

Я $\frac{257}{77}$

1938

И. РОМАНОВСКИЙ

НОВАЯ
МОСКВА

ПЛОЩАДИ
и
МАГИСТРАЛИ

МОСКОВСКИЙ РАБОЧИЙ

И. РОМАНОВСКИЙ

257 56кл.
77 НОВАЯ
МОСКВА

★
ПЛОЩАДИ
и
МАГИСТРАЛИ

МОСКОВСКИЙ РАБОЧИЙ

1938



814-39



2011096616

ТРИ с половиной года прошло с того исторического дня, когда СНК СССР и ЦК ВКП(б) утвердили генеральный план реконструкции Москвы, созданный по прямым указаниям и под непосредственным руководством гениального вождя и учителя всего трудящегося человечества — товарища Сталина.

Генеральный план, разрешая коренные вопросы всех отраслей городского хозяйства, наметил кратчайший путь преобразования старой Москвы, в недавнем прошлом огромной деревни с узкими кривыми улицами и ветхими домами, в новую Москву, прекрасную столицу социалистического государства. Строителям столицы была дана сжатая и в то же время предельно конкретная программа превращения Москвы в самый благоустроенный и самый красивый город мира.

Сталинский план реконструкции Москвы уже осуществляется.

Создан грандиозный канал Москва — Волга. Набережные Москва-реки одеты в гранит. Над гладью москворецких вод легли новые замечательные мосты.

Построены две очереди лучшего в мире метрополитена. Под улицами Москвы протянулись 26,5 километра тоннелей с великолепными станциями, восхищающими туристов всего мира.

Построены сотни новых домов. В Охотном ряду с его монументальными зданиями мы уже видим начало проспекта Дворца Советов; по улице Горького — участок будущей магистрали Северный порт — завод им. Сталина. Садовое кольцо после снятия загромождавших уличные проезды палисадов и чахлах бульваров превратилось в великолепную магистраль, которой может позавидовать любая европейская столица. Резко изменились 1-я Мещанская, Калужская и ряд других улиц. Тесные московские перекрестки сменились залитыми светом и воздухом просторными площадями. Сквозь путаницу старых московских улиц и переулков уже начинает явственно проступать величественный облик Москвы недалекого будущего.

Многое сделано, но еще больше предстоит сделать.

В процессе этой гигантской стройки отдельные проекты могут быть изменены, некоторые участки магистралей могут получить несколько иное направление, — тем не менее, общие контуры будущей Москвы вырисовываются уже достаточно отчетливо.

В этой книге мы ставим перед собой задачу — показать, какой унаследовали мы Москву, как уже преобразилось лицо социалистической столицы и какими станут ее магистрали и площади после полной реализации великого сталинского плана.

КАК СКЛАДЫВАЛАСЬ УЛИЧНАЯ СЕТЬ МОСКВЫ

*Москва... есть гигантское раз-
витие русского богатого села.*

*А. Герцен, Москва и
Петербург.*

*В тебе и новый мир и древний.
В тебе пасут свои стада
Патриархальные деревни
У Патриаршего пруда.
Строенья всех цветов и зодчеств,
А подписи на воротах —
Набор таких имен и отчеств,
Что просто зарябит в глазах.
Здесь чудо-барские палаты
С гербом, где венчан знатный род,
Вблизи — на курьих ножках хаты
И с огурцами огород.
Поэзия с торговлей рядом.
Ворвался Манчестер в Царьград,
Паровики дымятся смядом.
Рай неги — и рабочий ад!..*

П. А. Вяземский, Очерки Москвы.

ЛОНДОН, Париж, Москва — все они по строению своей уличной сети во многом схожи друг с другом. Планы этих городов напоминают паутину. Ряд более или менее правильных колец, образующий систему концентрических окружностей, прорезается во всех направлениях улицами-радиусами. На концах своих эти улицы сливаются с ведущими в город дорогами.

Такая планировка характерна для большинства городов, возникших в эпоху феодализма.

Первичной основой такого города чаще всего был замок феодала. Иногда этой первоосновой было торговое поселение, создавшееся на стыке оживленных торговых путей. Но и в этом случае здесь вскоре появлялся феодал со своей дружиной. Он возводил крепость и облагал данью купцов и ремесленников. За это он охранял их от других феодалов, т. е. заменял случайные грабежи и поборы регулярной податью.

Купцам и ремесленникам это было выгодно: «И злая тварь мила пред тварью злейшей».

Опасаясь грабежей и набегов, торговый и ремесленный люд жаждал поближе к стенам замка. Если феодал не очень изнуриал поборами своих подданных и торговое значение поселения как перекрестка дорог не утрачивалось, — город рос. Домишкам торговых людей уже не хватало места под стенами замка. Поселение раздавалось вширь. Каждый старался все же не очень отдаляться от замка. Здесь было и безопаснее и ближе к самому важному в жизни поселения пункту — центральной рыночной площади, которая обычно располагалась под самыми стенами замка.

Так создавался город-круг.

С ростом города росли и его богатства. Все более заманчивым становилось для других феодалов напасть на город и разграбить его, но тем невыгоднее становилось для владельца города отдавать его врагам на разграбление. Возникает мысль вынести стены замка за черту города, окружить весь город стенами.

Создается второе кольцо стен. Улицы внутри кольца кривы, изогнуты, но прихотливые очертания их все же показывают, что жители города предпочитают добираться от ворот в его стенах к замку и центральной рыночной площади ближайшим и удобным путем. В городе-круге этим наикратчайшим путем могли быть только улицы-радиусы.

Так закладывается основа радиально-кольцевой планировки города.

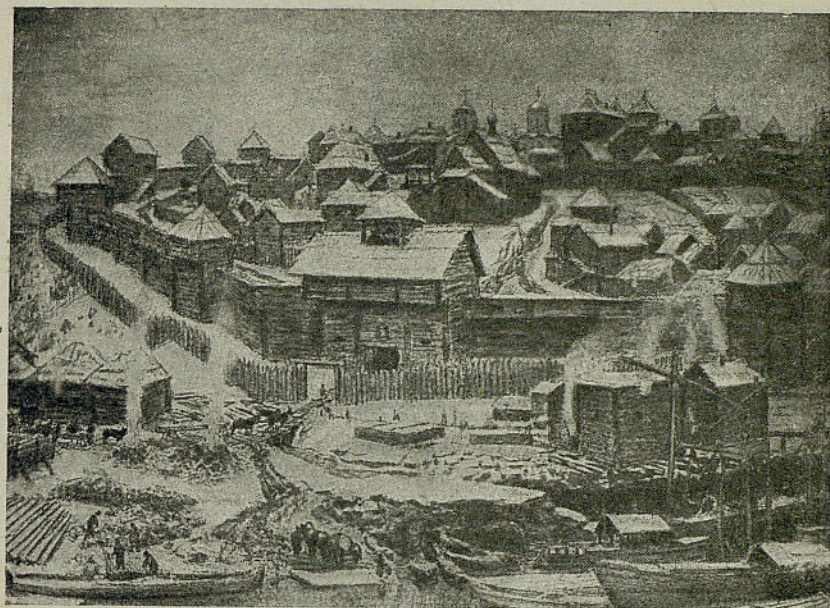
Эту схему развития средневекового города полностью повторила и Москва.

Первое летописное упоминание о Москве датировано 1147 г. Но заселение началось здесь много раньше.

Москва-река издавна была перекрестком важных торговых путей. Здесь скрещивались: путь из Рязанского края, богатого скотом, медом и воском, в крупнейшие торговые центры Северной Руси — «Господин Великий Новгород» и Псков, ведущие в то время оживленную торговлю с Западной Европой; путь на богатую хлебом Волгу и по ней в Азию; путь с Волги на Смоленск и отсюда по Днепру в Киев и Чернигов — древнейшие центры Руси.

Выгодное торговое положение сочеталось с выгодами военно-стратегического характера местности, расположенной на высоком берегу Москва-реки, у впадения в нее рек Неглинной и Яузы.

Эти обстоятельства были по достоинству оценены князем Юрием Владимировичем, основавшим здесь сторожевую крепость, чтобы охранять свое Суздальское княжество с юга



Деревянные стены Кремля (с картины А. Васнецова).

от возможных нападений со стороны Рязани, Смоленска и Чернигова.

Летописная запись под 1156 г. сообщает об этом событии такими словами: «град Москва был заложен на устьи ниже Неглинной, выше реки Яузы». «Заложить град» на языке того времени означало огородить селение деревянной стеной и рвом, что представляло тогда вершину оборонной техники.

Огороженная площадь сначала была очень невелика — много меньше нынешнего Кремля.

Город рос, и по мере его роста улучшались укрепления и увеличивалась площадь огороженного места. В 1339 г., когда Москва уже была столицей великого княжества Московского, князь Иван Калита заменяет старые стены «града» новыми, дубовыми, и значительно расширяет его территорию на восток, в сторону Красной площади.

Тогда же, при Иване Калите, появляются внутри «града», первые каменные строения — церкви.

Внук Ивана Калиты, «собирателя земли русской», князь Дмитрий Иванович был продолжателем его дела. Борьба с со-

седними княжествами и опасность со стороны Орды и Литвы побудили его к дальнейшему укреплению Москвы.

В 1366—1367 г., как сообщает летопись, «князь великий Дмитрий Иванович заложи град Москву камену». Площадь Кремля при этом была расширена почти до современных размеров.

Уже тогда Москва не вмещалась в стенах Кремля. Город рос, главным образом, за счет населения, стекавшегося из других русских областей. Пришлые люди — купцы и ремесленники — селились, или, как говорили тогда, «садились» (отсюда «посад»), близ стен укрепления, большей частью с северной и северо-восточной его стороны. С юга стены Кремля близко подходили к берегам Москва-реки, местность же за рекой была мало пригодна для заселения, так как затоплялась во время весенних и осенних паводков. К тому же сюда подходили дороги с юга, и Замоскворечье находилось под угрозой татарских набегов.

В посаде, образовавшемся близ Кремля, к концу XIV столетия было уже большое по тому времени население.

В XV в. значительно расширились торговые связи Руси с Западом. В частности, это нашло свое внешнеполитическое выражение в женитьбе Ивана III на племяннице последнего византийского императора Софье Палеолог, которая до замужества некоторое время жила в Италии. В связи с переговорами о женитьбе, в 1471 г. в Венецию «к венецейскому дуке» (т. е. дожу) приезжает посол Ивана III — Семен Толбузин. Заодно ему было поручено привезти в Москву «искусного муроля» (архитектора).

По приглашению Толбузина в Москву прибыл на службу знаменитый болонский мастер Аристотель Фиораванти. Ему было положено не плохое по тогдашней ценности денег вознаграждение — 10 рублей в месяц. Вслед за ним в Москве появляются и другие итальянские зодчие — Пьетро Антонио Солари, Антон Фрязин, Марко Руффо, Алевиз.

Стены Кремля, выстроенные князем Дмитрием из известняка, к тому времени уже изрядно обветшали, и Иван III поручил итальянским мастерам построить новые, кирпичные стены.

Строительство началось в 1485 г. и было закончено в 1495 г. Территория Кремля была снова расширена и достигла наконец теперешних размеров (26 га).

Тогда же были снесены все строения, прилегавшие к стенам Кремля, и велено было впредь строить не ближе чем на 109 сажен от стен. Мера эта имела значение, во-первых, военно-полицейское, во-вторых — противопожарное. Что же касает-



Красная площадь в XVI веке (с картины А. Васнецова).

ся самой цифры «109 сажень», то такова была дальность полета пули из тогдашних ружей — «пищалей».

И Москва-град (за исключением церквей, построенных внутри Кремля при Калите) и посад были тогда почти сплошь деревянными. После прибытия итальянских мастеров кирпичное и каменное строительство оживляется, но только внутри Кремля. Вокруг кремлевских стен чернели, как и ранее, одноэтажные, редко двухэтажные, сосновые дома бояр и дворян, бревенчатые срубы посадских людей. За ними располагались крытые соломой деревенские курные избы, отделенные друг от друга лугами, пашнями и огородами.

Время от времени над Кремлем и посадом полыхало пламя пожаров, истреблявших эти жалкие строения. Но еще более страшным бедствием были непрекращавшиеся набеги врагов. Грабить богатый посад налетали и татары из крымских степей и литовцы из своих дремучих лесов.

Необходимое после таких набегов послабление в податях было слишком невыгодным для московских князей. В 1534 г. наиболее населенная часть города, так называемый «Великий

посад», была обнесена рвом и земляным валом с тыном наверху. В таком виде укрепления просуществовали недолго. Очевидно, для тогдашней военной техники они были уже недостаточны. Почти сейчас же по окончании стройки решено было заменить земляной вал каменными стенами. Дело это было поручено «фрязину» (итальянцу), по прозвищу Петрок Малый, который закончил это сооружение к 1538 г. Стены эти частично сохранились и до наших дней.

Вновь созданный «град» был назван «Китай-городом», что по-татарски означает средний, центральный город. Впрочем, существует также предание, что название это было предложено женой князя Василия, матерью Ивана Грозного, Еленой Глинской в память ее родины — Китай-городка на Подолии.

Средоточием всей торговой и политической жизни Москвы была Красная площадь с примыкавшими к ней торговыми рядами. Здесь был великий торг, здесь же были своеобразные «клуб» и «биржа» — место встречи купцов и заключения торговых сделок. Здесь же, на Лобном месте, появлялись народу цари, отсюда бояре и думные дьяки оглашали царские указы.

Три главные улицы Китай-города — Никольская (улица 25 Октября), Ильинка (улица Куйбышева) и Варварка (улица Разина) — вливались, как и теперь, на Красную площадь.

За стенами Кремля и Китай-города первоначально были, собственно говоря, не улицы, а дороги, соединявшие Москву с другими городами.

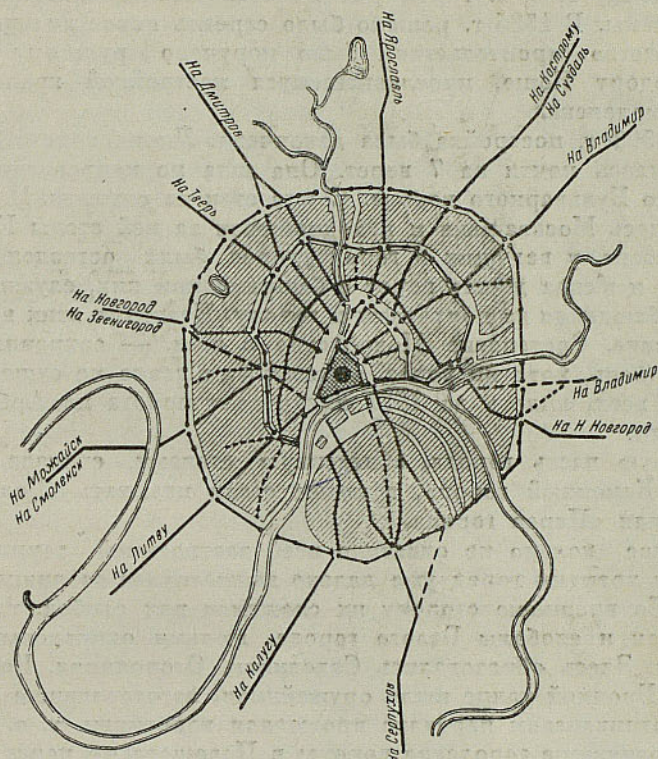
По направлению нынешней Большой Ордынки шла большая дорога на юг, в Орду, с которой Москва сначала, во времена татарского ига (с 1238 по 1480 г.), была в вассальных отношениях, а впоследствии сохранила довольно оживленные торговые связи.

По Большой Никитской (улица Герцена) и далее по Красной Пресне шла старая Волоцкая (через Волок Ламской, ныне Волоколамск) дорога на Новгород — древнейший торговый центр Руси.

По Большой Лубянке (улица Дзержинского) вела дорога на Ярославль, по Тверской (улица Горького) — на Тверь, по Смоленской (позднее Воздвиженка, а ныне улица Коминтерна) — на Смоленск, по Солянке — на юго-восток, в Рязань и т. д.

Подобно тому как Китай-город рос под стенами Кремля, вокруг стен самого Китай-города вскоре вырос новый посад со значительным населением.

Посад делился на слободы, населенные, главным образом, людьми одинаковой профессии. Этот средневеково-цеховой по-



Улицы-дороги старой Москвы.

рядок расселения отразился и в слободских наименованиях, которые дожили до наших дней в названиях: Солянка, Мясницкая (улица Кирова), Кузнецкий мост.

Заселялось также и Замоскворечье. Здесь, поблизости к Кремлю, расположилась многочисленная челядь, обслуживавшая царский двор. Здесь же ставили свои дома ратные люди, ибо сюда выходили дороги на Москву из Крымских степей, откуда постоянно можно было ждать вражеских набегов.

Когда же слободы, по мере роста города, слились, дороги превратились в улицы. Эти улицы в основном и по сей день сохранили свое прежнее радиальное направление, расходясь веером от площадей у ворот Кремля и Китай-города.

К концу XVI в. город уже намного вышел за китайгородские стены. В 1586 г. решено было строить новое кольцо стен. Руководство строительством было поручено русскому зодчему Федору Коню, прославившемуся постройкой крепостных стен Смоленска.

В 1593 г. постройка была закончена. Линия нового кольца растянулась почти на 7 верст. Она шла по направлению нынешнего Бульварного кольца. С юга стен не строили. Их заменяла здесь Москва-река и находившиеся за ней стены Кремля.

В стене, у ведущих в город дорог, были оставлены для выезда и въезда десять ворот с башнями при них, служившими для наблюдения за подходами к городу. Названия этих ворот — Никитские, Сретенские, Покровские и т. д. — сохранились и по сей день, хотя ни ворот, ни стен уже давно не существует. Позже всех, вплоть до 1822 г., уцелели ворота на Арбатской площади.

Новую часть города, обнесенную стенами, сначала называли «Каменный город», а позже стали называть «Белый город», или «Царев город».

Новое кольцо не охватило всей застроенной территории. К тому времени город уже далеко выплеснулся за линию этих стен. По внешнюю сторону их сложился ряд слобод, населенных, как и слободы Белого города, людьми одинаковых профессий. Здесь образовались Садовники, Огородники, Кожевники; на Бронной улице жили оружейники, изготавливавшие брони; в Воротниковском переулке проживали воротники, т. е. сторожа, охранявшие городские ворота; в Палашевском переулке селились оружейники, изготавливавшие палаши, и т. д. Исключение представляла обширная Немецкая слобода в районе нынешней Бауманской (бывш. Немецкой) улицы. Там расселились выходцы из Западной Европы, которых тогда всех, без различия национальности, называли немцами (т. е. немцами, не говорящими по-русски).

Стены следовало бы, конечно, строить значительно далее от Кремля и Китай-города, но на это, очевидно, поспешили. За Москворечье и после сооружения стен Белого города оставалось открытым для вражеских набегов. Единственными укреплениями его были монастыри, служившие в то время и сторожевыми крепостями: Данилов монастырь, построенный еще в 1272 г., Донской, Новоспасский и Андроньевский монастыри. А ведь сюда, как мы уже указывали, подходили дороги с юга — Калужская, Серпуховская, Рязанская, по которым на своих степных конях налетали на Москву крымские татары — в то время опаснейший враг Московского государства.

В 1591 г., когда постройка стен Белого города еще не была закончена, крымский хан Казы-Гирей совершил набег на Москву. Остановившись лагерем под самой столицей, он все же не отважился на решительный штурм, и через некоторое время увел свою орду обратно в Крымские степи. Набег Казы-Гирея настолько встревожил Москву, что Борис Годунов (бывший тогда «правителем», ввиду неспособности царя Федора Ивановича) решил строить новое укрепление.

В 1593 г. вся огромная площадь Москвы в пределах нынешнего Садового кольца была обнесена деревянными стенами. Это крупнейшее по тому времени сооружение (длина линии стен превышала 14 верст) было закончено с рекордной быстротой — за один год.

В 1611 г. (во время польской интервенции) значительная часть этого деревянного «города» сгорела, и в 1633—1640 гг. на месте его был насыпан земляной вал. Наверху вала был поставлен «острог», т. е. тын из заостренных кверху кольев, а внизу вырыт ров. С этого времени местность между стенами Белого города и земляным валом стала называться Земляным городом. Вал, как и стена Белого города, прерывался воротами, сооруженными напротив шедших из города улиц-дорог.

Слободы Земляного города в то время еще отделялись друг от друга обширными пустошами и сельскохозяйственными угодьями. В Замоскворечье также было еще сравнительно просторно, но в Китай-городе и Белом городе становилось тесновато. В первой половине XVII в. уже подумывали иногда о необходимости расширения уличных проездов. «Лета 7134 (1626 г. — И. Р.) июня в 17 день государь царь и великий князь Михаил Федорович указал: после китайского пожара на Никольском кресте Иконной ряд по обе стороны подвинуть назад для уличного простору». Новая застройка после таких указов шла в обход уцелевших от пожара отдельных домов, и кривизна московских улиц таким образом еще более усиливалась.

За Земляным валом, по внешнюю его сторону, в те годы собственно города еще не было. Здесь были лишь пригородные села и слободы, в частности Немецкая слобода.

Ко времени Петра I население Москвы сильно возросло. По переписи 1701 г. в ней насчитывалось уже 16 538 дворов. 6 117 дворов, т. е. около 40 процентов общего числа их, находились уже за пределами Земляного вала.

Пустоши, разделявшие слободы Земляного города, постепенно застраивались, луга, сады и огороды уступали место жилым и торговым постройкам, и слободы, наконец, слились.

Окружавшие Земляной вал деревни также все более утрачивали свой сельский характер, превращаясь в чисто городские поселения. За Мясницкой и Покровкой, на восток от Земляного вала, на месте, отведенном для расселения иностранцев, сильно разрослась упоминавшаяся нами Немецкая слобода, называвшаяся также Кокуем или Кукуем. За Тверской заставой — у дороги на Тверь, за Арбатом — у дороги на Можайск и Смоленск, за Мещанской, в районе Переяславских улиц — у дороги на Ярославль, а также и у других важнейших дорог создались «ямские слободы». Здесь жили ямщики, выполнявшие государственную повинность «ямской гоньбы» — в те времена основного, а зимой и единственного средства почтовой и транспортно-связи. Земледельческое население либо меняло род занятий, либо оттеснялось все дальше от Москвы.

Прорезавшие эти слободы дороги также постепенно приобретали более городской облик, превращаясь в улицы. Это либо прямые продолжения улиц-дорог, доходивших до ворот в стенах Кремля и Китай-города, либо улицы, сходявшиеся веером к воротам Белого города, либо, наконец, улицы, которые вели к воротам Земляного вала.

На площадях у ворот Белого города и Земляного вала, где возы с товарами ожидали пропуска в город, возникали рынки. Так создались важнейшие рынки старой Москвы: Арбатский, Сухаревский, Таганский, Смоленский и др.

В начале Петровской эпохи, несмотря на столь значительные для того времени территорию и население, Москва по-прежнему напоминала огромную деревню, вернее, ряд слившихся воедино деревень, как оно и было на самом деле. За исключением дворцов и церквей и немногочисленных палат сановников и богатейших дворян, строения Москвы, как и во времена Ивана Калиты, были почти сплошь деревянными.

Деревенское обличье Москвы усугублялось тем, что дома строились не по линии, а как попало. Во многих случаях на улицы выходили лишь заборы, частоколы и службы, самые же жилые дома строились в глубине дворов.

Петр I, всеми мерами стремившийся перенести в отсталую Московию европейскую культуру, не мог, конечно, пройти мимо этого явления. Указом Петра в 1704 г. велено было впредь строить дома «по линии... а не посередь дворов», причем заслушание царский указ грозил суровыми наказаниями, вплоть до батогов. Пятью годами позже, в 1709 г., после большого пожара застройщикам было, кроме того, вменено в обязанность в пределах Китай-города строить только «регулярные строе-

ния», а тем, кто по имущественному своему положению этого сделать не в состоянии, велено было «свои места продавать таким, которые могут построить регулярные строения».

Но в дальнейшем вся энергия Петра поглощается строительством новой столицы — «Санкт-Питербурха», и на Москву он вовсе махнул рукой. Более того, строительство «Северной Пальмиры» затруднялось нехваткой мастеров каменной стройки, и в 1714 г. Петр запрещает строить каменные здания во всем государстве, не исключая и Москвы.

Улицы Москвы издавна славилась непролазной грязью. Впрочем, Москва в то время ни в какой мере не являлась исключением среди прочих европейских столиц. Мостовых, в нынешнем смысле этого слова, не было и в помине. Спасаясь от вязкой грязи, москвичи настилали в наиболее заболоченных местах хворост или бревна, укладывая их поперек дороги.

Первые булыжные мостовые появились в Москве при Петре. Дело это было по тому времени нелегким: трудно было даже завезти нужное количество булыжника, и Петр в 1692 г. издал указ, которым обязал все приезжавшие в Москву возы сдавать в городских воротах по три камня «ручных». Предвидя возможность обхода закона, Петр предусмотрительно определил величину камней: «чтоб меньше гусиного яйца не были».

В 1742 г. местность за Земляным городом также была обнесена валом, но на этот раз он возводился уже не для защиты от вражеских нашествий. Послепетровская Русь была достаточно сильной военной державой, не боявшейся нападения врагов на свою древнюю столицу.

По существовавшей тогда системе, ряд товаров, в особенности водка, при ввозе в Москву облагался пошлинами. Таможенной границей города сначала считались стены Белого города, затем Земляной вал, а в 1722 г. ее перенесли еще далее. В 1742 г. по этой линии был сооружен вал, «дабы не было провозу неявленных товаров и корчемных питий». Протяженность этого вала, опоясавшего всю Москву, достигала 35 верст.

Вал сначала прозвали «Компанейским»; «компанейщиками» назывались купцы, получавшие от казны «откуп», т. е. монопольное право на торговлю водкой; позднее же его окрестили «Камер-Коллежским», по названию Камер-Коллегии — учреждения, ведавшего взиманием пошлин.

У въездов в город были построены заставы, а возле них сооружены караульные будки — «кордегардии» — для солдат, несших охрану застав. Память об этих заставах сохранилась в

названиях Краснопресненской, Дорогомиловской, Калужской, Рогожской (ныне Ильича) застав и др.

Так в основных чертах сложилась радиально-кольцевая планировка Москвы: кольцо стен Кремля с пристроенным к нему полукольцом китайгородских стен и кольца Белого города, Земляного вала и Камер-Коллежского вала с прорезающими их улицами-радиусами.

