

ТЕОРИЯ И ИСТОРИЯ АРХИТЕКТУРЫ, РЕСТАВРАЦИЯ И РЕКОНСТРУКЦИЯ ИСТОРИКО-АРХИТЕКТУРНОГО НАСЛЕДИЯ



УДК 72.01

DOI: 10.17673/Vestnik.2021.03.11

М. А. ГРАНСТРЕМ
М. В. ЗОЛОТАРЕВА

ГРАДОСТРОИТЕЛЬНОЕ РАЗВИТИЕ ЛЕНИНГРАДА 1920–1930-Х ГОДОВ

URBAN DEVELOPMENT OF LENINGRAD IN THE 1920S-1930S

Изучение градостроительных особенностей развития Ленинграда предвоенного десятилетия актуально, прежде всего, в контексте сохранения визуальной идентичности градостроительных ансамблей первой половины XX в. Генеральные планы 1935–1937 гг. дали направление проектной деятельности и масштабному строительству в Ленинграде на протяжении двух десятилетий. Основой системного подхода к формированию структуры новой застройки Ленинграда стало создание комплекса градостроительных ансамблей, объединивших периферийные районы и ориентирующиеся на традиции Петербургского зодчества. Авторами выявлены архитектурно-композиционные и пространственные особенности организации районов жилой застройки на периферийной территории Ленинграда. Были рассмотрены архитектурные приемы формирования и средства организации ансамблей 1920–1930-х гг.

The study of the urban planning features of the development of Leningrad in the pre-war decade can serve to determine the preservation of the visual identity of urban planning ensembles of the historical and cultural heritage of the first half of the 20th century. General plans 1935–1937 gave direction to design activities and large-scale construction in Leningrad for two decades. The basis of a systematic approach to the formation of the structure of the new development of Leningrad was the creation of a complex of urban planning ensembles that united the peripheral districts and focused on the traditions of Petersburg architecture. Are detected the architectural, compositional and spatial features of the organization of residential areas on the peripheral territory of Leningrad are being studied. The boundaries of the protection of ensembles and complexes of the 1920–1930s, aimed at preserving the volumetric-spatial structure, as well as visual connections of the dominants and accents of the period under consideration, have been determined. The architectural principles of the formation and means of organizing the ensembles of the 1920s-1930s are revealed, the boundaries of the protection territories of objects are determined in the context of visual relationships.

Ключевые слова: градостроительство, архитектура 1930-х гг., ансамбли, жилмассивы, генеральный план развития Ленинграда, визуальные связи

Keywords: Urban planning, architecture of the 1930s, ensembles, housing estates, general plan for the development of Leningrad, visual connections

Введение

В Ленинграде 1920–1930-х гг. одной из важнейших целей архитектурной деятельности стало обеспечение жильем рабочего населения, численность которого значительно увеличилась. Возводились жилые рабочие городки; поблизости от промышленных предприятий строились клубы, дома культуры, школы, фабрики-кухни, бани. Но необходимо отметить,

что идея обеспечения рабочего класса жильем, причем жильем, обогащенным инфраструктурой, вовсе не являлась продуктом социалистического строя. Прообразом жилмассивов, появившихся в Петрограде – Ленинграде в 1920–1930-е гг., стал Гаванский жилой городок, возведённый в 1906 г. в западной части Васильевского острова по проекту гражданского инженера Н. В. Дмитриева. Еще один социаль-

ный проект по созданию комфортной жилой среды для рабочих был реализован на Выборгской стороне Петербурга. Здесь, поблизости от завода «Людвиг Нобель», по инициативе промышленника Эммануила Нобеля также был возведен комплекс жилых домов. В период с 1893 по 1913 гг. приглашенные Э. Нобелем архитекторы В. А. Шретер, Р. Ф. Мельцер, Ф. И. Лидваль возвели жилой городок; здесь же в 1901 г. 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.

