



алексей
рогачев

ПРОСПЕКТЫ СОВЕТСКОЙ

МОСКВЫ

ИСТОРИЯ РЕКОНСТРУКЦИИ ГЛАВНЫХ УЛИЦ ГОРОДА

1935–1990

ПРОСПЕКТ МИРА
УЛИЦА ГОРЬКОГО
ЛЕНИНГРАДСКИЙ ПРОСПЕКТ
КУТУЗОВСКИЙ ПРОСПЕКТ
ЛЕНИНСКИЙ ПРОСПЕКТ
НОВОКИРОВСКИЙ ПРОСПЕКТ



Алексей Рогачев

**Проспекты советской Москвы.
История реконструкции
главных улиц города. 1935–1990**

«Центрполиграф»

2015

Рогачев А. В.

Проспекты советской Москвы. История реконструкции главных улиц города. 1935–1990 / А. В. Рогачев — «Центрполиграф», 2015

Лучами расходятся от центра города радиальные магистрали, образующие каркас планировочной схемы города. Они же служат основными транспортными артериями, они являются своеобразным лицом нашего города, с них начинается знакомство с Москвой каждый приезжий. И самые красивые, самые привлекательные из этих улиц возникли в Москве в годы советской власти.

© Рогачев А. В., 2015

© Центрполиграф, 2015

Содержание

Глава 1	6
Москва в ее «историческом облике»	7
Французский опыт	13
Что делать?	15
С чего начать?	16
Каждой улице – своя функция	18
Архитектура и стиль	20
А зодчие кто?	21
Сохранить и сберечь!	24
Где эта улица?	28
Где этот дом?	30
Глава 2	31
Часовни 1-й Мещанской	32
Дорога к выставке	34
Первые проекты	36
За дело!	41
За парадным фасадом. Необыкновенный квартал	47
Конец ознакомительного фрагмента.	48

Алексей Вячеславович Рогачев
Проспекты советской Москвы
История реконструкции главных
улиц города 1935–1990 гг.

*Утро ведет нас дорогой прямой —
Улицей светлой, просторной и новой,
К центру кипящему, бурлящему волной,
К вздыбленным коням на площадь Свердлова.*

А. Софронов. Здравствуй, столица!

Глава 1

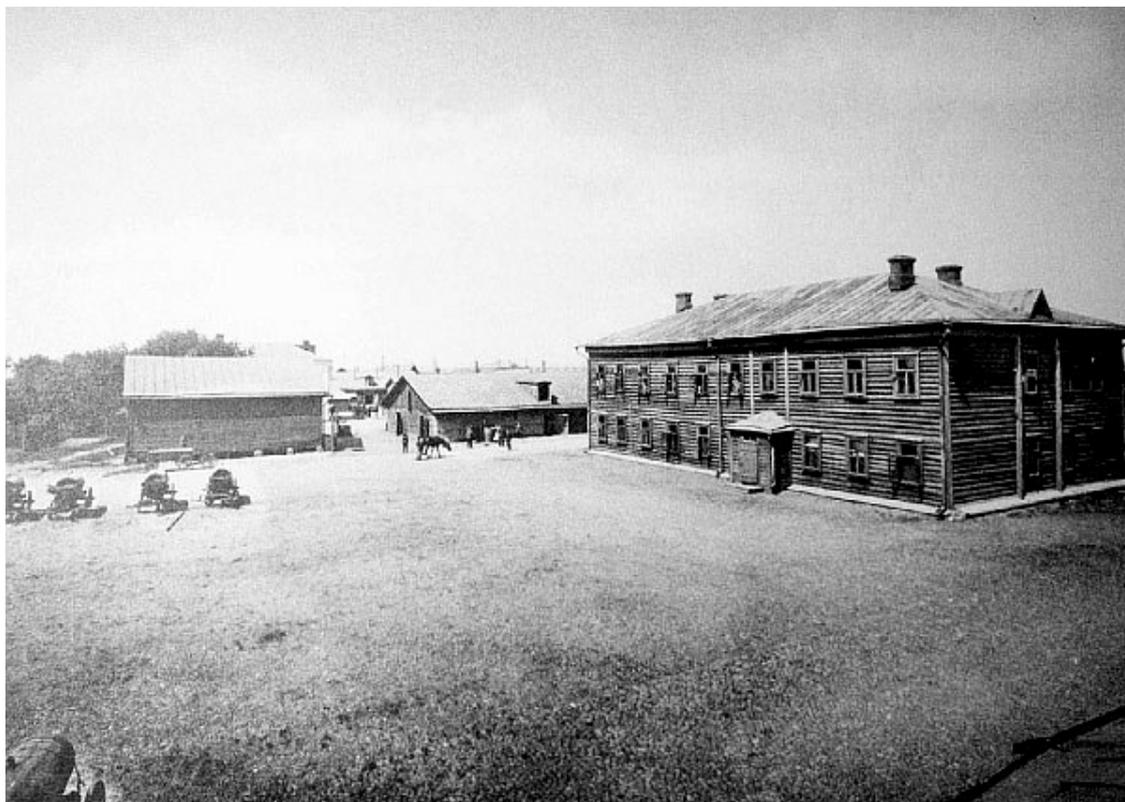
в которой предпринимается попытка (возможно, тщетная) объяснить даже самым непонятливым читателям, зачем была нужна реконструкция Москвы. Попутно резкой критике подвергается современная политика переименования улиц

Лучами расходятся от центра города радиальные магистрали, образующие каркас планировочной схемы города. Они же служат основными транспортными артериями, они являются своеобразным лицом нашего города, с них начинается знакомство с Москвой каждый приезжий. И самые красивые, самые привлекательные из этих улиц возникли в Москве в годы советской власти.

Москва в ее «историческом облике»

«Исторический облик» Москвы, который столь любезен сердцу столь многочисленных ныне восторженных его почитателей (и особенно почитательниц), при ближайшем рассмотрении оказывается не слишком привлекательным. Думается, что будь эти самые почитатели чуть-чуть полюбопытнее и дай они себе труд вникнуть в проблему по-настоящему, не довольствуясь низкопробной писаниной желтой прессы, их восторги сильно поуменьились бы. Но можно ли этого ожидать от ревнителей (и особенно ревнительниц) старины?

Самым тяжким наследием прошлого являлась крайняя отсталость систем жизнеобеспечения. Канализация охватывала лишь центр города, да и в нем к сети было присоединено лишь две трети домовладений. Предполагалось, что к 1919 году канализацией будет охвачено 62 процента территории Москвы в официальных границах¹ (фактическая площадь города уже в это время была значительно больше). Но эти «великие» планы были нарушены начавшейся Первой мировой войной, а последовавшее в 1917 году расширение границ Москвы до линии Окружной железной дороги вообще свело обеспеченность канализацией к одной трети городской территории.



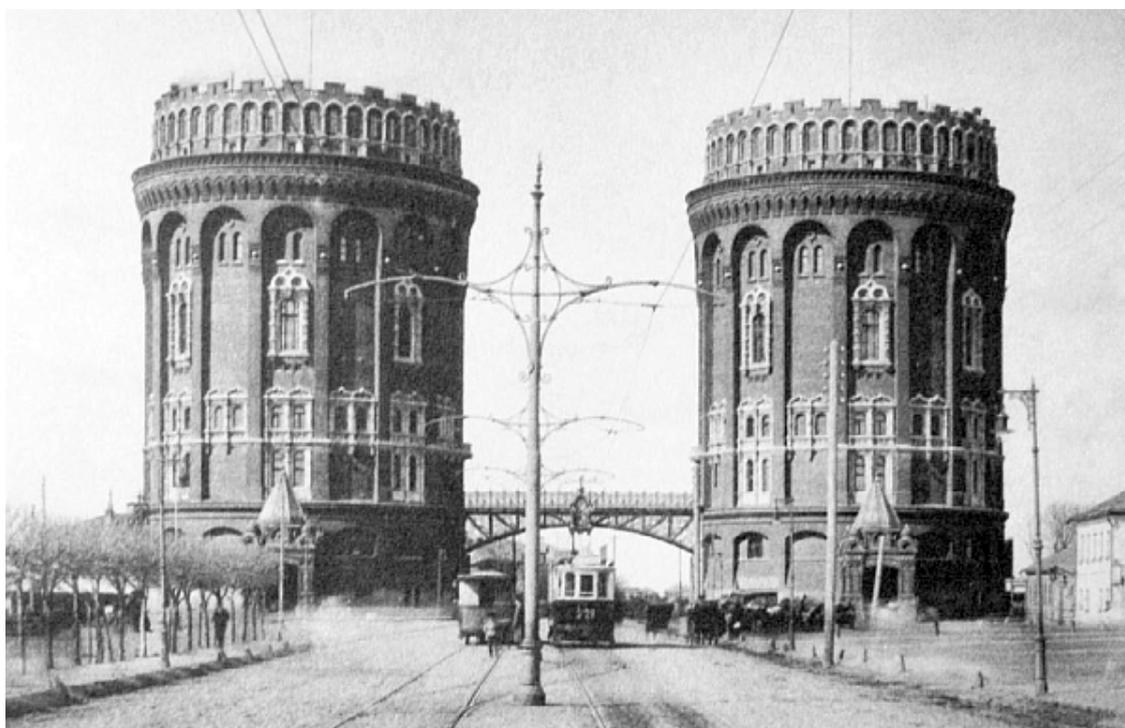
Спасский ассенизационный обоз. 1910 г.

Работающий на пределе водопровод не всегда мог подавать воду на верхние этажи самых высоких домов, а жители окраин в лучшем случае должны были ходить с ведрами за полкило-

¹ *Путеводитель* по Москве, изданный Московским архитектурным обществом для членов V съезда зодчих в Москве // Под ред. И. П. Машкова. М, 1913.

метра к ближайшей водоразборной колонке. В худшем же – пользоваться жидкостью из близлежащих речек и прудов. В зачаточном состоянии находилось газоснабжение, поддерживаемое одним небольшим газовым заводом. Про теплофикацию и говорить не приходилось – лишь в отдельных домах имелось центральное отопление от домовых котельных, сжигающих тонны угля и усердно засорявших московский воздух. Подавляющее большинство квартир отапливалось по старинке – дровяными печами.

Незавидным было и состояние жилого фонда. В конце XIX столетия из 74 тысяч строений в городе 43 тысячи являлись деревянными, 24 тысячи – каменными, остальные – смешанными². Как ни странно, полтора первых десятилетия следующего века ситуацию ничуть не улучшили. В 1913 году доля каменных сооружений составляла 31,8 процента, остальные были деревянными и смешанными. По этажности застройка делилась так: половина всех домов – в один этаж, двухэтажных – 40 процентов, трехэтажных – 6 процентов, и всего 3 процента – более высокие постройки³.



Крестовские водонапорные башни (1898 г., архитектор М. К. Геппелер) Мытищинского водопровода поднимали воду в лучшем случае до седьмого-восьмого этажа

Две трети московских домов составляли деревянные хибарки и двухэтажные домики смешанной конструкции (низ каменный, верх деревянный). Значительная часть москвичей обитала в рабочих казармах (своего рода «коммунальных спальнях») или в каморочно-кочных квартирах («коммунальных комнатах» или даже «коммунальных постелях»). По данным переписи 1912 года, в Москве насчитывалось более 24 тысяч каморочно-кочных квартир, в которых проживало свыше 300 тысяч человек. Почти 125 тысяч человек обитали в подвалах

² Москвич Г. Иллюстрированный практический путеводитель по Москве и ее окрестностям. Одесса, 1909.

³ Генеральный план реконструкции города Москвы. Постановления и материалы. М., 1936.

и полуподвалах. Даже в считавшихся приличными рабочих кварталах каждую комнату в среднем населяло шесть человек. Всего из полутора миллионов населения города более полумиллиона человек проживали в антисанитарных, а иногда попросту убийственных условиях.



***Башиловская улица – типичная для не столь
уж отдаленных окраин Москвы. 1926 г.***

К числу построек, более или менее отвечавших среднему уровню городского благоустройства, относились пять-шесть сотен многоэтажных доходных домов в центре Москвы да несколько десятков богатых особняков, принадлежавших купеческой элите. Но пользоваться удобствами, предоставляемыми этими солидными сооружениями, могли не более 10 процентов горожан.

