

# От «Сарской дороги» до «проспекта Победы». Этапы формирования архитектурного ансамбля Московского проспекта в Санкт-Петербурге

В. Г. Лисовский<sup>1</sup>, В. С. Сперанская<sup>2</sup>, В. С. Потапов<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Санкт-Петербургский государственный институт живописи, скульптуры и архитектуры им. И. Е. Репина при Российской академии художеств, Российская Федерация, 199034, Санкт-Петербург, Университетская наб., 17

<sup>2</sup> Санкт-Петербургский государственный университет, Российская Федерация, 199034, Санкт-Петербург, Университетская наб., 7–9

**Для цитирования:** Лисовский, Владимир, Варвара Сперанская, и Василий Потапов. “От ‘Сарской дороги’ до ‘проспекта Победы’. Этапы формирования архитектурного ансамбля Московского проспекта в Санкт-Петербурге”. *Вестник Санкт-Петербургского университета. Искусствоведение* 10, no. 4 (2020): 637–682. <https://doi.org/10.21638/spbu15.2020.406>

Статья содержит сведения об истории формирования архитектурного ансамбля Московского проспекта в Санкт-Петербурге — одной из главных магистралей южных районов города. Отмечается роль регулярных градостроительных приемов и формальных решений в духе классицизма в процессе организации головной части современной магистрали, берущей начало от Сенной площади и с момента своего возникновения исполняющей функции важной для всей страны протяженной транспортной коммуникации, связывающей Петербург с Москвой и Киевом. Прослеживается процесс постепенного изменения архитектурных характеристик проспекта в XIX в., когда сложилась композиция отрезков магистрали от Фонтанки до площади у Московских триумфальных ворот. Подчеркивается большое историческое и символическое значение ворот, в силу которого было признано совершенно необходимым их восстановление после опрометчиво осуществленного сноса. Основное внимание уделено той части проспекта, которая создавалась в середине XX столетия в характере неоклассического направления того времени. Кратко рассматриваются результаты большого конкурса на разработку проектов планировки и застройки магистрали, проведенного в то время, когда проспект носил имя И. В. Сталина. Анализируется сложившаяся со временем пространственная структура магистрали, развитый характер которой позволяет сравнивать Московский проспект с Невским. Изучается роль ордера и его модификаций в композиции магистрали. Показано, что именно использование закономерностей, присущих ордерной системе, сделало возможным создание ансамбля, торжественный характер которого оказался созвучным теме Победы в войне 1941–1945 гг. Оценивается творческий вклад в создание ансамбля ряда советских архитекторов и скульпторов. Упомянуты примеры современной застройки некоторых соседних с проспектом кварталов, оценивается степень их совместимости с задачей сохранения ансамбля как памятника искусства своего времени.

**Ключевые слова:** Санкт-Петербург, Московский проспект, архитектурный ансамбль, классический ордер, Великая Победа, Л. А. Ильин, Н. В. Баранов, Е. И. Катонин, С. Б. Сперанский, М. К. Аникушин.

## Введение

Определение Петербурга как «города ансамблей» общеизвестно. Но, будучи своего рода банальностью, это определение (что, по всей вероятности, все хорошо понимают) абсолютно правильное. Действительно, в итоге полуторавекового развития к середине XIX в. Петербург стал эталоном эстетического совершенства в области градостроительства в первую очередь благодаря образованию нескольких взаимосвязанных архитектурных ансамблей исторического центра, и поныне воспринимающихся как замечательный пример художественного единства. Основными осями, на которых выстроена эта система ансамблей, являются Нева с ее набережными и главная магистраль города — Невский проспект. К середине XIX в. Невскому стали свойственны все качества ансамбля, осуществленного словно по воле одного мастера, «на одном дыхании», тогда как на самом деле формирование застройки проспекта классического времени продолжалось те же полтора столетия. Стилистическая однородность Невского проспекта как данность, не подлежащая сомнению, наглядно была отражена в известной «Панораме» В. С. Садовникова, созданной в 1830-х годах.

Секрет особого очарования, поразительной художественной целостности главной магистрали Петербурга стремились разгадать многие историки и архитекторы. Думается, что в наибольшей степени к разгадке приблизился архитектор Я. О. Рубанчик, давший в маленькой брошюре, выпущенной в свет еще во время Великой Отечественной войны, превосходный анализ композиции проспекта [1]. Одной из самых замечательных черт, присущих ансамблю Невского (что и было замечено Рубанчиком и, конечно, другими специалистами), можно, по-видимому, считать его пространственный характер: проспект решен не как улица-коридор, а как улица-пространство. Это достигнуто с помощью разнообразных средств. К их числу следует отнести местные расширения магистрали, расположение вдоль нее нескольких «пропилейных» композиций, организацию связи с проспектом соседних архитектурных ансамблей, а также включение в систему Невского панорам пересекающих его протоков и дуговых улиц. Присущая застройке Невского проспекта гибкость, позволившая магистрали распространить свое влияние на соседние с ней кварталы, в значительной степени и помогла ему стать той «улицей-красавицей», которой восхищался Н. В. Гоголь. То обстоятельство, что формирование Невского проспекта как классического ансамбля завершилось вместе с эпохой ампира в русском зодчестве, делает его в полной мере способным выражать торжественно-победные настроения времени, неразрывно связанного в народной памяти с победоносным противостоянием нашествию наполеоновской армии «двухнадесяти языков».

Ни одна из магистралей Петербурга классического или более поздних периодов истории по степени целостности и вместе с тем неординарности архитектурного решения не смогла приблизиться к Невскому проспекту. В какой-то мере сравнение с Невским выдерживает лишь Каменноостровский проспект — памятник градостроительства эпохи модерна. В самом деле, в панораме главной магистрали Петроградской стороны тоже можно обнаружить аналогичные Невскому признаки «гибкости», пластичности застройки, обеспеченные применением средств, типичных для своего времени (к их числу относятся, в частности, курдонеры больших

доходных домов). Поэтому и позволительно проводить между обоими проспектами некоторые параллели, понимая, конечно, при этом, что мы имеем дело с произведениями градостроительного искусства разного времени и сравнение их даже в каких-то частностях может оказаться не вполне корректным.

Эпоха модерна блистательно завершила достаточно длинный период дореволюционного развития города на Неве. А сразу вслед за ней наступил исторический этап, качественно отличающийся от предыдущего во всем — начиная от бытовой повседневности и заканчивая системой государственного устройства. Но и в этой абсолютно несхожей с прошлым эпохе, как нам представляется, существует пример решения крупной градостроительной задачи, условное сравнение которой с названными выше допустимо. Мы имеем в виду Московский проспект — одну из важнейших и длиннейших магистралей современного Санкт-Петербурга, возраст которой исчисляется почти таким же количеством лет, что и история самого города. Эта магистраль тоже наделена чертами архитектурного ансамбля, характерными для своего времени и, более того, связанными с героическими страницами отечественной истории. В ансамбле Московского проспекта довольно громко прозвучала тема Победы в Великой Отечественной войне. Обратить внимание на это обстоятельство кажется нам довольно логичным именно теперь, когда страна только что отметила 75-летнюю годовщину Победы над германским нацизмом.

Литература, посвященная Московскому проспекту, практически необозрима. Она представлена прежде всего статьями, публиковавшимися в особенно больших количествах в различных периодических изданиях предвоенного и послевоенного времени. Тогда свои мнения по поводу задач, ставившихся перед строителями, а затем и результатов, достигнутых в процессе строительства, высказывали преимущественно профессионалы — архитекторы, принимавшие участие в проектировании, и их коллеги, выступавшие в роли критиков. Общие обзоры проспекта как архитектурного комплекса обязательно включались в путеводители по городу, издававшиеся в разное время. Была выпущена в свет и небольшая популярная книжка [2], в которой кратко излагалась история и характеризовалось современное состояние проспекта, но в ней вопросам архитектуры и градостроительства отведено сравнительно немного места. Значительно больше по объему другое издание, посвященное проспекту [3], однако оно, как и книжка, упомянутая выше, относится к такой разновидности краеведческой литературы, где архитектура сознательно отодвигается на «второй план», давая авторам возможность сосредоточиться на фактах, относящихся к политической истории или истории домовладений с биографиями связанных с ними людей. Существует несколько книжных изданий, посвященных мастерам архитектуры, внесшим наиболее значительный вклад в дело формирования ансамбля проспекта [4–7]. Но до сих пор, к сожалению, нет фундаментального труда, в котором бы с должной обстоятельностью и широтой был рассмотрен весь сложный комплекс вопросов, связанных с характеристикой проспекта именно как некоего архитектурного целого. Настоящая статья, разумеется, ни в коей мере не может претендовать хотя бы в минимальной степени на восполнение указанного пробела, ее допустимо оценивать лишь как призыв к более серьезному изучению проблемы.

## Исторический период. XVIII — начало XX в.

### Структура магистрали

Современный Московский проспект начинается и заканчивается площадями — Сенной и Победы. Трасса, связывающая их, определилась еще в начале XVIII в.: она была дорогой на Москву, но очень давно приобрела также роль тракта, направлявшегося через Царское Село в сторону Киева. Разделение одной дороги на две в наше время происходит как раз у площади Победы. В старину это место называли Средней Рогаткой, но, как известно, не из-за сходства развилки дорог с рогатиной, а потому что слово «рогатка» издавна применялось для обозначения заставы. Таких застав при въезде в Петербург с юга было три, и та из них, которая называлась средней, действительно размещалась между двумя другими. Транспортные узлы имели все основания для того, чтобы со временем приобрести важное градостроительное значение. Это и произошло: Сенная площадь, созданная в 1730-х годах на пересечении Садовой улицы и Московского тракта, и площадь у Средней Рогатки доныне остаются узловыми точками на генеральном плане города.

Градостроительное значение первой из названных выше площадей подчеркивала в силуэте города церковь Успения Пресвятой Богородицы («Спас на Сенной»), возведенная в 1753–1765 гг. Высокая архитектурно-художественная ценность этого памятника эпохи барокко не спасла его от разрушения: храм вынужден был уступить место станции метро, открывшейся в 1963 г. Застройка периметра Сенной площади, осуществленная в XIX в., выглядела, в отличие от церкви, достаточно простой, что в целом не противоречило принципам классицизма. Площадь никогда нельзя было отнести к числу сколько-нибудь замечательных петербургских ансамблей, но ее былое соответствие общему архитектурному характеру города классической поры вряд ли можно оспорить. И выполнение ею роли своего рода архитектурного «введения» в магистраль, направлявшуюся от нее строго на юг, в сторону знаменитых дворцово-парковых пригородов, по этой же причине тоже оказалось предрешенным.

Магистраль, известная нам как Московский проспект, на протяжении своей долгой жизни неоднократно меняла названия. В начале своей истории она именовалась Сарской дорогой, поскольку вела к одной из императорских резиденций, которую называли Сарской, или Саарской, мызой (позже Царское Село). На начальном своем участке эта трасса довольно долго носила имя подрядчика Обухова, строившего мост через Фонтанку. Во второй половине XIX в. магистраль называлась Забалканским проспектом в память о Русско-турецкой войне 1877–1878 гг., освободившей от иноземного ига Болгарию. Сразу после революции проспект называли Международным, затем, в конце 1950 г., «удостоили чести» носить имя И. В. Сталина и, наконец, спустя еще шесть лет вернули ему самое естественное современное наименование.

Застройка первого отрезка Московского проспекта (до Обуховского моста через Фонтанку) формировалась первоначально в характере классицизма. Об этом может напомнить здание Института инженеров путей сообщения (дом № 9). Фасад этого здания, менявшийся в ходе перестроек, до сих пор может служить примером безордерного варианта классицизма, типичного для времени постепенного угасания стиля. К начальному же периоду распространения классицизма в петербург-





Рис. 1. Авторский коллектив под рук. Н.В.Баранова. Площадь у Обуховского моста. 1940 г. Фотография 2000-х годов. Из личного архива В.Г.Лисовского

ской архитектуре относится появление на Московском тракте площади у Обуховского моста. Этой площади, согласно планам, разрабатывавшимся в 1760-х годах под руководством А. В. Квасова, отводилась роль одного из парадных въездов в город с юга. Символично, что полностью замысел удалось воплотить в жизнь только после окончания Великой Отечественной войны, в 1945–1952 гг. (рис. 1), причем в основу осуществленной композиции был положен проект, созданный еще накануне войны, а он, в свою очередь, опирался на разработки, восходящие к XVIII в. История создания площади на правом берегу Фонтанки перед мостом, таким образом, может считаться поразительным по наглядности свидетельством живучести классицистических градостроительных идей, не терявших привлекательности на протяжении столетий. Одновременно с двумя зданиями, обрисовавшими по широкой дуге контуры Обуховской площади, на Сенной площади в 1950 г. был построен по проекту архитектора М. Я. Климентова жилой дом (№ 9), колоннада и фронтон которого создали в перспективе магистрали, открывающейся от Фонтанки, хорошо читающийся «доминантный» акцент (рис. 2). Такое решение здания, наделившее его заметной градостроительной ролью, полностью соответствовало петербургским традициям периода преобладания классицизма.

На следующем отрезке Московского проспекта о принадлежности классицизму в наше время ясно заявляет только здание бывшего Константиновского артиллерийского училища (ныне оно принадлежит Суворовскому училищу) с тремя колоннадами на фасаде. В противоположность ему находящееся поблизости здание Технологического института, проектировавшееся позже, но тоже в годы господства классицизма, получило предельно строгий главный фасад, решенный как астилярный, т. е. безордерный. Перестройка более позднего времени и в этом случае заметно изменила первоначальную композицию, но ничуть не сказалась на способности



Рис. 2. Сенная площадь. Фотография 1970-х годов. Из личного архива В. Г. Лисовского

здания успешно играть роль градостроительной доминанты, отмечающей пересечение Московского проспекта с Загородным.

На участке Московского проспекта, заключенном между Загородным проспектом и Обводным каналом, тоже можно увидеть хороший образец классицизма, представленный его ампирическим вариантом, — дом № 29. В нем размещалось Строительное училище, преобразованное в конце XIX в. в Институт гражданских инженеров. До нашего времени этот участок магистрали дошел как типичный пример улицы периода преобладания эклектизма — с плотной коридорной застройкой, которую формируют сомкнутые друг с другом фасады, воспроизводящие декоративные мотивы разных исторических стилей.

Южную границу Петербурга в середине XIX в. обозначил, как известно, Обводный канал, строительство которого завершилось в 1830-х годах. Однако то, что город не остановится в своем росте на этом рубеже, стало понятно довольно скоро. Уже в 1820-х годах на южном берегу канала, у пересечения его с Московским трактом, появилось довольно крупное хозяйственное предприятие — Скотопригонный двор. Его постройки, спроектированные И. И. Шарлеманем, составили весьма выразительную композицию, решенную в характере ампира. В декабре 1834 г. император Николай I утвердил эскизный проект еще одного обводного канала, «долженствующего служить граничною чертою города между Архангельскою и Нарвскою заставами» [1]. Этот замысел остался неосуществленным, но по намеченной проектом линии канала действительно прошла городская граница, не менявшаяся вплоть до 1917 г. На Царскосельском проспекте, как тогда назывался тракт, севернее этой границы разместилась еще одна застава. Ее местоположение выделили монументальные Московские триумфальные ворота, построенные в 1834–1838 гг. по проекту В. П. Стасова. Они стали в Петербурге одним из последних крупных со-

оружий эпохи классицизма. Внушительные пропорции, спокойный, хорошо читающийся издали силуэт и монументальный греко-дорический ордер колоннады составили, согласно замыслу Стасова, такое сочетание архитектурно-композиционных качеств, которое вполне способно было выступить в роли некоего символа петербургской классики, появление которого при въезде в город могло восприниматься не только совершенно естественным, но и необходимым. Московские ворота вместе с корпусами кордегардий по сторонам впервые внесли в панораму проспекта типичную для ампира тему торжества по случаю триумфальных побед русского оружия. Ввиду такого характера архитектурного образа, свойственного воротам, кажется нелогичным снос этого величавого сооружения, произведенный (под несерьезным предлогом устранения помех движению транспорта) в 1936 г., то есть как раз тогда, когда в художественной практике советской архитектуры довольно решительно начала утверждаться «неоампирная» тема. Вместе с тем вполне оправданным и справедливым представляется решение о восстановлении ворот, принятое спустя некоторое время после победоносного завершения Великой Отечественной войны.

