ритма интервала и длины зданий, а также вследствие отсутствия единства стиля».

Это произошло потому, что застройка этой части опередила разработку детальной планировки. Эту ошибку постарались учесть при проектировании новой части трассы. Проект застройки Московского шоссе охватывал участки, прилегающие к трассе от железнодорожного моста у завода «Электросила» до Средней Рогатки. Общая протяженность застроенной территории должна была составить 4,38 км. Основа планировки была подготовлена в АПО Ленсовета авторским коллективом в составе Д. К. Михайлова, П. Н. Твардовского, О. С. Мильберга, под руководством Л. А. Ильина. Проектная ширина магистрали равнялась 52 м.

Основным композиционно-идеологическим центром должен был стать Ленинградский дом Советов, поэтому главной художественной задачей стало не только создание репрезентативности магистрали, ведущей к будущему центру города, его главной площади, но и создание «впечатления нарастания архитектурной силы по мере приближения к площади Дома Ленинградского Совета и затем уменьшение ее по мере движения к границе города».

Кварталы и их группы проектировались с учетом назначения этой магистрали. Одновременно Международный проспект и Московское шоссе должны были связать предполагаемые к строительству ансамбли новых районов города.

Узлы этих связей были закреплены площадями в местах пересечения дуговых магистралей. Одна из них вела в район Щемиловки и завода «Большевик» (в проекте она значилась как северная), другая к заводу им. С. М. Кирова, Северной верфи и Морскому порту (южная).

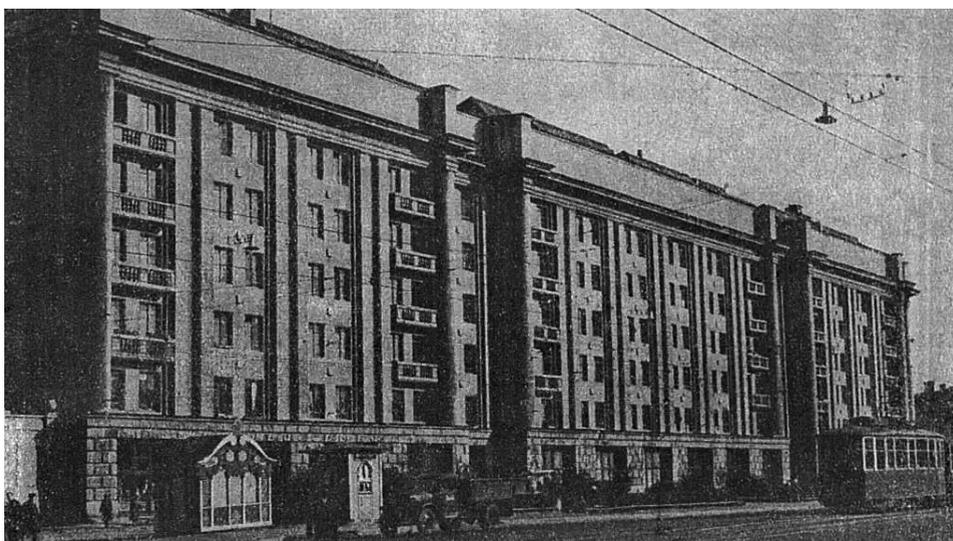
Еще одна магистраль, обозначенная в проекте как главная, пересекала Московское шоссе в районе Ленинградского дома Советов и, обходя его, делилась на две параллельные улицы, которые должны были обеспечить в этой части транзитное движение с запада на восток города, соединить район Финского залива и Володарский мост.

Прочие, менее значимые магистрали пересекали Международный проспект и Московское шоссе с частотой 400–450 метров, исключение было сделано в районе парка Победы. В соответствии с ритмом пересечений были определены размеры кварталов, которые составляли от 9 до 15 га.

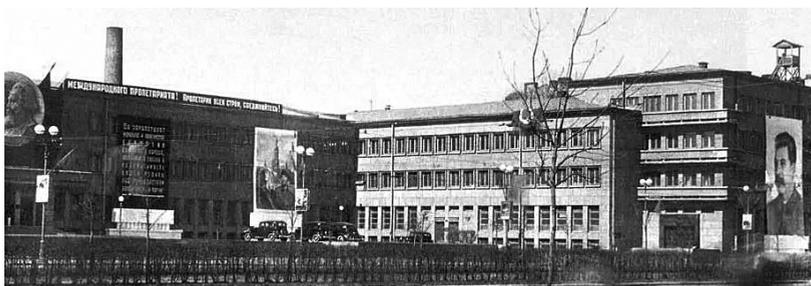
От Московского шоссе на запад города лучами разбегались улицы, в свою очередь собираемые в пучки центричными площадями.



Дворец Союзпушнины. Архитектор Д. Ф. Фридман, 1938



Жилой дом на Международном проспекте перед площадью у Московских ворот (Московский проспект, 106)



Здание Московского райсовета



Здание Московского райсовета



Дом культуры Ильича (Московский проспект, 152).
Архитектор Н. Ф. Демков, 1931

При строительстве центральной магистрали города большое значение придавалось ее объемно-планировочному решению. С целью создания ансамбля были установлены определенные требования для композиционного построения общей фасадной плоскости зданий, их высотных характеристик.

Так, для жилых зданий были определены следующие требования: они должны иметь шесть этажей с одинаковой высотой карнизной линии и горизонтальными членениями в зоне первого и последнего этажей. В отдельных случаях для обогащения силуэта улицы здания могли повышаться до 7–8 этажей.

Поскольку в первых этажах было рекомендовано устройство помещений магазинов, отдельно говорилось о недопустимости размещения наружной рекламы – предполагалась организация витрин-окон. В отличие от кварталов старого города со сплошным фасадным фронтом застройки кварталы новой части должны были состоять из нескольких зданий. Так, при протяженности кварталов 400 м и более предполагалось размещение трех зданий от 100 до 140 м с разрывами между ними 35 м, при этом разрывы должны быть соответственно оформлены (открытыми лоджиями, арками, пилонами), чтобы создавалось единство фронта квартала.

Решения объемно-пространственных композиций кварталов, расположенных на Московском шоссе, были подчинены основной идеологической доминанте – Ленинградскому дому Советов. Застройка должна была создавать своеобразные пропилеи, подготавливая зрителя к восприятию основной архитектурной темы. Поэтому важным был учет объемно-пространственных и архитектурных характеристик западного и восточного фронтов магистрали, включение в композицию зеленых насаждений.

В архитектурно-пространственном решении магистрали определенное место отводилось общественным сооружениям (кинотеатрам, школам). При меньшей высоте им придавались иные ордерные характеристики, выделяющие их среди жилой застройки и подчеркивающие значимость этих сооружений.

Применение поквартальной застройки предполагало комплексное решение всех задач территории. Так, отдельное внимание уделялось проектированию внутреннего пространства кварталов. Во дворах предусматривалось размещение площадок для отдыха, озеленение,

освещение, а в некоторых случаях – устройство фонтанов. Однако выдвигались и иные предложения организации внутриквартальных пространств. В своей статье «Некоторые замечания о планировке новых кварталов» Л. П. Тверской писал, что во дворах следует предусматривать не только разбивку декоративных партеров и устройство спортивных площадок, но и выделять территории, где население могло бы заниматься растениеводством, огородничеством и даже мелким животноводством.

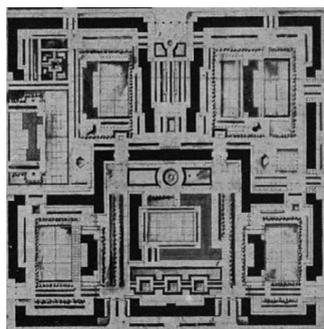
Московское шоссе являлось главной магистралью реконструированного Ленинграда. Ответственность, возложенная на архитекторов, проектирующих южные кварталы, была столь высока, что проекты авторских коллективов не только постоянно пересматривались согласовывающими органами, но и обсуждались архитектурной общественностью. Изначально магистраль проектировалась как единый ансамбль. Отмечалось, что ни один город не требует таких тщательных ансамблевых решений, как Ленинград, и поэтому необходима проработка всех мельчайших деталей, связанных с его планировкой, при установке на единый, цельный город.

Общий композиционный строй ансамбля Международного проспекта и Московского шоссе определялся соответствующей их разбивкой на участки, в пределах которых предусматривалась своя объемно-пространственная и архитектурно-художественная организация сооружений. В проекте были выделены четыре участка, со своим композиционным строем и архитектурно-художественным оформлением: первый – от завода «Электросила» до парка; второй от парка до так называемой «северной» площади; третий от «северной» площади до Дома Советов; четвертый от «кульминационного места композиции» до «южной» площади, обозначающей границу магистрали. Парк культуры и отдыха был заложен в 1939–1941 годы в соответствии с Генеральным планом развития Ленинграда и в 1945 году заложен повторно как парк Победы.

В разработке проектов жилых кварталов принимали участие мастерские Ленпроекта, общественные здания и некоторые жилые проектировались в АПО Ленсовета (группа Московского района). Проекты осуществлялись авторскими коллективами под руководством ведущих архитекторов города А. И. Гегелло, Г. А. Симонова, А. А. Оля, Е. А. Левинсона, Н. А. Троицкого В. В. Попова, О. Р. Мунца, П. М. Гринберга и др.



Панорама Московского проспекта напротив парка Победы.
Современное фото. Архитектор А. В. Попов, 1939



Квартал между
Благодатным
переулком
(Благодатной
улицей)
и парком
культуры
и отдыха
Московского
района



Фрагмент
декоративного
оформления
жилого дома.
Архитектор
В. В. Попов



Перспектива проспекта Сталина у парка Победы, 1952

Рассмотрение проектного материала и построенных зданий позволяет выявить основные композиционные концепции довоенной архитектуры Московского шоссе.

Первым кварталом, запроектированным на Московском шоссе, стал квартал между Благодатным переулком и парком культуры и отдыха. Его размеры составили 430×480 м. Первый размер показывает протяженность квартала по магистрали, а второй глубину квартала. Сложность проектной задачи обуславливалась тем, что в этом квартале были уже построены школа и общежитие Химико-технологического института, «архитектурный образ которого не соответствует современным требованиям». В этом проекте предполагалось закрыть здание общежития центральным корпусом, выходящим на Московское шоссе, с организацией проездов в кварталы через высокие (на три этажа) арки, соединявшие крайние здания, примыкающие к Благодатной и Кузнецовской улицам.

Интересен «стилевой рельеф» фасадов квартала, решенных в едином ключе. При активной пластике первых трех (а во втором варианте – двух) этажей фасадная плоскость остальной части решалась практически без детализовки.

«На Московском шоссе, напротив парка, выстроены четыре одинаковых дома, запроектированные архитектором В. В. Поповым...» Читаем в журнале «Архитектура Ленинграда» (1940, № 4): «Автору повезло – благодаря четырехкратному повторению ему удалось оформить большой кусок новой магистрали. Дома, соединенные попарно арками во всю высоту шести этажей, стоят симметрично относительно главного входа в парк и, таким образом, являются крупнейшим фактором архитектурного пейзажа этого участка магистрали. Фасады домов арх. Попова имеют сильно выраженный рельеф, образуемый полуколоннами и пилястрами большого ордера в шубе и лоджиями. Разрыв между двумя парами домов образует небольшую площадь, центрированную по оси парковых ворот и аллеи...»

Парк, разместившийся в этой части, был спроектирован на месте бывших усадебных садов, поэтому сохранил группы деревьев и систему прудов, образовавшихся на месте карьеров кирпичного завода. Организация парка была начата в 1937 году. Его зеленый массив являлся важным композиционным узлом в панораме Московского проспекта. В то же время парк был частью «северной экваториальной зеленой полосы». На противоположной стороне Московского шоссе напротив

парка расположился квартал протяженностью 725 м, организованный идентичными зданиями.

Симметрия объемов жилых зданий относительно сильной композиционной оси усиливалась расположением по центру квартала, с отступом от красной линии, здания театра, обрамленного полукруглыми в плане корпусами. В южной части квартала планировалось строительство здания Областного партийного издательства. В окончательном варианте в разрыве в центральной части была запроектирована гостиница, строительство которой было выполнено уже позже и в иных формах, демонстрирующих борьбу с архитектурными излишествами.

Следующий участок застройки имеет достаточно спокойную объемно-пространственную композицию зданий, фланкирующих Московское шоссе, подготавливая нас к раскрытию «северной» площади – первого значительного композиционного узла. На этой площади пересекаются три магистрали, одна из которых имеет направление на Дудергоф.

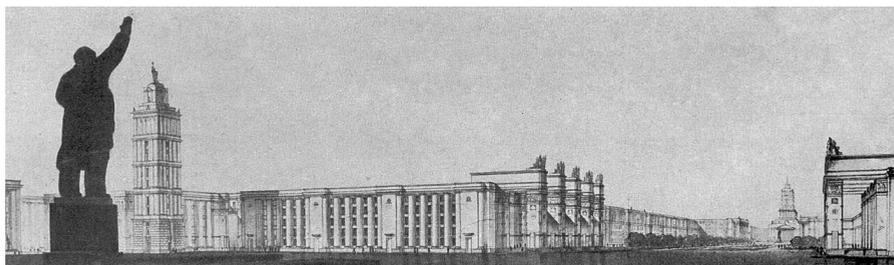
«Ведущим ансамблем» южной части города и самым грандиозным ансамблем, запроектированным с середины 1930-х – начала 1940 годов, стала площадь Дома Советов.

В здании Дома Советов должны были разместиться органы власти и управления городом, партийные и правительственные учреждения Ленинграда и Ленинградской области: обком и горком ВКП(б), руководящий орган ВЛКСМ, учреждения Ленсовета и Леноблисполкома, комиссии партийного и советского контроля, органы управления экономикой – Ленплан и Леноблплан. Кроме этого, здесь должны были быть организованы библиотека, столовая, амбулаторий, детские комнаты и хозяйственные помещения. Функциональное назначение определило набор помещений здания, в нем предполагалось устройство большого зала для собраний на 3 тысячи человек, пять залов для заседаний, более 579 кабинетов, с помещениями приемных и комнаты вспомогательного назначения.

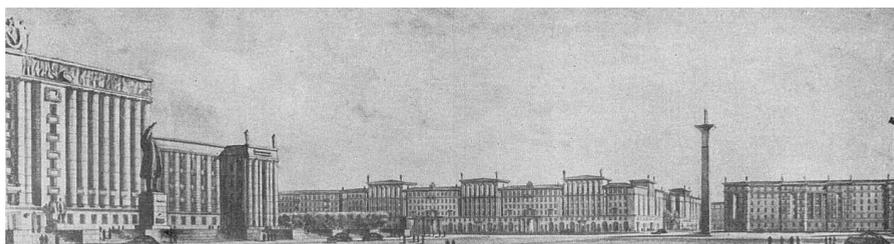
Объемно-пространственная композиция и образ здания Ленинградского дома Советов был определен вследствие проведенного закрытого конкурса. Президиумом Ленсовета было заказано выполнение эскизного проекта десяти коллективам под руководством ведущих архитекторов: академика В. А. Щуко, профессора Л. А. Ильина, профессора Н. А. Троицкого, профессора Л. В. Руднева, профессора И. Г. Лангбарда, архитекторов Е. А. Левинсона и И. И. Фомина, архитекторов Н. Е. Лансере, Е. И. Катонина.