В таких условиях совсем не кажется удивительной наводящая ужас демографическая статистика дореволюционной Москвы. В начале XX века смертность в городе достигала 28 на 1000 при том, что даже в не слишком благополучном Питере (не говоря уж о европейских городах) она составляла всего 24–25 на 1000. Вдобавок оказывалось, что и этот внушительный коэффициент по Москве итоговым не является – в нем не учитывались дети из Воспитательного дома. А с их учетом московская смертность сразу выростала до 33 на 1000 человек!⁴ Да, видно, очень хорошей была жизнь несчастных подкидышей в знаменитом благотворительном учреждении, которое так любят воспевать нынешние ревнители старины!

Особую проблему представляли внутригородские перевозки. Даже лучшие улицы центральной части города были кривыми и узкими. В отдельных местах они еще более сужались старыми постройками, вылезавшими за красные линии. По важнейшим городским проездам проходили трамвайные пути, отнимавшие большую часть их ширины. Поскольку трамвай был в то время фактически единственным видом общественного городского транспорта, принимавшим на себя все пассажирские перевозки, то вагоны следовали один за другим, выстраиваясь в длинные пробки и создавая серьезные помехи быстро растущему автомобильному движению.

⁴ Москвич Г. Иллюстрированный практический путеводитель по Москве и ее окрестностям. Одесса, 1909.



*Вид на улицу Горького в сторону Кремля от
Центрального телеграфа (справа). 1934 г.*

Москва являлась главным железнодорожным узлом страны, и это также добавляло сложностей. Казалось естественным, что входящие в город стальные пути имели бы радиальное направление и не пересекались с основными городскими проездами, также идущими по радиусам. К сожалению, реальная обстановка была далека от этого идеала. Проложенные в годы беспланового, хаотичного развития Москвы железные дороги врезались в ткань городских кварталов случайным образом, часто меняя направление, то и дело пересекая и радиальные, и хордовые улицы. Окружная железная дорога, облегчив ситуацию с железнодорожными перевозками, создала новые помехи росту и развитию города. Ее кольцо, проложенное с сильным эксцентриситетом по отношению к Кремлю, пересекло все без исключения радиусы Москвы.

Повезло лишь радиусам, в будущем ставшим Ленинским и Кутузовским проспектами, которые пересекаются одной Окружной дорогой, да и то деликатно проложенной в глубоких выемках, отчего эти пересечения становятся практически незаметными.

Зато радиусы улицы Горького – Ленинградский проспект – Ленинградское шоссе, проспект Мира – Ярославское шоссе, Новокировский проспект – Русаковская улица – Черкизовская улица в современных границах города встречали на своем пути по три железные дороги. Четырежды пересекается стальными путями шоссе Энтузиастов и целых пять раз – радиус Бутырская улица – Дмитровское шоссе.

В дореволюционные времена большая часть этих пересечений решалась в виде путепроводов, поставленных перпендикулярно к железным дорогам. А поскольку последние скрещивались с городскими проездами под случайными, чаще всего острыми углами, то и путепроводы оказывались вне основного направления улиц, образуя на их трассах безобразные, затрудняющие движение изломы. К 1935 году в городе насчитывалось около полутора десятков подобных инженерных сооружений, требующих незамедлительной замены.

Нуждалась в улучшении и экологическая обстановка. Конечно, в те времена такой термин не употреблялся, но проблем это не снимало. Протекавшие через город реки сильно обмелели, загрязнялись бытовыми и промышленными стоками. Некоторые просто превратились в грязные канавы. В Яузе на одно ведро чистой воды приходилось пять ведер стоков. Воздух отравляла копоть десятков тысяч печей, сотен домовых и заводских котельных, ежегодно сжигавших миллионы кубометров дров и тысячи тонн угля. К копоти примешивались отвратительные испарения помоек и выгребных ям примитивных отхожих мест (канализацией пользовались не более четверти москвичей).

Наконец, самые печальные мысли навевал облик столицы. Можно было любоваться Кремлем, Театральной площадью, Манежем, десятком-другим интересных храмов и монастырей, но в целом город производил малоприятное впечатление. Беспланный характер строительства привел к тому, что шести- и семиэтажные доходные дома, построенные в первые годы XX века, чередовались со старинными двух- и трехэтажными особняками. «Рядом стоят церкви XVII столетия, одноэтажный деревянный трактир в каком-нибудь заброшенном особняке и десятиэтажный магазинный дом в модерне»⁵.

⁵ Лукомский Г. Московские архитектурные ежегодники // Зодчий. 1913. № 30.



***Разномасштабность застройки Старой Басманной
улицы создает впечатление общей неряшливости***

Разномасштабность застройки сама по себе, конечно, не способствовала получению хорошего впечатления от городских улиц. Но было у нее и еще более неприятное следствие: низенькие строения открывали для всеобщего обозрения глухие боковые стены своих более высоких соседей. Складывалась парадоксальная ситуация: при движении вдоль улицы нарядные фасады (на убранстве которых сосредоточивались все усилия архитекторов) крупных зданий практически не были доступны обзору или воспринимались под очень острыми углами, не позволявшими оценить по достоинству величие замыслов зодчих. Зато назойливо лезли в глаза стоящие перпендикулярно улицам и оставленные без всякой отделки грубые брандмауэры, вызывающие ассоциации с тюремными замками, каторжными заводами и иными столь же малопривлекательными сооружениями.

Французский опыт

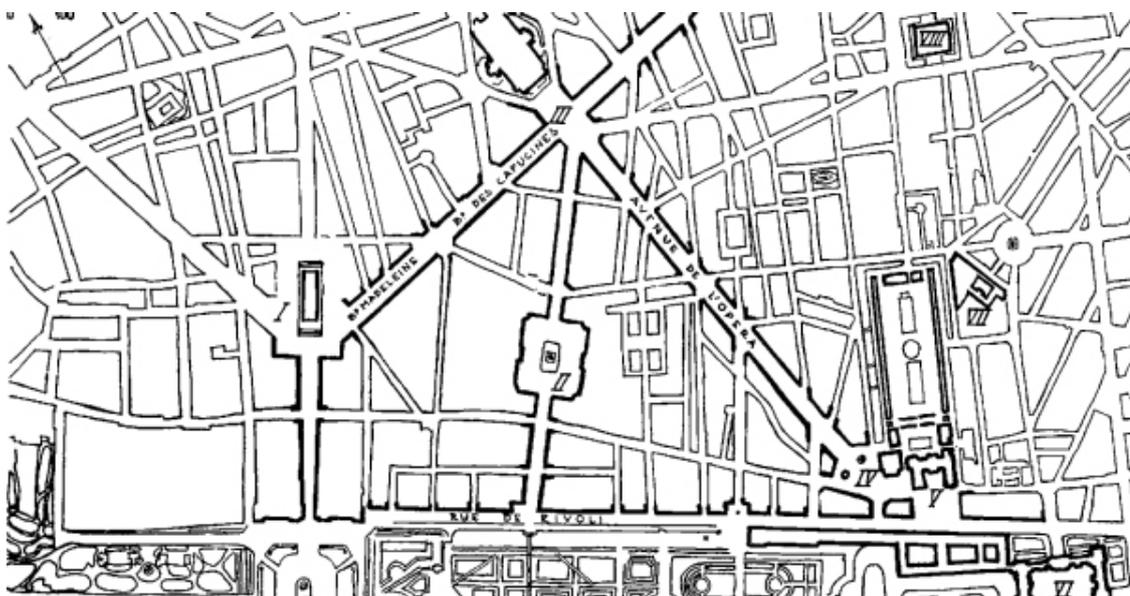
Трезвый анализ сложившейся ситуации приводил к непреложному выводу: Москва нуждалась в серьезной и незамедлительной реконструкции.

В мировой истории уже можно было найти пример капитальной реконструкции огромного старого города, причем так же, как и Москва, имевшего радиально-кольцевую схему планировки. Именно такая операция была проведена над Парижем в 1850-1870-х годах под руководством префекта Османа. Главной целью преобразователей было улучшение жизни горожан и превращение грязного средневекового Парижа в город, пригодный для жилья. Поэтому ключевым фактором стало формирование инженерной инфраструктуры, включавшей водопровод, канализацию, газопроводы.

Второй, не афишируемой целью являлось создание условий для оперативного подавления народных волнений. Расширение улиц затрудняло строительство баррикад, а размещение в ключевых точках города новых казарм ставило под контроль войск все основные улицы.

Четкая сеть широких, прямых и светлых авеню и бульваров легла на старые кварталы без учета исторической планировки города. В результате совмещения старой и новой уличной сети возникли бестолковые перекрестки со множеством выходящих на них улиц, предельно острые углы на их пересечениях, застроенные уродливыми, узкими, напоминающими утюги домами.

Под новую застройку расчищались старые трущобы. Коренные, но не слишком состоятельные парижане выбрасывались на окраины. За несколько лет в городе было снесено 25 тысяч обветшавших домов без учета их исторической ценности. В ходе работ полностью изменился облик многих улиц и кварталов, подверглось перестройке даже сердце Парижа – остров Сите. Были снесены все дома между королевским дворцом и собором Парижской Богоматери, а на их месте сооружены здания префектуры полиции и коммерческого трибунала. Между новыми зданиями пролегли три прямые улицы, переходящие в мосты, соединяющие остров с обоими берегами Сены. Старый Париж был практически уничтожен, сохранились лишь отдельные уголки – вроде средневекового Латинского квартала, узкие (4–5 метров в ширину) улочки которого лежат в двух шагах от торжественного Бульмиша – бульвара Сен-Мишель. Реконструкция Османа создала на старом месте новый Париж – тот самый, которым принято восхищаться, – несколько монотонный, но представительный и нарядный.



Фрагмент плана Парижа после реконструкции. Новые бульвары и проспекты грубо наложены на сеть старых улиц, разрушая историческую планировку

Действительно, для приезжих туристов город очень интересен и привлекателен. Прямые и широкие бульвары, обстроенные шеренгами равновысоких, со скромно-богатыми фасадами домов. А вот каково приходится самим парижанам?

Знаменитая реконструкция, проложив через средневековый город новые магистрали, не затронула планировки кварталов, оставшихся в стороне от этих магистралей. Новые дома по-прежнему образуют тесный, сплошной ряд, окна жилых помещений выходят в серые дворы-колодцы, куда никогда не заглянет солнечный луч, ряды мусорных баков выстраиваются прямо на тротуарах. Ширина улочек-переулочков такова, что мусоровоз, опустошающий по утрам эти самые баки, надолго блокирует движение.

Да и на новых проспектах дела обстояли (и обстоят сейчас) не самым лучшим образом. Улицы, проложенные по диагоналям через жилые массивы, на пересечениях с радиальными и хордовыми магистралями образовывали неправильной конфигурации перекрестки, организация движения на которых была крайне сложной. Знаменитый французский зодчий Ле Корбюзье не без иронии отмечал, что в часы пик площадь движущихся по улицам Парижа экипажей больше, чем общая площадь всех улиц. «Движение убивает движение»⁶.

⁶ Загрязов М. Д. Из планировочных проектов буржуазных столиц // Строительство Москвы. 1934. № 5.

Что делать?

Таким образом, некоторый, частично удачный, но в чем-то провальный опыт комплексной реконструкции крупного города мировая архитектура уже знала. Однако подходил ли он для реконструкции столицы первого в мире социалистического государства?

Да, подходил, отвечал французский зодчий Ле Корбюзье. Когда встал вопрос о перепланировке советской столицы, знаменитый авангардист не мудрствуя лукаво предложил просто-напросто разрушить всю Москву, сохранив лишь Кремль, и выстроить на ее месте новый город с прямоугольной сеткой кварталов. Надо думать, француз прекрасно понимал, что его предложение ничего, кроме изумления, смешанного с возмущением, не вызовет. Но уж очень хотелось ему блеснуть «нетривиальным» решением!