Темпы строительства жилых и общественных зданий, взятые в Петрограде–Ленинграде начиная с 1925 г., уникальны – за достаточно краткий период были освоены территории рабочих окраин Выборгской стороны, участки у Нарвской, Московской и Невской застав. Город стал увеличиваться гигантскими темпами в соответствии с Генеральными планами 1935–1939 гг., осваивая территории бывших пригородов. Деревянные бараки постепенно заменялись на современное достойное жилье советских рабочих. Это была профессиональная работа зодчих, решающих не только функциональные задачи, но и уделяющих пристальное внимание градостроительным аспектам, объемно-пространственным решениям, художественному образу, предусматривающих также идеологическую составляющую.

Основная часть

К концу XX в. Санкт-Петербург уже был окружен кольцом промышленных территорий. Они располагались в Нарвской, Выборгской, Васильевской, Петербургской, Охтинской частях, заняли прибрежные зоны Невы, малых рек и каналов. Исторические промышленные зоны сформировали вокруг себя рабочие слободы, состоявшие в большинстве случаев из обычных деревянных барачков. В начале 1920-х гг. было принято решение о строительстве вблизи ленинградских промышленных предприятий жилищных массивов [1].

В декабре 1926 г., когда была проведена первая после революции всеобщая перепись населения СССР, численность жителей Ленинграда достигла уже 1614 тыс. человек – вдвое больше, чем в 1920 г. Решение жилищного вопроса в 1920–1930-х гг. 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. Николь-

ский, 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. Важнейшие объекты строительства 1924–1926 гг. – жилые комплексы на Тракторной улице, Серафимовский участок, Палевский и Щемиловский жилмассивы, в них отразились не только принципы западноевропейских идей городов-садов, но и преемственность архитектурных традиций Петербурга.

Следующим этапом освоения периферийных районов города стала реализация Генерального плана Ленинграда 1935–1939 гг., который предусматривал 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 [2]. Таким образом, в застройку были включены обширные территории Ленинграда.

В соответствии с генпланом Ленинграда 1935 г. 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 г. начались масштабные проектные и строительные работы [3].

Московский проспект предполагалось реконструировать на всем его протяжении от Сенной площади до Средней Рогатки. Реконструкцию Сенной площади должны были осуществить по проекту архитектора Н. Баранова. В 1939–1941 гг. на площади были разобраны торговые рыночные павильоны и в ее центре была запланирована установка стелы, «работающей» на перспективу Международного проспекта и Садовой улицы.

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 [4]. В 1936 г. Московские ворота и кордегардии были ра-

зобраны. Напомним, что в 1959–1960 гг. по инициативе директора КГИОП Н.Н. Белехова Триумфальные ворота были восстановлены на прежнем месте в варианте 1936 г., но уже без кордегардий.

К 1938 г. пересечение Международного проспекта и набережной Обводного канала было «закреплено» зданием Фрунзенского университета, построенного по проекту архитекторов Е. И. Катонина, Л. С. Катонина, Е. М. Соколова, К. Л. Иогансена, инженера С. И. Катонина. Архитектура здания университета характерна для перехода от конструктивизма к «сталинской неоклассике». Возле промышленных предприятий, находящихся в зоне исторического Московского шоссе, продолжающего Международный проспект, строились идеологические и просветительские центры: Дом Культуры Союза кожевников имени Капранова и Дом Культуры имени Ильича завода «Электросила». В период с 1935 по 1940 гг. здесь строятся такие «знаковые» здания, как административное здание гаража ЛСПО Госторга (архитектор М. Э. Хевелев, инженер А. И. Алексеев), типовая школа (Московский пр., 96, 1937 г., архитектор С. В. Васильковский – на основе типового проекта архитекторы Л. Е. Асса и А. С. Гинцберга), дом Союзпущины (Московский пр., 98, 1937–1939 гг., архитектор Д. Ф. Фридман), жилое здание Наркомпищепрома (1939 г., архитекторы Е. И. Катонин, Е. М. Соколов, Л. С. Катонин), здание Ленсовета (1931–1935 гг., архитекторы И. А. Фомин, В. Г. Даугуль и Б. М. Серебровский), частично построенный жилой комплекс «Дом текстилей» (Московский пр., 79, 1938–1941 гг., архитекторы Л. А. Ильин, А. М. Арнольд).