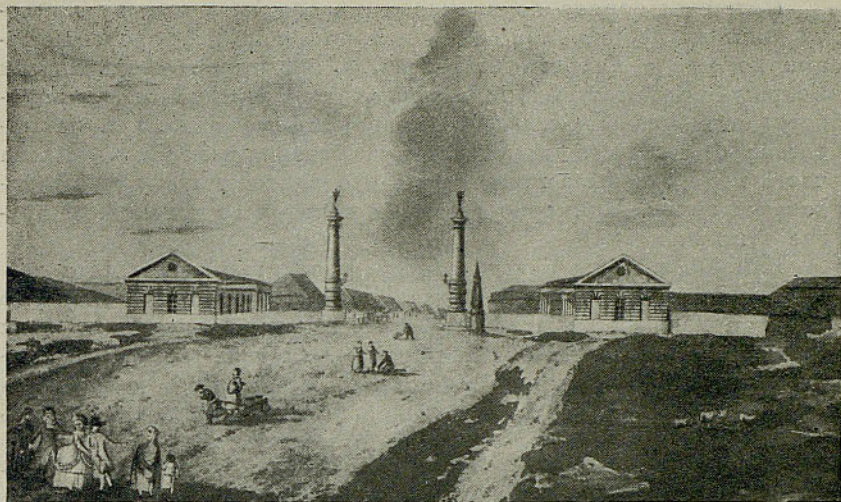
Одни из этих радиальных улиц, как, например, улица Горького с продолжающим ее Ленинградским шоссе или улица Дзержинского с продолжающей ее 1-й Мещанской, доходят до самого центра столицы. Другие, например, Метростроевская и Кропоткинская, сходятся к площадям-перекресткам, образовавшимся у ворот в стенах Белого города. Третьи, например, Каланчевская и Новая Басманная, сходятся к площадям, создавшимся на месте ворот Земляного вала. И, наконец, кое-где улицы сходятся к площадям у застав Камер-Коллежского вала.

Все эти радиально направленные улицы пересекаются густой сетью переулков, возникавших столь же стихийно, как и улицы — по линии кривых и ломаных пешеходных троп, прокладывавшихся в обход строений и частоколов. На одной улице поселялся со своей многочисленной дворней крупный помещик, рядом создавался извозный двор, на другой, соседней, открывалась какая-нибудь бойкая торговля, а то и ставился «царев кабак». Появлялась потребность в передвижении людей и товаров с одной улицы на другую. Передвижение это осуществлялось, естественно, не через центр, что значительно удлинило бы путь, а по возможности напрямик, по переулкам.

Владельцы дворянских усадеб и посадских дворов нисколько не заботились о нуждах города, вернее, самая мысль об этом не приходила им в голову, и застраивали свои участки, как придется. Кривые, изогнутые и ломаные линии современных московских переулков воспроизводят очертания старинных усадеб и дворов. И теперь, как сказал на июньском (1931 г.) пленуме ЦК ВКП(б) товарищ Л. М. Каганович, «Когда ходишь по московским переулкам и закоулкам, то получается впечатление, что эти улочки прокладывал пьяный строитель».

После сооружения Камер-Коллежского вала радиально-кольцевая планировка Москвы сложилась окончательно, и дальнейшее развитие московской уличной сети было уже в известной мере предопределено.

Утратив в начале XVIII в. свое столичное значение, Москва все же осталась дворянско-помещичьим и хозяйственным



Тверская застава в XVIII веке.

центром России. В Москву на постоянное жительство съезжались отставные вельможи и разбогатевшие помещики—владельцы тысяч «крестьянских душ», застраивая город своими широко раскинувшимися усадьбами. Тогда же в Москве появляются первые крупные для своего времени мануфактуры—суконные, полотняные, шелковые.

Город растет, но застройка его идет, как и прежде, без всякого плана; если власти и вмешиваются, то, главным образом, по соображениям пожарной безопасности. Елизаветинский указ 1748 г. предписывает, например, «не утеснять излишними покоем и службами дворов».

Но вскоре правительство начинает проявлять некоторую заботу и о внешнем облике второй столицы. Указ 1752 г. предлагает «улицы и переулки поправлять, как на поданных планах красные линии значат, шириною оставлять большие улицы в 10, а переулки в 6 сажен». Примерно в это же время приказано было разобрать все «весьма ветхие» строения и немедленно, под угрозой конфискации земель, построить на их месте новые.

Эти меры, в особенности снос ветхих строений, естественно, привели к обезземеливанию ремесленников и мелких торговцев, земли которых скупались дворянами. В первую очередь к дворянству перешли участки в центре Москвы.

Интересы города неуклонно приносились в жертву прихоти знатных дворян. Так, например, нынешний Хлыновский тупик по улице Герцена был некогда переулком, соединявшим Большую Никитскую (улица Герцена) с Тверской (улица Горького) в районе Елисеевского переулка, но в 1756 г. по ходатайству местного домовладельца генерал-майора Леонтьева часть переулка была прирезана к его владениям, и здесь образовался тупик. Примерно таким же образом создавались и другие тупики.

Каменные стены Белого города, простояв почти двести лет, во многих местах успели развалиться. Надобности в них уже никакой не было, и в конце XVIII в. стены были разобраны и местность выровнена. Так Москва получила первую кольцевую магистраль по линии нынешнего Бульварного кольца.

При Екатерине II окончательно получает признание мысль о необходимости благоустройства второй столицы.

Еще в бытность свою великой княгиней Екатерина II побывала в Москве и была поражена ее гигантскими размерами, ее разбросанностью, хаотичностью ее застройки. В своих «Размышлениях о Петербурге и Москве» она записала: «Москва — столица безделья, и ее чрезмерная величина всегда будет главной причиной этого. Я поставила себе за правило, когда бываю там, никогда ни за кем не посылать, потому что только на другой день получишь ответ, придет ли это лицо или нет; для одного визита проводят в карете целый день, и вот, следовательно, день потерян... Какие дома, какая грязь в домах, площади которых огромны, а дворы — грязные бо-лота».

Придя к власти, Екатерина приказала составить новый план Москвы и образовать «для заведывания строительной частью в Москве... каменный приказ». Большая часть намеченных в плане мероприятий не получила осуществления, но кое-что было сделано. Так например, на месте скрытых стен Белого города были насажены бульвары. В 1786 г. был прорыт Водотводный канал, значительно ослабивший опасность затопления Замоскворечья. Еще через 9 лет, в 1795 г., была построена первая набережная (у кремлевских стен).

Примерно к этому времени сказались и результаты насильственного отчуждения в пользу дворян земельных владений посадских людей. Во второй половине XVIII в. хорошим тоном среди московских дворян стало соревнование в богатстве и пышности усадеб. Центр города обогащается рядом прекрасных зданий, выстроенных первоклассными русскими и иностранными зодчими.

На берегу Москва-реки, близ Яузы, возникает громадное здание Воспитательного дома (бывш. Дворец труда), построенное в 1765 г. архитектором К. Бланком для призревания подкидышей или, как их тогда называли, «засорных младенцев».

На углу Знаменки и Моховой в 1784 г. вырастает созданный гением великого русского зодчего Баженова дом Пашкова, где теперь Всесоюзная библиотека им. Ленина.

На Тверской строится по проекту знаменитого русского архитектора Матвея Казакова дом, занимаемый ныне Моссоветом. В 1776 г. М. Казаков строит замечательное здание Московского университета. На Гороховской улице (№ 20) широко раскинулась великолепная усадьба Разумовского, построенная тем же М. Казаковым в 1790—1793 гг.

Архитектор Карин по проекту Кваренги в 1780 г. создает в Китай-городе здание Старого Гостинного двора.

Для миллионера-горнозаводчика Баташева его крепостной архитектор Кисельников строит в 1798 г. близ Яузы по проекту де-Валли дворец, где теперь больница им. Медсантруд.

Для графов Шереметевых архитектор Назаров при участии Кваренги строит в 1795—1803 гг. величественное здание на Садовой, ныне занимаемое Институтом им. Склифасовского.

Все же Москва остается большой деревней: пышные дворянские усадьбы попрежнему окружены множеством жалких, одноэтажных, редко двухэтажных, деревянных домов.

Важным переломным моментом в истории строительства Москвы была война 1812 г. Во время нашествия Наполеона Москва, как известно, была опустошена пожарами. Из 10 тысяч домов ее сгорело 7 500.

После изгнания наполеоновских войск возник неотложный вопрос о восстановлении города, и в начале 1813 г. была создана специальная «Комиссия для строения Москвы». В 1819 г. по предложению или, как тогда говорили, по «проjektу» этой комиссии решено было снести Земляной вал. Вал этот к тому времени никакого ни военного, ни таможенного значения не имел, да и, кроме того, был уже наполовину разрушен.

В 30-х годах вал был снесен, и в дополнение к уже созданному Бульварному кольцу образовалась вторая кольцевая магистраль, опоясавшая Москву по линии нынешнего Садового кольца.

Новая магистраль показалась московским градоправителям чрезмерно просторной. Оно и понятно: население Москвы после пожара сильно поубавилось. По улицам ее неспешно двигались тарантасы и рыдваны мелкопоместных дворян, скрипели и

тархтели телеги с дворовыми людьми, мелкой рысцой плелись извозчицьи дрожки, и лишь изредка проносились кареты сановников, да мчался фельд'егерь с «казенным пакетом».

По кольцу, образовавшемуся на месте стен Белого города, уже были к этому времени насажены среди улицы бульвары, а для ликвидации «излишней и неприличной» ширины по линии Земляного вала постановлено было оставить уличные проезды шириной в 12 сажен, а прилегающие к домам участки улицы, по обеим ее сторонам, отдать домовладельцам, чтобы они «старались разводить садики». Домовладельцы, таким образом, получили от казны изрядный подарок. Многие из них «садики» так и не развели, а предпочли использовать дар казны для доходной застройки.

Вслед за Земляным валом та же участь вскоре постигла и Камер-Коллежский. С изменением системы обложения товаров надобность в нем отпала, вал был срыт, местность выровнена, и Москва получила еще одно, третье по счету, кольцо улиц: от Лужнецкой заставы к Дорогомиловской, Пресненской, Бутырской, Крестовской и Сокольнической заставам, Преображенской площади, Проломной заставе, Рогожской, Даниловской, Серпуховской заставам и т. д.

Переход земельных участков в центре города в руки дворян продолжался и после московского пожара. Продолжалось и строительство дворянских усадеб.

На Земляном валу (№ 53) в 1829—1831 гг. строится усадьба, созданная архитектором Доменико Жилярди (ныне она занята санаторием «Высокие горы»).

На Новинском бульваре О. И. Бове строит в 1816 г. прекрасный особняк для князя Гагарина, занимаемый теперь Книжной палатой (№ 20).

После изгнания Наполеона в Москве был воздвигнут также ряд первоклассных зданий для различных учреждений: Большой театр, построенный в 1823 г. О. Бове по проекту академика Михайлова; здание Манежа (теперь гараж Совнаркома), построенное в 1817 г. инженером Карбоньером по проекту Бетанкура и архитектурно отделанное Бове; величественное здание интендантских складов на углу Остоженки и Крымской площади, приписываемое Жилярди; огромный дом Опекунского совета (Солянка, № 14, ныне Институт охраны материнства и младенчества), построенный архитектором А. Григорьевым при участии того же Жилярди.

Как видно, Скалозуб был до некоторой степени прав, говоря о Москве, что «пожар способствовал ей много к украшению».

Но одновременно со строительством правительственных зданий и великолепных дворцов крупнейших вельмож застраивали свои погоревшие участки и многочисленные мелкопоместные и средней руки дворяне. Не будучи в состоянии прибегнуть к дорого стоившей помощи мастеров архитектуры, они копировали восхищавшие их здания вельмож, зачастую привнося ряд уродливых искажений. Так во множестве появляются в Москве маленькие одноэтажные и двухэтажные дворянские особнячки с их обязательными колоннами и фронтоном.

Издаваясь над этой архитектурой, поэт А. К. Толстой в своей автобиографической повести в стихах «Портрет» писал:

«В мои года хорошим было тоном
Казарменному вкусу подражать,
И четырем или восьми колоннам
Вменялось в долг шеренгою торчать
Под неизбежным греческим фронтоном».

Об этом же пишет и Герцен: «Кому не прожужжали уши о прелести, с которой этот феникс воспрянул из огня! А надобно признаться, плохо обстроилась Москва: архитектура домов ее уродлива, с ужасными претензиями; дома, или, лучше, хутора ее, малы, облеплены колоннами, задавлены фронтонами, огорожены заборами».

Основную массу зданий Москвы представляли именно эти безвкусные дворянские особнячки и спешно выстроенные после пожара деревянные домишки мелких торговцев, ремесленников и маленьких чиновников. Москва, как и встарь, оставалась по большей части деревянной.

В конце 30-х годов XIX в. постоянное население Москвы перевалило уже за 300 тысяч. Зимой же, когда в Москву со всех концов России съезжались крупно- и мелкопоместные дворяне со своей многочисленной дворней, население доходило почти до полумиллиона.

В эту же пору в Москве в большом для того времени количестве возникают небольшие фабрики и ремесленные предприятия. В 1832 г. в ней числилось уже 1124 фабрики и 3527 ремесленных предприятий. Правда, тогдашнее представление о фабрике сильно разнилось от теперешнего: в среднем на каждую «фабрику» приходилось по 20—22 рабочих. Предприятия эти размещались, главным образом, по берегам Москва-реки и Яузы, куда привлекала их необходимость в воде для производственных нужд и возможность использования ее в качестве дешевой двигательной силы.

Чертой города оставалась все еще линия Камер-Коллежского вала.

Улицы за Камер-Коллежским валом создавались большей частью уже во второй половине XIX в., после отмены крепостного права.

Москва дворянская в эту пору начинает превращаться в Москву торговую и промышленную. Освобожденные от помещиков, а заодно и от земли, бывшие крепостные во множестве стекаются в Москву в поисках заработка. Город растет невиданными до того времени темпами. За 18 лет — с 1864 до 1882 г. — постоянное население Москвы вырастает в два с лишним раза — с 364 тысяч до 752 тысяч человек.

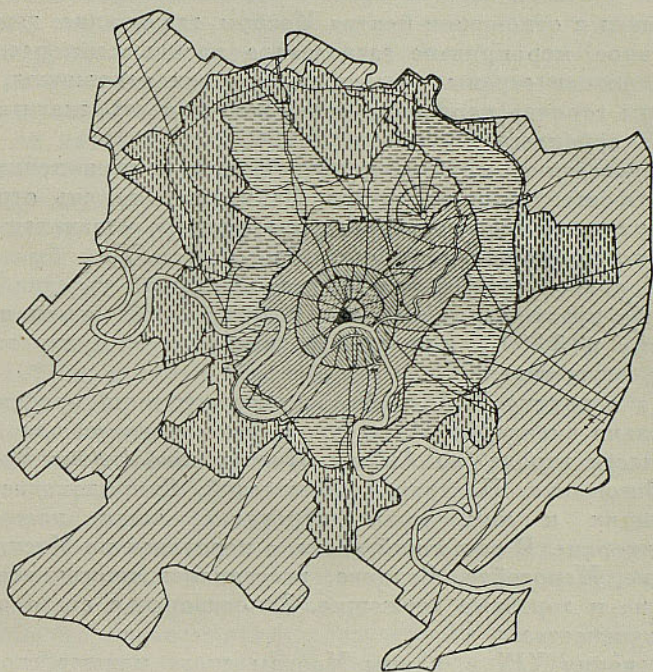
Лихорадочно строятся жилые дома, и застройка, понятно, в первую очередь идет в центральных районах столицы: сначала внутри Бульварного, а затем и Садового кольца. Цены на земельные участки в этих районах резко повышаются. Заводы и фабрики в связи с этим строятся по большей части на свободных участках за Камер-Коллежским валом. Вокруг них вырастают застроенные жалкими лачугами рабочие поселки.

Возникают новые заводские улицы. По ним должны в один и тот же час проходить на работу большие массы рабочих; по ним же нужно привозить на завод сырье и вывозить готовую продукцию. Поэтому новые улицы прокладываются уже большей ширины и обычно несколько более прямыми.

Так создается еще одна характерная особенность московской уличной сети, находящаяся в прямом противоречии с потребностями городского движения: чем ближе к центру, чем насыщенней уличное движение, тем уже улицы.

Это обстоятельство вскоре начинает создавать серьезные затруднения для внутригородского транспорта. В Китай-городе, сосредоточивший в себе множество обширнейших складов, стекаются потоки товаров, свозимых в Москву со всех концов страны. Десятки тысяч кип, кулей, тюков, ящиков ежедневно выгружаются на железнодорожных станциях Москвы и отсюда с окраин города, на громыхающих по булыжнику подводах, свозятся к центру. Чем ближе к центру, тем грузовое движение становится все гуще, а улицы — все уже и уже. Сюда же в собственных шикарных экипажах мчится именитое купечество, в извозчичьих пролетках с'езжают мелкие торговцы и комиссионеры. В тесных переулках Китай-города создается непроходимая толчея.

«Отцы города», как тогда иронически называли купеческо-помещичью городскую думу, не принимали никаких мер для ликвидации этой уличной тесноты, если не считать смехо-



 Кремль-ядро города (границы
определились в конце XV века)

 Китай-город (обнесен
стенами к 1538 году)

 Белый город
(обнесен стенами к 1593 году)

 Земляной город
(обнесен валом к 1593 году)

 Город Камер-Коллежского Вала 1742г.

 Территория московского градо-
начальства в начале XX века

 Территория современной Москвы

 Территория Москвы
по генплану

Рост территории Москвы — от ядра феодального города к границам ген-
плана.

творных попыток уменьшить скопление экипажей в Китай-городе запрещением въезда в него извозчикам, едущим порожняком. Эта мера приводила лишь к тому, что за квартал до Китай-города, заметив бредущего к центру пешехода «попроше», извозчик предлагал ему бесплатно подвезти его и таким образом обходил полицейские запреты.

Настойчивые требования жизни привели, наконец, к созданию так называемого «плана регулирования». Этот план пре-

дусматривал необходимость расширения и спрямления ряда улиц. Но, чувствуя свое бессилие предпринять какие-либо реальные шаги в отношении центра Москвы, где каждое, даже незначительное, мероприятие затрагивало кровные интересы подлинных хозяев страны — купцов, царских сановников, дворян, «отцы города» направили свою деятельность, главным образом, на окраины.

«Регулирование» свелось к расширению и спрямлению десятка третьестепенных переулков. За каждую сажень отрезанной для уличных проездов земли приходилось уплачивать владельцам по преувеличенным оценкам.

За 14 лет — с 1900 по 1914 г. — город уплатил владельцам за купленные у них для регулирования земли изрядную сумму в 3 300 тысяч рублей, никакого «регулирования» так и не осуществив.

Уже в середине XIX в. бывшее расселение по профессиям окончательно сменилось расселением сословно-классовым. В западной части города, по Арбату, Пречистенке (улица Кропоткина), Остоженке, Поварской, Никитской, Спиридоновке и в прилегающих к ним узких переулках, жили преимущественно дворяне. В восточной части, в переулках по Мясницкой и Лубянке, Маросейке, Солянке, расселились многочисленные конторские и торговые служащие. Замоскворечье стало средоточием купечества.

Но к концу XIX в. улицы Москвы снова меняют свой социально-классовый облик. В исконные дворянские районы Москвы начинают проникать виднейшие купцы, фабриканты, биржевики. Наследники Разуваевых и Колупаевых наспех перенимают дворянские замашки. На Спиридоновке появляются особняки Тарасова и Морозова, на Малой Никитской — особняк Рябушинского, в Спасо-Песковском переулке — Второва и т. д.

Цены на земельные участки и арендная плата за квартиры продолжают расти. Рабочее население окончательно вытесняется из центра города. Происходит явление, описанное Энгельсом: «Рост современных больших городов приводит к искусственному, часто колоссальному повышению стоимости земельных участков некоторых кварталов, в особенности в центре города... В результате — рабочих из городских центров оттесняют на окраины...»

В центре Москвы, кроме магазинов, складов, контор и «присутственных мест», т. е. учреждений, остаются, главным образом, квартиры помещиков, купцов, фабрикантов и доходные дома для высокооплачиваемых слоев интеллигенции и чиновни-

ков. Происходит четкое классовое разграничение. Такое явление можно наблюдать во всех крупнейших капиталистических городах, например в Париже, где буржуазная сердцевина города окружена «красным поясом» рабочих окраин.

В погоне за высокой квартирной платой владельцы земельных участков в центре города сносят маленькие дома и на месте их возводят четырех- и пятиэтажные здания. Усиленно застраиваются некогда просторные московские дворы. Чем ближе к центру, тем чаще встречаются типичные для этого времени здания — высокие дома, окружающие со всех сторон крохотный дворик, напоминающий дно колодца.

Жилищное строительство становится в эти годы довольно интенсивным, но отличается редким безвкусием и неоправданным сочетанием отдельных элементов всех стилей.

К 1917 г., в связи с ростом военной промышленности и наплывом беженцев из занятых неприятелем губерний, население Москвы дошло почти до двух миллионов.

Став по численности населения одним из самых больших городов мира, Москва во многом уступала им по всем без исключения отраслям городского хозяйства.

Лишь по подчеркнуто классовому принципу распределения всех коммунальных благ Москва не отставала от других крупных капиталистических городов.

В Москве насчитывалось примерно 50 тысяч строений. Но что это были за строения! Каменных из них было лишь около 16 тысяч. Больше половины всех домов были одноэтажные, около 40 процентов — двухэтажные. Домов выше двух этажей было только 9 процентов.

Ужасающие жилищные условия — удел преобладающего большинства трудящихся во всех крупных капиталистических городах. Старая Москва в этом отношении отнюдь не являлась исключением. По данным за 1912 г., почти 500 тысяч человек, т. е. около трети всего населения тогдашней Москвы, жили, вернее, прозябали в потрясающей скученности, в помещениях, совершенно не приспособленных для нормального человеческого существования. Жалкие лачуги, каморки, бараки, мрачные фабричные казармы, где люди размещались на нарах, один над другим, в два, а то и в три «этажа», — вот обычный для этого времени тип рабочего жилья.

За последние предреволюционные годы жилищное положение трудящихся Москвы еще более ухудшилось. Население, как мы уже указывали, сильно возросло, а жилищное строительство, в связи с войной, почти прекратилось. Прямым следствием этого был дальнейший рост квартирной платы и обога-

шек домовладельцев. Рабочие и мелкие служащие были окончательно вытеснены из мало-мальски благоустроенных жилищ. Среди населения, жившего в пределах Бульварного кольца, рабочих было только 3,5 процента, внутри Садового кольца немногим более — около 5 процентов.

Водопроводом и канализацией обслуживались, главным образом, центральные районы Москвы, населенные дворянами, крупными чиновниками и буржуазией. Больше 25 тысяч жилых домов было лишено этих видов коммунального обслуживания. На рабочих окраинах даже водоразборная колонка считалась признаком благоустройства. Во многие из окраинных районов вода доставлялась в бочках, как во времена Ивана Грозного.

Протяженность канализационной сети была ничтожной, очистка города и вывозка мусора производились нерегулярно, от случая к случаю.

Москва, как и встарь, отапливалась дровами. Центральным отоплением были оборудованы только 11—12 процентов общего числа жилых домов.

Улицы Москвы были вымощены варварской, «вытрясывавшей душу» булыгой. Усовершенствованное покрытие — асфальт, брусчатка — встречалось как редчайшее исключение (около 2 процентов замощенной площади), многие же из окраинных улиц оставались и вовсе незамощенными. В жаркие летние дни с булыжных мостовых поднималась едкая пыль. Тучами носясь над городом, она покрывала лицо, руки и одежду прохожих однообразным серым налетом.

Антисанитарное состояние города усугублялось хаотическим размещением промышленных предприятий. Фабрики и заводы, не исключая и вредных для здоровья окружающего населения, зачастую размещались с подветренной стороны и отравляли соседние жилые кварталы испарениями различных химикатов, дымом и копотью своих труб.

Воды Москва-реки и Яузы были загрязнены, так как фабричные предприятия использовали реки для свалки мусора и стока неочищенных вод.

Зелени в Москве было до чрезвычайности мало. Большая часть садов принадлежала частным владельцам. В общественном пользовании было не более четверти всей зеленой площади: чахлые бульвары с их жалкой, всегда запыленной растительностью, маленькие скверики, не дававшие москвичу свежего воздуха и не спасавшие его даже от уличного шума. Вдобавок площадь зеленых насаждений распределялась по городу крайне неравномерно.

Из 800 га общественной зеленой площади около 600 га занимал лесной массив Сокольников, в остальных же районах Москвы на одного жителя приходилось не более 0,5 квадратного метра зеленых насаждений, в то время как в Париже — 3,5, а в Лондоне и Нью-Йорке — свыше 8 квадратных метров.

Отсталость российского капитализма ярко сказывалась и в планировке Москвы. Созданное вековой историей города хитрое переплетение его улиц и переулков осталось без всяких изменений, не изменилась и их ширина. В Москве все еще в полной неприкосновенности существовала «планировка» трехсотлетней давности.

Москва социалистическая получила в наследство от Москвы купеческой чрезвычайно сложную и запутанную сеть из 1700 с лишним узких, кривых и изогнутых уличных проездов. Протяженность всей этой сети — 393 улиц, 1030 переулков, 38 бульварных проездов, 30 набережных, сотни площадей и 87 тупиков — в совокупности достигала примерно 575 километров, т. е. почти была равна расстоянию от Москвы до Ленинграда.

Но, несмотря на столь значительную протяженность уличной сети Москвы, уже тогда сказывалась ее непригодность к нуждам современного большого города. Множество глухих переулков почти не использовалось транспортом, небольшое же число главных улиц при недостаточной ширине их было перегружено движением.

Площадь московских кварталов в среднем достигала лишь 3,6 га. В «московском Сити» — Китай-городе, который в главной своей части был сплошь застроен торговыми и складскими зданиями, а в Зарядье — домами ремесленников, площадь квартала еще меньше — в среднем около 2 га.

В современных условиях, когда по улицам передвигаются быстроходные автомобили, малая величина кварталов и связанное с этим обилие уличных пересечений являются подлинным бедствием. Это замедляет движение, уменьшает пропускную способность улиц и, кроме того, увеличивает число несчастных случаев. Пересечения эти вдобавок особенно часты в центре, т. е. именно там, где движение наиболее интенсивно.