Помимо странноватого варианта Ле Корбюзье, разрабатывались и рассматривались другие, более серьезные проекты реконструкции города. Их анализ позволил четче сформулировать проблемы и наметить цели предстоящих работ. Перед советскими градостроителями была поставлена задача: не уничтожить старую Москву, а коренным образом преобразовать ее, сделать удобной для проживания и работы, вывести на современный уровень запущенное городское хозяйство. И самое главное – сохранить все наиболее ценное в городе, прежде всего ее складывавшуюся столетиями радиально-кольцевую планировку. Именно это создавало реальную основу для реконструктивных мероприятий, делало их глубоко жизненными. Однако при сохранении планировочной структуры требовалось решительным образом устранить ее недостатки, привести в соответствие с потребностями большого города, улучшить условия жизни, разрешить назревшие проблемы в области санитарии, гигиены, экологии⁷.

Главным недостатком радиально-кольцевой планировки являлась перегрузка центральной части города: сходящиеся к Кремлю лучи главных городских магистралей концентрировали в центре города все транспортные и людские потоки. Уже в 20-х годах XX столетия старые узкие и извилистые улицы перестали справляться со все возрастающим движением, а в перспективе московскому центру грозил полный транспортный паралич.

К счастью, советское руководство даже в те нелегкие годы умело думать не только о сиюминутных нуждах, но и о будущем столицы. Средством разрешения транспортной проблемы была определена бережная модернизация уличной сети, особенно в перегруженном центре. Именно это решение и было заложено в утвержденном в 1935 году Генеральном плане реконструкции Москвы.

⁷ Былинкин Н. Сталинские принципы градостроительства // Советская архитектура. Вып. 1. М., 1951.

С чего начать?

Итак, ключевым звеном реализации Генерального плана становилось развитие сложившейся планировки города, приспособление ее к современным потребностям Москвы и москвичей, в том числе реконструкция существующих важнейших улиц и усиление транспортной сети новыми кольцевыми и радиальными магистралями.

Задача была очень непростой – даже лучшие улицы старой Москвы были узкими и кривыми. Они то расходились веером, то сходились пучками в нескольких локальных центрах. Пути от Кремля до окраин и обратно оказывались запутанными, извилистыми и малопривлекательными.

Вот как, например, выглядел главный восточный въезд – со стороны Владимира и Горького (Нижнего Новгорода). Старая Владимирка (получившая красивое имя – шоссе Энтузиастов) переходила в узкую Воронью улицу, которая, в свою очередь, вливалась в еще более узкую и извилистую Николаямскую (Ульяновскую) улицу. За пересечением с Садовым кольцом она как-то боком подходила к мосту через Яузу, попасть на который позволял очень крутой поворот. Но он оказывался не последним на этом тяжком пути к центру города. Очередной этап – улица Солянка – почти под прямым углом упиралась в Солянский проезд, который, наконец, выводил уставшего путника к стенам Китай-города и улице Разина (бывшей Варварке), также узкой и кривой, но идущей прямо к Кремлю.



Вид на Тверскую улицу от дома генерал-губернатора (слева)

Да, нужно было очень хорошо знать Москву, чтобы добраться до цели по запутанной паутине «главных магистралей». Почти все они нуждались в серьезной реконструкции – расширении, спрямлении, повышении качества прилегающей застройки. Делать это следовало бережно, осторожно, стараясь минимизировать ущерб для сложившейся городской среды. В

отдельных случаях, если расширение улицы наталкивалось на труднопреодолимые проблемы, решено было создавать параллельные улицы, чтобы разгрузить старые. Так планировалась, например, новая Тверская – дублер старой Тверской, за которой по-прежнему сохранялась роль главной улицы. Но иногда признавалось целесообразным переключить всю нагрузку на вновь пробитый проезд, а старую улицу оставить памятником старины. Такими виделись функции Нового Арбата, новой Кировской магистрали⁸.

Прокладка новых магистралей и их застройка решали сразу целый комплекс задач. Первой среди них, естественно, было улучшение условий жизни москвичей, переселяемых из ветхих домов (иногда даже лишенных городских удобств) и подвалов в квартиры современных многоэтажных зданий, оборудованных в соответствии со всеми санитарно-гигиеническим требованиями того времени. Ширина новых улиц должна была снять (и в самом деле надолго – до конца XX века – сняла) транспортную проблему, ликвидировав автомобильные и трамвайные пробки.

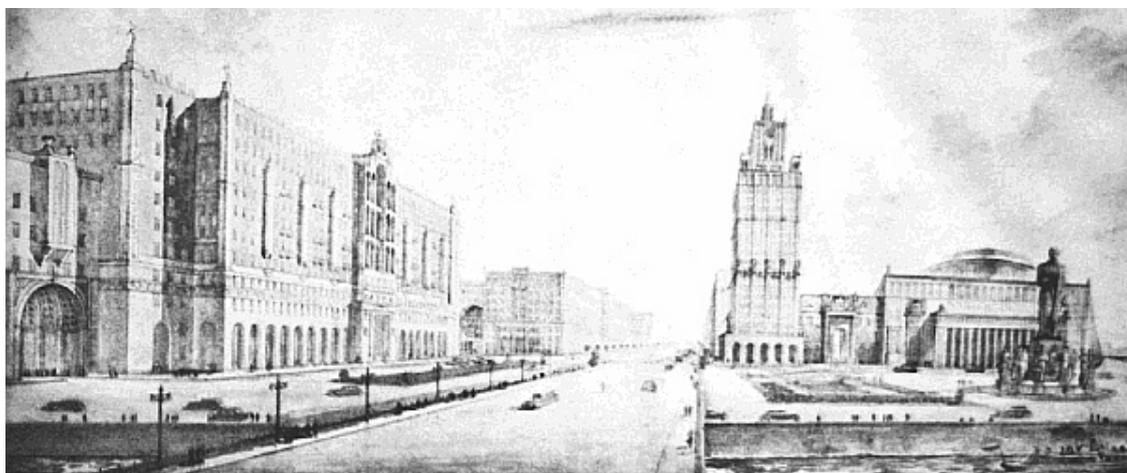


*Вид Хитрова рынка – огромной труппы,
расположенной в самом центре города*

⁸ Семенов В. Н. Как планировать и строить Москву // Строительство Москвы. 1932. № 8–9.

Каждой улице – своя функция

Реконструкция улиц требовалась и в силу важных преобразований в социальной сфере. Переход ко всеобщему среднему образованию вызвал быстрый рост культурного уровня широких слоев населения. На промышленных предприятиях был введен восьмичасовой рабочий день вместо дореволюционного десяти- и одиннадцатичасового. Рабочие многочисленных фабрик и заводов, ранее практически лишенные вечернего досуга, теперь получили возможность часто бывать в центре города, посещать театры и музеи. Лучшие магазины, ранее обслуживавшие несколько сотен состоятельных клиентов, теперь стали доступны для десятков тысяч покупателей. Тем самым возникала необходимость создания системы городских общественных центров, концентрирующих крупные зрелищные и торговые предприятия. Роль таких центров отводилась новым магистралям и формируемым на них площадям.



Проект застройки Ново-Дорогомиловской улицы. Архитектор С. Е. Чернышев. 1940 г. Башня справа расположена на месте нынешнего высотного здания гостиницы «Украина»

Помимо этого на новых улицах должны были размещаться наиболее значимые административные здания и, конечно, жилые дома. При таком многообразии функций даже новые широкие улицы могли не справиться с многократно возросшей нагрузкой.

Глубина проработки Генерального плана проявилась в четком определении назначения каждой из новых магистралей. Наиболее насыщенной оказалась роль главной улицы Москвы – улицы Горького. Помимо крупных жилых домов на ней открывались лучшие в городе магазины, рестораны и кафе, театры и концертные залы. Сохранялись и административные здания, правда, не слишком многочисленные и относительно небольшие.

Другие магистрали становились деловыми центрами – их предусматривалось застраивать исключительно крупными общественными и административными зданиями. В этом таилась определенная опасность: на улицах, застроенных таким образом, по вечерам жизнь замирает, и они кажутся пустыми и неуютными, что в полной мере оправдалось в отношении Новокировского проспекта.

Зато постоянно оживленными остаются новые улицы, большую часть застройки которых составляют жилые дома – Кутузовский, Ленинский, Ленинградский проспекты, проспект Мира. С этой основной их функцией сочетается и торговая – первые этажи большинства домов

заняты магазинами. Но, в отличие от улицы Горького, они рассчитаны прежде всего на обслуживание лишь местных жителей.

Независимо от основного назначения у всех новых магистралей Москвы была и одна общая функция – служить парадным въездом в город и далее торжественным коридором, ведущим от окраин в центр.

Архитектура и стиль

Застройка новых улиц и проспектов должна была сформировать новый облик Москвы – представительный, достойный и вместе с тем приветливый, человечный, словом, присущий столице первого в мире социалистического государства.

И здесь также можно было ориентироваться на парижский опыт, то есть выработать единый тип жилого дома, в соответствии с которым вести дальнейшую застройку новых улиц, в ответственных местах прерывая ряд одинаковых домов отдельными наиболее важными зданиями, выстроенными по индивидуальным проектам.

Именно так выглядел и выглядит сегодня османовский Париж. Если не считать несколько десятков выдающихся зданий – дворцов, театров, храмов, – можно с полным основанием констатировать, что в столице Франции архитектуры нет совсем! Парижские улицы обставлены жилыми домами, выполненными по единому стандарту, имеющими одинаковую высоту, схожую обработку фасадов, равные горизонтальные членения и отличающимися разве что рисунком балконных решеток. Весь центр кажется застроенным по типовому проекту.

Зато именно это однообразие создает особый парижский стиль архитектуры! Как ни парадоксально это звучит, многоэтажная монотонность придала Парижу острое своеобразие и на многие годы стала идеалом многих градостроителей Европы и Америки.

Но и в данном вопросе советские градостроители не пошли по стопам своих французских предшественников. На новых улицах Москвы должны были появиться дома не просто нарядные и чистые, но привлекающие внимание, поднимающие настроение, вызывающие чувство гордости за свой город и страну. Словом, московским зодчим предстояло сделать Москву городом, имеющим не только собственный стиль, но и яркую архитектуру, отражающую наступление эпохи социализма.

Все предпосылки для формирования новой, советской архитектуры имелись. К 1935 году в советской Москве строились или уже были выстроены десятки крупных зданий, среди которых гостиница «Москва», Дом Совета труда и обороны, Центральный телеграф, рабочие клубы, здание Центросоюза и многие другие. Все они были весьма интересны по своей архитектуре, каждое имело своеобразный, запоминающийся облик.

Заметно хуже обстояло дело со стилем. Поставленные рядом, новые постройки выглядели бы как набор образцов на все вкусы – от лаконичности здания Наркомлегпрома до безудержной и несколько наивной пышности «дома с колоннами» на Моховой. Именно это отсутствие системного подхода к реконструкции застройки города позволило известному французскому зодчему Андре Люрса, прибывшему на работу в Москву, заявить, что «стиль еще не выработан»⁹. В отличие от Парижа советская Москва уже имела свою архитектуру, но стиля в ней было! Найти, выработать его предстояло московским архитекторам в ходе масштабной реконструкции города.

⁹ Андре Люрса в Москве // Строительство Москвы. 1934. № 3.

А зодчие кто?

Для максимального использования в деле реконструкции города лучших архитекторов и для координации их работ Московский городской комитет ВКП(б) и президиум Моссовета в сентябре 1933 года утвердили организационную схему архитектурно-проектного дела в Москве. Ответственность за планировку, застройку, благоустройство города возлагалась на три отдела Московского совета: отдел проектирования, отдел планировки и отдел городских земель и отвода участков. Во главе первого был поставлен видный архитектор М. В. Крюков, главным архитектором второго назначили В. Н. Семенова, одного из немногих зодчих, который еще до 1917 года пытался заниматься вопросом планировки населенных пунктов.

Рабочими органами отделов проектирования и планировки становились мастерские Моссовета – архитектурно-проектные и архитектурно-планировочные. Их возглавили наиболее видные архитекторы: руководителем 1-й архитектурно-проектной мастерской стал И. В. Жолтовский, 2-й – А. В. Щусев, 3-й – И. И. Фомин, 4-й – И. А. Голосов, 5-й – Д. Ф. Фридман, 6-й – Н. Я. Колли, 7-й – К. С. Мельников, 8-й – В. А. Веснин, 9-й – П. А. Голосов, 10-й – Н. Д. Кокорин. Не менее блестящим был состав начальников архитектурно-планировочных мастерских: в 1-й – А. Е. Чернышев, во 2-й – Б. М. Иофан, в 3-й – М. Я. Гинзбург, в 4-й – Г. Б. Бархин, в 5-й – Н. А. Ладовский, в 6-й – немецкий архитектор Курт Майер, в 7-й – В. М. Маят, в 8-й – А. И. Мешков, в 9-й – В. В. Бабуров¹⁰.