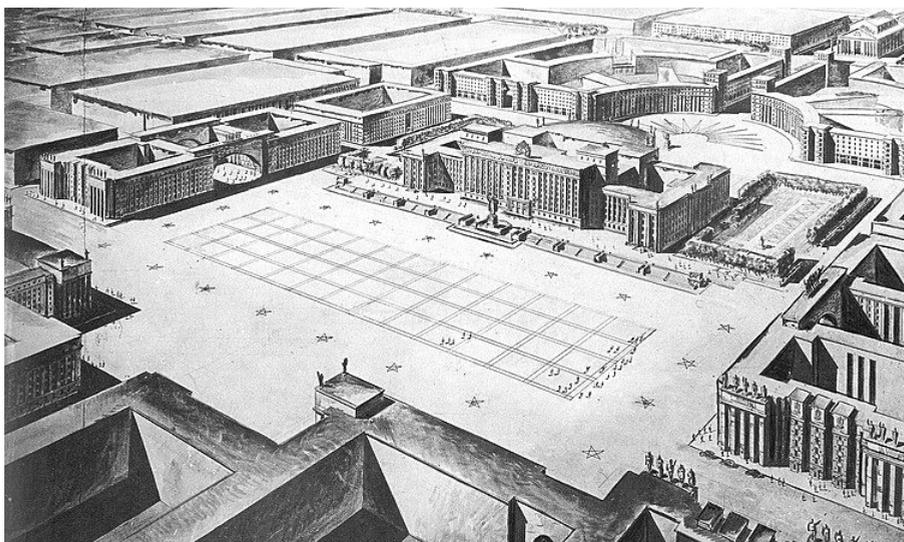
Проект ансамбля южной части общегородского центра у Дома Советов на Московском шоссе. Авторы: академик архитектуры Н. В. Баранов, действительный член Академии архитектуры УССР Е. И. Катонин, архитекторы А. И. Наумов, А. А. Афонченко



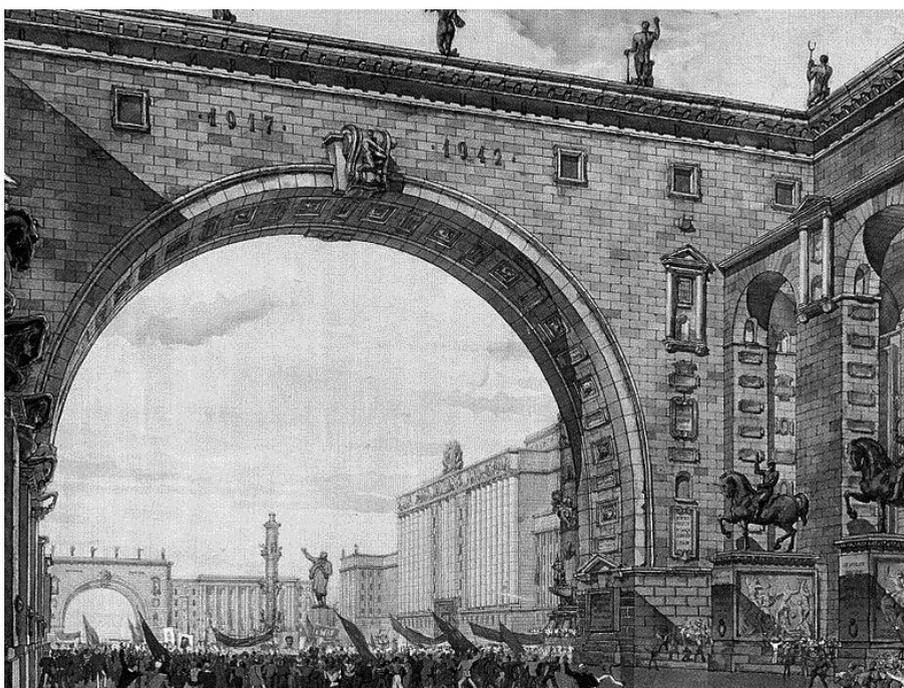
Вид с главной Демонстрационной площади на Круглую площадь.
Проект 1939–1941 годов



Вид площади Дома Советов в южном направлении. Проект 1940–1941 годов



Перспектива площади перед зданием Ленинградского дома Советов



Перспективный рисунок. Шествие перед Ленинградским домом Советов

Представленные проекты по объемно-планировочному решению разделялись на две группы в зависимости от расположения объема зала собраний: в одних проектах он был обращен в сторону главной площади, а в других – был выведен в противоположную сторону, где его активный объем формировал композицию площади с обратной стороны и замыкал выходящую к нему улицу – отрезок северной дуговой магистрали.

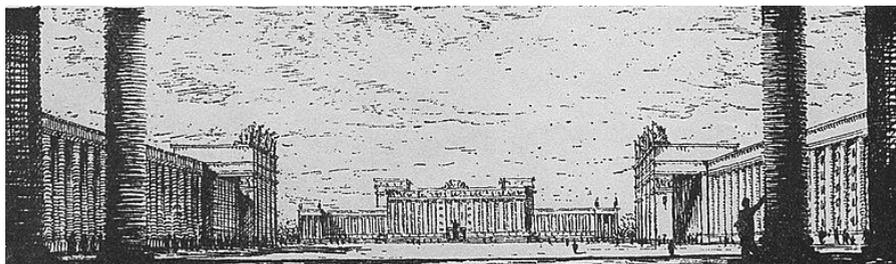
Первое место в конкурсе занял проект архитектурной группы под руководством Н. А. Троцкого (архитекторы Я. Н. Лукин, М. А. Шепиловский, Л. М. Тверской, Я. О. Сварский, Л. Д. Аكوпова, В. В. Федотова, С. В. Глаголева, Д. Н. Санников и др., конструктивная часть выполнялась под руководством С. С. Голушкевича).

Идеологическое значение здания Ленинградского дома Советов предполагало выполнение его в созвучном времени формах классического искусства.

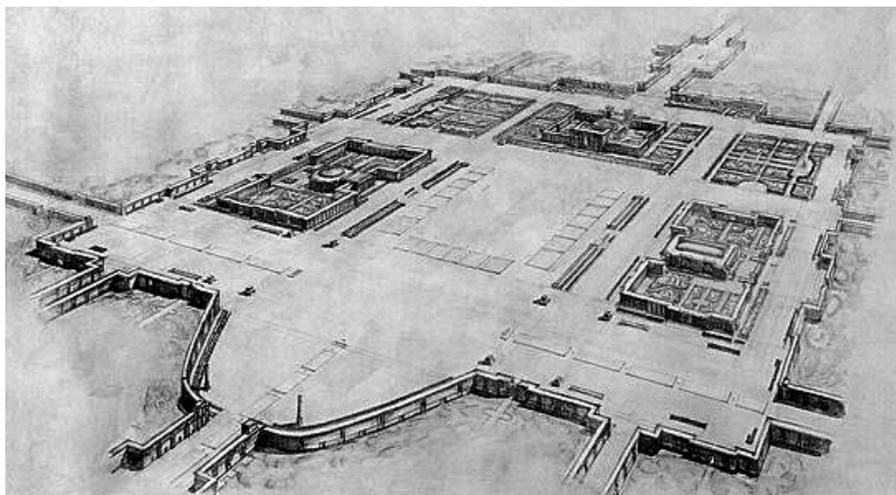
Поражали масштабы сооружения – 220-метровый фасад, обращенный к Московскому шоссе в средней своей части, поднимался до восьми этажей и имел высоту 50 м. Боковой фасад имел протяженность 100 м. Центральная часть Дома Советов была украшена четырнадцатиколонным портиком. Некоторую его монотонность в центральной части нарушало введение двух рельефно-обработанных пилонов.

Центральная часть здания была увенчана фризом, скульптурная композиция которого отражала ценности социалистического государства – труд, единство рабочих, крестьян и трудовой интеллигенции, созидающих светлое будущее, устремленное в «коммунистическое завтра» (скульптор Н. В. Томский). Над фризом располагался гигантский герб РСФСР, окаймленный знаменами (скульптор И. В. Крестовский).

Несмотря на строго осевую композицию плана здания, в нем прослеживаются некоторые характерные черты организации планировочной структуры периода конструктивизма. В архитектурно-планировочной структуре здания выявлена каждая ее функциональная часть. Четыре внутренних корпуса, перпендикулярные главной части здания, образуют три внутренних двора, соединенных между собой проходами под приподнятыми на колоннах внутренними корпусами. Здесь можно вспомнить построенный в 1930–1935 годах Н. А. Троцким Кировский райсовет. Отзвуки конструктивизма слышатся и в прорисовке фасадов Дома Советов, его отдельных частей. Несмотря на то, что он декорирован



Площадь перед зданием Ленинградского дома Советов



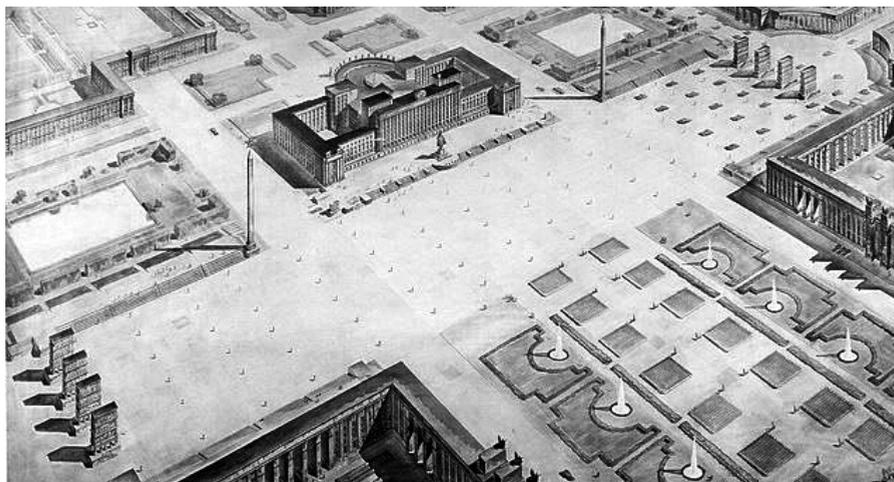
Проект площади у Дома Советов. Авторы Е. Левинсон, И. Фомин



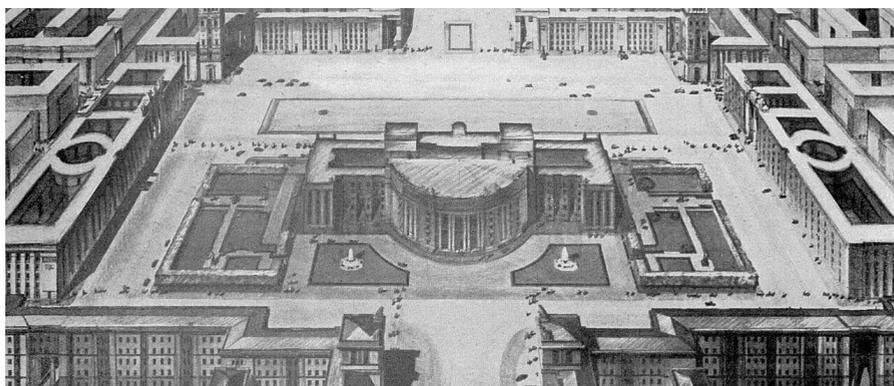
Вид с Круглой площади на Дом Советов. Проект 1939–1941 годов



Восточный фасад Дома Советов. Автор Н. А. Троцкий, 1936–1941



Площадь у Дома Советов. Автор Н. А. Троцкий



Проект ансамбля Дома Советов. Архитекторы Н. Баранов, А. Наумов,
Е. Катонин, А. Афонченко. Проект 1941 года

колоннами, большую роль в композиции фасада играют гладкие стены с вертикальной перфорацией оконных проемов.

Активная полукруглая форма зала заседаний, обращенная на восток, формирует свое особое пространство – площадь, организованную симметричными объемами полукруглых в плане зданий.

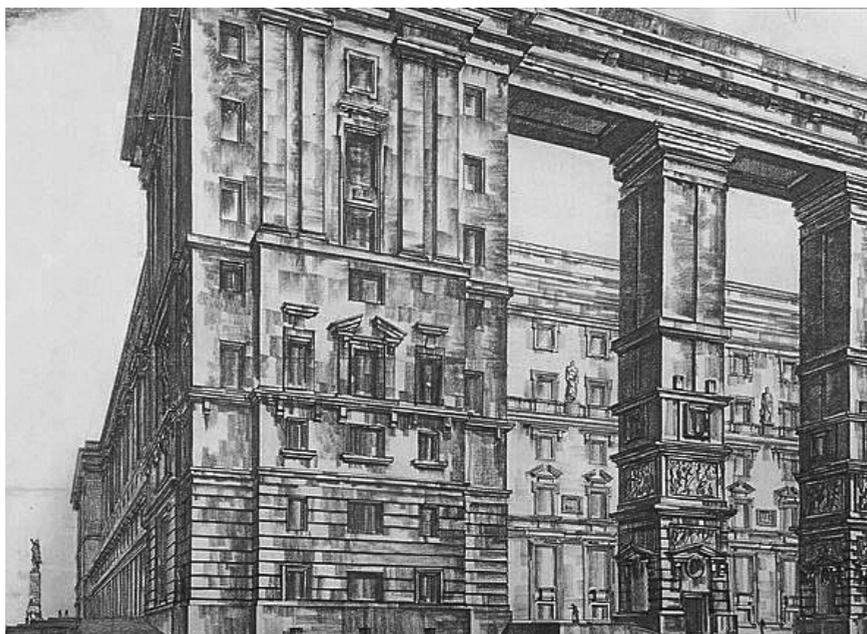
Перед фасадом, ориентированным на Московское шоссе, была организована площадь размером 200×400 м, на которой должны были быть устроены гранитные трибуны, с установкой в их центре памятника В. И. Ленину. Площадь с юга и севера должны были фланкировать идентичные здания, где предполагалось разместить Дом Красной армии и флота, а также Дворец молодежи и театр.

Для парадов и шествий параллельно Московскому шоссе был заложен Демонстрационный проезд, оформленный с обеих сторон площади парадными арками.

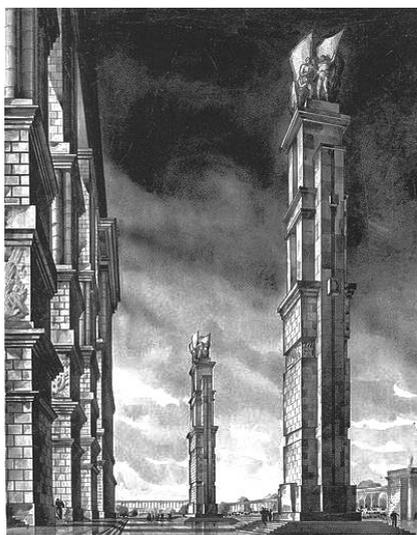
Ленинградский дом Советов стал самым грандиозным реализованным проектом советской России 1930-х – начала 1940 годов. Его строительство в основном было завершено к маю 1941 года, а открытие предполагалось провести в годовщину Октябрьской революции 7 ноября 1941 года, но этим планам помешала Великая Отечественная война.

Проектное решение не было осуществлено, и в настоящее время места для этих зданий оказались пустующими, что нарушает задуманные архитекторами пропорции площади.

Завершать композицию Московского шоссе должна была площадь на Средней Рогатке, где разными проектами планировались как асимметричные решения – с одной высотной доминантой, так и симметричные – с двумя башнями, создающими своеобразные пропилеи (архитекторы Б. Н. Журавлёв, В. С. Васильковский, 1952 год). Позднее, уже в 1970-е годы, при реализации проекта въезда в город со стороны площади Победы, было использовано именно это композиционное решение, но уже в стилистике советского модернизма (архитекторы С. Б. Сперанский, А. Д. Кац). А восточнее въездной площади, в непосредственной близости к Ленинградскому мясокомбинату, возведенному в 1931–1933 годах Н. А. Троцким, Р. Я. Зеликманом и Б. П. Светлицким, в 1954 году достраивался полукруглый в плане ансамбль жилых домов для работников мясокомбината, спроектированный в период с 1936 по 1941 годы (архитекторы А. А. Юнгер, Н. Н. Лебедев, А. Н. Сибиряков).



Дом Советов. Конкурсный проект Е. И. Катонина, Я. Н. Лукина.
Фрагмент главного фасада



Дом Советов. Е. И. Катонин,
Я. Н. Лукин (восточная часть)



Дом Советов. Г. А. Симонов
при участии Б. Р. Рубаненко

Этот прием был характерен для исторического Петербурга (В. И. Пилявский сравнивал его с площадью Урицкого (Дворцовой площадью, Красной площадью и площадью Александровской Лавры). Композиция была апробирована на целом ряде ленинградских объектов – например, композиция Дома Советов и нашла свое продолжение и в решении этого жилого ансамбля. Проект не был осуществлен в задуманном архитекторами виде – градостроительная идея предполагала, что полуциркульные объемы жилых зданий должны были формировать площадь, к которой сходились два луча, направленные под углом 45 градусов к магистрали. До Великой Отечественной войны было закончено строительство двух корпусов, оформляющих улицу протяженными фасадами. В проекте 1939 года диагональные лучи были утрачены, зато комплекс получил ярко выраженную центральную ось, подчеркнутую своеобразными пропилеями, созданными повышенными объемами.