Все эти здания находились на участке Московского шоссе, расположенного между Обводным каналом и путепроводом у завода «Электросила». Разнородность этой застройки лишала архитекторов возможности создания архитектурно-композиционного и пространственного единства на данном отрезке шоссе. Это было учтено в дальнейшем проектировании магистрали – от 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 [5].

Основным композиционно-идеологическим центром должен был стать Ленинградский Дом Советов, поэтому главной художественной задачей стало не только создание репрезентативности магистрали, ведущей к бу-

дущему центру города, 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» [6].

«Ведущим ансамблем» южной части города и самым грандиозным ансамблем, запроектированным с середины 1930-х – начала 1940-х гг. стала площадь Дома Советов. Ленинградский Дом Советов стал самым грандиозным реализованным проектом советской России 1930-х – начала 1940-х гг. Его строительство в основном было завершено к маю 1941 г., а открытие предполагалось провести в годовщину Октябрьской Социалистической революции – 7 ноября 1941 г., но этим планам помешала Великая Отечественная война. Проектное решение не было осуществлено и задуманные архитекторами пропорции площади оказались видоизменены.

Международный проспект и продолжающее его 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 имени 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 м, 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, собираемые в пучки центричными площадями.

Архитектурно-композиционная организация застройки магистрали Московского шоссе должна была подчеркивать главную ее доминанту – Дом Советов. Здания должны были подготавливать зрителя к его восприятию, поэтому они создавали на протяжении магистрали своеобразные торжественные «пропилеи». Это, в свою очередь, требовало от проектировщиков увязки архитектурной темы противоположных сторон улицы, включение в застройку общественных зданий, имеющих отличный от жилых зданий масштаб, а также определение места для зеленых насаждений. В соответствии

с этим определялись требования к решению зданий в целом, а также их частей, обращенных на Московское шоссе [7]. Размер членения кварталов новой застройки, выходящих на магистраль, мог составлять более 400 м, поэтому была принята следующая схема их застройки: «красную» линию кварталов формировали здания протяженностью от 100 до 140 м, которые отстояли друг от друга на расстоянии 35 м. Эти разрывы декорировались соответствующими архитектурными средствами: аркадами, колоннадами, открытыми лоджиями, ордерными композициями и т. п. Эти элементы, объединяя фасады, создавали цельность квартальной застройки. Кроме того, для звучания единой архитектурной темы были даны рекомендации к общей композиции фасадов на протяжении магистрали, высотность зданий составляла шесть этажей, которая могла меняться в узловых точках, где ставились 7-этажные дома. Наряду с единством этажности требовалось создать единство членения зданий, их масштабного модуля. Отдельно определялось место для надписей и наружной рекламы в тех местах, где располагались магазины, все надписи такого характера разрешалось выставлять только в окнах-витринах и ни в коем случае не на самом здании.

Применение поквартальной застройки предполагало комплексное решение всех задач для данной территории. Так, отдельное внимание уделялось проектированию внутриквартальных пространств. Во дворах предусматривалось озеленение, освещение, размещение площадок для отдыха, а в некоторых случаях – устройство фонтанов. Однако выдвигались и иные предложения организации дворовых территорий: 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. Очевидно, что эти идеи не нашли воплощения.

При формировании Московского шоссе закладывались ансамблевые принципы – как в пределах одной улицы, так и в масштабах города. В районе Дома Советов Московское шоссе пересекалось с дуговой магистралью. 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 [8]. В проекте были выде-

лены четыре участка со своим композиционным строем и архитектурно-художественным оформлением: первый – от завода «Электросила» до парка Культуры и отдыха; 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 был заложен в 1939–1941 гг., в соответствии с Генеральным планом развития Ленинграда. В 1945 г. парк был заложен повторно, уже как Парк Победы.