Среди руководителей оказались представители всех архитектурных течений – от убежденного поклонника классики И. В. Жолтовского до лидера авангарда К. С. Мельникова. Особенно много руководящих постов досталось конструктивистам, в числе которых были Веснин, братья Голосовы, Гинзбург, Ладовский. Почти все имели опыт дореволюционной работы, а Жолтовского, Щусева, Фомина уже в первое десятилетие XX века причисляли к архитектурной элите страны.

Утвержденные штаты мастерских заметно отличались по количественному составу – от 38 сотрудников в мастерской Жолтовского, до 20–25 в ряде других мастерских. Большая часть новых архитектурных подразделений разместили в бывших особняках, несколько обосновалось в здании упраздненного Моспроекта на Ленинградском шоссе.

За каждой планировочной мастерской закрепили определенную часть города, что, казалось бы, обеспечивало заблаговременную подготовку детально проработанных проектов планировки для каждого реконструируемого и вновь застраиваемого района. Однако вскоре после того, как новые архитектурные подразделения приступили к работе, выяснилось, насколько по-разному понимают зодчие поставленные перед ними задачи. И состав мастерских и их руководителей начал претерпевать изменения, обусловленные стремлением получить реальную отдачу от их деятельности. Уже через год возникла архитектурно-проектная мастерская № 11, руководителем которой стал сам М. В. Крюков, и мастерская № 12 под началом художника Н. Г. Борова, перед которой была поставлена задача оформления интерьеров новых зданий и разработки образцов мебели. Впрочем, последняя просуществовала недолго – в 1935 году ее ликвидировали, так как она не смогла найти правильных методов работы¹¹. Две мастерские – № 8 и 9, занимавшиеся в основном проектированием промышленных сооружений, перешли из Моссовета в ведение Наркомата тяжелой промышленности. Число планировочных подразделений пополнила мастерская № 10, начальником которой стал Н. И. Николаев. После неоднократных предупреждений о необходимости покончить с беспочвенным фантазерством,

¹⁰ Об организации дела проектирования зданий, планировки города и отвода земельных участков в г. Москве. Постановление бюро МГК ВКП(б) и президиума Моссовета РК и КД от 23 сентября 1933 года // Строительство Москвы. 1933. № 9.

¹¹ Мастерская № 12 // Работы архитектурно-планировочных мастерских за 1934 год. М, 1936.

исканиями чисто формалистического порядка, был распущен коллектив К. С. Мельникова, успевший выдать несколько потрясающих по оторванности от земли проектов.

Несмотря на организационные неурядицы, дело социалистической реконструкции Москвы получило твердую организационную основу и двинулось вперед всё возрастающими темпами.

Однако вскоре проявились недостатки созданной схемы, главным из которых являлась разобщенность планировщиков и «объемщиков». Первые разрабатывали прекрасные планы со стройными шеренгами образующих ансамбли зданий, вторые, не обращая внимания на коллег, ставили вдоль новых улиц дома, спроектированные в соответствии с личными способностями и пристрастиями авторов, а проще говоря, как бог на душу положит. Необходимость перемен была осознана в последние предвоенные годы. Именно тогда впервые на страницах архитектурной прессы появились слова «магистральная мастерская». Предполагалось, что такие мастерские и руководящие ими магистральные архитекторы смогут взять на себя все решения и ответственность за комплексную реконструкцию и застройку конкретных улиц города и прилегающих к ним территорий.

Однако преобразование организационной структуры проектного дела произошло лишь в 1951 году. Главным его итогом стала ликвидация деления мастерских на планировочные и проектные. Вместо них в составе института «Моспроект» были созданы 13 магистральных мастерских. За каждой из них закреплялась та или иная магистраль и район вокруг нее. К руководству были призваны зодчие нового поколения. Из начальников мастерских 1933 года остался лишь Н. Я. Колли.

За мастерской № 1 (руководитель В. С. Андреев) закреплялась магистраль 1-я Мещанская – Ярославское шоссе (будущий проспект Мира). Другие мастерские получили в свое ведение:

2-я (К. С. Алабян) – Ленинградское и Волоколамское шоссе, Октябрьское Поле;

3-я (А. В. Власов) – Воробьевское и Калужское шоссе, Лужники;

4-я (В. Г. Гельфрейх) – Смоленскую и Киевскую площади, Дорогомилово, Фили, Кунцево;

5-я (Г. А. Захаров) – Большую Ордынку, Люсиновскую и Большую Тульскую улицы, Варшавское шоссе, Коломенский поселок ЗИС;

6-я (Н. Я. Колли) – Комсомольскую площадь, улицы Стромынку, Большую Черкизовскую, Щербаковскую, а также строившийся в Измайлове Центральный стадион;

7-я (И. И. Ловейко) – магистраль Каляевская – Новослободская – Бутырская улицы – Дмитровское шоссе;

8-я (А. Г. Мордвинов) – улицу Горького с прилегающими площадями и Пушкинскую улицу;

9-я (М. В. Посохин) – улицы Герцена, Качалова, Красная Пресня, а также проектируемый Новый Арбат;

10-я (Л. М. Поляков) – Большую Калужскую (будущий Ленинский проспект), Фрунзенскую и Саввинскую набережные, Октябрьскую, Калужскую и Зубовскую площади.

11-я (М. И. Синявский) – набережные Горького, Крутицкую, Симоновскую, Садовническую вдоль Москвы-реки, а также магистраль, прокладываемую к заводу имени Сталина (ЗИС);

12-я (И. Н. Соболев) – Ульяновскую, Тулинскую улицы, шоссе Энтузиастов, направление улица Карла Маркса – Бакунинская улица, набережные Яузы;

13-я (Б. С. Мезенцев) – часть Садового кольца между площадями Маяковского и Таганской, Таганскую и Нижегородскую улицы, поселок Текстильщики.

Помимо названных мастерских возникло особое подразделение – мастерская-школа И. В. Жолтовского. Это стало весомым признанием заслуг старейшины советского зодчества,

начинавшего свою деятельность еще в XIX столетии. Считалось, что мастерская-школа будет одновременно заниматься проектной работой и подготовкой высококлассных специалистов под чутким руководством самого Ивана Владиславовича. Поскольку маститый зодчий отличался особым пристрастием к архитектуре прошлого, возглавляемой им мастерской поручили наиболее ответственный район – Красную площадь, Китай-город, проспект Дворца Советов (будущий проспект Маркса), площади Манежную, Ногина, Дзержинского¹².

Создание магистральных мастерских ознаменовало начало качественно нового этапа в реконструкции Москвы. Именно этим структурам суждено было создать великолепные ансамбли Ленинского и Комсомольского проспектов, проспекта Калинина, завершить формирование проспекта Мира.

Но в 1933 году до великих свершений было еще далеко. Собранным в большие коллективы зодчим еще предстояло осваивать методы совместной работы, учиться взаимодействию и взаимовыручке. Это оказалось делом непростым. Только что созданные планировочные и проектные мастерские вскоре стали сотрясать скандалы, вызванные «несправедливым распределением заказов», «зажимом молодых талантов», спорами об авторских правах. Начались переходы обиженных сотрудников в другие мастерские, вынужденные объединения коллективов, перемещения руководителей.

¹² Городское хозяйство Москвы. 1951. № 11.

Сохранить и сберечь!

Препятствиями в работе зодчих служили не только недоразумения субъективного характера. Их задачи осложнялись рядом вполне объективных и весомых факторов, первым из которых являлась принципиальная установка Генерального плана – необходимость сохранения сложившейся радиально-кольцевой планировочной структуры Москвы и минимизация сносов ценных (как в историко-архитектурном, так и в материальном отношении) сооружений. Наряду с выдающимися памятниками старины – такими как Кремль, Покровский собор, Большой театр, Донской, Новодевичий монастыри и многие другие – в эту категорию попадали и капитальные сооружения конца XIX и начала XX века – многоэтажные доходные дома, общественные и торговые здания, вокзалы, производственные здания.

Единственными старыми постройками, сохранение которых на основных магистралях города было признано нецелесообразным, оказались культовые здания. В самом деле, имело ли смысл оставлять на наиболее оживленных улицах и проспектах заведения, рассчитанные на обслуживание ограниченного и весьма специфического контингента? Вдобавок храмы служили местами концентрации всевозможных бродяг, попрошайек, бездарной богемы, всегда тесно связанной с преступным миром, то есть представляли собой опасные в криминальном и санитарно-эпидемиологическом плане объекты. Особая планировочная структура культовых зданий максимально затрудняла их приспособление для других целей. Но даже в случае успешной перепланировки мелкие храмы выглядели бы провалами в ряду новых крупных зданий.



*Вид Инатъевского переуллка в Китай-городе. 1910 г.
На заднем плане – страшный брандмауэр роскошной
гостиницы «Боярский двор» (ныне – Старая площадь, 8)*

Сомнительной была и художественно-архитектурная ценность большинства церквей. Сегодня модно представлять все снесенные в 1930-х годах храмы шедеврами зодчества, хотя на самом деле многие из них являлись довольно безвкуными творениями посредственных мастеров XIX – начала XX века. Примерно так же обстояло дело и с историческим значением. Несуществующую историю храмов церковные (а за ними и нынешние светские) писатели восполняли наивными и зачастую просто глупыми преданиями и легендами, ими самими же и сочиненными. Культурную роль, которую играли московские храмы в средневековой Москве, они давно утратили, превратившись в рассадники мракобесия.

Но, руководствуясь этими резонными соображениями, московские градостроители кое-где перегнули палку. Было напрасно уничтожено несколько на самом деле выдающихся памятников зодчества, не создававших серьезных помех реконструктивным работам.

Планомерную борьбу приходилось вести и с особо безобразными элементами улиц московского центра – брандмауэрами. Средством преодоления разновысотного беспорядка должны были стать надстройки капитальных, но низких домов, которым следовало подравняться под своих многоэтажных соседей. Специально для этих работ возник трест «Моснадстрой», на который была возложена ответственная задача – оформление и реконструкция главных улиц центра города. Июньский 1931 года пленум ЦК ВКП(б), намечая программу социалистической реконструкции Москвы, решил сконцентрировать усилия строителей на ряде основных магистралей с целью добиться их архитектурной выразительности.

Надстройку предполагалось сопровождать реконструкцией и новым оформлением зданий. В результате такой деятельности средняя этажность, составлявшая в московском центре около трех этажей, должна была подрасти до пяти-семи¹³.

Однако реализация этих широких планов оказалась делом не столь простым, как казалось с первого взгляда. Возведение новых этажей на старых зданиях требовало серьезных исследований несущей способности их фундаментов и стен, а задуманная реконструкция помещений часто наталкивалась на непреодолимые технические сложности. Из-за этого помимо вполне благопристойных надстроек Москва получила и ряд совершенно безобразных, в том числе и оказавшихся на важнейших магистралях.

Такая же ситуация складывалась и с оформлением фасадов надстраиваемых зданий. Вскоре среди занимавшихся этим делом зодчих наметились два крайних течения. Одни, не считаясь с архитектурой существующего здания, уничтожали все оформление и вводили нечто совершенно иное, принципиально новое. Другие надстраивали этажи в своем стиле, оставляя нижние без всяких изменений. На практике и тот и другой подходы чаще всего лишь ухудшали внешний вид домов¹⁴. Напуганные неудачами зодчие ударились в новую крайность, почти дословно копируя в оформлении надстроек бездарно решенные старые фасады. И далеко не сразу дошла до мастеров архитектуры немудреная истина, что, проектируя надстройки, следует тщательно изучать особенности реконструируемого сооружения, анализировать его связь с окружающей средой и лишь после этого принимать проектные решения.

¹³ А. О. М. Надстройка – важнейшая часть реконструкции Москвы // Строительство Москвы. 1932. № 5.

¹⁴ Заславский А., Бумажный Л. За архитектурно-художественное оформление Москвы // Строительство Москвы. 1932. № 6.



