## *Генеральный план реконструкции Москвы 1935 года*

1. **Обзор главных направлений генерального плана**

Генеральный план реконструкции Москвы 1935 года был одним из самых грандиозных градостроительных проектов ХХ века, сравнимым по своей масштабности с известным османовским планом развития Парижа. В отличие от последнего он был принят на государственном уровне. Генплан 1935 года был осуществлен почти по всем своим основным пунктам и почти в намеченные сроки. Архитектурная история Москвы разделилась на периоды до генплана 1935 года и после него. В результате выполнения генплана 1935 года два идейно несводимых воедино образа столицы (образ старой, дореволюционной Москвы и образ новой, социалистической) обрели свои четкие физические очертания, которые вошли в контекст современной российской культуры.

Обзор главных направлений генерального плана реконструкции Москвы 1935 года, а также наиболее интересных проектов плана мы начнем с обращения к истории его зарождения и создания.

До генплана 1935 года были известны два плана реконструкции Москвы (один был создан под руководством А. Щусева в 1918–1923 годах, второй – под руководством С. Шестакова в 1921–1925 годах), которые в целом можно рассматривать как попытку ухода от давления радиально-кольцевой планировки города путем создания районов-спутников и дорог-дублеров. Планировочные расчеты делали с учетом будущего роста Москвы в несколько раз и с упором на улучшение жизни горожан: комфортное жилье, соединение с природой, создание удобной транспортной сети. Для обоих планов характерна тенденция к сохранению в неприкосновенности исторической части города и застройке новых территорий. В свете этой концепции новые постройки, требовавшие огромных средств для своего строительства, выступали, прежде всего, в роли обрамления главного по значению старого города. Указанные планы были подвергнуты жесткой партийной и государственной критике, так как освоение новых территорий было дорогостоящим и, кроме того, с точки зрения идеологии, сохранение исторического облика города могло привести к возвеличиванию дореволюционной Москвы.

В начале 30-х годов начались интенсивные работы по созданию генерального плана развития Москвы, отвечающего задачам и интересам советской власти.

Первая задача заключалась в том, чтобы разрушить сложившийся в умах и сердцах людей старый образ Москвы и построить новый – столицы принципиально отличного в идеологическом, политическом и экономическом смыслах государства – Советского Союза. Нужно, чтобы «архитектурное оформление столицы полностью отражало величие и красоту социалистической эпохи» (здесь и далее закавыченные выражения являются положениями Постановления СНК СССР и ЦК ВКП(б) от 10 июля 1935 года «О генеральном плане реконструкции г. Москвы»), а ее образ вызывал восхищение всего мира.

Вторая задача – ответить на вызовы времени, связанные с:

1. острой нуждой в городском жилье, административно-производственных помещениях, общественно-государственных зданиях, обусловленной, по большому счету, переводом столицы из Петрограда в Москву;
2. осуществлением плана монументальной пропаганды, когда после публикации в 1918 году декрета СНК «План монументальной пропаганды», в Москве, как и по всей России, было снесено много памятников. Новых, большинство из которых были временные, было поставлено недостаточно, поэтому образовались идеологические и архитектурно-градостроительные «пустоты»;
3. появлением новых видов транспорта: в 1924 году в Москве появился первый автобус, а в 1933 – первый троллейбус;
4. обрушением коммунального хозяйства города;
5. потребностью в клубах и других помещениях, возникших в СССР в 20–30-х годах профсоюзов, отчислявших целенаправленно 10% профсборов на общественные постройки;
6. необходимостью довести до победного конца борьбу с беспризорностью, нищетой, криминалом как следствиями закончившейся гражданской войны.

В июле 1935 года было опубликовано постановление СНК СССР и ЦК ВКП(б) о генеральном плане реконструкции Москвы.

По этому плану в Москве сохранялась радиально-кольцевая планировка.

Одновременно, в течении десяти лет в столице должны быть:

1. созданы три магистрали-диаметра (сквозные, пересекающие весь город широкие улицы);
2. включены в транспортную артерию города набережные Москва-реки, Яузы и Водоотводного канала;
3. проведены работы по насаждению зеленых массивов и созданию парков;
4. закончены проектирование и строительство Дворца Cоветов;
5. завершены строительство и оформление разветвленной сети метрополитена.

Таковы были основные положения принятого генплана 1935 года. Большинство значимых архитектурно-градостроительных объектов нынешней Москвы – это реалии пунктов этого плана. Современные проблемы столицы – от транспортных до экологических – есть, в определенной степени, его прямое наследие. Понимание и решение насущных городских вопросов, как и проектирование будущей Москвы невозможно без обращения к анализу генерального плана 1935 года, в чем и заключается актуальность его изучения.

В генплане реконструкции Москвы 1935 года главный акцент делается на изменении образа города Москвы в глазах «трудящихся всего мира» и остального населения. Иначе говоря, довлеющее значение имеет идеологическая концепция модернизации и застройки города, подчиняющая себе все остальное. Согласно генплану, город должен стать столицей (витриной) социалистического государства, а в контексте мировой революции – всемирной столицей социализма, «образцом для всех столиц мира», как назвал позднее Москву И. В. Сталин. Разумеется, это не могло быть достигнуто без качественных изменений в инфраструктуре города, в которых тогда объективно нуждалась Москва, именно поэтому техническая сторона генплана вызывала одобрение и симпатию населения. Однако при этом (и что тоже соответствовало генплану 1935 года) новая застройка Москвы осуществлялась, по большей части, за счет уничтожения старого облика города и его символики.

По мнению власти, новая Москва как столица не просто представляет страну в целом, она отождествляется с нею. Чем как не своей мощью, ростом промышленного производства могла поразить весь мир страна Советов? Следовательно, Москва, как символ нового государства, должна была стать крупным промышленным городом. Развивающиеся производство и производственное строительство – вот непременное условие и одно из главных направлений генплана. «Рост индустриального могущества столицы, как в зеркале, отражает индустриальное могущество всего СССР. Из города по преимуществу «ситцевой», по технике и оборудованию преимущественно полукустарной промышленности Москва стала крупнейшим центром машиностроения, станкостроения и электротехники, центром тяжелой индустрии и высоко технически оснащенной текстильной промышленности» (И. Романовский. Новая Москва. Площади и магистрали. М., Московский рабочий, 1938, стр. 13).

В генплане явственно видна тенденция к тесному «пространственному союзу» промышленного и жилищного строительства, если принять во внимание его установки на стирание окраин и развитие типовой застройки. Можно указать и на отсутствие достаточно проработанного санитарно-гигиенического, то есть социального аспекта планировки. Вплотную к заводам и производствам, без должного учета их возможного расширения и изменения технологии, выстраиваются жилые кварталы, наполненные одинаковыми домами.

В качестве ведущих эстетических принципов застройки выступают масштабность и монументальность, симметрия. В угоду пристрастию к крупным архитектурным формам изгоняется все мелкое, изогнутое, уютное. Везде должны доминировать «здания-монументы», которые «полным голосом будут говорить об архитектурном богатстве, о бьющей через край полнокровной жизни социалистической столицы» (Москва. Рабочая Москва, 1935, стр. 108). Приветствуется все крупное, массивное, ровное, касается ли это парков (маленькие газоны и скверы приносятся в жертву масштабным аллеям и паркам), улиц, сооружений (особенно фасадных). Стремление к продуманной красивости архитектурных форм выглядит как принуждение к тотальной гармонии.

Нельзя не заметить и насаждаемой ансамблевости и иерархичности как между ансамблями, так и внутри ансамбля. «Отдельное жилое здание рассматривается как органическая часть городского ансамбля, его архитектурный облик подчиняется общему градостроительному замыслу» (Новые жилые дома Москвы // «Советское искусство», 25.04.1950). В генплане присутствует четкое (даже указательное) выделение пунктов, «требующих наиболее выразительного и парадного оформления» и, соответственно, других, не «требующих наиболее выразительного и парадного оформления».

Весь проект генплана подается под лозунгом «заботы о человеке»: «Все, что делается в Москве во исполнение великого сталинского плана реконструкции, проникнуто одной основной мыслью: заботой о человеке» (П. Лопатин. Хозяйство великого города. М., Московский рабочий, 1938, стр. 126). Однако, указывая на масштабные сносы, предстоящие по плану, и тщательно расписывая их, авторы в самых общих чертах говорят об обеспечении населения жильем, не оговаривая права и возможности жителей сносимых зданий. Такая же картина складывается и в вопросе о зеленых насаждениях. Их повсеместно планируемое уничтожение (в центре, на Бульварном кольце, на Садовом кольце и в других местах) оправдывается строительством масштабных парков, гигантских газонов и скверов. Мелкие газончики и деревья вокруг домов, как не отвечающие масштабам зеленого строительства, должны быть снесены. Вместо них генплан обещает «создать лесопарковый защитный пояс в радиусе до 10 км, состоящий из равномерно расположенных крупных лесных массивов, берущих свое начало в загородных лесах и служащих резервуаром чистого воздуха для города и местом отдыха для населения».

Нельзя обойти вниманием этический аспект отдельных положений генплана, касающихся реконструкции существующих городских кладбищ и религиозных святынь. Этот вопрос решается в контексе агрессивной атеистической политики, проводимой советской властью. Реконструкция сводилась к закрытию кладбищ и разбивке на их территории парков (например, парк на месте кладбища на Можайском шоссе, на месте Миусского кладбища, кладбища Симонова монастыря; предполагалось превращение в парк и знаменитого Ваганьковского кладбища). И только в редких случаях авторы генплана говорят о возможности переноса праха усопших на новые кладбища. Такой чести удостаиваются только те лица, чья деятельность ценна с точки зрения критериев пролетарской культуры. На площадках снесенных или запланированных к сносу известных и знаковых для русской истории монастырей должны быть построены общественные здания (например, на месте Страстного монастыря), дома культуры (например, на месте Симонова монастыря), важные районные учреждения (например, на месте Андроньева монастыря).

Планом в плане является строительством метрополитена. Оно «выбивается» из общего плана, ибо идет с опережением – так первая очередь метро была пущена 15 мая 1935 года, то есть еще до утверждения генплана 10 июля 1935 года! Отсюда необходимые изменения в магистральном и уличном планировании вносятся после утверждения планировки в целом. Получается, что не генплан (как общее), а метрополитен (как частное) во многом определял будущую планировку Москвы и трассировку его людских потоков.

Истории с почти детективным подтекстом разворачиваются вокруг доминант генплана 1935 года – построек, под которые подтягивается планировка зданий и транспортных развязок. В роли таких доминант выступают объекты, носящие заведомо утопический, даже миражный характер, ибо они описываются в таких размерах и цифрах, что изначально выглядят скорее заданными архитектурными идеалами, нежели реальными проектами. Это Дворец Советов со стометровой фигурой Ленина на вершине здания; занимающий целый переулок оперный театр им. Немировича-Данченко; огромная улица-аллея для парадного подхода к Красной площади трудящихся масс во время демонстраций 1 мая и 7 ноября; немыслимых размеров здание Наркомтяжпрома («Дом промышленности» на Красной площади) и другие.

Генеральный план реконструкции и развития Москвы основывался на произвольном расчете настоящего и будущего населения Москвы. По данным первой переписи населения СССР (началась в 1926 году) общее число граждан страны составляло 147 млн. человек. Из них в городе проживало только 18%. В то же время население Москвы к 1929 году уже дошло до 2,5 млн. человек! Но в постановлении от 10 июля 1935 года генплан рассчитан на город с населением только в 5 млн. человек: «Ограничить пределы роста г. Москвы и принять в основу расчетов территории города численность городского населения примерно в пять миллионов человек», – сказано в Постановлении СНК СССР и ЦК ВКП(б) от 10 июля 1935 года.

Хотя словосочетание «научно обоснованное» сопровождало все выступления создателей генплана и авторов шумной кампании вокруг него, нельзя не видеть, что обоснование положений генплана было, по преимуществу, идеологическим. Образ дореволюционной Москвы рисовался диким, грязным: «В грязи, в азиатском бескультурьи, невежестве пребывала и столица «российская» (И. Романовский. Новая Москва. Площади и магистрали. М., «Московский рабочий», 1938, стр. 10). Все прежнее обустройство города представляли несправедливым, «унижающим пролетария», технически отсталым и коммунально неоснащенным: «Водопровод и канализация обслуживала только центральные улицы. На рабочих окраинах были грязные трущобы, покосившиеся лачуги, непросыхающиеся лужи» (П. Лопатин. Хозяйство великого города. М., «Московский рабочий», 1938, стр. 3). Историческое и культурное значение многих памятников преуменьшалось, а иногда и вовсе отрицалось. Одновременно создавался образ рачительной власти, сохраняющей все лучшее и заново строящей самый лучший город. «Когда, по предложению т. Сталина, мы начали ломать эту старину, сметать азиатчину, строить новый, культурный, социалистический город, … господа стали выражать неудовольствие: дескать, не на что будет смотреть в Москве. Мы им можем на это сказать: господа, приезжайте к нам теперь смотреть не азиатчину, не музей старины, а величайшие сооружения, учитесь у нас архитектуре, любуйтесь красотой и культурой, которые могут дать только растущая и цветущая страна советов – страна социализма – и ее культура» (И. Романовский. Новая Москва. Площади и магистрали. М., «Московский рабочий», 1938, стр.12) Отсюда оправдание большинства положений генплана и недопущение его критики, а главный аргумент: противники генплана – противники власти и народа.

Заявленный план реконструкции Москвы представляет собой план развития города с точно определенными, заданными раз и навсегда размерами и количеством населения, обеспечиваемого рассчитанным минимумом городских удобств (метраж, электричество, газ, центральное отопление и т.д.) и общественным транспортом в достаточном количестве. Любое, мало-мальски значительное увеличение населения Москвы, личного автотранспорта и прочего могло вызвать обвал выстроенного минимума, поэтому тоталитарная власть жестко держалась за институт прописки (паспортная система и институт прописки были введены в СССР в 1933 году) и регулирование численности населения Москвы. Ни в одном месте текста генплана не предусматривается даже возможность иного цифрового расклада. Генплан 1935 года демонстрирует присущее всей сталинской культуре ощущение вечности и идеальности.

Архитектура в таком городе играет важную социально-распределительную роль. Именно архитектура определяет монументальность, фасадность, иерархичность и ликующую приподнятость Москвы как столицы социализма. Монументальность, восторг, величие – вот чувства, которые должен вызывать город у жителей и гостей столицы. Город для пропаганды, для производства, для доказательства преимущества социализма, но не для человека, не для индивидуума, в лучшем случае – для коллектива. Последний очень органично вписывается в архитектонику тоталитарного города: демонстрации, парады, физкультурные праздники. Не человек, не личность, а масса, которая, по словам Сталина, является «краеугольным камнем марксизма» (И. Сталин. Анархия или социализм? Соч., т.1, стр. 296), играет роль главного «градостроительного» понятия советской культуры. Сам город выступает прежде всего как инструмент в руках власти для проведения ее политики, а только потом как пространство человеческого проживания.