В 1954 году решением исполкома Ленинградского городского Совета крупнейшая магистраль города – Международный проспект и его продолжение – Московское шоссе были переименованы в проспект имени И. В. Сталина. Вот цитата из октябрьского выпуска журнала «Архитектура и строительство Ленинграда» за 1954 год: «Архитекторы, строители, садоводы – все, кто трудился над застройкой и оформлением проспекта имени И. В. Сталина – охвачены горячим стремлением сделать эту магистраль самой красивой, самой благоустроенной улицей социалистического Ленинграда».

В статье главного архитектора Ленинграда В. А. Каменского, посвященной результатам конкурса проектов застройки и реконструкции проспекта, напечатанной в том же выпуске журнала, читаем: «Перед советскими архитекторами стоит ряд неотложных творческих задач, обусловленных широким размахом жилищного и культурно-бытового строительства в нашей стране. Одной из таких важных задач, связанных с дальнейшим развитием Ленинграда, является застройка и реконструкция проспекта имени И. В. Сталина, который определяет южное направление развития новых жилых районов города. Архитектурное значение проспекта предопределяется также и тем, что он представляет главную композиционную ось планировочной структуры южной части города <...> Предстоит освоить огромную территорию, простирающуюся от завода „Электросила“ имени С. М. Кирова до въезда в город у Средней Рогатки».

Открытый конкурс проектов на разработку застройки и реконструкции проспекта, проходивший в Ленинграде в 1953–1954 годах, ставил основной своей задачей разработку трех композиционных узлов главной магистрали города, к 1953 году оказавшихся еще не решенными. Это, во-первых, ансамбль въезда в город со стороны Москвы и Киева, центральный ансамбль проспекта и площадь Мира (Сенная площадь), реконструкция которой была задумана еще в 1930-е годы. Застройка проспекта, протянувшегося от площади Мира в южном направлении более чем на 10 километров, по своей структуре неоднородна, и с точки зрения возможности проведения реконструктивных мероприятий проспект был разделен на три части, каждая из которых имеет свои, достаточно хорошо выраженные характеристики.

Первая часть проспекта – от площади Мира до Обводного канала – исторически сложившаяся, в основном жилая застройка с достаточно высокой плотностью, вторая – от Обводного канала до Благодатного переулка – это практически промышленная зона (также исторически сложившаяся в период с 1890-х по 1930-е годы), в которой процент жилья крайне низкий, но в довоенный период этот отрезок был застроен.

В период с 1935 по 1941 год на Московском шоссе были построены здания на следующих участках:

– здания по западной стороне Московского шоссе от завода «Электросила» до Благодатной улицы: Московский проспект, 143 (1935 года с последующей достройкой в 1947 году); Московский проспект, 145, 147 (1939–1940 годы, архитекторы И. И. Фомин, Е. А. Левинсон, М. П. Савкевич);

– здания, фланкирующие Московское шоссе на участке от Благодатной до Кузнецовской улицы. На нечетной стороне участка: Московский проспект, 149, здание техникума пожарной охраны (1938 год, архитекторы Л. Ю. Галперин, А. И. Князев); 151 – жилой дом работников НКВД (1936–1937 годы, архитекторы А. И. Князев, А. Р. Соломонова, В. В. Лесовой); 153 – жилой дом Канонерского судостроительного завода (1939–1940 годы, архитекторы Н. А. Троцкий, А. С. Мартынов, В. А. Каменский); на четной стороне: Московский проспект, 182, – жилой дом работников НКВД (1940–1945 годы, архитекторы А. И. Князев, В. В. Лесовой), 186 – жилой дом (1937 год, архитекторы Н. А. Троцкий, А. С. Мартынов, В. А. Каменский);

– здания по западной стороне Московского шоссе от Кузнецовской до Бассейной улицы (на восточной стороне находится парк Победы): Москов-

ский проспект, 155 (1938 год, архитектор О. Р. Мунц), 157–159 (1938–1940 годы, архитектор В. В. Попов), 161–163 (1938–1945 годы, архитектор В. В. Попов), 165 (1938–1939 годы, архитектор П. М. Гринберг);

– здания по Московскому проспекту от Бассейной улицы до «северной» площади (улица Фрунзе) были построены только фланкирующие Бассейную улицу; Московский проспект, 167 (1938–1948 годы, архитектор А. М. Конарев); Московский проспект, 190 (1940–1953 годы, архитекторы Г. А. Симонов, Б. Р. Рубаненко, В. С. Васильковский). Площадь была оформлена только в 1950-х годах;

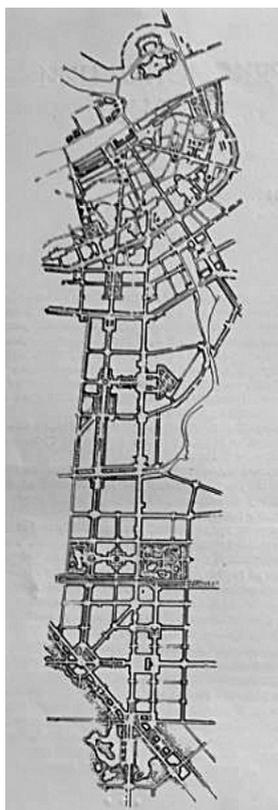
– здания по четной стороне Московского проспекта от «северной» площади (улица Фрунзе) до Ленинского проспекта; Московский проспект, 175 (1837 год, архитекторы А. А. Оль, Л. Е. Асс, Л. И. Гальнберг), 179 (1840 год, архитекторы А. А. Оль, Л. Е. Асс, Л. И. Гальнберг); по нечетной стороне Московского проспекта от «северной» площади (улица Фрунзе) до Авиационной улицы; Московский проспект, 198 (начало строительства – 1938 год, архитекторы Г. А. Симонов, О. И. Гурьев, В. М. Фрумзель), 200 (1940–1941 годы, архитекторы Г. А. Симонов, О. И. Гурьев, В. М. Фрумзель), 204 (1938–1940 годы, архитекторы Г. А. Симонов, М. Е. Русаков, В. М. Фрумзель), 206–208 (1937–1940 годы, архитекторы А. И. Гегелло, С. В. Васильковский);

– здания, фланкирующие Ленинградский дом Советов, были построены в 1950-х годах;

– здания по нечетной стороне Московского проспекта от Алтайской улицы до «южной» площади (площадь Победы); Московский проспект, 216 (1940 год, архитекторы А. И. Гегелло, К. Н. Агафонов).

Жилой комплекс из пяти домов с уютными озелененными дворами, выполненный в характере ретроспективизма, включал в себя учреждения культурного и бытового обслуживания и представлял целостный организм.

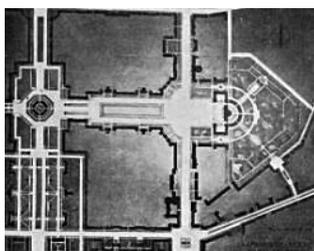
На Выборгской стороне также был возведен жилой городок для рабочих, инициатором строительства которого явился промышленник Эммануил Нобель. Поблизости от завода «Людвиг Нобель» в период с 1893 по 1913 год Э. Нобелем были возведены жилые дома (архитекторы В. А. Шрётер, Р. Ф. Мельцер, Ф. И. Лидваль); здесь же в 1901 году Р. Ф. Мельцером была построена школа для рабочих, а также одно из первых в России культурно-просветительных заведений для трудящихся – Народный дом Э. Нобеля, прообраз советских рабочих клубов.



1



2

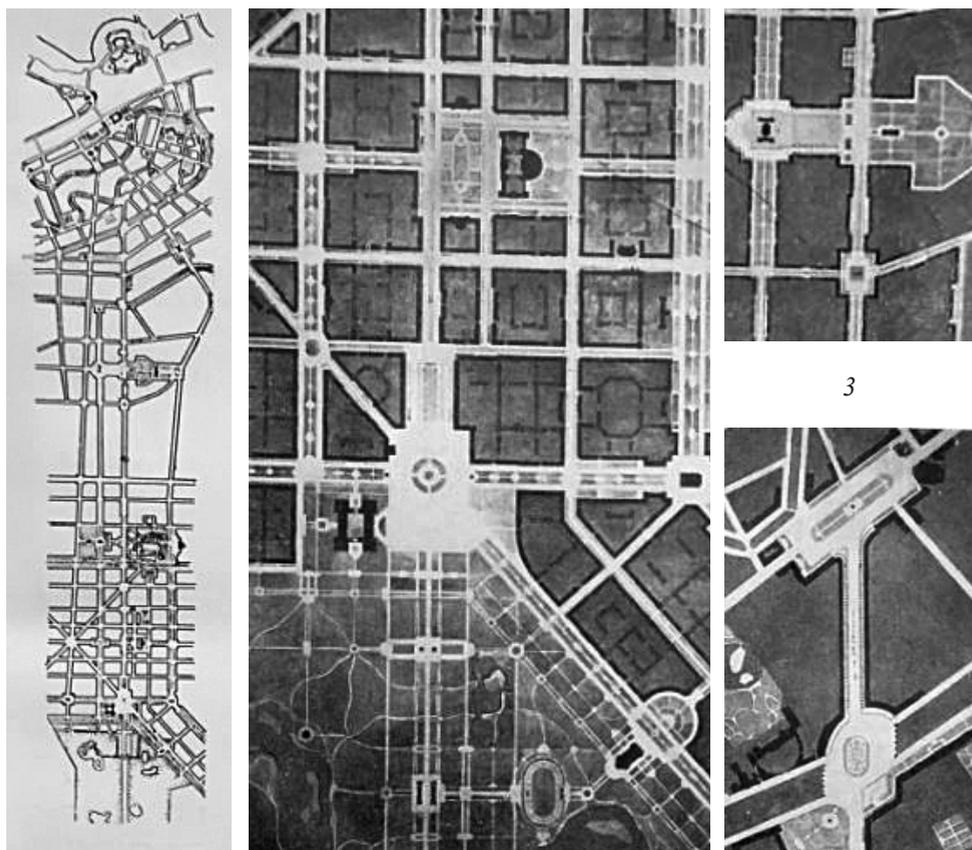


3

Генплан
к проектам
застройки
и реконструкции
проспекта имени
И. В. Сталина.
Девиз «Содружество»,
I премия: 1 – общая
схема планировки;
2 – ансамбль
въезда в город;
3 – центральный
ансамбль проспекта

Вопрос проектирования и строительства жилых комплексов для рабочих, которые должны были быть возведены в непосредственной близости к промышленным зонам, занял центральное место в работе Всесоюзного съезда советских архитекторов, а также на собрании ленинградских зодчих. В докладе архитектора Е. А. Левинсона, напечатанном на страницах журнала «Архитектура Ленинграда», были отмечены прогрессивные тенденции жилищного строительства 1924–1926 годов (Тракторная улица, Серафимовский участок, Палевский жилмассив, Щемилловский жилмассив и др.), которые выразились в развитии западноевропейских идей городов-садов, а также в преобладании архитектурных традиций Петербурга. Одновременно были раскрыты основные проблемы жилищного строительства первых послереволюционных лет, среди которых

были названы экономические особенности массового жилого строительства, связанные с его малой этажностью, общей планировкой, отсутствием стандартизации строительного производства. Центральный пленум союза архитекторов призвал коллег в своем творчестве руководствоваться синтезом социально-бытовых, технико-экономических, организационных и идейно-художественных задач.



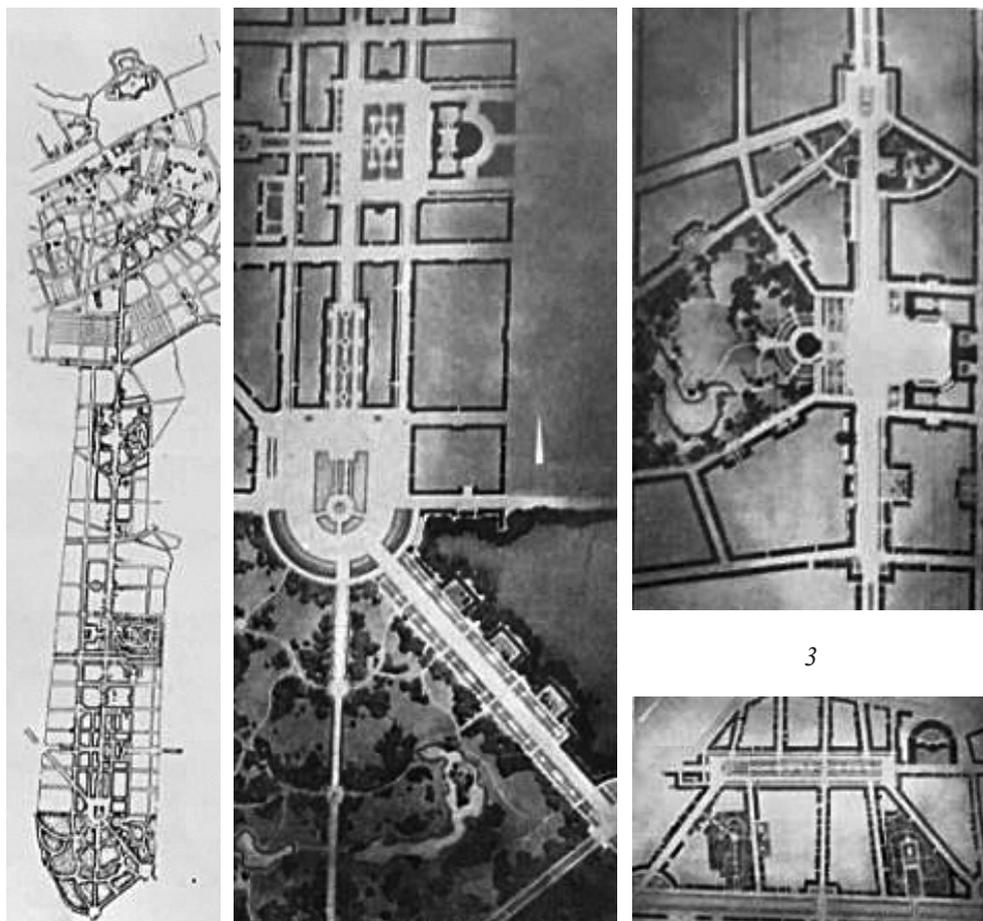
1

2

4

Генеральные планы к застройке и реконструкции проспекта имени И. В. Сталина.

- Девиз «Наш город», II, III премии: 1 – общая схема планировки;
2 – ансамбль въезда в город; 3 – центральный ансамбль проспекта;
4 – ансамбль площади Мира



1

2

3

4

Генеральные планы к застройке и реконструкции проспекта имени И. В. Сталина. Девиз «Ленинград», II премия: 1 – общая схема планировки; 2 – ансамбль въезда в город; 3 – центральный ансамбль проспекта; 4 – ансамбль площади Мира

Генеральными планами Ленинграда 1935–1939 годов предусматривалось увеличение территории города в два раза с развитием массового жилищного строительство на юге, юго-востоке и юго-западе. Районами новых ансамблей общественных и жилых комплексов должны были стать Малая Охта, Щемиловка, район Нарвской заставы, Автово, некоторые районы на севере, а также участки в районе нового центра города, примыкающие к Международному

проспекту и Московскому шоссе. Таким образом, в застройку были включены обширные территории Ленинграда. Строительство на свободных территориях позволяло рационально решать градостроительные задачи, связанные с застройкой участков, обеспечением жителей объектами культурно-бытового назначения, благоустройством и озеленением территории. При проектировании квартальной застройки определялось количество населения, в том числе его возрастные группы. Поэтому выделялись специальные зоны для строительства яслей, детских садов и школ. Передовой концепцией являлась организация внутриквартальной части для компактного размещения этих учреждений, с учетом пространственного объединения этих частей в кварталах одной магистрали. Кроме того, комплексный подход способствовал более экономической организации строительного процесса, прогрессивному развитию строительной техники и индустриализации строительства.