Часть проспекта, заключенная между существующим Обводным каналом и Благодатной улицей (именно в этой части располагаются Московские ворота), по своему общему стилистическому характеру в дореволюционное время принципиально не отличалась от «головного» отрезка магистрали, ограниченного каналом и Садовой улицей. До сих пор родство с эклектикой фрагмента бывшего тракта, примыкающего к каналу с юга, может символизировать переключку размещенных друг против друга разностильных построек Новодевичьего Воскресенского монастыря и трамвайного парка, появившихся на проспекте соответственно в середине XIX и начале XX в. Но следует отметить, что возведение именно этих сооружений способствовало созданию эффекта «прорыва» пространства в широтном направлении, совсем не свойственного градостроительной практике времени господства эклектики, венчания же собора и колокольня монастыря (утраченные в годы советской власти), безусловно, обогатили силуэт магистрали, подобно тому как это получилось на Невском проспекте благодаря постройке храмов и башни Городской думы.

За Московской заставой в ряд сооружений, формирующих панораму проспекта, на рубеже XIX и XX столетий вошли промышленные предприятия — фабрика «Скороход», заводы Ретшке и Сименс-Шуккерт (ныне «Электросила»). Как и на других окраинах столицы, рядом с ними появились убогие рабочие жилища. Понятно, что после «победы Октября», когда задача преобразования неблагоустроенных фабрично-заводских окраин была отнесена к числу приоритетных для советской власти, район города, носивший тогда название Московско-Нарвского, привлек к себе серьезное внимание. На самом проспекте и на прилегающих к нему территориях появились, как тогда говорили, «первенцы социалистического строительства». Ими были примитивные по архитектурному решению, но характерные для времени преобладания авангарда типовые корпуса жилмассива «Электросилы», Дом культуры имени Ильича, явившийся превосходным образцом конструктивизма, и здания, на внешнем облике которых отразились колебания стилистической линии советской архитектуры первых 15–20 лет после революции, — Дом культуры имени Капранова, Заставная пожарная часть, Московский райсовет.

## Довоенный период. 1930-е — 1941 г.

### Московский проспект и разработка генеральных планов Ленинграда

Тенденцией, прежде всего сказавшейся на развитии советской архитектуры 1930-х годов, как нам хорошо известно, стали отнюдь не колебания, а освященная властью «творческое освоение наследия классической эпохи». Своеобразным памятником этому времени — переходному от авангарда к «сталинской» версии неоклассицизма — до наших дней остается мощный объем Фрунзенского универмага (дом № 60), возведенный на пересечении Московского проспекта и Обводного канала в 1934–1938 гг. по проекту, разработанному под руководством Е. И. Катонина. Универмаг успешно решает возложенную на него градостроительную задачу, выполняя функции одного из узловых элементов, призванных наделить Московский проспект качествами архитектурного ансамбля. При любых возможных нюансах восприятия универмага как произведения архитектуры нельзя, по-видимому, не почувствовать в облике этого сооружения тесного переплетения традиционных и новаторских черт, как раз и позволяющего зданию выступать в роли некоего символа, на этот раз отмечающего стилистический поворот 1930-х годов (рис. 3). Классические черты заметны здесь в определенных «отсылках» Е. И. Катонина к образцам исторической застройки города (но, естественно, пропущенных через призму индивидуальной манеры мастера), а новые веяния яснее всего выявляются с помощью архитектурных форм, отражающих технические возможности современного строительства. Так, главный вход в магазин с проспекта, встроенный в витражное остекление фасада высотой в пять этажей и заключенный в колоссальную рустованную раму, вряд ли мог появиться без учета достижений архитекторов-конструктивистов и создателей новаторских железобетонных конструкций. Но одновременно можно отметить здесь и наличие своеобразной переключки с домом Елисеевых на Невском проспекте, чувствующейся в самой структуре фасадов углового корпуса универмага [8, с. 59]. А кто-то, возможно, ощутит в произведении Катонина отдаленный отзвук классических композиций Микеле Санмикеле или Амманати, изучавшихся архитектором в бытность его студентом Академии художеств. Именно такая переключка актуального и исторического придает универмагу значение «объекта-символа», справедливо обретающего в данной точке городского плана «узловое» значение.

Не менее примечателен с той же точки зрения слегка изогнутый фасад Фрунзенского универмага, обращенный на канал. Его высокие сдвоенные колонны, лишенные утонения кверху, не могут не напомнить упрощенный ордер, введенный Петером Беренсом в композицию фасада здания германского посольства на Исакиевской площади (впрочем, многократное использование этой темы в 1930-х годах могло опираться не только на работы Беренса, но и на творческие эксперименты И. А. Фомина). Огромные стеклянные плоскости, заключенные между колоннами и ограниченные сверху массивным аттиком, помогая хорошо разрешить проблему надлежащей освещенности торговых залов, свидетельствуют, возможно, и о желании авторов проекта органически сочетать фасад с искрящейся водной лентой канала.

Изучение истории советской архитектуры позволяет сделать заключение о том, что формирование в ней неоклассической тенденции может быть объяснено не



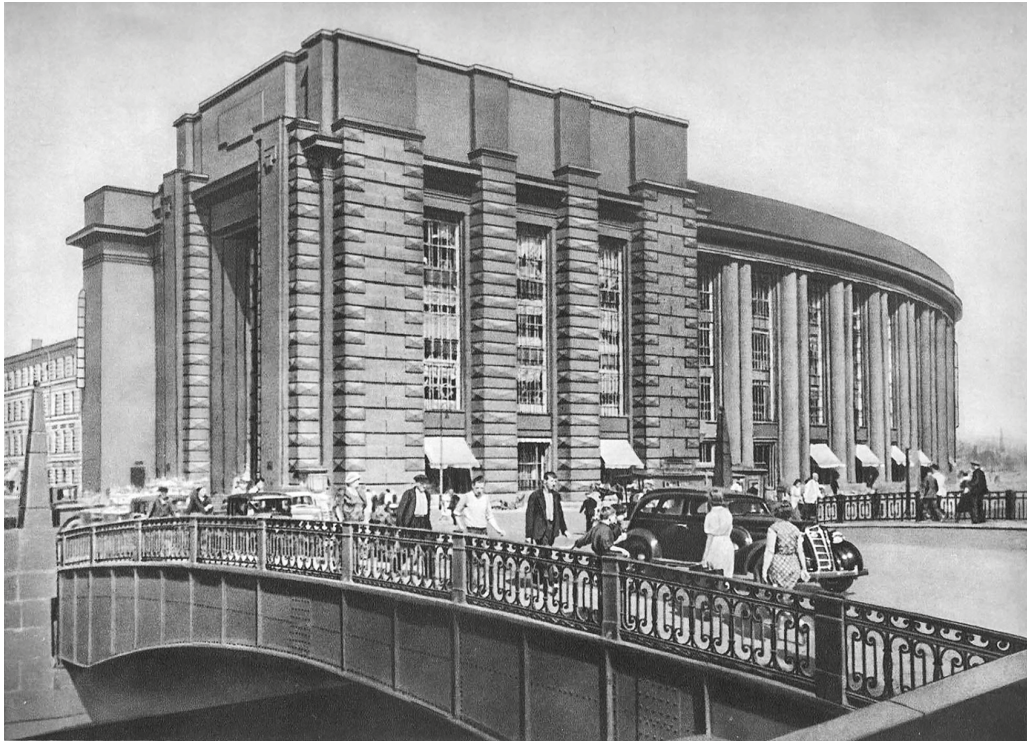


Рис. 3. Авторский коллектив под рук. Е.И.Катонина. Фрунзенский универмаг. 1934–1938 гг. Фотография 1939 г. [II]

только идеологическими причинами или вкусовыми предпочтениями партийного руководства страны. Большое значение приобрели и объективные обстоятельства, связанные с необходимостью решения важнейших градостроительных проблем. Включение в число самых актуальных государственных задач работы по составлению планов реконструкции Москвы и Ленинграда логично обернулось желанием опереться на богатейший градостроительный опыт классического прошлого с типичными для него ансамблевым подходом к разрешению основных композиционных проблем и углублением идейно-художественного содержания произведений. В Ленинграде подобное преобразование «вектора развития» отечественного зодчества получило дополнительное подкрепление еще и в силу того, что в рядах ленинградских архитекторов на лидирующих ролях оставалось немало мастеров, воспитанных старой академической школой, для них опора на классическую традицию была абсолютно естественной.

Относящиеся ко второй половине 1920-х и к началу 1930-х годов первые опыты трактовки ленинградской градостроительной темы как всеобщей, т. е. распространявшейся на всю тогдашнюю территорию города, включая не только промышленные окраины, но и ближайшие предместья, вылились в создание в 1933 г. эскизного генерального плана Ленинграда, тогда же и одобренного властями [9, с. 65]. Под руководством Л. А. Ильина и В. А. Витмана работа над планом продолжалась и позже. В 1937 г. ее итогом стала «первая редакция» генплана, в которой закрепились при-

нятая коллективом авторов концепция, учитывавшая требования, определенные соответствующим постановлением ЦК большевистской партии [10, с. 76–82]. План предусмотрел увеличение застроенной территории города до 56 тыс. гектаров при населении 3,5 млн человек. Граница города перемещалась к Пулковским высотам и Стрельне, а исторический центр оказывался фактически на периферии огромной территории, форма которой в плане стала напоминать веер, широко раскрытый к югу. Новый торжественно решенный административно-общественный центр Ленинграда авторы генерального плана тоже предлагали сдвинуть на юг, разместив его на пересечении Международного проспекта и так называемой Центральной дуговой магистрали, которая должна была соединить юго-западные и юго-восточные районы новостроек.

Этот проект подвергся суровой критике главным образом за преувеличение размеров городской территории, но также за идею переноса в новые районы административного центра. В июле 1938 г. дальнейшую работу над проектом генерального плана возглавил Н. В. Баранов, назначенный главным архитектором Ленинграда. Его ближайшими сотрудниками и соавторами генерального плана стали А. И. Наумов, Е. И. Катонин, А. А. Афонченко, Д. М. Баталов и ряд других архитекторов и инженеров. Их усилиями в течение 1938–1939 гг. был разработан новый вариант генплана. Площадь города, согласно этому плану, сократилась до 48 тыс. гектаров, а городской центр трактовался теперь немного иначе: он решался как сложная, разветвленная система площадей и проездов, соединяющая исторический центр с новой площадью на пересечении Международного проспекта и Центральной дуговой магистрали, где должен был появиться Дом Советов. Планом намечалось развитие системы широтных проездов, с помощью которых, в частности, предполагалось наладить тесные композиционные контакты Международного проспекта с проходящим параллельно продолжением западного луча «невского трезубца» — той магистралью, которая ныне называется Новоизмайловским проспектом (рис. 4). Направление развития всей городской территории к югу оставалось предпочтительным, на новые районы распространялась историческая радиально-кольцевая планировка с соответствующим удлинением всех трех лучей «невского трезубца» и прокладкой нескольких новых полукольцевых (дуговых) проездов.

До начала Великой Отечественной войны генеральный план так и не получил официального утверждения в качестве закона, обязательного для исполнения. Но строительство жилых и общественных зданий с середины 1930-х годов осуществлялось в городе в соответствии именно с его основными идеями.

Не боясь преувеличения, можно утверждать, что на этом предвоенном отрезке истории города на Неве центром всех планировавшихся в нем преобразований стал Международный проспект. Помимо всего прочего, это обстоятельство подчеркивалось еще и тем фактом, что родившийся у авторов предыдущего варианта генерального плана замысел громадного Дома Советов не претерпел существенных изменений и был в целом успешно реализован в течение 1936–1941 гг. Проект этого здания создавался большим коллективом архитекторов под руководством Н. А. Троцкого [12–14].

Композиция Дома Советов весьма характерна для того этапа развития советской архитектуры, когда призыв к освоению наследия классики, по существу, полностью стал определять направленность творческих поисков. План здания



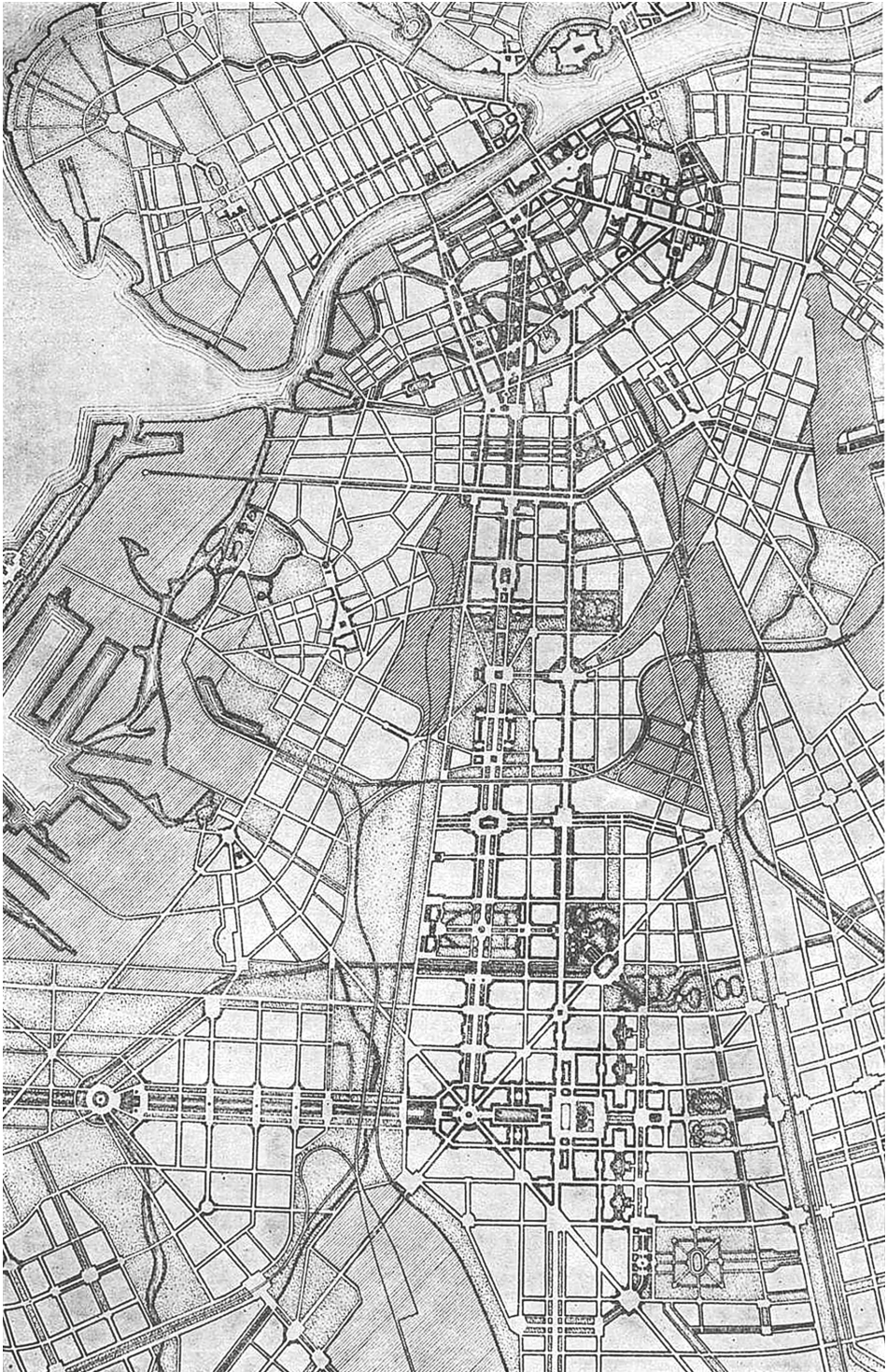


Рис. 4. Авторский коллектив под рук. Н. В. Баранова. Проект новой системы общегородского центра города Ленинграда. 1941. План [11, с. 3]





Рис. 5. Авторский коллектив под рук. Н. А. Троцкого. Дом Советов. 1936–1941 гг. Фотография 1994 г. [III]

выполнен симметричным. Его ядром служит большой, рассчитанный на 3000 человек зал заседаний, заключенный в мощный полукруглый выступ заднего (восточного) фасада. Главный западный фасад протяженностью более 200 метров обращен на площадь, именуемую в наше время Московской, самую большую в городе (она занимает территорию в 13 гектаров). Особую торжественность облику здания придает грандиозная колоннада центральной повышенной части главного фасада, к которой примыкают симметричные крылья меньшей высоты. Н. А. Троцкий, как и Е. И. Катонин в здании Фрунзенского универмага, применил здесь упрощенный геометризованный («беренсианский») ордер с колоннами, лишенными энтазиса. С мощными архитектурными формами неплохо согласуется выполненный в высоком рельефе венчающий фриз работы Н. В. Томского. В центре над зданием размещена рельефная композиция, изображающая советский герб и знамена, она выполнена по модели скульптора И. В. Крестовского. Таким образом, Дом Советов, подобно многим его историческим предшественникам, стал образцом синтеза искусств своего времени (рис. 5).