Власть была кровно заинтересована в осуществлении генплана 1935 года, так как он должен был наглядно продемонстрировать мощь страны Советов, поэтому на воплощение генплана реконструкции Москвы были брошены огромные силы. Что касается непосредственного участия Сталина и Кагановича в решении всех градостроительных перипетий, то это объясняется, конечно, не их большевистской щепетильностью и избытком личного энтузиазма, а важностью той роли, которую играла здесь архитектура, несущая в себе учение об организации пространства. Естественно, главным архитектором Москвы и всего Советского Союза с полным правом может считаться Сталин, управлявший архитектурой столь же решительно, как и советским театром, литературой, музыкой. Кстати, на съезде советских архитекторов в 1946 году Сталин был провозглашен своими «коллегами» «величайшим архитектором всех времен и народов», «отцом и другом всех советских архитекторов». Обозревая московскую советскую архитектуру в целом (в контексте генплана 1935 года), не упуская при этом из виду, что формообразующий элемент плана реконструкции столицы – радиально-кольцевая планировка (по выражению Корбюзье, «несчастье всех старых больших городов»), есть плод выбора и настойчивости Сталина, мы можем со всем основанием признать взгляды вождя в области градостроительства весьма консервативными.

Генеральный план реконструкции и развития города Москвы 1935 года, предполагавший увеличение территории города с 28,5 тысяч га до 60 тысяч га, был рассчитан на десятилетие, однако начавшаяся Великая Отечественная война внесла свои коррективы: работы по осуществлению плана были прерваны и возобновлены после войны. К 1953 году строительство Москвы согласно генплану реконструкции и внесенным в него изменениям было завершено. Завершение строительства последней крупной стройки (высоток) Москвы совпало со смертью вождя. Логично, что созданное в соответствии с генеральным планом 1935 года архитектурное пространство Москвы получило название «сталинского ампира», «сталинской Москвы», «сталинского стиля».

Почти всех исследователей генплана 1935 года поражает настойчивость в его осуществлении:

1. В июне 1931 года пленум ЦК ВКП(б) обязал московские организации приступить к разработке серьезного, научно обоснованного плана дальнейшего расширения и застройки города Москвы. Нельзя не заметить, что нацеленность партии на генплан очень совпадает по времени с укреплением позиций Сталина после 1930 года, когда им была разгромлена оппозиция. Постановлением этого же пленума была фактически завершена архитектурная дискуссия 1929–1931 годов между урбанистами и дезурбанистами. Партия осудила обе стороны и взяла на себя окончательное решение как градостроительных, так и стилевых проблем. Она внедряет понятие равномерного расселения человечества по стране (исходным для которого является положение о более или менее равномерном размещеннии крупного социалистического производства), и тем самым исключает всякие теоретические дискуссии о строительстве социалистических городов с массовым жильем для рабочих. «Фантазии» архитекторов поворачиваются властью в другом направлении.
2. В 1929–1930 годах завершается строительство каменного Мавзолея. Последний приобретает характер симбиоза гробницы с трибуной и звание «величайшего памятника Ленину». В перспективе величайший памятник мыслится величайшей трибуной для наследника мертвого вождя Ленина – живого вождя Сталина. Для наглядного завершения аналогии и оппозиции требуется еще один памятник Ленину в виде Дворца Советов. В феврале 1931 года объявляется конкурс на создание величественного Дворца Советов. Формирование проекта каменного мавзолея летом 1930 года и программы будущего конкурса на Дворец Советов очень сопряжены по времени, и можно предположить, что и функционально. 5 мая 1931 года Политбюро утвердило местом постройки Дворца Советов площадку храма Христа Спасителя. Дворец Советов утверждается в качестве одной из доминант будущего социалистического города (по выражению А. В. Луначарского, «зримого архитектурного центра красного центра мира»). Близилось начало периода дворцово-храмового строительства в советской архитектуре. В 1931–1933 годах в процессе проведения самого конкурса на проект Дворца Советов Сталин «построил» архитекторов и указал на «границы их компетенции» в градостроительном пространстве.
3. В июле 1932 года был официально создан Союз советских архитекторов. Главный критерии членства в Союзе, как и в других художественных союзах – это лояльность к власти. Процесс «перевоспитания» советских архитекторов вступил в заключительную фазу. Были выхолощены подлинно творческие архитектурные дискуссии. Складывался сталинский стиль руководства архитектурой, когда, исходя из собственных предпочтений, Сталин отбирал тот или иной проект, возлагая его обоснование (и дальнейшее строительство) на профессиональных архитекторов. Архитекторы разрабатывали задания и, будучи «свободными» от исходной концепции, были столь же свободны при ее изменении в процессе осуществления проекта.
4. В сентябре 1933 года АПУ Моссовета было реорганизовано в отдел планировки города, при котором создаются десять проектных и десять планировочных мастерских по основным магистралям и набережным города.
5. В июле 1934 года на заседании в Кремле, посвященном планировке Москвы, именно Сталин давал довольно прозрачные указания архитекторам. Архитектор В. Веснин в журнале «Архитектура СССР», №12 за 1939 год вспоминает: «Иосиф Виссарионович дал нам не только указания о том, как реконструировать столицу, но и о том, как вообще работать – планировать, проектировать, строить»).
6. На таком же, но уже заключительном заседании весной 1935 года, Сталин детально анализирует проект генплана, касаясь всех его «мелочей». На страницах уже упомянутого 12-го номера за 1939 год журнала «Архтектура СССР» академик А. Щусев пишет: «Он… проанализировал вопросы планировки отдельных магистралей, вопросы ширины той или иной улицы или площади… Исключительно важными были замечания товарища Сталина об общем благоустройстве города, о высоте домов на тех или иных улицах и площадях, о мостовых, о парковых зеленых насаждениях».
7. В 1943 году, несмотря на тяжелое положение на фронте, возобновляется строительство метрополитена.
8. В 1945 году генплан 1935 года был откорректирован. Корректировки 40-х годов – это прежде всего отказ от некоторых «архитектурных миражей» (утопических проектов наподобие Дворца Советов).
9. В 1947 году в генплан вносятся последние крупные поправки: было принято решение о возведении в Москве восьми высотных зданий (высоток). Булгаковское восклицание «Москва! Я вижу тебя в небоскребах!» (Булгаков Михаил. Антология сатиры и юмора России ХХ века. Т.10., Москва, 2000, стр.182) обретало плоть. Со строительством высоток грандиозная реконструкция Москвы, намеченная генпланом 1935 года, к 1953 году была в целом завершена.

Чтобы оценить масштаб реконструкции Москвы, обратимся к основным положениям генплана 1935 года и рассмотрим их по следующим разделам:

1. улицы и магистрали
2. набережные и мосты
3. сады и парки
4. дворец советов
5. высотные дома
6. метрополитен.

**2. Улицы и магистрали**

При каких же условиях сохранялась для нормального функционирования радиально-кольцевая планировка столицы? В чем выражалась, как писали авторы генплана, «не ломка, а реконструкция, не создание совершенно новой системы, а решительное улучшение существующей сети»?

Во-первых, коренным образом реконструируется центр, где расширяются площади и проезды. Красная площадь будет расширена вдвое, до 9 га, за счет сноса здания Верхних торговых рядов (ГУМ). Параллельно Кремлевской стене, по линии нынешнего Ветошного переулка, будут выстроены новые главные трибуны. За новыми трибунами создается разгрузочная площадь в 1,5 га. Красная площадь будет соединена с новой площадью 45-метровым проходом, «разорванным» посредине линии новых трибун. Этот проход явится началом улицы-аллеи, пробиваемой через весь Китай-город к площади Дзержинского и продолжаемой далее, сквозь улицу Кирова, как Новокировский проспект. Цель прокладки данной магистрали – создание широкого прохода трудящихся масс на Красную площадь во время демонстраций 1 мая и 7 ноября. В процессе осуществления этого проекта предполагается разрушить старинные кварталы, прилегающие к улице 25 Октября и Кировской улицам. В начале улицы Кирова намечено поставить памятник, обращенный в сторону Кремля. Этот памятник, выход улицы-аллеи на Красную площадь, Мавзолей и стометровая фигура Ленина, венчающая величественное здание Дворца Советов, который будет построен на месте храма Христа Cпасителя, должны представлять одну прямую линию.

Улица 25 Октября и улица Разина расширяются до 30 м, причем одна сторона улицы Разина сносится полностью. Также целиком сносится ветхая застройка Зарядья. В Китай-городе останутся только крупные здания, жилых домов не будет, за исключением гостиниц. Весь Китай-город превратится в специальный район для размещения правительственных учреждений со стоянками для автомашин.

Площади Ногина, Ильинских ворот и Дзержинского будут расширены за счет сноса частей прилегающих кварталов, при этом площадь Дзержинского увеличится вдвое. Отходящий от нее Театральный проезд станет началом монументального проспекта Дворца Советов. Здание Политехнического музея будет реконструировано, как не соответствующее парадному характеру площади Дзержинского. Здание Лубянского пассажа напротив музея сносится для постройки высокого здания общественного назначения. Выход Пушечной улицы на площадь планируется перекрыть аркой для придания площади законченного характера. В центре площади будет поставлен памятник Дзержинскому.

Площади Свердлова и Революции остаются в прежних размерах, но подвергнутся реконструкции. Фасады театров будут оформлены в едином стиле, а напротив Большого театра, между Музеем Ленина и задним фасадом гостиницы «Метрополь», планируется соорудить парадно украшенную лестницу, ведущую к расширенной Красной площади. На Манежной площади (перед главным входом в гостиницу «Москва») будет поставлен памятник А. М. Горькому, а у входа в Александровский сад – пионеру Павлику Морозову. Все это в перспективе сохраняющегося здания Манежа. Все постройки за Манежем, между Моховой и Манежной улицей, должны быть снесены. Будут пробиты два разгрузочных проезда к площади Свердлова: один – параллельно Петровке, у бокового фасада Большого театра, соединит площадь с Кузнецким мостом; другой – сзади гостиницы «Метрополь», сольется за Третьяковским проездом с улицей 25 Октября, соединив площадь с площадью Дзержинского.

Таким образом, транспортное значение площадей и проездов центра Москвы сохраняется, увеличивая свою пропускную возможность. Этому же способствует и снятие здесь трамвайных путей.

Во-вторых, генплан предусматривает создание «системы новых улиц, разгружающих центр от движения и позволяющих установить прямую транспортную связь районов города между собой без обязательного проезда через центр города». Имеется в виду сеть улиц из существующих кольцевых магистралей – Бульварного и Садового колец, а также новых колец и прямых обходных магистралей, соединяющих между собой крупнейшие вокзалы Москвы. По трем направлениям намечается создание «сквозных, пересекающих весь город широких улиц», так называемых магистралей-диаметров: с северо-востока на юго-запад (Кировский проспект, продолжающийся величественным проспектом Дворца Советов); с северо-запада на юго-восток (магистраль, соединяющая Северный порт канала Москва-Волга с заводом им. Сталина); с севера на юг (магистраль «Север – Юг» от Останкинского парка к Серпуховскому шоссе).

Указанные объекты уличной сети дополняются набережными Москва-реки, Яузы и Водоотводного канала и вместе принимают на себя основную транспортную загрузку реконструированного города.

В каком направлении пойдет работа по реконструкции и созданию кольцевых и обходных магистралей? Существующие кольцевые магистрали в центре Москвы будут дополнены строительством Центрального полукольца. Центральное полукольцо – это преобразованная цепь улиц и переулков между Бульварным кольцом и центром города. Речь идет о следующих объектах: Спасоглинищевский, Большой Комсомольский и Фуркасовский переулки, Кузнецкий мост, проезд Художественного театра, улица Огарева, Большой Кисловский, Крестовоздвиженский и Большой Знаменский переулки. Для того, чтобы быть пригодными для регулярного проезда, все эти объекты будут частично спрямлены и расширены (Спасоглинищевский переулок, например, до 35 м) за счет сноса зданий и передвижки отдельных строений. Так на Кузнецком мосту на участке от Рождественки до Петровки будет снесена нечетная сторона, а от Петровки до Пушкинской – четная. Взамен будут возведены шестиэтажные здания. В пересечениях переулков и улиц с Маросейкой, у улицы Дзержинского, у Пушкинской улицы, у улицы Горького будут сооружены пассажи, то есть уличные пересечения в двух уровнях, состоящие из тоннеля и двух подъездных открытых выемок. Поток транспорта, следующий из Спасоглинищевского в Большой Комсомольский переулок и в обратном направлении, будет проходить под Маросейкой, избавляясь от светофора. Далее также удобно по Фуркасовскому, Кузнецкому мосту и проезду Художественного театра (проезжая под улицами Дзержинского и Пушкина) и, наконец, под улицей Горького к улице Огарева, а оттуда – через Большой Кисловский – к Крестовоздвиженскому и Большому Знаменскому переулкам.

Центральное полукольцо, протяженностью три с лишним километра, должно взять на себя значительную долю движущихся через центр транспортных потоков, особенно в дни празднеств, всенародных демонстраций и торжественных встреч.