Но еще в 1917 г., когда на улицах всех столиц мира основным видом транспорта уже стал автомобиль, в Москве попрежнему тархтели и громыхали по булыжнику извозчики пролетки и ломовые подводы. Автомобили насчитывались десятками. Единственным видом массового транспорта был трамвай, причем протяженность однопутного трамвайного пути не превышала 250 км. И в этом отношении ярко сказывался клас-

совый характер дореволюционного московского коммунального хозяйства. Стоимость трамвайного билета для многих рабочих была недоступна. Трамваем пользовались, главным образом, чиновники, торговцы, ремесленники, комиссионеры, служащие. Рабочий же чаще всего ходил пешком. Строители московской трамвайной сети на него и не рассчитывали. Трамвайные пути прокладывались прежде всего в центральных районах города.

Освещалась Москва плохо. На весь город было всего около 20 тысяч уличных фонарей. 7,5 тысяч из них были керосиновые. Разумеется, электрические и газовые фонари размещались в буржуазных кварталах центра, на окраинах же горели тусклые керосиновые коптилки. Значительная часть окраинных улиц по вечерам погружалась в полный мрак.

Немногочисленные театры, кино, библиотеки, больницы терялись среди множества церквей, кабаков, притонов и грязных рынков, отравлявших воздух нестерпимым зловонием тухлых продуктов и гниющих отходов.

Архитектурный облик Москвы представлял собой причудливое смешение «сорока сороков» церквей и незначительного количества ценных архитектурных памятников прошлого с безвкусными дворянскими и купеческими особняками, так называемыми «доходными» домами и ужасающими трущобами и лачугами рабочего населения.

ВЕЛИКАЯ ПЕРЕСТРОЙКА

«ЦК ВКП(б) и СНК СССР отвергают проекты сохранения существующего города, как законсервированного музейного города старины, с созданием нового города за пределами существующего. ЦК ВКП(б) и СНК СССР отвергают также предложения о сломке сложившегося города и постройке на его месте города по совершенно новому плану. ЦК ВКП(б) и СНК СССР считают, что при определении плана Москвы необходимо исходить из сохранения основ исторически сложившегося города, но с коренной перепланировкой его путем решительного упорядочения сети городских улиц и площадей».

(Из постановления СНК СССР и ЦК ВКП(б) от 10 июля 1935 г.).

НЕОБХОДИМОСТЬ решительной реконструкции всего московского городского хозяйства была очевидной уже с первых лет советской власти.

Уже в 1920 г. Моссовет поручает группе архитекторов разработку плана новой Москвы.

План вскоре был составлен. Но он оказался совершенно неудовлетворительным. В нем явственно обнаружилось свойственное части старой интеллигенции, еще не успевшей перевариться в советском котле, непонимание своеобразия социалистической экономики и перспектив развития советской столицы. Этот «план» прежде всего стремился сохранить во что бы то ни стало все исторические памятники, хотя бы с явным ущербом для роста города и движения транспорта.

Политический центр столицы авторы плана предлагали перенести из Кремля в район Ленинградского шоссе, в Кремле же создать законсервированный город-музей. Китай-город вместе с Зарядьем они предлагали сохранить в качестве торгового центра города.

Созданный вслед за этим второй план объявил необходимым разуплотнить Москву, уменьшить плотность населения до 60—70 человек на гектар. Для этого предлагалось вывести из Москвы большую часть заводов, фабрик, высших учебных заведений и разместить их в окружающих столицу небольших городах. Собственно Москву план уподоблял планете, этим же городам отводил роль «сателлитов» (спутников планеты).

Площадь Москвы, достигавшая тогда примерно 24 тысяч га, должна была по этому плану разрастись до 200(!) тысяч га. Благоустройство столицы — асфальтирование улиц, водопровод, канализация, освещение, телефонизация, обслуживание населения транспортом — при такой непомерной протяженности города становилось крайне затруднительным, вернее невозможным. Иными словами, Москва как столичный центр должна была исчезнуть, растворившись во множестве кое-как связанных друг с другом поселков полугородского типа.

Планы эти, конечно были отвергнуты.

Между тем, Москва продолжала расти. Население ее к 1929 г. дошло до 2,5 миллиона. С каждым днем все острее ощущалась неотложная необходимость определить перспективы дальнейшего роста столицы, наметить пути ее развития.

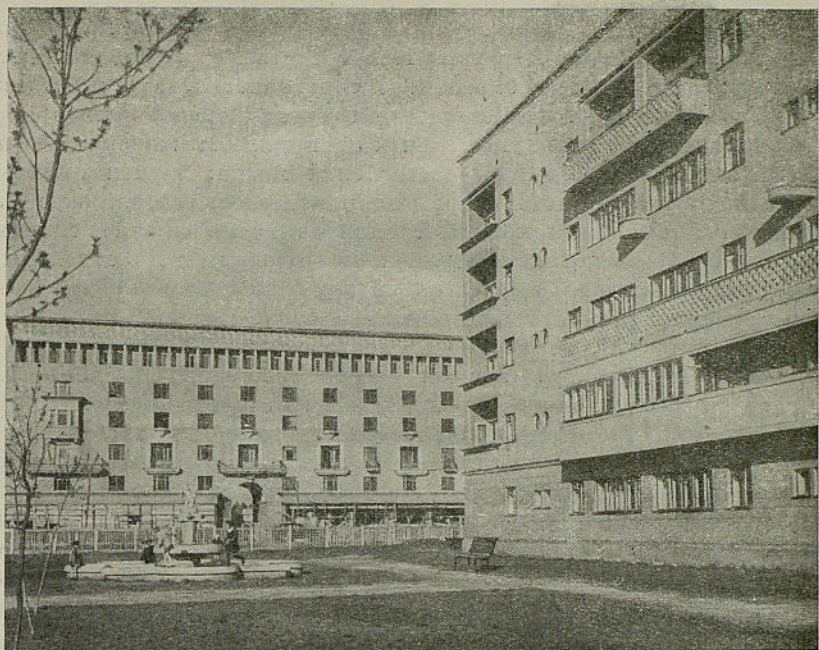
В 1930 г. Моссовет объявляет широкий конкурс проектов реконструкции Москвы.

В этом конкурсе принял участие и известный французский архитектор Корбюзье. Но он по сути дела уклонился от задания. Вместо проекта реконструкции существующего города он предложил построить Москву заново.

Радиально-кольцевую планировку Москвы Корбюзье объявил «главным несчастьем всех старых больших городов». Старая Москва, по его мнению, не представляет никакой ценности. Корбюзье внес фантастическое, нелепое предложение: срыть Москву до основания и на ее месте построить по его проекту новый город из небоскребов и парков. 14 процентов всей площади города Корбюзье отводил под застройку, 86 процентов — под зеленые насаждения. Конечно, и этот план был отброшен.

Многочисленные проекты, представленные рядом других специалистов, также не дали сколько-нибудь удовлетворительного плана новой Москвы. Некоторые из них с небольшими изменениями повторяли прежние ошибки, другие вообще давали никак не обоснованные решения.

Всей этой путанице положил конец июньский (1931 г.) пленум ЦК ВКП(б).



Рабочий поселок на шоссе Энтузиастов.

Заслушав и обсудив замечательный доклад товарища Л. М. Кагановича о московском городском хозяйстве и о развитии городского хозяйства СССР, пленум принял резолюцию, отразившую указания товарища Сталина. Эта резолюция определила установки партии в вопросе об архитектурно-планировочной организации Москвы и наметила практические пути в этом направлении.

Пленум обязал московские организации «приступить к разработке серьезного, научно обоснованного плана дальнейшего расширения и застройки г. Москвы».

Это была грандиозная работа. Нужно было разобраться в запутанном лабиринте растянувшихся почти на 600 километров 1 700 московских проездов, обследовать тысячи московских зданий, выяснить их ценность, степень изношенности, пригодность для жилья. Нужно было внимательно изучить десятки проектов реконструкции по каждому из намеченных направлений, выяснить, какой из них наиболее правилен и в то же время наиболее экономен.

В составлении плана приняли участие виднейшие представители советской архитектуры. Непосредственно руководил всей этой работой один из ближайших соратников великого Сталина Лазарь Моисеевич Каганович. Не ограничиваясь ролью руководителя, Лазарь Моисеевич сам принимал живейшее участие в отдельных этапах составления плана: изучал проекты и макеты крупнейших сооружений, исследовал различные варианты новых магистралей, следил за всеми предложениями, которые во множестве поступали от трудящихся по отдельным вопросам планировки Москвы, ее архитектурного оформления, организации уличного движения.

Товарищ Сталин во время подготовительной работы над планом неоднократно созывал у себя совещания по вопросам реконструкции столицы, приглашая работников Моссовета, архитекторов, строителей, инженеров-дорожников.

«На одном из совещаний,—рассказывает проф. С. Е. Чернышев,—товарищ Сталин дал указание, что там, где приходится реконструировать магистрали в застроенной части города, надо расширять их не более как до 35—40 м, так как большее уширение связано со значительным сносом существующих зданий. Там, где прокладываются новые улицы, можно доводить ширину их до 60—70 м.

Говоря о зеленых насаждениях, товарищ Сталин отметил, что посадка деревьев на небольших участках улицы, маленькие газончики, которыми увлекались некоторые работники Моссовета, не достигают цели. Эти газончики скоро затаптываются и лишь стесняют уличное движение, не принося никакой пользы. В Москве, сказал товарищ Сталин, надо создавать обширные парковые массивы—огромные резервуары свежего воздуха».

В начале 1935 г. предварительный проект реконструкции Москвы, представлявший собой плод творчества огромного коллектива — архитекторов, инженеров-строителей, инженеров-дорожников, экономистов, гидротехников, множества рабочих и служащих — поступил на рассмотрение Совнаркома СССР и Центрального Комитета партии.

Проект снова был обсужден во всех деталях и получил ряд поправок, дополнений и уточнений.

Наконец, 10 июля 1935 г. было вынесено историческое постановление СНК СССР и ЦК ВКП(б) о генеральном плане реконструкции Москвы, разрешившее все основные вопросы планировки и архитектурно-строительной организации столицы.

Партия и правительство с одинаковой решительностью отвергли и предложения о сохранении старой Москвы как свое-

образного «города-музея» и преступно-утопические проекты разрушения Москвы с постройкой на ее месте нового города.

Еще 14 июля 1934 г. на совещании в ЦК ВКП(б) товарищ Сталин отметил, что при решении вопроса о методах перестройки города «мы должны вести борьбу на два фронта».

Излагая директивы вождя народа июльскому (1934 г.) пленуму Московского совета, товарищ Л. М. Каганович сказал:

«Для нас неприемлема и позиция тех, кто отрицает самый принцип города, кто тянет нас к оставлению Москвы большой деревней, и позиция сторонников излишеств урбанизации, тех, кто предлагает строить город по типу капиталистических городов с небоскребами, с чрезмерной переуплотненностью населения»¹.

Партия и правительство избрали такую форму расселения, которая сочетает в себе все выгоды централизации коммунального обслуживания, — с обилием воздуха, солнечного света, зелени, близостью к воде.

В принятом партией и правительством генеральном плане реконструкции ярко отражены достигнутые в итоге напряженной двадцатилетней борьбы и навеки закреплённые Сталинской Конституцией права трудящихся на отдых, образование, на культурную и зажиточную жизнь.

Задачи небывалого, гигантского масштаба, какие поставлены и осуществляются генеральным планом реконструкции Москвы, может ставить и осуществлять только Советский Союз. Свобода от пут частной собственности, блестящий расцвет всего народного хозяйства, социалистическая плановая система, мудрое руководство гениального вождя трудящихся всего мира товарища Сталина — вот что дало нам возможность разработать и осуществлять этот грандиозный план.

Сталинский план от первого до последнего своего пункта проникнут величайшей заботой о живом человеке, стремлением обеспечить трудящимся столицы возможность всестороннего развития всех их творческих способностей, сделать их жизнь удобной, счастливой, радостной и красивой.

Жилищные условия столицы и по сей день нельзя еще признать удовлетворительными. Генеральный план предусматривает решительную ликвидацию этого наследия капитализма. К 1945 г. в Москве должно быть построено около 2 500 больших жилых домов с общей площадью в 15 миллионов квадрат-

¹ Речь тов. Л. М. Кагановича на июльском (1934 г.) пленуме Моссовета.



Жилой дом на Велозаводской улице.

ных метров. Жилая площадь Москвы увеличится по сравнению с 1935 г. ровно вдвое. За десятилетие будет, по сути дела, построена новая, вторая Москва, но не деревянная из одноэтажных и двухэтажных домишек, лишенных каких бы то ни было удобств, а из прекрасных монументальных зданий.

Это грандиозное строительство осуществляется поистине большевистскими темпами. В одном лишь 1938 г. строилось около 500 домов.

Все новые дома оборудуются по последнему слову жилищно-строительной техники. Голландские печи, кладовки для дров, тесные кухни, заставленные жужжащими примусами и коптящими керосинками, отходят в область предания. Центральное отопление, газ, приготовление пищи при помощи электроприборов, мусоропроводы, круглосуточная подача горячей воды избавят москвичей от докучливых мелких хлопот, наведут чистоту и порядок в квартирах.

Новые прекрасные дома во многих местах будут располагаться не вплотную, а на небольших расстояниях друг от друга. Обилие солнечного света и воздуха сделает жизнь в них

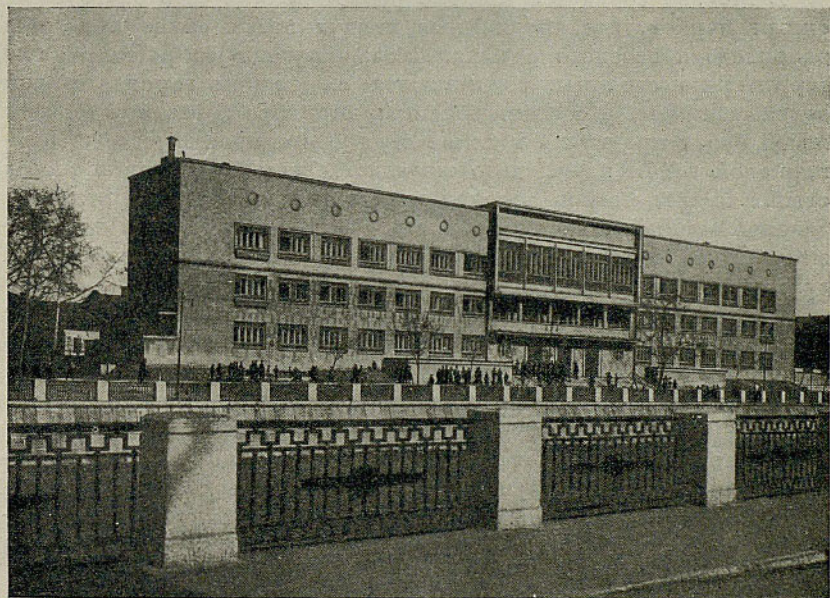
здоровой и приятной. Увеличение средней площади квартала с 1,5—2 до 9—15 га позволяет выделить место для просторных внутриквартальных дворов, украшенных зеленью, бассейнами, фонтанами, скульптурой.

При новом строительстве и реконструкции старых кварталов будет ликвидирована чрезмерная скученность населения. Плотность заселения будет допускаться не свыше 400—500 человек на гектар жилого квартала.

Не забыты и приезжие. План предусматривает строительство 6 больших новых гостиниц, не считая уже построенной громадной гостиницы «Москва», число номеров которой значительно увеличится после завершения второй очереди строительства.

Наряду с огромным строительством жилых домов план намечает также грандиозное строительство разнообразнейших культурно-бытовых учреждений.

За десятилетие — с 1935 по 1945 г. — будут построены 530 специально оборудованных школьных зданий, где дети будут обучаться и воспитываться в наиболее благоприятных услови-



Школа на Садовнической набережной.

ях. За 1936, 1937 и 1938 гг. Москва уже получила 280 новых школ.

На площадях столицы вырастут 9 огромных универсальных магазинов.

В различных районах Москвы должно быть построено 50 новых прекрасных кинотеатров, 3 дома культуры, 7 клубов, огромный детский дом культуры. Строится несколько больших театральных зданий: театр Красной Армии, театр им. Немировича-Данченко, оперный театр им. Станиславского, особое концертное здание.

Москва обогатится 17 большими больницами, 27 поликлиниками и диспансерами, снабженными наилучшей медицинской аппаратурой.

Все вредные производства, отравляющие воздух столицы, выводятся за пределы ее территории, а в тех случаях, когда это по каким-либо причинам затруднительно, — отделяются от жилых кварталов зелеными защитными полосами.

Строительство нескольких больших стадионов и водных станций обеспечит еще более широкое развитие всех видов физкультуры и спорта.

В Москве создается широко разветвленная сеть благоустроенных парков, где трудящиеся найдут все необходимое для здорового и веселого отдыха. Леса, окружающие расширенную территорию столицы, соединяются с центром города рядом зеленых полос. По этим зеленым коридорам свежий воздух лесов будет проникать в самое сердце столицы. Вместе с лесопарковой зоной на каждого жителя Москвы будет приходиться свыше 50 кв. метров зеленой площади. Такой душевой нормы зеленой площади не могла иметь старая Москва, она недостижима и по сей день для Парижа, Лондона, Берлина и всех других столиц мира.

Уже осуществленное грандиозное строительство канала Москва—Волга в изобилии обеспечило Москва-реку и Яузу чистой волжской водой, превратило их в полноводные реки. На каждого москвича теперь уже приходится в сутки 221 литр воды — много больше, чем в Лондоне, Берлине и Вене.

Все это превращает Москву в самый здоровый и благоустроенный из всех крупных городов мира.

Серьезнейшее внимание уделено в генеральном плане решительной реконструкции унаследованной нами от далекого прошлого уличной сети Москвы.

Форма города-круга была идеальной для феодального города, удобной для города раннего капитализма. Кое-как могла приспособиться к этой форме и Москва — торгово-промыш-



Уличное движение по Садовому кольцу.

ленный центр царской России—с ее небольшим уличным движением и вялым течением общественной жизни. Но социалистическая Москва — столица могучей советской державы, огромный индустриальный центр, город кипучей общественной жизни — не может мириться со старой планировкой.

Все дороги ведут в центр, все потоки транспорта пересекаются в центре — вот основной недостаток этой системы для современного города с его густым и быстроходным движением.

Многие архитекторы-планировщики считают эту особенность радиально-кольцевой планировки непреодолимым препятствием для «нормального», как они его понимают, роста современного города, т. е. для развития его до 10—20 миллионов населения.

Конечно, город-круг с двухмиллионным населением, разросшись до 10—15 миллионов и сохранив при этом в полной неприкосновенности старую уличную сеть, неизбежно был бы разбит параличом. Его транспортные потоки, перекрещиваясь в центре, создали бы закупорку «кровеносных сосудов» города.

Но нужны ли нам 15-миллионные города-гиганты?

Еще июньский (1931 г.) пленум ЦК ВКП(б) указал на целесообразность создания городов-гигантов с нагромождением большого количества предприятий в сложившихся крупных городских центрах и недопустимость строить в дальнейшем новые промышленные предприятия в г. Москве.

Партия и правительство в 1935 г. снова подтвердили это решение, постановив «ограничить пределы роста г. Москвы и принять в основу расчетов роста территории города численность городского населения примерно в пять миллионов человек»¹.

Тем самым, стало возможным создать новую социалистическую столицу с минимальными затратами, в исторически кратчайшие сроки и в то же время сохранить, за малыми исключениями, почти все действительно ценные здания, унаследованные нами от прошлого.

Не ломка, а реконструкция, не создание совершенно новой системы улиц, а решительное улучшение существующей сети. Приняв такое решение, необходимо было, прежде всего, разрешить «проблему центра», устранить свойственную всем старым городам перегрузку центра движением. Для этого генеральный план предусматривает ряд связанных и дополняющих друг друга мероприятий.

¹ Постановление СНК СССР и ЦК ВКП(б) от 10 июля 1935 г.

Характерная для центральных районов столицы, главным образом внутри Бульварного кольца, чрезмерно высокая плотность застройки и заселения, как мы уже указывали, ликвидируется. Одно это уже несколько ослабит движение в центре.

Намечаемое генеральным планом широчайшее строительство театров, кинотеатров, клубов, дворцов культуры, огромных универмагов, бань, больниц, амбулаторий, с более или менее равномерным размещением их по всем районам столицы, прекратит наблюдающееся теперь усиленное движение к центру. Значительную часть своих потребностей жители столицы смогут удовлетворять в пределах своего района.

Осуществленное за последние годы сооружение двух очередей метрополитена уже заметно разгрузило улицы Москвы от пешеходного движения и ослабило загрузку трамвая, автобуса и троллейбуса. К началу 1940 г. Москва будет иметь свыше 40 км подземных путей, а генеральная схема строительства метро предусматривает доведение протяженности его путей до 215 километров.

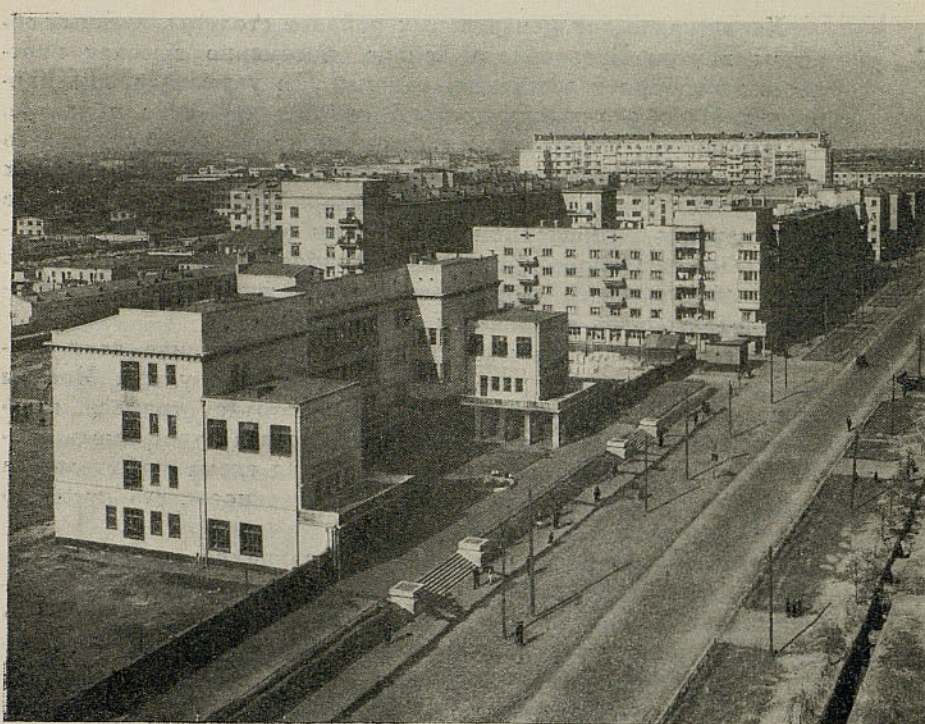
Наконец, центр сам по себе решительно реконструируется. Его площади и проезды значительно расширяются, и пропускная способность их, таким образом, во много раз увеличивается. Трамвайные пути в недалеком будущем снимаются с центральных улиц, освобождая место для автобусного, троллейбусного и автомобильного движения. Потоки автомобилей с радиальных магистралей будут вливаться не в узкие горловины старых московских улиц, а в широкий проспект Дворца Советов с прилегающими к нему просторными площадями.

Генеральный план предусматривает, кроме того, создание «системы новых улиц, разгружающих центр от движения и позволяющих установить прямую транспортную связь районов города между собой без обязательного проезда через центр города».

Эта сеть улиц будет состоять из существующих кольцевых магистралей — Бульварного и Садового колец, а также новых колец и прямых обходных магистралей, соединяющих между собой крупнейшие вокзалы Москвы.

Исключительно важным дополнением к существующей уличной сети явятся набережные Москва-реки, Яузы и Водоотводного канала, превращаемые в великолепную просторную магистраль, вернее систему магистралей, со сквозным движением на всем их протяжении в 92 километра¹.

¹ 64 км — по обоим берегам Москва-реки, 20 км — по Яузе и 8 км — по Водоотводному каналу.



Новые дома на шоссе Энтузиастов.

По трем наиболее важным для транспорта направлениям план намечает создание магистралей-диаметров — «сквозных, пересекающих весь город широких улиц». С северо-востока на юго-запад пройдет Кировский проспект, продолжающийся грандиозным проспектом Дворца Советов; с северо-запада на юго-восток — магистраль, соединяющая Северный порт канала Москва—Волга с заводом им. Сталина, с севера на юг, от Пушкинского (Останкинского) парка к Серпуховскому шоссе — магистраль Север—Юг.

По окончании реконструкции основную транспортную загрузку примут на себя эти магистрали-диаметры, набережные и система кольцевых и прямых обходных магистралей. Тем не менее план не забывает и радиальных улиц. По всем существенным направлениям эти улицы расширяются и спрямляются.

В наиболее загруженных направлениях прокладываются параллельные улицы.

Для ликвидации недостаточной разветвленности радиальной уличной сети в восточном и юго-восточном направлениях создаются две новые радиальные улицы: от площади Ногина к Проломной заставе и от Покровских ворот к Курскому вокзалу.

Важнейшие площади, не только центральные, но и расположенные на периферии города, значительно расширяются и получают четкие, удобные для транспорта очертания.

На площадях выделяются особые места для стоянок автомобилей.

Увеличение площади кварталов уничтожает теперешнюю изрезанность московских улиц, их чрезвычайную пересеченность множеством переулков, являющуюся серьезной помехой для быстрого движения автотранспорта.

На перекрестках с наиболее оживленным движением создаются тоннельные пересечения в двух уровнях и, таким об-



разом, перекрещивающимся потокам машин не придется пережидать друг друга у светофора.

Внимание, уделяемое в плане нуждам городского транспорта, объясняется вполне понятными причинами. Объем и характер московского уличного движения за последние годы изменились самым разительным образом.

В 1934 г. была произведена точная запись всех экипажей, прошедших в течение часа наиболее оживленного движения на перекрестке Садовой и улицы Горького. Такая же запись была повторно проведена на том же перекрестке, в тот же час дня в 1937 г.

В 1934 г. здесь прошло в течение часа 354 легковых машины, в 1937 г. — 485. Грузовых машин в 1934 г. было зарегистрировано только 114, в 1937 г. — 469. Число автобусов увеличилось с 52 до 249. Троллейбусов в 1934 г. не было вовсе, а в 1937 г. их прошло 44. Зато число конных экипажей уменьшилось со 106 до 64. Еще в 1934 г. среди всех видов транспорта, прошедших на этом перекрестке, ломовые подводы и извозчики пролетки занимали все же заметное место — около 16 процентов. В 1937 г. их было только 5,2 процента.