В разработке проектов жилых кварталов принимали участие мастерские Ленпроекта; общественные здания и некоторые жилые объекты 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. Троцкого В. В. Попова, О. Р. Мунца, П. М. Гринберга и др.

Обследование построенных зданий и анализ проектного материала позволяют выявить основные композиционные концепции довоенной архитектуры Московского шоссе. Первым кварталом, запроектированным на Московском шоссе, стал квартал между Благодатным переулком и парком Культуры и отдыха. 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 детализации [9].

«На Московском шоссе, напротив парка, выстроены четыре одинаковых дома, запроектированных 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 архитектора 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...»

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.

Завершать композицию Московского шоссе должна была площадь на Средней Рогатке [10]. Восточнее нее было запланировано строительство жилмассива Ленинградского мясокомбината, который должен был разместиться в непосредственной близости к производственному комплексу, возведенному Н. А. Троцким, Р. Я. Зеликманом и Б. П. Светлицким в 1931–1933 гг. Жилмассив проектировался с 1936 по 1941 гг. (архитекторы А. А. Юнгер, Н. Н. Лебедев, А. Н. Сибиряков) и достраивался в 1954 г. Первоначальная планировка жилого комплекса получила полуциркульное решение, крайние же здания были размещены фронтально вдоль магистрали.

Архитектурно-композиционное решение ансамбля магистрали первоначально было задумано «под один карниз», что создавало не слишком выразительный общий силуэт. Поэтому были сделаны попытки насыщения пространства Московского шоссе вертикальными доминантами, закрепляющими ее узловыми точками. Отдельные проекты датированы самым концом 1930-х или даже 1940 годом — но это, скорее, угловые башни, «закрепляющие» пересечения Международного проспекта и небольших улиц. Впоследствии, уже в 1950-е гг., здесь будет спроектирована система активных высотных и силуэтных доминант: два высотных здания у въезда в город со стороны Москвы и Киева; башня, «закрепляющая» пересечение

проспекта имени В. И. Сталина с набережной Обводного канала; башня, предполагающаяся на месте современной гостиницы «Россия»; у Московского парка Победы (на месте, где был впоследствии возведен СКК); на месте Новодевичьего монастыря, а также на площади Мира (Сенной площади), но эта идея так и останется неосуществленной.

По генеральному плану города граница города в части Малой Охты отодвигалась на 5 км 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 Яблонька 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 г. сохранил принципы градостроительных и реконструктивных работ, заложенные в генеральном плане 1935 г. [11].

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. Особое внимание было уделено градостроительному решению будущего Заневского проспекта. Данная магистраль, начинающаяся от предместной площади, являлась центральной осью ансамбля этого района. В местах пересечения с Заневским проспектом перпендикулярных улиц формировались площади различной конфигурации.

Мост, который предполагалось построить через Неву, обеспечивал Малой Охте надежную связь с центром города. Проектирование планировочной структуры и разработка объемно-пространственного решения предместной площади были выполнены мастерской № 1 Ленсовета под руководством Д. П. Бурьшикина. Характер организации пространства площади, стилистика его архитектурного «обрамления», распределение акцентов демонстрирует почерк архитектора, выбравшего в 20–30-х гг. путь конструктивизма. Это повлияло и на общую композицию создававшегося «заневского» ансамбля. Динамика трапециевидной предместной 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 из-за большой ширины Невы строительство моста без наземных пандусов было осуществить невозможно. Транспортная развязка моста Александра Невского, построенная в 1962 г., наглядно продемонстрировала смещение акцентов восприятия ансамбля площади. Здания на площади запроектированы 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».

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 Большеохтинского до Железнодорожного моста, что обеспечивало создание нового панорамного фасада в этой части города [12]. В профессиональной прессе того времени можно прочесть: «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» [13].