Если главный фасад Дома Советов достаточно откровенно указывает на определенную зависимость авторов проекта от Петера Беренса, то задний фасад здания с его динамично построенным полуцилиндром зала и глубокими лоджиями, на фоне которых остро выявляется дисциплинирующая роль колонн, обнаруживает, пожалуй, влияние одного из классиков более ранней поры — Д. Б. Пиранези. На этот фасад должен был замыкаться широкий проезд, тоже оформленный колоннадами. Он получил название Театрального, поскольку в восточном его конце предполагалось возведение крупного здания театра. В решении этого узла градостроительной композиции можно было ощутить известное противоречие: сильное развитие пространства как на запад, так и к востоку от Дома Советов не давало понять, какой ориентации всего ансамбля — широтной или меридиональной — отда-



Рис. 6. Д. Ф. Фридман. Дом «Союзпушнины». 1937–1939. Фотография 1953 г. [IV]

ют предпочтение авторы и соответственно какую из магистралей — «Московскую перспективу» или Центральную дуговую — хотят видеть здесь главной.

Фрунзенский универмаг и Дом Советов можно воспринимать как своеобразные «вехи», обозначившие те точки на плане города, между которыми и развернулись в предвоенные годы наиболее интенсивные реконструктивные работы. Крупный масштаб обоих зданий (хотя и сильно отличающихся друг от друга по абсолютным размерам) и родственная трактовка ордерных форм, способных подчеркнуть как раз градостроительное значение сооружений, наделили их ролью «камертонов», по которым словно призывали настраивать свои решения других авторов, привлеченных к работе на проспекте.

Однако нетрудно увидеть и то, что влияние «камертонов» вовсе не столь уж решительно сказалось на облике первых новых зданий, появившихся на Международном проспекте в его средней части, начинающейся от Обводного канала. Дом «Союзпушнины» (№ 98), построенный на восточной стороне магистрали в 1937–1938 гг. по проекту московского архитектора Д. Ф. Фридмана, сразу привлекает к себе внимание пластичной коринфской колоннадой главного фасада (рис. 6). В отличие от модифицированного ордера Фрунзенского универмага, она решена в полном соответствии с классическим каноном. За счет верности традиции в этом месте удалось создать очень звучный акцент, словно говорящий о том, что автор проекта, настаивая на пафосном решении темы ордера, убежден в необходимости подобным же образом интерпретировать ее на протяжении всей магистрали. Для довоенной советской архитектуры такое канонизированное представление ордера не было еще столь характерным явлением, каким оно стало после войны, и многие специалисты поначалу





Рис. 7. Л. А. Ильин, А. М. Арнольд. Жилой дом № 79. 1938–1941, 1951. Фотография 1950-х годов [V]

негативно оценивали «некритическое» следование традициям. Подобную позицию незадолго перед войной занимал и Е. И. Катонин. Подтверждением этому служит опубликованная им в 1939 г. статья, в которой рассматривалась и оценивалась композиция дома «Союзпушнины». «Кажется несколько ретроспективным, — писал Катонин, — решение здания в характере эпохи Возрождения, без внесения нового ощущения современного нам восприятия классики. На создающейся ныне магистрали нового Ленинграда хотелось бы видеть более свежее решение здания, трактованное в характере, более соответствующем большому простору и новому ансамблю крупнейшей магистрали города» [15, с. 23]. При этом к избранной Д. Ф. Фридманом палладианской трактовке ордера Е. И. Катонин в целом отнесся положительно, но отметил ряд допущенных автором погрешностей. В частности, неудачно, по его мнению (с чем можно согласиться), колоннада фасада «перебивается» выступающей средней частью здания, где расположен вход. По мнению Катонина, пропорции входа оказались «неубедительными» и в целом центральный ризалит получился мелким, не согласованным с основной ордерной темой, отчего «весь центр с деталями чужд общему приему разрешения стены» [15, с. 23].

На традиционной основе, безусловно, базируется и композиция громадного жилого дома № 79, занимающего участок на противоположной, западной, стороне проспекта. Его строительство началось в 1938 г. по проекту, который разрабатывали Л. А. Ильин и А. М. Арнольд. До войны были возведены центральный девятиэтажный и северный семиэтажный корпуса, ограничившие широко раскрывшийся к проспекту озелененный парадный двор (рис. 7). Южный корпус, симметричный

северному, достроили в 1951 г., спустя девять лет после того, как Л. А. Ильин погиб во время обстрела в осажденном городе. В этом случае ощущение значительности, спокойной величавости сооружения достигнуто фактически без обращения к помощи ордерных форм, скромная роль которым отведена только на первом этаже. Однако воздействие на общее решение воспитанной ордера дисциплины здесь, конечно, ощущается. В сочетании с умелым выбором пропорций и тщательной проработкой немногочисленных декоративных деталей это и привносит в образ здания такие черты, которые могут быть отождествлены с гипотетическим, немногословным и строгим «петербургским стилем». Ему в полной мере соответствует и использование здесь мотива курдонера.

Тема, заданная упомянутыми выше «камертонами», гораздо определеннее заявила о себе на площади у Московских ворот — в еще одном композиционном «узле» проспекта. В разработке проекта реконструкции этой площади активное участие принимал и Е. И. Катонин. Первым плодом его деятельности здесь стало здание фабрики-кухни (позже пищевой комбинат, дом № 114). Эта постройка датируется 1932–1933 гг. В ее облике, как и в композиции Фрунзенского универмага, акцентируется практичный, ориентированный на строго функциональное применение конструктивистский каркас, которому отвечает сдержанно трактованный ордер. Г-образная форма плана здания (в 1960-е годы увеличенного в размерах) обозначила фронт застройки площади в ее юго-восточном углу. На противоположной стороне в те же 1960-е годы было построено здание с вестибюлем станции метро, имеющее план такой же конфигурации. Благодаря этому пространственный замысел, базирующийся, несомненно, на классическом понимании пространства городской площади и возникший еще до войны, был, хотя и не полностью, осуществлен.

На то, что проектный замысел сумели воплотить здесь лишь частично, указывает еще одно здание, спроектированное и построенное под руководством Е. И. Катонина в 1938–1939 гг., — крупный «дом специалистов» Наркомпищепрома (№ 106 по проспекту, рис. 8). Решение его фасадов обнаруживает определенное сходство с фабрикой-кухней и Фрунзенским универмагом, что легко объяснимо. С помощью проектной перспективы, выполненной в 1939 г. молодым архитектором Н. Н. Устиновым — учеником Е. И. Катонина, — можно видеть, что и дом Наркомпищепрома, и здание фабрики-кухни задумывались как важнейшие элементы реконструированной площади у Московских ворот (рис. 9). Включив в состав дома Наркомпищепрома соединительный корпус, изогнутый по дуге, авторы проекта наметили с его помощью контур будущей площади, призывая придать ее северной части характер, также соответствующий классическим градостроительным традициям. В проекте показано практически симметричное дому Наркомпищепрома здание, тоже трактуемое как часть всего регулярно спланированного ансамбля. Намеченное в планах 1939 г. довести до завершения в полной мере не удалось, но дом Наркомпищепрома позволяет и сегодня понять, в каком направлении работала мысль градостроителей. К сожалению, один из его корпусов (по Черниговской улице) был утрачен в ходе недавнего приспособления здания под бизнес-центр. Это лишний раз свидетельствует о крайней степени неуважения современных строителей к трудам их предшественников. Следует заметить, что на перспективе, исполненной Устиновым, отсутствуют Московские ворота, но изображены их кордегардии. В свое вре-





Рис. 8. Авторский коллектив под рук. Е. И. Катонина. Жилой дом Наркомпищепрома. 1939 г. Фотография 2018 г. [VI]

мя это, вероятно, можно было воспринять как намек, указывающий на необходимость возвращения ворот на свое место.

Проектирование площади Московских ворот и все прочие работы, производившиеся на Международном проспекте, представляли собой звенья целой цепи связанных друг с другом мероприятий, предусмотренных генеральным планом 1939 г. Основное внимание, безусловно, уделялось при этом проектированию и осу-

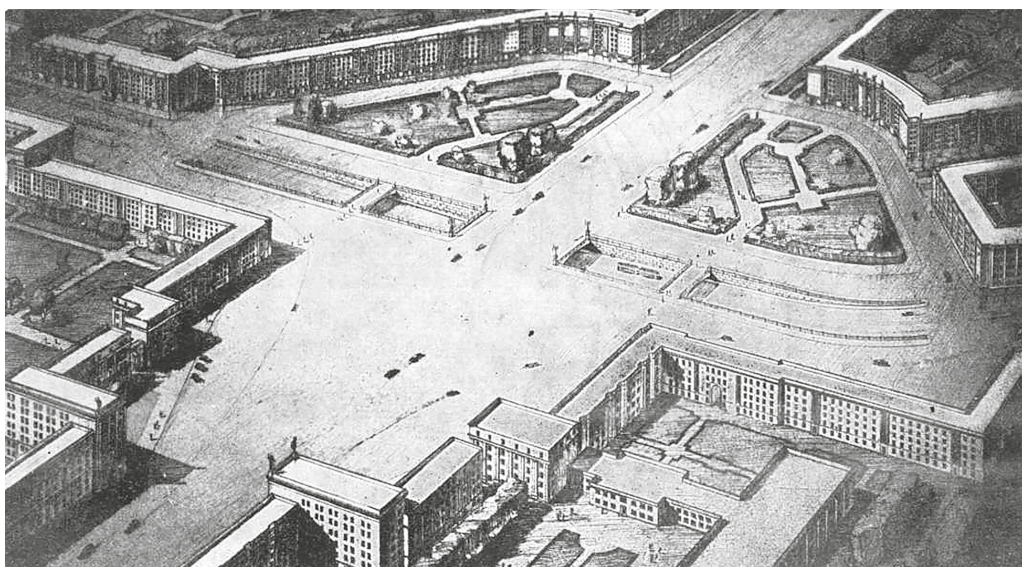


Рис. 9. Е. И. Катонин, Н. Н. Устинов. Проект планировки площади на месте Московских ворот. 1939 г. Перспектива с высоты птичьего полета [16, с. 37]



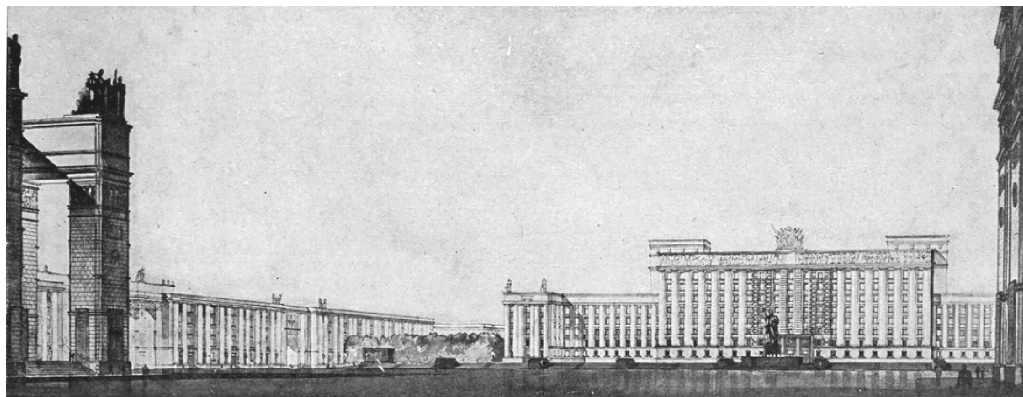


Рис. 10. Авторский коллектив под рук. Н. В. Баранова и Е. И. Катонина. Проект общегородского центра Ленинграда (вариант). 1939–1940 гг. Перспектива на Дом Советов с Центральной дуговой магистралью [17, с. 23]

ществу нового общегородского центра с Домом Советов, мыслившегося как очень сложный и сильно развитый в пространстве градостроительный комплекс (рис. 10). К его проектированию было привлечено большое количество специалистов, и этот процесс отражен в частично сохранившихся проектных материалах, многие из которых опубликованы. В структуру Московского района Ленинграда, куда входил общегородской центр, по первоначальному замыслу проектировщиков, включался также крупный городской парк [18]. Ему намеревались придать торжественный, даже триумфальный характер, что предполагалось подчеркнуть установкой в центре зеленого массива, на пересечении двух его главных диагональных осей, воссозданных Московских ворот (рис. 11). Этот замысел до войны осуществить не смогли, однако позднее ворота были все же восстановлены, но на своем историческом месте и без кордегардий.

Здания, построенные в средней части Международного проспекта в предвоенные годы, привлекли тогда немалое внимание общественности. Но их возведение справедливо оценивалось как опыт, по которому еще нельзя было судить об архитектуре магистрали в целом, какой она задумывалась в генеральном плане. Расположенные на значительном расстоянии друг от друга, разные по композиционному решению, эти здания в сочетании с другими разновременными постройками, находящимися по соседству, не могли помочь преодолению впечатления эклектичности архитектурной панорамы этой части проспекта.