Надстройка дома на улице Горького, 91. 1930-е гг.

Также не сразу осознали градостроители и тот факт, что при проектировании нарядных фасадов домов, сооружаемых вдоль новых улиц, нельзя было забывать и спрятанные за этими домами дворы и целые кварталы. Реконструируя магистрали, московские зодчие не связывали два фронта застройки с внутриквартальными пространствами, не использовали всех возможностей объемно-планировочных решений, обогащающих композицию, и зачастую сводили архитектуру дома к оформлению переднего фасада¹⁵. Это привело, в частности, к сохранению тесных и неудобных дворов на улице Горького, ряду других серьезных просчетов. К чести архитекторов следует отметить, что свои ошибки они осознали довольно быстро и уже к началу 1940-х годов были готовы перейти к комплексной реконструкции магистралей и прилегающих к ним территорий. Но приближался страшный 1941-й...

Война внесла самые серьезные коррективы в широкие планы московских градостроителей. Ее влияние начало ощущаться за несколько лет до 22 июня 1941 года. Усиленная подготовка страны к неизбежному столкновению потребовала заблаговременного перевода значительных средств на оборонные нужды. В столице остановились многие крупные стройки, заводы самого мирного назначения срочно перепрофилировались на выпуск военной техники. Начало войны застало на полпути формирование нескольких магистралей, и завершать его пришлось спустя много лет, когда архитектурные вкусы претерпели значительные изменения.

Собственно говоря, времени на разработку детальных планов перепланировки Москвы, и особенно на их реализацию, московским градостроителям было отпущено совсем немного: с 1935 по 1941 год и примерно два десятка лет – 1950-е и 1960-е. А дальше подняли голову всевозможные ревнители старины, и процессы реконструкции сильно замедлились. Но и за эту четверть века было сделано немало. Неизмеримо выросли удобства проживания – в середине 1960-х годов смертность в советской столице стала ниже, чем в крупных западноевропейских городах.

Москва преобразилась, заблестела, стала достойной статуса столицы великой страны. Немалую роль в этом сыграли новые магистрали города. Конечно, не все удалось в равной степени, были и ошибки, и досадные промахи. Надолго растянулись поиски того самого московского стиля, о котором говорилось еще в 30-х годах. Был ли он в конце концов найден? Но, положив руку на сердце, кого этот самый стиль интересует, кроме узкого круга «архитектурной общественности»?

¹⁵ Корифельд Я. О наших творческих разногласиях // Архитектура СССР. 1940. № 7.

Где эта улица?

Магистраль, о которых пойдет речь в настоящей книге, неоднократно меняли свои названия.

Две улицы – Тверская (от центра до Триумфальной, позже площади Маяковского) и 1-я или Большая Тверская-Ямская (от этой площади до Тверской заставы) – составляли единое целое и в 1933 году были объединены под именем улицы Горького. В ходе непродуманных переименований 1990-х годов ее вновь разделили на две части со старыми, затхлыми названиями.

История большинства проспектов, о которых пойдет речь ниже, начинается с 1957 года. Именно тогда Исполнительным комитетом Московского Совета было принято решение о присвоении статуса проспектов и новых наименований нескольким важным городским магистралям.

Продолжение улицы Горького – Ленинградское шоссе (до 1924 года Петербургское) на участке от путепровода у Белорусского вокзала до развилки с Волоколамским шоссе превратилось в Ленинградский проспект. Следует порадоваться, что у современных переименователей хватило ума, чтобы оставить это название без изменений.

Название проспекта Мира получила магистраль, включившая 1-ю Мещанскую улицу (от Садового кольца до Крестовской заставы), часть Ярославского шоссе (до бывшей речки Копытовки), Большую Алексеевскую, Большую Ростокинскую улицы – до путепровода у платформы Северянин. Ленинский проспект, получивший название в 1957 году, включил в себя Большую Калужскую улицу, а дальше был проложен заново по трассе, в общем совпадающей с направлением бывшего Калужского шоссе. Расширение границ города в 1960 году вызвало удлинение проспекта до Кольцевой автомобильной дороги, превратив его в самую протяженную городскую магистраль.

Тогда же на карте Москвы появился и Кутузовский проспект. Его старая часть состояла из улицы Кутузовская Слобода (от Поклонной горы до Окружной железной дороги) и Можайского шоссе (до Большой Дорогомиловской улицы). Пробитый в 50-х годах прямой выход к Москве-реке некоторое время носил название Ново-Дорогомиловской улицы. Открытие Калининского (Новоарбатского) моста привело к объединению названных проездов в единую магистраль – Кутузовский проспект, причем в него включили и отрезок на левом берегу реки – от моста до Садового кольца. Однако после сооружения комплекса проспекта Калинина этот отрезок отошел к новому проспекту. Тем самым название Кутузовский проспект сохранилось за частью магистрали от Москвы-реки до Поклонной горы¹⁶.

Но и проспекту Калинина суждено было укоротиться. Ретивые переименователи (очевидно, в соответствии с принципом «разделяй и властвуй») разрезали его на два кусочка – Воздвиженку и Новый Арбат.

Новокировский проспект не связан ни с одной из старых улиц. Его прокладывали вновь через кварталы, и лишь на последнем отрезке на правой стороне сохранилось несколько домов бывшей улицы Маши Порываевой (до 1962 года – Домниковки), полностью исчезнувшей в ходе строительства 1970-80-х годов.

Наконец, Комсомольский проспект пролег на месте улицы Пудовки, Хамовнического (Фрунзенского) плаца, улицы Большие Кочки и далее – по вновь проложенной трассе до моста через Москву-реку, за которой магистраль продолжалась новым проспектом Вернадского.

Для простоты дальнейшего изложения там, где это не скажется отрицательно на понимании, магистрали будут называться именами, под которыми они замыслились и создавались, то

¹⁶ *Перспективы столицы // Архитектура и строительство Москвы. 1958. № 1.*

есть улицей Горького, проспектами Мира, Калинина, Кутузовским, Комсомольским и Новокировским.

Где этот дом?

Еще одна трудность в изучении истории магистралей связана с переменаами в нумерации домовладений. Сегодня в большинстве случаев здания на магистралях числятся совсем под другими номерами, нежели восемьдесят лет назад. Первой причиной этого является, конечно, объединение улиц. Например, при включении Ярославского шоссе в проспект Мира дом № 1 по шоссе превратился в дом № 81 по проспекту, дом № 2 получил № 102 и т. п.

Еще одной предпосылкой к перенумерации послужило изменение масштабов застройки. Каждый новый дом возводился на месте двух-трех, а то и пяти старых хибарок и в соответствии с этим наследовал все их адреса. В результате, скажем, на том же проспекте Мира возникали дома № 101–107 или 61–67. Неудобство пользования подобными адресами заставляло через некоторое время после реконструкции присваивать домовладениям новые порядковые номера. Понятно, что сокращение числа домов вело и к уменьшению значений их номеров. Так, тот же самый дом № 101–107 после перенумерации превратился в дом № 79.

Окончательно запутала вопрос бестолковая деятельность по «возвращению исторических наименований» в 90-х годах прошлого века. В угоду замшелым, никому, кроме них, не нужным идеалам дремучего прошлого ревнители старины принялись рвать на части сложившиеся городские проезды. От проспекта Калинина, превращенного в Новый Арбат, оторвали начальную часть, названную Воздвиженкой. Улица Горького развалилась на две части – Тверскую и 1-ю Тверскую-Ямскую. В свое время объединение последней с бывшей Тверской стало логическим следствием исторического развития города, а относительно недавнее восстановление прежнего состояния – свидетельством общего падения культурного и мыслительного уровня московского руководства в период перестройки и демократизации. Бессмысленность наличия целой кучи Тверских-Ямских была очевидна даже нашим далеким предкам: «К чему, например, такое обилие Рогожских, Мещанских, Ямских просто, Ямских-Тверских и просто Тверских?»¹⁷

На фоне того, что творилось в те времена, переименования выглядят мелочью, однако вред от них не так уж и мал. Прикрываясь красивыми словами о любви к отечественной истории, переименователи на самом деле грубо ее третировали. Ведь наибольшее значение для людей имеют исторические периоды, непосредственно предшествующие современности, тем более если отмечены они великими свершениями и победами. Чем дальше в глубь веков, тем менее важны давно минувшие события, и тем меньшее значение имеют они для воспитания нового поколения. Из туманной, зачастую полуполюгендарной дали времен на всеобщее обозрение нужно вытаскивать только самые яркие, славные эпизоды и достижения, способные вызвать гордость за своих предков. А что, кроме снисходительной иронии (дескать, чем бы дитя ни тешилось...), могут вызвать названия улиц – Мясницкая, Болотная, Варварка, Тверская и им подобные? Помимо вреда идеологического плана кипучая деятельность вызвала и вполне материальные негативные последствия – очередное (причем совершенно ненужное) изменение номеров домов.

В результате современный читатель, листая сегодня какой-нибудь путеводитель, изданный три-четыре десятка лет назад, не всегда сможет понять, о каком же, собственно, доме идет речь. Для устранения подобных затруднений в этой книге при рассказе о постройках, номера которых в последующем изменялись, будут указываться как старые, так и современные их номера.

¹⁷ Стратилатов. Москва и ее памятники. Тверь, 1902. С. 98.

Глава 2

в которой совершается неожиданное открытие, что первый блин не всегда выходит комом, а если даже так, то не совсем. Самое главное то, что последующие произведения кулинарного (и градостроительного) искусства оказываются лучшего качества

Чсть стать первой магистралью новой, советской Москвы выпала улице, носящей сегодня имя проспекта Мира. В соответствии с решением Моссовета от 13 декабря 1957 года вся ведущая на север магистраль, начинающаяся у Колхозной площади и оканчивающаяся у путепровода близ станции Северянин, получила это славное название – в память прошедшего в Москве в 1957 году Всемирного фестиваля молодежи.

Часовни 1-й Мещанской

В начале 1930-х годов на трассе будущего проспекта лежало несколько заурядных улиц: 1-я Мещанская, Ярославское шоссе, Большая Ростокинская села Алексеевского. Застройкой, более или менее похожей на городскую, обладала только первая из них. Остальные представляли собой типичные пригородные шоссе, окруженные деревянными деревенскими домиками.

Да и 1-й Мещанской особо гордиться было нечем. Поскольку шла она не от центра города, а от Садового кольца, которое до 30-х годов XX века считалось почти окраиной, ее внешний вид был неказист. Лишь в самом начале улицы стояла пара представительных многоэтажных доходных домов да кое-где возвышались башенки и мезонины нескольких богатых особняков.

Эти отдельные капитальные сооружения тонули в безбрежном море двухэтажных деревянных и полукирпичных домишек, барачков, жалких хибарок. Правда, была у 1-й Мещанской одна особенность, выделявшая ее среди других московских проездов. Славились улица исключительным обилием стоявших на ней часовен. Объяснялось это просто: издавна по дороге двигались богомольцы в Троице-Сергиеву лавру. Конечно, многие из них считали своим святым долгом заглянуть в каждую попавшуюся по пути «святыню» и по возможности оставить в заботливо повешенных у входа кружках свою копейку, а то и целый алтын. Так что, несмотря на острую конкуренцию, монастырям – владельцам часовен – жаловаться на отсутствие доходов не приходилось.



Вид 1-й Мещанской улицы. 1935 г. Вдали видны Крестовские водонапорные башни

Страшный удар своеобразному бизнесу на 1-й Мещанской нанесло открытие железной дороги от Москвы до Сергиева Посада, оттянувшей на себя практически весь поток паломников. Лишь самые истовые из них предпочитали в качестве богоугодного подвига прошагать 75 километров до лавры пешком. Сокращение людских и финансовых потоков негативным образом сказалось на часовнях – их почти перестали ремонтировать, яркая некогда окраска пожухла, кое-где даже начала обваливаться штукатурка. Украшению улицы они никак не способствовали.

И уж совсем деревенской выглядела застройка Ярославского шоссе – от Ржевского (Рижского) вокзала до села Алексеевского (где позже возник Главный вход ВДНХ). И хотя территории, по которым оно проходило, вошли в официальные границы города еще в начале XX века, за истекшие с той поры десятилетия никаких особых изменений ни в застройке, ни в состоянии инфраструктуры не произошло.