Каждые три секунды площадь пропускает один автомобиль.

Одни лишь коллективные перевозки по Москве (трамваи, метро, автобусы, троллейбусы) уже в 1936 г. дошли до 2,1 миллиарда пассажиров. В 1942 г., по исчислениям Института городского движения, коллективные перевозки должны увеличиться до 3,7 миллиарда, а в 1945 г. — до гигантской цифры 4,5 миллиарда пассажиров.

Недалек тот день, когда можно будет говорить о последнем извозчике Москвы. Основным видом столичного транспорта уже стал автомобиль.

Современные автомашины требуют для движения полосы шириной в 3 м. Обычная столичная магистраль, предназначенная для двустороннего движения, должна иметь не менее восьми таких полос (по четыре для каждого направления). Одна крайняя (близ тротуара) отводится для остановок и правого поворота; три следующие — для транзитного движения, обгона и левого поворота. Ширина тротуаров, чтобы пешеходы не спускались с них на проезжую часть улицы, должна быть, как показал опыт, около 4 м. Таким образом, нормальная ширина столичной магистрали должна быть не менее 32 м. Между тем, обычная для старых радиальных улиц ширина колеблется от 18 до 22 м, а иногда снижается даже до 15—16 м.

В ближайшие годы московский автопарк будет доведен до внушительной цифры в 100 тысяч машин, а вскоре Москва,

несомненно, догонит и перегонит в этом отношении и Берлин и Париж с его 200—300 тысяч автомобилей.

Этим машинам не придется, как теперь, приспособляться к улицам, созданным во времена Ивана Грозного и Бориса Годунова.

Расширение радиальных магистралей, соединение их за пределами городской территории с упорядоченными шоссе-ными дорогами и государственными автострадами¹ создадут оживленную автомобильную связь столицы с окружающими ее городами. Две такие автострады (Москва—Минск и Москва—Киев) уже строятся.

Расширенные и спрямленные московские улицы целиком на всем их протяжении одеваются в асфальт, за исключением подъёмов, где для уменьшения скольжения будут применяться брусчатка и клинкер. Общая площадь усовершенствованных мостовых доводится к 1945 г. до 10 миллионов квадратных метров, т. е. увеличивается по сравнению с началом 1935 г. ровно вчетверо. Бульга, уже теперь встречающаяся главным образом в переулках, на второстепенных проездах и на окраинах, окончательно изгоняется из столицы.

Вскоре на улицах и площадях столицы появится еще невиданная москвичами новинка — цветной асфальт. Некоторые из площадей будут покрыты целиком синим, зеленым, красным, голубым асфальтом. На других будет применяться комбинация различных цветов, выбираемая в соответствии с окраской прилегающих зданий, — своеобразная асфальтовая мозаика. На уличных проездах цветным асфальтом будут наноситься линии, указывающие водителям машин полосы, отведенные для поворотов, а также линии, обозначающие место для перехода мостовой пешеходами.

Значительно улучшается освещение улиц. Число уличных фонарей уже к концу 1937 г. дошло до 41 тысячи, т. е. увеличилось по сравнению с дореволюционным временем ровно вдвое. Давно уже исчезли с улиц газовые и керосиновые фонари. Москва освещается только электричеством. На площадях и на наиболее широких магистральных установлены мощные прожекторы.

Все же еще и по сей день на некоторых улицах Москвы в ночное время машины двигаются медленно, с зажженными фарами, уподобляясь москвичам прошлых столетий, которые путешествовали ночью по городу, освещая себе путь собствен-

¹ Автострада — скоростная автомобильная дорога.

ным ручным фонарем. В недалеком будущем широко разветвленная сеть мощных уличных фонарей zalьет улицы ровным ярким светом, и машины, не зажигая фар, смогут передвигаться в ночное время с той же быстротой, что и днем.

Расширение улиц, удовлетворяя нужды уличного движения, одновременно улучшает освещение домов солнечным светом и облегчает их проветривание, что становится особенно необходимым в связи с автомобилизацией столицы. Ряд больших городов Западной Европы и Америки уже столкнулся вплотную с этой проблемой: насыщенное автомобильное движение отравляет воздух на узких улицах своими выхлопными газами.

Расширение и спрямление улиц резко изменит их внешний вид. Но еще больше изменится облик московских улиц в результате гигантского жилищного строительства и сооружения множества монументальных общественных зданий.

Уже по своим размерам построенные за последние годы и вновь строящиеся дома резко выделяются среди старых московских зданий. Постановление партии и правительства обязывает строить в Москве «...жилые дома высотой не ниже шести этажей, а на широких магистралях и в пунктах города, требующих наиболее выразительного и парадного оформления (на набережных, площадях и широких улицах), более высокие дома в 7—10—14 этажей».

План проявляет исключительную заботу об архитектурном оформлении города. Одни лишь возводимые в Москве грандиозные общественные здания—Дворец Советов, новое здание Библиотеки им. Ленина, театр Красной Армии, здание Академии наук и др. — решительно преобразят лицо столицы.

Но план наряду с этим не забывает и архитектурного оформления обычных жилых и общественных зданий. Он обязывает московских архитекторов и строителей использовать в жилищном строительстве лучшие образцы классической и новой архитектуры, добиваться красоты, выразительности, нарядности зданий.

На площадях столицы, в ее парках и скверах, на мостах и набережных будут воздвигнуты памятники выдающимся революционерам, народным героям, гигантам науки, техники, искусства.

Архитектурное оформление столицы, записано в плане, должно полностью отражать величие и красоту социалистической эпохи.

РЕКОНСТРУКЦИЯ ЦЕНТРА СТОЛИЦЫ

«Территорию Китай-города освободить от существующей мелкой застройки, за исключением отдельных крупных сооружений, и вместо них построить несколько монументальных зданий государственного значения».

(Из постановления СНК СССР
и ЦК ВКП(б) от 10 июля 1935 г.).

В ДНИ всенародных празднеств через Красную площадь проходят миллионы трудящихся.

Здесь они демонстрируют перед руководителями партии и правительства свою преданность социализму, свою волю к борьбе и победе.

Советский народ проходит мимо овеянной столетиями Кремлевской стены. Здесь в братской могиле погребены пятьсот героических пролетариев, отдавших свою жизнь в дни октябрьских боев. С тех пор народ хоронит здесь лучших своих сынов. Здесь похоронены Свердлов, Фрунзе, Дзержинский, павшие от руки бухаринско-троцкистских бандитов — Киров, Куйбышев, великий пролетарский писатель Алексей Максимович Горький.

В памятный день 27 января 1924 г. миллионы трудящихся провожали на Красную площадь тело величайшего из людей — Владимира Ильича Ленина.

Красная площадь — это сердце столицы, ее пантеон и форум.

К Красной площади с одной стороны примыкает Кремль, с другой — Китай-город. Вместе взятые они представляют собой исторически сложившийся центр Москвы.

С востока, севера и запада центр охвачен расположенной в виде полуокружности непрерывной цепью площадей и проездов. Начинаясь площадью Ногина, эта двухкилометровая цепь продолжается Китайским проездом, Новой площадью, площадью Дзержинского, Театральным проездом, площадью Свердлова с примыкающей к ней площадью Революций, Охотным рядом и Моховой. С юга она замыкается лукой Москва-реки.

Сюда, к этой полуокружности, сходятся почти все важнейшие радиальные улицы: Солянка, Маросейка, улица Кирова, улица Дзержинского, Рождественка, Неглинная, Петровка, Пушкинская, улица Горького, улица Герцена, улица Коминтерна, Волхонка.

Эта цепь проездов — своеобразная «сортировочная станция» городского движения. Вбирая в себя потоки транспорта с радиальных улиц, она перераспределяет их в новых направлениях.

Китай-город и окружающие его площади и проезды с прилегающими к ним кварталами представляют собой также огромную «станцию назначения». Здесь расположено множество правительственных, партийных, административных, хозяйственных и культурно-просветительных учреждений и организаций. В Китай-городе, кроме многочисленных учреждений, разместилось несколько десятков небольших промышленных предприятий. Здесь находятся также 15 научно-исследовательских институтов, два высших учебных заведения, несколько техникумов.

Нижние и подвальные этажи зданий Китай-города заняты огромными базисными складами. Множество грузовиков ежедневно доставляет сюда разнообразные товары, привозя их со всех вокзалов столицы.

Плотность застройки здесь исключительно высока. Свыше 67 процентов площади Китай-города занято строениями, в то время как даже внутри Бульварного кольца застройка занимает не более 58 процентов площади, а по Москве в целом — 24,6 процента.

Ценность этих зданий невелика. Из 595 домов 283 двухэтажных и одноэтажных, среди которых имеется 12 деревянных. Зданий выше трех этажей всего 94, т. е. менее пятой части общего числа строений. Построенные московским купече-



Красная площадь.

ством для своих контор и складов, здания Китай-города плохо приспособлены для работы советских учреждений.

Другая характерная особенность старого Китай-города — полное отсутствие зелени. Ни одного клочка ее нельзя найти ни в узких его переулках и улицах, ни в глубоких и тесных дворах-колодцах.

К верхней, нагорной части Китай-города, с юга, у берега Москва-реки, прилепилось Зарядье — своеобразное захолустье в центре столицы.

Здесь в дореволюционное время в невообразимой тесноте и скученности ютился всякого звания мелкий люд, подкармливавшийся об'едками с пышного стола своего богатого соседа — Китай-города: комиссионеры, «люди воздуха», кустари, приказчики китайгородских торговых фирм, «подпольные адвокаты».

В узких, кривых и грязных переулках Зарядья, в его мрачных старых домах проживало около 16 тысяч человек. По плотности заселения Зарядье почти побивало все «рекорды»: на гектар площади здесь приходилось больше тысячи человек.

Днем тысячи людей притягивает к себе деловой центр столицы, вечерами же — расположенные здесь театры и кино. Здесь расположились орденоносный Большой театр и его филиал, орденоносный Малый театр, дважды орденоносный Художественный театр, два детских театра, два больших кинотеатра, Дом союзов, в Колонном зале которого часто устраиваются большие концерты.

С раннего утра и до позднего вечера центр живет напряженной, кипучей жизнью. Его проезды и площади постоянно заполнены трамваями, автобусами, автомобилями. Они движутся почти сплошным потоком, один за другим, оглашая воздух непрерывными гудками и звонками. Несколько лет назад из-за перегруженности и тесноты здесь постоянно происходили заторы. Мощные машины, способные покрывать до 70—100 км в час, двигались буквально шагом, постоянно простаивая у светофоров; трамвай же плелся со скоростью пешехода — 5—6 км в час.

За последние годы здесь очень многое изменилось. После сноса китай-городской стены Москва получила великолепную магистраль, соединяющую площадь Ногина с площадью Дзержинского. Она поднимается в гору тремя просторными проездами, отделенными друг от друга широким тенистым сквером и зеленым откосом, обсаженным липами. За откосом проходит Старая площадь, соединяющая Ильинские ворота с улицей Разина. Новая площадь, некогда бывшая прямым продолжением Старой, исчезла, слившись с Китайским проездом. Исчезли вме-

сте со стеной и низко нависавшие над головой узкие, вечно темные и сырые ворота Китай-города.

Преобразился и Театральный проезд. Мало кто из москвичей еще помнит узкий покаты́й тротуар вдоль китайгородской стены между Третьяковским проездом и площадью Дзержинского. Из-за недостаточной ширины проезда рельсы трамвая были проложены здесь у самого борта тротуара. Это было «гиблое место» для пешеходов, часто отмечавшееся газетами в разделе «Происшествия». Снос китайгородской стены позволил перенести рельсы на середину проезда и проложить здесь широкие 4—5-метровые тротуары. За зеленым откосом с широкой лестницей, окруженный цветником, высится перенесенный сюда памятник первопечатнику Ивану Федорову. Два больших здания по противоположной стороне проезда надстроены на два этажа. Одновременно были реконструированы и их фасады.

На площади Свердлова снесен маленький сквер, отделявший ее от площади Революции. Целесообразность этой меры уже доказана опытом. В дни демонстраций образовавшееся здесь широкое пространство используется для регулирования скопляющихся в центре людских потоков, а в обычное время оно служит местом для стоянки автомобилей.

Охотный ряд стал неузнаваем. Давно нет стоявших посреди уличного проезда церкви Параскевы-Пятницы и Моисеевской часовни. Взорваны старые мрачные лабазы и склады. Сметены располагавшиеся по обочинам улицы жалкие деревянные ларьки и лотки, постоянно отравлявшие воздух смрадом залежавшейся снеди. По сторонам Охотного ряда растянулись во всю его длину два гигантских десятиэтажных здания — гостиница «Москва» и Дом Совнаркома СССР. Они стоят здесь уже два года, но и сегодня москвичи, проезжая через центр, все еще любят ими, видя в них прообраз Москвы недалекого будущего.

Давно снесен квартал старых домов между Манежем и Моховой, напротив старого здания университета, где размещались книжные склады и темные лавки букинистов. Тесная Моховая слилась на этом участке с Манежной, открыв глазу зелень Александровского сада и стены Кремля, наполнив улицу воздухом и солнечным светом.

Уже теперь машины движутся через центр быстро, в несколько рядов. Расширение площадей и проездов уничтожило заторы и «пробки» и сильно сократило число аварий машин и несчастных случаев с пешеходами.

Вскоре коренным образом изменят свой облик и Красная площадь и Китай-город.



Манежная площадь до реконструкции.

Красная площадь — самая большая из площадей столицы. Ее размеры — 4,5 га. Но уже сейчас в дни демонстраций пропускная способность ее оказывается недостаточной. Небольшая ширина площади ограничивает число движущихся через нее колонн. С ростом населения столицы это сказывалось бы все сильнее и сильнее.

Красная площадь будет расширена вдвое — до 9 га. Она станет самой большой площадью в Европе. Даже прославленная парижская площадь Согласия будет меньше ее на 1,25 га.

Огромное здание Верхних торговых рядов (бывш. ГУМ), построенное в последних годах XIX в. в модном тогда псевдорусском стиле, никак не удовлетворяет высоким требованиям, которые предъявляются к оформлению Красной площади. Оно будет снесено, и площадь, таким образом, увеличится в сторону Китай-города вплоть до Ветошного проезда.

Форма площади несколько изменится. Она, как и теперь, будет вытянута прямоугольником вдоль Кремлевской стены, но ширина ее значительно увеличится.

Главным фронтом площади попрежнему останется Кремлевская стена, основным, господствующим пунктом ее — мавзоль Ленина.

Параллельно Кремлевской стене, по линии нынешнего Ветошного переулкa, расположатся новые главные трибуны. Они будут достаточно высокими и смогут вместить большое количество зрителей.

Архитектура трибун будет такой же строгой, простой и величественной, как и вся архитектура площади. Трибуны будут построены из светлого камня, инкрустированного темными породами. Верхний ряд их будет заканчиваться монументальной колоннадой.

Лобное место, загромождающее площадь и отнюдь не являющееся ее украшением, отсюда переносится.

Здание Исторического музея останется в своем теперешнем виде. Архитектура его хорошо сочетается и со стенами и башнями Кремля, и с храмом Василия Блаженного и, кроме того, создает плавный переход к архитектуре площади Революции и прилегающих к ней кварталов.

За новыми трибунами создается небольшая (около 1,5 га) разгрузочная площадь. По сторонам ее, параллельно улице 25 Октября и улице Куйбышева, будут разбиты два небольших, вытянутых в длину сквера. Их вечнозеленая растительность будет гармонировать с хвойными деревьями под Кремлевской стеной. В глубине этих скверов, как бы обрамляя их, пройдут две крытые колоннады, подводящие к трибунам.

Линия трибун посередине, напротив мавзолея Ленина, будет разорвана широким 45-метровым проходом, соединяющим Красную площадь с озелененной площадью сзади трибун.

Этот разрыв явится в то же время начальным отрезком новой улицы-аллеи, пробиваемой через весь Китай-город к площади Дзержинского. Она пройдет по прямой линии, примерно посередине между улицей 25 Октября и улицей Куйбышева, несколько ближе к первой.

По другую сторону площади Дзержинского аллея будет зрительно продолжаться широким начальным отрезком реконструируемого Кировского проспекта. В том месте, где от теперешней улицы Кирова ответвляется улица Мархлевского, намечено поставить памятник, обращенный в сторону Кремля. Направление новой улицы-аллеи выбрано так, чтобы этот памятник, расположенный между новыми трибунами выход аллеи на Красную площадь, мавзоль и стометровая фигура Ленина, венчающая исполинское здание Дворца Советов, — представляли одну прямую линию.



Охотный ряд до реконструкции.

Основное назначение новой улицы-аллеи — служить парадным подходом к Красной площади. Характерное отличие этой улицы — строгая, монументальная архитектура зданий, величественная перспектива мавзолея, Кремлевской стены и Дворца Советов...

Транзитное движение через Китай-город будет, как и теперь, проходить по его трем старым улицам: улице 25 Октября, улице Куйбышева, улице Разина.

Улица 25 Октября расширяется с 16—20 до 30 м за счет сноса строений по ее четной стороне.

Улица Куйбышева застроена с обеих сторон хорошо сохранившимися капитальными зданиями и потому оставляется в своем теперешнем виде, шириной в 20—22 м. Лишь у выхода ее к Ильинским воротам она, возможно, будет расширена за счет сноса строений по ее четной стороне. За площадью Куйбышева (бывш. Карунинской), она, как и улица 25 Октября, сливается с площадью, создаваемой за новыми трибунами.

Улица Разина — сегодня еще наименее благоустроенная из всех улиц Китай-города. Значительную долю ее и без того небольшой (от 15 до 20 м) ширины отнимают пути трамвая. застройка ее и по стилю, и по высоте и ценности зданий представляет достаточно пеструю картину.

В ближайшие годы она изменится почти до неузнаваемости и станет, пожалуй, одной из самых красивых улиц Китай-города.

Уличный проезд ее расширяется примерно до 30 м. Вся четная сторона улицы (примыкающая к Зарядью) сносится почти целиком. Застройка по этой стороне сохранится (и будет произведена заново) лишь на углах Красной площади и площади Ногина.

С улицы откроется прекрасный вид на Москва-реку и Замоскворечье. К реке спустится широкая парадная лестница, украшенная скульптурой. Естественный склон справа и слева от лестницы превратится в озелененные откосы. Проходящие вдоль откосов тротуары будут ограждены ажурными металлическими решетками. У концов улицы спустятся к Зарядью широкие пологие с'езды.

Ветхая застройка Зарядья сносится целиком. На образующейся площади (свыше 9 га), у берега реки, будет сооружено несколько величественных общественных зданий.

Плотность застройки Китай-города после пробивки новой улицы-аллеи, сноса одной из сторон улицы Разина и ликвидации старого Зарядья значительно снизится.

Реконструированы будут и кварталы между главными транспортными артериями Китай-города. Небольшие и сильно обветшавшие здания, даже если они расположены в переулках или в глубине дворов, будут снесены. В Китай-городе останутся только крупные здания. Некоторые участки освобожденного пространства будут использованы для озеленения и под стоянки для автомашин.

Вместо хаотического нагромождения тесно примыкающих друг к другу пяти сот с лишним старых неказистых домов здесь будет несколько десятков монументальных, архитектурно оформленных зданий, разделенных широкими озелененными пространствами и просторными уличными проездами.

Базисные склады выводятся из Китай-города. Нецелесообразная, удорожающая товары перевозка их с периферии столицы в центр с последующей развозкой в обратном направлении будет прекращена.

Вместе со складами будут выведены отсюда и все промышленные предприятия, учебные заведения и научно-исследовательские институты. Жилых домов здесь также не будет, за исключением гостиниц. Китай-город превратится в специальный район для размещения правительственных учреждений.

Цепь площадей и проездов, окружающих Кремль и Китай-город, подвергнется дальнейшей реконструкции.



Охотный ряд после реконструкции.

Площадь Ногина уже теперь представляет собой сложнейший транспортный узел. Сюда вливаются улица Разина, Солянка, Китайский и Лубянский проезды. Отрезок Китайского проезда между площадью и Москворецкой набережной пока сравнительно слабо загружен транспортом, но после сооружения продолжающего его моста через Москва-реку он должен будет принять на себя значительную долю движущихся в Замоскворечье транспортных потоков. Расположенный по соседству с площадью тихий Спасоглинищевский переулок в недалеком будущем станет начальным участком новой полукольцевой магистрали. По Китайскому проезду и Солянке пройдет одна из трех важнейших транспортных артерий столицы — магистраль-диаметр, соединяющая Северный речной порт с автозаводом им. Сталина и Южным портом, сооружаемым на Москва-реке в районе так называемого Сукина болота. Сюда же будет вливаться новая магистраль, пробиваемая к Проломной заставе. Все это, конечно, намного повысит транспортную загрузку площади.

Сегодняшняя площадь Ногина — это тесный перекресток, вдоль и поперек исчерченный путями трамвая, с многократно пересекающимся автомобильным движением и суетливо перебегаящими через дорогу пешеходами. Ее теперешнее состояние явно неудовлетворительно.

Прилегающая к площади часть квартала между Лубянским проездом и Спасоглинищевским переулком будет снесена. Площадь расширится вдвое и приобретет форму трапеции, сужающейся по направлению к Ильинским воротам. Спасоглинищевский переулок будет выходить непосредственно на площадь. Короткий Солянский проезд исчезнет, слившись с площадью.

Потоки машин будут пробегать здесь быстро, уверенно, не задерживая друг друга. Каждый из них получит на площади свое русло, четко отмеченное на мостовой белыми линиями. Трамвайные пути будут, конечно, убраны отсюда.

Так называемый Деловой двор, здание, в котором помещаются наркоматы тяжелой промышленности и машиностроения, предполагается увеличить в длину примерно до Солянского тупика.

Отлогий сквер, отделяющий Китайский проезд от Лубянского, будет спускаться к площади уступами террас, украшенных скульптурой и фонтанами. На одной из них, в центре, намечено поставить памятник.

Площадь Ильинских ворот будет расширена до 1 га за счет выходящего на нее конца Лубянского сквера. На площади бу-

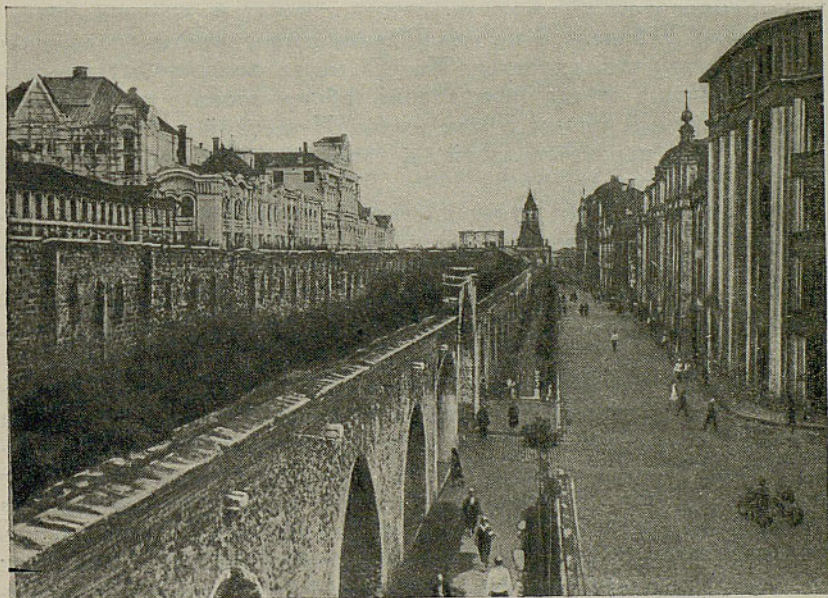
дет сооружен памятник Валерьяну Владимировичу Куйбышеву, имя которого носит прилегающий район.

Площадь Дзержинского, как и площадь Ногина, — один из важнейших транспортных узлов столицы. Она вбирает в себя потоки транспорта с улицы Кирова, улицы Дзержинского, улицы 25 Октября, Пушечной улицы, Китайского и Лубянского проездов. В нее же в будущем вольется и новая парадная улица-аллея, пробиваемая через Китай-город. Отходящий от площади Театральный проезд вскоре станет началом величественного проспекта Дворца Советов.

Большое количество вливающихся в площадь улиц делает ее очертания чрезвычайно изрезанными и мешает зрительному восприятию площади как единого архитектурного целого. Она нуждается и в расширении и в новом архитектурном оформлении.

Старый четырехэтажный дом, расположенный между площадью и зданием Политехнического музея, будет снесен, и площадь, таким образом, расширится почти вдвое — до 4,5 га.

Архитектура здания Политехнического музея, которое после этого займет на площади весьма заметное положение, никак не



Новая площадь до реконструкции.



Театральный проезд и Старая площадь после реконструкции.

соответствует ее парадному характеру. Это здание будет реконструировано.

Здание Лубянского пассажа, занимающее противоположную сторону площади, сносится. На его месте должно быть сооружено большое и высокое здание общественного назначения. Расположенный рядом с ним выход Пушечной улицы на площадь будет перекрыт аркой, которая придаст площади более законченный характер.

Посреди площади будет поставлен большой памятник замечательному большевику — Феликсу Эдмундовичу Дзержинскому.

Театральный проезд также подвергнется дальнейшим изменениям. В том его месте, где теперь маленький сквер с памятником первопечатнику Ивану Федорову, будет построено большое здание общественного назначения. Памятник будет перенесен. Дом Наркомвода и трестов коммунального хозяйства (на противоположной стороне проезда), года три назад надстроенный на два этажа и заново оформленный, и соседний с ним дом на углу Неглинного проезда, также надстроенный на два этажа, останутся в своем теперешнем виде. Снесен здесь будет лишь старый, отслуживший все сроки двухэтажный дом на углу Рождественки. На его месте, со значительным отступом от теперешней линии Рождественки, будет построено большое и высокое здание.

Площадь Свердлова по размерам и форме останется почти такой же, как и теперь. Реконструкция площади ограничится ее архитектурным оформлением и новой застройкой со стороны Китай-города.

Некогда площадь была целиком застроена в едином стиле со зданием Большого театра. Но позднейшая застройка — здания гостиниц «Континенталь» и «Метрополь», новое оформление дома, ныне занимаемого Центральным детским театром, — уничтожила прежнее архитектурное единство площади.

После реконструкции господствовать на площади, как и теперь, будет великолепное здание Большого театра. Фасады Малого и Центрального детского театров будут заново оформлены в едином стиле с Большим театром. Напротив Большого театра, между Музеем Ленина и задним фасадом гостиницы «Метрополь», по одному из проектов, предполагается соорудить парадную, украшенную колоннами лестницу, которая будет вести на расширяемую Красную площадь.