Между тем мысль о необходимости достичь такой степени согласованности композиционных решений отдельных зданий, которая могла бы обеспечить восприятие застройки проспекта как полноценного ансамбля, всегда оставалась для руководителей этой работы главной, полностью определяющей направленность творческих поисков. Такое суждение подтверждается многочисленными высказываниями и, конечно, проектными предложениями мастеров, участвовавших в работе. Л. А. Ильин, фактически выполнявший обязанности главного архитектора города в течение почти пятнадцати лет, обнаружил в этот период поистине фанатичную преданность идее ансамблевости современной городской застройки, особенно в Ленинграде. «В связи с вопросом об ансамбле Ленинграда в целом, — писал

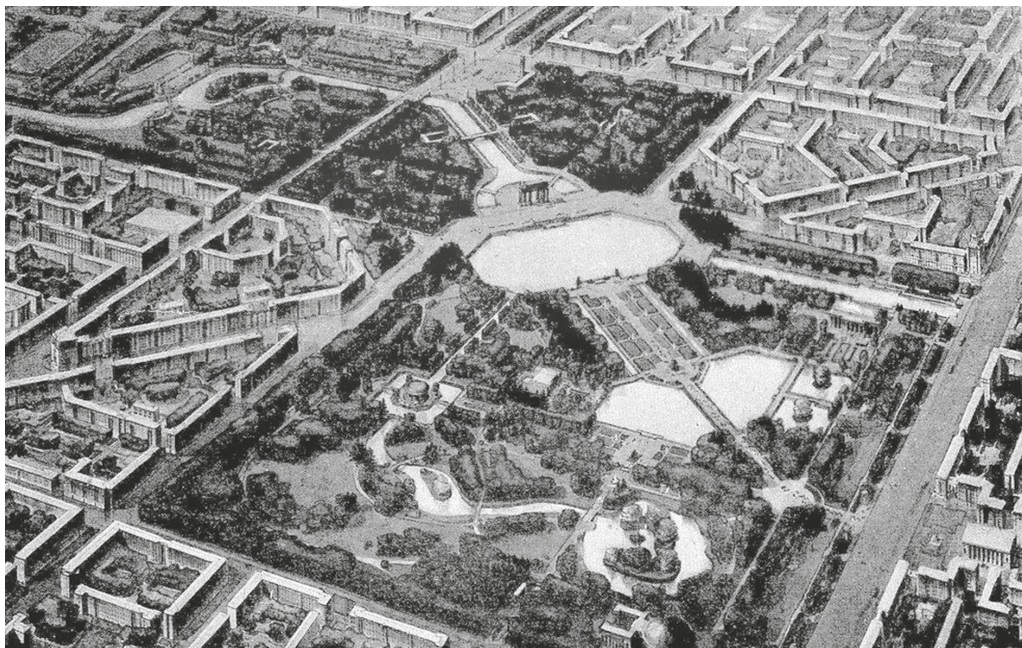


Рис. 11. Авторский коллектив под рук. Н. В. Баранова и Е. И. Катонина. Проект парка Московского района (вариант). 1940. Перспектива с высоты птичьего полета [18, с. 31]

Ильин, — все более усложняется вопрос об архитектуре дома и ансамбле квартала» [19, с. 18]. Критикуя конструктивистский метод, использованный, в частности, при проектировании жилмассива «Электросилы», Ильин отмечал, что следствием этого явилось «крайнее увлечение стандартизацией, приведшее к стереотипному повторению целых кварталов. <...> Начиная с 1936 г. никого такой подход уже не мог удовлетворить» [19, с. 18]. Согласно мнению Ильина, «архитектура ансамблей — это большая архитектура, требующая выдержки, художественной дисциплины, добровольного подавления художественного эгоизма отдельного автора в пользу общей, коллективной выразительности». Именно в силу таких соображений, как подчеркивал автор этих слов, «весь ленинградский коллектив архитекторов, строя ансамбль Ленинграда, должен воспитать в себе умение качественно и единообразно выравнять и находить общий курс» [20, с. 290, 293]. Ясно, что практическому выполнению подобных рекомендаций могло содействовать признание ордера основой композиционного языка, но не только. Ильин, очевидно, большое внимание уделял и разного рода «мелочам», без которых тоже невозможно существование ансамбля. Что касается ансамбля Московского проспекта, то в нем, как это стало ясно довольно рано, значительная роль должна была принадлежать обыкновенным, хотя и достаточно крупным, жилым домам. Трехмерность их объемов следовало обязательно выявлять, дабы обеспечить ритмическую четкость перспективы магистрали и ее связь с внутриквартальными пространствами (в период преобладания эклектики, напомним, такая связь практически отсутствовала). Но тогда возникала такая «мелочь», как проблема соответствующего решения торцовых фасадов корпусов, размещаемых вдоль красных линий. «Совершенно понятно, — замечал по





Рис. 12. А. А. Юнгер. Эскиз к проекту жилых домов в районе Северной площади. 1938 г. [VII]

этому поводу Ильин, — что простые торцы не решают вопроса и в этом случае требуется введение какого-то связующего звена в виде ограды с воротами той или иной высоты, монументальных пергол, перистилей или ворот с перемычкой лишь в верхних этажах» [19, с. 32]. Такого рода «связующим» формам действительно отведено видное место в композиции не только Московского проспекта, но и других ленинградских магистралей, застраивавшихся в одно с ним время.

Варианты решения такого рода «частной» задачи представлены, например, в эскизах А. А. Юнгера из собрания Научно-исследовательского музея Российской академии художеств, один из которых мы используем в качестве иллюстрации (рис. 12). В этих эскизах архитектор, обращаясь к помощи классических прототипов, ищет общую характеристику домов, которые предстояло построить около Северной площади — одной из двух, расположенных, согласно генплану, симметрично относительно Центральной дуговой магистрали (вторая, Южная, — это площадь Средней Рогатки). Осуществленные еще до войны участки магистрали, находящиеся сразу за Бассейной улицей (включая Северную площадь, которой недавно было присвоено имя Братьев Стругацких), показывают, что прием, предлагавшийся Юнгером во исполнение рекомендаций Ильина, довольно успешно был освоен, хотя и с вариациями, разными авторскими коллективами, работавшими в этой части проспекта (рис. 13).

Согласно опубликованным данным, строительные работы, имевшие целью создание ансамбля южного, замыкающего всю магистраль отрезка проспекта (называвшегося тогда Московским шоссе), начались в 1938 г. В пределах этого фрагмента магистрали (длиной 4,5 километра) — от завода «Электросила» до Средней



Рис. 13. Площадь братьев Стругацких (Северная). Фотография 2010-х годов. Из личного архива В. Г. Лисовского

Рогатки — в соответствии с общим замыслом Л. А. Ильина и Е. И. Катонина следовало построить около тридцати жилых домов. Южнее Кузнецовской улицы отводилось место для районного парка (будущего Московского парка Победы), а за ним должен был пройти в широтном направлении новый Обводный канал, создание которого предусматривалось генеральным планом города. Напротив парка, на западной стороне шоссе, планировались два больших квартала, разделенных площадью, где предполагалось разместить крупное здание общественного назначения — театр или кинотеатр. Проектный замысел был проиллюстрирован несколькими перспективами, тогда же опубликованными. Интересно отметить, что на одной из этих перспектив было показано увенчанное шпилем башенное здание, стоящее на перекрестке шоссе и канала (рис. 14). В нем нетрудно распознать предшественника «сталинских высоток», строительство которых развернулось в послевоенной Москве. Еще два высотных сооружения подобного типа на той же перспективе изображены на заднем плане — ими выделялось место пересечения проспекта с Центральной дуговой магистралью.

К проектированию жилых домов на Московском шоссе были привлечены разные архитектурные мастерские, которые возглавляли крупнейшие мастера того времени — Н. А. Троцкий, А. А. Оль, А. И. Гегелло, А. А. Юнгер, Г. А. Симонов, причем каждый из руководителей был наделен ярким талантом и обладал собственным «почерком». Перед творческими коллективами, однако, была поставлена задача — отказавшись от «индивидуалистического подхода», сделать все возможное для достижения стилистической цельности застройки. Предполагалось, что вдоль магистрали при движении с севера на юг по мере приближения к Дому Советов бу-





Рис. 14. Авторский коллектив под рук. Н. В. Баранова и Е. И. Катонина. Проект планировки и застройки Международного проспекта (вариант). 1940 г. Вид от районного парка на юг [VIII]

дет формироваться картина «постепенного нарастания выразительности и силы», причем общую перспективу намечалось «ритмически расчленить» посредством включенных в нее боковых раскрытий не только в том месте, где должен был расположиться парк, но и на пересечениях с каналом и второстепенными улицами [21, с. 37]. Все это недвусмысленно говорило о стремлении авторов учесть опыт создателей классического ансамбля Невского проспекта.

Основной объем довоенных строительных работ на Международном проспекте пришелся на время, последовавшее за назначением на должность главного архитектора города Н. В. Баранова. Однако никаких коренных изменений намеченного ранее курса вслед за этим не произошло: многое из того, что предлагалось Л. А. Ильиным, было сохранено. Необходимость поправок была обусловлена только корректировкой генерального плана в целом, и это нашло отражение в перспективах, иллюстрировавших откорректированный замысел с необходимой для руководства города наглядностью.

По-прежнему важнейшее значение в структуре ансамбля магистрали придавалось району, примыкавшему к Дому Советов, — он предназначался для проведения праздничных демонстраций, митингов, военных и физкультурных парадов. Для всех таких массовых действий требовалось создать соответствующие им по размаху архитектурные декорации, и с этой целью в проектах конца 1930-х годов широко использовались испытанные классицизмом средства — торжественные колоннады и портики в сочетании с монументально-декоративной скульптурой. Крупный масштаб и четкие ритмы ордерных композиций уподобляли возникаю-



Рис. 15. Международный проспект у пересечения с Благодатной улицей. Фотография 1940-х годов [IX]

шие в проектах новые градостроительные образования классическим ансамблям, но только многократно увеличенным в размерах. Так закладывались основы ретро-спективного направления, ориентированного на продолжение традиций русского классицизма, которое в полной мере проявило себя на практике уже после войны. Много позже его метко назвали «сталинским ампиром».

Конечно, в годы, остававшиеся до начала войны, реализовать показанную на демонстрационных подрамниках идеальную согласованность всех элементов общей композиции не удалось. К формированию градостроительной ткани, в которую вплетался Московский проспект, до войны приступить так и не успели. Но поставленная перед архитекторами задача организации южной части магистрали именно как ансамбля была, на наш взгляд, в общих чертах решена. «Возглавили» эту часть дома, расположившиеся у пересечения проспекта с Благодатной улицей (рис. 15). Спроектированные под руководством Е. А. Левинсона и И. И. Фомина, они в целом повторили решение, продемонстрированное теми же авторами в ансамбле Ивановской улицы в Невском районе. Его основой стал весьма своеобразно интерпретированный ордер, задавший ритмическую тему, подхваченную другими постройками, последовательно появлявшимися в этой же части магистрали. Сразу за Благодатной улицей роль заметного пластического акцента приобрело здание пожарного техникума (дом № 149), спроектированное под руководством Л. Ю. Гальперина. В его композицию введен портик, представляющий собой еще один пример модификации традиционной ордерной темы, основанной на геометрическом упрощении классических прототипов. На том же участке проспекта в последние предвоенные годы, а также сразу после войны появилось несколько крупных жилых домов, проектирование которых осуществлялось при участии Н. А. Троцкого, А. И. Князева, В. А. Каменского и ряда других архитекторов. Из этой группы зданий



особенно ответственная роль выпала на долю двух домов утяжеленных пропорций, расположившихся друг против друга на пересечении проспекта и Кузнецовской улицы (№ 153, 186). Они воспринимаются как пропилеи, фланкирующие въезд на следующий отрезок проспекта с примыкающим к нему с востока парком Победы.

Процесс проектирования этого парка, задуманного как районный, растянулся более чем на пятнадцать лет. В течение этого времени появились как минимум четыре варианта планировки, создававшиеся при содействии мастеров скульптуры опытными архитекторами — специалистами в области ландшафтного искусства. Один из первых вариантов под руководством Е. И. Катонина и Л. А. Ильина разрабатывала в 1937 г. Т. Б. Дубяго. Позднее, начиная с 1938 г., функции еще одного руководителя этой работы принял на себя Н. В. Баранов. Следующие проектные варианты под руководством Н. В. Баранова и Е. И. Катонина были исполнены Н. Н. Устиновым и В. М. Бездельниковым. С самого начала работы над проектом в состав парка предполагалось включить карьеры существовавшего на этой территории кирпичного завода. Заполненные водой, они должны были превратиться в живописные пруды неправильных очертаний. Восточную часть парка авторы проекта наделяли спортивной функцией: там предусматривалось строительство стадиона, рассчитанного на 10 тыс. зрителей.

### Послевоенный период. 1945 — 1950-е годы

Прерванная войной работа по созданию парка, получившего в память исторической Победы свое нынешнее имя, продолжилась в 1945 г. Еще в течение трех лет, до своего отъезда в Киев, Е. И. Катонин оставался руководителем этой работы, но затем коллектив проектировщиков возглавил его ближайший соратник и соавтор В. Д. Кирхоглани. После войны Московский парк Победы оказался наделен весьма важным идейно-политическим смыслом. Наряду с другим аналогичным по значению парком, созданным на Крестовском острове, он продемонстрировал возможность средствами ландшафтной архитектуры удачно претворить в жизнь триумфально-мемориальную тему. В парке Московского района эта тема особенно последовательное выражение получила в сюите скульптур, установленных вдоль главной планировочной оси, на аллее Героев. В композиции зеленого массива (чья площадь по сравнению с первоначальным замыслом сократилась со 110 до 68 гектаров) использованы приемы как регулярного, так и пейзажного стиля ландшафтного искусства. Пруды парка предполагалось питать водой из проектировавшегося нового Обводного канала. Один из последних, но не окончательный проектный эскиз (относящийся к 1946 г.) показывает, насколько органично эта водная система могла быть включена в пространство парка (рис. 16). Однако от идеи прокладки канала как абсолютно нереалистичной в условиях послевоенного времени пришлось отказаться, что, конечно, в определенной степени обеднило и замысел парка. Его южную границу обозначила Бассейная улица, проложенная по трассе намечавшегося канала. С востока парк ограничил Нарымский проспект, ныне носящий имя Юрия Гагарина. Главный вход в парк с Московского проспекта был решен, согласно проекту В. Д. Кирхоглани, исполненному в 1950 г., как торжественные пропилеи, каковыми служат стоящие друг против друга четырехколонные портики. Эта композиция, в которой легко ощутить влияние аналогичного решения въезда на

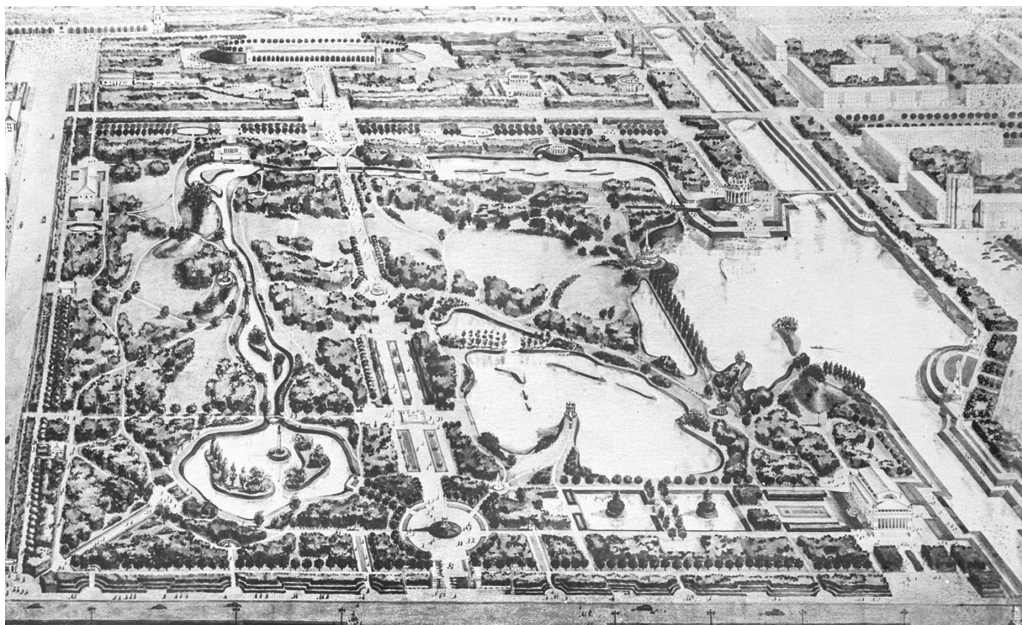


Рис. 16. Е. И. Катонин, В. Д. Кирхоглани. Проект Московского парка Победы (вариант). 1946 г. Перспектива [X]

территорию Смольного, смогла адекватно выразить тему победного торжества, казавшуюся теперь созвучной образу всей магистрали, устремляющейся на юг, к тому рубежу, на котором в годы войны был остановлен враг.