В начале августа 1935 года в ЦК и Совнарком были утверждены «основные установки к генеральному плану развития Ленинграда». 26 августа 1935 года А. А. Жданов в своем докладе на объединенном пленуме Ленинградского горкома ВКП(б) и Ленсовета наметил основные направления развития города. Он говорил: «Нам нужно тянуть наш город на юг, восток и юго-восток. Мы должны... совершить эту задачу в минимальный исторический срок и вывести Ленинград из затопляемых мест. Развитие города должно пойти вверх по Неве, с выходом на незатопляемые места, по следующим основным магистралям – правый и левый берег Невы, Лужское шоссе, Московское шоссе...» Согласно постановлению объединенного пленума горкома и Ленсовета «О плане развития города Ленинграда» к ноябрю 1935 года были сформированы коллективы, в которые вошли архитекторы, инженеры и др.

Как уже упоминалось выше, Е. А. Левинсоном одной из основных проблем жилищного строительства была названа проблема отсутствия стандартизации строительного производства. Начало индустриального строительства в Ленинграде было положено организованным в марте 1931 года конкурсом на составление проекта жилого дома со стенами из бетона. Объявление такого конкурса было обусловлено острым недостатком кирпича. И несмотря на то, что жилые дома были изначально запроектированы кирпичные, кварталы вдоль Московского проспекта застраивались в основном крупноблочными домами. Совсем рядом, на Нарымском проспекте (нынешний проспект Гагарина), в 1936 году был построен завод по производству крупных блоков, а проекты застройки близлежащих кварталов в спешном порядке стали переделываться под экспериментальное крупноблочное строительство.

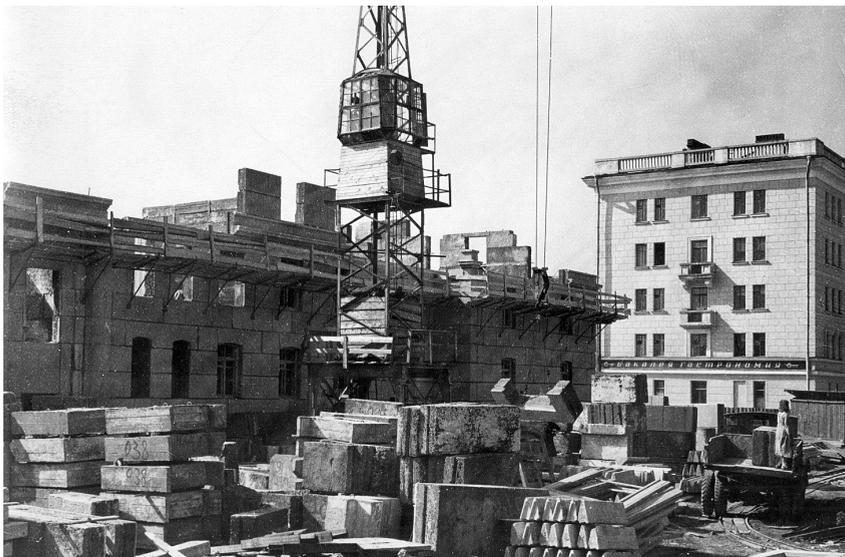
Застройка квартала № 19 (нынешние Московский проспект, Благодатная улица, улица Севастьянова, Кузнецовская улица) началась во второй половине тридцатых годов. В послевоенные годы большинство построенных в этом и соседних кварталах домов были спроектированы Борисом Николаевичем Журавлёвым в соавторстве с коллегами. Соседний квартал № 13 (улицы Севастьянова, Решетникова, Благодатная и Московский проспект) по праву называют журавлёвским – на проектах всех домов стоит его фамилия.



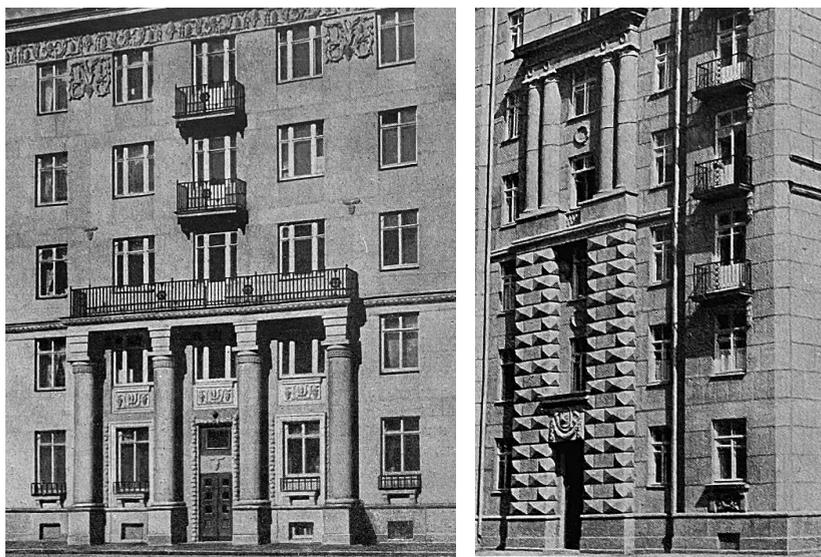
Строительство дома № 42 на Кузнецовской улице.
Монтаж башенным краном СБК-1.
Фото Б. Н. Журавлёва приблизительно 1950 года



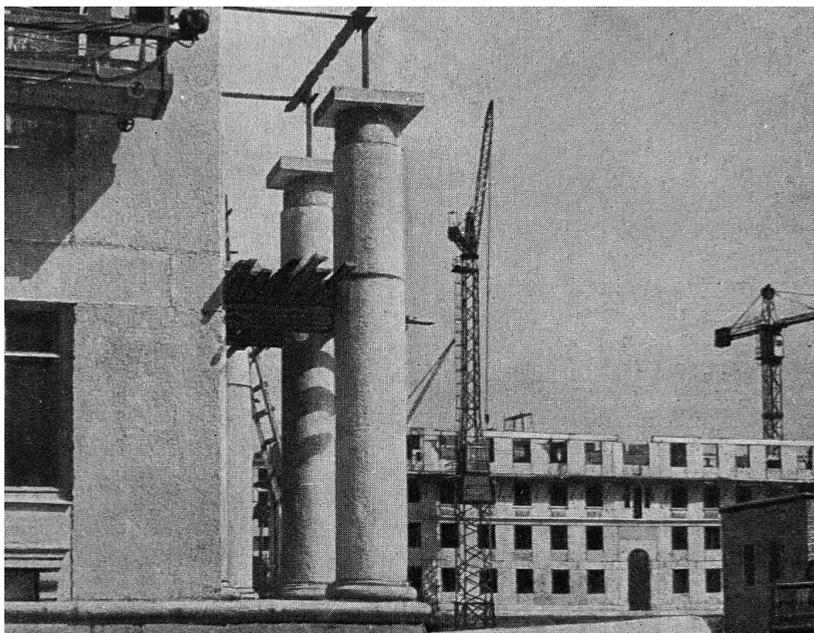
Дом № 42 на Кузнецовской улице в завершающей стадии строительства.
Фото Б. Н. Журавлёва приблизительно 1951 года



Строительство дома № 42 на Кузнецовской улице.
Фото Б. Н. Журавлёва приблизительно 1950 года



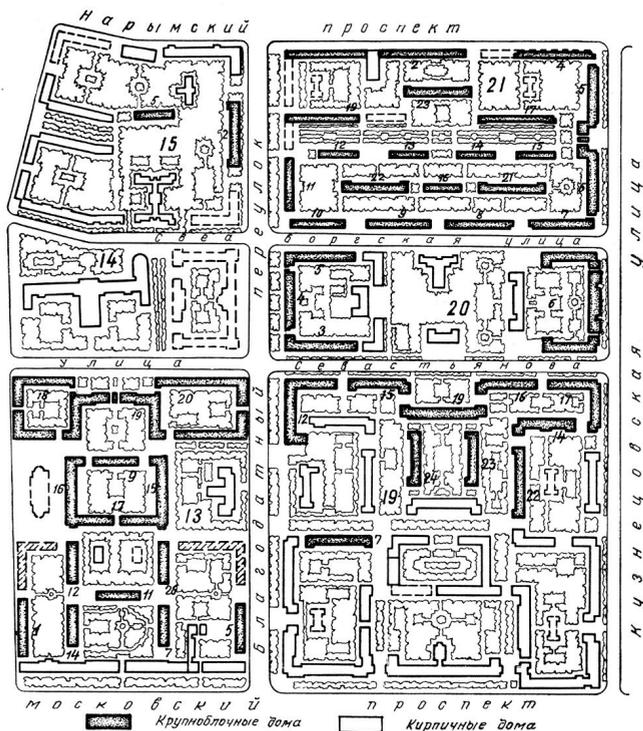
Фрагмент крупноблочного дома в квартале № 21.
Архитекторы Б. Н. Журавлёв, Б. Н. Мещеряков



Монтаж колонн высотой на этаж



Кузнецовская улица. Фото 1950-х годов



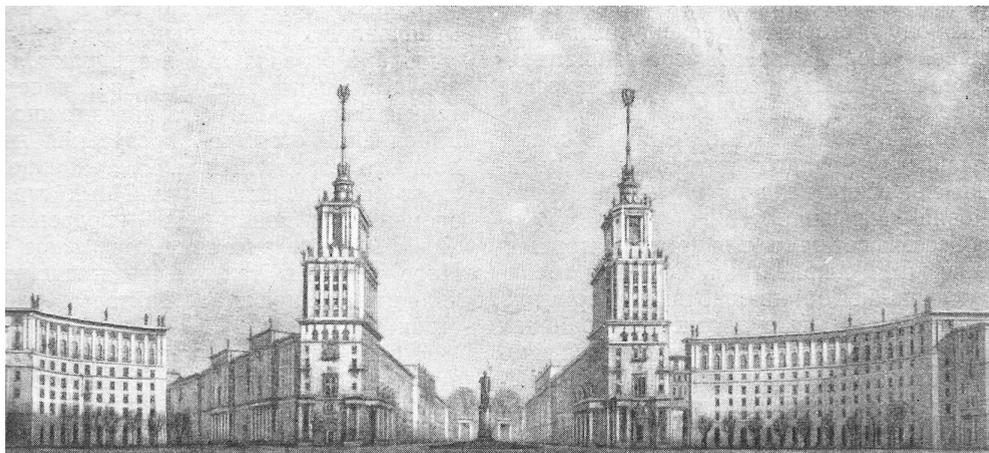
Генеральный план группы кварталов, застроенных на Международном проспекте (пр. Сталина) в основном крупноблочными домами в период с 1931 по 1955 год. Кварталы № 21, 15, 20, 19, 18

Изготовление элементов сборного дома из лёгкого бетона позволяет увеличить их размеры. Если изначально старались делать блоки максимальной массой полторы или три тонны, чтобы их было можно перевозить на обычном, а не специализированном транспорте, то с развитием технологий изготовления и поиском новых материалов появилась возможность делать стеновые элементы размером «на комнату». Увеличение высоты и грузоподъёмности кранов позволило строить дома повышенной этажности.

Объемно-пространственное решение магистрали Московского шоссе предполагало строительство зданий «под один карниз», а обогащение силуэта шло в основном за счет увеличения этажности (на 1-2 этажа), либо использования высоких аттиков. Эта практика создавала достаточно однообразный силуэт магистрали, поэтому в проектах 1950-х годов были сделаны попытки насыщения пространства Московского шоссе вертикальными доминантами, закрепляющими ее узловые точки.



Высотные визуальные акценты на перспективе проспекта имени Сталина (проект)



Высотные здания на площади у Средней Рогатки. Эскизный проект архитектурного оформления проспекта имени Сталина со стороны въезда в Ленинград, 1952 год.
Архитекторы Б. Н. Журавлёв, В. С. Васильковский



Вид на мост через Южный (Новый) Обводный канал и высотное здание на месте СКК, проект С. Б. Сперанского, 1953 год

Библиографический список

1. *Баранов Н. В.* Главный архитектор города: Творч. и орг. деятельность. 2-е изд., доп. М.: Стройиздат, 1979. 170 с.
2. *Барутчев А. К.* Арки Победы // Архитектура и строительство Ленинграда. Июнь. Л., 1946. С. 1–4.
3. *Бьлинкин Н. П., Володин П. А., Корнфельд Я. А. и др.* История советской архитектуры. 1917–1958. М., 1962. 348 с.
4. *Васильковский С. В.* Некоторые противоречия в крупноблочном строительстве / Архитектура и строительство Ленинграда. Сб. 15. Л., 1951. С. 24–32.
5. *Витман В. А.* Принципы планировки и застройки проспекта имени И. В. Сталина // Архитектура и строительство Ленинграда. Сб. 17. Л., 1952. С. 3–11.
6. *Гинцберг А. С.* Расширять типовое проектирование // Архитектура и строительство Ленинграда. № 1, март. Л., 1954. С. 14–18.
7. *Гундобин Н. П.* Дискуссия о планировке Московского шоссе // Архитектура Ленинграда. № 1 (6). Л., 1938. С. 21–22.
8. Ежегодник Общества архитекторов-художников. Вып. 12. Л., 1927. С. 190.
9. Ежегодник Общества архитекторов-художников. Вып. 13. Л., 1930. С. 38.
10. Ежегодник Общества архитекторов-художников. Вып. 14. Л., 1935. С. 72–76.
11. *Ильин Л. А.* Архитектура Ленинграда за 20 лет // Архитектура Ленинграда. № 1 (3). Л., 1937. С. 14–24.
12. *Ильин Л. А.* Планировка и застройка магистрали Международный проспект – Московское шоссе // Архитектура Ленинграда. № 1 (6). Л., 1938. С. 14–20.
13. *Каменский В. А.* Творческие задачи архитекторов Ленинграда // Архитектура и строительство Ленинграда. № 1, март. Л., 1954. С. 2–6.
14. *Каменский В. А.* Проекты застройки и реконструкции и проспекта имени И. В. Сталина (к итогам открытого конкурса) / Архитектура и строительство Ленинграда. № 2, июль. Л., 1954. С. 9–33.
15. *Каменский В. А., Наумов А. И.* Ленинград. Градостроительные проблемы развития. Л.: Стройиздат, 1973. 360 с.
16. *Катонин Е. И.* Парки Победы // Архитектура и строительство Ленинграда. Июнь. Л., 1946. С. 9–13.
17. *Катонин Е. И.* Дом пушнины в Ленинграде. Здание, нарушающее масштаб // Архитектура Ленинграда. № 1 (12). Л., 1939. С. 20–23.
18. *Катонин Е. И.* Московское шоссе // Архитектура Ленинграда. № 3 (14). Л., 1939. С. 21–27.
19. *Левинсон Е. А., Фомин И. И.* Жилые кварталы на вновь осваиваемых территориях Ленинграда // Архитектура Ленинграда. № 2. Л., 1936. С. 26–36.
20. *Ляскин В. Т., Трофимкин Д. М.* За широкую индустриализацию строительства // Архитектура и строительство Ленинграда. № 3, октябрь. Л., 1954. С. 3–6.
21. *Любош А. А.* Крупноблочное строительство в Ленинграде // Архитектура и строительство Ленинграда. № 1, декабрь. Л., 1953. С. 23–29.

22. *Морозов М. В., Баранов Н. В.* Строительство Ленинграда в 1939 г. // Архитектура Ленинграда. № 1 (12). Л., 1939. С. 17–19.
23. Некоторые итоги архитектурной строительной практики // Архитектура и строительство Ленинграда. № 2, июль. Л., 1954. С. 2–9.
24. Новая система городского центра Ленинграда // Архитектура Ленинграда. № 1. Л., 1941. С. 2–8.
25. Новые кварталы, как составляющие ансамбля Ленинграда // Архитектура Ленинграда. № 2. Л., 1936. С. 39–43.
26. *Пилявский В. И.* Жилой дом Мясокомбината им. С. М. Кирова // Архитектура Ленинграда. № 6 (17). Л., 1939. С. 23–27.
27. *Попов В. В.* Практика застройки Московского шоссе // Архитектура Ленинграда. № 4 (9). Л., 1938. С. 9–17.
28. Проекты жилых домов на московском шоссе // Архитектура Ленинграда. № 1 (6). Л., 1938. С. 23–26.
29. Проспект имени И. В. Сталина // Архитектура и строительство Ленинграда. Сб. 15. Л., 1951. С. 1–12.
30. *Руднев Л. В.* Некоторые замечания об архитектуре Дома Советов. // Архитектура Ленинграда. № 2 (4). Л., 1937. С. 20–24.
31. *Симонов Г. А.* Планировка жилых кварталов // Архитектура Ленинграда. № 2 (7). Л., 1938. С. 36–38.
32. *Соколов А. М.* Жилищное строительство 1938 г. в Ленинграде // Архитектура Ленинграда. № 6 (11). Л., 1938. С. 13–17.
33. *Тверской Л. М.* Некоторые замечания по планировке новых кварталов // Архитектура Ленинграда. № 2. Л., 1936. С. 36–39.
34. *Троцкий Н. А.* Дом советов в Ленинграде // Архитектура Ленинграда. № 2 (4). Л., 1937. С. 8–20.
35. *Фомин И. И.* Ансамбль Московского шоссе // Архитектура Ленинграда. № 2 (7). Л., 1938. С. 39–45.
36. *Фомин И. И.* Реконструкция и застройка проспекта имени И. В. Сталина // Архитектура и строительство Ленинграда. № 1, декабрь. Л., 1953. С. 7–10.
37. *Фридман М. Е.* Проекты Дома Советов в Ленинграде // Архитектура Ленинграда. № 2. Л., 1936. С. 8–24.
38. *Хан-Магомедов С. О.* Архитектура советского авангарда. Кн. 1 и 2. М., 1996. 205 с.
39. *Халатов А. Б.* Еще об общественном питании (строительство фабрик-кухонь) // РИК. 1928. № 3–4. С. 20–24.