В одном из центральных пунктов площади будет воздвигнут памятник Якову Михайловичу Свердлову.

Большая транспортная нагрузка площади Свердлова и близость ее к Красной площади настоятельно требуют усиления ее разгрузочных артерий. В этих целях от площади заново пробиваются два новых проезда. Один из них, пробиваемый сзади гостиницы «Метрополь», сольется за Третьяковским проездом

с улицей 25 Октября, создав, таким образом, дополнительное соединение площади Свердлова с площадью Дзержинского. Другой разгрузочный проезд, пробиваемый параллельно Петровке, у бокового фасада Большого театра, соединит площадь Свердлова с Кузнецким мостом. Этот второй проезд одновременно придаст симметричность выходам с площади в северную сторону.

Площадь Революции, соединяющая площадь Свердлова с Красной площадью, останется в своих теперешних размерах.

Одна сторона ее оформляется зданием гостиницы «Гранд-Отель», которое после надстройки и соответствующей архитектурной обработки фасада станет частью монументального здания гостиницы «Москва». Группа старых домов, отделявших главный фасад гостиницы «Москва» от Манежной площади, в середине 1938 г. была снесена. На месте этих домов предполагено поставить памятник Алексею Максимовичу Горькому.

Другая сторона площади Революции представлена зданиями Исторического музея и Музея Ленина.

Построенное в псевдорусском стиле здание, занимаемое Музеем Ленина, придется реконструировать, придав ему более простые и строгие формы, соответствующие его теперешнему назначению.

* * *

В новой, реконструированной Москве прежнее транспортное значение площадей и проездов центра не только сохранится, но даже увеличится. Тем не менее основная болезнь транспортной схемы старой Москвы — перегрузка центра движением — новой Москве отнюдь не угрожает.

Расширение площадей и проездов и освобождение их от трамвайных путей намного увеличивает их пропускную способность.

Наконец, огромную роль в разрешении транспортной проблемы центра сыграет реконструкция существующих кольцевых магистралей и создание глубоко продуманной системы новых обходных магистралей, облегчающих непосредственную связь районов между собой в обход центра.

КОЛЬЦЕВЫЕ И ОБХОДНЫЕ МАГИСТРАЛИ

«Принимая в основу планировки города исторически сложившуюся радиально-кольцевую систему улиц, дополнить ее системой новых улиц, разгружающих центр от движения и позволяющих установить прямую транспортную связь районов города между собой без обязательного проезда через центр города».

(Из постановления СНК СССР
и ЦК ВКП(б) от 10 июля 1935 г.).

СЕТЬ улиц, «разгружающих центр от движения», в известной мере существовала и в старой Москве в виде колец: Бульварного, Садового и Камер-Коллежского. Но кольца эти как обходные магистрали использовались крайне недостаточно.

Бульварное кольцо обрывается у Москва-реки. Это, в сущности говоря, не кольцо, а три четверти кольца. Замоскворечья оно не захватывает. Начинаясь у Кропоткинской площади, кольцо доходит только до Устьинского моста.

Другой недостаток кольца — малая ширина его проезжей части. К тому же в местах с наиболее оживленным движением, на пересечениях кольца с радиальными магистралями, например у Никитских и Покровских ворот, у Арбатской площади и т. п., его площади-перекрестки стеснены торцовыми зданиями, замыкающими отрезки бульвара.

Третий недостаток — чрезмерная крутизна уклона на Рождественском бульваре: этот отрезок кольца, связывающий такие загруженные транспортом пункты, как Сретенские ворота и Трубная площадь, пока мало пригоден для движения.

Садовое кольцо до недавнего времени на большом протяжении было сужено расположившимися посреди уличного проезда бульварами или примыкавшими к домам палисадами; на ряде перекрестков (например у Земляного вала) — загорожено стоящими поперек улицы домами; кое-где, например на Садовой-Каретной, Народной улице, Садовой-Земляной и т. д., вообще недостаточно просторно.

Камер-Коллежский вал в его теперешнем состоянии как обходная кольцевая магистраль не используется. В нескольких местах его улицы перерезаны путями железных дорог. На северо-востоке, в районе Сокольников, Богородского и Черкизова, линия вала слишком далеко отодвинута от центра. В силу этих причин транспорт может использовать лишь отдельные отрезки вала.

Вся эта система колец реконструируется и, кроме того, дополняется новыми кольцевыми и прямыми обходными магистралями.

* * *

В самом центре Москвы создается новая важнейшая обходная магистраль — Центральное полукольцо.

Между Бульварным кольцом и центром столицы, ближе к центру, проходит ряд продолжающих друг друга узких улиц и переулков: Спасоглинищевский, Большой Комсомольский и Фуркасовский переулки, Кузнецкий мост, проезд Художественного театра, улица Огарева, Большой Кисловский, Крестовоздвиженский и Большой Знаменский переулки.

По генеральному плану эта цепь улиц и переулков будет преобразована в разгружающую центр полукольцевую магистраль. Растянувшись на три с лишним километра, эта магистраль окружает наиболее загруженные движением центральные районы столицы. Пересекая важнейшие радиальные магистрали — Маросейку, улицу Кирова, улицу Дзержинского, Рождественку, Петровку, Пушкинскую, улицу Горького, улицу Герцена, улицу Коминтерна, улицу Фрунзе, у концов своих она соединяется на площади Ногина с Солянкой, являющейся частью будущей магистрали Северный порт — завод им. Сталина, а у Кропоткинских ворот — с проспектом Дворца Советов, Кропоткинской улицей и Гоголевским бульваром.

В своем нынешнем виде улицы и переулки Центрального полукольца плохо приспособлены для движения транспорта.

Спасоглинищевский переулок, соединяющий Маросейку с Солянкой, теперь совершенно не используется для транзит-

ного движения. Уклон переулка в сторону Солянки слишком крут, и поэтому спуск и подъем здесь крайне затруднены.

В этом месте в недалеком будущем появится новое, совершенно неизвестное москвичам устройство — так называемый «пассаж», т. е. уличное пересечение в двух уровнях, состоящее из тоннеля и двух подъездных открытых выемок. Примерно в средней части переулка, несколько ближе к Маросейке, посреди уличного проезда будет сделана открытая выемка, иначе называемая рампой. В нескольких десятках метров от Маросейки рампа, углубляясь, перейдет в тоннель. В начале Большого Комсомольского переулка из тоннеля откроется выход в другую рампу. Постепенно подымаясь, эта рампа сольется с поверхностью уличного проезда.

После сооружения пассажа потоки транспорта, движущиеся по Центральному полукольцу и по Маросейке, будут пересекаться в разных уровнях. Машины, следующие из Спасоглинищевского в Большой Комсомольский переулок и в обратном направлении, будут проходить под Маросейкой, в тоннеле, а движение по Маросейке будет пропускаться, как и теперь, по поверхности улицы. По сторонам обеих рамп, как в Спасоглинищевском, так и в Большом Комсомольском переулке будут оставлены достаточной ширины (не менее 9 м каждый) проезды для правого поворота (из Спасоглинищевского и Большого Комсомольского на Маросейку и с Маросейки в эти переулки).

Пассаж избавит оба перекрещивающихся на Маросейке транспортных потока от необходимости поочередно пережидать друг друга у светофора и одновременно значительно смягчит уклон Спасоглинищевского переулка.

Теперешняя ширина Спасоглинищевского переулка явно недостаточна для оживленного движения: в самом узком его месте — 11 м, в самом широком — 18 м. Если уделить для тротуаров по четыре метра на сторону, то на проезжую часть остается всего 10 м, для автомобиля же, как мы уже указывали, нужна полоса шириной в 3 м. Стало быть, если какая-либо машина остановится у тротуара, то в этом месте две встречных машины смогут разехаться лишь с большой осторожностью. Таково положение в самом широком месте переулка, в узком же и вовсе невозможно выделить достаточно места ни для пешеходов, ни для машин.

Спасоглинищевский переулок, как и все другие улицы и переулки будущего Центрального полукольца, расширяется до 35 м, т. е. почти до той ширины, какую имеет сейчас улица Горького близ Белорусского вокзала. Кроме того, переулок

будет несколько спрямлен. Ценность сносимых для этого домов весьма невелика.

Продолжение Спасоглинищевского по Центральному полукольцу — Большой Комсомольский переулок — расширяется за счет нечетной стороны. Построенное года четыре назад здание, где помещается клуб работников НКВД, как раз находится на красной линии будущего проезда.

Фуркасовский переулок легко поддается реконструкции. Расширять его придется лишь между улицей Кирова и Малой Лубянской. В той части, где переулок примыкает к улице Дзержинского, он уже застроен по новой красной линии двумя монументальными домами Наркомата внутренних дел.

Расширение Кузнецкого моста потребует сноса нескольких зданий. На участке от Рождественки до Петровки будет снесена нечетная сторона, от Петровки до Пушкинской — чегная. Это по большей части невысокие дома небольшой ценности. На их месте будут возведены новые шестиэтажные здания. Дома на сохраняемых сторонах будут надстраиваться до шести этажей. Здание № 15, на углу Рождественки, отодвинется. После этой операции его предполагается надстроить на два-три этажа. У этого здания Центральное полукольцо со временем будет пересекаться одной из важнейших транспортных артерий столицы — магистралью Север — Юг.

Шестиэтажный дом на углу Петровки и Кузнецкого моста будет снесен или, если это окажется возможным, передвинут. На его месте, позади Большого театра, создается небольшая площадь. На противоположном углу Петровки и Кузнецкого моста будет построено новое высокое здание.

Крутые уклоны Кузнецкого моста как близ улицы Дзержинского, так и в части, приближающейся к Пушкинской, будут немного смягчены. В одних местах поверхностный слой почвы будет срезан, в других — будет сделана подсыпка грунта.

Проезд Художественного театра будет расширен за счет четной стороны. На углы проезда и улицы Горького выходят своими боковыми фасадами два громадных здания совсем недавней постройки: одно, занимающее участок по улице Горького вплоть до Дома Совнаркома в Охотном ряду, и другое, растянувшееся по улице Горького до Советской площади. Здесь уже можно видеть будущую ширину Центрального полукольца.

По другую сторону улицы Горького Центральное полукольцо продолжается улицей Огарева. У построенного несколько лет назад здания Центрального телеграфа улица имеет в ширину 23 м, но далее она представляет собой узкий 11-мет-

ровый переулоч. Для расширения улицы будут снесены дома сначала напротив здания телеграфа, а далее — по противоположной, четной стороне. Дом ЦК МОПР — единственное ценное здание по этой стороне — будет отодвинут.

От улицы Герцена Центральное полукольцо проходит по узким, тихим переулочкам, которые сейчас вообще не используются для транзитного движения: Большому Кисловскому, Крестовоздвиженскому и Большому Знаменскому. Все они будут расширены и выпрямлены. На углу улицы Герцена и Кисловского переулочка, возле построенного в 1936 г. здания электроподстанции метро, образуется небольшая площадка — стоянка для автомашин. Своим западным концом Знаменский переулочок выходит на Волхонку, в той ее части, где она вскоре сольется с грандиозной площадью Дворца Советов. Здесь заканчивается трасса новой полукольцевой магистрали.

Центральное полукольцо сможет принять на себя значительную долю движущихся через центр транспортных потоков. Холмистый рельеф его облегчает устройство пассажей. В будущем, вероятно, пассажи будут сооружены здесь не только у пересечения с Маросейкой, но и у улицы Дзержинского, у Пушкинской улицы, у улицы Горького. Несмотря на несколько большую протяженность полукольца по сравнению с цепью центральных площадей и проездов, водители машин после устройства пассажей, несомненно, предпочтут это направление, экономя бензин и, что еще важнее, время и нервы.

В дни празднеств, торжественных встреч, всенародных демонстраций, когда центр, заполненный безостановочно движущимися потоками демонстрантов, закрывается для транспорта, Центральное полукольцо будет ближайшим транзитным путем в обход центра.

* * *

Реконструкция Бульварного кольца потребует весьма значительных работ.

Прежде всего, кольцо будет продолжено в Замоскворечье.

Пройдя по площади Яузских ворот, кольцо пересечет Москва-реку по новому, только что построенному Устьинскому мосту.

Мост повис над водой на большой высоте. Трехпалубные волжские суда, прибывающие в столицу по каналу Москва—Волга, свободно проходят под ним.

По обе стороны реки, над набережными, мост продолжен пологими спусками—эстакадами, опирающимися на массивные колонны. Между колоннами вскоре разместятся обширные га-

ражи. Под эстакадами оставлены широкие проезды. Движение по набережным с обеих сторон реки вскоре будет проходить по этим проездам, т. е. будет пересекаться с движением по мосту в разных уровнях.

Новый мост — громадное сооружение. Длина его вместе с эстакадами достигает 478 м, немногим менее длины Никитского бульвара. Ширина его — 40 м — больше чем вдвое превышает ширину Бородинского моста, самого широкого из всех старых московских мостов. В течение часа он может пропускать до 11 тысяч автомашин.

По другую сторону Устьинского моста кольцо продолжается по Толкучему проезду. Былого рынка-толкучки, от которого проезд получил свое название, давно уже нет. Проезд реконструирован (ширина его доведена до 64 м) и уже застроен двумя многоэтажными зданиями.

Через Водоотводный канал кольцо перебрасывается по Комиссариатскому мосту. От моста до угла Климентовского переулка и Новокузнецкой улицы трасса кольца пробивается заново, шириной в 60 м, через кварталы, застроенные ветхими одноэтажными и двухэтажными домами.

Далее кольцо пересекает Пятницкую, Большую и Малую Ордынки и Большую Полянку. На этом участке оно кое-где снова пробивается через застройку, но по большей части использует существующие проезды.

Затем кольцо опять пересечет по мосту, который должен быть здесь построен, Водоотводный канал, пойдет по так называемой «стрелке» (узкому мысу у слияния Москва-реки и Водоотводного канала), мимо воздвигаемого здесь памятника в честь героев Челюскинской эпопеи, снова пройдет (по вновь проектируемому Соймоновскому мосту) над Москва-рекой и ее набережными и вольется в Малую площадь Дворца Советов, у его тылового фасада.

С Берсеневской и Кропоткинской набережными Москва-реки кольцо, как и у Устьинского моста, будет пересекаться в разных уровнях. Движение по набережным пройдет под продолжающимися мост эстакадами.

От площади Дворца Советов кольцо продолжается по своему старому направлению — по бульварам, устроенным в конце XVIII в. на месте скрытых стен Белого города. И на этих отрезках кольца, чтобы создать магистраль, достойную социалистической столицы, необходимо осуществить ряд больших и сложных работ.

Трамвайные пути будут отсюда сняты. На смену трамваю придут автобусы и троллейбусы. Это само по себе несколько

расширит проезжую часть кольца. Все же от зеленых насаждений среди улицы на некоторых участках придется отказаться. Снятые с бульваров деревья будут пересажены во дворы школ, детских садов и жилых домов, а занятое зелеными насаждениями пространство пойдет на увеличение проезжей части кольца и на расширение тротуаров до 4—5 м.

Ширина кольца должна быть доведена по меньшей мере до 50—60 м. Возможно, что для движения 1940 и даже 1941 гг. можно было бы ограничиться меньшей шириной и сохранить бульвары, несколько сузив их для расширения проезжей части кольца. Но в ближайшем будущем их все равно пришлось бы снести. Растягивать эту операцию на несколько приемов было бы явно нецелесообразно.

Ширина улиц определяет лицо города и пропускную способность его проездов на долгое время, и поэтому при реконструкции улиц нельзя исходить из сегодняшних нужд. Надо смотреть в будущее. История реконструкции городов знает случаи, когда при оценке тех или иных мероприятий люди исходили из быстро устаревающих представлений сегодняшнего дня. Уже упоминавшийся нами известный французский архитектор Корбюзье сообщает, что когда в XVII в. кардинал Ришелье проложил в Париже улицу шириной в 9 метров, названную его именем, его обвинили в мании величия. Но улица Ришелье давно уже расширена вдвое, и парижане, вероятно, отнюдь не возражали бы против ее дальнейшего расширения.

Растительность московских бульваров все равно осуждена на скорую гибель. Запыленная, дышащая выхлопными газами автомобилей, сдавленная массивами высоких домов, окруженная со всех сторон асфальтом и камнем, она чахнет, будучи лишена необходимейших условий для нормального произрастания. Это в особенности сказывается на узких участках Бульварного кольца, например на Рождественском, Петровском, Яузском бульварах. Их жалкая, убогая растительность давно утратила всякое оздоровляющее значение и даже перестала служить чисто декоративным целям. Она не ласкает глаз, а скорее оскорбляет его. Создаваемая по генеральному плану широкая сеть больших городских парков и общественных садов, просторные, обильно озеленяемые внутриквартальные дворы с лихвой заменят москвичам сносимые пыльные бульвары с их чахлой растительностью.

Гоголевский бульвар доставит строителям Москвы особенно много хлопот. Внутренний проезд бульвара много выше его зеленой части и еще выше внешнего проезда. Весь бульвар в целом в своем теперешнем виде образует лестницу из трех

огромных ступеней. Срезка грунта на внутреннем проезде и подсыпка на внешнем не помогут, так как разница высот слишком велика. Бульвар будет разбит на два ступенчатых проезда, разделенных озелененным откосом с широкими, архитектурно оформленными гранитными лестницами-сходами. После снятия зеленых насаждений ширина этих двух проездов вместе с тротуарами достигнет 64—68 м.

Застройка Гоголевского бульвара исключительно ответственна. Западный конец его вскоре будет непосредственно примыкать к самому парадному и величественному месту столицы — площади Дворца Советов, и здесь архитектура зданий должна быть полностью подчинена архитектуре Дворца.

За Арбатской площадью кольцо продолжается по Никитскому бульвару, который после сноса деревьев получит ширину в 60—62 м. Дом, закрывающий выход Никитского бульвара на Арбатскую площадь, после снятия зелени окажется посреди уличного проезда. Его, конечно, необходимо снести.

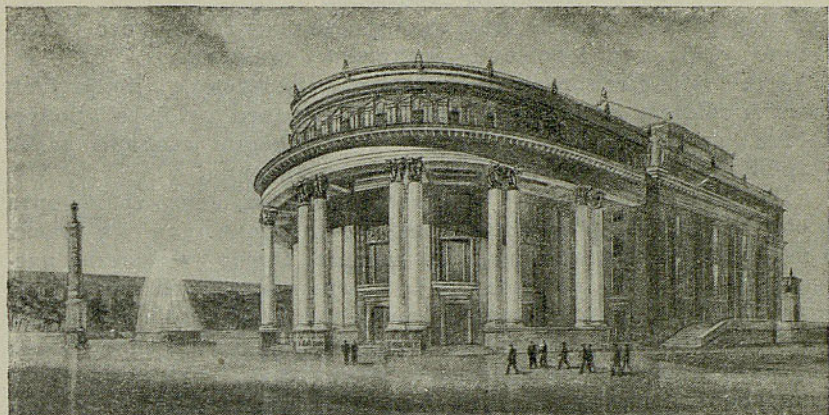
По внутренней стороне Никитский бульвар застроен ценными зданиями: несколько хорошо сохранившихся четырехэтажных зданий, огромный жилой дом № 12, занимающий почти половину длины бульвара, трехэтажный особняк Центрального дома журналистов, небольшое, но архитектурно ценное здание Автомобильного клуба, построенное в начале XIX в. Доменико Жилярди. Эта сторона останется почти без изменений.

С внешней стороны бульвара, рядом с домом № 7, где жил и умер Н. В. Гоголь, недавно построен нарядный восьмиэтажный жилой дом Главного управления Северного морского пути. Излишне крутой поворот бульвара при постройке этого дома был спрямлен. Небольшие, сильно обветшавшие дома этой стороны по мере естественного износа будут заменены новыми крупными зданиями.

Дом, замыкающий выход бульвара к Никитским воротам, будет снесен по тем же соображениям, что и дом у Арбатской площади.

Тверской бульвар от Никитских ворот до Сытинского переулка после сноса зеленых насаждений получит ширину в 70—78 м. От Сытинского переулка, где бульвар приближается к Пушкинской площади, ширину его предположено увеличить до 85 м за счет сноса двухэтажных старых домов по внешнему проезду.

С внутренней стороны бульвара за фасадами ветхих двухэтажных и одноэтажных домов строится большой оперный



Проект оперного театра им. Немировича-Данченко.

театр им. В. И. Немировича-Данченко, со зрительным залом на 1 500 мест. Когда здание театра будет закончено, эти дома будут снесены. На бульвар будет выходить главный фасад театра с полукруглым портиком, украшенным 16 парными мраморными колоннами.

На Пушкинской площади кольцо пересекается улицей Горького, оживленнейшим отрезком одной из важнейших будущих магистралей столицы — Северный порт — завод им. Сталина. Чтобы избавить перекрещивающиеся здесь большие транспортные потоки от необходимости пережидать друг друга у светофора, движение по кольцу будет пропущено через пассаж, т. е. тоннель с подъездными рампами такого же устройства, что и описанный нами пассаж на пересечении Центрального полукольца с Маросейкой. По сторонам пассажа, у обеих его рамп, будут оставлены достаточно широкие проезды для правых поворотов (с Тверского и Страстного бульваров на улицу Горького и с нее на бульвары). Рельеф местности вполне благоприятен для устройства пассажа: центр площади много выше уличного полотна бульваров.

В сильный дождь, а также и при бурном таянии снега стекающая по рампам вода может проникнуть в тоннель. Поэтому перед рампами, вдоль них и в самом тоннеле создаются водоприемники большой пропускной способности. На случай особенно сильных дождей водоприемники могут быть дополнены небольшой насосной установкой для откачки воды. Впрочем, регулярная очистка улиц от снега, уклоны мостовых и пра-

вильное размещение на них водоприемников и без того совершенно устраняют опасность затопления тоннеля.

Для борьбы с гололедицей под асфальтовым покрытием рампы и тоннеля прокладываются трубы, через которые пропускается горячая вода. После теплофикации столицы такое устройство не представит никаких затруднений.

Пассажи чрезвычайно ускоряют передвижение транспорта и облегчают работу водителей машин, но пешеходов они ставят в несколько затруднительное положение. После устройства пассажа пересечь Бульварное кольцо пешеходу будет легко, так как ему придется переждать лишь машины, сворачивающие с кольца на улицу Горького и обратно, но пересечение улицы Горького представит серьезные затруднения, так как в этом направлении машины будут мчаться непрерывным потоком. Поэтому параллельно пассажи, с обеих сторон площади, будут проложены особые подземные переходы для пешеходов.

Страстной бульвар уже значительно расширен. Узкая полоса деревьев, между которыми еще недавно проходили трамвайные пути, снята. Страстной монастырь, его пристройки и ограда снесены. На этом участке Бульварное кольцо уже приобрело весьма значительную ширину, примерно 130—140 м.

С внутренней стороны этот участок целиком застроен большими жилыми домами, три из которых за последние годы были надстроены.

Дом коммунистического университета трудящихся Востока (КУТВ) и соседний с ним жилой дом, очутившиеся после реконструкции бульвара на пути магистрали, никак не служат украшением Пушкинской площади. Судьба этих зданий еще не ясна. Ранее предполагалось передвинуть их на место сносимых ветхих малоэтажных домов. Более вероятно, что они останутся на своих местах, а перед ними будет построено большое общественное здание, может быть для Пушкинского музея. Обращенное своим главным фасадом в сторону улицы Горького, оно украсит площадь и «замкнет» ее, придав ей законченные очертания.

Широкий Нарышкинский бульвар (между Пушкинской улицей и Петровскими воротами), в 1936 г. превращенный в детский парк Свердловского района, остается и сохраняет свое назначение. Парк будет благоустроен и украшен. Зеленая площадь здесь лишь несколько сужается за счет срезки полосы бульвара со стороны внутреннего проезда. Два проезда, совокупная ширина которых вместе с тротуарами достигнет около 60 м, будут, как и теперь, огибать полосу зеленых насаждений. Внутренний, 40-метровой ширины, проезд будет исполь-

зован для транзитного движения. Внешний проезд будет иметь ту же ширину, что и теперь: он предназначается для местного движения.

Ветхие и невысокие дома по обеим сторонам Нарышкинского бульвара постепенно заменятся высокими шести-семиэтажными жилыми домами.

Здание клиники 1-го медицинского института, построенное в конце XVIII в., сохраняется.

Петровский бульвар вместе с собственно бульварной полосой имеет в ширину всего 50 м. Здесь зеленые насаждения будут сняты.

Ветхие одноэтажные и двухэтажные домишки по внутреннему проезду, как и на Страстном бульваре, заменятся новыми высокими зданиями, которые будут возводиться с некоторым отступом от теперешней линии застройки.

Дом, закрывающий выход бульвара на площадь Петровских ворот, как и все такие дома на перекрестках Бульварного кольца, будет снесен.

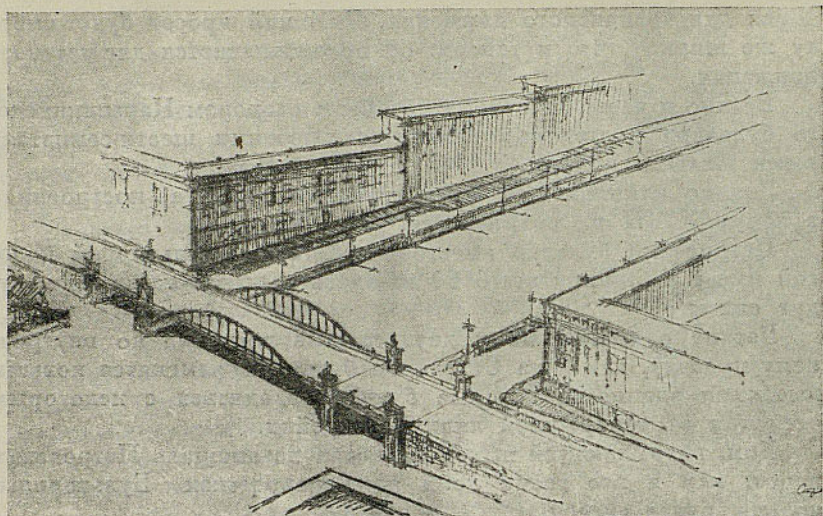
На Трубной площади Бульварное кольцо со временем пересечется новой магистралью Север—Юг, которая пройдет над площадью по эстакаде.

Чахлые деревья Рождественского бульвара снимаются. Полоса, ныне занятая деревьями, предназначается для транзитного движения. Чтобы освободить машины от необходимости преодолевать крутой уклон бульвара, этот транзитный проезд будет проложен в плавно поднимающейся открытой выемке. Теперешние внутренний и внешний проезды останутся в качестве вспомогательных, для местного движения. Крутой уклон внутреннего проезда также будет несколько смягчен.