Сильный пространственно-пластический акцент, введенный в композицию проспекта парком, поддерживается группой монументальных зданий на противоположной стороне магистрали (рис. 17). Их проектирование в предвоенные годы вели Вяч. В. Попов, О. Р. Мунц и П. М. Гринберг. Согласно замыслу архитекторов, эти здания составили цельный по художественной характеристике симметричный «блок», ядром которого стала внутриквартальная, раскрытая на проспект площадь. В 1947 г. на ней установили памятник Н. Г. Чернышевскому, созданный по проекту скульптора В. В. Лишева и архитектора В. И. Яковлева.

Уличный фронт кварталов, расположенных южнее Бассейной улицы, сформирован близкими по внешнему виду жилыми домами, которые воспринимаются как целостная композиция ансамблевого типа. Здесь весьма последовательно реализован принцип сохранения связи магистрали с внутриквартальными пространствами при помощи разрывов между корпусами, обработанными, как это и советовал делать Л. А. Ильин, портиками или перголами. Дома на этом участке проспекта проектировались разными творческими коллективами, однако кажется, что решение как всей панорамы застройки, так и деталей базируется здесь на некоем общем принципе, нашедшем отражение в эскизах А. А. Юнгера, упоминавшихся нами выше. От этого принципа немного отступают два здания (дома № 206 и 208), расположенные непосредственно перед Московской площадью и проектировавшиеся под руководством А. И. Гегелло и С. В. Васильковского. Но и они, напоминая о высказанном ранее стремлении по мере продвижения вдоль проспекта на юг «по-



Рис. 17. Застройка проспекта (квартал № 26) напротив парка Победы. 1938–1939. Фотография 2000-х годов. Из личного архива В. Г. Лисовского

степенно наращивать выразительность и силу» (что передано здесь посредством более жесткой, чем у соседей, пластики объемов и деталей), отнюдь не нарушают общей картины, поскольку поддерживают заданные остальными постройками масштабные и ритмические характеристики. Довольно заметно выбивается из панорамы этого отрезка магистрали здание № 202, занимающее участок на восточной стороне. Этот дом, построенный в 1953 г. по проекту М. Е. Русакова и В. М. Фромзеля и имеющий десять этажей, поставлен с заметным отступом от красной линии. В ряду соседних зданий он выделяется не только высотой, но и «дворцовой» композицией фасада с поярусным орденом, напоминающим о Ренессансе. Выполненное в характере историзма, это решение как раз и способствовало тому, что здание оказалось вырванным из определившегося ранее контекста.

Неподалеку, на углу Бассейной улицы, расположен и самый заметный силуэтный акцент застройки окрестных кварталов — дом № 190, решенный в форме башни, увенчанной высоким шпилем, делающим здание похожим на «московские высотки» послевоенного времени (рис. 18). Но выше мы отмечали, что замысел такого акцента в этой «знаковой» точке генерального плана появился в проектных разработках еще до начала войны. Тогда же, в 1940 г., началось и сооружение здания с башней, проект которого разрабатывали Б. Р. Рубаненко, Г. А. Симонов и С. В. Васильковский. Завершение строительства относится к 1953 г., т. е. к тому времени, когда послевоенный победный пафос на территории всей страны почти обязательно выражался при помощи подобных помпезных форм.

После окончания Великой Отечественной войны развитие Ленинграда пошло в соответствии с новыми вариантами генерального плана, в значительной степе-





*Рис. 18. Московский проспект у пересечения с Бассейной улицей. Фотография 1980-х годов. Из личного архива В. Г. Лисовского*

ни изменившимися по сравнению с планами 1930-х годов свои базовые установки. Южная часть города, утратив свою прежнюю первостепенную роль, заняла место в ряду других периферийных районов. И все же то, что успели сделать здесь до войны, требовало от ленинградских градостроителей обязательного продолжения начатого. В первую очередь на это был ориентирован Н. В. Баранов, остававшийся на посту главного архитектора города до 1950 г. Не меньшую целеустремленность проявляли его ближайшие коллеги и единомышленники, в том числе и те, кто не прекращал работу даже в тяжелейших условиях фашистской блокады. Стоит отметить тот факт, что еще во время блокады, в 1943 г., был проведен конкурс на разработку проекта реконструкции Московского проспекта, на котором лучшей была признана работа А. И. Наумова, с 1939 г. выполнявшего функции заместителя главного архитектора Ленинграда [22, с.33–8]. В этом же качестве он и после войны, наряду с другими специалистами, продолжал заниматься планированием градостроительных работ, неизменно уделяя серьезное внимание Московскому району.

Система централизованного управления дальнейшим развитием города приняла весьма четкие очертания еще до наступления мирного времени. Важнейшее место в ней было отдано проектному институту «Ленпроект», в котором сосредоточилась работа по созданию как общих градостроительных планов, так и проектов отдельных сооружений. Ленпроект состоял из нескольких мастерских, называвшихся магистральными, или районными, поскольку каждая из них была ориентирована на работу в определенном районе города. Занимавшаяся Московским

районом 6-я мастерская возглавлялась архитекторами, пользовавшимися в профессиональной среде непререкаемым авторитетом: сначала это были А.И. Гегелло и Е.И. Катонин, затем Б.Н. Журавлев и, наконец, С.Б. Сперанский, занявший пост руководителя в 1953 г. Но еще до определения на эту руководящую должность С.Б. Сперанскому пришлось много размышлять на темы, связанные с задачей архитектурной организации Московского проспекта. Присвоение магистрали имени «творца наших побед» наложило, разумеется, дополнительную и немалую ответственность на всех, кто планировал и осуществлял в этом районе дальнейшие реконструктивные и строительные работы. Победное ликование, прославление вождя, уверенность в «светлом будущем» страны — все эти настроения должны были выражаться в формах, торжественных до помпезности и обогащенных декорацией до утраты чувства меры и вкуса.

Первые послевоенные годы не позволили, однако, по понятным причинам достаточно быстро и широко развернуть созидательную деятельность. Московский район относительно мало пострадал во время войны и блокады. Однако общая ситуация здесь заметно осложнялась тем обстоятельством, что, сумев в основном сформировать застройку по красным линиям главного проспекта района в его новой части, ленинградские строители так и не смогли приступить к наращиванию «плоти» жилых кварталов по обеим сторонам магистрали. Досада, вызванная, скорее всего, именно этим, ощущается в некоторых высказываниях С.Б. Сперанского. «Мне кажется, — считал он, — <...> не намечен основной костяк магистрали, не найдены его основные узлы, не найден масштаб сооружений на проспекте и не использован закон контраста, так хорошо решивший всю композицию Невского проспекта. Произошло это потому, что Московский проспект не имел единого цельного решения, что, хорошо задуманный в системе города, он не получил своей правильной разработки, принципиально выдержанной до конца» [7, с. 116–7]. Высказанное Сперанским суждение о незаконченности и «ненайденности» композиции магистрали выглядит, пожалуй, излишне резким и в какой-то мере опровергается тем, что мы попытались показать выше. Привлекающий внимание приведенный Сперанским пример Невского проспекта говорит о том, в каких направлениях могла развиваться мысль проектировщиков. Одно из этих направлений должно было вести к налаживанию тесных композиционных связей между проспектом и примыкающими к нему кварталами. Столь же важной виделась и задача организации на магистрали недостающих ей композиционных узлов, таких, с помощью которых могли бы полнее выявляться идеологическое значение проспекта и определеннее характеризоваться его пространственная структура, причем не только (а точнее, даже не столько) в новой части, но и по всей длине.

Градостроительные задачи подобного рода (а также и другие) составили комплекс проблем, поиски решения которых особенно настойчиво велись в первой половине 1950-х годов. Практические работы соответствующей направленности осуществляли тогда подразделения Ленпроекта — отдел генплана, руководимый А.И. Наумовым, и мастерская № 6, курируемая И.И. Фоминым. Более глубокая научная разработка тех же проблем явилась содержанием специальной научной темы, которая в 1952–1953 гг. разрабатывалась в Ленинградском филиале Академии архитектуры СССР под руководством В.А. Витмана. В свете того, о чем говорилось в начале статьи, кажутся особенно интересными соображения по поводу

этой работы, высказанные ее руководителем: «Когда мы проанализируем Невский проспект и сопоставим его с проспектом имени И. В. Сталина, — писал Витман, — то увидим, что целый ряд позиций той и другой магистрали сходятся, и определенные принципы архитектурного решения Невского можно и должно использовать, создавая новый проспект в нашем городе» [23, с. 3].

Все найденное и изученное в процессе выполнения указанных работ нашло отражение в подробно составленной программе всесоюзного конкурса на создание «эскизного проекта архитектурно-планировочной организации проспекта имени И. В. Сталина», проведенного в 1953 г. местным отделением Союза архитекторов и городским Управлением по делам архитектуры [24, с. 5]. Ниже мы попытаемся обобщенно охарактеризовать некоторые результаты, полученные в ходе столь основательно организованных проектно-исследовательских работ.

Одним из «узлов» проспекта, требовавших композиционного усиления, было место его пересечения со старым Обводным каналом. Казалось, что одного стоявшего здесь здания Фрунзенского универмага было недостаточно для придания этому перекрестку градостроительного звучания надлежащей силы. Поэтому, согласно проекту, исполненному в 1951 г. группой архитекторов под руководством Б. Н. Журавлева, И. И. Фомина и А. И. Наумова, напротив универмага предлагалось возведение башенного объема, по силуэту похожего в общих чертах на высотное здание у парка Победы. Однако думается, что в случае осуществления этого замысла важная градостроительная роль универмага оказалась бы нивелированной в большей степени, чем это можно было допустить.

К 1952 г. относится появление первых проектов решения средней части проспекта (в конкурсной программе 1953 г. она именовалась «главным звеном архитектурного центра» магистрали), где до сих пор располагаются комплексы монастыря и трамвайного депо. При условии сноса этих сооружений занимаемые ими территории предлагалось использовать для устройства обширного парка, а также возродить возникшую ранее идею прокладки 2-го Обводного канала (в проекте 6-й мастерской, рис. 19) или отвести под многоэтажную помпезно решенную застройку (в проекте отдела генплана). Проектировавшиеся в обоих случаях ансамбли должны были развиваться в широтном направлении. Стоит отметить, что на перспективах к обоим проектам были показаны не существовавшие тогда Московские ворота, до восстановления которых должно было пройти еще несколько лет (рис. 20).

Пристальное внимание ленинградских градостроителей привлекала, разумеется, и проблема создания столь важного композиционного узла, как въезд на проспект с юга. У площади Средней Рогатки сама топография этого места требовала организации «парадных ворот», способных производить впечатление торжественного въезда не только на проспект, но и в город. Однако сложность искомого решения усиливалась асимметрией существовавшей здесь планировочной ситуации. Свои предложения по решению этого узла дали Б. Н. Журавлев и С. Б. Сперанский, каждый в своем проекте. Оба автора использовали, конечно, приемы, классические по происхождению. Сперанский ввел в композицию собственную разновидность увенчанной шпилем башни, разместив ее асимметрично по отношению к проспекту. Однако другой вариант, созданный при участии Сперанского в 6-й мастерской, намечил более строгую трактовку въездной площади: ее план решался в форме правильного полукруга, при въезде на проспект ставились симметричные здания-





Рис. 19. Мастерская № 6 института «Ленпроект». Проект архитектурно-художественного решения градостроительных узлов на Московском проспекте. 1952 г. Мост через 2-й Обводный канал. Фрагмент [7, с. 122]



Рис. 20. Отдел генплана института «Ленпроект». Проект ансамбля в районе расположения Новодевичьего монастыря. 1952 г. Перспектива [24, с. 33]



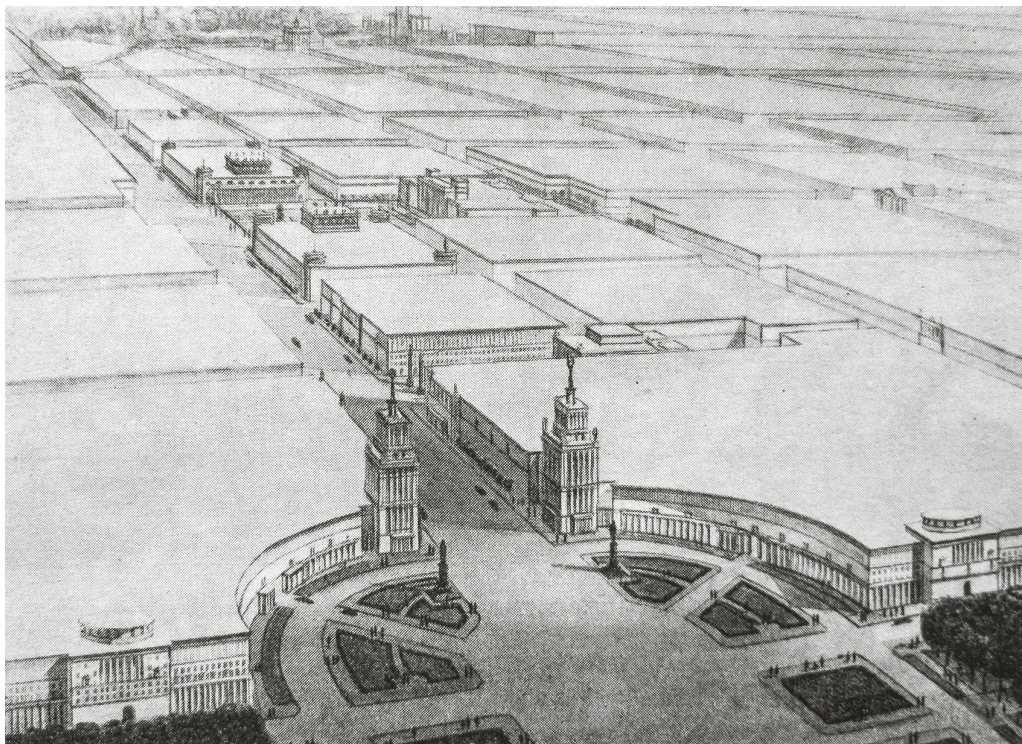


Рис. 21. Мастерская № 6 института «Ленпроект». Проект площади у Средней Рогатки (вариант). 1952 г. Перспектива [24, с. 43]

башни, асимметрия же ситуации маскировалась с помощью специфических декоративных приемов (рис. 21). В первом из упомянутых выше вариантов проекта Сперанский предлагал при въезде на проспект разместить Московские триумфальные ворота, считая, очевидно, что таким образом удастся наилучшим образом придать образу сразу всей магистрали мажорный характер, согласованный с победными настроениями времени. Таким образом, он одним из первых в послевоенные годы «поставил вопрос о восстановлении ворот, заинтересовав им архитектурную общественность» [7, с. 118]. В 1956 г. было принято официальное решение о таком восстановлении, а спустя три года замечательный монумент был воссоздан с использованием сохранившихся подлинных чугунных деталей, но не при въезде в город, а на том месте, где ворота были поставлены в 1830-х годах.