ФОРМИРОВАНИЕ ЗАСТРОЙКИ
РАЙОНА МАЛОЙ ОХТЫ

Район Малой Охты начал застраиваться по указу Петра I. К концу XIX века она стала рабочей окраиной, где селились мастеровые люди – плотники, столяры, резчики по дереву. Однако плотной застройки эта территория так и не получила.

К началу XX века на севере района стали появляться промышленные предприятия: деревообрабатывающий завод, судостроительный и механический завод «Охта», труболитейный и металлоштамповочный завод («Северный пресс»), а население Охты достигло 30 тысяч человек. Старая граница города в этой части проходила по Киновеевскому проспекту, который дугой охватывал территорию и заканчивался, не доходя до железнодорожного моста.

Из-за плохой связи с городом эта местность считалась пригородом, к 1936 году, то есть к моменту застройки территории, доля пустырей в районе составляла 60 процентов. В соответствии с градостроительной программой Ленинграда районы Малой и Большой Охты должны были сформировать новую границу правобережной части Ленинграда. Однако при разработке объемно-пространственного решения эти районы рассматривались отдельно, поскольку они разделялись значительной территорией промышленных предприятий, прилегающих к реке Охта.

По генеральному плану города граница в части Малой Охты отодвигалась на 5 километров от Невы. При этом район получал неправильную форму – его границами в западной части была Нева, с севера – река Большая Охта, с юго-востока – пути Финляндской железной дороги; в северо-восточной части район включил в себя не только реку Оккервиль, но и захватывал участки деревни Яблоновка и заканчивался острым мысом стыковки Уткинского проспекта с железнодорожной веткой.

Во второй пятилетке строительство развернулось на обширных территориях Ленинграда, включая его бывшие пригороды. Одним из районов нового строительства на правом берегу Невы стала Малая Охта.

Утвержденный генеральный план планировки Ленинграда 1939 года (архитекторы Н. В. Баранов, А. И. Наумов, Е. И. Катонин, П. Н. Твардовский, М. П. Лохманов, А. Ф. Романов, М. П. Лавров), определяя систему площадей и формируя речные панорамы, сохранил принципы градостроительных и реконструктивных работ, заложенные в генеральном плане 1935 года.

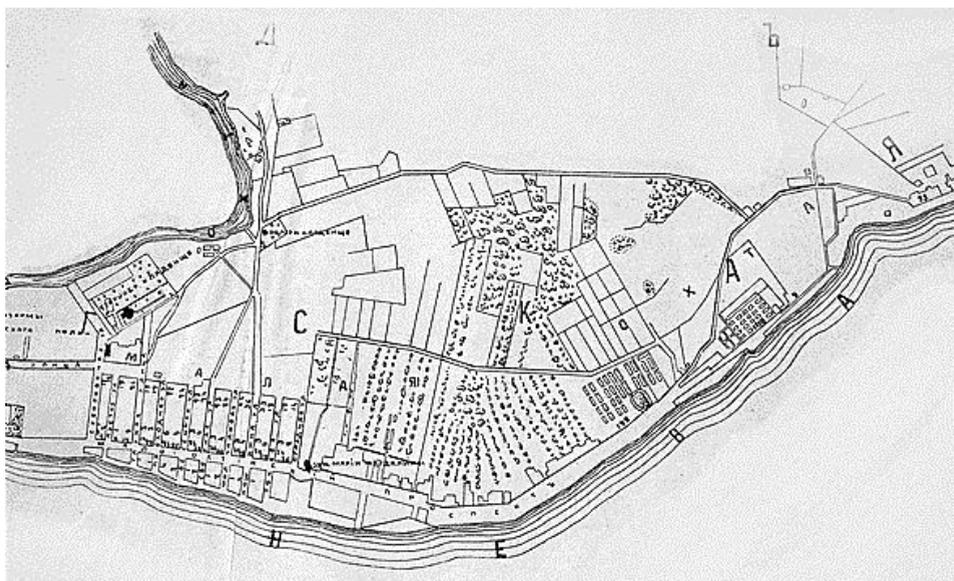


Схема Малой и Большой Охты в начале XX века



Схема застройки района Малая Охта



Проект ансамбля площадей у Старо-Невского моста



Перспектива со Старо-Невского моста на историческую часть города

Проект детальной планировки территории определил требования к плотности застройки, которая должна была составлять 500–600 человек на гектар. В соответствии с проектом население в районе Малой Охты должно было составить 10 тысяч человек. Проект предусматривал обеспечение будущего жилого района всем комплексом общественных и культурно-бытовых функций. На территории бывшего Малоохтинского кладбища был запроектирован Дом культуры на 2500–3500 мест с расчетом обслуживания соседнего микрорайона Ключки. А также клуб для взрослых (1000–1500 мест), кинотеатр (1000–1500 мест), детский клуб (800–1000 мест). Кроме детских садов и школ были запроектированы высшие учебные заведения: географический, юридический, гидрографический штурманский институты. А в центре района предусматривалось размещение железнодорожного вокзала как разгрузочного узла для Финляндской железнодорожной ветки. Связь с городскими районами должны были осуществлять мосты: Старо-Невский (мост Александра Невского) и мост через реку Охту у впадения ее в Неву, этот мост должен был создать сквозной проезд по Малоохтинской набережной.

По проекту застройки (архитекторы Л. А. Ильин, В. А. Витман, К. Н. Дмитриев) район организовывался крупными кварталами – от 8,5 до 17,5 га, с озелененными дворами, объединенными единым архитектурно-планировочным замыслом.

Особое внимание было уделено градостроительному решению будущего Заневского проспекта. Эта магистраль, начинающаяся от предмостной площади, должна была стать центральной осью района Малой Охты, на которую «нанизывалась» анфилада площадей. Следующей после предмостной площади стала площадь на пересечении современных Заневского и Новочеркасского проспектов. Ее юго-восточную часть предполагалось решить двумя дугообразными зданиями, а прямоугольные «пропилеи» в северо-западной ее части подготавливали зрителя к восприятию следующей площади (на пересечении современных Заневского и проспекта Шаумяна), где магистраль замыкалась административно-общественным зданием и расходилась на два луча.

Таким образом, в качестве главных композиционных осей этого района были выбраны направления будущего Заневского проспекта и Невская набережная. В соответствии с этими осями формировалась планировочная структура квартальной застройки. Параллельно

набережной проложены улица Стахановцев, современные проспекты Новочеркасский и Шаумяна.

Будущий мост через Неву обеспечивал Малой Охте надежную связь с центром города через Старо-Невский проспект. Проектирование планировочной структуры и разработка объемно-пространственного решения предмостной площади было поручено и выполнено мастерской № 1 Ленсовета под руководством Д. П. Бурьшкина. Характер организации пространства площади, стилистика его архитектурного обрамления, распределение акцентов демонстрирует почерк архитектора, выбравшего в 1920–1930-х годах путь конструктивизма в архитектуре. Это повлияло и на характер общей композиции создававшегося заневского ансамбля. Динамика трапециевидной предмостной площади, обращенной на Неву, по замыслу зодчих, должна была разворачиваться по мере движения по мосту, который предполагалось построить в один уровень с площадью, по примеру мостов центральной части города. Однако в районе Малой Охты их-за большие ширины Невы, невозможно было осуществить строительство моста без наземных пандусов. Транспортная развязка моста Александра Невского, построенная в 1962 году, наглядно продемонстрировала смещение акцентов восприятия ансамбля площади. Несмотря на это перед нами законченный ансамбль конца 1930-х годов, отразивший характер эпохи перехода от конструктивизма к монументализму ретроспективного типа.



Вид с моста Александра Невского на предмостную площадь на Малой Охте



Жилой дом комсостава Краснознаменного Балтийского флота
(на переднем плане) и здание специальных офицерских курсов ВМФ.
Архитекторы Д. Бурьшкин и Г. Аскинази



Скульптуры на здании дома комсостава КФБ.
Скульптор А. Троумпянский, 1940



«Дом врачей». Архитекторы Д. Бурышкин и М. Брусиловский, 1936–1938

Предмостное пространство будущего Заневского проспекта, получившее в то время название площадь Челюскинцев, решена в форме вытянутой трапеции, это придало некую конструктивистскую динамичность сильно вытянутой площади с башнями-пропилеями перед мостом. Сама трасса проспекта вплоть до 1940 года называлась просто – 1-я прорезка. Общую «нестабильность» композиционных элементов подчеркивает дисимметрия объемов пятиэтажных зданий, стоящих по периметру площади, предельно симметричной по своей структуре.

Главными композиционными акцентами площади стали два здания, выходящие непосредственно к набережной Невы. В одном разместились Высшие специальные офицерские курсы Военно-морского флота (архитекторы Д. П. Бурышкин, Г. В. Аскинази), а в другом – Институт усовершенствования врачей («Дом врача») (архитекторы Д. П. Бурышкин, М. И. Брусиловский).

Здания спроектированы в монументальных формах с господством вертикального ритма пилонов, которые при повороте корпуса на Неву сменяются на ритм полуколонн.

Этот монотонный строй разбивают массивные призматические объемы, смещенные к набережной и увенчанные стилизованными «периптерами». Первоначально на зданиях предполагалось установить скульптуры, посвященные героическому подвигу Челюскинцев, но затем от этого отказались. Скульптуры летчика и подводника (скульптор А. А. Троупянский) были установлены только на здании офицерских курсов Военно-морского флота, которое было построено первым. Классические приемы и пропорции здания, их сдержанные декоративные композиции демонстрируют начало новой страницы советской архитектуры.

Вторая ось композиции нового района – Мало-Охтинский проспект (набережная) – решалась в совершенно ином архитектурно-градостроительном ключе, чем предместная площадь. Согласно генеральному плану, набережная должна была протянуться от Большоохтинского до Железнодорожного моста, что обеспечивало создание нового панорамного фасада в этой части города. В профессиональной прессе того времени отмечалось: «Широкие пространства Невы и ощутимость архитектурных традиций Ленинграда обязывали, с одной стороны, дать объемно-выразительную застройку набережной, а с другой – продолжить архитектурное решение, которое, являясь фрагментом нового Ленинграда, связало бы возникающий ансамбль с архитектурой старого города».



Перспектива Заневского проспекта

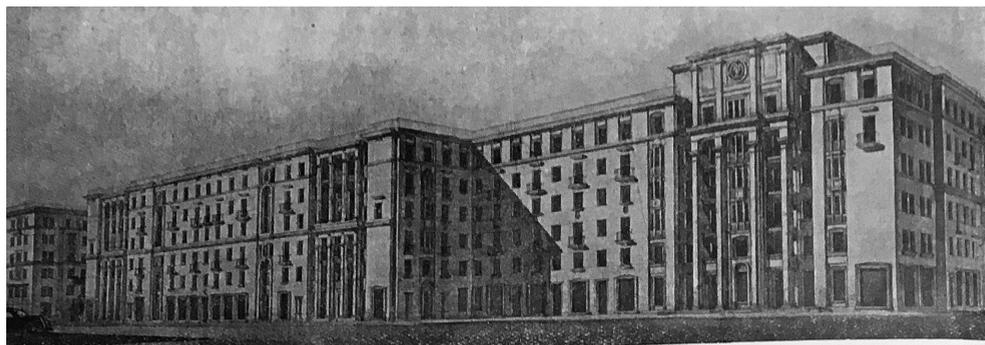


Планировка района Малой Охты.
Архитекторы П. Твардовский, Г. Симонов, 1935–1941

В качестве первой очереди реализации генерального плана было решено приступить к проектированию кварталов, расположенных к юго-востоку от предместной площади. Архитектурное решение кварталов этой обширной территории создавалось мастерской № 2 Ленсовета под руководством Г. Симонова, объединившей архитекторов Б. Рубаненко, О. Гурьева и др. Первым был разработан квартал № 26, примыкающий к набережной между предместной площадью и будущей Таллинской улицей (тогда обозначавшейся как 3-я прорезка). Этот жилой квартал должен был встать между зданием Института усовершенствования врачей, выходящим на площадь, и Домом культуры (с 1957 года – Гидрометеорологический институт) архитектора Л. М. Хидекеля. Северо-восточной границей квартала служила трасса будущей улицы Стахановцев. Строительство квартала началось в 1936 году.

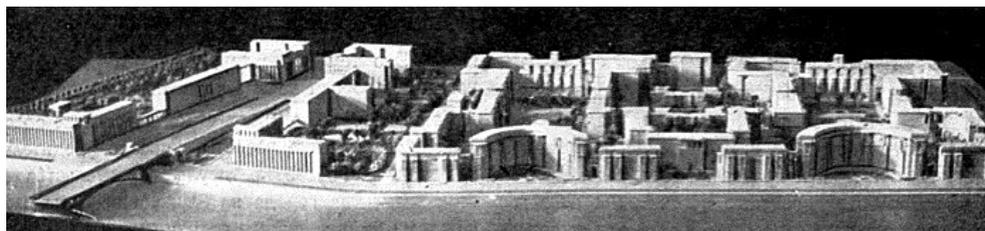
Как талантливый архитектор, сумевший быстро и безболезненно для своего творчества перейти от конструктивизма к ретроспективизму,

Г. Симонов применил обширный арсенал классических приемов и форм не только в периметральной застройке набережной, но и в застройке внутриквартальных пространств. В соответствии с требованиями эпохи все они отличаются определенной парадностью, которая обеспечивается единой осью, пронизывающей три квартала, вплоть до современного проспекта Шаумяна. Немаловажную роль играет такой распространенный прием, как объединение зданий арочными вставками.



Проект центральной площади микрорайона Малая Охта. Перспектива восточной части площади. Автор проекта жилого дома О. Гурьев, мастерская Г. А. Симонова

Застройка Малой Охты, в отличие от жилмассивов 1929 года, осуществлялась в более благоприятных экономических условиях и в изменении ценностных парадигм: на смену «революционным» идеалам аскетизма пришли ценности жизни здесь и сейчас. Не случайно все дворовые фасады жилых домов в новых кварталах были столь же проработаны, как и лицевые.



Макет застройки Малоохтинского проспекта. Мастерская Г. Симонова

В полную силу классическая тема звучит и в композиции лицевого фасада квартала № 26, формирующего важный участок Малоохтинского проспекта.



Полуциркульный дом № 96 по Малоохтинскому проспекту.
Архитекторы Г. Симонов, Б. Рубаненко, В. Черкасский, 1936–1940



Дворовое пространство, организуемое полуциркульным домом



Фрагмент полукруглого дома



Сочленение полукруглого дома с жилым домом прямоугольной конфигурации

Учитывая масштабный простор Невы, авторы ввели в композицию два крупных полуциркульных в плане объема. Вместе с боковыми корпусами они образуют мощные кулисы, за которыми расположились взаимосвязанные дворовые пространства. Характер и выразительность такого решения, включающего в себя и архитектурно оформленные разрывы между зданиями, уникальны для невских панорам Северной столицы. Современники писали о проекте Г. Симонова, что формы зданий фронта набережной «сообщали всей композиции сочный, барочный характер», одновременно отмечая, что «этот участок набережной Невы будет архитектурно богаче даже некоторых частей Дворцовой набережной». Здания решены в крупных монументальных формах, с глубокой пластикой полуциркульных и прямых объемов жилых домов, соединенных между собой лоджиями. Эта композиция придает выразительность и парадность периметральной линии застройки. Для достижения монументальности этих зданий архитектор увеличивает их высоту до шести этажей и добавляет высокий аттик. Архитектурная тема полукруглых зданий организуется с помощью шести композиционных осей, на которых расположены выдвинутые вперед части зданий. Элементы, расположенные по осям зданий, придают их фасадам активную пластику. Полуциркульная форма формирует не только композицию набережной, ее обратная сторона активно «работает» и во внутриквартальных пространствах, придавая им художественную выразительность.