Реконструкция же существующего Бульварного кольца потребует более значительных средств, прежде всего, из-за необходимости исправления трех коренных недостатков. Это обрыв кольца у Устьинского моста, малая ширина проезжей части и крутизна уклона на отдельных участках кольца. Как же будет закольцовано Бульварное кольцо, которое начинается у Кропоткинской площади? Кольцо пересечет Москва-реку по Устьинскому мосту, продолжится по Толкучему проезду, пересечет Водоотводной канал, а далее продолжится по направлению к Климентовскому переулку и Новокузнецкой улице по пробиваемой заново трассе (шириной 60 м) через кварталы, застроенные ветхими домами. Далее кольцо пересекает Пятницкую, Большую и Малую Ордынки и Большую Полянку. Хотя для трассы используются существующие проезды, кое-где здесь придется снова пробиваться через застройку. Для дальнейшего прохода кольца будет построен мост над Водоотводным каналом; отсюда кольцо пойдет по «стрелке» (мыс у слияния Москва-реки и Водоотводного канала), снова над Москва-рекой по проектируемому Соймоновскому мосту и придет на Малую площадь Дворца Советов. Оттуда Бульварное кольцо продолжается по своему старому направлению. Для увеличения проходимости кольцо будет капитально реконструировано: частично спрямляется рельеф (особенно в районе Трубной площади), ширина кольца доводится по минимуму до 60 м, растительность с бульвара убирается и снимаются трамвайные пути (им на смену придут автобусы и троллейбусы). Здания, замыкающие выходы с бульваров на площади, будут снесены. Самое большое значение имеет застройка Гоголевского, Никитского и Тверского бульваров. Гоголевский бульвар примыкает западным концом к парадной площади Дворца Советов, поэтому ансамбль его зданий должен быть подчинен архитектуре Дворца. На Никитском бульваре должны быть снесены все здания, мешающие выходу бульвара на Арбатскую площадь и к Никитским воротам, а также ветхие дома по внешней стороне бульвара. По этой же стороне Тверского бульвара (на отрезке от Сытинского переулка до улицы Горького) сносятся двухэтажные дома, и за счет их сноса и сноса зеленых насаждений ширина Тверского бульвара в приближении к Пушкинской площади достигнет 85 м. Снос двухэтажных и одноэтажных зданий по внутренней стороне Тверского бульвара будет произведен после окончания постройки оперного театра им. Немировича-Данченко на 1500 мест. Главный фасад здания театра с шестнадцатью парными мраморными колоннами будет выходить прямо на бульвар.

В районе Пушкинской площади движение по Бульварному кольцу будет пропущено через пассаж, параллельно которому будут проложены особые подземные переходы для пешеходов. На Страстном бульваре будет построено большое общественное здание, которое должно украсить Пушкинскую площадь. Следующий за ним Нарышкинский бульвар сохранит свои зеленые насаждения и будет благоустроен, поэтому два проезда будут, как и прежде, огибать полосу зеленых насаждений, однако невысокие дома по обеим сторонам бульвара будут заменены высокими зданиями. Зато Петровский бульвар лишится зеленых насаждений и будет расширен также за счет сноса одноэтажных и двухэтажных домов по внутренней стороне. Следует отметить, что все такие дома Бульварного кольца на его внутреннем проезде будут сноситься, как и дома на перекрестках Бульварного кольца, закрывающие выходы бульваров. На всех последующих участках кольца (вплоть до Чистых прудов) также снимаются зеленые насаждения. При этом на участке Рождественского бульвара полоса, занятая прежде деревьями, предназначается для транзитного движения, а внутренний и внешний проезды – для местного. Рождественский бульвар будет трехполосным со смягченным уклоном внутреннего проезда. Дома, стоящие на пути транзитного проезда, будут снесены.

Неузнаваемо преобразится и Садовое кольцо. На всем его протяжении будут снесены все палисадники и частоколы заборов, а также ветхие строения и строения поперек улиц (например, у Земляного вала), за счет чего увеличится ширина кольца (прежде всего, на Садово-Каретной и Народной улицах, а также на Садовой-Земляной) и его пропускная способность. Новая кольцевая магистраль столицы покроется асфальтовой гладью, а название «Садовая» будет звучать явным анахронизмом. Дома, построенные на Садовом кольце, должны быть не менее чем в 7, 10 или 14 этажей с выразительным и парадным оформлением. Реконструированная Садовая улица как нельзя лучше подходит к проведению по всей своей протяженности кольцевого троллейбусного маршрута.

Кольцевая магистраль по Садовым улицам будет дополнена двумя кольцами: Новобульварным и Парковым, а также обходной (вокзальной) магистралью.

Новобульварное кольцо будет проведено в районе Яузы по улице Баумана, Салтыкову мосту, по пробиваемой магистрали и Золоторожскому валу. От площади Ильича кольцо пойдет по линии Камер-Коллежских валов. Система Камер-Коллежских валов будет капитально реконструирована, так как в некоторых местах улицы перерезаны путями железных дорог. Планируется прокладка движения на разных уровнях и устранение отдаленности линии валов от центра в районе Сокольников, Богородского и Черкизова.

Парковое кольцо также пройдет в районе Яузы по направлению Измайловского, Преображенского, Черкизовского, Богородского «валов». Пересечение Яузы планируется в районе Сокольничьей рощи.

Прямая обходная (вокзальная) магистраль (вернее – система обходных магистралей) соединит между собой центральные вокзалы столицы. Первая магистраль (протяженность около 5 км) соединит Киевский вокзал с Белорусским и Савеловским вокзалами. Она пройдет от Бородинского моста по Смоленской набережной, далее по прямой линии будет пробита через дворы и существующие застройки к Белорусскому вокзалу. От Белорусского вокзала магистраль пробивается также прямой линией по направлению Бутырского вала к Савеловскому вокзалу. Вторая обходная магистраль (протяженность около 4 км) соединит Белорусский вокзал с тремя вокзалами (Казанским, Ярославским и Октябрьским) на Комсомольской площади. В месте пересечения магистралью магистрали «Север – Юг» будет сооружена эстакада для разноуровневого движения. И, наконец, третья обходная (вокзальная) магистраль (протяженность более 4 км) соединит соединит вокзалы на Комсомольской площади с Курским вокзалом и Абельмановской заставой. В ряде мест обходная магистраль будет «спускаться» к набережным. Так Новый Арбат пересечет вокзальную магистраль в районе проектируемого моста через Москва-реку. Здесь путь по обходной магистрали направо ведет к Белорусскому вокзалу, налево – к Киевскому. Центральная площадь этой магистрали – площадь Курского вокзала. Магистраль пройдет на уровне первого этажа вокзального здания (сам вокзал будет надстроен), у самого фасада вокзала, между ним и площадкой для автомашин. Подъезды к вокзалу с Садового кольца, постепенно поднимаясь, будут подводить пешеходов и транспорт непосредственно ко второму этажу вокзала, отделяя движение к нему с Садовой от движения по вокзальной магистрали.

Реконструированные существующие кольцевые магистрали и вновь создаваемые позволят, как сказано в генплане, «установить прямую транспортную связь районов города между собой без обязательного проезда через центр города».

Троллейбусные и автобусные маршруты покроют своей сетью весь город, поэтому по всем существенным направлениям расширяются и спрямляются радиальные улицы. Создаются две новые радиальные улицы: от площади Ногина к Проломной заставе и от Покровских ворот к Курскому вокзалу.

Как будут реконструированы существующие радиальные линии? Магистраль «улица Кропоткина – Зубовская – Большая Пироговская» будет поддерживать связь центра столицы с научно-промышленным районом за Девичьем полем, а также между площадью Дворца Советов и западными отрезками кольцевых магистралей. Улицы этой радиальной магистрали будут расширены до 40 м. Для этого будет постепенно сноситься невысокая застройка на четной стороне Кропоткинской и Зубовской улиц. Для расширения Большой Пироговской будет снесена полоса зеленых насаждений. Пироговская заканчивается возле Новодевичьего монастыря, который будет сохранен. А вот пруд возле монастыря будет засыпан и на его месте предложено построить стадион. От площади Новодевичьего монастыря магистраль направляется к Ленинским горам. У пересечения с Парковым кольцом она вливается в проспект Дворца Советов. Протяженность магистрали от площади Дворца Советов до пересечения с Парковым кольцом составляет около 3,5 км.

Радиальная магистраль «улица Коминтерна – Арбат – Дорогомиловская – Можайское шоссе» связывает центр с Киевским вокзалом, районом Филей и Кунцева. Для увеличения пропускной способности магистраль будет расширена: улица Коминтерна – с 24 до 40 м; Арбат – с 22 до 32 м; Смоленская улица – до 105 м. Это будет осуществлено благодаря сносу всех зданий по левой стороне улицы Коминтерна на отрезке от Библиотеки им. Ленина до Арбатской площади. Все дома на Арбатской площади тоже будут снесены, а вместо маленького здания Художественного кинотеатра будет построено крупное театральное здание. Памятник Гоголю работы скульптора Андреева, стоящий на площади, будет снят, ибо изображает гениального сатирика в годы болезни и упадка творчества. Советскими скульпторами будет создан новый памятник Гоголю. Также будут снесены одноэтажные и двухэтажные дома Арбата. На Смоленской площади магистраль пересекается с Садовым кольцом. На этой площади будет поставлен большой фонтан со скульптурной группой. Одной из живописных улиц Москвы должна стать Смоленская улица, у которой будет смягчен крутой уклон в сторону Москва-реки. За Бородинским мостом магистраль продолжается по Большой Дорогомиловской улице. Находящееся слева невысокое здание Киевского вокзала будет надстроено. На вокзальной площади, напротив здания вокзала, будет возведено огромное здание универмага, дом комбината «Известий» и кинотеатр. В середине площади намечено поставить новый памятник Н. В. Гоголю. Далее Дорогомиловской магистраль продолжается по Можайскому шоссе (кладбище вдоль шоссе будет закрыто, на его площадке разбивается парк для для придания жиописного вида магистрали) и со временем пересечется трассой Паркового кольца, за которым она перебрасывается через Дорогомиловский канал (сооружается для спрямления русла Москва-реки). Уже по другую сторону канала магистраль пройдет через Поклонную гору, где на самой высокой точке создается площадь для крупных общественных зданий. Магистраль дойдет до пересечения с Рублевским шоссе и достигнет протяженности (от Библиотеки имени Ленина) около 10 км. Для разгрузки самого напряженного участка – Арбата – будет проложена разгружающая его магистраль – Новый Арбат (3,5 км). Ширина новой улицы будет 40 м. Она начнется у самой Арбатской площади и пройдет по направлению Большой Молчановки, Собачьей площадки и Кречетниковского переулка. По внешнюю сторону Садового кольца Новый Арбат, уже шириной 60 м, будет продолжен по Новинскому переулку до Москва-реки. Для переброски магистрали через реку будет сооружен новый мост, за которым дорога повернет несколько влево и у площади Дорогомиловской заставы вливается в Можайское шоссе.

Магистраль «улица Герцена – Красная Пресня – Звенигородское шоссе» поддерживает, прежде всего, связь центра с Краснопресненским районом. Улица Герцена будет расширена до 40 м путем сноса ее левой стороны и нескольких домов по правой стороне. Здание консерватории, крылья которого будут срезаны, выйдет почти на линию улицы. Перед консерваторией намечено поставить памятник Бетховену. Большой квартал, ограниченный Моховой улицей, улицей Горького и улицей Огарева, предполагается выделить для Московского университета, поэтому улица Белинского закрывается для сквозного движения и становится внутриквартальным проездом. Будет расширена площадь Никитских ворот (по углам площади сносятся старые дома), а памятник Тимирязеву скульптора Меркурова будет перенесен на площадь перед Тимирязевской сельхозакадемией. По направлению к площади Восстания магистраль пойдет уже по Малой Никитской улице, расширяемой до 40 м. Часть домов по левой стороне Малой Никитской улицы будет передвинута, а остальные будут снесены. Четная сторона улицы, где в доме на углу Спиридоновки жил великий пролетарский писатель А. М. Горький, сохраняется. Магистраль пересечет Садовое кольцо на Садовой-Кудринской, близ площади Восстания, на которой будут снесены дома, отделяющие от площади Малую Никитскую. Движение с Малой Никитской на Красную Пресню и обратно пройдет под Садовым кольцом в тоннеле. При прохождении магистрали к улице Красная Пресня будет срезана малоценная застройка Баррикадной улицы. Сама Красная Пресня расширяется до 40 м за счет левой стороны. В центре Краснопресненской площади планируется постановка скульптурной композиции в честь декабрьского восстания московских рабочих в 1905 году. От Краснопресненской заставы, расширяясь до 65 м, магистраль продолжается по Звенигородскому шоссе. Находящееся за заставой Ваганьковское кладбище закрывается и на его месте будет устроен парк, чтобы его зелень выходила непосредственно на магистраль. За северо-западной границей кладбища, где трассу магистрали перерезают пути Белорусской железной дороги, будет сооружен широкий путепровод, который вместе проведет магистраль на соединение с Хорошевским шоссе. Далее магистраль перебрасывается через второй путепровод (через пути Окружной железной дороги), пересекается с Парковым кольцом и идет в сторону Серебряного бора. Ее протяженность до Паркового кольца – около 6 км.

Магистраль «Пушкинская – Дмитровское шоссе» самая сложная для реконструкции, так как Пушкинская улица весьма узка (тротуары всего 2 м, а ширина проезжей части – 14 м), и ее расширение затруднительно. Почему? В начале улицы (левая сторона) стоит Дом союзов, в котором в памятном 1924 году покоилось тело вождя революции В. И. Ленина. Застройка напротив слишком близко смыкается с площадью Свердлова и ее срезка явно не оправдана. Поэтому начальный отрезок Пушкинской остается нетронутым, однако отрезок от Художественного проезда до Бульварного кольца реконструируется: будет сноситься правая сторона до достижения ширины улицы 32 м. Малоэтажные дома с левой стороны также будут снесены. Пересекая Бульварное кольцо напрямик, новая Пушкинская улица выйдет на Малую Дмитровку у Успенского переулка. Малая Дмитровка расширяется до 45 м за счет сноса домов по четной стороне. У пересечения Малой Дмитровки с Садовым кольцом образуется площадь, обрамленная многоэтажными зданиями. Магистраль продолжается за Садовым кольцом расширенной Каляевской улицей. Новослободская же улица будет расширена только до Тихвинского переулка, а далее сохраняется ее теперешняя ширина. На пересечении магистрали с Новым Бульварным кольцом (у Бутырской заставы) образуется огромная площадь, которая сольется с площадью Савеловского вокзала. За этой площадью магистраль продолжается по широкой (до 64 м) Бутырской улице, которая претерпит изменения, уничтожающие ее крутой поворот у подхода к Савеловскому вокзалу. Магистраль здесь пройдет через дворы и ветхую застройку Панской и Бутырской улиц. Планируется также непосредственный выход на магистраль зеленого массива, образуемого из парка им. Зуева, парка при фабрике «Свобода» и большого районного парка, разбиваемого на месте Миусского кладбища. Далее, за этим зеленым массивом, магистраль перебрасывается по путепроводу через пути Белорусской железной дороги, направляясь по Дмитровскому шоссе. На Дмитровском шоссе она пересечется с Парковым кольцом, которое пройдет здесь по набережной проектируемого Северного канала. Протяженность магистрали до Паркового кольца составляет около 7 км.