Шесть проектов, отмеченных на конкурсе премиями (одна первая, две вторых и три третьих), в свое время достаточно подробно были проанализированы, а некоторые из их материалов опубликованы [24; 25]. Это позволяет нам, не углубляясь в характеристику проектов, отметить в них только некоторые из присущих им особенностей. Из них одна из важнейших, на наш взгляд, заключается в стремлении развить композицию проспекта в широтном направлении посредством включения в нее разрывов, трактуемых как совокупность площадей, озелененных пространств и крупных построек. В некоторых случаях такие разрывы заполнялись парадно решенными зданиями общественного назначения и сооружениями, аналогичными

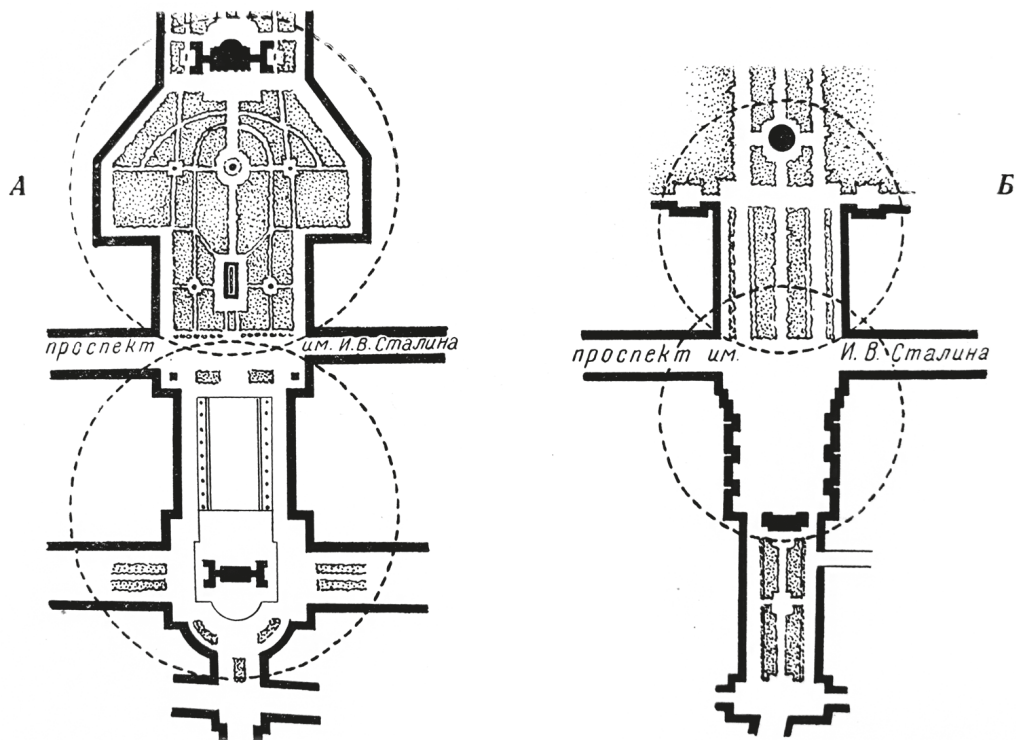


Рис. 22. Главное звено архитектурного центра проспекта имени И. В. Сталина. Конкурсные проекты: А — под девизом «Наш город», Б — под девизом «Проспект Победы». 1953 г. Планы [24, с. 35]

московским высоткам. Один из наиболее сильных разрывов предполагалось создать в том месте, которое именовалось «главным звеном архитектурного центра проспекта». Авторы проектов, исполняя предписания конкурсной программы, демонстрировали характерное для того времени пренебрежительное отношение к памятникам культового зодчества и местам исторических захоронений: подразумевались снос зданий Новодевичьего монастыря и застройка территории Новодевичьего и Митрофаньевского кладбищ. Победителем этого творческого соревнования был признан проект под девизом «Содружество», разработанный в филиале Академии архитектуры под руководством В. А. Витмана и при участии О. А. Ивановой, Г. А. Оль, Л. Л. Шретера, Т. В. Римской-Корсаковой и ряда других специалистов. Вторыми премиями были отмечены «бригады» архитекторов 5-й и 6-й мастерских Ленпроекта, присвоившие своим проектам девизы «Ленинград» и «Наш город». Руководство первым из этих коллективов осуществляли А. В. Васильев и Д. С. Гольдгор, второй работал под началом И. И. Фомина, Б. Н. Журавлева и С. Б. Сперанского.

Конкретные предложения, исходившие от разных творческих коллективов, принципиально отличались друг от друга мало. В этом убеждает сравнение хотя бы двух проектов — одного, созданного архитекторами 6-й мастерской, и второго, представленного на конкурс под девизом «Проспект Победы», но оставшегося без награды (рис. 22). Оба проекта трактовали «главное звено» как систему связанных друг с другом площадей довольно жестких очертаний в плане, в простран-



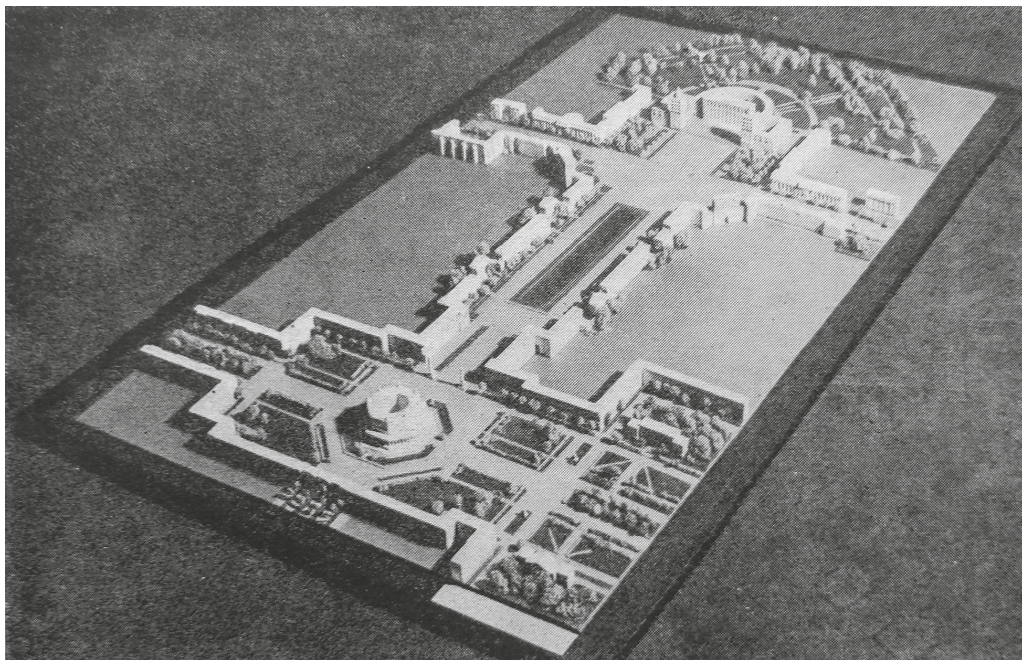


Рис. 23. Главное звено архитектурного центра проспекта имени И.В. Сталина. Конкурсный проект под девизом «Содружество». 1953 г. Макет [24, с. 36]

ство которых включались крупные здания. Эти площади располагались вдоль оси, перпендикулярной проспекту, что давало возможность сформировать эффектную перспективу, связывающую Московский проспект с соседними магистралями меридионального направления. Примерно так же решалась задача в проектах, отмеченных третьими премиями и создававшихся под руководством А. И. Наумова и Б. Н. Банькина [24, с. 34]. Различия между этими работами заключались в количестве и конфигурации введенных в общую композицию площадей, соотношением озелененных и не заполненных зеленью пространств, а также в других не очень существенных деталях. Следует, пожалуй, признать, что решение того же узла проспекта, предложенное победителями конкурса, действительно выглядит наиболее интересным благодаря более тщательной и разнообразной проработке деталей (рис. 23). В некоторых конкурсных проектах та же планировочная задача получила иное решение, основанное на расположении площадей, образующих «главное звено архитектурного центра», не поперек, а вдоль проспекта. В статье, посвященной анализу результатов конкурса, проекты этой группы подверглись критике [24, с. 40].

Все конкурсные проекты объединяла одна общая черта, которая весьма полное выражение получила в графике проектных предложений — в монументальных, подробно нарисованных и расцвеченных перспективах, где изображались ярусные, увенчанные шпилями башни, бесконечные колоннады, статуи, водруженные на колонны, четко спланированные скверы и бульвары. Все эти материалы (в их число входят и подрамники, выполнявшиеся для проекта под девизом «Наш город» при

ближайшем участии С. Б. Сперанского) демонстрировали уже вполне сложившийся к середине 1950-х годов мажорный язык архитектурных форм, отвечающий той основной теме проведенного конкурса, которая получила очень удачную формулировку в одном из девизов: «Проспект Победы». Девиз хорошо подходил не только к одному, но и ко всем конкурсным проектам, да и к самой реально существующей магистрали, на которую эти проекты были ориентированы. Спустя не очень продолжительное время такое родившееся «в низах» название получило одобрение «сверху». Это произошло 12 ноября 1962 г., когда вслед за районным парком завершающая проспект площадь стала официально именоваться площадью Победы. Аналогичное название еще в 1954 г. получила одна из «диагональных» улиц района, которая, пересекая Северную площадь, подходит к парку Победы.

Проекты, участвовавшие в конкурсе 1953 г., безусловно, способствовали активизации поисков лучших решений, но рассчитывать на реализацию своих предложений архитекторы, конечно, не могли: слишком крупный размах гипотетических преобразований этому препятствовал. Первое послевоенное десятилетие не внесло в ансамбль проспекта принципиальных изменений. В это время заполнялись лакуны, оставшиеся от предшествующих лет, и постепенно застраивались новыми корпусами прилегающие к проспекту кварталы. Но и на самом проспекте, в его новой части, заняли свои места достаточно заметные сооружения, которым выше мы уже уделили определенное внимание (имеются в виду дом № 202 и башенное здание на углу Бассейной улицы).

В старой, исторической части Московского проспекта 1950-е годы тоже оставили о себе память, добавив к ней несколько деталей, свидетельствующих о том, что классическая традиция и закономерности ордерной системы продолжали в это время служить практикующим архитекторам надежной творческой базой. Так, в северной, дореволюционной части проспекта на месте разрушений военного времени удалось спланировать сад под названием «Олимпия» с простой по рисунку, но очень выразительной монументальной оградой, а напротив сада создать курдонер и построить башню (дом № 37), вошедшую в панораму проспекта заметным вертикальным акцентом. В результате включения в проспект этих новых элементов композиция магистрали, пусть и на одном только коротком отрезке, все же приобрела признаки пластичности: жесткие границы каменного коридора здесь оказались слегка раздвинутыми. Оба отмеченных нами объекта, сохраняющие очевидную связь с традициями классического времени, являются работами архитекторов В. А. Каменского и Г. Л. Ашрапян и датируются 1948–1950 гг. За Обводным каналом в 1957 г. закончилось строительство крупного жилого дома (№ 75), спроектированного М. Я. Климентовым и Л. Н. Тихоновой. Фасад этого здания организован четко читающимся ритмом пилястр большого ордера, построенного так, что окна верхнего, шестого этажа становятся деталями антаблемента. Такое решение можно связать с традицией, рожденной петербургским неоклассицизмом 1910-х годов.

Важная градостроительная роль выпала на долю здания Управления метрополитена, возведенного в 1951–1956 гг. напротив Технологического института. Авторы проекта А. К. Андреев и А. М. Соколов включили в созданную ими композицию декоративную колоннаду греко-дорического ордера, такого же, что и в Московских воротах. Этот архитектурный мотив, следовательно, может рассматриваться как





Рис. 24. А. М. Соколов, А. К. Андреев. Здание Управления метрополитена со станцией «Технологический институт». 1955 г. Фотография 1956 г. Из личного архива В. Г. Лисовского

одно из слагаемых той общей темы, какой для Московского проспекта стал классический ордер (рис. 24).

Своеобразная версия дорического ордера представлена на фасадах двух десятиэтажных жилых домов, стоящих на Московской площади напротив Дома Советов. На выполнение весьма ответственной градостроительной роли оба дома

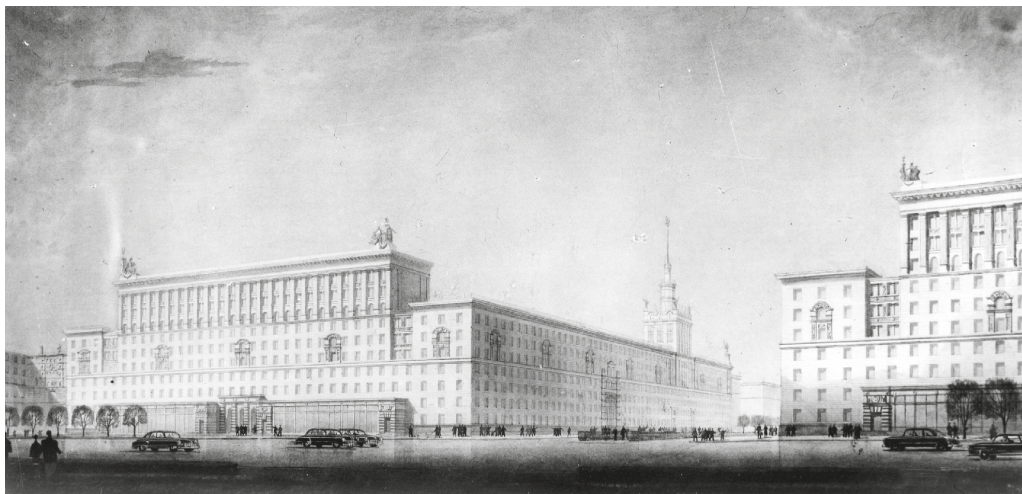


Рис. 25. С. Б. Сперанский. Жилые дома напротив б. Дома Советов. 1953 г. Проект. Перспектива [7, с. 129]





Рис. 26. С. Б. Сперанский, И. В. Райлян. Жилые дома напротив б. Дома Советов. 1953–1956 гг. [7, с. 126]

«обречены» в силу уже одного только их расположения в пределах крупного ансамбля (рис. 25, 26). Подобно пропилям, они фланкируют въезд с площади на примыкающий к ней отрезок Центральной дуговой магистрали, называющейся здесь Ленинским проспектом. Простые и четкие объемы с повышенной центральной частью, оформленной ордером, хорошо «аккомпанируют» Дому Советов, отнюдь не споря с ним, но и не теряясь на фоне его грандиозной колоннады. Фасады достаточно деликатно декорированы керамическими рельефами, выполненными в духе ампира, а также некоторыми другими орнаментальными деталями классического типа (рис. 27). В исходном проекте С. Б. Сперанского, положенного в основу этой градостроительной композиции, содержалось предложение о размещении по углам повышенной части новых кор-



Рис. 27. С. Б. Сперанский, И. В. Райлян. Фрагмент фасада жилого дома напротив б. Дома Советов. 1953–1956 гг. [7, с. 127]

пусов довольно крупных скульптур. Оно осталось неосуществленным, что легко объяснимо: здания, строившиеся в 1953–1956 гг., оказались на границе, за которой советская архитектура, обвиненная в «декоративных излишествах», обязана была перейти на позиции модернизма.

### Период модернизма. 1960–1980-е годы

Переход к модернизму, предопределенный партийно-правительственными постановлениями середины 1950-х годов, заметно отпечатался на архитектуре основного звена ансамбля Московского проспекта. Восточнее Дома Советов, например, там, где предвоенные проекты показывали парадно решенную эспланаду с колоннадами вдоль нее, был сформирован участок Центральной дуговой магистрали (улица Типанова) с простыми по композиции крупноблочными жилыми домами. Их построили в конце 1950-х — начале 1960-х годов по проектам, разработанным под руководством И. И. Фомина и Б. Н. Журавлева. Высота в семь этажей позволила все-таки с их помощью сформировать довольно внушительную перспективу, эффектно замыкающуюся полукружием восточного фасада Дома Советов.

В виде, слегка упрощенном по сравнению с первоначальным замыслом, приблизительно в то же время были возведены дома, обозначившие контур Московской площади по обе стороны от Дома Советов. На их фасадах можно видеть некоторые формы, напоминающие о преодолеваемом декоративном прошлом, — упрощенные пилястры, эркеры, карнизы. Невзирая на отказ от «украшательства», эти крупные здания, скомпонованные уверенно, с пониманием их градостроительной роли, оказались наделенными единообразным характером, достойным ансамбля.