Характер и выразительность композиционного решения набережной Г. Симонова, включающего в себя и архитектурно оформленные разрывы между зданиями, является уникальным для невских панорам северной столицы. Здания решены в крупных монументальных формах с глубокой пластикой полуциркульных и прямых объемов жилых домов, соединенные 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. Полуциркульный объем формирует не только композицию набережной, его обратная сторона активно «работает» и во внутриквартальных

пространствах, придавая им художественную выразительность.

Городская среда Малой Охты представляет собой единство архитектурно-планировочной структуры, сформированной в качестве единого ансамбля в период с 1935 по 1939 г. Авторы руководствовались принципом исторической преемственности объемно-планировочной структуры города, что повлияло на визуальные характеристики территории. Здесь можно выделить определенные типы ансамблевых систем:

- работающих на композиции общегородского характера (предместная площадь – площадь Челюскинцев и невская набережная – Малоохтинский пр.);

- формирующих визуальное восприятие объемно-пространственной структуры внутри района, где основной осью является Заневский пр.;

- определяющих раскрытие дворовых пространств.

Активное строительство жилых комплексов в левобережной части Ленинграда началось еще с 1925–1929 г. Здесь, в приневской зоне, возникли жилмассивы, в которых получали квартиры рабочие промышленных предприятий, располагающихся на бывшем Шлиссельбургском тракте (в настоящее время – проспект Обуховской обороны), они расположились от Александрово-Невской мануфактуры до Троицкого Поля [14]. Это Палевский жилмассив (носивший также название «Поселок РЖСКТ Володарский металлист»), жилмассив для рабочих-текстильщиков в Володарском районе на улице Ткачей и улице Бабушкина, Щемилковский жилмассив и жилмассив завода Большевик.

Согласно генеральному плану 1935–1939 гг., особое градостроительное значение получала Ивановская улица, являющаяся отрезком дуговой магистрали, соединяющей ансамбли периферийной части Ленинграда. Территория проектировалась в пределах намеченных границ – второй Параллельной улицы (улицы Седова) и проложенной еще в 1926 г. улицы Бабушкина; с юга район выходил к Неве. Осью района являлась Ивановская улица, идущая в продолжении Володарского моста. Улицу фланкировали два ряда шестиэтажных зданий (архитекторы – Е. А. Левинсон, И. И. Фомин, С. И. Евдокимов). В детализовке фасадов зданий Ивановской улицы можно прочесть приемы ленинградского авангарда и выявить элементы архитектуры европейского ар-деко 1920–1930-х гг. – гладкие стеновые плоскости с характерными декоративными элементами, условность ордерной композиции, введение второго цвета на фасаде.

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 и культурно-бытовой центр Московско-Нарвского (с 1934 г. – Кировского) района. Конкурс 1925 г. дал старт строительству жилых домов для рабочих. В кратчайшие сроки были построены жилмассивы на Тракторной улице, Серафимовском участке, Турбинной улице и улице Касимова. В конце 20 – начале 30-х гг. в районе, прилегающем к улице Стачек, произошел настоящий «строительный бум» – здесь были построены десятки общественных и жилых зданий с интересными объемно-пространственными решениями.

Подготовка к восприятию торжественной темы Кировской площади начинается от Нарвских ворот. В этом месте проспект Стачек фланкируют брутальные объемы Дома культуры им. Горького (проект архитекторов А. И. Гегело 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). Социальная значимость этих объектов, новизна их функционального наполнения потребовали придания особой выразительности этим сооружениям. Далее проспект Стачек немного меняет направление и после поворота перед нами раскрывается Кировская площадь с памятником Кирову, установленным в 1938 г. (скульптор Н. В. Томский, архитектор Н. А. Троцкий).