Улица Стахановцев



Квартал № 26 Малой Охты



Арочные вставки
в квартале № 26



Дворовое пространство в квартале № 26

До войны на территории Малой Охты были построены 36 жилых домов, две школы, детский сад, административные и учебные здания. К 1941 году в основном был построен квартал № 26 – некоторые его дома были уже построены, строительство остальных начато.

После войны происходит пересмотр проекта. Определяется первая очередь строительства, а также вносятся коррективы в планировку кварталов, прилегающих к современному Новочеркасскому проспекту. Классическая тема торжественных, свободно соединенных внутриквартальных пространств была заменена сугубо функциональной схемой, позволяющей увеличить площадь застройки. Это достигалось организацией дворовых пространств в форме каре, с наибольшими проездами, корпуса которых выходили на улицу Стахановцев и Новочеркасский проспект. Вместо поперечной оси, предусмотренной проектом 1941 г. и связывающей соседние кварталы между собой возникла продольная ось. Она была сформирована центральным, протяженным пространством, перегороженным

тремя жилыми домами и замкнутым на Таллинской улице зданием школы. Экономия средств проявилась и в оформлении внешнего вида зданий. В жилых домах, находящихся в глубине кварталов, наружная поверхность фасадных стен оштукатуривалась только с первого по второй этаж, выше второго этажа оставалась поверхность рядового кирпича с устройством отдельных декоративных элементов (карнизов, пилястр, оформлений балконов).

По построенным здесь зданиям можно судить о характере жилых зданий и пространств, которые должны были появиться в этой части города. Застройка магистралей второстепенного значения (Стахановской, Таллиннской улиц) была сдержанной, демонстрируя жилой, камерный характер назначения сооружений. Основу композиционного построения фасадов создавал ритм пилястр и эркеров, покоящихся на рустованных «стилобатах» первых этажей. Здания, формирующие фронт улиц, были запроектированы под одну высоту карниза.

Таким образом, на всем протяжении этих улиц отсутствует силуэтная акцентировка. В некоторых случаях угловые части зданий получали более активную объемную пластику. Но внутри кварталов сохраняется принцип перетекающих дворовых пространств, архитектурно увязанных друг с другом. Жилые дома по периметру и внутри кварталов делят эти пространства на соразмерные части, которые при своей цельности достаточно изолированы друг от друга. На фасадах зданий применяются детали, обогащающие визуальные композиции дворовых пространств, делая их сомасштабными человеку. Это низкие колоннады или лоджии, соединяющие корпуса жилой застройки по второму этажу, открытые арочные проходы, террасы на первых этажах зданий, пристенная зелень, мелкая пластика детских дошкольных учреждений. Проект благоустройства квартала предусматривал организацию площадок для отдыха и занятий спортом. Например, в зоне отдыха организовывались места для фонтанов.

Журнал «Архитектура Ленинграда» в 1936 году писал о необходимости внесения естественных природных элементов в систему благоустройства, которые должны быть организованы «по принципу английской парковой планировки с высотной свободно растущей зеленью, кустарниками и вольными дорожками».

Отдельно велась дискуссия по рациональному архитектурно-планировочному размещению «детского сектора» в структуре кварталов. И квартал

Малой Охты стал в этом смысле экспериментальной площадкой. Было сделано два проектных варианта с целью выявить наиболее удачное размещение детских садов и яслей в квартале, выходящем к Неве. Сравнивались варианты расположения отдельно стоящего «детского сектора» и размещения детских учреждений, встроенных в жилой дом, с учетом соблюдения всех санитарно-гигиенических требований.

На основе анализа этих вариантов показало, что встроенные учреждения детского дошкольного обслуживания наиболее экономичны и удобны для последующей организации дворовых пространств как для самих детских учреждений, так и для использования этих пространств жителями квартала. Такая схема давала возможность структурировать зоны отдыха населения в границах рассматриваемого квартала.

Следует отметить, что в настоящее время детских садов, размещенных в первых этажах жилых зданий, не существует. Остались только отдельно стоящие здания «детского сектора». В период 1930–1950 годов их построили только два.

Застройки района продолжилась и в 60-е годы XX века, при этом была полностью изменена общая структура и стилевая характеристика зданий в соответствии с новыми приемами и средствами.

Отложенное на многие годы строительство моста, который должен был связать район Малой Охты с центральными районами города, затормозил развитие этой части города, превратив ее в обыкновенный спальный район. Тем не менее Малая Охта является уникальным городским районом, поскольку это район массового жилого строительства, в котором реализован ансамблевый принцип застройки.

Поражает грандиозный план развития района, где предполагалось не только массовое жилое строительство, но и весь комплекс культурно-бытового обслуживания, учебных учреждений, транспортной инфраструктуры, включая железнодорожный узел. Район является уникальным и в градостроительном и архитектурном отношениях. Именно здесь можно увидеть единственный ансамбль 1930-х годов, выполненный архитектором Д. П. Бурьшкиным, строившим в основном отдельные объекты в городе. Также впервые в истории советской архитектурной практики архитектором Г. А. Симоновым был решен отрезок набережной Невы, являющийся речным фасадом этой части города.

К сожалению, только малая часть задуманного была осуществлена. А реализацию некоторых планов пришлось ждать многие десятилетия.

Библиографический список

1. *Абрамов Л. К.* О новом здании на Малой Охте // Архитектура Ленинграда. № 5 (10). Л., 1938. С. 49–53.
2. *Былинкин Н. П., Володин П. А., Корнфельд Я. А. и др.* История советской архитектуры. 1917–1958. М., 1962. 348 с.
3. Вопросы жилищного строительства // Архитектура Ленинграда. № 1 (6). Л., 1938. С. 34–40.
4. *Ильин Л. А.* Новые кварталы, как составляющие ансамбля Ленинграда // Архитектура Ленинграда. № 2. 193. С. 39–43.
5. *Кругляков Ю.* Размещение детских учреждений в жилых корпусах // Архитектура Ленинграда. № 3 (5). Л., 1937. С. 24–16.
6. *Левинсон Е. А., Фомин И. И.* Жилые кварталы на вновь осваиваемых территориях Ленинграда // Архитектура Ленинграда. № 2. Л., 1936. С. 26–36.
7. *Махровская А. В.* Реконструкция старых жилых районов крупных городов: на примере Ленинграда. Л.: Стройиздат, 1986. 352 с.
8. *Тверской Л. М.* Некоторые замечания по планировке новых кварталов // Архитектура Ленинграда. № 2. Л., 1936. С. 36–39.
9. Новые квартала, как составляющие ансамбля Ленинграда // Архитектура Ленинграда. № 2. Л., 1936. С. 39–43.
10. *Павловский В. С.* Жилищное строительство в 1938 г. // Архитектура Ленинграда. № 4 (9). Л., 1938. С. 24–27.
11. *Саблин И. Д.* Давид Бурыйшкин. Зодчие Санкт-Петербурга XX века / Сост. В. Г. Исаченко. СПб.: Лениздат, 2000. С. 168–192.
12. *Симонов Г. А., Гурьев О. И.* Жилой квартал на Малой Охте // Жилые кварталы на вновь осваиваемых территориях Ленинграда // Архитектура Ленинграда. № 2. Л. 1936. С. 33–34.
13. *Симонов Г. А.* Планировка жилых кварталов // Архитектура Ленинграда. № 2 (7). Л., 1938. С. 36–38.
14. *Соколов А. М.* Жилищное строительство 1938 г. в Ленинграде // Архитектура Ленинграда. № 6 (11). Л., 1938. С. 13–17.
15. *Твардовский П. Н.* Малая Охта // Архитектура Ленинграда. № 3 (14). Л., 1939. С. 41–45.
16. *Тверской Л. М.* некоторые замечания по планировке новых кварталов // Архитектура Ленинграда. № 2. Л., 1936. С. 36–39.
17. ЦГАНДД СПб. Ф. 386. Оп.34 Д. 8. Л.1-9.



АРХИТЕКТУРНО-ГРАДОСТРОИТЕЛЬНОЕ
РАЗВИТИЕ ЛЕВОБЕРЕЖНЫХ КВАРТАЛОВ

В приневской зоне в 1925–1929 годы были сформированы кварталы жилых домов для рабочих прилегающих предприятий. В 1925 году началось строительство жилых домов на Палевском участке в Невском районе – Палевский жилмассив (носивший также название «Поселок РЖСКТ Володарский металлист»).

Жилмассив был построен на территории бывшего села Смоленского – в рабочей окраине за Невской заставой. Еще во второй половине XIX века это поселение, не входившее в черту города, превратилось в «русский Манчестер» – один из главных промышленных районов Санкт-Петербурга, где находились преимущественно текстильные фабрики, а население составляли десятки тысяч рабочих семейств. Известно, что в 1868 году на Шлиссельбургском участке Санкт-Петербургского уезда действовало 24 промышленных предприятия.

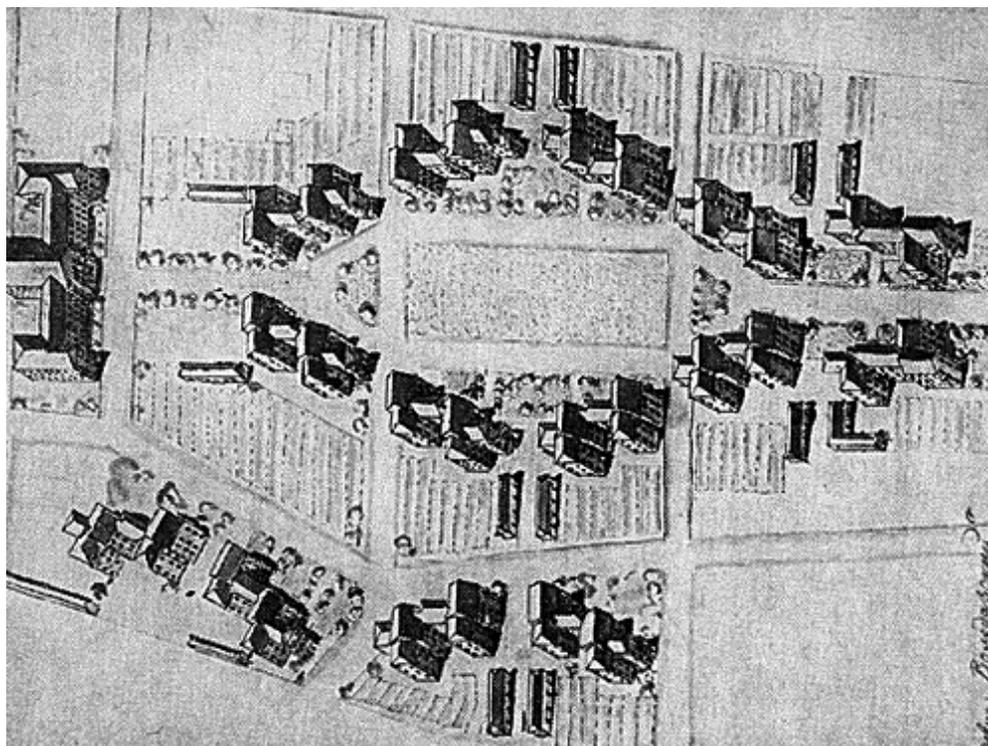
Среди них выделялась Александровская ситценабивная фабрика, основанная купцом Яковом Палем в 1837 году. К концу XIX века Александро-Невская мануфактура К. Я. Паля, наследника основателя фабрики, стала одним из крупнейших текстильных производств полного цикла в России. Для рабочих Александровской ситценабивной фабрикой Паля (в советское время переименованной в прядильно-ткацкую фабрику им. В. П. Ногина), а также соседних предприятий и возводился Палевский жилмассив. Строительство велось на паях несколькими предприятиями Невской заставы при участии государственных средств.

24 января 1925 года Комитет по содействию жилищному рабочему строительству объявил конкурс на проектирование жилмассивов для нескольких крупных территорий, среди которых был и Палевский участок. Одним из проектов, предложенных на конкурсное рассмотрение, был проект Ивана Фомина, включавший в себя 16 трехэтажных домов, расположенных симметрично вдоль главной аллеи.

Как пишет В. Г. Лисовский в книге «И. А. Фомин»: «В Володарском районе Фомин применил прием блокировки однотипных секций, каждая из которых напоминает в плане трилистник с лестничной клеткой в центре. Такое решение позволило добиться большой компактности плана, улучшить освещенность квартир, сделать объемы зданий пластически выразительными».

Тем не менее в конкурсе победил другой проект – архитекторов Жилсоюза А. И. Зазерского и Н. Ф. Рыбина. В формировании жилого комплекса получили отражение новые градостроительные принципы, новые приемы в объемно-планировочной структуре домов-коттеджей.

Подобно А. С. Никольскому и Г. А. Симонову, А. И. Зазерский и Н. Ф. Рыбин создают ансамбль из домов с простыми, вытекающими из планировки гармоничными формами. Большие внутриквартальные пространства придали жилмассиву особую привлекательность. Несомненно, в этой работе отразился богатый опыт архитектора А. И. Зазерского. Возведение Палевского жилмассива приходится на период с 1926 по 1928 год. Два почти симметричных квартала занимают просторный участок Т-образной конфигурации; в его широкой части, посередине, устроен регулярный сквер. Каждый квартал представлял собой самостоятельный хозяйственный комплекс с минимальными элементами обслуживания – конторами и прачечными. Из 19 корпусов лишь по два выходят на проспект Елизарова (бывший Палевский) и параллельную ему улицу Ольги Берггольц, остальные обращены к внутренним проездам и скверу или в озелененные дворы с детскими площадками.



Палевский жилмассив. Конкурсный проект, разработанный И. А. Фоминым, 1925

Въезд на территорию жилмассива с восточной стороны фланкируют трехэтажные дома. Большие дворы по сторонам сквера окружены преимущественно двухэтажными корпусами. В застройке варьируется несколько типов домов, все они расположены свободно, с промежутками.

Основной тип – уступчатые в плане двухэтажные корпуса, поставленные парами в зеркальной симметрии и соединенные невысокими арками. Каждая секция, а во многих случаях даже квартира имеет отдельный вход и становится, таким образом, самостоятельной ячейкой, сохраняющей связь с озелененным участком. Единство и разнообразие композиционных приемов позволили создать целостный ансамбль, сбалансированный по продольной оси участка. Объемность корпусов подчеркнута уступами и ризалитами, лоджиями входов, перекликающимися с арками между домами.

Уютная камерность и мотивы аркад во дворах вызывают неожиданную ассоциацию с монастырскими клуатрами. Четыре арки, нанизанные на сквозную ось обоих кварталов, фокусируют эффектную перспективу, «стреляющую» от одной улицы до другой.

«Облик домов характерен строгой простотой и вместе с тем мягкой пластикой форм. Четкие прямоугольные объемы, спокойная гладь стен, арки и фронтоны упрощенного рисунка отражают метаморфозы неоклассики. И в то же время геометричность, чистота и обобщенность лаконичных форм, динамика уступчатых структур и активное пространственное развитие композиции свидетельствуют о назревающем повороте к архитектуре авангарда», – пишут Б. М. Кириков и М. С. Штиглиц в путеводителе «Архитектура Ленинградского авангарда».

Дома на «Палевском участке» были сгруппированы вокруг пяти зеленых двориков, засаженных тополями, плодовыми деревьями и кустами жасмина. За счет скатных крыш образ жилмассива максимально приближен к образу загородных резиденций. В результате возникло пространство, максимально сомасштабное человеку; много внимания было уделено ландшафтному дизайну – среда была обогащена скульптурными композициями, а по оси дворов располагались фонтаны. Таким образом, в проекте Палевского жилмассива как нельзя лучше воплотилась идея города-сада.