Столь же труден для реконструкции и начальный отрезок радиальной магистрали «Петровка – Краснопролетарская – Бутырский хутор». Участок магистрали между площадью Свердлова и Кузнецким мостом остается в неприкосновенности. За счет сноса невысокой застройки с левой стороны будет расширен отрезок улицы от Кузнецкого моста до Столешникова переулка. От Столешникова переулка до Петровских ворот будут снесены Петровский монастырь и примыкающее к нему ветхое здание. Здесь в основном улица будет расширена (до 40 м) путем пробивки аркад на первых этажах домов, за которыми расположатся тротуары. Таким же способом будут расширены магистрали на Арбате и улице Кирова. От Бульварного кольца до Садового дорога пойдет по Каретному ряду, где расширение до 40 м достигается за счет отрезки зеленой полосы от сада клиники Первого Медицинского института и сада «Эрмитаж». Сады будут слиты в один районный парк, однако разделяющий их Успенский переулок сохранится, но над ним будет перекинут висячий пешеходный мостик. Краснопролетарская улица, по которой магистраль пойдет за Садовым кольцом, расширяется до 40 м. Такой же ширины она будет и дальше, когда (согласно реконструкции) пересечет Селезневскую и будет пробиваться напрямик к площади Борьбы, а затем к Бутырскому хутору. Протяженность магистрали до планируемого пересечения с Парковым кольцом – около 6,5 км.

Важное транспортное значение имеет магистраль «улица Дзержинского – Сретенка – Первая Мещанская – Ярославское шоссе», соединяющая центр с Ржевским вокзалом и Ярославским шоссе. Все участки магистрали претерпят большую реконструкцию. Во-первых, станет прямой узкая и искривленная улица Дзержинского. Ее ширина будет доведена до 42 м за счет сноса отдельных зданий по обеим сторонам улицы, а также передвижки некоторых важных домов. Во-вторых, дома на правой стороне Сретенки будут надстроены, а здания по левой стороне снесены, благодаря чему будет достигнуто ее расширение и спрямление. Закрывая одни переулки, превращая другие во внутриквартальные проезды, будет достигнуто также устранение излишней изрезанности улицы пересекающимися переулками. В-третьих, будет продолжено архитектурное оформление Колхозной площади после сноса там Сухаревой башни, мешавшей транспортным потокам. И, наконец, большие изменения ожидают Первую Мещанскую улицу. Будут снесены все палисады и убогие строения, за счет чего улица расширится до 42 м. Средняя высота новых построек не должна превышать 30 м, за исключением высоких зданий в начале (у Колхозной площади) улицы и в ее конце (у Ржевского вокзала). Будет образована новая большая площадь в месте пересечения улицы трассой Нового Бульварного кольца (у Крестовской заставы, близ Ржевского вокзала). Окончательно не решенной остается в генплане судьба Крестовских башен, хотя они там и наличествуют. Прямо за башнями магистраль будет перекинута через пути железной дороги по двойному Крестовскому путепроводу, украшенному четырьмя фонтанами. За этим путепроводом магистраль продолжается по Ярославскому шоссе, приобретающему ширину в 100 м. Для этого сносятся все мелкие строения, шоссе выпрямляется и застраивается многоэтажными домами. У нового моста через проектируемый Северный канал будет создана новая площадь, на которой разместятся районные организации и культурные учреждения. Прямо за мостом будет построен полиграфический комбинат с нотопечатней и центральной книжной базой всех государственных издательств. Высота комбината намечена в 35 м. Перед комбинатом будет разбит 30-метровый в ширину сквер, выходящий на шоссе. В центре сквера будет стоять скульптура Пушкина. Приближаясь к юго-восточному углу Пушкинского парка, где расположилась Всесоюзная сельскохозяйственная выставка, магистраль пересечется с Парковым кольцом. От центра до Паркового кольца магистраль достигнет 7 км.

Одной из самых загруженных радиальных магистралей является магистраль «Маросейка – Покровка – Бакунинская – Щербаковская». Она соединяет центр с площадью Земляного вала, Курским вокзалом и густонаселенными жилыми районами за Садовым кольцом. Две первые, очень узкие улицы – Маросейка и Покровка будут расширены (с уменьшением кривизны улиц) до 43 м за счет сноса ряда домов по обеим сторонам. Будут реконструированы (с расширением) площади Покровских ворот и Земляного вала. Марксовая улица от площади Земляного вала также будет расширена до 47 м и вольется в расширенную площадь Баумана. Спартаковская же улица после своего расширения почти сольется с площадью. Устремляясь к Яузе, магистраль пройдет по Бакунинской улице, также расширяемой и спрямляемой до 47 м. Переброска магистрали через Яузу будет осуществлена по новому Электрозаводскому мосту. В этом месте в магистраль вливаются одновременно набережные Яузы, Матросский и Попов проезды (слева) и Большая Почтовая улица (справа). Именно поэтому здесь создается площадь. За Яузой магистраль направляется по Большой Семеновской улице, а потом пробивается напрямик к Семеновской площади. На Семеновской площади магистраль пересекается Павковым кольцом. Сама Семеновская площадь будет расширена за счет сноса малоэтажных застроек и украшена общественными зданиями и кинотеатром. Далее магистраль пройдет по расширяемой Щербаковской улице, у конца которой подойдет вплотную к Измайловскому парку им. Сталина. Здесь, примерно в километре от магистрали, будет построен огромный стадион, соединенный с магистралью широкой парковой аллеей. Протяженность магистрали «Маросейка – Покровка – Бакунинская – Щербаковская» от центра до Измайловского парка будет превышать 8 км. Чтобы разгрузить Покровку и улучшить связь центра с Курским вокзалом, намечено пробить новый проезд от площади Покровских ворот по направлению Барашевского и Большого Казенного переулков шириной в 40 м. Этот проезд выйдет на Садовое кольцо в 200 м слева от Курского вокзала, а со временем он будет продолжен далее и по улице Радио дойдет до Лефортово. Пересечение Яузы новой магистралью пройдет по старому Лефортовскому мосту, единственному сохраняемому яузскому мосту и на будущее время. При этом ширина его проезжей части будет доведена до 23 м.

Кроме указанного выше подсобного проезда к Курскому вокзалу будет создана новая радиальная магистраль, улучшающая связь центра с восточными районами. Речь идет о магистрали «площадь Ногина – Проломная застава». На площади, из угла, куда вливается Спасоглинищевский переулок, магистраль пробивается (по прямой линии) через малоценную застройку Хохловского, Большого Ивановского, Подкопаевского переулков. Чтобы избежать сноса ценных зданий, за Подкопаевским переулком магистраль разделяется на два проезда по направлению Большого и Малого Вузовских переулков. Между Покровскими и Яузскими воротами магистраль выходит на Бульварное кольцо и пробивается далее через внутриквартальные строения и дворы, используя для выхода на Садовое кольцо улицу Обуха. За Садовым кольцом, по Верхнесыромятничевской улице магистраль выходит к Яузе, которую пересекает по сооружаемому для этого мосту. Путь магистрали после Яузы идет напрямик, через пустыри и дворы к площади Проломной заставы. Ширина магистрали на всем ее протяжении (около 3,5 км) планируется около 40 м.

Также для улучшения связи центра и восточных районов предназначена реконструкция радиальной магистрали «Ульяновская – Тулинская – шоссе Энтузиастов». Начало магистрали – Астаховский мост через Яузу. Здесь она получает направление на восток по расширяемой и выпрямляемой Ульяновской улице. В полукилометре от Таганской площади магистраль выходит к Садовому кольцу. Поднимаясь далее по Ульяновской улице, магистраль пересекает площадь Прямикова, которая будет значительно расширена и застроена зданиями важнейших районных учреждений. Тулинская улица, по направлению которой от площади Прямикова движется наша магистраль, будет расширена до 42 м и выпрямлена. У заставы Ильича магистраль пересекает Новое Бульварное кольцо, продолжается по бульвару Энтузиастов и выходит на шоссе Энтузиастов. Южнее Соколиной горы, у Окружной железной дороги, магистраль пересекает Парковое кольцо. Шоссе, как и бульвар Энтузиастов, будет выпрямлено и расширено до 60 м. Общая протяженность магистрали – более 6 км.

Реконструкции и расширению будет подвергнута и радиальная трасса «Новокузнецкая – Дубининская», значение которой возрастает в связи с постройкой магистрали «Север – Юг» и укрупнением Павелецкого вокзала. Новокузнецкая улица, берущая начало в Замоскворечьи, выходит на Садовое кольцо у стыка Зацепского вала и Валовой улицы. Ее кривизна и узость препятствуют широкому транспортному потоку, поэтому она будет выпрямлена и расширена до 40 м. Продолжение Новокузнецкой за Садовым кольцом – Дубининская улица – таже будет расширена с 16,5 до 40 м. Парковое кольцо пересечет Дубининскую за Даниловским валом, после чего ее трасса будет пробиваться заново. Дойдя до места, где Большая Тульская смыкается с Серпуховским шоссе, Дубининская улица вольется в магистраль «Север – Юг». Эта радиальная магистраль, протяженностью свыше 5 км, снимет с магистрали «Север – Юг» значительную часть грузового потока.

Прямую транспортную связь центра с новым Юго-западным районом столицы создает магистраль «улица Серафимовича – Калужская – Калужское шоссе». Магистраль начинается с Большого Каменного моста через Москва-реку. Далее магистраль проходит по улице Серафимовича, левая сторона которой будет снесена полностью, и улица будет расширена. После короткой улицы Серафимовича магистраль снова «взбирается» на мост – уже Малый Каменный через Водоотводной канал. Несмотря на малые размеры пролета (всего 57 м против 487 м Большого Каменного моста), новый Малый Каменный имеет такую же ширину проезжей части – 40 м. За каналом магистраль пройдет по расширяемой до 40 м Большой Полянке и на площади, создаваемой на месте пересечения Большой Полянки с продолжаемым через Замоскворечье Бульварным кольцом, повернет на Большую Якиманку. Большая Якиманка будет не только расширена до 40 м, ее правая сторона будет застраиваться с широкими разрывами между домами, чтобы не заслонять вид на высящийся за Москвой-рекой Дворец Советов. После пересечения Садового кольца на Октябрьской площади магистраль пойдет по Большой Калужской, вдоль которой на участке до Калужской заставы с правой стороны к магистрали примыкает зеленый массив парка культуры и отдыха им. Горького. Для застройки на этом отрезке трассы выделяется только левая сторона. В этом районе магистрали будет создан один из центров Академии наук СССР. У площади Калужской заставы магистраль пересекается Парковым кольцом, и по мосту через сооружаемый здесь Андреевский канал прокладывается (до южной оконечности Ленинских гор) в новый Юго-западный район Москвы. От Андреевского канала до последнего пункта магистрали (по обе ее стороны) разместится огромный Ботанический парк. Протяженность магистрали – около 8 км. В месте параллельного прохода радиальной магистрали и магистрали «Север – Юг» (между Бульварным и Садовым кольцами) планируется проложить 40-метровую прямую улицу (от Первого Казачьего переулка, перерезая кварталы Второго Казачьего, Щетининского и Погорельского переулков), соединяющую обе трассы.

Очень важную транспортную загрузку примут на себя три магистрали-диаметра: «проспект Дворца Советов – Кировский проспект»; «Северный порт – завод им. Сталина»; «Север – Юг». Протяженность каждой магистрали составит не менее 10 км. Первый диаметр протянется от западной границы стадиона имени Сталина в Измайлово до Ленинских гор («Северо-Восток – Юго-Запад»). Его трасса пройдет по Щелковскому шоссе, через Преображенское и Сокольники, Каланчевку и Мясницкую улицу. Далее, по исторически сложившемуся полукольцу центральных площадей (площадь Ногина, площадь Дзержинского, площадь Свердлова) магистраль-диаметр выйдет на Волхонку, где образуется новая площадь – Дворца Советов. От этой площади тремя лучами проспекта Дворца Советов магистраль пойдет на Ленинские горы. Проектируемый проспект Дворца Советов проходит по левому берегу реки Москва, почти по оси Лужниковской речной излучины. Второй диаметр протянется от Северного речного вокзала до Южного речного порта. Его трасса пройдет по Ленинградскому проспекту, через Сокол, Аэропорт, Тверскую заставу, по Тверской-Ямской и Тверской улицам. Далее магистраль-диаметр делает поворот по Кремлевскому полукольцу и выходит к Солянке. Прямо по Солянке, в районе Яузской площади, трасса диаметра «перебрасывается» по Высокояузскому мосту, поднимается вверх по Гончарной улице и пересекает Садовое кольцо. За Садовым кольцом, через Большие Каменщики, магистраль-диаметр направляется почти прямым лучом к автозаводу им. Сталина и далее в Южную гавань (на Сукином болоте реки Москвы). Третий диаметр протянется от Останкина на севере столицы до Серпуховского шоссе на юге. Его трасса в центре города (от площади Коммуны) пройдет по Цветному бульвару и Рождественке, тоннелем через Китай-город. Потом она по новому Москворецкому мосту, через Большую Ордынку, Люсиновскую, Большую Тульскую выйдет к Сепуховскому шоссе. От первых двух магистралей магистраль «Север – Юг» отличается тем, что ее трасса проходит почти по идеально прямой линии. Задача проектировщиков заключается в уменьшении числа пересечений с другими проездами. Часть пересечений организуется в разных уровнях (например, с Бульварным кольцом), поэтому не будут затруднять транспорт. Немаловажное значение имеет архитектурное оформление магистралей. Все ветхие одноэтажные и двухэтажные здания будут постепенно заменяться новыми крупными зданиями (по большей части семиэтажными). Будут равномерно поставлены скульптурные группы. Улицы – отрезки магистралей, будут расширены минимум до 60 м (например, Балчуг – до 60 м, Большая Ордынка – до 65 м, Люсиновская улица – до 65 м и т.д.). Следует отметить, что число переулков, которые выходили на главные улицы и магистрали-диаметры, резко сокращалось. Большинство из них превращалось во внутриквартальные проезды, а некоторые перехватывались арками.

### 3. Набережные и мосты

Проект обводнения Москвы, по которому в июне 1931 года было принято постановление пленума ЦК ВКП(б): «коренным образом разрешить задачу обводнения Москва-реки путем соединения ее с верховьем р. Волги», содержал идею строительства канала Москва-Волга. Только канал мог ликвидировать водяной голод столицы и превратить ее в значительный порт. Когда канал будет построен, Москва станет судоходной. Ее речной порт будет состоять из пяти гаваней: северной – в Химках, западной – в Шелепихе и Филях, пассажирской – в Нижних Котлах, южной – на Сукином болоте. Пассажирское движение по реке разделяется на городское и дальнее. Русло Москва-реки реконструируется. Исходя из этого, все набережные Москва-реки, Яузы и Водоотводного канала разделяются на три вида: набережные для застройки и проезда вдоль реки, парковые набережные, набережные для хозяйственных и транспортных устройств. Осуществление проекта по сооружению канала Москва-Волга требовало огромных сил и средств от страны. Когда мы читаем панегирики воле большевиков и лично Сталина («Волею великого Сталина, волею большевиков Волга явилась в столицу»), мы не должны забывать о тысячах человек, «уложенных» на дно этого канала железной пятой тоталитаризма.