Конечно, большая часть домов была лишена элементарных городских удобств – водопровода, канализации, а многие – даже электроснабжения. Зато исправно коптели московское небо сотни печек самого разного калибра, а в тесных, антисанитарных кухнях отравляли воздух тысячи керосинок и примусов. Особо церемониться с этими наглядными свидетельствами вековой московской нищеты не приходилось, и потому можно было спокойно расчищать площадки для нового строительства. Важным был и тот факт, что и ширина 1-й Мещанской на большей ее части была вполне достаточной, работ по исправлению красных линий практически не требовалось. Это также упрощало задачу реконструкции.

К сожалению, ширина улицы использовалась не лучшим образом. По самой ее середине проходили трамвайные пути с опорами контактной сети, вдоль тротуаров тянулись узкие газоны. Оставшаяся часть улицы была покрыта грубой булыжной мостовой. В 1931 году ее попробовали привести в порядок, пригласив для этой цели американцев из фирмы «Сибрук». Те в течение нескольких дней заасфальтировали солидный участок улицы, а затем перекрыли на нем движение на целых две недели – для обретения асфальтом надлежащей прочности¹⁸. Однако и это не помогло – американская технология не учитывала разницы климатических и гидрогеологических условий Вашингтона и Москвы. Широко разрекламированное заокеанское покрытие полностью сползло с булыг всего за два года. Да и двухнедельный перерыв в движении никак не подходил для благоустройства оживленных улиц, и потому, махнув рукой на американцев, московские дорожники занялись поиском собственных технических решений, ориентированных именно на московские условия.

Здесь же, на 1-й Мещанской, были проведены экспериментальные работы по бурению и изысканиям инженерно-геологического типа, ставшие первым этапом научной систематизации гидрогеологических данных Москвы¹⁹.

В сентябре 1935 года с улицы исчезли трамвайные пути – их перенесли на параллельную 2-ю Мещанскую (ныне улицу Гиляровского). В 1938 году по улице пролег маршрут троллейбуса. Пришлось повозиться и с неровным, ухабистым рельефом – срезать небольшие горки, засыпать впадины. В ряде мест уровень тротуаров был опущен на целый метр, из-за чего кое-где полуподвальные этажи старых домов превратились в полноценные первые. Всего в ходе этих работ было перемещено более пяти тысяч кубических метров грунта.

¹⁸ Щербо Г. М. Московские мостовые за 900 лет. М., 1996.

¹⁹ Ломовский Ф. П., Мальшиченко Н. А. Геология, гидрогеология и условия проектирования подземных частей зданий // Строительство Москвы. 1938. № 12.

Дорога к выставке

Наконец, в 1936 году произошло событие, благодаря которому 1-я Мещанская улица и Ярославское шоссе оказались в центре внимания градостроителей. На самом высоком уровне было принято решение о переносе места сооружения комплекса Всесоюзной сельскохозяйственной выставки, первоначально планировавшейся в районе Лихоборы – Коптево, в Останкино. Тем самым будущий проспект превращался в главный путь, ведущий от центра города к выставке. И этот путь следовало сделать достойным отводимой ему почетной роли.

Поскольку открытие ВСХВ намечалось на 1937 год (правда, в действительности она открылась лишь в 1939-м), времени на раскачку у архитекторов и строителей не оставалось. Быка следовало брать за рога. В силу этого вполне понятно, что застройка будущего проспекта развернулась раньше, чем на других московских магистралях.

Стартовой точкой стало решение Президиума Моссовета о полной реконструкции 1-й Мещанской улицы. Согласно решению к строительству новых домов собирались приступить уже с марта. Всего между площадями Колхозной и Ржевского вокзала планировалось возвести 19–20 семиэтажных домов (всего 85 секций) объемом от 22 до 80 тысяч кубометров. Сохраняемые капитальные старые сооружения надстраивались для выравнивания высоты со своими новыми соседями²⁰.

Для расчистки площадок под строительство требовалось снести 102 (из общего числа 172) стоявших на улице маленьких строений. Их жилая площадь составляла 18 тысяч квадратных метров, но эти потери с лихвой перекрывались новыми домами, жилплощадь которых равнялась 74 тысячам квадратных метров. Еще 9 тысяч должна была принести надстройка. Расширение улицы предусматривалось лишь незначительное, в основном с четной стороны. Между Грохольским и Больничным переулками сохранялась существовавшая ширина в 42 метра, а за Больничным улицу планировалось слегка спрямить при ширине в 47 метров²¹.

Наиболее узким оставался начальный участок, прилегавший к Колхозной площади. Здесь стояло несколько многоэтажных жилых домов. Среди них выделялись строения под номерами 3 (1890-е годы, архитектор В. П. Загорский), украшенный кариатидами работы С. Т. Коненкова, и 5, выстроенный в те же годы по проекту известного зодчего Р. И. Клейна.

Однако самое интересное в историческом плане строение стояло на противоположной стороне. Владение под нынешним номером 16 в XVIII веке принадлежало купцу Л. И. Долгову, дочери которого выходили замуж за архитекторов. По проекту одного из зятьев – В. И. Баженова – и выстроил купец свой особняк. А так как достоверных работ этого самого знаменитого московского зодчего известно совсем немного, небольшой домик входит в число первоклассных достопримечательностей.

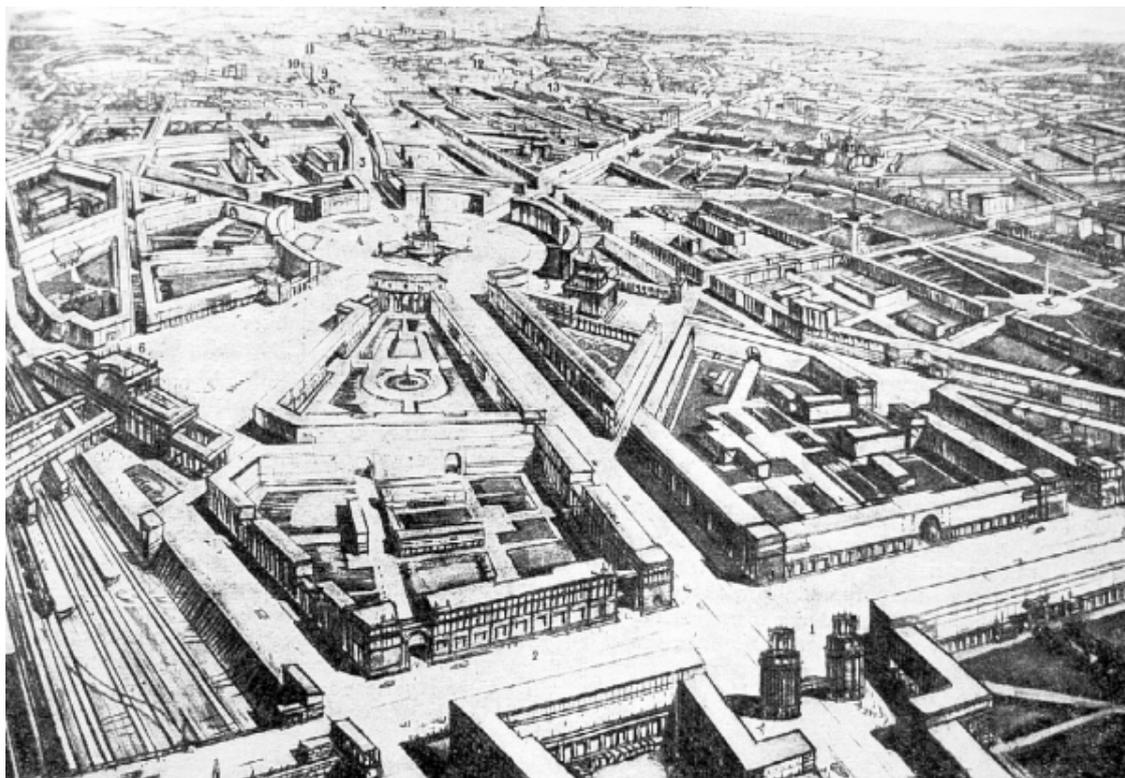
Заслуживали сохранения и несколько домов, расположенных дальше по улице. Под номером 19 числится солидный доходный дом, выстроенный в 1903 году архитектором Н. П. Матвеевым. Дом № 41, возведенный в конце XIX века, интересен мощными атлантами на фасаде, а соседний особняк № 43 представляет собой работу известного мастера модерна Ф. О. Шехтеля (1896 год). Правда, надстройка 1930-х годов сильно изменила его первоначальный «готический» облик.

Большую часть остальной застройки составляли маленькие, ветхие, зачастую деревянные или полудеревянные домики. Видимо, поэтому руководимая Г. Б. Бархиным 4-я архитектурно-планировочная мастерская Моссовета, которой еще в 1933 году было поручено разрабатывать проекты реконструкции луча улица Дзержинского – Сретенка – 1-я Мещанская, уделяла

²⁰ Москва на стройке // Строительство Москвы. 1935. № 17–18.

²¹ Родин А. Ф. 1-я Мещанская // Там же. 1936. № 8.

больше внимания первым элементам цепочки, почти полностью обходя бедную застройкой Мещанскую²². Считалось, что сколько-нибудь значительных в архитектурном отношении строений на 1-й Мещанской нет, поэтому особо церемониться с ней не приходилось. Согласно эскизным наброскам планировки практически вся прилегающая к улице застройка стиралась с лица города, а вместо нее должны были возникнуть прямые и широкие проспекты, идеально круглые площади, ряды одинаковых на вид и очень пышных домов, плотно окаймляющих периметры мелких кварталов. Единственным массивом старой застройки, который предполагалось пощадить, были многоэтажные дома с левой стороны в начале улицы²³.



Эскизный проект планировки района 1-й Мещанской улицы. 4-я архитектурно-планировочная мастерская (руководитель Г. Б. Бархин). 1934 г. Проект предусматривает практически полное уничтожение всей застройки, включая капитальные сооружения – дома дешевых квартир имени Солодовникова, Рижский вокзал и другие, сохраняя лишь Крестовские водонапорные башни (на рисунке – справа внизу)

Реальная жизнь плохо согласовывалась с наметками проектировщиков. Реконструкция луча развернулась не от центра, а от окраинной 1-й Мещанской. И застраивать ее пришлось не сплошными шеренгами представительных зданий, а вставлять новые дома в разрывы между сохраняемыми капитальными старыми постройками. К такому повороту событий 4-я мастерская явно оказалась не готовой.

²² Бархин Г. Реконструкция магистрали улица Дзержинского – 1-я Мещанская // Строительство Москвы. 1934. № 1.

²³ Бархин Г. Б. Дзержинский район // Строительство Москвы. 1935. № 7–8.

Первые проекты

В силу этих, да и ряда других более объективных причин реконструкция 1-й Мещанской была пущена практически на самотек. Быстро сносились наиболее безобразные хибарки, а на освобождаемых местах не менее быстро закладывались фундаменты многоэтажных зданий. Их заказчиками выступали различные ведомства и организации, проектировали их разные архитекторы, по-разному велось финансирование и материальное снабжение строек.

Справедливости ради нужно отметить, что попытку внести некий порядок в набравшую скорость реконструкцию предпринял отдел проектирования Моссовета. В его экспертной комиссии должны были рассматриваться все проекты, которые начали поступать уже весной 1936 года. Поскольку никаких конкретных рекомендаций по облику новых зданий 4-й мастерской подготовлено не было, каждый автор творил так, как подсказывала ему «творческая индивидуальность» и позволяли способности. У некоторых архитекторов задача усложнялась необходимостью включать в проектируемые здания старые, относительно приличные строения.

С такой проблемой столкнулся, например, Д. Булгаков из 4-й проектировочной мастерской. Ему достался участок под № 7–9 (нынешний № 7-11), на котором стояли сразу два капитальных, хотя и страшноватых доходных дома. Зодчему удалось предложить решение, согласно которому надстраиваемые корпуса довольно органично включались в огромный объем нового здания. Удачно разрешил он и другую проблему – оформить своим домом пересечение улицы и вновь проектируемой магистрали. По Генеральному плану реконструкции Москвы 1935 года она должна была связать Белорусский вокзал с Комсомольской площадью. Забегая вперед, стоит отметить, что этот замысел так и не реализовался, оставив, правда, заметные вещественные следы в застройке города. Одним из них стала и особо нарядная отделка северного фасада булгаковского дома, обращенного в ничем не примечательный скверик сбоку проспекта Мира.