Под очевидным влиянием упрощенных приемов, закрепившихся в практике типового домостроения, сложилась композиция гостиницы «Россия», возведенной напротив главного входа в парк Победы в 1962 г. (архитекторы Б. Н. Журавлев, П. А. Арешев, В. Э. Струzman, инженер Н. И. Дюбов). Плоский главный фасад гостиницы, первоначально выполненный из кирпича, прорезан одинаковыми квадратными окнами, образующими ясно читающиеся метрические ряды. Хорошо выбранные пропорции позволяют зданию успешно выполнять доставшуюся ему неординарную градостроительную роль: оно четко ограничивает площадь, которая при взгляде из парка воспринимается как его естественное продолжение, а фасад служит своего рода нейтральным фоном для памятника Н. Г. Чернышевскому (рис. 28). Правда, нельзя не посетовать на то, что обнаженный геометризм объема гостиницы чересчур резко противостоит пластике традиционных форм, составляющих композицию фасадов соседних жилых домов, спроектированных под руководством Вяч. В. Попова. Кроме того, хотелось бы, чтобы объем гостиницы, менее жестко ограничивая пространство площади перед ней, давал бы ему возможность свободнее развиваться в западном направлении.

Именно такой принцип «перетекания» взаимосвязанных пространств, как о том свидетельствуют существующие публикации, и старались воплотить в своих работах руководимые С. Б. Сперанским архитекторы 6-й мастерской, когда занимались композицией кварталов, соседствующих с этим очень ответственным участком Московского проспекта. «Следуя лучшим традициям градостроительства, — писал по этому поводу С. Б. Сперанский, — проектировщики ставят перед



Рис. 28. Авторский коллектив под рук. Б. Н. Журавлева. Гостиница «Россия». Вид от пропилеев Московского парка Победы. 1962 г. Фотография 1980-х годов. Из личного архива В. Г. Лисовского

собой задачу связать в единый архитектурный комплекс старую и новую застройку. Примером этого может служить объединение в единую пространственную композицию Московского парка Победы, площади у памятника Н. Г. Чернышевскому и гостиницы «Россия», района строительства нового студенческого городка и Новоизмайловского проспекта» [26, с. 11].

Новоизмайловский проспект, являющийся продолжением западного луча «невского трезубца», в течение многих лет находился в центре внимания специалистов 6-й мастерской. Вынужденные оперировать минимальным набором композиционных средств, они, руководимые С. Б. Сперанским, сумели, однако, создать архитектурный комплекс, пространственная организация которого вплоть до нашего времени может оцениваться как весьма удачный пример решения труднейшей градостроительной задачи. Функциональная логика этого решения, выраженная жестким планировочным рисунком жилых кварталов, подкрепляется столь же логично выстроенной структурой всей магистрали, разделенной на три по-разному скомпонованных участка. В застройке северного, самого короткого отрезка доминируют протяженные дома со стенами из кирпича (архитекторы И. М. Чайко, С. А. Ушаков). Своеобразие пространственного решения южного участка определяет неумолимый ритм 12-этажных башен, поставленных по сторонам магистра-



ли в шахматном порядке. Средний участок по контрасту с двумя другими решен как пространственный «прорыв» в обе стороны от проспекта. С западной стороны проектом было предусмотрено создание парка площадью 30 гектаров. Названный парком Авиаторов, он начал формироваться на исходе 1960-х годов в соответствии с проектом Л. Н. Свечниковой и Г. Л. Шолоховой и мыслился как одно из звеньев вытянутой в широтном направлении череды зеленых массивов, проходящей и через парк Победы. К востоку от Новоизмайловского проспекта, тоже в окружении зелени, были размещены призматические корпуса городка студенческих общежитий. Они постепенно отступают в глубину квартала, указывая тем самым направление своего иллюзорного движения — в сторону гостиницы «Россия».

Таким образом, в этом месте, на «широте» парка Победы, удалось создать целую систему архитектурно организованных и связанных между собой пространств. Став органической частью всего Московского проспекта, эта система внесла в общее решение магистрали черты, напоминающие об аналогичных боковых раскрытиях Невского и Каменноостровского проспектов. Созданная градостроителями «поперечная» ось, связавшая параллельные магистрали, со временем получила развитие в восточном направлении. В большом квартале за парком Победы к Олимпиаде 1980 г. был построен крупный спортивно-концертный комплекс, получивший впоследствии название «Петербургский». Спроектированный под руководством Н. В. Баранова и И. М. Чайко в виде правильного цилиндра, перекрытого тончайшей мембраной на растянутых вантах, он по внешнему виду мог быть сопоставлен с классическими ротондами. Четкая графика его фасада облегчала восприятие комплекса издалека, в том числе от пропилеев Московского парка Победы, что делало его неотъемлемым элементом ансамбля Московского проспекта. Разрушение в январе 2020 г. этого уникального по конструкции сооружения стало для ансамбля большой потерей.

Одним из самых поздних включений в композицию Московского проспекта стало новое здание Российской национальной библиотеки, занявшее «узловое» место на пересечении проспекта и Бассейной улицы. Начатый постройкой в 1985 г. по проекту, разработанному под руководством В. Н. Щербина, и лишь сравнительно недавно полностью заверченный библиотечный комплекс продолжил в ансамбле магистрали тему, связанную с классическим прошлым. На это указывает неоднократно использованный здесь мотив ротонды, а кроме того, применение «ордера», упрощенного, однако, до его геометрической основы.

Из поперечных композиционных связей, намеченных в структуре Московского проспекта, наиболее важное градостроительное значение было придано Центральной дуговой магистрали. Она играет роль активно функционирующей транспортной артерии, соединяющей все районы новостроек Ленинграда, сформированные по генеральному плану 1960-х годов. Вдоль того участка дуговой магистрали, который вливается в Московскую площадь с запада (нынешний Ленинский проспект), довоенными планами предполагалось расположить анфиладу парадно решенных площадей, которые должны были и в этом месте обеспечить тесный композиционный контакт Московского проспекта с Новоизмайловским. Соответственно парадно и торжественно должно было выглядеть архитектурное обрамление этих промежуточных площадей, в которое уже послевоенными проектами включались почти обязательные тогда высотные здания, увенчанные шпилями.

Реальность оказалась намного беднее. Отрезок Центральной дуговой магистрали, находящийся между площадями Московской и Конституции, был застроен типовыми пятиэтажными домами, совершенно не соответствующими значению места. Площадь Конституции, которая проектировалась в 6-й мастерской Ленпроекта под руководством Вл. В. Попова и В. Н. Щербина, должна была хотя бы частично исправить положение, улучшить архитектурное качество дуговой магистрали. Действительно, в проекте площадь приобрела черты осмысленного и достаточно выразительного ансамбля, рассчитанного в том числе на то, чтобы поставить эффектную «точку» в конце Новоизмайловского проспекта. Для этого по оси проспекта в проекте ставилось башенное здание, фланкированное однотипными симметричными корпусами. Два одинаковых административных здания, которые, согласно проекту, наделались ролью «пропилеев», были размещены и на западной стороне площади, при въезде на следующий отрезок Ленинского проспекта. Этот композиционный замысел в целом был исполнен, но немало потерял в своей выразительности по причинам, общим для советской архитектуры 1960-х и 1970-х годов. Вертикаль, на которую замыкается перспектива Новоизмайловского проспекта, появилась здесь только в 2010-х годах — это высотное деловое здание «Лидер-тауэр», созданное по лекалам «интернационального стиля» без учета того, что предлагалось авторами первоначального решения, и без должной увязки с существующим окружением. В начале XXI в. между площадями Конституции и Московской появились и жилые башни. Но они тоже, как и «Лидер-тауэр», проектировались совершенно независимыми от существующей градостроительной ситуации.

Разумеется, несмотря на такое отношение к себе представителей новых поколений архитекторов, Московская площадь отнюдь не потеряла своего важнейшего композиционного значения. Выход на площадь со стороны дуговой магистрали и сейчас воспринимается как впечатляющий ансамбль, решенный в крупном масштабе. В 1970 г. он был дополнен памятником В. И. Ленину. Установка такого монумента намечалась еще в первых проектах Дома Советов, но осуществление замысла задержалось на много лет. Памятник создавался скульптором М. К. Аникушиным в соавторстве с архитектором В. А. Каменским. Монумент удачно включился в ансамбль. Образ вождя трактован в романтическом ключе, фигура дана скульптором в сложном порывистом движении. Это движение, с большим мастерством переданное в бронзе и подхваченное динамичной формой высокого гранитного пьедестала, превосходно гармонирует с мощным разбегом колоннады и широким разворотом фриза, венчающего фасад Дома Советов. Следовательно, если отвлечься от идеологической составляющей, можно, думается, утверждать, что художникам разных поколений удалось создать здесь композицию, по качеству общего решения вполне соответствующую своему местоположению и градостроительному значению, а кроме того, и лучшим традициям отечественного искусства.

Родственную проблему создателям ансамбля Московского проспекта пришлось решать, когда настала пора формировать тот отрезок магистрали, который служит въездом в город с юга. Две площади — у Средней Рогатки и перед Домом Советов, задуманные еще в первых проектных разработках, — сама существующая в этом месте ситуация обязывала рассматривать как нечто целое. Искомое решение затруднялось тем, что планировка прилегающих к площадям кварталов получилась достаточно сложной, в частности из-за включения в сеть улиц еще в первых



*Рис. 29. С. Б. Сперанский, Е. Ф. Владимирова. Жилые дома № 205 и 220 с мастерскими для художников на Московском проспекте. 1961–1965 гг. [7, с. 126]*

вариантах генплана диагональных направлений. Дополнительные сложности возникли вследствие крутого изменения стилистической направленности в развитии советской архитектуры, случившегося в середине 1950-х годов. Последнее обстоятельство наглядно отразилось на облике тех зданий, которые были спроектированы в 6-й мастерской и рассчитывались на то, что они первыми будут встречать путников, въезжающих в город. Из них раньше других, в 1963–1965 гг., были построены протяженные девятиэтажные корпуса с магазинами на первых этажах — дома № 205 и 220, поставленные друг против друга. По решению объемов и фасадов у этих зданий немало общего с гостиницей «Россия», что и понятно: проектировались они практически одновременно, и ограничения на авторов проектов накладывались идентичные. Но дома при въезде на проспект приобрели и значительную долю своеобразия благодаря размещению в верхних этажах двухъярусных блоков мастерских для художников. Заметно выступающие вперед, имеющие сплошное остекление, объемы мастерских внесли в открывающуюся с юга перспективу магистрали ощущение четко выраженного ритма (рис. 29).

Понадобилось еще двадцать лет для того, чтобы придать комплексу въезда в город вид, задуманный архитекторами (ближайшими помощниками С. Б. Сперанского были в данном случае Вл. В. Попов и В. С. Маслов). К 1975 г. по обе стороны въезда на проспект с площади Победы поднялись два однотипных 22-этажных здания. Наделенные ответственной ролью башен-пропилеев, они ясно обозначили в силуэте города важнейший узел его планировочной структуры. Невысокие остекленные галереи связали обе башни с ранее построенными корпусами. В том же году к 30-летию Победы на площади в основном завершилось сооружение мо-





Рис. 30. М.К. Аникушин, С.Б. Сперанский, В.А. Каменский. Памятник героическим защитникам Ленинграда в годы Великой Отечественной войны 1941–1945 гг. на площади Победы. 1971–1975 гг. [7, с. 144]

нумента, посвященного героическим защитникам Ленинграда во время Великой Отечественной войны (рис. 30). С окончанием строительства памятника (его авторы — скульптор М. К. Аникушин, архитекторы С. Б. Сперанский и В. А. Каменский) торжественно-триумфальный характер «южных ворот» Ленинграда полностью определился.

Боковые стороны площади Победы обрели законченный вид к середине 1980-х годов. На них разместились близкие друг другу по внешнему виду корпуса гостиницы и научно-исследовательского института. На фасадах обоих зданий отчетливо читается ритм вертикальных членений. Это позволяет говорить о том, что влияние воспитанных ордерной системой приемов архитектурной композиции проявилось и здесь, в зданиях, которые оказались последними постройками, выполненными по проектам, разработанным под руководством С. Б. Сперанского.

Процесс проектирования памятника на площади Победы ввиду особой его сложности, продолжительности, насыщенности разного рода коллизиями и противоречиями заслуживает специального рассмотрения и анализа. И это уже сделано в ряде публикаций разных авторов и разных лет [7, с. 131–206]. Поэтому здесь этой сложной темы мы позволим себе не касаться.

## Заключение

В заключении, думается, стоит (в добавление к тому, о чем уже говорилось на эту тему выше) кратко остановиться на отдельных моментах, связанных с современной застройкой Московского проспекта. В последние годы она ведется особен-

но настойчиво, причем преимущественно зданиями большой высоты, что априори можно признать противоречащим господствующей на проспекте теме линейного развития композиции по горизонтали. Подобная тема, соответствующая классическим основам петербургского градостроительного искусства, хорошо представлена, как известно, архитектурой набережных Невы или Невского проспекта. Вертикали, вступающие в контрастные отношения с господствующими горизонталями, ставились там в местах, логично требующих акцентов, причем эти вертикали никогда не конкурировали ни друг с другом, ни с соседними доминантами. Характерные для классического времени осторожность и взаимное уважение авторов, обязательно проявлявшиеся при решении проблем общей композиции, в наши дни, к великому сожалению, заменены со стороны заказчиков и строителей напористостью в продвижении собственных «оригинальных» идей и пренебрежением к результатам трудов как предшественников, так и нередко современников. Это приводит к появлению в разных местах города «кричащих» диссонансов, к разрушению градостроительной ткани, основанной на принципах гармонии. Подобных случаев не избежал и Московский проспект.

Мы ограничимся упоминанием трех мест, результаты строительной деятельности на которых имеет смысл сопоставить. Во-первых, это часть проспекта, прилегающая с юга к Обводному каналу, во-вторых, средний его отрезок у Московских ворот и, в-третьих, район Московской площади. На этих участках в течение последних 10–12 лет осуществлено строительство нескольких «кустов» высотных зданий. Они обнаруживают несомненную самодостаточность, в жертву которой принесены своеобразие и вполне определившиеся за долгий срок закономерности построения исторической магистрали. Но если гостинично-деловой комплекс у Московских ворот, хотя и очевидно неуместный там, может быть признан достаточно интересной работой, смело интерпретирующей приемы авангарда (мастерская под руководством Р.М. Даянова), то в двух других указанных нами случаях, относящихся к созданию жилых комплексов «Империал» у дома «Союзпушнины» и «Граф Орлов» по соседству с Московской площадью, найти аргументы, способные хотя бы немного смягчить негативное впечатление от этих новостроек, вряд ли возможно. Стоит лишь выразить сожаление по поводу того, что существующее законодательство не смогло пресечь осуществление явно враждебных среде замыслов современных строителей, обнаруживших откровенное нежелание уважать ценное архитектурное наследие совсем еще недавнего прошлого.

## Литература

1. Рубанчик, Яков. *Невский проспект*. Ред. Владимир Пилявский. Л.: Искусство, 1944. (Архитектурные ансамбли Ленинграда).
2. Яковченко, Раиса. *Московский проспект*. Л.: Лениздат, 1986.
3. Векслер, Аркадий, и Тамара Крашенинникова. *Московский проспект: очерки истории*. М.: Центрполиграф; СПб.: Русская тройка, 2014.
4. Бусырева, Екатерина. *Лев Ильин*. СПб.: ГМИ СПб., 2008.
5. Баранов, Николай, и Валерий Исаченко. *Главный архитектор Ленинграда Николай Баранов: Творческий путь и судьба*. СПб.: Стройиздат СПб., 2001.
6. Суздалева, Татьяна. *Н. А. Троицкий*. Л.: Лениздат, 1991. (Зодчие нашего города).
7. Астафьева-Другач, Маргарита, и Варвара Сперанская. *Сергей Сперанский*. Л.: Стройиздат. Ленингр. отд-ние, 1989. (Мастера архитектуры).