В начале тридцатых годов силы в направлении речного строительства в Москве были брошены, в первую очередь, на строительство плотины на реке Истра для питания московского водопровода. Когда к ноябрю 1934 года сооружение плотины было закончено, это очень воодушевило авторов и сторонников проекта канала. Для обводнения города генпланом было предложено «максимально использовать волжскую воду, поступающую в результате сооружения канала Волга-Москва, для чего создать два водных кольца: одно от Клязьминского водохранилища по восточному каналу через Измайловский парк, Текстильщики, Южный порт у Кожухова, по Москва-реке к Химкинскому водохранилищу, другое – внутригородское, получаемое в результате сооружения северного внутригородского канала, соединяющее Химкинское водохранилище с рекой Яузой до Москва-реки». Сам канал Москва-Волга присоединяется к Москве-реке выше Тушина. Ниже канала (участок Тушино-Кожухово) петлистое течение Москва-реки спрямляется. Будут построены Дорогомиловский, Андреевский, Лужниковский каналы, которые сократят путь по реке и дадут возможность организовать транзитное судоходство без захода грузовых судов и барж в центр города, поэтому Дорогомиловская и Москворецкая петли в центре Москвы будут использованы только для пассажирского судоходства. На их берегах будет осуществлена красивая застройка. В пункте 5 постановления от 10 июля 1935 года «О генеральном плане реконструкции г. Москвы» говорится уже не только о работах по строительству канала Москва-Волга, но и о превращении набережных Москва-реки «в основную магистраль города». Генпланом предложено: «Развернуть застройку в ближайшие 3 года домами и архитектурно оформить Краснопресненскую, Смоленскую, Дорогомиловскую, Бережковскую, Причальную, Котельническую, Новоспасскую и Ростовскую набережные и в течение последующих лет десятилетия – все остальные набережные Москва-реки, Водоотводного канала и часть набережных реки Яузы от ее устья до Садового кольца». К началу 1935 года Москва-река была одета в гранит на протяжении 12 км, а общая сумма всех километров набережных в пределах гороской застройки составляла около ста километров. Должны быть заново перестроены и покрыты серым гранитом набережные в районе Кремля. В 1936 году будут оформлены гранитными стенками и гранитными сходами набережные, расположенные в районе фабрик: Дербеневская, Павелецкая, Тульская, Крутицкая, Симоновская, набережные Ленинской слободы и завода имени Сталина. Серый гранит новых набережных будет чередоваться с розовым, а широкие гранитные лестницы будут полого спускаться к воде.

Одной из самых интересных застроек будет застройка берегов Москва-реки от Кожухова до Большого Устьинского моста. Здесь река образует несколько крупных и ряд небольших плавных поворотов и имеет разнообразный рельеф берегов, что в целом поставило проблему масштабного сочетания застройки с рекой. Поэтому высокие здания будут стоять поодаль от берегов, а вдоль набережной расположатся менее высокие здания с частыми разрывами, открывающими береговые склоны. Москва начинается застройкой высокой Кожуховской набережной. Кожуховские здания будут встречать суда, поднимающиеся к городу. Далее крутая петля реки омывает завод им. Сталина. Здесь будет впадать в Москва-реку проектируемый Андреевский канал, образующий красивую стрелку с высоким мысом. На этой стрелке возводится общественное здание, архитектурно замыкающее участок реки от Кожухова до Алексеевского моста. Берега следующих прямолинейных участков реки заняты промышленными предприятиями. Так, на левом берегу находится завод имени Сталина (ЗИС), занимающий огромную территорию. Там, где заводская магистраль сопрягается с набережными, проектируются две площади. Главное значение имеет площадь на Симоновской набережной, расположенная на высоком речном берегу. Она сменит старые архитектурные доминанты (Данилов и Симонов монастырь) и станет архитектурным центром района. Выше площади ЗИС река делает несколько петель с низменными берегами, на которых будут разбиты парки, а на высоком холме к востоку от одного из них (Крутицкого) будет построен дворец культуры ЗИС. Далее вверх река будет пересечена проектируемым мостом из Замоскворечья в Пролетарский район. За мостом, по левой стороне встанут большие жилые кварталы. Самая большая речная излучина – Москворецкая – начинается выше Новоспасского моста. На ее отрезке от Новоспасского моста до Большого Устьинского оба берега будут заняты ансамблевой застройкой. Самым громадным комплексом здесь будет здание Института литературы на Швивой горке.

Планировка и застройка берегов Москва-реки от Большого Устьинского моста до Краснолужского моста имеет очень важное значение, так как здесь Москворецкая излучина дополнена Водоотводным каналом, проведенным по старице Москва-реки параллельно ее излучине. Канал образует две архитектурно выгодные точки – две стрелки: Берсеневскую и Краснохолмскую. К ним можно добавить мыс, образуемый Яузой при впадении в Москва-реку у Швивой горки. На плоских мысах этих стрелок будут поставлены общественные здания или памятники.

Для центра плавно извивающаяся набережная реки Москва является важным транспортным сообщением. Для транзитного транспорта особенно важное значение будет имет проезд набережной левого берега, который тянется непрерывной лентой от Кожухова до Лужников. Проезд правого берега прерывается каналами. Ширина проездов вдоль набережных Москва-реки установлена генпланом в 40–50 м, а ширина проездов вдоль Водоотводного канала и Яузы – в 25–30 м.

Чтобы связать архитектуру реки и канала, на Острове создаются площади, вытянутые от Москва-реки до канала. На левом берегу располагаются монументальные здания и комплексы (Воспитательный дом на Васильевском лугу, застройки Зарядья и Китай-города, Кремль, Дворец Советов и т.д.), которым починяются планировка и застройка правого Замоскворецкого берега. У реки образуется новая площадь – Дворца Советов, на которой сооружается объем Дворца Советов. Именно Дворец Советов станет новой архитектурной доминантой Москвы.

Выше по реке правый берег будет занят зеленым массивом Центрального парка культуры и отдыха. Следующим парковым интервалом между застроенными речными петлями будут Ленинские горы и Лужники.

Согласно генплану, отрезок реки от Большого Устьинского моста до Крымского должен быть занят только под застройку из общественных монументальных зданий. Жилая, но пафосная застройка будет доминировать от Краснолужского моста до Шелепихи. Небольшие жилые районы запроектированы на берегах Москва-реки от Шелепихи до Тушина. В некоторых местах новая застройка набережных неизбежно будет сопровождаться значительным сносом старых молоэтажных построек, а также монастырских зданий.

Вторым по значению элементов в архитектуре реки после зданий является мост. Генпланом было намечено «для улучшения связи между районами, расположенным по обеим сторонам Москва-реки, и для обеспечения сквозного прохождения по Москва-реке больших волжских судов построить в течение десятилетия 11 новых мостов на высоте уровня Бородинского моста (до 8,6 м над уровнем воды при отметке 120) и 3 моста реконструировать путем подъема на тот же уровень. Из указанных мостов построить к началу 1938 г. взамен ныне существующих четыре новых моста через Москву-реку: 1) Большой Каменный, 2) Крымский, 3) Москворецкий, 4) Краснохолмский и три моста через Водоотводный канал: 1) М. Каменный, 2) Чугунный, 3) М. Краснохолмский мосты. К этому же сроку поднять существующие на Москва-реке мосты: 1) Устьинский, 2) Новопасский, 3) мост М.Б.Б.ж.д.».

Ширина мостов определена в 40 метров (только Крымский мост составляет исключение: его ширина – 38,5 м). Самым большим из этих мостов будет Большой Краснохолмский. Его общая длина – более 700 м. На архитектуру моста большое влияние окажут высокие береговые устои и косой (35 градусов) угол пересечения Москва-реки в выбранном для строительства месте. Архитектурное оформление Москворецкого моста будет близко и где-то даже подчинено оформлению Большого Каменного моста в силу их ансамблевой близости. Подходы к Большому Каменному мосту будут облицованы темносерым гранитом, а Москворецкий мост – розовым гранитом под цвет стен Кремля. В отличие от Москворецкого, Большой Каменный имеет на углах моста десятиметровые пьедесталы для установки скульптурных групп. Одним из красивейших сооружений столицы должен стать Крымский мост, запроектированный как цепной висячий мост. Через четыре 25-метровых пилона будут перекинуты гигантские цепи общим весом около трех тысяч тонн. Все мосты будут иметь предмостные площади, а под арками боковых пролетов мостов расположатся гаражи.

Через реку Яузу будут перекинуты семь мостов, из которых один (Лефортовский) – существующий и запланированный к реконструкции, четыре новых (проездных) и два новых (пешеходных).

Что касается мостов через Водоотводной канал, их длина не превысит установленной ширины в 40 метров. Мосты будут построены в одном уровне с набережными.

И, наконец, последний важный элемент триады архитектуры реки – набережные. Первой по значению в архитектурном оформлении речной набережной является стенка. На Москва-реке будут выстроены стенки нового архитектурного профиля, с переменным уклоном граней. Согласно генплану, основным типом набережной, принятой для Москва-реки, является наклонная стенка переменной крутизны (откосная и подпорная). Эта стенка будет облицована гранитными плитами серого и розового цвета. Она будет накрыта карнизной плитой, а ограждена либо сплошным парапетом (в центре), либо тумбами и решетками (на периферии). Сколь бы не подробно и «научно» архитекторы и строители не анализировали профили стенок для основания выбранного профиля московских набережных (см., например, «Набережные Москвы. Архитектура и конструкции». М., 1940), ясно, что это решение принадлежит не им, а лично Сталину. Еще в 1932 году, отдыхая в Сочи, Сталин пишет Кагановичу: «Согласен с Вами, что берега Москвы-реки лучше построить наклонно». Так был выбран будущий профиль. За архитекторами осталось только обоснование этого выбора, что мы и наблюдаем в литературе. Справедливости ради следует отметить, что на некоторых отрезках реки были применены и другие типы стенок (на парковой Пушкинской набережной, в нижнем течении Яузы, у Дворца Советов и других местах). Среди всех типов набережных Москвы заметной должна стать парковая Пушкинская набережная. Она будет двухярусной, с парадными лестницами, соединяющими оба яруса. Вдоль нижнего яруса будет устроена прогулочная аллея, а вдоль верхнего – внутрипарковый проезд. Нижняя подпорная стенка будет облицована горизонтально ориентированными плитами, расположенными заподлицо с гранитным валом, накрывающим стенку. Поэтому она зрительно не будет «отрезать» парк от реки. Верхняя же стенка, у откоса проезжей дороги, будет облицована вертикально ориентированными плитами и расчленена нишами-скамейками. Подобное архитектурное оформление совпадает с ритмом набегающих речных волн. Самой парадной проектируется также двухярусная набережная Дворца Советов. Первый ярус – это существующий проезд вдоль набережной. Второй ярус будет устроен на мощных столбах, с отметкой 135 м. Его проезд сединит непосредственно Большой Каменный мост и мост у Берсеневской стрелки.

Трудной задачей для проектировщиков стало размещение сходов на Москва-реку, так как каждый участок реки должен был решаться в виде особого звена в цепи ансамблей, осью которых является Москва-река. Сход выбирается в зависимости от назначения набережной (в Москве они были трех видов: городские, портовые, парковые), планировки берега и требованиями удобства судоходного транспорта. В зависимости от этих условий выделено пять групп сходов на Москва-реку. Число сходов увеличивается по мере приближения к центру: от расстояния между сходами в 1500 м для далеких участков реки до 500 м для центральных. Сходы Водоотводного канала относятся к сходам центральной части реки, однако не будут столь частыми. Из двух основных типов сходов: с лестницей, перпендикулярной к реке и сход с лестницей, параллельной реке, довлеющим для Москва-реки выбран первый. Среди сходов первого типа выбран самый эффектный – сход «открытая лестница» (Софийская набережная, Дербеневская, Крутицкая, Павелецкая, Бережковская набережные). Комплекс схода набережной Дворца Советов будет состоять из трех сходов с первого яруса к воде, среди которых выделяется парадная архитектура средней открытой лестницы, и двух лестниц, ведущих со второго яруса набережной на первый. Причальная площадка среднего схода будет достаточно высокой (121,6 м), поэтому к ней будут приставать теплоходы. От проезжей части набережной верхнюю площадку средней лестницы схода будут отделять шесть пар мощных столбов. Эти столбы, в свою очередь, образуют пять порталов, к которым ведет главная лестница схода. На набережных, имеющих невысокие отметки, запланированы полукруглые в плане сходы. Намечено дальнейшее разитие парковых сходов, прежде всего, на Пушкинской набережной (вдоль ЦПКиО им. Горького).

Что касается архитектуры реки Яузы, то ее планировка является второй по значению, поэтому и архитектурное оформление подчинено архитектуре Москва-реки. В генплане предложено осуществить следующие работы: «1) построить к 1939 г. в северной части города канал для соединения Химкинского водохранилища с рекой Яузой, который вместе с Яузой создаст внутригородское водное кольцо; 2) расширить русло реки Яузы до 20–25 м; 3) очистить, привести в порядок и обводнить все имеющиеся на территории города пруды». Яуза обводняется водами канала Москва-Волга через канал, проведенный из Химкинского водохранилища. Также из канала Москва-Волга будут обводнены левые притоки Яузы. На отдельных участках Яузы (Сокольники, Останкино) будут созданы большие озера. Обводненная и озелененная долина Яузы станет местом для жилого строительства. Высокий холм Андроньева монастыря предназначается для крупного общественного строительства. Мелкие промышленные предприятия из этого района выводятся, и остаются только крупные. Сток промышленных вод в реку прекращается, и Яуза становится судоходной рекой. Будут устроены проезды вдоль реки шириной 25 м, а набережные, которыми будет обрамлена Яуза, будут шире самой реки (ширина Яузы в среднем 25 м). В районах с крупной застройкой будут возводиться набережные с отвесным профилем, а в парковых районах – двухъярусные набережные с пешеходной дорожкой вдоль низкой подпорной стенки и проездом на втором ярусе. Дальше к периферии будут устроены откосные набережные. Из-за узости реки сходы к Яузе архитектурно привязаны к набережной и речным застройкам. Поэтому будут созданы однолестничные (с лестницей вдоль набережной) сходы с пилонами, что «совпадает» с профилем проектируемых набережных. Размещение сходов будет равномерным и частым (через каждый километр).