Экспертная комиссия признала разработанную зодчим объемную композицию удовлетворительной, но предложила коренным образом изменить внешнюю архитектуру, отметив ее излишнюю плакатность, грубость и полное отсутствие согласования с архитектурой соседних домов.

Эскизный проект застройки следующего участка (№ 13–17, ныне № 15) представил архитектор К. И. Джус (4-я АПМ). Экспертная комиссия проект одобрила, хотя и порекомендовала в ходе дальнейшей проработки уменьшить этажность башни, которой зодчий намеревался выделить угол своего дома. При этом эксперты как-то не обратили внимания на резкое различие в решении фасадов обоих зданий: строгость работы Джуса плохо сочеталась с подчеркнутой декоративностью дома Булгакова.

Следующим на суд комиссии переработанный проект восьмиэтажного жилого дома представил архитектор С. Г. Андриевский из 6-й архитектурно-проектной мастерской. Ему достался участок № 49–53 (ныне № 45). Предложенный чрезвычайно эффектный фасад с обильно остекленными лестничными клетками комиссия одобрила без существенных замечаний, рекомендовав его к дальнейшей разработке.

Меньше повезло архитекторам В. П. Егорову и В. Н. Колпаковой из 4-й АПМ. Их задача была непростой, поскольку на участке № 61–67 (ныне № 53) уже стояли два разномастных пятиэтажных дома. Их предстояло надстроить и включить в единый объем нового восьмиэтажного здания. Экспертиза приняла объемное решение, однако внесла существенные замечания по внутренней планировке и архитектуре фасада.



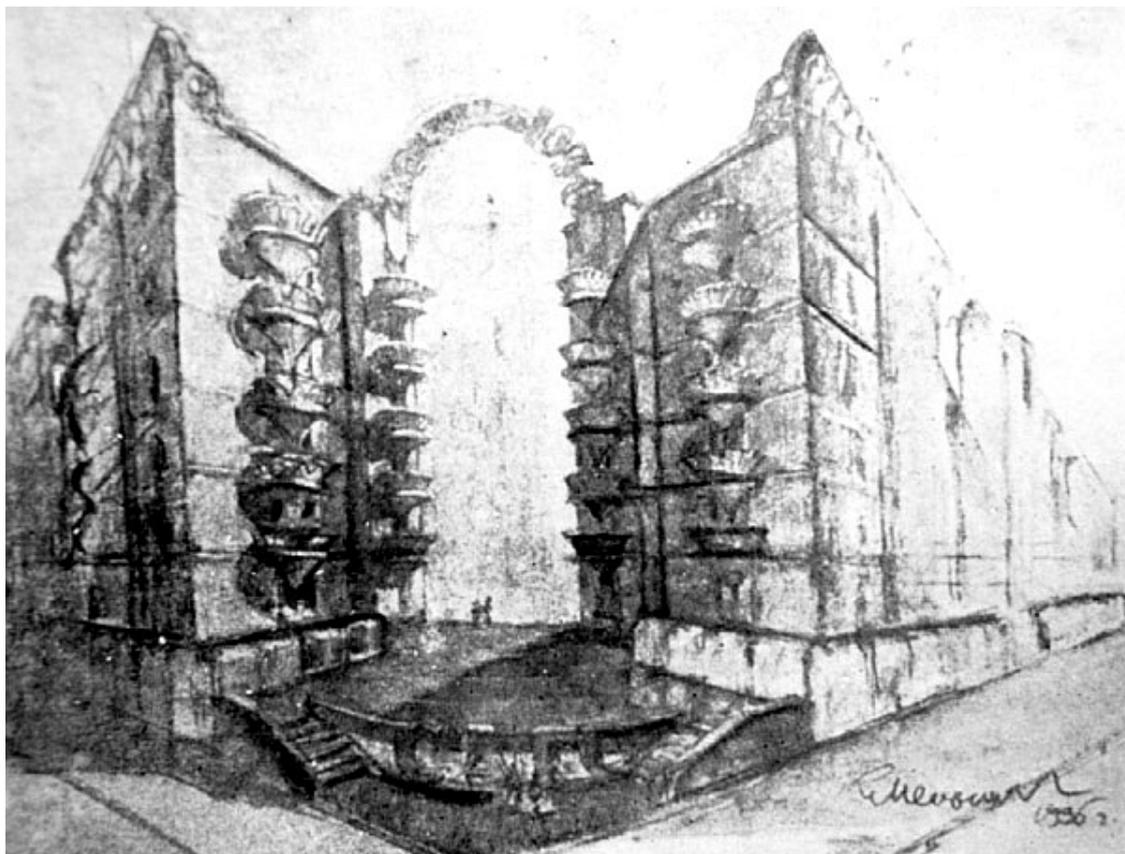
***Проект жилого дома № 61–67 (не осуществлен).
Архитекторы В. П. Егоров и В. Н. Колпакова. 1936 г.***

Соседний участок № 69–73 (ныне № 57) должен был застраиваться по проекту Максимова (4-я АПМ). И вновь проект утвердили, хотя общее решение здания заметно отличалось от запланированного соседа.

Жилой дом на участке № 77–85 (ныне № 71) проектировали в 5-й АПМ, которой руководил Д. Ф. Фридман. Почтенный мастер доверил ответственную работу «молодежной бригаде» в составе архитекторов Нестерова, Минкова и Яковлева. Молодежь постаралась и снабдила фасад дома атрибутами «классической» отделки – колоннадами нижних этажей. Руководитель мастерской помощи авторам не подал, да и экспертная комиссия проект в целом приняла, отметив лишь отдельные недостатки. Как показали последующие события, на неопытных зодчих следовало обратить большее внимание.

Настоящую сенсацию вызвала работа одного из признанных лидеров архитектуры авангарда К. С. Мельникова. Ему поручили спроектировать жилой комплекс близ Ботанического сада. На этом весомом основании зодчий оформил балконы в виде букетов цветов, а между корпусами перекинул на уровне крыш легкие арки, украшенные мелкими выступами, которые в равной степени могли напоминать плакаты с лозунгами или засушенные для гербария растения²⁴. Кое-кому эти арки показались даже похожими на зубастые пасти. Естественно, проект был полностью отклонен.

²⁴ Алабян К. С. Против формализма, упрощенчества, эклектики // Архитектура СССР. 1936. № 4.



Проект жилого дома (не осуществлен). Архитектор К. С. Мельников. 1936 г.

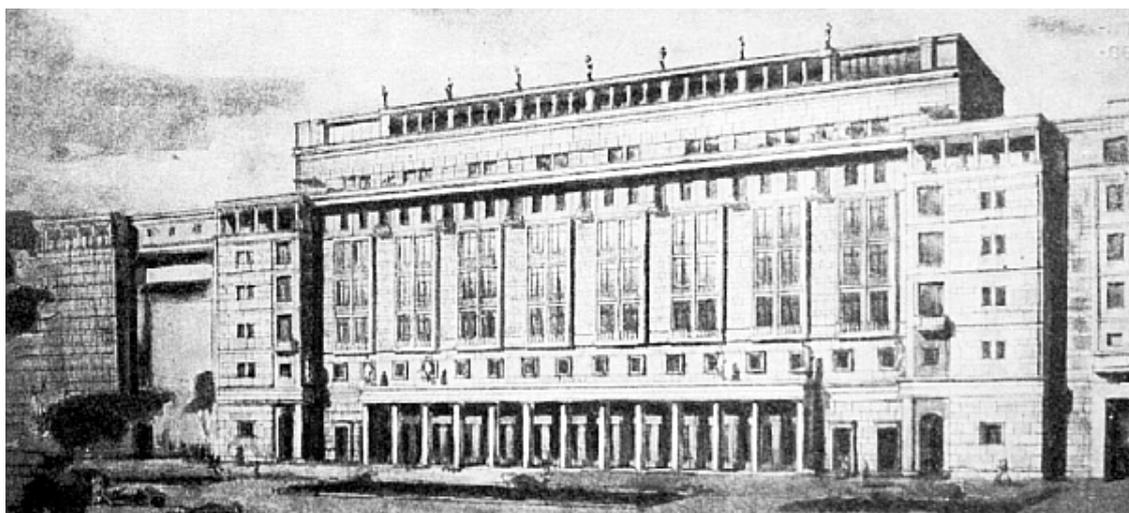
Большей части перечисленных выше проектов повезло – быстро или медленно, но они были осуществлены. Зато плачевной оказалась судьба нескольких других разработок, которые так и не дождались воплощения в кирпиче и бетоне. И это притом, что проекты были рассмотрены и одобрены. Так, экспертная комиссия утвердила проект жилого дома на участке № 87–95, составленный архитектором М. В. Крюковым. Другой зодчий, А. Е. Туркенидзе, из 11-й архитектурно-проектной мастерской, разработал целых два варианта застройки порученного ему участка. Комиссия утвердила один из них, дававший возможность объединить в комплекс старый четырехэтажный и новый дома. Но ни тот ни другой вариант реализации не получил.

Такая же печальная судьба постигла и еще несколько проектов жилых домов, которые были приняты экспертной комиссией за основу для дальнейшей разработки: на участке № 98-112 (архитектор Н. И. Транквилицкий из 7-й АПМ), на участке № 82–88 (архитектор М. С. Жиров из 4-й АПМ), на участке № 90–96²⁵. Последнему дому на углу со Средней Переяславской улицей особенно не повезло. Первоначальным его заказчиком выступал Наркомтяжпром, для которого архитекторы А. Е. Аркин и А. С. Машинский из 3-й архитектурно-проектной мастерской еще в 1934 году выполнили проект многоэтажного здания²⁶. Устранение многочисленных замечаний потребовало немалого времени, и утвержден проект был лишь в 1936 году²⁷. Однако по каким-то причинам стройка так и не развернулась.

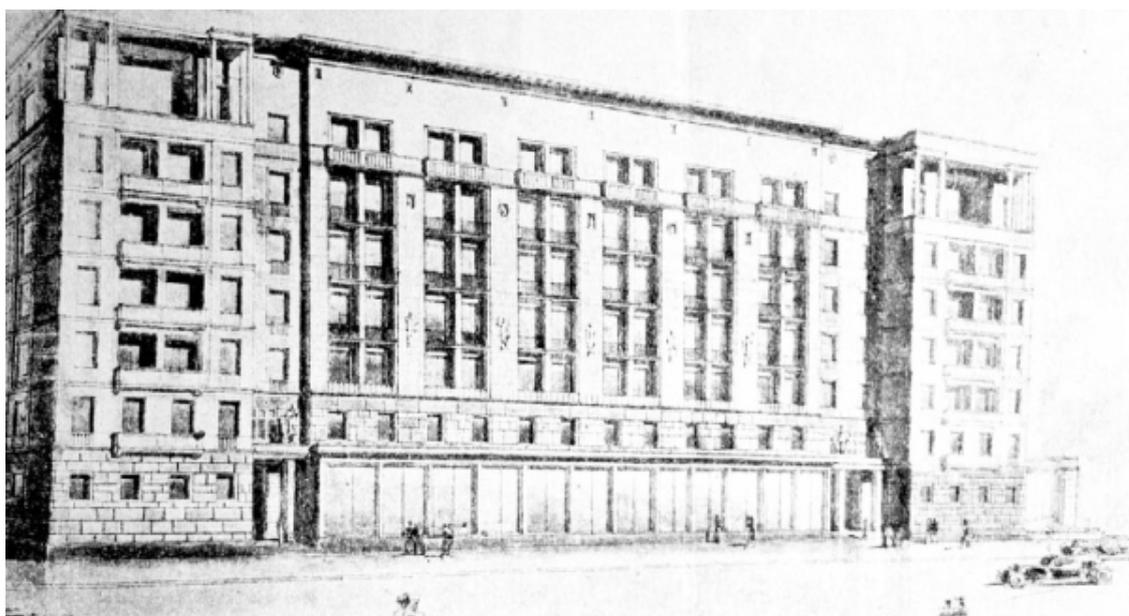
²⁵ *Реконструкция 1-й Мещанской улицы // Строительство Москвы. 1936. № 2.*

²⁶ *Проектная практика // Там же. 1934. № 9.*

²⁷ *Москва на стройке // Там же. 1936. № 8.*



*Проект жилого дома № 90–96 (первоначальный вариант).
Архитекторы А. Е. Аркин и А. С. Машинский. 1934 г.*



*Проект жилого дома № 90–96 (не осуществлен).
Архитекторы А. Е. Аркин и А. С. Машинский. 1936 г.*

Правда, в соответствии с этим проектом (с учетом некоторых изменений) в 1940 году дом все же выстроили, но не на проспекте Мира, а совсем в другом месте. Нынешний адрес этой работы Аркина и Машинского – Беговая улица, 4.