Палевский жилмассив, жилые корпуса. Фасады по улице Ольги Берггольц



Палевский жилмассив, жилые корпуса. Примеры дворовых фасадов



Палевский жилмассив, жилые корпуса. Фасады, выходящие на улицу Ольги Берггольц



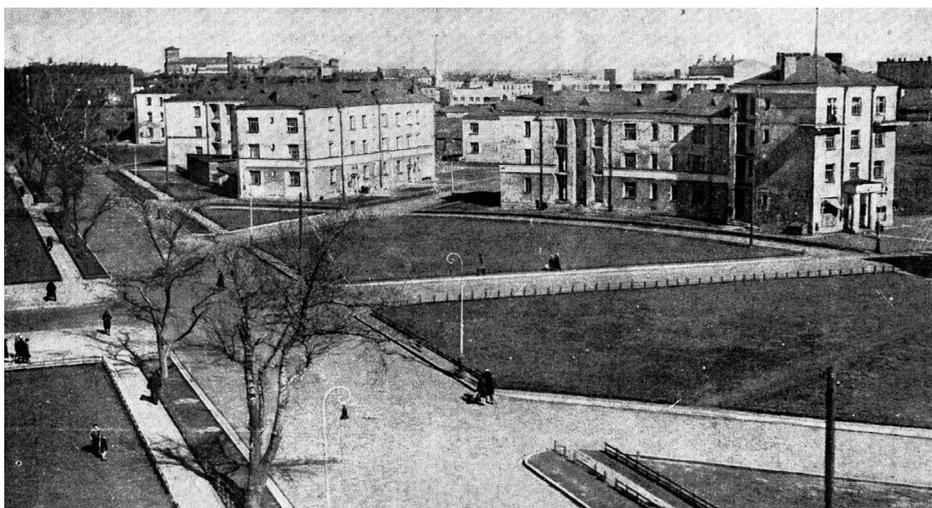
Палевский жилмассив, жилые корпуса. Дворовые фасады

Еще одним реализованным проектом стала застройка жилмассива для рабочих-текстильщиков в Володарском районе на улице Ткачей и улице Бабушкина. Жилой комплекс, построенный в 1927–1929 годах, был спроектирован Б. П. Бурьшкиным в соавторстве с архитектором Л. М. Тверским. В градостроительном решении проекта читается склонность авторов к классической традиции. В основу объемно-планировочного подхода заложена трехлучевая композиция, берущая свое начало от полукруглой площади Культуры, которую обрамляют дома, повторяющие ее форму.

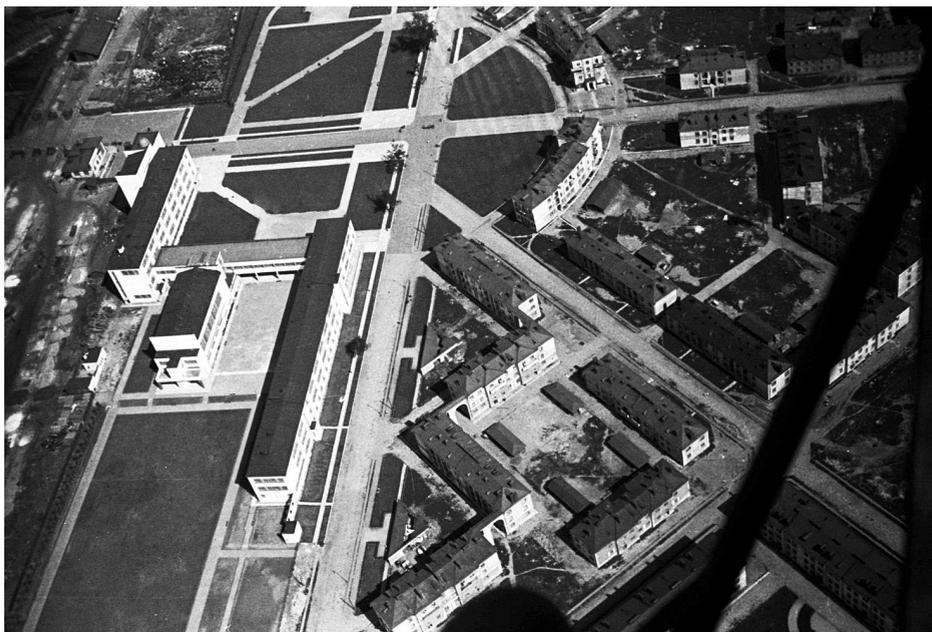
Такой прием на этом месте можно считать достаточно формальным, принятым без учета существующей градостроительной ситуации. Главной осью композиции стала улица Бабушкина; от ее пересечения с улицей Ткачей расходятся еще два луча, впоследствии превратившиеся в межквартальные тупиковые проезды. На этой территории было построено 20 жилых домов разной этажности. Достаточно оригинальный прием был принят авторами в отношении постановки корпусов вдоль улицы Ткачей. Выходящие на нее трехэтажные жилые дома были поставлены под углом 45° , обеспечивая их меридиональную ориентацию. Одновременно такое решение придало композиции определенную динамичность. Постановка этих корпусов под углом во взаимодействии с двухэтажными дворовыми корпусами, расположенными параллельно улицам-лучам, позволило создать гармоничные и уютные внутриворонные пространства.

Архитектурное оформление жилых зданий можно назвать переходным от классики к авангарду. Присутствие арочных элементов, соединяющих трехэтажные корпуса между собой; организация заглубленных лоджий, «отбивающих» угловые пилоны; раскреповка корпусов; акцентировка центральной оси композиции. Вот те малые средства, создающие «налет классики», которые были позволены в жилом строительстве 1920-х годов. Одновременно с жилмассивом была построена школа № 120 им. КИМа, расположенная на площади Культуры, на пересечении улиц Ткачей и Бабушкина (архитектор Г. А. Симонов, 1927–1929).

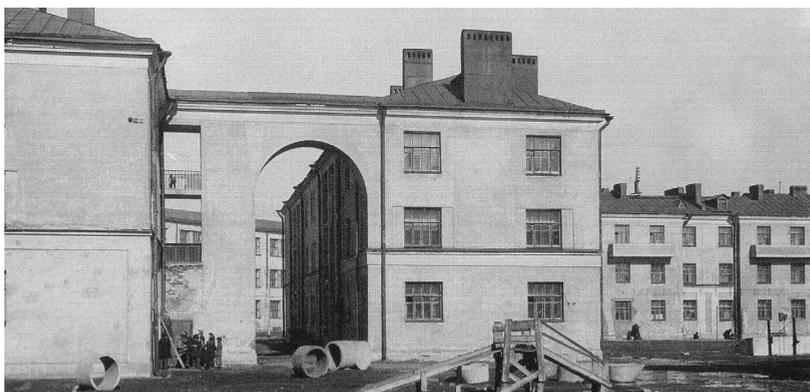
Здание, состоящее из нескольких блоков, выделенных по функциональному признаку, свободно раскинулось на обширном участке. Объемно-пространственное решение школы формируется тремя вытянутыми параллельными корпусами, соединенными на уровне второго этажа переходом, что, несомненно, напоминает здание школы Баухауз в Дессау.



Жилмассив для рабочих-текстильщиков в Володарском районе
на улице Ткачей и улице Бабушкина



Жилмассив рабочих-текстильщиков на улице Ткачей и улице Бабушкина.
Школа № 120 им. КИМа на улице Ткачей



Жилые дома в жилмассиве рабочих-текстильщиков

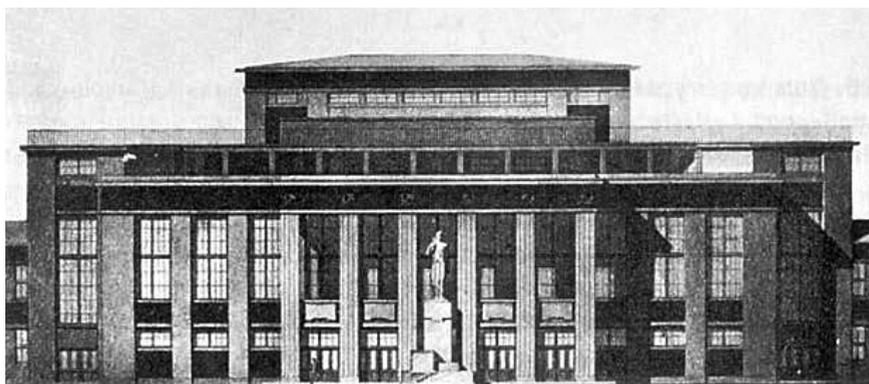


Вид на жилмассив и школу на улице Ткачей



Школа № 120 им. КИМА на улице Ткачей

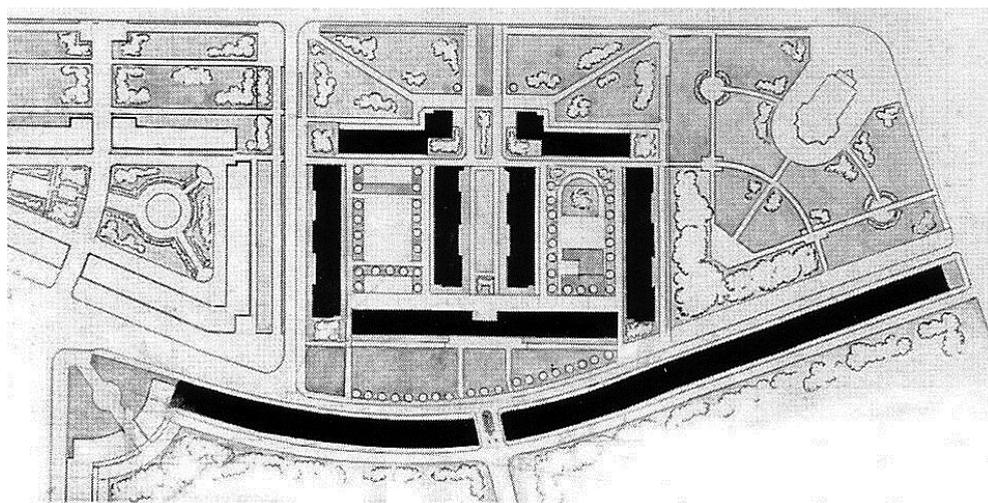
Рядом с жилмассивом на проспекте Обуховской обороны в 1926–1927 годах был построен Дом культуры текстильщиков (архитектор С. Овсянников). Здание проектировалось как театр, для самого клуба были приспособлены существующие постройки, в том числе особняк XIX века. Компактное симметричное сооружение с залом секторной формы представляет собой уменьшенный и видоизмененный вариант композиции Дворца культуры имени А. М. Горького, как пишут в своем путеводителе «Архитектура ленинградского авангарда» Б. М. Кириков и М. С. Штиглиц.



Дом культуры текстильщиков



Дом культуры текстильщиков



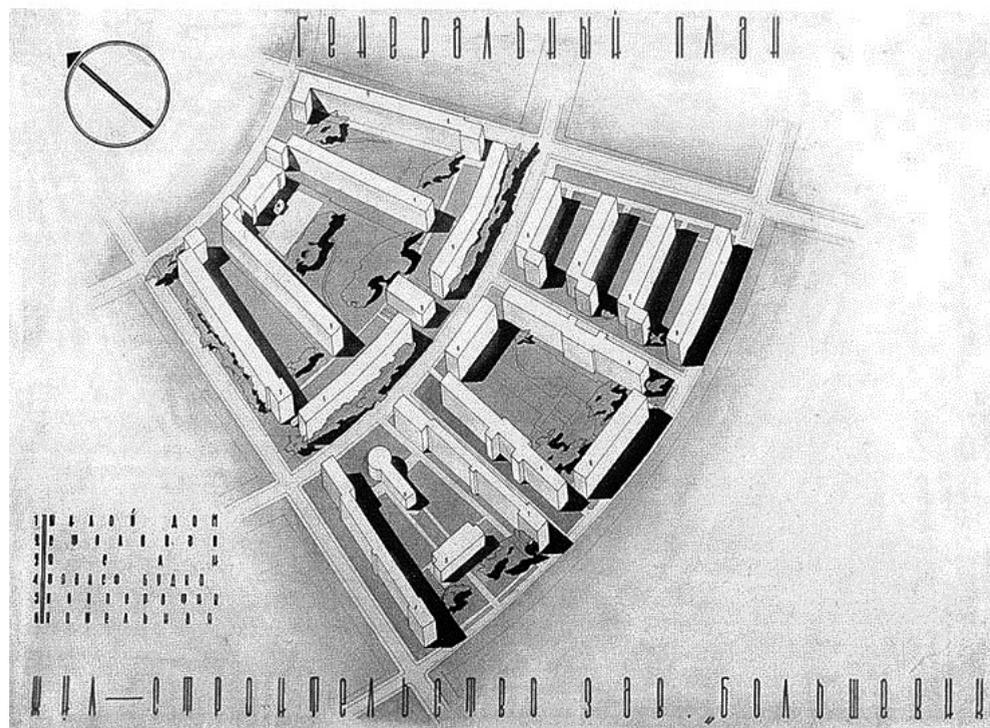
Планировка Щемиловского жилмассива (фрагмент)

Одним из районов жилого строительства должен был стать район Щемиловки, который начал формироваться еще в 1920-х годах на землях деревни. Щемиловка на левом берегу Невы рядом с карьером, между Большой и Малой Щемиловскими улицами (ныне Фарфоровская и Полярников). Здесь строилось жилье для рабочих Ленинградского фарфорового (бывшего Императорского) завода. Симметричный ансамбль 4–5-этажных жилых зданий, ориентированный на Большую Щемиловскую улицу, с фланкирующими корпусами, акцентированными характерными угловыми оконными проемами, был возведен по проекту А. С. Никольского в 1927–1934 годах. В непосредственной близости были построены еще несколько объектов, разработанных мастерской Г. А. Симонова, одним из которых является многосекционный дугообразный дом длиной около 370 метров, получивший в народе прозвище «дом-колбаса». Предположительно, такая идея пришла Г. А. Симонову после изучения работ немецких функционалистов, и в частности творчества Бруно Таута.

Объемно-пространственное решение комплекса явилось логическим продолжением градостроительных решений первых послереволюционных лет. Планировка домов отличалась экономичностью, а архитектурное решение простотой и отсутствием деталей.

Еще одним жилым комплексом, возведенным в это время в Невском районе, являлся жилмассив на Троицком поле (архитектор Л. Тверской, 1926–1927), построенный для рабочих завода «Большевик» (Обуховский завод). Этот небольшой комплекс состоял из шести зданий общей жилой площадью 9000 квадратных метров. Поиски наиболее рационального типа дома привели здесь к тому, что отношение жилой площади к полезной составило 0,75.

Можно отметить и новые решения в конструктивной схеме. Над подвалами, лестничными клетками и в кухнях появились бетонные перекрытия, что является определенным достижением, поскольку в домах, построенных в период первой пятилетки, перекрытия делались, как правило, деревянными с засыпкой и дощатыми полами. Также в жилмассиве на Троицком поле были применены стандартные окна и двери заводского изготовления.



Планировка жилмассива завода «Большевик»



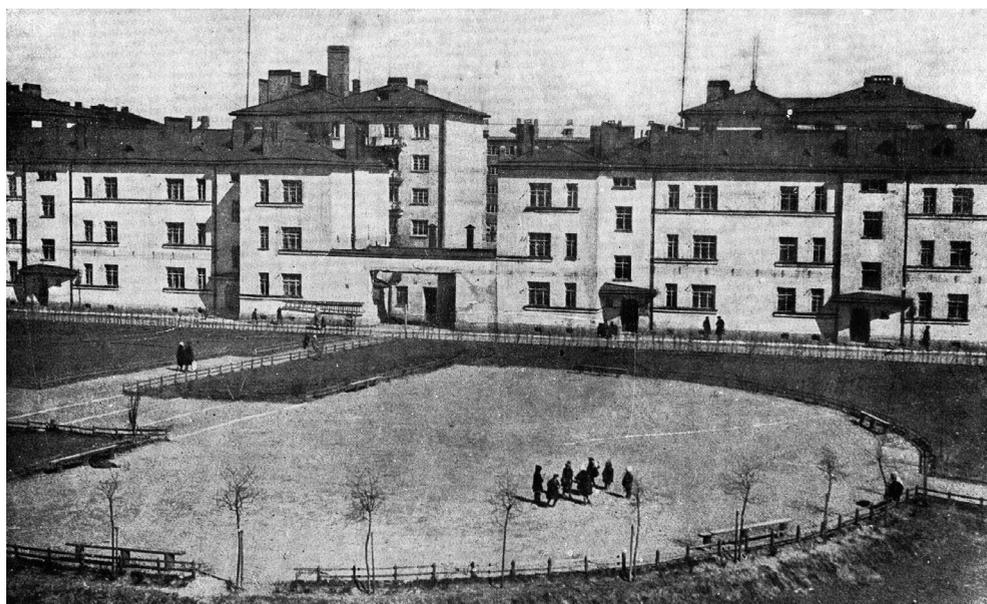
Щемиловский жилмассив



Дворовое пространство Щемиловского жилмассива (справа – «дом-колбаса»)



Жилмассив завода «Большевик» в Рабфаковском переулке



Дворовое пространство жилмассива завода «Большевик» в Рабфаковском переулке

Концепция обеспечения жителей города современным жильем шла в едином русле с масштабными градостроительными задачами, которые были намечены генеральными планами Ленинграда 1935–1939 годов.