Осуществление указанных выше проектов превратит, в соответствии с требованиями генплана «набережные Москва-реки в основную магистраль города с облицовкой берегов гранитом и устройством вдоль набережных широких проездов-улиц со сквозным на всем их протяжении движением». К проездным набережным реки Москвы и Водоотводного канала добавляются набережные со сквозным проездом реки Яузы. В целях этого набережные последней будут проходить в одном или двух уровнях (например, Андроньевская и Красноказарменная набережные), а под мостами будут созданы предмостные площади. Так речные берега столицы станут одними из основных и красивых магистралей Москвы.

### 4. Сады и парки

Именно обводнение Москвы является базой для зеленого строительства города по генплану 1935 года. Согласно последнему, за пределами городской территории будет создан защитный лесо-парковый пояс (зеленое кольцо) в радиусе до 10 км. Он будет состоять из равномерно расположенных лесных массивов, начало которых – в загородных лесах. От этого пояса протянутся в Москву три клина зеленых насаждений. Два из них: 1) от Сокольнического и Измайловского лесных массивов вдоль берегов Яузы и 2) от Ленинских гор и ЦПКиО им. Горького вдоль берегов Москва-реки сольются в единый зеленый диаметр, проходящий через центр города. Третий – от Останкинского зеленого массива вдоль Самотеки и Неглинной также придет в центр и присоединится к диаметру зеленой полосой Александровского сквера.

В результате реконструкции водной системы Москвы будут созданы малое и большое водные кольца, вдоль которых расположатся парки и сады столицы. Так сложатся зеленые парковые кольца Москвы, а к ним присоединятся небольшие парки у прудов и в речных долинах, а также специальные парки, включая детские. В генплане записано решение о приведении в полный порядок (планировка и благоустройство) следующих существующих парков: парк Ленинских гор, Измайловский парк им. Сталина, Сокольнический парк, Останкинский, Краснопресненский парки и парк Покровское-Стрешнево. Согласно генплану. На новой территории, на Ленинских горах рядом с Центральным парком будет создан огромный Ботанический сад Академии наук СССР. Его площадь достигнет 260 га. На этой площади будет собрана и представлена вся мировая флора от уголка полярной тундры до растительного мира пустынь. Также здесь будет широко представлены образцы мировой парково-садовой архитектуры: китайские и японские сады, старинные английские парки XVIII столетия и партерные сады Франции, цветочные сады Голландии и других мест. Существующие парки и сады Москвы будут значительно реконструированы. Территория Лужников будет включена в состав Центрального парка культуры и отдыха им. Горького. Химкинское водохранилище включит в свой состав парк Покровское-Стрешнево. Краснопресненский парк включит в свою территорию площадь старого Ваганьковского кладбища и противоположный берег Москва-реки. Также после реконструкции расширится территория Измайловского парка им. Сталина и Сокольнического парка. На площади первого раскинется водоем в 100 га, и парк обогатится заповедниками и ботаническими уголками. Внутри парка будут построены гостиницы, театр, стадион и ресторан. Второй – Сокольнический парк, расширится до 500 га. Благодаря обводнению Яузы на его площади будет создана система прудов. Пруды же Останкинского парка имени Дзержинского будут обводнены и реконструированы. В состав этого парка войдет территория Всесоюзной сельскохозяйственной выставки. Что касается парка Покровское-Стрешнево, то близость Химкинского водохранилища позволит устроить в парке грандиозный павильон-фонтан из воды (высотой в шестиэтажный дом), освещаемый по вечерам цветными прожекторами. Таким образом, парк Покровское-Стрешнево будет достойно исполнять роль парадного въезда в город, роль зеленого вестибюля Москвы. При этом все пыльные газоны и чахлые бульвары (зелень с бульваров пересаживается во дворы домов) на московских улицах должны быть снесены, ибо создают «помеху для мощного городского транспорта столицы» (П. Лопатин. Хозяйство великого города. М., 1938, стр. 122).

Проекты, рассмотренные выше, в основе своей опирались на реконструкцию существующих объектов. Однако самый важный проект генплана реконструкции Москвы – проект Дворца Советов – был совершенно новым объектом, который нужно было создать и которому изначально придавалась роль основной доминанты архитектурного оформления столицы.

Идею строительства Дворца Советов выдвинул С. М. Киров в 1922 году. Анализируя пристрастное в дальнейшем отношение Сталина к этому проекту, можно где-то даже согласиться с утверждениями о его причастности к убийству Кирова, хотя бы по причине зависти вождя к автору такой перспективной архитектурной идеи.

Прошло около десяти лет, прежде чем кировская идея начала обретать плоть. В начале 1931 года был образован Совет строительства Дворца Советов, специальный правительственный орган. В феврале того же года подразделение этого Совета – Управление Строительством Дворца Советов – пригласило группу советских архитекторов, а также все на тот момент архитектурные объединения принять участие в разработке будущего всесоюзного конкурса. Уже в июле Управлению было представлено 15 проектов, однако победители не были названы. Более того, 18 июля 1931 года объявляется всесоюзный конкурс с приглашением известных западных архитекторов. Менее чем через год, в феврале 1932 года, по результатам конкурса присуждаются три премии: Борису Иофану, Ивану Жолтовскому, Гектору Гамильтону (США). Принимая во внимание тот факт, что в конкурсе участвовали выдающиеся архитекторы современности – Гропиус, Бразини, Мендельсон, не говоря уже о «местных», гениальных российских архитекторах-конструктивистах, присуждение премий зданиям с классицизированной эклектикой вызвало большой международный скандал. Данный скандал привел к отмене запланированного в том же году в Москве конгресса СИАМ и к разрыву отношений с западными архитекторами. Однако проектирование Дворца продолжается! В марте того же года объявлен закрытый тур конкурса, на который получают приглашение двенадцать авторских групп. Через несколько месяцев, без оглашения результатов этого конкурса, анонсируется его новый тур, для участия в котором приглашаются только пять групп из предыдущих двенадцати. Конкурс заканчивается в феврале 1933 года, а в мае объявлен победитель – проект Бориса Иофана, принятый за основу.

Выбор проекта Иофана – выбор лично Сталина. Об этом свидетельствует анализ структуры и функционирования самого конкурса, в котором отсутствовало профессиональное жюри, а также анализ партийных и государственных документов и, прежде всего, переписки Сталина с Ворошиловым, Кагановичем и Молотовым летом 1933 года. Лично Сталину принадлежит и идея установки на крыше здания Дворца гигантской фигуры Ленина, лишавшая Дворец Иофана самостоятельности и превращавшая его в многоступенчатый постамент для скульптуры. Самостоятельности лишался и сам автор проекта: к нему в соавторы были определены академик архитектуры В. А. Щуко и профессор В. Г. Гельфрейх. На заседании Совета Строительства Дворца Советов 10 мая 1933 года Сталин указал, что размер статуи Ленина должен быть не менее 75 м и может быть даже больше. В генплане 1935 года зафиксированы окончательные контуры проекта Дворца Советов.

По высоте (415 м) Дворец Советов будет самым высоким зданием мира. Объем Дворца Советов будет состоять из башенной части (пять нарастающих вверх цилиндров) и прямоугольного стилобата площадью 11 га, состоящего из четырех уменьшающихся параллепипедов, поставленных один на другой. Венчающая здание скульптура Ленина будет высотой 100 м. Вытянутая рука вождя мировой революции достигнет 30 м, а длина указательного пальца превысит 4 м. Общий объем Дворца – 6,5 млн. кубических м. Одновременно Дворец может вмещать свыше 40 тысяч человек. Дворец Советов будет располагать двумя залами: Большим (вместимостью свыше 20 тысяч человек) для проведения сессий Верховного Совета СССР, собраний и митингов, и Малым (вместимостью свыше 6 тысяч человек). Кроме этих залов во Дворце будут размещены палаты Верховного Совета СССР и Президиум, зал Конституции, зал героики гражданской войны, правительственных приемов, государственный документальный архив, библиотека и т.д.

Дворец Советов будет расположен на площадке храма Христа Спасителя, на вогнутом высоком берегу Москва-реки. Здание Дворца, поставленное в вершине речной дуги, замкнет перспективы с верхнего и нижнего течения реки. Сход в набережной соединит здание с рекой, а так как проезд по набережной неширок, то здание будет выситься над рекой. Вдоль реки будет расположена менее высокая стилобатная часть Дворца, имеющая уступчатый профиль, который возрастает по мере удаления от водной глади. Прямоугольный фасад стилобата (высота до 90 м) выходит непосредственно на реку, поэтому последняя будет хорошо отражать нижнюю часть Дворца Советов. Таким образом, стилобатная часть Дворца тесно увязывается с планировкой речной набережной и площади, а башенная часть становится новой архитектурной осью всей Москвы, так как силуэт Дворца Советов будет господствовать над панорамой города.

Главный вход Дворца и фигура Ленина будут обращены к Кремлю. Перед главным входом будут поставлены памятники Марксу и Энгельсу. Фасад здания будет опоясан двумя линиями гранитных барельефов, общая протяженность которых около 3 км. Барельефы раскажут о революционной борьбе народов мира и строительстве социализма в СССР. Перед главным входом раскинется самая большая в Европе площадь, которая начнется у конца Александровского сада, а закончится у главного фасада Дворца. Для этого Музей изобразительных искусств на Волхонке будет отодвинут на 100 м, а сама Волхонка и соседние улицы будут засапаны сотнями кубометров земли. На образованной площади будут установлены памятники социалистам-утопистам, а от главного входа к ней спустится лестница шириной в 113 м. От Дворца в разные стороны отходят четыре пологих съезда – пандусы. Другая площадь размером в 6 га раскинется за тыловым фасадом здания. Таким образом, обе площади Дворца Советов раскинутся на территории свыше 30 га. Сам Дворец Советов, а также его набережная будут украшены лучшими породами мрамора и гранита. Советский писатель и драматург Федор Гладков в 1935 году патетически восклицал: «Мы ослепим мир прекрасными творениями наших художников, как творениями социалистических мастеров: Дворец советов и площадь вокруг него – это будет одна из вех в истории художественного созидания пролетариата» (Федор Гладков. Люблю Москву // Москва, Рабочая Москва, 1935, стр. 224).

Справа от Дворца пройдет самая важная и парадная магистраль города – проспект Дворца Советов, который соединит площадь Дзержинского с Юго-Западным районом. Таков облик Дворца Советов, который дан в генплане 1935 года в контексте планировки будущей Москвы. Несмотря на грандиозность замысла, которым были увлечены многие архитекторы и, в первую очередь, сам Иофан, вызывает изумление установка такой колосальной скульптуры при общей высоте здания в 415 м. Она практически большую часть года (в условиях столичного климата) будет закрыта облаками! Роль Дворца Советов не ограничивается рамками архитектурной доминанты города, его господствующего панорамного силуэта. Он знаменует собой начало периода дворцово-храмового строительства в советской архитектуре, когда профессиональные качества архитекторов были сосредоточены на постройке символов государственного величия, как его понимала власть. Дворец знаменует собой уход (вернее, увод) архитекторов из пространства свободного планирования городов, массового жилья, оригинальных построек, из пространства так называемых творческих архитектурных фантазий. Следствием этого явилось давление Дворцового проекта, его копирование в ареале мало-мальски «значащего» здания в советской архитектуре на протяжении довольно значительного времени.

Строительство Дворца Советов было начато, однако его прервала война. Во время войны постройка Дворца Советов была разобрана, так как металлоконструкции его каркаса были затребованы для нужд обороны столицы. В дальнейшем этот проект не был реализован, хотя идея строительства Дворца Советов не оставляла власть. Так в 1956–1957 годах был объявлен и прошел в два тура новый конкурс на проект Дворца, который в итоге обернулся миражом.

### Высотные здания

Подтверждение некоторых предыдущих тезисов можно увидеть в истории проектирования и строительства в Москве знаменитой серии высотных зданий после окончания Великой Отечественной войны. Н. С. Хрущев в своих мемуарах «документирует» время и общественную атмосферу, в которых возникла идея строительства высоток. Он указывает и автора идеи – Сталина, озабоченного, по Хрущеву, моральным ущербом, которое может нанести победителям войны отсутствие в Москве, в отличие от капиталистических столиц, высотных зданий. И вот, «по предложению товарища Сталина Совет Министров Союза ССР принял решение о строительстве в Москве многоэтажных зданий. Это решение знаменует новый исторический этап в многолетней работе по реконструкции Москвы. В Москве должны быть построены один дом в 32 этажа, два дома в 26 этажей и несколько 16-тиэтажных домов. Проектирование и строительство этих домов возложено на Управление строительства Дворца Советов при Совете Министров СССР и на ряд крупнейших министерств. Наиболее крупное здание в 32 этажа будет выстроено на Ленинских горах в центре излучины Москвы-реки. В здании будут находиться гостиница и жилые квартиры» («Новые многоэтажные здания столицы» // «Советское искусство», 28.02.1947). Сталин подписал решение «О строительстве в г. Москве многоэтажных зданий» в январе 1947 года. Это решение о строительстве высоток, численностью в 8 зданий, поставленных вдоль исторического речного фасада Москвы (на Котельнической набережной, в Зарядье, на Смоленской площади, на Ленинских горах, в Дорогомилове), вокруг Садового кольца (на площади Восстания, на площади Красных ворот), в большом транспортном узле города (на Комсомольской площади) было оперативно внесено в генплан. Уже 7 сентября того же года, в день восьмисотлетия столицы, состоялась закладка восьми многоэтажных зданий. На митингах по поводу закладки высоток объявляли те же параметры и назначения зданий, которые были указаны в Постановлении Совмина. Как мы видим, запланированные здания и здания, ныне возвышающие в столице, разняться по этажности и по назначению. Так, изначально не планировалось размещение в высотке на Ленинских горах Московского университета имени М. В. Ломоносова. Очевидно, судьбоносное для университета решение было принято к началу 1948 году, когда в Управлении строительства Дворца Советов произошли кадровые перемещения, а архитектор Б. Иофан был снят с руководства группы по проектированию высотного здания на Ленгорах. Этот, до конца не ясный, эпизод во взаимоотношениях вождя со своим придворным архитектором не отменяет утверждения, что в основе проектов московских высоток лежит проект Дворца Советов. И хотя сам монументальный Дворец Советов не был построен, можно сказать, что проект Дворца был осуществлен в Московских высотных зданиях. Очевидно, идея Дворца Советов не покидала Сталина до конца его жизни и не давала покоя советским архитекторам. Если в середине 1947 года о проектных работах над высотными зданиями еще никто не слышал, то уже в 1948 году ряд авторов получил за них Сталинскую премию. Само строительство высоток началось только в 1949 году.