8. Потапов, Василий. “Здание Фрунзенского универмага в Ленинграде — произведение архитектора Е. И. Катонина”. *Научные труды*, no. 48 (2019): 50–65.
9. Вайтенс, Андрей. *Регулирование градостроительного развития Санкт-Петербурга — Ленинграда* (1870-е — 1991 гг.). СПб.: СПбГАСУ, 2010.
10. Макогонова, Мария. “Генеральный план развития Ленинграда 1935–1939”. В изд. *Санкт-Петербург: окно в Россию, 1900–1935: материалы международной научной конференции, Париж, 6–8 марта 1997*, ред.-сост. Ева Берар, 76–85. СПб.: Феникс, 1997.
11. АПУ Ленгорисполкома. “Новая система общегородского центра Ленинграда”. *Архитектура Ленинграда*, no. 1 (1941): 2–8.
12. Авдеев, Владимир. “История проектирования ленинградского Дома Советов (по материалам фондов ГМИ СПб.)”. В изд. *Краеведческие записки: Исследования и материалы*, науч. ред. Б. Кириков, 248–53. СПб.: Пилигрим, 1996, вып. 4.
13. Заварихин, Светозар. “Ленинградский Дом Советов. Градостроительные аспекты проектирования”. В изд. *Петербургские чтения — 95: материалы научной конференции, 22–26 мая 1995*, сост. Ю. Кривошеев, С. Семенцов, Н. Медведева, 169–71. СПб.: [б. и.], 1995.
14. Славина, Татьяна, Сергей Семенцов, и Георгий Заушкевич. “Ленинградский Дом Советов”. В изд. *Петербургские чтения — 95: материалы научной конференции, 22–26 мая 1995*, сост. Ю. Кривошеев, С. Семенцов, Н. Медведева, 200–3. СПб.: [б. и.], 1995.
15. Катонин, Евгений. “Здание, нарушающее ансамбль Московского шоссе”. *Архитектура Ленинграда*, no. 1 (1939): 22–3.
16. АПУ Ленгорисполкома. “Заметки о молодых архитекторах-планировщиках”. *Архитектура Ленинграда*, no. 3 (1941): 35–9.
17. Кравченко, Николай. “Планировка нового центра”. *Архитектура Ленинграда*, no. 5 (1940): 23–31.
18. Пермут, Сергей. “Парк культуры и отдыха Московского района”. *Архитектура Ленинграда*, no. 5 (1940): 31–7.
19. Ильин, Лев. “Новые кварталы Ленинграда”. *Архитектура СССР*, no. 3 (1938): 18–33.
20. Бархин, Михаил. “Лев Александрович Ильин”. В изд. *Мастера советской архитектуры об архитектуре*, сост. М. Бархин и Ю. Яралов, общ. ред. Михаил Бархин, 280–305. 2 тома. М.: Искусство, 1975, т. 1.
21. Оль-Сирвинт, Наталья. “Реконструкция Московского шоссе в Ленинграде”. *Архитектура СССР*, no. 3 (1938): 37–9.
22. Васенина, Леонора, и Галина Григорьева. *Александр Иванович Наумов — градостроитель Ленинграда. Этапы творческого пути*. СПб.: СПбГАСУ, 2008.
23. Витман, Владимир. “Принципы планировки и застройки проспекта имени И. В. Сталина”. *Архитектура и строительство Ленинграда*, no. 17 (1952): 3–10.
24. Иванова, Ольга, и Галина Оль. “Основные принципы архитектурно-планировочной организации проспекта имени И. В. Сталина”. В изд. *Вопросы планировки и застройки Ленинграда: научные сообщения*, ред. Владимир Витман, 5–47. Л.; М.: Стройиздат, 1955.
25. Каменский, Валентин. “Проекты застройки и реконструкции проспекта имени И. В. Сталина (к итогам открытого конкурса)”. *Архитектура и строительство Ленинграда*, no. 2/3 (1954): 9–16.
26. Сперанский, Сергей. “Проектирует шестая мастерская”. *Строительство и архитектура Ленинграда*, no. 11 (1962): 11–3.

## Источники

- I. *Библиотека Петербургского государственного университета путей сообщения*. Инв. № 18587.
- II. Шквариков, Вячеслав, ред. *Советская архитектура за 30 лет РСФСР*. М.: Изд-во Академии архитектуры СССР, 1950.
- III. “Ehemaliger Sowjetischer Regierungspalast”. *Bildindex der Kunst & Architektur*. Дата обращения июль 27, 2020. [http://www.bildindex.de/document/obj20411224?part=0&medium=fmb23372\\_15](http://www.bildindex.de/document/obj20411224?part=0&medium=fmb23372_15).
- IV. Кунин, Михаил, сост. *Ленинград. Виды города*. М.: Гос. изд-во изобразительного искусства, 1954.
- V. *Фототека Института им. И. Е. Репина*. Инв. № Ш10967.
- VI. “Ленинград. Жилой дом Наркомпищепрома”. *Livejournal*. Дата обращения июль 27, 2020. <https://babs71.livejournal.com/1079183.html>.



- VII. *Научно-исследовательский музей при Российской академии художеств. Инв. № А-27101.*  
VIII. *Фототека Института им. И. Е. Репина. Инв. № Ш12414.*  
IX. *Фототека Института им. И. Е. Репина. Инв. № Р9480.*  
X. *Фототека Института им. И. Е. Репина. Инв. № Ш13302.*

Статья поступила в редакцию 31 июля 2020 г.;  
рекомендована в печать 27 августа 2020 г.

Контактная информация:

*Лисовский Владимир Григорьевич* — д-р искусствоведения, проф.; volis\_99@mail.ru  
*Сперанская Варвара Сергеевна* — канд. искусствоведения, проф.; varvarasperanskaja@gmail.com  
*Потапов Василий Сергеевич* — vasuapotapov@mail.ru

## From “Sarskaya Road” to “Victory Avenue”: The Architectural Ensemble of Moskovsky Avenue in Saint Petersburg

V. G. Lisovskii<sup>1</sup>, V. S. Speranskaya<sup>2</sup>, V. S. Potapov<sup>1</sup>

<sup>1</sup> St. Petersburg Repin State Academic Institute of Painting, Sculpture and Architecture,  
17, Universitetskaya nab., St. Petersburg, 199034, Russian Federation

<sup>2</sup> St. Petersburg State University,  
7–9, Universitetskaya nab., St. Petersburg, 199034, Russian Federation

**For citation:** Lisovskii, Vladimir, Varvara Speranskaya, and Vasily Potapov. “From ‘Sarskaya Road’ to ‘Victory Avenue’. The Architectural Ensemble of Moskovsky Avenue in Saint Petersburg”. *Vestnik of Saint Petersburg University. Arts* 10, no. 4 (2020): 637–682. <https://doi.org/10.21638/spbu15.2020.406> (In Russian)

The article contains a brief overview of the history of the formation of the architectural ensemble of Moskovsky Avenue in Saint Petersburg — one of the major highways in the southern districts of the city. The role of regular urban planning techniques is noted in the process of organizing the main part of the modern highway, starting from Sennaya Square. The highway from the moment of its inception has served as part of a lengthy route important for the whole country, connecting Saint Petersburg with Moscow and Kiev. The process of gradual changes in the architectural characteristics of the avenue in the 19<sup>th</sup> century is traced, when the composition of the following sections of the highway was formed — from the Fontanka to the square at the Moscow Triumphal Gate. The historical and symbolical emphasis of the Gate is emphasized. The focus of the article is on the part of avenue that was created in the middle of the twentieth century in the neoclassical style of that time. The results of a large competition for the development of planning projects of the highway, conducted when the avenue was named after Joseph Stalin, are briefly reviewed. The authors analyze the spatial structure of the highway, the developed nature of which makes it possible to compare Moskovsky Avenue to Nevsky Avenue. It is shown that the very use of the patterns specific to the order system allowed for the creation of an ensemble, whose solemn character is consonant with the theme of victory in the war of 1941–1945. The authors evaluate the creative contribution of a number of Soviet architects and sculptors in the creation of the ensemble. The article also explores examples of the contemporary urban development of the neighboring city blocks and evaluates the level of their compatibility with the task of preserving the ensemble as an art monument of its time.

**Keywords:** Saint Petersburg, Moskovsky Avenue, architectural ensemble, classical order, The Great Victory, Lev Ilyin, Nikolay Baranov, Evgeny Katonin, Sergey Speransky, Mikhail Anikushin.

## References

1. Rubanchik, Iakov. *Nevsky Prospect*. Ed. by Vladimir Piliavskii. Leningrad: Iskusstvo Publ., 1944. (Arkhitekturnye ansambli Leningrada). (In Russian)
2. Iakovchenko, Raisa. *Moskovsky Prospect*. Leningrad: Lenizdat Publ., 1986. (In Russian)
3. Veksler, Arkadii, and Tamara Krasheninnikova. *Moskovsky Prospect: Essays on History*. Moscow: Tsentrpoligraf Publ.; St. Petersburg: Russkaia troika Publ., 2014. (In Russian)
4. Busyreva, Ekaterina. *Lev Ilyin*. St. Petersburg: GMI SPb. Publ., 2008. (In Russian)
5. Baranov, Nikolai, and Valerii Isachenko. *Chief Architect of Leningrad Nikolai Baranov: Creative Path and Destiny*. St. Petersburg: Stroiizdat SPb. Publ., 2001. (In Russian)
6. Suzdaleva, Tat'iana. *N. A. Trotsky*. Leningrad: Lenizdat Publ., 1991. (Zodchie nashego goroda). (In Russian)
7. Astaf'eva-Dlugach, Margarita, and Varvara Speranskaia. *Sergei Speransky*. Leningrad: Stroiizdat. Leningr. otd-nie Publ., 1989. (Mastera arkhitektury). (In Russian)
8. Potapov, Vasilii. "Frunze Department Store Building in Leningrad — The Composition of an Architect E. I. Katonin". *Nauchnye trudy*, no. 48 (2019): 50–65. (In Russian)
9. Vaitens, Andrei. *Regulation of Urban Development in Saint-Petersburg — Leningrad (1870–1991)*. St. Petersburg: SPbGASU Publ., 2010. (In Russian)
10. Makogonova, Mariia. "General Plan for the Development of Leningrad in 1935–1939". In *Sankt-Peterburg: Okno v Rossiю, 1900–1935: materialy mezhdunarodnoi nauchnoi konferentsii, Parizh, 6–8 marta 1997*, ed. and comp. by Eva Berar, 76–85. St. Petersburg: Feniks Publ., 1997. (In Russian)
11. APU Lengorispolkoma. "New System of the City-Wide Center of Leningrad". *Arkhitektura Leningrada*, no. 1 (1941): 2–8. (In Russian)
12. Avdeev, Vladimir. "The History of the Design of the Leningrad House of Soviets (Based on Materials from the GMI SPb.)". In *Kraevedcheskie zapiski: Issledovaniia i materialy*, science ed. by B. Kirikov, 248–53. St. Petersburg: Pilgrim Publ., 1996, iss. 4. (In Russian)
13. Zavarikhin, Svetozar. "Leningrad House of Soviets. Urban Planning Aspects of Design". In *Peterburgskie chteniia — 95: materialy nauchnoi konferentsii, 22–26 maia 1995*, comp. by Iu. Krivosheev, S. Sementsov, N. Medvedeva. 169–71. St. Petersburg: [s. n.], 1995. (In Russian)
14. Slavina, Tat'iana, Sergei Sementsov, and Georgii Zaushkevich. "Leningrad House of Soviets". In *Peterburgskie chteniia — 95: materialy nauchnoi konferentsii, 22–26 maia 1995*, comp. by Iu. Krivosheev, S. Sementsov, N. Medvedeva. 200–3. St. Petersburg: [s. n.], 1995. (In Russian)
15. Katonin, Evgenii. "Building that Violates the Ensemble of the Moscow Highway". *Arkhitektura Leningrada*, no. 1 (1939): 22–3. (In Russian)
16. APU Lengorispolkoma. "Notes About Young Architects-Planners". *Arkhitektura Leningrada*, no. 3 (1941): 35–9. (In Russian)
17. Kravchenko, Nikolai. "Layout of the New Center". *Arkhitektura Leningrada*, no. 5 (1940): 23–31. (In Russian)
18. Permut, Sergei. "Park of Culture and Rest of the Moscow District". *Arkhitektura Leningrada*, no. 5 (1940): 31–7. (In Russian)
19. Il'in, Lev. "New Districts of Leningrad". *Arkhitektura SSSR*, no. 3 (1938): 18–33. (In Russian)
20. Barkhin, Mikhail. "Lev Alexandrovich Ilyin". In *Mastera sovetskoi arkhitektury ob arkhitekture*, comp. by M. Barkhin and Iu. Iaralov, general ed. by Mikhail Barkhin, 280–305. 2 vols. Moscow: Iskusstvo Publ., 1975, vol. 1. (In Russian)
21. Ol'-Sirvint, Natal'ia. "Reconstruction of Moscow Highway in Leningrad". *Arkhitektura SSSR*, no. 3 (1938): 37–9. (In Russian)
22. Vasenina, Leonora, and Galina Grigor'eva. *Alexander Ivanovich Naumov — City Planner of Leningrad. Stages of the Creativity Path*. St. Petersburg: SPbGASU Publ., 2008. (In Russian)
23. Vitman, Vladimir. "Principles of Planning and Construction of I. V. Stalin Prospect". *Arkhitektura i stroitel'stvo Leningrada*, no. 17 (1952): 3–10. (In Russian)
24. Ivanova, Ol'ga, and Galina Ol'. "Basic Principles of the Architectural and Planning Organization of I. V. Stalin Prospect". In *Voprosy planirovki i zastroiki Leningrada: nauchnye soobshcheniia*, ed. by Vladimir Vitman, 5–47. Leningrad; Moscow: Stroiizdat Publ., 1955. (In Russian)
25. Kamenskii, Valentin. "Development and Reconstruction Projects of I. V. Stalin Prospect (To the Results of an Open Competition)". *Arkhitektura i stroitel'stvo Leningrada*, no. 2/3 (1954): 9–16. (In Russian)
26. Speranskii, Sergei. "The Sixth Workshop Designs". *Stroitel'stvo i arkhitektura Leningrada*, no. 11 (1962): 11–3. (In Russian)

## Sources

- I. *Library of the Emperor Alexander I St. Petersburg State Transport University. 18587.* (In Russian)
- II. Shkvarikov, Viacheslav, ed. *Soviet Architecture in 30 years. RSFSR.* Moscow: Izdatel'stvo Akademii arkhitektury SSSR Publ., 1950. (In Russian)
- III. "Ehemaliger Sowjetischer Regierungspalast". *Bildindex der Kunst & Architektur.* Accessed July 27, 2020. [http://www.bildindex.de/document/obj20411224?part=0&medium=fmb23372\\_15](http://www.bildindex.de/document/obj20411224?part=0&medium=fmb23372_15).
- IV. Kunin, Mikhail, comp. *Leningrad. City Views.* Moscow: Gos. izd-vo izobrazitel'nogo iskusstva Publ., 1954. (In Russian)
- V. *Fotocollection of the Repin Institute. Sh10967.* (In Russian)
- VI. "Leningrad. Dwelling House of Narkomishcheprom". *Livejournal.* Accessed July 27, 2020. <https://babs71.livejournal.com/1079183.html>. (In Russian)
- VII. *Science Research Museum of Russian Academy of Arts. A-27101.* (In Russian)
- VIII. *Fotocollection of the Repin Institute. Sh12414.* (In Russian)
- IX. *Fotocollection of the Repin Institute. R9480.* (In Russian)
- X. *Fotocollection of the Repin Institute. Sh13302.* (In Russian)

Received: July 31, 2020

Accepted: August 27, 2020

### Authors' information:

Vladimir G. Lisovskii — Dr. Habil., Professor; volis\_99@mail.ru

Varvara S. Speranskaya — PhD, Professor; varvarasperanskaja@gmail.com

Vasilii S. Potapov — vasuapotapov@mail.ru