В связи с градостроительным значением Ивановской улицы уже к середине 1930-х годов началось проектирование и строительство нового моста.

Володарский мост, открытый в 1936 году, был единственной реализованной в это время переправой через Неву (из трех планируемых). Строительство моста способствовало благоустройству прилегающей территории. Была построена каменная набережная Невы напротив фарфорового завода, поскольку ранее эта территория находилась в плачевном состоянии.

Проект юго-восточной части Щемиловки и решение архитектурно-пространственных задач было возложено на ведущих архитекторов Ленинграда – Е. А. Левинсона, И. И. Фомина, С. И. Евдокимова, А. А. Оля, Л. И. Гальнбека.

Первая очередь освоения территории составила 50,1 га с населением 15 200 человек. Участки, прилегающие непосредственно к Неве, в первоначальный проект не входили. Все внимание проектировщиков было сосредоточено на жилой части района.

Проектная территория была ограничена двумя магистралями параллельными Неве. В настоящее время это улицы Седова и Бабушкина. Первоначально улица Седова именовалась Второй Параллельной улицей и должна была стать преимущественно грузовой магистралью. С севера район был ограничен Малой Щемиловской улицей (улица Полярников) и непосредственно примыкал к Щемиловскому жилмассиву. С южной стороны предусмотренная улица не получила своего оформления; можно предположить, что границей должна была стать улица Белева, которую предполагалось продолжить до улицы Бабушкина. Ритмика уличной сети задавала соответствующую размерность кварталов, площадь которых составляла от 9 до 15 га.

Ивановская улица – центральная магистраль района – проектировалась как единый архитектурный ансамбль, протяженность которого составляла 470 м. С каждой стороны улицы было построено по четыре шестиэтажных жилых дома (архитекторы Е. А. Левинсон, И. И. Фомин, С. И. Евдокимов).





Перспектива Ивановской улицы. Застройка центральной дуговой магистрали



Лицевые фасады по Ивановской улице



Ивановская улица



Перспектива дворового пространства на Ивановской улице



Генплан участка Щемиловка с правобережной предместной частью

Композиция фронтальной застройки магистрали основана на симметрии ее элементов относительно поперечной оси улицы. Монументальность и строгость ансамбля достигалась лаконичностью фасадной пластики отдельных сооружений. Гладкая поверхность стен работает на контрасте с активно выступающими портиками-лоджиями, ордерный строй которых создает графичный вертикальный светотеневой рисунок, который усиливается полихромностью фасада.

На Ивановской улице было организовано озеленение: ее проезжую часть фланкировали полосы зеленых насаждений.

В композиции элементов застройки ансамбля Ивановской улицы присутствовала некоторая доля формальности, которая позже подверглась критике. Отмечалось, что «в условиях северного климата введение лоджий, затененных столбами и пилонами, привело к ухудшению освещения прилегающих к лоджиям комнат».



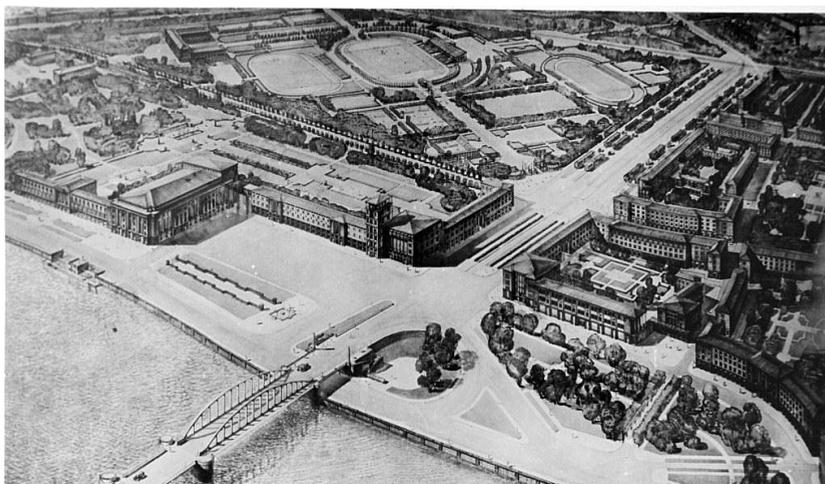
Генплан квартала участка в Щемилровке. Автор А. А. Оль



Жилой дом завода «Большевик». Архитекторы Е. А. Левинсон, И. И. Фомин



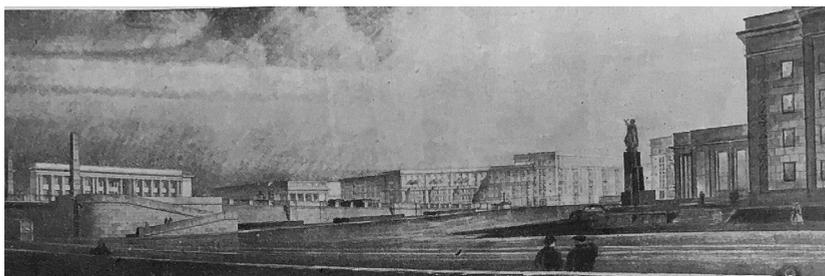
Макет генплана кварталов у Володарского моста.
Архитекторы. Е. А. Левинсон, И. И. Фомин. С. И. Евдокимов



Первый вариант оформления предместной площади, 1936



Второй вариант оформления предместной площади.
Руководитель профессор В. А. Витман, архитектор П. С. Волков, 1938



Проект площади у Володарского моста.
Руководитель профессор В. А. Витман, архитектор П. С. Волков

В детализовке фасадов зданий Ивановской улицы можно прочитать приемы ленинградского авангарда и выявить элементы архитектуры европейского ар-деко 1920–1930-х годов. На это указывает приоритет гладкой поверхности стены, решение пластики фасада за счет сдвижки объемов, условность в прорисовке ордерной композиции, круглые окна лестничных клеток.

Строчная постановка зданий вдоль Ивановской улицы организует раскрытие внутривортовых пространств, визуальные перспективы которых замыкаются дворовыми жилыми флигелями. Эти здания, по мнению авторов проекта, должны были служить переходным «модулем», позволяющим осуществить постепенный переход от шумной улицы к тихому дворовому пространству.

В градостроительном решении района большое значение уделялось включению в его функциональное зонирование существующих зеленых участков бывшей Куракиной дачи. Во всех вариантах проектных предложений предусматривалась организация бульвара, проходящего параллельного Ивановской улице. На этом бульваре должны были располагаться детские учреждения, обслуживающие прилегающие кварталы. Этот бульвар композиционно раскрывался к зеленому массиву Куракиной дачи, выходящему к Неве. Идея размещения детских учреждений в зеленой парковой зоне, к сожалению, не получила развития. Об этом проектом решении напоминает существующий в настоящее время парк бульвара Красных зорь.

Первая мужская школа Володарского района (на 1520 учащихся) была открыта в 1935 году, построена по проекту архитектора И. А. Вакса в традициях классицизма – на пересечении улиц Бабушкина и Полярников.

В 1936 году было закончено строительство конструктивистского детского сада на 120 мест (типовой проект детских яслей 1936 года, архитектор Г. П. Любарский). Детский сад, построенный на улице Седова, 72, располагается в непосредственной близости к Щемилловскому жилмассиву, находится с ним в тесной визуальной связи и является элементом незавершенного ансамбля.

Проект площади у Володарского моста разрабатывала мастерская И. И. Фомина и Е. А. Левинсона (руководитель проекта – профессор В. А. Витман, автор – архитектор П. С. Волков). По первоначальному проекту 1936 года на площади у Володарского моста предполагалось разместить здание райсовета, кинотеатр и универмаг.

В журнале «Архитектура Ленинграда» в 1938 году проект организации площади подвергся критике. Архитектор О. Л. Лялин пишет: «Основная ошибка композиции площади Володарского районного центра заключается в раздробленности ее застройки. В планировочном решении нельзя было не считаться с существующим мостом, массы которого имеют весьма внушительные объем и высоту. Этим массам, казалось бы, должна отвечать застройка, еще более мощная, чем сам мост: высота зданий на берегу должна быть значительно больше, чем соответствующая часть моста, в противном случае он будет подавлять окружающие здания». Авторы проекта попытались добиться цельности, связав локальные объемы низкими колоннадами, однако проект выигрывает от этого приема лишь на плане, в общем объеме же целостности найдено не было.

Согласно второму варианту проекта, утвержденному АПУ в 1938 году, основополагающими явились принципы: ясно выраженный общественный характер зданий площади, нарастание объемов по направлению от Невы к центру города, полная симметрия в плане и в объемном решении жилой части зданий. Для придания большей выразительности архитектуре площади и связи с архитектурой Ивановской улицы был использован прием И. И. Фомина и Е. А. Левинсона – создание на фасадах сильной светотени путем введения вертикальных членений. Предполагалось, что предмостная площадь в начале Ивановской улицы будет акцентирована своеобразными пропилями, созданными повышенными объемами двух жилых зданий (при общей высоте зданий в пять этажей повышенные части должны были составлять шесть этажей с высоким аттиком). По расчетам Архитектурно-планировочного управления Ленинграда, строительство ансамбля должно было быть закончено в 1942 году,

Но Великая Отечественная война помешала осуществлению задуманного, и предмостная площадь долгое время оставалась не решенной. Здания на этом месте были построены лишь в 1958–1961 годах (проект Е. А. Левинсона, Д. С. Гольдгора)

К идее организации пространства площади вернулись только в начале 1950-х годов. Появляются новые эскизные проекты ее застройки. Основным отличием от довоенных проектов явилось значительное увеличение квадратных в плане башенных объемов, фланкирующих въезд на Ивановскую улицу, – до 9–10 этажей.

Это должно было усилить торжественность композиции. На самой площади предполагалось разбить партерный парк. Однако уже в конце

1950-х годов был взят курс на устранение излишеств в проектировании и строительстве, подвергший корректировке дорогостоящие идеи романтической классики, в связи с чем проект так и остался неосуществленным.



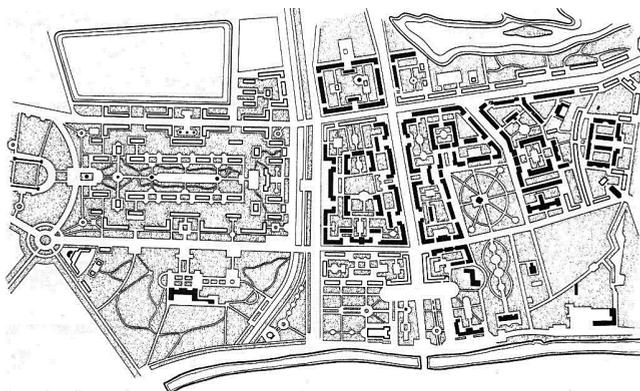
Райсовет Невского района



Проект застройки площади у здания Невского райсовета. Перспектива.
Архитекторы Е. А. Левинсон, И. И. Фомин, Д. С. Гольдгор, 1958

В современном исполнении площадь у Володарского моста была решена как общественно-торговый центр (проект архитекторов Д. С. Гольгора, К. Н. Емельянова, Г. А. Васильева, А. Н. Неробовой). На предмостной площади в 1958–1961 годах возникли шестиэтажные корпуса с высокими надстройками, которые своеобразными «скобками» завершили угловой участок начала магистрали. Корпуса имеют гладкие фасады, отражающие уже идеи нового стиля. Поэтому композиционными акцентами этих зданий являются витринные окна в два этажа в центральной части корпусов и своеобразно решенный аттик с частым ритмом узких окон.

В одинаковых по архитектуре зданиях по-разному решается пластика фасадов, выходящих на площадь и на магистраль. Корпуса зданий, ориентированных на Ивановскую улицу, обогащены ритмом эркеров, поднимающихся до четвертого этаж, что поддерживает оформление фасадов улицы раннего периода.



Планировка района Щемиловки начала 1960-х годов



Застройка предмостной площади у Володарского моста

Библиографический список

1. Вопросы жилищного строительства // Архитектура Ленинграда. 1938. № 1. С. 34–40.
2. Больше внимания жилищному строительству // Архитектура Ленинграда. 1938. № 1. С. 27–29.
3. Жилые кварталы на вновь осваиваемых территориях Ленинграда // Архитектура Ленинграда. 1936. № 2. С. 26–29.
4. *Кириков Б. М., Штиглиц М. С.* Архитектура ленинградского авангарда СПб.: Коло, 2013. 312 с.
5. *Каменский В. А., Наумов А. И.* Ленинград (градостроительные проблемы развития). Л.: Стройиздат, 1973. 360 с.
6. *Баранов Н. В.* Главный архитектор города: Творч. и орг. деятельность. 2-е изд., доп. М.: Стройиздат, 1979. 170 с.
7. *Былинкин Н. П., Володин П. А., Корнфельд Я. А. и др.* История советской архитектуры. 1917–1958. М.: Государственное издательство литературы по строительству, архитектуре и строительным материалам, 1962. 348 с.
8. *Вайтенс А. Г.* Эволюция планировки жилых кварталов в конце 1940-х – начале 1950-х гг. // Актуальные проблемы архитектуры и строительства: материалы V Международной конференции. СПб.: СПбГАСУ, 2013. Ч. I. С. 16–20.
9. *Гранстрем М. А.* Палевский жилмассив – элемент целостной среды жилой застройки Ленинграда 1920-х годов // Жилищное строительство. 2016. № 8. С. 36–39.
10. *Золотарева М. В.* Объемно-планировочная структура жилых кварталов довоенного Ленинграда (на примере Ивановской улицы) // Жилищное строительство. 2016. № 8. С. 40–43.
11. План Петербурга с ближайшими окрестностями 1913 г. Издания Суворина: www.etomesto.ru (дата обращения: 11.02.2016).
12. История Села Смоленского: <http://www.excursovod.com/guides/tour.php?uid=405&id=583> (дата обращения: 11.02.2016).
13. *Лисовский В. Г.* И. А. Фомин. Л.: Лениздат, 1979.
14. Палевский жилмассив в Ленинграде (1925) – конкурс и реализация: <http://ru-sovarch.livejournal.com/295618.html> (дата обращения: 11.02.2016).

Оглавление

Предисловие	3
Формирование архитектурно-пространственной среды проспекта Стачек	11
Магистраль Международный проспект – Московское шоссе (ансамбль Московского проспекта)	73
Формирование застройки района Малой Охты	113
Архитектурно-градостроительное развитие левобережных кварталов	133

Научное издание

Гранстрем Мария Александровна
Золотарева Милена Владимировна

АРХИТЕКТУРА
СОВЕТСКОГО НЕОКЛАССИЦИЗМА

Монография

Редактор *Е. Г. Терскова*
Корректор *Е. Н. Апринцева*
Компьютерная верстка *М. В. Смирновой*

Подписано к печати 29.10.2021. Формат 70×100 ¹/₁₆. Бумага офсетная.
Усл. печ. л. 13,16. Тираж 500 экз. Заказ 119. «С» 61.
Санкт-Петербургский государственный архитектурно-строительный университет.
190005, Санкт-Петербург, 2-я Красноармейская ул., д. 4.
Отпечатано на МФУ. 198095, Санкт-Петербург, ул. Розенштейна, д. 32, лит. А.

ДЛЯ ЗАПИСЕЙ