Спустя два месяца комиссия вновь собралась для рассмотрения переработанных и доработанных проектов, предназначенных к реализации на 1-й Мещанской. Проект дома № 38–46 (нынешний № 40), авторами которого были Парусников и Соболев (1-я АПМ) удостоился утверждения. Архитекторы спроектировали обширный комплекс, который должен был протянуться от Ботанического сада до угла Безбожного (ныне Протопоповского) переулка. В состав

комплекса следовало включить доходный дом (под нынешним № 36). Его предполагалось надстроить и одновременно привести фасад в соответствие со вновь проектируемым домом.



Жилой дом № 45. Архитектор С. Г. Андриевский. 1936–1938 гг.

Менее удачно выступили архитекторы М. С. Шерфетдинов и А. В. Пекарев из 1-й архитектурно-проектной мастерской. Представленный ими проект дома на участке № 52–58 (нынешний № 50) комиссия потребовала доработать, изменив оформление двух верхних этажей.

Общее одобрение вызвала работа Д. Д. Булгакова (4-я АПМ), который учел замечания предшествующего обсуждения. Комиссия проект утвердила, предложив лишь повысить среднюю часть (впадину) здания, сделав это за счет парапета, и обогатить фасад балконами. Заодно с небольшими замечаниями утвердили и проект соседнего дома № 9-17 (нынешний № 15), представленный К. И. Джусом.

На сей раз отрицательную оценку получила разработка архитектора С. Г. Андриевского (№ 49–53), которая ранее была в принципе одобрена. Комиссия отметила неприемлемое решение арок и эркеров на фасаде. Однако сроки начала строительства поджимали, а потому автору предложили представить новый проект в кратчайшие сроки, причем даже разрешили выполнить его не тушью, как полагалось, а карандашом.

За дело!

Осуществление одобренных комиссией проектов начиналось сразу: открытие выставки планировалось на 1936 год, и ведущую к ней магистраль следовало преобразить быстро. О роли ВСХВ в формировании будущего проспекта напоминали две откровенно декоративные башенки, открывающие застройку его обеих сторон. В 1938 году эти башни пристроили к углам старых домов по проекту архитектора М. Рубина²⁸. В то время их украшала дата 1939 – год открытия выставки. Возобновление работы ВСХВ после войны вызвало перестройку башен и замену даты открытия на 1954 год. К сожалению, одна из них была уничтожена в 1997 году.

В 1936 году, раньше многих других, начал сооружаться жилой дом Артиллерийской академии. Первая очередь по переработанному проекту А. В. Пекарева и М. С. Шерфединова была завершена в 1938 году, вторую очередь этого же дома, но для ОГИЗа (объединения государственных издательств) начали строить в 1940 году, а завершили в 1946-м, правда, уже для сотрудников Наркомата электростанций.

В 1936–1938 годах был воплощен в жизнь и проект П. А. Нестерова с И. В. Минковым, также основательно переработанный. Новый комиссия утвердила, правда вновь предложив решить фасад здания в более свежих формах, ликвидировав остатки архаичности.

На правом углу Капельского переулка и проспекта Мира возвышается импозантный шестиэтажный жилой дом (№ 51) с колоннадой из восьмигранных колонн по первому этажу и с балконами. Выстроенный в 1937 году, он предназначался для сотрудников Телеграфного агентства Советского Союза (ТАСС). Архитектор Г. И. Глущенко в проектировании дома удачно избежал превращения здания в скучную коробку, вычленив и выдвинув вперед центральную часть фасада по проспекту, отодвинув назад боковые части, сделав их, таким образом, как бы флигелями.



²⁸ *Архитектор в солдатской шинели*. М., 1985.

Башни при въезде на 1-ю Мещанскую улицу. Архитектор М. Рубин. 1939 г.



Жилой дом № 71. Архитекторы В. И. Минков и П. А. Нестеров. 1937 г.



Жилой дом № 51. Архитектор Г. И. Глущенко. 1937 г.

Но красивый дом ТАСС, основной массив которого тактично отступает от красной линии, открывает вовсе не привлекательный брендмауэр следующего строения под № 53. Стоявший здесь старый дом был надстроен и заново оформлен, однако его не слишком удачное в новых условиях местоположение изменить не смогли. Винить зодчих в этом просчете нельзя – в данном случае наиболее наглядно проявились недостатки пунктирного характера реконструкции улицы.

Несмотря на все трудности и промахи, к 1937 году успели завершить строительство домов № 55 (нынешний № 51) для ТАСС, № 66–68 для Наркомвода, № 77–85 для управления канала Москва-Волга, № 90–96 для АН СССР. Помимо этого были надстроены дома № 48–50 (нынешний № 44) и 57–59 (нынешний № 53)²⁹.

Широкое строительство на проспекте продолжалось и в последующие годы, причем его плоды становились все совершеннее.

В число лучших вошел дом по проспекту Мира, 40, выстроенный в 1939 году по проекту И. Н. Соболева, который использовал для украшения фасадов не роскошные и никому не нужные колоннады, арки и карнизы, а элементы, являющиеся необходимой принадлежностью жилого дома: оконные проемы, двери, эркеры и конечно же балконы. Главным акцентом стали прямоугольные эркеры, поднимающиеся на семь из восьми этажей фасада. Внешняя обработка их была выполнена в духе многоярусных сооружений Древнего Рима. К бокам эркеров прилепились большие, просторные балконы, держащиеся на подпорках. В этих чисто конструктив-

²⁹ Мандель Е. В., Родин А. Ф. Ростокинский район // Строительство Москвы. 1937. № 23–24.

ных элементах архитектор увидел возможность показать свое знакомство с классикой и решил их в виде легких портиков.

Решение И. Н. Соболева казалось более разумным, чем оснащение дома всевозможными бутафорскими колоннадами, портиками. Но, правильно выбрав основной мотив, архитектор реализовал его в архаичных формах, позаимствованных в итальянском зодчестве эпохи Возрождения. Большой вынос балконов обусловил наличие подпорок под ними в виде ярусов колонок, в совокупности создавших мощную, самодовлеющую конструкцию. Вставленная посередине нее вертикаль эркера обработана в духе ярусных сооружений Древнего Рима. На этом фоне довольно нелепо смотрятся мощные бетонные подкосы, поддерживающие балконы, выходящие в переулок и хорошо просматривающиеся с улицы.

Впрочем, сам автор утверждал, что строго судить его творение рано – ведь дом представлял собой лишь первую очередь широко задуманного комплекса, который должен был протянуться до Ботанического сада. Возможно, осуществись эти планы, весь прилегающий участок проспекта выглядел бы лучше, но, увы, все планы спутала война...³⁰

И хотя дом по проспекту Мира далеко не шедевр архитектуры, внешность его ярка и оригинальна – благодаря балконам.

Опыт первых новостроек на проспекте показал, к каким печальным последствиям ведет рассогласованность деятельности зодчих. Однако серьезных выводов сделано не было, и все продолжалось по-прежнему. Проектирование трех очередных домов, строительство которых намечалось в конце улицы по ее правой стороне, было передано трем архитекторам, причем ни один из них ничего не знал о работе своих коллег. Архитекторы Бумажный, Кельмишкайт, Вайнштейн ни разу не обсуждали вопросы совместного проектирования. В результате творения Бумажного и Кельмишкайта оказались немного схожими, а вот проект Вайнштейна был выполнен совсем в другом плане³¹. Это, правда, не имело никакого значения, поскольку из трех запроектированных домов выстроенным оказался лишь один – архитектора Л. О. Бумажного (нынешний № 73). После завершения строительства в 1939 году он удостоился премии Моссовета, присуждаемой за лучшее жилое здание года. В качестве достоинства призера отмечался его простой и строгий фасад, удобная планировка квартир.

³⁰ Шасс Ю. Образ жилого дома // Архитектура СССР. 1939. № 4.

³¹ Булгаков Д., Маркузе И. Нет единого архитектурного решения // Строительство Москвы. 1938. № 15.



Жилой дом № 73. Архитектор Л. О. Бумажный. 1939 г.

Дом № 54 на углу с Орлово-Давыдовским переулком был начат в 1940 году по проекту архитектора А. В. Власова для сотрудников автомобильного завода имени Коммунистического интернационала молодежи (КИМ). Основным элементом решения фасадов архитектор определил балконы, придав их ограждениям различный рисунок и разбросав их по стене в живописном порядке. При этом, как и везде на 1-й Мещанской, даже не было сделано попытки согласовать оформление с уже выстроенными и еще проектируемыми соседями. Правда, последний фактор уже не имел существенного значения – вновь запроектированным домам не суждено было появиться, да и стройка дома № 54 остановилась летом 1941-го. Закончили дом лишь в 1946 году, для Министерства транспортного машиностроения³².

Да, судьба одобренных проектов сложилась по-разному. Некоторым из них посчастливилось после многочисленных переработок и доработок воплотиться в жизнь, другие же так и остались на бумаге. Причинами столь обидного явления могли быть как органические пороки самого проекта, так и не зависящие от архитекторов факторы – отсутствие финансирования, передача участка другому застройщику и прочие тому подобные объективные обстоятельства. Но самым печальным оказалось даже не это.

Первый этап массового строительства на Мещанской далеко не оправдал надежд на появление в Москве архитектурного ансамбля, способного служить примером для последующих реконструктивных работ. Каждый из архитекторов-авторов работал сам по себе, в изоляции от своих коллег. В такой обстановке о согласовании проектов, выпускаемых даже зодчими одной проектировочной мастерской, говорить не приходилось. Помочь в этой беде могла бы эксперт-

³² Чернобыльский Д. Новые проекты жилых зданий в Москве // Архитектура СССР. 1940. № 9.

ная комиссия, но она рассматривала проекты по отдельности, оценивая их индивидуальные качества, не обращая внимания на вклад каждого в общий облик улицы.

И конечно, никак не способствовал украшению 1-й Мещанской принятый точечный, пунктирный способ реконструкции. Новые здания становились в шеренгу среди сохраняемых лучших старых домов. Эти последние, ранее возвышавшиеся над убогим окружением, теперь потерялись, провалились в ряду новой застройки. В результате застройка улицы подросла, но не подравнялась.

За парадным фасадом. Необыкновенный квартал

Квартал, ограниченный проспектом Мира, Протопоповским, Астраханским, Яблонным и Орлово-Давыдовским переулками, выделяется из старомосковских кварталов своими размерами. По площади ему нет равных во всей округе. И потому на его территории уместилось много интересных (хотя и не слишком известных) сооружений, с которыми может ознакомиться каждый досужий москвич или гость столицы.

Основной функцией квартала до 1917 года было «человеколюбие» – так красиво именовалось в те далекие времена то, что сегодня мы называем социальным обеспечением. До сих пор в число крупнейших сооружений квартала входит здание Набилковской богадельни (Протопоповский переулок, 25), выстроенное почти два века назад (1828–1835). Оно давно считается памятником архитектуры ампира, однако в соответствии со своим назначением (все-таки не дворец, а богадельня) выглядит скучновато и даже примитивно. Протяженный корпус напоминает казарму, лишь в центре к нему, по обычаю тех времен, приставлен шестиколонный портик, над которым возвышается тяжеловатый барабан с полусферическим куполом. Под ним когда-то располагалась церковь, без которой не обходилась ни одна крупная богадельня. А эта была не из маленьких – основатель богоугодного заведения купец Ф. Ф. Набилков завещал средства на содержание 250 человек.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.