С оформлением площади Стачек около Нарвских ворот и строительством Дома Советов Московско-Нарвского района территория Нарвской заставы получила законченный ансамбль. С самого начала предполагалось установить связь новой площади с Триумфальной аркой – памятником в честь победы в Отечественной войне 1812 г., поэтому основной визуальной осью композиции стало направление от Нарвских ворот до вертикальной доминанты нового Кировского Райсовета. Несмотря на то, что он является композиционным центром всей территории, 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 гг. А. С. Никольским и А. В. Крестинным, является силуэтной доминантой, на которую ориентирована Тракторная улица, а проезд, отходящий от площади, идущий в продолжении улицы Швецова, ориентирован на кубический объем, акцентиру-

ющий вход в профилакторий Московско-Нарвского района (Л. В. Руднев, О. Л. Лялин, И. И. Фомин) на улице Косинова. Можно отметить, что объемно-пространственная композиция рассматриваемой территории строится на основе взаимного пересечения осей, устанавливающих множество визуальных связей [15], делая ее пространство семантически наполненным.

В 1930–1940 гг. в программу освоения окраинных территорий Ленинграда был включен район Автово. Поскольку улице Стачек определена роль одной из «дуговых» магистралей, осуществляющих транзитное движение к будущему центру города на Московском шоссе, территория Автово стала важным районом застройки Ленинграда [16]. Границы пятна застройки были определены с севера, юга и востока существующими железнодорожными линиями Балтийской железной дороги. В западной и северо-западной частях район ограничивался территорией Путиловского (Кировского) завода и его резервной зоной.

Общая концепция застройки кварталов Автово была определена следующими положениями: в проекте принята средняя плотность населения 440 чел./га, при норме 12 м²/чел., 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 использовано 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.

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 г. – улица Якубениса, в настоящее время – Краснопутиловская), которая лучом отходила от улицы Стачек и пересекалась с Московским шоссе в районе Средней Рогатки.

На всем протяжении проспекта Стачек от Нарвских ворот до юго-западного въезда в город получает развитие ритм композиционных узлов. До 1940 г. сформированы некоторые из них – площадь Стачек, Кировская и Круглая площади.

Заключение

Проведенное исследование позволило сделать следующие выводы:

1. Разработка генерального плана развития города 1930–1940-х гг. основывалась на преемственности ансамблевой системы города. Планировочной структурой новых районов было предусмотрено создание системы веерных, дуговых и диагональных магистралей, с образованием целостной системы ансамблей центров общегородского и районного значения, магистралей, площадей, садов и парков.

2. Объемно-пространственные особенности развития периферийных районов Ленинграда застройки 1930-х гг. определили общий характер и ранжирование системы доминант, созданных в районах жилой застройки бывших рабочих окраин города

3. Анализ исторической преемственности формирования системы доминант, в территориальных и хронологических границах исследования, выявил закономерности развития градостроительных концепций для каждой из частей города: Международного (Московского) проспекта, проспекта Стачек, территории Малой Охты и Щемиловки.

4. При корректировке границ территорий объектов культурного наследия советской архитектуры первой половины XX в. необходимо учитывать выявленные визуальные связи и силуэтные составляющие исследуемой застройки.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Гранстрем М. А. Палевский жилмассив – элемент целостной среды жилой застройки Ленинграда 1920-х годов // Жилищное строительство. 2016. № 8. С. 3–36..
2. Золотарева М. В. Объемно-планировочная структура жилых кварталов довоенного Ленинграда (на примере Ивановской улицы) // Жилищное строительство. 2016. № 8. С. 40–43.
3. Баранов Н. В. Главный архитектор города: Творческая и организационная деятельность. 2-е изд., доп. М.: Стройиздат, 1979. 170 с.
4. Каменский В.А., Наумов А.И. Ленинград. Градостроительные проблемы развития. Л.: Стройиздат, Ленинградское отделение, 1973. 360 с.
5. Тверской Л. П. Некоторые замечания о планировке новых кварталов // Архитектура Ленинграда. 1936. № 2. С. 36–39.
6. Фридман М.Е. Проекты Дома Советов в Ленинграде // Архитектура Ленинграда. 1946. № 26. С. 8–26.
7. Granstrem M., Zolotareva M., Slavina T. High-rise construction in historical cities through the example of Saint Petersburg. E3S Web of Conferences 33, 01028 (2018)
8. Vaitens A., Volkov V., Mityagin S. The general plan of St. Petersburg 2005 - 2025: Prerequisites, ideas, implementation, E3S Web of Conferences, 164, статья № 5008, DOI: 1051/e3sconf/202016405008
9. Гундобин Н. П. Дискуссия о планировке Московского шоссе // Архитектура Ленинграда. 1937. № 1. С. 21–22.