Таким образом, бульвар приобретает своеобразное трехполосное построение. Проезды будут отделены друг от друга архитектурно оформленными подпорными стенами. Движение на этом узле будет проходить в четырех ярусах (по трем ярусам бульвара и по проходящей над ними эстакаде магистрали Север—Юг).

Дом у Сретенских ворот, стоящий сейчас посреди бульвара, после реконструкции окажется как раз на пути транзитного проезда магистрали. Он будет снесен. Та же участь постигнет со временем и ветхие одноэтажные и двухэтажные строения на внутреннем проезде бульвара. На их месте возникнут новые высокие и большие дома.

Сретенский бульвар после сноса зеленых насаждений получит ширину от 60 до 80 м. Некоторые трудности представляет ступенчатость бульвара. Здесь, как и на Гоголевском и Рож-



Проект реконструкции Рождественского бульвара.

дественском бульварах, внутренний проезд много выше внешнего, особенно близ Тургеневской площади. Поэтому здесь, как и на Гоголевском бульваре, проезд будет разбит на две части для одностороннего движения, отделенные друг от друга зеленым откосом или подпорной стеной. Украшенная скульптурой, эта стена не только не ухудшит внешний вид магистрали, но даже оживит ее, внося некоторое разнообразие.

Капитальные здания по обеим сторонам бульвара сохраняются. Среди них по внешней стороне бульвара высятся недавно построенный большой жилой дом Наркомата связи. Небольшие, сильно обветшавшие дома будут снесены. При новой застройке резкий поворот бульвара с внешней стороны его, у Костянского переулка, будет смягчен.

Тургеневская площадь становится важнейшим транспортным перекрестком. Здесь трасса кольца вскоре пересечется Новокировской магистралью. Дома между Тургеневской площадью и Водопьяным переулком сносятся, и площадь, таким образом, сольется с площадью у Кировских ворот, где на кольцо выходит старая улица Кирова.

Пересечение транспортных потоков со временем и здесь будет организовано в двух уровнях с помощью пассажа обычного устройства.

Ширина Чистопрудного бульвара в самом узком его месте, у Кировских ворот, — 65 м, в самом широком — 135 м. Здесь, как и на Нарышкинском бульваре, зеленые насаждения сохраняются. Зеленая часть бульвара будет лишь несколько сужена. Отрезаемые от нее полосы пойдут на расширение уличных проездов, которые, как и теперь, будут с обеих сторон огораживать пруд и окружающие его деревья. Каждый из проездов предназначается для одностороннего движения.

Зеленая полоса будет отведена для районного детского парка. Пруд посреди бульвара будет очищен, благоустроен и художественно оформлен. Берега его обрамляются мрамором и гранитом. К воде спустятся красивые гранитные сходы. Здесь, в самом центре столицы, будет создан прекрасный уголок для ребят, где они получают все необходимое для отдыха и развлечений. Участок находящегося здесь поблизости (улица Стопани № 4—6) Дома пионеров расширяется и получает выход на бульвар. Летом Дом пионеров сможет значительную часть своей работы проводить в детском парке у пруда.

По внутреннему проезду бульвар уже на большом протяжении застроен новыми высокими жилыми и общественными зданиями. По внешнему проезду ветхие и малоэтажные дома в недалеком будущем тоже заменятся новыми крупными зданиями.

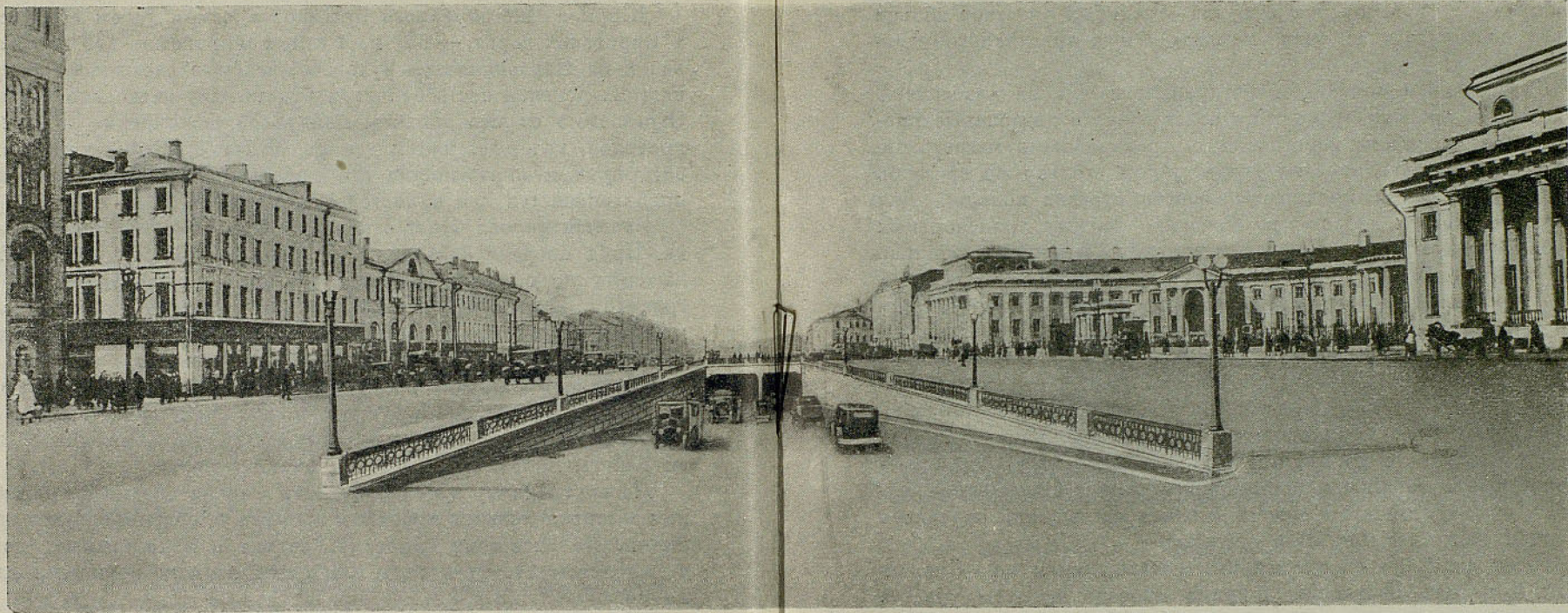
Дома у Покровских ворот, отделяющие внешний проезд Чистопрудного бульвара от внутреннего, будут снесены.

Потоки транспорта у Покровских ворот будут пересекаться в разных уровнях. Движение по кольцу будет пропущено под площадью, в тоннеле обычного типа, с постепенно углубляющимися открытыми рампами. Движение по Покровке пройдет над тоннелем, по площади.

Выход Покровского бульвара на площадь Покровских ворот теперь представляет собой два узких 13-метровых переулка, разделенных несколькими ветхими домами. Позади этих домов расположена небольшая Хохловская площадь. Дома эти сносятся, и Хохловская площадь сливается с расширенной площадью Покровских ворот.

Площадь уже частично оформлена новой застройкой. В 1937 г. на месте нескольких снесенных ветхих двухэтажных домишек здесь построен большой восьмизэтажный жилой дом.

Зеленые насаждения Покровского бульвара будут сняты. На участке от Хохловской площади до Казарменного переулка к бульвару прирезается просторный двор перед казармами им. Дзержинского, и проезд, таким образом, значительно расширяется. От Казарменного переулка до улицы Обука для



Проект уличного тоннеля на Колхозной площади.

расширения кольца сносится несколько малоценных домов по обеим сторонам бульвара.

В месте выхода на Покровский бульвар Вузовских переулков кольцо в будущем пересечется новой магистралью, заново пробиваемой от площади Ногина к Проломной заставе.

Яузский бульвар после снятия деревьев и сноса нескольких домов по внешнему проезду получит ширину около 60 м. Поворот бульвара при новой застройке будет смягчен. Отсюда кольцо пойдет по прямой через площадь у Яузских ворот и, перейдя через Устьинский мост, продолжится в Замоскворечье.

Кольцо, таким образом, замыкается. Просторная, упорядоченная кольцевая магистраль, растянувшись почти на 10 км, опояшет центр Москвы, пересекая все радиальные магистрали.

* * *

Садовому кольцу в уличной сети Москвы отведена роль не менее, если не более важная, чем Бульварному кольцу.

Сегодняшнее Садовое кольцо на большом протяжении уже далеко не то, чем оно было всего несколько лет назад. Нет больше варварских булыжных мостовых, по которым, громяхая, катились подводы ломовиков, — их заменила асфальтовая мостовая, накатанная автомобилями до зеркального блеска. Сняты сужавшие улицу жалкие палисады. На месте снесенных одноэтажных домишек появились многоэтажные здания. Близ тротуаров стройными рядами растянулись красивые мачты с подвешенными на них троллейбусными проводами и большими матовыми фонарями. На некоторых участках Садовое кольцо уже теперь, хотя реконструкция его еще далеко не завершена, сможет смело выдержать конкуренцию с лучшими улицами мировых городов.

Преимущества, принесенные реконструкцией кольца, в первую очередь были по достоинству оценены водителями московского автотранспорта. Статистика ОРУД (Отдела регулирования уличного движения) показывает, что немедленно после ре-

конструкции транспортная загрузка отдельных участков кольца резко повышалась за счет переноса сюда транзитного движения с других улиц.

Единственная помеха, от которой пока еще не избавлены водители машин, следующих по кольцу, — это длительные простои у светофора на пересечениях с радиальными магистралями. Иногда на эти простои уходит почти столько же времени, сколько на проезд предшествовавшего отрезка кольца. Для устранения этого явления на наиболее важных транспортных перекрестках будут сооружены пассажи, т. е. уличные тоннели уже описанного нами устройства.

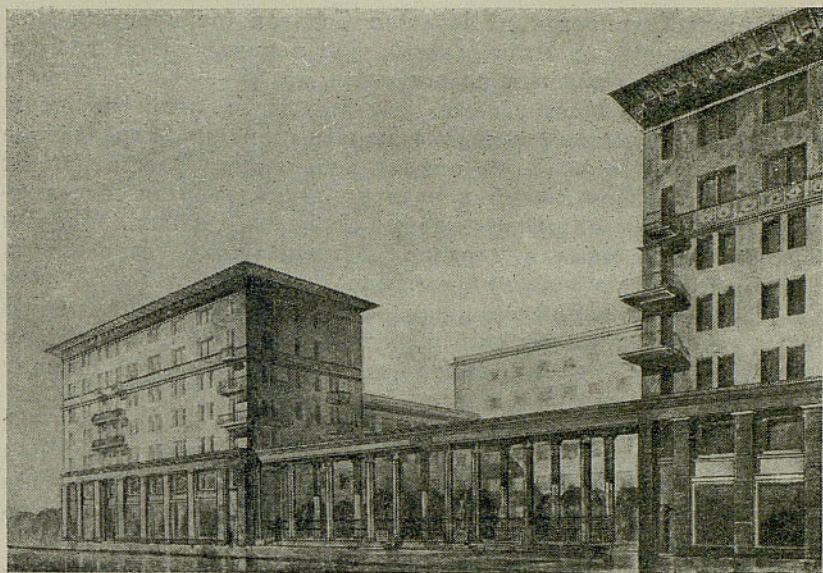
У Крымской площади Садовое кольцо в недалеком будущем пересечется величественным проспектом Дворца Советов — самой парадной магистралью столицы. Отсюда трасса кольца направляется по Зубовскому бульвару. В начале 1937 г. зеленые насаждения бульвара, отнимавшие у него добрую половину его ширины, были снесены, и с тех пор уличный проезд стал здесь достаточно просторным: его теперешняя ширина — около 60—70 м. Здание, замыкавшее выход бульвара на Зубовскую площадь, после снятия зеленых насаждений очутилось посреди магистрали и было снесено.

Тогда же были сняты зеленые насаждения и на Смоленском бульваре. Нынешняя ширина проезда на этом участке также вполне удовлетворительна — 66—90 м.

Смоленская площадь представляет собой сложный транспортный узел. Здесь вскоре будут скрещиваться несколько больших потоков движения: по Садовому кольцу, с Арбата к Киевскому вокзалу, с Плющихи на Арбат и в Гагаринский переулок, с Гагаринского к Киевскому вокзалу. Гагаринский, этот тихий, сонный переулок, с его крохотными дворянскими особнячками, будет продолжен до Смоленской площади и превратится в широкую подсобную магистраль, ведущую к площади Дворца Советов.

Пассаж здесь необходим в первую очередь. Движение по Садовой будет пропущено под Смоленской площадью, в тоннеле. Рампа тоннеля будет начинаться с одной стороны у выхода на площадь у Гагаринского переулочка, а с другой стороны — у станции метро на Новинском бульваре.

Намеченная высота тоннеля — 5 м — вполне достаточна для пропуска двухэтажных автобусов и троллейбусов, которые в недалеком будущем появятся на улицах Москвы. Для пешеходов, пересекающих Арбат и Смоленскую улицу, будут устроены подземные переходы, соединяющие между собой противоположные тротуары этих улиц.



Проект строящегося дома Осоавиахима на Смоленском бульваре.

Новинский бульвар был освобожден от зеленых насаждений одновременно с Zubовским и Смоленским. Наиболее здоровые деревья тогда же были пересажены в расположенные поблизости внутриквартальные сады. Летом 1937 г. был снесен торцовый дом, замыкавший выход Новинского бульвара на площадь Восстания, и уличный проезд приобрел здесь ширину от 55 до 83 м.

У Кречетниковского переулка со временем пройдет перерезающая Садовое кольцо новая улица — Новый Арбат.

У площади Восстания машины, следующие по кольцу, будут останавливаться перед светофором только для пропуска сравнительно негустого движения с улицы Воровского на Баррикадную и обратно. Основной транспортный поток — движение с Малой Никитской (превращаемой в прямое продолжение улицы Герцена) на Красную Пресню и в обратном направлении — будет пропущен под площадью, в тоннеле.

Некоторая коленчатость Садового кольца, вызываемая выступающими вперед (по отношению к линии внутренней стороны кольца) домами между улицей Герцена и Малой Никитской, после сноса этих строений будет устранена.

Садовая-Кудринская и Большая Садовая (от площади Восстания до площади Маяковского) еще в начале 1936 г. были очищены от палисадов и расширились до 55—60 м.

От площади Маяковского до Малой Угольной площади, т. е. до пересечения кольца с Каретным рядом, параллельно Садовой-Триумфальной, на очень небольшом расстоянии от нее проходит Оружейный переулок. Узкий квартал, отделяющий Садовую от Оружейного переулка, занят главным образом невысокими и изрядно обветшавшими строениями. Все эти дома, а также и четырехэтажный угловой дом (№ 72/2), выходящий на площадь Маяковского, со временем будут снесены. Оружейный переулок сольется с Садовой, и кольцо на этом отрезке приобретет внушительную ширину в 96—100 м.

На площади Маяковского, где Садовое кольцо пересекается улицей Горького, движение по кольцу будет пропускаться под площадью, через тоннель. Рельеф местности для этого вполне благоприятен: оба отрезка кольца по сторонам площади расположены ниже ее.

Рампа тоннеля со стороны Большой Садовой начнется напротив Театра народного творчества. Тоннель пройдет под площадью и фундаментом дома № 72/2, а рампа со стороны Садовой-Триумфальной расположится рядом с теперешним тротуаром ее внешней стороны. Со временем, когда дом № 72/2 и вся застройка между Садовой-Триумфальной и Оружейным переулком будут снесены, рампа окажется как раз посередине магистрали. По сторонам обеих рамп, как и у всех пассажиров, останутся широкие (не менее 9 м каждый) проезды для правых поворотов. У въездов в рампы, с обеих сторон пассажира, намечено поставить по обелиску восьмиметровой высоты. Ночью они будут освещаться. Назначение их — служить ориентиром для водителей транспорта. Рампы будут отделены от уличного полотна облицованными камнем подпорными стенками с карнизом и красивой чугунной решеткой. Уклон в рампах будет не более 5,5 процента (5,5 м понижения на 100 м протяженности).

Пешеходы в тоннель допускаться не будут. Для них параллельно тоннелю, с обеих его сторон, сооружаются два особых подземных перехода. Эти переходы, возможно, будут оборудованы эскалаторами.

У пересечения Садового кольца с Малой Дмитровкой и Каляевской образуется небольшая площадь. Здесь также намечено построить тоннель обычного типа для пропуска одного из транспортных потоков под площадью.

На пересечении кольца с Каретным рядом и Краснопролетарской улицей, где движение сравнительно невелико, будет сохранена система поочередного пропуска машин с обычной сигнализацией светофором.

Садовая-Самотечная (от Малой Угольной площади до Колхозной площади) после снятия палисадов уже получила достаточную ширину в 70—80 м.

Между этими двумя площадями, ближе к Колхозной, расположена Самотечная площадь. Здесь со временем трассу Садового кольца должны пересечь два «луча» парной магистрали Север—Юг с расположенным между ними зеленым «клином» (с юга — Цветной бульвар, с севера — Самотечный).

Самотечная площадь лежит в низине. И по Садовой-Сухаревской, и по Садовой-Самотечной к ней ведут значительные уклоны. Садовое кольцо здесь как бы провисает. Пропуск движения по кольцу под площадью неосуществим, так как спуски в тоннель получились бы чрезмерно крутыми. Поэтому, по одному из проектов, было предложено соорудить над трассой Садового кольца большую эстакаду, протяженностью около 600—700 м, которая перекрыла бы Самотечную площадь и примыкающие к ней отрезки Садовых. Движение по обоим лучам магистрали Север—Юг тогда проходило бы по поверхности площади, под эстакадой, а движение по кольцу — по эстакаде.

Недостатком этого проекта является весьма высокая стоимость эстакады. На ближайшие годы здесь, очевидно, придется сохранить обычную систему поочередного пропуска машин.

На Колхозной площади Садовое кольцо пересекается Сретенкой и ее продолжением — 1-й Мещанской. Транзитное движение по кольцу будет здесь пропускаться под площадью в тоннеле, а движение со Сретенки на Мещанскую и обратно — по поверхности. Для пешеходов, пересекающих Сретенку и 1-ю Мещанскую, будут сооружены подземные переходы.

От Колхозной площади до площади Красных ворот¹ сохраняется теперешняя ширина кольца — от 54 до 80 м.

Несколько не доходя до Красных ворот, близ Уланского переулка, Садовое кольцо вскоре будет пересекаться Новоки-

¹ Название свое площадь получила по стоявшим в самом центре ее красным воротам. Ворота эти были воздвигнуты московским купечеством в 1742 г. для торжественной встречи царицы Елизаветы Петровны. В 1752 г. на месте их, по проекту архитектора Д. Ухтомского, были поставлены каменные ворота. Так они и простояли здесь, загромождая площадь и затрудняя уличное движение, до 1928 г., когда их снесли по распоряжению Моссовета.

ровской улицей. Здесь также пересечение транспортных потоков будет организовано в разных уровнях. Движение по Новокировской пройдет под кольцом, в тоннеле.

У площади Красных ворот кольцо пересекается старой улицей Кирова. Сюда же выходят Новая Басманная и Каланчевская улицы, Кировский проезд и Хоромный тупик. Тем не менее, транспортная загрузка площади, как показал учет уличного движения, не так уже велика, что объясняется, в первую очередь, работой Сокольнического радиуса метро. В дальнейшем значительную часть движения снимет с площади Новокировская улица. В силу этих причин здесь нет необходимости прибегать к устройству пассажа.

Площадь несколько расширяется за счет сноса здания на углу Каланчевской улицы. Вестибюль метро впоследствии будет перенесен в первый этаж одного из угловых зданий.

Из четырех угловых домов площади сохранится, вероятно, только один — здание НКПС. Это старинное сооружение, построенное еще в 1753 г. (бывш. Запасный дворец), в 1934 г. было надстроено на два этажа, увенчано башней и заново архитектурно оформлено по проекту покойного академика архитектуры И. А. Фомина. На остальных углах будут построены новые здания: по углам Кировского проезда намечено построить кинотеатр и большой жилой дом, на углу Каланчевской улицы — здание общественного назначения. Все эти дома будут не выше шести-семи этажей. Господствовать на площади будет, как и теперь, здание НКПС, расположенное в самой высокой ее точке.

На площади намечено поставить памятник В. И. Чапаеву.

У здания НКПС будут организованы две площадки-стоянки для автомашин: одна — вдоль его фасада, другая — на месте теперешнего сквера. Широкий проезд, образуемый слиянием Каланчевской и Новой Басманной у выхода их на площадь, четко разделится этой второй площадкой на две проезжих части. Обрамляющие площадку тротуары будут служить также «островками безопасности» для пешеходов. На этих «островках» пешеход, пройдя одну половину уличного проезда, сможет выждать удобный момент для перехода другой половины.

Садовая-Черногрязская будет расширена до 45—60 м. Дома по внутренней стороне кольца, между Большим Харитоньевским переулком и Покровкой, сносятся. Новые дома будут возводиться с отступом от теперешней линии застройки на 10—15 м. Дома, стоявшие посреди площади Земляного вала, были снесены еще несколько лет назад.

У площади Земляного вала на Садовое кольцо выходят Покровка и ее продолжение — Марксова улица. Это также один из важнейших транспортных перекрестков на Садовом кольце. По числу экипажей, проходящих в час наиболее оживленного движения, площадь Земляного вала уступает только Колхозной площади и площади Маяковского. В 1937 г. за час максимума через Колхозную площадь проходило 1 665 экипажей, через площадь Маяковского — 1 291, через площадь Земляного вала — 1 071 экипаж.

Движение по кольцу пройдет здесь через пассаж, под площадью. Для пешеходов, пересекающих Покровку и Маркову улицу, намечено создать подземные, пятиметровой ширины, переходы, возможно даже с эскалаторами.

У Большого Казенного переулка на Садовую-Земляной вал в будущем выйдет новая магистраль, пробиваемая от Покровских ворот. Далее Садовая проходит мимо площади Курского вокзала, расположенной с внешней стороны кольца, и подходит к улице Обуха (бывш. Воронцово поле), где Садовую в будущем пересечет еще одна новая магистраль, заново пробиваемая от площади Ногина к Проломной заставе. Близ пересечений с этими новыми магистралями для пешеходов, пересекающих Садовое кольцо, будут установлены «островки безопасности».

Садовая-Земляной вал до Высокого моста через Яузу имеет в самой широкой своей части 51 м, в самом узком месте — 32 м. Весь этот отрезок кольца расширяется до 55—60 м. Имеющийся здесь значительный уклон будет смягчен обычным способом — срезкой и подсыпкой грунта.

По Высокому мосту через Яузу Садовая-Земляной вал подходит к Таганской площади. За мостом, недалеко от него, Садовая пересекается Ульяновской улицей, преобразуемой в широкую магистраль, которая соединяется далее с Тулинской улицей и шоссе Энтузиастов. Здесь рельеф местности такой же, как на Самотечной площади. Направо и налево от Ульяновской улицы тянутся по Садовой значительные подъемы. Движение по Садовой пройдет на этом перекрестке по эстакаде, а движение с Ульяновской на Тулинскую и обратно — по поверхности уличного проезда.

Теперешняя ширина участка Садовой-Земляного вала между Яузой и Таганской площадью — 23—28 м — будет доведена до 54 м.

На Таганской площади движение весьма напряженное, в особенности на пересечении кольца с Радищевской улицей. Радищевская вскоре станет отрезком мощной магистрали Се-

верный порт — завод им. Сталина, и движение по ней, несомненно, сильно возрастет. Кроме нее в Таганскую площадь вливаются с юго-востока еще четыре улицы: Воронцовская, Таганская, Марксистская и Большая Коммунистическая.

Самые загруженные направления на площади — это Садовое кольцо и будущая магистраль Северный порт — завод им. Сталина. Движение по кольцу будет пропускаться здесь под площадью, в тоннеле обычного устройства, с под'ездными открытыми рампами и боковыми проездами для правых поворотов. Для пешеходов, пересекающих магистраль Северный порт — завод им. Сталина, будут устроены подземные переходы.

Еще недавно за Таганской площадью Садовое кольцо, пройдя по Народной улице, пересекало Москва-реку по старому узкому Краснохолмскому мосту и, делая резкий поворот, продолжалось по Краснохолмской улице до Зацепского вала.

В апреле 1938 г. кольцо на этом отрезке получило несколько иное направление.

Старый Краснохолмский мост, построенный шестьдесят с лишним лет назад, был снят и заменен новым. Новый Краснохолмский мост — самый большой из всех новых московских мостов. Ширина его — 40 м. Длина перекрывающего реку пролета — 160 м. Мосты с пролетами такой протяженности насчитываются в мире лишь единицами. Как и все новые московские мосты, он высоко поднят над водой. По обе стороны реки мост эстакадами продолжается над набережными. Длина его вместе с эстакадами и подходами к ним достигает 725 м. Движение по набережным пройдет под эстакадами. В подходах к мосту будут размещены гаражи, рассчитанные на одновременную стоянку 500 машин.

Новый мост пересекает реку наискось, под углом в 38°. Такое направление моста несколько увеличило протяженность речного пролета, но зато устранило резкий поворот Садового кольца, соединило Таганскую площадь с Зацепским валом по прямой и сократило расстояние между ними примерно на 100 м.

Это гигантское сооружение резко изменило всю планировку прилегающих районов. Эстакада левого берега протянулась почти до Таганской площади, правая эстакада — до Садовнической улицы. Народная и Краснохолмская улицы перестали быть отрезками Садового кольца — их заменило полотно моста и эстакад. Пятиэтажный дом № 77 по Садовнической улице, стоявший на пути правой эстакады, в начале 1937 г. был разрезан на две части, и одна из них была передвинута на новое место.

В нескольких десятках метров от конца правой эстакады трассу Садового кольца перерезает Водоотводный канал. Кольцо перебрасывается через канал по новому, недавно построенному Малому Краснохолмскому мосту и за ним продолжается по Зацепскому валу, который будет расширен с 28 до 60 м.

К Зацепскому валу с внешней стороны примыкает площадь Павелецкого вокзала. Она будет расширена примерно до 3 га и приобретет форму трапеции. В центре площади намечено разбить сквер с памятником С. М. Кирову.

Сейчас же за вокзальной площадью трасса Садового кольца пересекается Новокузнецкой улицей. Движение по кольцу здесь также будет пропускаться через пассаж обычного типа. Для пешеходов, пересекающих Новокузнецкую и ее продолжение по внешней сторону кольца — Дубининскую улицу, предполагается устроить подземные переходы.