Возвращаясь к мысли о несовпадении первоначальных планов с их реальным осуществлением, укажем и на число высоток, которых проектировалось восемь, а построено было только семь. Прежде чем мы сделаем краткий обзор восьми проектов высотных зданий, отметим, во-первых, «идеологическую» необходимость в их возведении, а отсюда упор на внешнее, парадное оформление зданий и их вписанность в градостроительную концепцию. Результатом такого подхода была явно не соответствующая внешней эстетике планировка внутренних коммуникаций и внутренних помещений. Во-вторых, до начала строительства высоток, в Москве отсутствовала практика возведения зданий высотой свыше 10 этажей. В результате строительные работы осуществлялись параллельно проектировочным, а строительные площадки высоток превратились в экспериментальные стенды и полигоны применения новейших строительных материалов и технологии. Если принять во внимание, что высотки строились силами заключенных, то выражение «в эти здания была вложена жизнь тысячи людей» следует понимать буквально.

Первая высотка, которая была построена и оформлена еще при жизни Сталина, это высотное здание МИД на Смоленской площади. Его высота 172 м вместе со шпилем. Последний был приделан уже позже (в 1951 году), и говорят, по настоянию Сталина. Здание с шестиэтажными крыльями поднимается в центре на 27 этажей. Шпиль водружен на кубический объем с башенками по бокам. Архитекторами высотки являются один из соавторов проекта Дворца Советов В. Г. Гельфрейх и М. А. Минкус. Первоначальный проект высотного здания (Гельфрейх В., Лебедев В., Штеллер П.) предусматривал создание перед ним площади в 400 м, по периметру которой должны были стоять здания с этажностью, не превышающей этажность первого яруса высотки. И если более поздний проект был близок первоначальному замыслу, то постройки 60-х годов загубили эту идею.

Самой живописной высоткой выглядит здание, поставленное у впадения в Москву-реку реки Яузы, на Котельнической набережной. Его высота вместе со шпилем составляет 176 м. Центральная часть здания имеет в плане трехлучевую форму. Все три луча фиксируются тремя боковыми пятиэтажными башнями. Вдоль Москвы-реки и Яузы протянулись крылья от двух симметричных лучей. В цоколе высотки размещены кинотеатр, почта, магазины и другие общественные службы. Под внутренним двором размещается подземный гараж. Все остальные площади отданы под жилые помещения. Авторы проекта – Д. Н. Чечулин и А. К. Ростковский.

Самым высоким из восьми высоток является здание МГУ им. М. В. Ломоносова на Ленинских горах – 235 м. Когда это здание задумывалось как гостиница, его проектирование было поручено мастерской Б. Иофана, и первые проекты высотки очень напоминают Дворец Советов, особенно в его высотной части. В дальнейшем разработку проекта возглавил архитектор Л. В. Руднев, известный, ко всему прочему, благородным отношением к поэтессе А. Ахматовой и хлопотавшим за ее осужденного сына. Л. В. Руднев привлек к активной работе в проекте известного разработчика генплана 1935 года С. Е. Чернышева, также в свое время осужденного по политической статье. Авторы отодвинули весь комплекс зданий в глубину высокого берега Москвы-реки и «связали» его тем самым с планировкой юго-западного района Москвы. Поэтому, несмотря на свою грандиозность, здание МГУ не выглядит архитектурно одиноким. Центральная башня высотки имеет 34 этажа плюс шпиль. В этой башне размещены административно-общественные и учебные помещения (некоторые естественные факультеты, научная библиотека, музеи, ректорат, клуб, парадный актовый зал). Четыре более низкие башни (как разветвленные крылья центральной части) предназначены под жилые помещения для студентов и преподавателей. В цоколе высотного здания размещены спортивные залы с бассейном, студенческие и преподавательские столовые, магазины, коммунальные службы. Силуэт здания украшают скульптура и декоративные павильоны над углами его нижних ярусов. В дальнейшем для изготовления деталей скульптур применяли облегченный белый литой камень, а для изготовления падужных вентиляционных решеток – папье-маше. Нельзя не заметить, как скромно оформлены учебные помещения и как пафосно – парадные. Кроме Л. В. Руднева и С. Е. Чернышева в авторский коллектив проекта входили П. В. Абросимов и В. Н. Насонов.

В отличие от высотки на Ленинских горах высотное здание на Комсомольской площади (гостиница «Ленинградская») является самым небольшим по высоте – всего 136 м. Также эта высотка единственная, не имеющая боковых крыльев. Отсюда ее стройность, несмотря на рост здания, который «съедается» с основных видовых точек пересекающим площадь виадуком железной дороги. Проектировщикам удалось очень естественно вписать высотку в ансамбль площади трех вокзалов. Приняв во внимание национальный стиль, в который «завернуты» все здания вокзалов, авторы использовали в декоре высотного здания мотивы русской архитектуры XVII–XVIII веков. Следует отметить и великолепно украшенный интерьер высотки. Последний, кстати, явился причиной, по которой архитекторов здания Л. М. Полякова и А. Б. Борецкого лишили в 1953 году Сталинской премии за «неоправданное удорожание строительства и декоративные излишества».

Проект высотного здания на Садовой-Спасской улице (отрезок Садового кольца у Красных ворот), хотя и был удостоен Сталинской премии только второй степени, является одним из самых интересных по композиции. Строительство этой высотки отличилось применением самых новейших и не имевших аналогов в истории строительной техники методов монтажа конструкций с заданным контр-креном. Высотное здание (планировавшееся первоначально в 110 м) обращено к Садовому кольцу очень компактным ярусным фасадом и имеет монументальный парадный вход. Такое оформление вызвано тем, что высотная часть здания отдается под министерство. Однако обращение высотки во двор лишено всякой помпезности и «смягчено» полуротондой зала заседаний министерства. Это объясняется тем, что остальная часть высотки, ее протяженные в глубь квартала крылья, отдана под жилые помещения. Половину двора занимает терраса, под которой размещен гараж. Посредине террасы, у самого ее края стоит круглая беседка, как архитектурная доминанта двора, вторящая башне высотки. В цоколе крыла, обращенного на Каланчевскую улицу, устроен один из выходов со станции метро «Красные ворота». Авторы проекта – А. Н. Душкин, Б. С. Мезенцев, В. М. Абрамов.

Если высотка на Садовой-Спасской планировалась административно-жилым зданием, то другая высотка на Садовом кольце (у площади Восстания) – только жилым зданием. Мимо этой высотки должен был проходить Краснопресненский проспект, и этим, прежде всего, обусловлены архитектурные решение и оформление здания. Кроме этого, перепад рельефа от Садового кольца к Красной Пресне вынудил авторов «посадить» здание с трех сторон на высокий стилобат, открытый в сторону Садового кольца протяженным сквером. Высотка в 28 этажей (на 25-м этаже есть смотровой периметр) состоит из основной вертикали здания и боковых корпусов. Ступенчатые крыши украшены ажурными аттиками, а фасад – скульптурами рабочих, колхозниц, авиаторов. Венчающая часть здания «перекликается» с башнями Кремля. Здание, облицованное крупными гранитными плитками, вызывает восхищение роскошью и изяществом своего оформления. Выраженная скульптурность здания была программным моментов проекта, так как высотка должна была быть не просто архитектурной доминантой площади, а центром зеленого пространства. В дальнейшем планировалось перевести зоопарк с Красной Пресни в другое место, а на его площади разбить городской парк. Не меньшее восхищение вызывает и убранство интерьера высотки. В стилобате здания были запроектированы кафе, парикмахерская, кинотеатр. Первый этаж всего здания занимал «Гастроном», а в подземном уровне был размещен гараж. Здание поражает четкостью своего пирамидального силуэта. Авторы здания – М. В. Посохин, А. А. Мндоянц, М. Н. Вохомский.

Вторым высотным зданием, предназначенным для размещения гостиницы, является высотка на Кутузовском проспекте (гостиница «Украина»). Однако гостиница занимает только высотную вертикаль здания (центральную 29-этажную часть), а в его боковых 8-этажных крыльях расположены квартиры. Главный фасад гостиницы обращен к реке и ее стройный силуэт, украшенный на уровне верхнего яруса аркадой с тонким шпилем, красиво просматривается с водной глади. С противоположной, «сухопутной» стороны больше впечатляют боковые башенки, увенчанные стилизованными изображениями снопов. В нижней части здания размещены гастроном и ресторан. Оформление номеров гостиницы «Украина» отличается изысканностью отделки и стилевым единством. Можно сказать, что дизайн «Украины» очень близок дизайну гостиницы «Москва». Авторами проекта являются А. Г. Мордвинов, В. К. Олтаржевский, П. А. Красильников. В. К. Олтаржевский, один из авторитетнейших российских архитекторов, был, в свое время, соавтором Киевского вокзала, башня которого доминировала в этом пространстве до постройки высотки.

Восьмая высотка из серии запланированных высотных зданий так и не была построена, хотя ее автор, Д. Н. Чечулин, был удостоен Сталинской премии первой степени за проект здания. Первоначально в этом здании в Зарядье планировали разместить Наркомат тяжелого машиностроения, затем – Министерство государственной безопасности. В градостроительном отношение высотка должна была уравновешивать Дворец Советов по другую сторону Кремля. Такое внутреннее и внешнее предназначение здания определило, в известной степени, величественность и пафосность проекта на участке площадью 15 га на берегу Москва-реки. Планируемая высота (при 32 этажах) – 275 м. Здание поднимается вверх не резко, а уступами; масштабно, но очень органично входя в ансамбль природы и архитектуры ближайшего окружения. Объем нижнего уступа в пять этажей имеет форму параллепипеда, протянутого вдоль Москва-реки. Объем второго уступа в три этажа имеет форму квадрата, каковую имеет (только в 6 этажей) и следующий уступ. Эти три уступа вместе составляют некоторую горизонтальную композицию, перекликающуюся с набережными и кремлевской стеной. Над этими уступами возвышается 20-этажная башня с шатром, перекликающаяся, в свою очередь, с окружающими вертикалями. В плане высотное здание в Зарядье имеет систему диагонально расположенных корпусов, в которых устроено 2000 рабочих комнат. Набережная, вдоль которой вытянута нижняя часть здания, украшена эффектной лестницей. Главный вход в здание со стороны Красной площади. Второй вход со стороны Москвы-реки и третий – со стороны улицы Разина. Кроме парадных входов есть множество рабочих (служебных) входов. 5-этажные корпуса, окружающие основную часть здания, имеют отдельные входы и образуют отдельные дворы. В гардеробном вестибюле на 1700 мест запроектировано 40 лифтов. Количество лифтов сокращается от нижних этажей к верхним (в верхнем этаже только 2 лифта). Лифты имеются и в диагональных крыльях высотного корпуса. Здание должно быть облицовано красным гранитом (цоколь) и светлым литым камнем. Высотка в Зарядье разделила печальную судьбу Дворца Советов: строительство было остановлено (вскоре после смерти Сталина) и более не возобновилось. Разобранный каркас здания был использован при строительстве Большой арены стадиона в Лужниках. На сохранившемся фундаменте высотки ее архитектор, Д. Н. Чечулин, построил позже гостиницу «Россия».

### Метрополитен

Довольно длительное время бытовало мнение, что московское метро – плод усилий исключительно советской власти вкупе с советским рабочим классом, советской наукой и техникой. Следуя официальной точке зрения, основная часть работ по сооружению первой линии метро (1932–1934 годы) была «проделана в течение только одного 1934 года. За этот один год выполнено 85 процентов общего объема земляных работ и 90 процентов бетонных работ. Следовательно, если не считать подготовительной работы к стройке, занявшей почти целиком два года, первая линия московского метро, длиною почти в двенадцать километров, сооружена за один год» (Метро. М., Московский рабочий, 1935, стр. 3) Мы видим здесь, во-первых, довольно пренебрежительное отношение к проектированию (оно именуется какой-то подготовительной работой, «занявшей почти целиком два года»), а также полное игнорирование значения изысканий по строительству метро в России, которые проводили русские инженеры до революции и в первые годы советской власти.

Первые русские энтузиасты метро, инженеры В. Николаи и С. Розанов уже в 1900 году сделали обобщающий анализ парижского метро. Другой отечественный метростроевец – инженер П.Балинский еще в конце ХIХ века предложил проект петербургского метро, в 1902 году – московского. Его именитым соавтором был другой русский инженер Е. Кнорре. Кстати, и Николаи, и Розанов, и Кнорре позднее активно проектировали советское метро в тридцатые годы. Большую известность приобрели проекты Московского метрополитена А. И. Антоновича, Б. Сакулина. В 1924 году Управление московского коммунального хозяйства поручило специалистам Московской городской железной дороги подготовить проект московского метрополитена и провести натурные изыскания. Был создан специальный подотдел метрополитена, сотрудники которого к 1930 году разработали сеть из четырех диаметральных и одной кольцевой линии протяженностью около 50 километров. Именно этот проект сотрудников МГЖД был исходным материалом для Постановления июньского Пленума ЦК ВКП(б) о строительстве в Москве метро, он же может быть признан и основой успеха первого метро в России. Большинство авторов этого проекта были арестованы позднее как враги народа, и только благодаря настойчивости своих старых друзей и коллег из Метростроя, некоторые из них смогли вернуться в Москву.

В 1932 году непосредственно при Метрострое был создан Технический отдел, где вместе с советскими инженерами трудились зарубежные специалисты над доводкой и созданием новых чертежей метро. В том же 1932 году четыре экспертные комиссии специалистов (советская, английская, германская и французская) осуществили апробацию проекта московского метро. В 1933 году советская государственная экспертиза утвердила технический проект метро. Можно сказать, закончился первый этап строительства метро, определивший трассу первой очереди в 6 км (позднее – в 12 км) и решивший вопрос о выборе способа строительства метро: открытого или закрытого. Легче строить, используя открытый способ, однако он ведет к разрыву улиц. Закрытый способ не нарушает нормального ритма жизни города, но очень сложен в техническом и экономическом отношениях. Было принято решение о предпочтении комбинированного способа.