10. Ильин Л.А. Планировка и застройка магистрали Международный проспект – Московское шоссе // Архитектура Ленинграда. 1937. № 1. С. 14–21.

11. 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 т. Жданова А.А. // Архитектура Ленинграда. 1936. № 1. С. 14–18.

12. Исаченко В.Г. Архитектура Санкт-Петербурга: справочник-путеводитель. СПб.: Изд-во «Паритет», 2002. 383 с.

13. Золотарева М.В. Объемно-пространственные особенности застройки Малой Охты в Ленинграде (1920–1940-е гг.) // Жилищное строительство. 1916. № 1–2. С. 67–70.

14. Вайтенс А. Г. Эволюция планировки жилых кварталов в конце 1940– начале 1950-х гг. // Актуальные проблемы архитектуры и строительства: материалы V Международной конференции. СПб.: СПб-ГАСУ, 2013. Ч. I. С. 16–20.

15. Perkova M.V., Baklazhenko E.V., Vaytens A.G. (2020) A Method for Identifying and Resolving Conflicts in Urban Riverside, Development, IOP Conference Series: Earth and Environmental Science, 459 (5), 52024, DOI: 10.1088/1755-1315/459/5/052024

16. Былинкин Н. П., Володин П. А., Корнфельд Я. А., Михайлов А. И., Савицкий Ю. Ю. История советской архитектуры. 1917–1958. Государственное издательство литературы по строительству, архитектуре и строительным материалам. М., 1962. 348 с.

REFERENCES

1. Granstrem M.A. Palevsky housing estate-an element of the integral environment of the residential development of Leningrad in the 1920s. *ZHilishchnoe stroitel'stvo* [Housing Construction], 2016, no. 8, pp.36-39. (in Russian)
2. Zolotareva M.V. Spatial planning structure of residential quarters of pre-war Leningrad (on the example of Ivanovskaya Street). *ZHilishchnoe stroitel'stvo* [Housing Construction], 2016, no. 8, pp. 40-43. (in Russian)
3. Baranov N. V. *Glavnyj arhitektor goroda: Tvorcheskaya i organizatorskaya deyatel'nost'* [Chief architect of the city: Creative and organizational activities]. Vol.2. M., Strojizdat, 1979. 170 p.
4. Kamenskij V. A., Naumov V. I. *Gradostroitel'nye problemy razvitiya* [Urban development problems]. Leningrad, Strojizdat, 1973. 360 p.
5. Tverskoj L. P. Some notes on the layout of the new quarters. *Arhitektura Leningrada* [Architecture of Leningrad], 1936, no. 2, pp. 36-39. (in Russian)
6. Fridman M.E. Projects of the House of Soviets in Leningrad. *Arhitektura Leningrada* [Architecture of Leningrad], 1946, no. 26, pp. 8-26. (in Russian)
7. Granstrem, M., Zolotareva, M., Slavina, T. High-rise construction in historical cities through the example of Saint Petersburg. E3S Web of Conferences, 2018, 33, 01028.