От Новокузнецкой улицы до Добрынинской площади кольцо проходит по Валовой улице, а между Добрынинской и Октябрьской площадями — по Коровьему валу. Обе эти улицы будут расширены до 60 м.

На Добрынинской площади кольцо пересекается магистралью Север—Юг, а у Октябрьской площади — реконструируемой магистралью Якиманка — Большая Калужская. Движение по кольцу на этих перекрестках также будет пропущено под площадями, в тоннелях.

За Октябрьской площадью трасса кольца продолжается по Крымскому валу, расширяемому с 28—30 до 75—120 м, и перебрасывается через Москва-реку по новому Крымскому мосту.

Старый Крымский мост весной 1936 г. был передвинут вниз по течению на 50 м и впоследствии разобран. На его месте уже построен первый в Москве цепной висячий мост. С реки он кажется легким, почти воздушным, но на самом деле стальное кружево его пролета, растянувшегося на 168 м, весит около 10 тысяч тонн.

Над набережными, с обеих сторон реки, мост продолжен постепенно снижающимися эстакадами. Движение по набережной проходит под эстакадами, пересекаясь с движением по мосту в разных уровнях.

Со стороны Крымского вала эстакада моста протянулась вплоть до Центрального парка культуры и отдыха им. А. М. Горького.

Общая длина моста с обеими эстакадами и подходами достигает почти 700 метров. Ширина его — 38,5 м — почти в три раза больше ширины старого моста.



Старый Крымский мост.

Перейдя по мосту через Москва-реку, кольцо сливается с Зубовским бульваром, заканчивая здесь свой 15-километровый «пробег» вокруг Москвы.

* * *

Расширение Садовых улиц и снос торцовых домов принесли с собой несколько неожиданные последствия для площадей Садового кольца. Они оказались как бы «с'еденными» шириной уличных проездов. На месте замкнутых, пространственно ограниченных площадей образовались расширенные перекрестки, своеобразные «раструбы», плавно сливающиеся с уличными проездами.

В просторах этих площадей-перекрестков совершенно теряются старые двух- и трехэтажные дома, не говоря уже об уцелевших на некоторых площадях одноэтажных домишках.

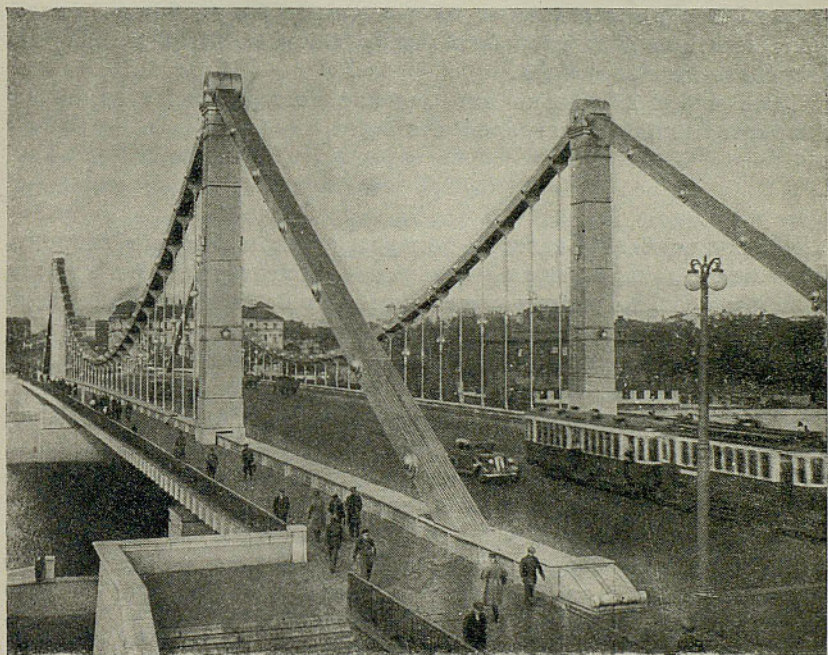
Старая застройка кольца не только на площадях, но и почти на всем его протяжении весьма неудовлетворительна. Новые крупные здания пока еще резко выделяются на общем фоне прижатых к земле низких маленьких домов. Одни из этих

строений будут снесены для расширения кольца, другие — чтобы освободить место для новой застройки.

Все сколько-нибудь крупные старые дома, за редким исключением, будут сохранены. Некоторые из них будут надстроены и заново архитектурно оформлены. Много домов по Садовому кольцу уже надстроено. Из таких зданий интересен старый двухэтажный дом по Новинскому бульвару (№ 23), в начале 1935 г. надстроенный на четыре этажа.

Архитектурно ценные здания, даже одноэтажные, как, например, уже упоминавшийся нами дом № 20 по Новинскому бульвару, занимаемый Книжной палатой, также сохраняются.

Во избежание затемнения улицы и ухудшения ее проветривания желательно, чтобы совокупная высота двух противоположных зданий, если, конечно, оба они выходят фасадами непосредственно на красную линию, была не больше ширины улицы. Большая ширина Садового кольца представляет в этом отношении значительные возможности. Новые дома здесь будут строиться не ниже шести-семи этажей, а на наиболее ши-



Новый Крымский мост.

роких отрезках кольца, на площадях, на углах пересекающих кольцо магистралей и там, где это архитектурно выигрышно, — и большей высоты.

У сохраняемых невысоких, но архитектурно ценных старинных зданий новая застройка будет вестись так, чтобы эти памятники архитектуры прошлого не оказались «задавленными» огромными масштабами соседних зданий. Такие приемы застройки придется применить и у здания Книжной палаты (на Новинском бульваре), и у дома, занимаемого Институтом им. Склифасовского (на Садовой-Колхозной). Прекрасные старинные здания, перемежаясь с массивами новых многоэтажных домов, придадут застройке кольца живописность и архитектурное разнообразие.

Последние годы уже обогатили Садовое кольцо рядом ценных зданий. На некоторых, правда, пока еще небольших, участках кольца, например на Земляном валу, архитектурный облик улицы определяют уже эти новые дома.

Во многих местах новые дома будут строиться с курдонерами — просторными озелененными дворами перед фасадом здания. Внутриквартальные дворы также будут богато озеленены, и в широких разрывах между домами зелень выйдет непосредственно на улицы.

Уже через несколько лет Садовое кольцо станет одной из живописнейших магистралей столицы.

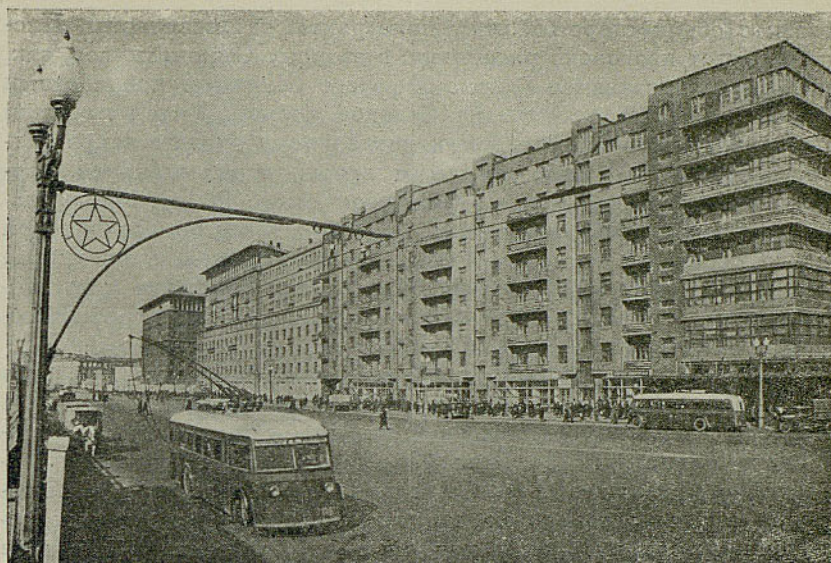
* * *

Поблизости от Садового кольца, по внешнюю его сторону, создается дополняющая кольцевые магистрали система прямых обходных магистралей, соединяющих между собой важнейшие городские вокзалы.

Одна из них, протяженностью немногим менее 5 км, соединит Киевский вокзал с Белорусским и Савеловским вокзалами. От Бородинского моста магистраль сначала пройдет по Смоленской набережной, а затем вплоть до Белорусского вокзала пробивается заново через малоценную застройку, дворы и пустыри, проходя по идеально прямой линии.

От Белорусского вокзала магистраль такой же прямой линией пройдет по направлению Бутырского вала к Савеловскому вокзалу, получая здесь выход на север — по Бутырской улице, на восток и запад — по проектируемому Новому Бульварному кольцу.

Вторая вокзальная магистраль, также идеально прямая, протяженностью в 4 км, свяжет Белорусский вокзал с Комсомоль-



Новые дома на Садовой близ Курского вокзала.

ской площадью и ее тремя вокзалами: Казанским, Ярославским и Октябрьским. У концов своих она соединится с Ленинградским шоссе и Кировским проспектом.

На своем пути эта вокзальная магистраль пересечет магистраль Север — Юг. Трасса вокзальной магистрали с обеих сторон расположена несколько выше магистрали Север — Юг. Чтобы транспортные потоки пересекались здесь в разных уровнях, движение по вокзальной магистрали предусмотрено пропускать над магистралью Север — Юг по эстакаде, с обеих сторон которой будут оставлены 9-метровые боковые проезды для правых поворотов. Эта эстакада будет весьма внушительным сооружением. Длина ее запроектирована в 875 м, ширина — 32 м.

Третья вокзальная магистраль, в 4 с небольшим километра, свяжет Комсомольскую площадь с Курским вокзалом и Абельмановской заставой. У концов своих она получает выход на Кировский проспект, Таганскую улицу и Новое Бульварное кольцо.

Центральной площадью этой магистрали будет площадь Курского вокзала. Здание вокзала надстраивается на один

этаж; с обеих сторон к нему пристраиваются павильоны. Площадь будет несколько расширена в сторону Сыромятников, так, чтобы все вокзальное здание вместе с боковыми павильонами было полностью открыто на Садовое кольцо. Уклон площади по направлению от Садовой к вокзальному зданию сохраняется. Посреди площади создается строго горизонтальная площадка полукруглой формы (радиусом около 50 м), предназначенная для стоянки автомашин. Она будет представлять собой нечто вроде подковы, вдавленной в поверхность площади. Со стороны вокзала площадка будет открыта, а с боков и со стороны Садового кольца она будет отделена от площади невысокой полукруглой подпорной стеной.

Вокзальная магистраль пройдет у самого фасада Курского вокзала, между ним и площадкой для автомашин, на уровне первого этажа вокзального здания. Подъезды к вокзалу с Садового кольца пройдут вдоль боковой застройки площади. Постепенно поднимаясь, они будут подводить транспорт и пешеходов непосредственно ко второму этажу вокзала, где сосредоточиваются все операции по обслуживанию пассажиров дальнего следования. Такое устройство отделит движение по вокзальной магистрали от движения к вокзалу с Садового кольца.

Смыкаясь друг с другом у вокзальных площадей, обходные вокзальные магистрали охватывают оживленнейшую часть столицы с запада, севера и востока.

* * *

Следующая кольцевая магистраль, оббегающая вокруг почти всей сегодняшней Москвы, во всяком случае, вокруг всех ее наиболее застроенных и заселенных районов — Новое Бульварное или так называемое третье кольцо.

Протяженность этого кольца — 26 км. Часть его проходит по улицам старого Камер-Коллежского вала, но еще большая часть направляется по другим улицам и переулкам, прокладывается заново через пустыри и пробивается через жилые кварталы, застроенные, главным образом, деревянными одноэтажными, редко двухэтажными домишками.

От Хамовнической набережной кольцо пойдет к Ростовской набережной, но не вдоль реки, а напрямик, по направлению Олсуфьевского переулка.

У Ростовской набережной кольцо пересечет Москва-реку по мосту, который для него предполагается здесь построить, и выйдет на площадь Киевского вокзала.

От вокзала кольцо пробивается к Дорогомиловской набережной, где также должен быть сооружен для него новый мост. Перейдя по этому мосту через Москва-реку, кольцо направится на север к Звенигородскому шоссе.

Несколько не доходя до этого шоссе, кольцо примыкает к Площади 1905 года, которая коренным образом реконструируется и становится одним из парадных мест этого района столицы. Площадь приобретет форму треугольника. Одна из ее сторон будет занята музеем, посвященным революционному восстанию 1905 г. Этой же теме будет посвящено и скульптурное оформление площади.

За Звенигородским шоссе кольцо проходит вдоль зеленой территории Ваганьковского кладбища, пересекает по путепроводу пути Белорусской железной дороги и по Беговой улице направляется к пересечению с Ленинградским шоссе.

От Ленинградского шоссе кольцо пройдет параллельно Старой Башиловке, повернет направо на Нижнюю Масловку и по ней дойдет до площади, образуемой на стыке Бутырского вала и Новослободской улицы, близ Савеловского вокзала.

Далее кольцо по Сущевскому валу продолжается до Ржевского вокзала.

От вокзала оно по прямой дойдет до юго-западного угла Сокольнического парка и пересечет Кировский проспект у Гавриковой улицы, в том месте, где Краснопрудная улица сливается с Русаковской. Пройдя по Гавриковой улице, кольцо перебрасывается по сооружаемому здесь путепроводу через пути Ленинской железной дороги, пересекает Ольховскую улицу и поворачивает к югу, проходя сначала по Бауманскому переулку, а затем по Бауманской и Салтыковской улицам.

У конца Салтыковской трасса кольца упирается в Яузу. Здесь должен быть сооружен мост. Пройдя по нему через Яузу, кольцо дойдет до Золоторожского вала.

Отсюда до Крестьянской заставы Новое Бульварное кольцо направляется по линии старого Камер-Коллежского вала — Золоторожскому, Рогожскому и Покровскому валам.

Невдалеке от Крестьянской заставы кольцо пересечет будущую магистраль Северный порт — завод им. Сталина и далее будет переброшено через Москва-реку по Новоспасскому мосту.

Это один из немногих старых московских мостов, сохраняемых и после реконструкции столицы. В 1937 г. его быки и устои были подняты на необходимую высоту (8,6 м над уровнем реки). После этого к нему с обеих сторон были пристроены эстакады, проходящие над набережными. Таким образом,

и здесь движение по набережным пересекается с движением по мосту в разных уровнях. Ширина моста осталась прежней (вместе с тротуарами около 22 м), но длина его после пристройки эстакад увеличилась почти вчетверо — со 139 до 500 м. Изменилось и оформление моста: устои его облицованы гранитом, старые перила заменены новой решеткой, сооружены лестницы-сходы с моста на набережные, поставлены новые фонари.

Эстакада моста на правом берегу реки оканчивается на Кожевнической улице. Отсюда кольцо по Дербеневской улице, 2-му Кожевническому и Арсеньевскому переулкам продолжается до пересечения с Серпуховским шоссе.

От этого пересечения кольцо направляется к Центральному парку культуры и отдыха им. А. М. Горького. Над парком оно пройдет по эстакаде. Перейдя далее по сооружаемому здесь Титовскому мосту через Москва-реку, кольцо смыкается с отрезком, начинающимся от Хамовнической набережной.

Большая часть отрезков кольца получает ширину в 60 м, т. е. почти вдвое больше ширины улицы Горького у Белорусского вокзала.

Новое кольцо недаром получит название Бульварного. На многих своих участках оно пересечет большие зеленые массивы: парк культуры им. А. М. Горького, Девичье поле, Краснопресненский парк, Ваганьковское кладбище, Петровский парк, парки, создаваемые на месте Миусского и Лазаревского кладбищ, юго-западный угол Сокольнического парка, озелененные набережные Яузы, зеленую площадь у Абельмановской заставы и т. д.

Улицы кольца будут застраиваться главным образом большими, высокими жилыми домами. На площадях и перекрестках будут сооружаться также и здания общественного назначения.

На своем 26-километровом протяжении Новое Бульварное кольцо прорежет все радиальные магистрали, идущие от центра столицы, и ряд улиц, расходящихся веером от площадей Бульварного и Садового колец. Кроме того, кольцо пересечет в четырех местах Москва-реку и в одном месте Яузу. Этим создается удобная транспортная связь каждого из участков кольца с центром, набережными, превращаемыми в одну из важнейших магистралей столицы, и всеми площадями Бульварного и Садового колец.

Но основное значение кольца не только в этом. Районы, прилегающие к Новому Бульварному кольцу, раньше могли со-

общаться между собой только через центр или через площади-перекрестки Бульварного и Садового колец. Теперь же эти районы получают прямую транспортную связь между собой по новому кольцу в обход и центра и этих площадей.

* * *

За пределами Нового Бульварного кольца, по внешнюю его сторону, остаются только те из районов Москвы, которые еще сегодня, по старой памяти, обычно называются «окраинами». Но «окраины» эти — Сокольники, Черкизово, Богородское, Петровский парк, Всехсвятское, Дантауэровка, Усачевка, Потылиха и др. — уже теперь густо заселены, а вскоре разрастутся еще больше и станут вполне благоустроенными районами столицы.

За кольцом остаются также крупнейшие городские парки: большая часть парка культуры и отдыха им. А. М. Горького с прилегающим к нему огромным зеленым массивом Ленинских гор, Краснопресненский, Петровский, Тимирязевский, Пушкинский (бывш. Останкинский) им. Дзержинского, Сокольнический парки, Измайловский парк им. Сталина.

Вне кольца расположены также и многие из крупнейших промышленных предприятий.

Затем необходимо учесть, что в недалеком будущем, по мере застройки, к городу будет прирезан ряд новых территорий: в первую очередь — новый Юго-западный район; затем, в восточной части, — Измайлово, Перово и Кусково; с юго-востока — Текстильщики, Люблино, Новинки, Нагатино; с запада — села Терехово, Мневники, Хорошево и Щукино; с севера и северо-запада — Тушино, Захарково, Ховрино, Авиагородок, Лихоборы, Медведково.

Чтобы связать между собой все эти районы, парки и заводы без обязательного проезда через центр или через Садовое и Новое Бульварное кольца, создается еще одна обходная кольцевая магистраль — Парковое или четвертое кольцо.

От проспекта Дворца Советов, в том его месте, где теперь станция Ленинские горы, кольцо пойдет на северо-запад по линии Окружной железной дороги (дорога будет отсюда выведена). Перейдя по мосту, который здесь будет построен, через Москва-реку, кольцо направится вдоль сооружаемого здесь Дорогомиловского канала, пересечет Можайское шоссе и снова дойдет до Москва-реки. Здесь также намечено построить мост.

По другую сторону Москва-реки кольцо пройдет мимо зеленого массива Краснопресненского парка, пересечет Хорошевское шоссе и, поворачивая к северо-востоку, направится к Ленинградскому шоссе. Пересекаясь с ним у поселка «Сокол», во Всехсвятском, кольцо пойдет далее на северо-восток через Коптево.

Отсюда оно повернет на восток, мимо южной границы Пушкинского (бывш. Останкинского) парка им. Дзержинского и дойдет до Ярославского шоссе.

От шоссе кольцо по прямой направится к Сокольническому парку и селу Богородскому. Далее оно прокладывается через Черкизово и, поворачивая на юг, у Преображенской площади пересекает Кировский проспект. По Преображенскому и Измайловскому валам кольцо доходит до Семеновской площади, пересекает шоссе Энтузиастов и поворачивает к юго-западу.

Перерезав Остаповское шоссе, кольцо пересекает недалеко от Кожухова магистраль Северный порт — завод им. Сталина, доходит до Москва-реки и на некотором протяжении идет вдоль нее по Симоновской набережной. Затем оно перебрасывается через Москва-реку по новому Даниловскому мосту, который будет сооружен несколько выше старого моста.

У Центрального парка культуры и отдыха им. А. М. Горького кольцо снова перебрасывается через Москва-реку по новому Лужнецкому мосту, который будет построен близ моста Окружной железной дороги, и, замыкаясь, подходит к проспекту Дворца Советов.

Общая протяженность Паркового кольца — около 44 километров. Ширина его намечается от 60 до 65 м.

Улицы Паркового кольца, как и Нового Бульварного, будут застраиваться жилыми домами, а на площадях и перекрестках — жилыми и общественными зданиями.

Территория Москвы за Парковым кольцом, по внешнюю его сторону, занята, главным образом, городскими парками, отделенными друг от друга узкими клиньями заселенных участков.

За этими парками Москву окружает гигантский, 10-километровой ширины, пояс лесов: с севера — Бескудниковский и Медведковский леса; с северо-востока — Погонолосинный остров; с востока — густые леса, продолжающие Измайловский парк; с юго-востока — Кусково и Кузьминки; с юго-запада — леса Теплого Стана; с юга — парк Ленина (бывш. Царицыно); с запада — Рублевский лес и Серебряный бор. Соединяясь с загородными лесами и полями, этот защитный пояс будет

служить Москве неисчерпаемым источником живительного чистого воздуха.

Значительная ширина Паркового кольца и весьма небольшое по отношению к протяженности количество пересечений приближают его к типу так называемых автострад — скоростных автомобильных дорог. Связывая между собой городские парки и периферийные районы столицы в обход центра и первых трех колец, Парковое кольцо будет, кроме того, принимать транзитные потоки машин с окружающих столицу загородных шоссе, переключая их на другие загородные направления.

* * *

После реконструкции существующих кольцевых магистралей и создания новых колец, дополняемых прямыми обходными (вокзальными) магистралями, транспортная перегрузка центра, этот основной недостаток радиальной планировки, будет окончательно преодолена.

НАБЕРЕЖНЫЕ СТОЛИЦЫ

«Превратить набережные Москва-реки в основную магистраль города с облицовкой берегов реки гранитом и устройством вдоль набережных широких проездов-улиц сквозным на всем их протяжении движением...»

...Ввиду того что набережные Москва-реки и Яузы после обводнения и облицовки их берегов гранитом, а также проведения асфальтированных проездов станут лучшей по удобству для жизни частью города, застройку их производить только жилыми и общественными зданиями».

(Из постановления СНК СССР
и ЦК ВКП(б) от 10 июля 1935 г.).

МОСКВА-РЕКА огибает территорию столицы, протекая с северо-запада на юго-восток.

Приспосабливаясь к рельефу местности, она пробивает себе дорогу между холмами, прихотливо извивается, круто поворачивает то к югу, то к северу, образуя множество излучин и петель.

К застроенным и заселенным районам столицы река подходит у пригорода Шелепихи. Пройдя мимо ее одноэтажных деревянных домиков с окружающими их огородами, она поворачивает к северо-востоку, течет вдоль зеленого массива Краснопресненского парка и примерно через полтора километра приближается к оживленной площади Киевского вокзала.

Здесь она делает крутой поворот к юго-западу, огибает зеленый полукруг Ленинских гор, проходит мимо Центрального парка культуры и отдыха им. Горького и, наконец, вторгается в самое сердце столицы. На берегах реки здесь расположены Кремль, Китай-город и Кропоткинские ворота, у которых скоро возникнет грандиозный Дворец Советов.

У площади Дворца Советов Москва-река часть своих вод отдает в Водоотводный канал, прорытый в 250—350 м к югу от нее.

Приняв в себя воды Яузы, Москва-река опять круто поворачивает к югу. Пройдя близ Таганской площади, она несколькими извивами доходит до старого Даниловского монастыря.

За Окружной железной дорогой река покидает застроенные и заселенные районы.

Сделав еще несколько петель, она окончательно выходит за черту городской территории.

Ширина реки в пределах города резко колеблется, но все же вполне удовлетворительна: в самом широком месте, у Центрального парка культуры и отдыха им. А. М. Горького — 225 м, в самом узком месте, у Каменного моста, — около 100 м.

Протяжение Москва-реки от Шелепихи до Кожухова — около 32 км. Протяжение Водоотводного канала — 4 км.

Яуза берет свое начало в торфяных мытищинских болотах. В черту города она входит у северной границы Пушкинского (бывш. Останкинского) парка.

Ее протяжение в пределах городской территории — 19,4 км. Из них 11,5 км, от завода «Красный богатырь» до Устьинского моста, где она впадает в Москва-реку, Яуза протекает в плотно застроенных и густо заселенных северо-восточных районах столицы. Основное направление ее — с севера на юг.

Река в городе — это путь для грузов и внутригородских людских перевозок. Это место здорового отдыха и водного спорта. Берега реки — прекрасное место для жилья. Наконец, река — живописнейшее украшение города.

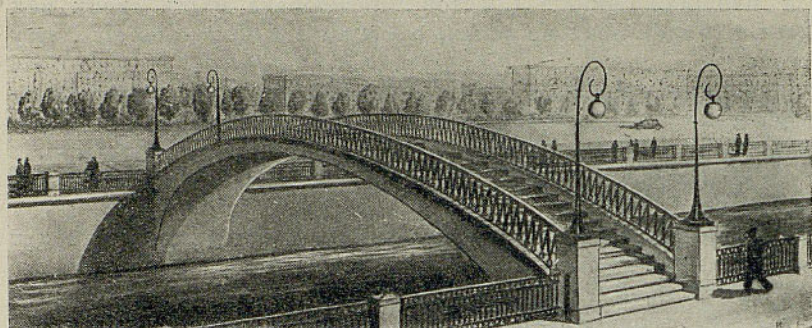
Москва советская унаследовала и Москва-реку и Яузу в исключительно запущенном состоянии.

Москва-река до революции была судоходна лишь по обе стороны Бабьегородской плотины, сооруженной еще в конце XVIII в. для отвода воды в канал. Сквозного водного пути через столицу не было. К тому же мелководность реки препятствовала проходу глубоко сидящих в воде волжских и окских пароходов. Многочисленные крутые излучины усложняли маневрирование судов и значительно удлинляли путь по реке.

Берега ее были укреплены подпорными стенками лишь на протяжении 4,5 км. Булыжное покрытие имелось только на 5 км.

Сквозного проезда по набережным не было. Во многих местах дома или огороженные заборами частновладельческие земли вплотную подходили к воде.

Застройка вдоль набережных была крайне убогой. Более или менее благоустроены были лишь Кремлевская, а также



Проект Костомаровского моста через Яузу.

Москворецкая, Софийская и Раушская набережные, где издавна строили дома богатые дворяне и первостатейные купцы.

На всем остальном протяжении реки взору представлялись полуразвалившиеся жалкие хибарки, в которых ютилось рабочее население, связанное с расположенными поблизости фабриками и заводами, безобразные деревянные амбары и склады, наспех сколоченные пристани, унылые казарменные здания фабрик.