В июне 1933 года вновь организованная контора «Метропроект» (предшественница нынешнего научно-изыскательного института «Метрогипротранс») руками своих работников начинает делать на ватмане наброски уже реальных линий и станций метро. Кроме этого, изменилось направление в выборе способа строительства: открытый и комбинированный способы почти повсеместно заменяются закрытым способом. Последний подходит для строительства станций глубокого заложения, которые могут быть использованы в качестве бомбоубежища. Это обстоятельство оказалось решающим для окончательного выбора способа строительства метро. В это же время возникает известный параллелизм в проектно-планировочных работах, с одной стороны, строительства метро, а с другой стороны, по реконструкции Москвы. Находясь в самом разгаре работы, Метрострой не мог ждать, когда архитекторы окончательно установят перспективные направления улиц и площадей, и волевым порядком осуществляли трассировку магистралей. Получается, что зачастую не генплан определял будущую планировку Москвы, а именно метрополитен.

Весной 1934 года был оъявлен всесоюзный конкурс на архитектурное оформление станций первой очереди метро. Из поступивших (свыше трех десятков) проектов были выбраны только четыре, а на оформление остальных девяти станций первой очереди метро были сделаны заказы напрямую выбранным архитекторам.

15 мая 1935 года была пущена первая очередь метро, а 10 июля того же года было опубликовано постановление о генеральном плане реконструкции Москвы, одной из целей которого было названо строительство «лучшего метро в мире». Согласно схеме московского метрополитена его первые линии должны были пройти под центральными участками двух сквозных магистралей-диаметров, а вдоль (вернее, под) Садового кольца предполагалось провести соединительную кольцевую линию. В центре пересечения радиальных линий планировался центральный пересадочный узел. Вся работа по строительству метро делилась на четыре периода (четыре очереди метро), и только Великая Отечественная война помешала завершению строительства в срок, намеченный генпланом 1935 года. Кроме временной корректировки генплана следует указать и на содержательную, когда по ряду причин изменялась очередность пуска станций и принимались решения об отмене строительства некоторых запланированных станций. Итак, первая очередь метро была пущена в 1935 году. Она включала Сокольническую линию (от «Сокольников» до «Крымской площади», ныне «Парка культуры») и ветку от «Охотного ряда» до «Смоленской площади» (ныне «Смоленской»). Вторая очередь метро была пущена в 1938 году. Она включала Горьковскую линию (от «Площади Свердлова» до «Сокола»), перегон от «Смоленской» до «Киевской» (с метромостом), станции «Площадь революции» и «Курская». Третья очередь метро, строившаяся с перерывом с 1938 года по 1944 год, включала Арбатско-Покровскую линию от «Курской» до «Партизанской» и Горьковскую линию от «Площади Свердлова» до «Завода имени Сталина». И, наконец, четвертая очередь, пущенная в 1954 году, включала кольцевую линию и дублера Арбатской линии от «Арбатской» до «Киевской».

Обратимся к некоторым запланированным техническим параметрам московского метро. Минимальная ширина платформ должна была быть от 4 м (ширина платформы станции «Охотный ряд» – до 21 метра). Высота станций должна доходить до 6 метров. Поезда должны пропускаться через каждые полторы минуты. Длина поездов – от четырех до восьми вагонов. По техническим показателям московский метрополитен должен был не только не уступать западным образцам, но и превосходить их. Задача партии большевиков сделать московское метро лучшим, то есть «поразить» мир, способствовала появлению большого внимания к эстетической составляющей строительства метросооружений, особенно подземных вестибюлей и наземных павильонов. Это совпало с актуальной задачей переломить обывательское представление о метро как о преисподней. Подобные представления были очень распространены в России. Поэтому важно было, чтобы образ метро совпадал не с картиной глубокого черного подземелья, а с образом яркого, светлого и просторного мира подземного пространства. Можно констатировать, что советским архитекторам и строителям действительно удалось построить специфический мир, восхищающий его посетителей. Известный советский поэт, ученик В. Маяковского, Семен Кирсанов так писал: «Едва отбелел/ вестибюльный карниз,/ жена говорит,/ удивившись:/ – Спускались-то мы/ по лестнице/ вниз,/ а очутились,/ по-моему,/выше!/Похоже,/что вскоре/ начнут облака/ с колонн/ и балконов/ свешиваться.../ А зала/ вся,/ как стакан молока, сияет/ утренней/ свежестью» (Метро, М., Московский рабочий, 1935, стр. 198).

Строительство метро, как и сама архитектура почти 50 станций, построенных в 1930–1950-х годах, принесла большую славу СССР. Как писал еще в 1935 году известный ученый и полярный исследователь О. Шмидт: «Из огромных успехов Советского союза за последние годы наибольшее впечатление за границей, пожалуй, произвели два: завоевание Арктики и постройка московского метро» («Метро», М., Московский рабочий, 1935, стр. 274). Архитектурно все станции оформлялись различно, но общий стиль был задан партией одинаковый – «радостный, бодрый, не оставляющий никакого напоминания о глубоком подземелье» («Метро», Московский рабочий», 1935, стр. 51) В 1937 году, на международной выставке в Париже престижные премии получили станции «Красные ворота» и «Дворец Советов» (ныне «Кропоткинская»), а архитектура станций «Сокольники» и «Комсомольская» (радиальная) была отмечена персонально. В 1939 году, уже на выставке в Нью-Йорке, Гран-при была удостоена станция «Маяковская». Оформление всех станций метро было тематическим, причем, каждая станция имела свою тему, определяемую исторической или концептуальной топонимикой. Отсюда известное выражение гениального зодчего А. Душкина: «Облик метро – это явление, неотделимое от истории и культуры народа» («Московская правда», 01.06.2005, стр. 3). Самого Алексея Николаевича Душкина, автора известнейших станций «Кропоткинская», «Завод имени Сталина» (ныне «Автозаводская»), «Маяковская», «Новослободская» можно смело назвать основоположником отечественной подземной урбанистики, создателем прекрасного мира подземного пространства, полного оптимизма, юности, красоты и гармонии. При этом, что остроумно заметил искусствовед Г. Ревзин, «у Душкина как-то получалось не заметить, что он совпадает с официальной советской идеологией, и создавать вовсе не противоречащие ей, но при этом в высшей степени полноценные произведения» («Лучший строитель социализма» // «Коммерсант», 2004, №64).

В процессе строительства метро, от очереди к очереди, «обогащалась» отделка станций: от естественного камня и керамической плитки до полированного цветного мрамора и гранита. Разумеется, и тут не обошлось без верного указания вождя: «Товарищ Сталин тогда нам сказал, что там, где это необходимо, нужно применять дорогие материалы» («Метро», стр. 53). Расширяется набор изобразительных элементов декора: от мозаики до круглой скульптуры. Мы остановимся ниже на самых интересных проектах станций метрополитена, получивших широкое международное признание и являющихся нашим выдающимся культурным наследием.

Станция метро «Красные ворота» открылась в 1935 году. Поражающее сочетание неоклассического подземного помещения (автор – академик И. А. Фомин) и конструктивистского наземного павильона (автор – Н. А. Ладовский). Подземный зал лежит на глубине 43 м и облицован гранитом красноватых тонов, усиливающим впечатление глубины (высоты) станции, а наземный павильон, сложенный порталом из четырех полос, сужающихся в глубину наподобие рупора, имеет светлый окрас, что в целом уменьшает здание и растворяет его в окружающем пространстве. Нельзя не обратить внимания на богатую кессонировку потолка подземного вестибюля и вызывающую простоту арочного портала наземного павильона, напоминающего тоннели метро.

Станция метро «Кропоткинская» также открылась в 1935 году. Первоначально она называлась «Дворец Советов» и была рассчитана именно на обслуживание «посетителей» Дворца Советов. Поэтому среди всех станций первой очереди эта станция имела самые большие ширину платформ и высоту залов. Автор станции, А. Н. Душкин, обратился к анналам египетской подземной архитектуры и использовал систему грибовидных опор, не расчленяющих свод потолка. Это оказалось возможным благодаря мелкой посадке станции, проложенной под Волхонкой от Музея изящных искусств до начала Гоголевского бульвара. Два ряда десятигранных, слегка расширяющихся кверху колонн поддерживают потолок подземного зала. Стройные колонны, имеющие египетские пропорции, распускают из своих расширяющихся кверху стволов пятилепестковые граненые раструбы. Последние изящно вписаны в абрис пятиконечных звезд. Внутри опор автор вмонтировал скрытые источники света, которые из распушек колон освещают раструбные грани и невысокий рельеф потолка. Удачно завершает архитектуру станции наземный вестибюль, состоящий из двух парковых павильонов, соединенных легкой аркой. Автор – С. М. Кравец, главный архитектор «Метропроекта», удачным приемом (постройкой двух павильонов) разделил потоки входящих и выходящих пассажиров, а сооружением прозрачной арки органично завершил аллею Гоголевского бульвара.

В отличие от «Кропоткинской» другая станция того же автора – А. Н. Душкина – «Маяковская» является станцией глубокого заложения. Однако решение подземного зала выглядит очень легким, свободным и объемным. Тонкие колонны и упругие арки делают зал выше и стройней. Арки подчеркнуты лентами гофрированной стали, и столь изящное использование металла концептуально совпадает с общей тональностью произведений Маяковского, мечтавшего, «чтоб к штыку приравняли перо», ибо то и другое из стали. Сами арки опираются на столбы, имеющие в нижней части пилястры из ярко-розового камня (орлеца), и сложены в систему ячеек. В поперечные ячейки центрального зала вписаны овальные купола, раскрывающие пространство на высоту свода станции. Подсветка по периметру купола усиливает иллюзию выхода к небесному своду. В свою очередь, в купола заглублены яркие мозаичные плафоны, выполненные В. А. Фроловым по эскизам А. А. Дейнеки. Все сюжеты мозаичных плафонов изображены на фоне неба, и это уже третий шаг на пути создания у пассажиров станции твердого убеждения в наличии глубокого воздушного пространства над головой. В 1941 году, в самое тяжелое время для Москвы в период Великой Отечественной войны, именно на станции «Маяковская» состоялось знаменитое собрание государственных деятелей и представителей общественности города Москвы по поводу годовщины Октябрьской революции. Нельзя не сказать и о том, что в годы войны станции московского метро (как бомбоубежища) сыграли большую роль в обеспечении безопасности населения столицы, а их архитектура и изобразительное оформление – в создании должного душевного состояния граждан во время бомбежек.

Две станции московского метро – «Библиотека имениЛенина» и «Аэропорт» – не имеют в перронных залах никаких колонн. Их залы перекрыты единым сводом, поэтому трактовка внутреннего оформления станций минималистична (они абсолютно не декорированы), чтобы не отвлечь внимание от этого феномена. Свобода пространства на станции «Библиотека Ленина» подчеркнута сочной кессонировкой свода, а на станции «Аэропорт» – изящно и смело проведенными по своду траекториями полетов воздушных кораблей.

К богато декорированным станциям можно отнести станции «Площадь революции» (подземный вестибюль «полон» экспрессивных круглых скульптур мастера М. Г. Манизера, поставленных в арках перронного зала), «Динамо» (выразительные барельефы скульптора Е. Я. Янсон-Манизер), «Охотный ряд» (монументальные формы и впечатляющие скульптуры атлетов в нишах северного вестибюля). Богатый лепной потолок станции «Охотный ряд» изначально планировали освещать снизу, для чего были спроектированы по осевой линии в центральном пассажирском зале тринадцать торшеров, похожие на изящные вазы. Такие же напольные светильники были запланированы для станции «Семеновская» (архитектор С. Кравец, скульпторы В. Мухина и Н. Венцель, художник Б. Ахметьев) и «Новокузнецкая» (архитекторы И. Таранов и Н. Быкова, скульпторы А. Зеленский, С. Рабинович, Н. Томский, Н. Штамм). Обе станции построены в годы Великой Отечественной войны, и привнесенность военной тематики очевидна. Строгая архитектура вестибюля, верный подбор облицовочного камня, ощущение внутренней торжественности и уверенности. Кстати, для станции «Новокузнецкая» изначально была запланирована тема реконструкции Москвы. Очень мощно в контексте военной тематики, оформлена станция «Стадион имени Сталина» (позже «Измайловский парк», а ныне «Партизанская», архитектор Б. Виленский, один из соавторов изящного павильона станции «Красносельская»). Впечатляющие бронзовые скульптуры героев-партизан работы знаменитого ваятеля Матвея Манизера дополнены сюжетными барельефами на стенах станции.

После войны главной темой в оформлении метросооружений является тема победы и триумфа. Это особенно видно на кольцевых станциях. Так, на станции «Таганская» (архитекторы К. Рыжков и А. Медведев, скульпторы Е. Блинов и П. Баландин) барельефы с изображением воинов сделаны как дорогие медали, обрамленные вьющимися гирляндами, лентами и знаменами. Барельефы оттеняются голубым цветом и производят впечатление вывешенных знамен. Очень мажорно и одновременно парадно решена тема триумфа советской армии в оформлении станции «Комсомольская» (архитекторы А. Щусев, В. Кокорин, А. Заболотная, художник П. Кокорин).

Художник Павел Кокорин столь же успешно оформил еще одну кольцевую станцию – «Новослободскую», пущенную в 1952 году. Приглашенный архитектором А. Душкиным, он выполнил эскизы витражей – яркого и впечатляющего элемента облика станции. Сам архитектор А. Душкин вылепил модели для литья обрамления арочных проходов и мраморных кокошников над ними. Им же было предложено алюминиевое литье, анодированное в цвет золотистой бронзы. Именно такой оттенок придавал монументальность станции и позволял избежать в оформлении поземного вестибюля лубочности и эффекта сусальной игрушки. Изумительно подобранная авторами система освещения (регулирование света в зале с подсветкой витражей) создает особую тональность всему воздушному пространству станции. Было бы неправильно не сказать еще об одной работе А. Н. Душкина – станции «ЗИС» («Завод имени Сталина», ныне «Автозаводская»). Вместе с А. Душкиным над станцией трудились мастер мозаики В. Фролов, художники В. Бордиченко, Б. Покровский, Ф. Лехт, скульптор И. Ефимов. Это станция третьей очереди, сооружена в годы войны, но выполнена в такой позитивно-созидательной струе, что барельефы на боковых стенах и мозаика в вестибюле, посвященные военной теме, кажутся не актуальным изображением, а скорее напоминанием о прошедшей войне.

Невозможно описать все станции московского метро, этого яркого пункта генеральной реконструкции Москвы 1935 года. Московский метрополитен – это некоторая подземная проекция генерального плана в целом, ибо как пространственно, так и оформительски он вторит принципам генплана 1935 года. На земле, вверху и внизу советская власть, советские лидеры стремились утвердить свою идеологию, свои идеи, которые считали вечными и незыблемыми. Поэтому было бы точнее назвать план генеральной реконструкции планом социалистической реконструкции Москвы, а ее проекты и объекты – памятниками социалистической утопической идеологии.