8. Vaitens, A., Volkov, V., Mityagin, S. The general plan of St. Petersburg 2005 - 2025: Prerequisites, ideas, implementation, E3S Web of Conferences, 2020, 164, 5008. DOI: 1051/e3sconf/202016405008
9. Gundobin N. P. Discussion about the layout of the Moscow highway. *Arhitektura Leningrada* [Architecture of Leningrad], 1937, no. 1, pp. 21-22. (in Russian)
10. Il'in L.A. Planning and construction of the International Avenue-Moskovskoe Shosse highway. *Arhitektura Leningrada* [Architecture of Leningrad], 1937, no. 1, pp. 14-21. (in Russian)
11. On the starting conditions for the development of a development plan for the city of Deningrad. Resolution of the joint Plenum of the Leningrad City Committee of the CPSU (b) and the Leningrad Soviet of August 26, 1935 on the report of T. Zhdanov A. *Arhitektura Leningrada* [Architecture of Leningrad], 1936, no. 1, pp. 14-18. (in Russian)
12. Isachenko V. G. *Arhitektura Sankt-Peterburga: spravochnik-putevoditel'* [Architecture of St. Petersburg. Reference guide]. SPb, Publishing House "Paritet", 2002. 383 p.
13. Zolotareva M.V. Volumetric and spatial features of the Malaya Okhta development in Leningrad (1920-1940-ies). *Zhilishchnoe stroitel'stvo* [Housing Construction], 2016, no. 1-2, pp. 67-70. (in Russian)
14. Vajtens A. G. Evolution of the layout of residential blocks in the late 1940s-early 1950s. *Aktual'nye problemy arhitektury i stroitel'stva: materialy V Mezhdunarodnoj konferencii* [Actual problems of architecture and construction: materials of the V International conference]. SPb., SPbGASU, 2013, vol. I, pp. 16-20. (in Russian)
15. Perkova, M.V., Baklazhenko, E.V., Vaytens, A.G. A Method for Identifying and Resolving Conflicts in Urban Riverside, Development, IOP Conference Series: Earth and Environmental Science, 2020, 459 (5), 52024. DOI: 10.1088/1755-1315/459/5/052024
16. Bylinkin N. P., Volodin P. A., Kornfel'd YA. A., Mihajlov A. I., Savickij YU. YU. *Istoriya sovetskoy arhitektury. 1917-1958. Gosudarstvennoe izdatel'stvo literatury po stroitel'stву, arhitekture i stroitel'nyim materialam* [History of Soviet architecture. 1917-1958. State publishing house of literature on construction, architecture and building materials]. 1962. 348 p.

Об авторах:

ГРАНСТРЕМ Мария Александровна

кандидат архитектуры, доцент, доцент кафедры истории и теории архитектуры Санкт-Петербургский государственный архитектурно-строительный университет 190005, Россия, г. Санкт-Петербург, ул. 2-ая Красноармейская, 4
E-mail: arch_project@bk.ru

ЗОЛОТАРЕВА Милена Владимировна

кандидат архитектуры, доцент, доцент кафедры истории и теории архитектуры Санкт-Петербургский государственный архитектурно-строительный университет 190005, Россия, г. Санкт-Петербург, ул. 2-ая Красноармейская, 4
E-mail: goldmile@yandex.ru

GRANSTREM Maria A.

PhD in Architecture, Associate Professor of the History and Theory of Architecture Chair Saint Petersburg State University of Architecture and Civil Engineering (SPbGASU) 190005, Russia, St. Petersburg, 2nd Krasnoarmeyskaya str., 4
E-mail: arch_project@bk.ru

ZOLOTAREVA, Milena V.

PhD in Architecture, Associate Professor of the History and Theory of Architecture Chair Saint Petersburg State University of Architecture and Civil Engineering (SPbGASU) 190005, Russia, St. Petersburg, 2nd Krasnoarmeyskaya str., 4
E-mail: goldmile@yandex.ru

Для цитирования: Гранстрем М.А., Золотарева М.В. Градостроительное развитие Ленинграда 1920–1930-х годов // Градостроительство и архитектура. 2021. Т.11, № 3. С. 67–75. DOI: 10.17673/Vestnik.2021.03.11.
For citation: Granstrem M.A., Zolotareva M.V. Urban Development of Leningrad in the 1920s-1930s. *Gradostroitel'stvo i arhitektura* [Urban Construction and Architecture], 2021, vol. 11, no. 3, pp. 67–75. (in Russian) DOI: 10.17673/Vestnik.2021.03.11.