Постройки перемежались огромными пустырями, заваленными мусором и отбросами. Очищались эти пустыри лишь во время периодических наводнений, когда полые воды уносили с собой все эти нечистоты.

Яуза, небольшая, но некогда судоходная река, с годами превратилась в узкий, зловонный ручей, рассадник всевозможных заболеваний. Ежедневно в нее спускалось около 3 миллионов ведер сточных вод, в то время как ее естественный суточный проток не превышал полумиллиона ведер. В результате дно ее покрылось плотной корой из грязи и слежавшегося ила, а русло стеснилось до 15—12, а местами даже 8 м ширины. Глубина ее колебалась от 40 до 10 сантиметров.

Ни о каком судоходном или ином использовании реки, понятно, не могло быть и речи. Царская городская дума, напротив, помышляла о заключении Яузы в трубу. Это не было сделано только из-за нехватки средств.

Новую страницу в истории Москва-реки и Яузы открывает осуществленное по личной инициативе товарища Сталина сооружение канала Москва—Волга. Столица Советского Союза, связавшись водным путем с Ленинградом, Архангельском и

Астраханью (а после сооружения намеченного к постройке Волго-Донского канала — и с Ростовом-на-Дону), становится портом пяти морей: Белого, Балтийского, Каспийского, Азовского и Черного.

Реки Москвы, обновленные хлынувшей в них волжской водой, начали жить новой жизнью.

Постройка большой Перервинской плотины подняла уровень воды в Москва-реке на 2,5—3 м (до 120 м над уровнем Балтийского моря). Бабьегородская плотина, с помощью которой на небольшом участке реки в центральных районах столицы поддерживалась необходимая для судоходства глубина, стала ненужной. Водолазы разобрали ее, и суда получили сквозной путь через столицу.

Старые, низко нависшие над водой москворецкие мосты оказались препятствием для прохода через столицу трехпалубных волжских судов. Они заменены новыми, широкими, высоко поднятыми над водой мостами.

Со дня принятия генерального плана истекло всего три с половиной года, но уже почти вся намеченная им гигантская программа мостостроения выполнена. Из одиннадцати мостов построены девять: пять монументальных мостов через Москва-реку — Москворецкий, Большой Каменный, Крымский, Устьинский и Большой Краснохолмский и три через Водотводный канал — Малый Краснохолмский, Чугунный, Малый Каменный; последним был построен Малый Устьинский мост через Яузу. Старый Новоспасский мост уже в 1937 г. был реконструирован и поднят на необходимую высоту.

Коллектив московских мостостроителей показал всему миру поистине большевистские темпы.

По своей протяженности, ширине, высоте, архитектурному оформлению новые мосты резко отличны от старых. Любой из них по объему работ равен по меньшей мере пяти-шести старым мостам. Достаточно указать, что ширина всех новых мостов, за исключением одного лишь Крымского моста, равна 40 м. Во всем мире есть лишь один мост такой ширины — Александровский в Париже. Самый широкий из американских мостов — мост Веллингтона через Гудзон, построенный в 1932 г., — уже наших новых московских мостов на 8,6 м.

И, тем не менее, первые восемь новых мостов (и, сверх того, два Крестовских путепровода) были построены всего за 21 месяц, в то время как старые, ныне разобранные мосты строились на протяжении 60 лет. Во всей истории мостостроения не было случая, чтобы одновременно в одном городе воз-

двигалось десять мостов. Такой размах строительства по плечу только социалистическому государству.

Созданная по течению Москва-реки, выше столицы, система огромных водохранилищ позволяет регулировать уровень воды, избавляя столицу и от опасности наводнений и от обмеления реки.

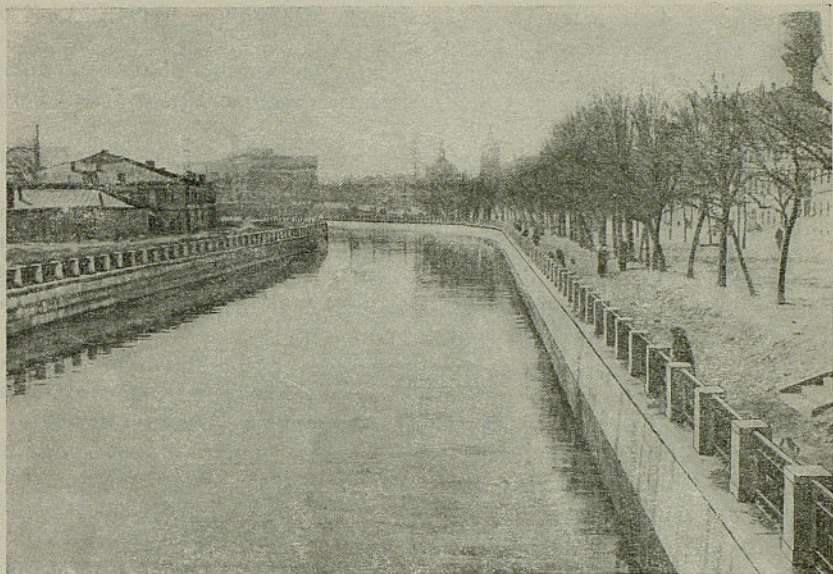
Значительно удлинявшие водный путь через город излучины Москва-реки спрямляются сооружаемыми внутригородскими каналами.

Два таких канала уже построены: один близ Хорошевского Серебряного бора, другой — у Карамышева; Хорошевский канал сокращает путь по реке на 5,8 км, Карамышевский — километров на семь.

Ниже по течению будут созданы еще два таких спрямляющих канала: Дорогомиловский и Андреевский. Трасса самого большого из них, Андреевского канала, пройдет по направлению существующего Андреевского оврага, что значительно уменьшит объем земляных работ. Вместе с уже сооруженными спрямлениями эти два канала сократят путь по реке на добрых три десятка километров и позволят транзитным грузовым



Яуза и ее набережные до реконструкции.



Набережные Яузы после реконструкции.

судам проходить через Москву, минуя ее центральные районы.

Фарватер реки уже в 1937 г. был расчищен на большом протяжении.

Обводнение Москва-реки открывает широчайшие возможности и для реконструкции Яузы.

Мощное Химкинское водохранилище, созданное на северо-западе столицы, соединяется со средним течением Яузы. Связывающий их Северный канал начнется у левого берега Химкинского водоема и вольется в Яузу близ Сокольников, у поселка Богородского. На своем пути он перережет Ленинградское, Дмитровское и Ярославское шоссе. Протяжение канала — 12,4 км. Ширина его по зеркалу воды намечена в 25 м, глубина — 2 м. По другому варианту, волжские воды будут подаваться в Яузу из Химкинского водоема по трубе, через приток Яузы, речку Лихоборку. Какой бы вариант ни был принят, несомненно одно: Яуза становится полноводной.

Чтобы создать на верхнем, мелководном течении ее необходимую для судоходства глубину, у Сыромятников сооружается плотина, которая подымет воды Яузы, образовав водную

ступень в 4 м высоты. Суда будут проходить через эту ступень по сооружаемому здесь шлюзу.

Спуск в Яузу сточных вод прекращается. Расположенные по ее берегам жилые дома и промышленные предприятия получают канализацию.

Фарватер Яузы расчищается, освобождаясь от веками накопленного перегноя.

Руслó ее на всем протяжении от соединения с Северным каналом до устья расширяется до 25 м, а на закруглениях и поворотах, которым будут приданы плавные очертания, — до 30 м, чтобы обеспечить водителям судов лучшую видимость. Глубина Яузы будет не меньше 2 м.

Былая сточная канава превращается в прекрасную водную дорогу, соединяющую центр столицы с ее северо-восточными парками — Сокольническим и Пушкинским (Останкинским).

Старые яузские мосты, как и мосты через Москва-реку и Водоотводный канал, заменяются новыми. Кроме уже построенного Малого Устьинского моста будут сооружены еще четыре проезжих моста: Астаховский, Госпитальный, Электрозаводский (бывш. Рубцовский) и Матросский; старый Лефортовский (бывш. Дворцовый) мост будет реконструирован. Сверх того, через Яузу перекинутся два пешеходных моста: Таможенный и Костомаровский. Эти мосты не только значительно улучшат связь между берегами Яузы, они также украсят город.

Генеральным планом реконструкции Москвы намечено в будущем еще одно гигантское гидротехническое сооружение — Восточный канал, протяженностью около 40 км, который соединит Клязьминское водохранилище с Южным портом, строящимся у Кожухова. Канал пройдет вдоль восточных границ расширенной городской территории. Суда, прибывающие с Волги с грузами для промышленных предприятий, расположенных на юго-востоке столицы (автозавод им. Сталина, «Динамо» им. Кирова, «Шарикоподшипник» им. Л. М. Кагановича, Велозавод и др.), смогут тогда проходить по этому каналу в обход заселенных районов.

Осуществление всех этих мероприятий создаст вокруг Москвы два судоходных кольца.

Большое кольцо, начинаясь у Химкинского водоема, пройдет через канал Москва—Волга до Клязьминского водохранилища, продолжится по Восточному каналу до Южного порта и, пройдя вверх по течению Москва-реки и ее спрямляющих каналов, замкнется у южных берегов Химкинского водоема.

Малое кольцо, начинаясь у юго-восточных берегов того же Химкинского водоема, продолжится по Северному каналу и



Проект застройки Ростовской набережной.

Яузе до ее устья. Отсюда, пройдя вверх по течению Москва-реки, оно замыкается у юго-западных берегов Химкинского водоема.

Большое кольцо охватывает почти три четверти расширенной городской территории, выходя на севере далеко за ее пределы, и предназначается, главным образом, для грузового и транзитного судоходства. Малое кольцо почти целиком охватывает застроенные и заселенные городские районы. Его основное назначение — пассажирский транспорт и внутригородские перевозки.

Соединение Москвы с Волгой во много раз увеличивает и грузовой оборот и пассажирские перевозки по Москва-реке. Старые маленькие деревянные пристани с их жалким, примитивным оборудованием в новых условиях оказываются совершенно непригодными. Их заменяют новые речные порты.

Северный порт, на берегу Химкинского водоема, уже построен и работает.

Ниже по течению реки почти одновременно с Северным портом сооружена грузовая гавань у Филей.

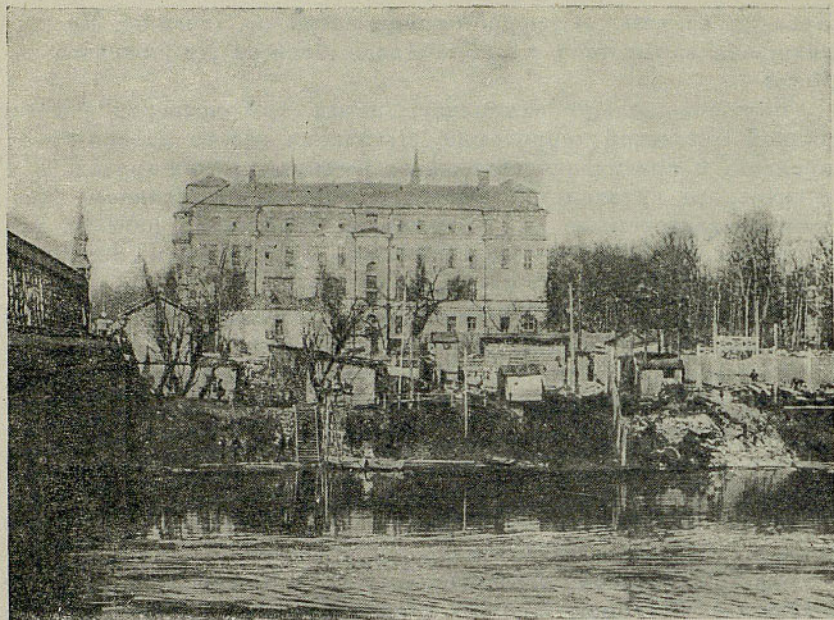
Другой, Южный, порт сооружается у Кожухова, на так называемом «Сукином болоте». Воды Москва-реки, прегражденные Перервинской плотиной, разлились и затопили большую часть болота, превратив его в огромную заливную пойму. Ширина зеркала воды увеличилась в этом месте со 130—150 м до километра, а в некоторых местах и до полутора километров.

Портовые сооружения разместятся у левого берега реки, на месте, ныне залитом водой. Русло реки углубляется и расширяется до 600 м. Извлекаемый со дна реки разжиженный грунт мощными насосами перебрасывается на берег. После подсыпки на необходимую высоту берег будет осушен, и тогда здесь развернутся строительные работы.

Основное назначение Южного порта — принимать грузы, прибывающие в столицу с Оки. Причальная стенка его грузовой гавани займет в длину около 2 км. Она делится на 15 специализированных причалов. Каждый из них оборудуется особыми механизмами для погрузки и разгрузки: дровотаскателями, автолесовозами, штабелеукладчиками, специализированными кранами, транспортерами, электрокарами. Пропускная способность порта за навигацию будет свыше 2 миллионов тонн.

Несколько ближе к Кожухову расположится причальная стенка для пассажирских судов. Ее длина — полкилометра. Здесь же будет построен большой пассажирский вокзал.

Первая очередь этого громадного строительства должна быть закончена в 1939 г., а все строительство — в 1940 г.



Набережная Москва-реки у Крымского моста до реконструкции.

Берега Москва-реки, Яузы и Водотводного канала на всем их протяжении в пределах города (по Москва-реке — от Шелепихи до Кожухова, по Яузе — от завода «Богатырь» до устья) одеваются в бетон и гранит.

Гранитные подпорные стенки укрепят берега и придадут им опрятный и нарядный вид.

Тротуары набережных ограждаются у воды массивными каменными парапетами и ажурными чугунными решетками художественного литья, соединяемыми между собой гранитными тумбами.

Линия ограждений прерывается красивыми гранитными сходами-лестницами, заканчивающимися у самой воды широкими причальными площадками. Короткие расстояния между сходами (в среднем около 1 км) создают свободный доступ к реке с любого места набережных. Оформление сходов изменяется в зависимости от рельефа берегов, характера окружающей застройки, берегового пейзажа, ширины реки и проезжей части берега. Всего должно быть построено 74 таких схода-причала.

Как мы уже указывали, в купеческой Москве было всего 4,5 км укрепленных берегов. Ко времени революции их откосы, облицованные песчаником, успели уже наполовину разрушиться, и работы по сути дела пришлось вести целиком заново.

Еще июньский (1931 г.) пленум ЦК ВКП(б) отметил в своей резолюции необходимость благоустройства набережных.

Летом 1932 г. этим делом лично заинтересовался товарищ Сталин. Он поручил Московскому совету осуществить реконструкцию набережных в кратчайшие сроки.

В 1938 год, первый год третьей пятилетки, Москва вступила, уже имея свыше 45 км благоустроенных берегов, как по Москва-реке, так и по Яузе и Водоотводному каналу.

В навигацию 1939 г. мы уже увидим Яузу преобразенной, с облицованными откосами, с ажурными металлическими решетками, с десятью расположенными по обоим берегам, в шахматном порядке, на расстоянии менее километра друг от друга, гранитными сходами-причалами.

К 1940 г. берега Москва-реки и Водоотводного канала также будут полностью реконструированы на всем их протяжении в пределах города, за исключением одной лишь Нагатинской набережной, строительство которой целесообразно отложить до сооружения Южного порта.

По своему архитектурному оформлению, по облицовке берегов, ограждениям, тщательности отделки наши набережные — одни из лучших в Европе.

Вдоль набережных создаются широкие асфальтированные проезды.

Ширина проездов по набережным Москва-реки намечена в 50 м. Более широкими будут лишь набережные у Киевского вокзала (Дорогомиловская — 65 м и Ростовская — 60 м).

На высоких холмистых берегах, например по правому берегу реки от Окружной железной дороги до Дорогомиловской улицы, по Ростовской набережной и на участке близ завода «Динамо» им. Кирова, проезды прокладываются в двух уровнях: широкий проезд у береговой застройки и 10-метровый проезд у самой воды, разделенные озелененным откосом или подпорной стеной. Такое двухъярусное устройство значительно уменьшает объем земляных работ, снижает высоту подпорной стенки у берега и одновременно оживляет вид набережной.

Двухъярусное устройство получают также прибрежные полосы парков. Здесь сходы к реке строятся в виде широких (от 150 до 200 м) лестниц, которые во время водноспортивных со-



Набережная Москва-реки после реконструкции.

стыжений и устраиваемых на реке праздников могут быть использованы как трибуны для зрителей.

Проезды вдоль Яузы будут иметь в ширину 30 м, за исключением некоторых участков, где близость ценных зданий заставляет ограничиться шириной в 25—27 м. По Николо-Ямской и Андрониевской набережным проезды прокладываются в два яруса.

Проезды вдоль Водоотводного канала будут иметь ширину от 25 до 30 м.

На весьма значительном протяжении и по Москва-реке и по Яузе проезды создаются заново на пустырях, незастроенных и неспланированных территориях.

Расширение набережных осуществляется чрезвычайно экономно. В некоторых местах как по Москва-реке, так и по Яузе спрямление русла реки и смягчение ее резких поворотов позволяют расширить проезды без сноса строений.

Так, например, Москворецкую набережную можно будет расширить за счет сноса китайгородской стены и ограды бывш. Дворца труда. Некоторые другие набережные расширятся за счет территории промышленных предприятий, которые все равно должны быть выведены с набережных по санитарно-гигиеническим соображениям.

По окончании всех этих грандиозных работ столица получит новую, прекрасную, просторную магистраль со сквозным движением на всем ее огромном протяжении.

Любопытно, что совсем недавно в Лондоне также возникла мысль о создании сквозного движения по набережным Темзы. Но, когда были начаты переговоры об отчуждении в пользу города прилегающих к Темзе земель, владельцы их заломил столь непомерные цены, что от проекта магистрали пришлось отказаться. Подсчеты показали, что заключить Темзу в тоннель на всем ее протяжении в пределах Лондона и устроить мостовую для проезда над этим тоннелем, — даже это обойдется много дешевле удовлетворения appetites лондонских землевладельцев.

Реконструкция московских набережных отнюдь не исчерпывается созданием проездов и отделкой берегов. Еще большая работа предстоит по застройке их новыми жилыми домами, которые превратят набережные в «лучшую по удобству для жизни часть города». По величине жилой площади каждый из этих домов заменит по меньшей мере полтора—два десятка старых низких и маленьких домишек.

Среди этих жилых домов разместятся также многочисленные крупные общественные здания.

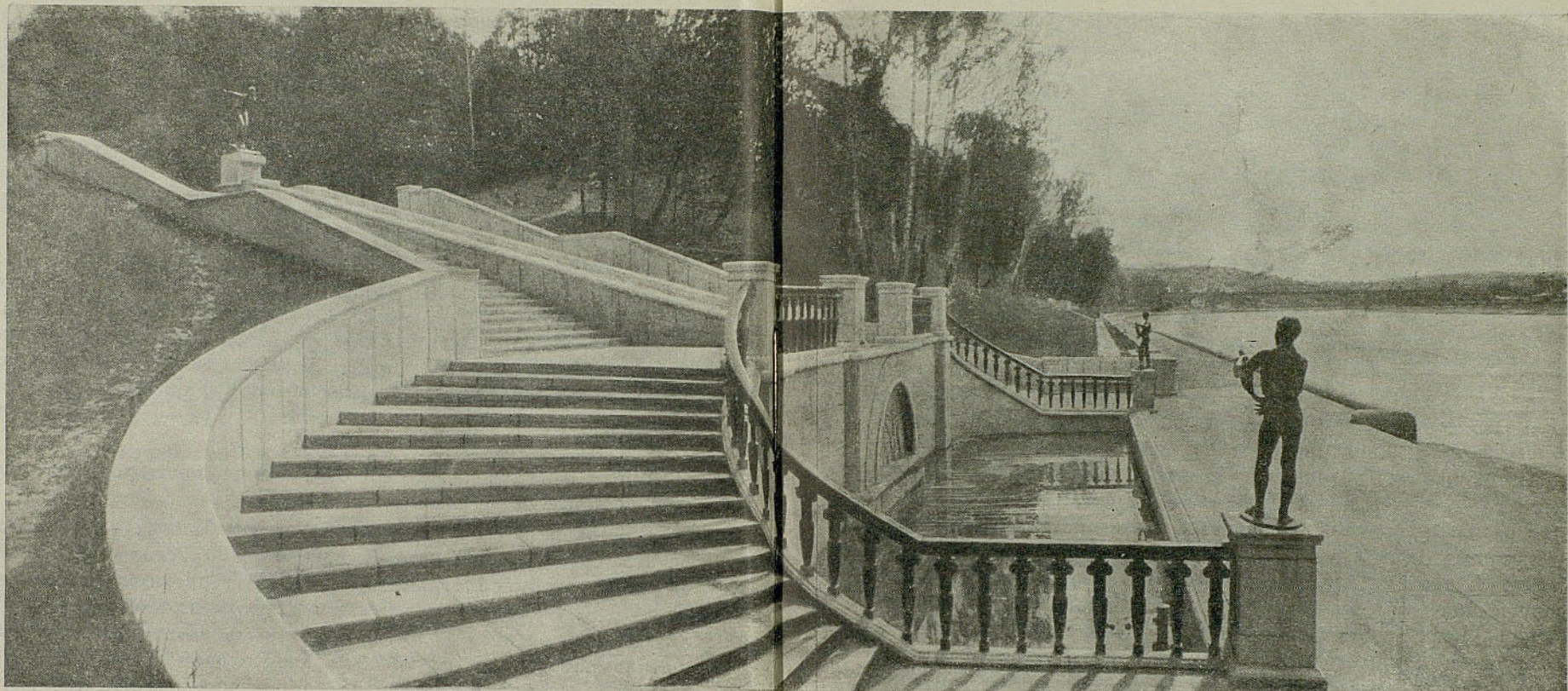
В Серебряном бору, на берегу канала Москва — Волга, создается своеобразный городок научно-медицинских учреждений. В центре огромной территории городка возводятся громадные корпуса Всесоюзного института экспериментальной медицины им. А. М. Горького (ВИЭМ): 12-этажное здание для клиник, дом администрации, здания для лабораторий. Особое здание строится для климатических камер, где при помощи сложных устройств воссоздаются различные климатические условия — от полярных до тропических. Вокруг зданий ВИЭМ разместятся в новых зданиях ряд других научно-медицинских учреждений: 2-й Московский медицинский институт, Травматологический институт, Институт санитарной инспекции, Тропический институт.

Между Краснопресненской и Ростовской набережными (близ будущей Новоарбатской площади) строится девятиэтажное здание для Московской консерватории с большим концертным залом.

У площади Киевского вокзала будут построены два огромных дома: один — для комбината «Известий», другой — для нового 7-этажного универмага.

На противоположном берегу, по Ростовской набережной, сооружается 11-этажный Дом советского архитектора.

На Бережковской набережной заканчиваются корпуса Фрунзенской теплоэлектроцентрали.



Набережная Москва-реки у Центрального парка культуры и отдыха им. Горького

По Фрунзенской набережной возводится 16-этажное здание ТАСС (Телеграфное агентство Советского Союза), дом для Наркомата юстиции и ряд больших жилых домов.

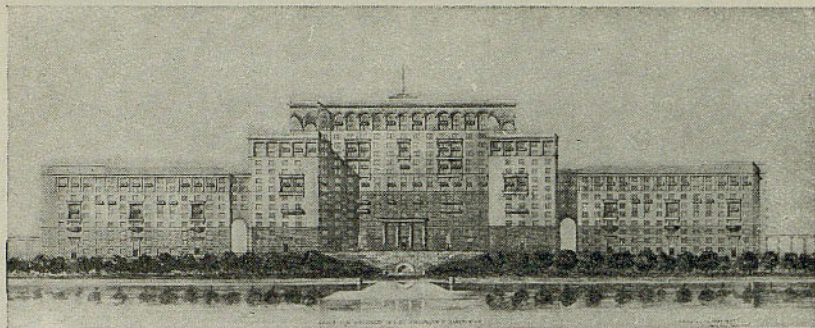
Напротив главного входа в Центральный парк культуры и отдыха им. А. М. Горького, на месте, ныне занимаемом стадионным заводом им. Сталина, вырастет громадное 15-этажное здание Академии наук. В нем разместятся главный зал Академии, огромная библиотека, ряд институтов и музеев.

По Котельнической набережной, на б. Швевой горке будет построено прекрасное здание Института мировой литературы им. Горького. Окруженное ниспадающими террасами двухъярусной набережной, оно будет господствовать над расположенными вблизи его районами. Здесь же, поблизости, уже строятся несколько больших жилых домов.

Каковы должны быть архитектурные принципы застройки набережных?

При решении этого вопроса архитекторы и планировщики Москвы не могли опереться ни на данные западноевропейского или американского опыта, ни на опыт старых русских городов. В области строительства набережных до сих пор не создано ничего, хотя бы отдаленно сравнимого с нашим строительством.

Более того, градостроители капиталистических стран привыкли рассматривать реку как задворки города и старались по возможности отделить или закрыть ее от главных городских магистралей. Например, французский архитектор Корбюзье в своей книге поучает планировщиков: «Река должна проходить вдали от города... Река — это водная железная до-



Проект жилого дома Моссовета по Новоспасской набережной.

рога, это сортировочная станция... В порядочном доме черная лестница никогда не проходит через гостиную...»

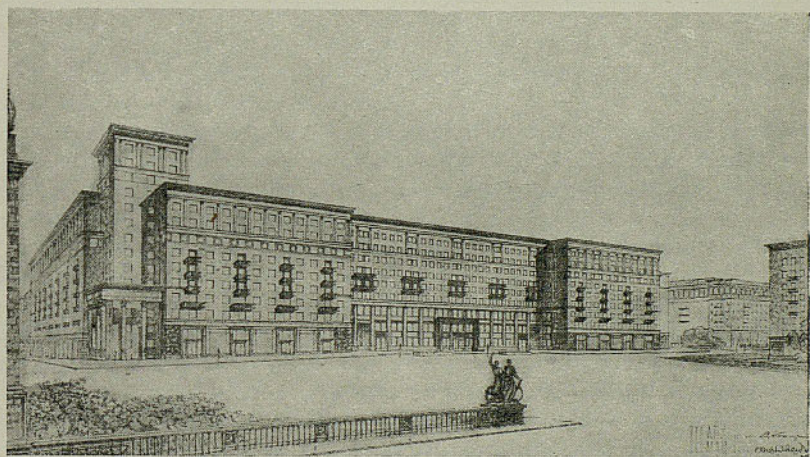
Органические недостатки капиталистического градостроительства — отсутствие единого плана, оторванность строительства от планировки — сказываются в застройке и оформлении набережных даже сильнее, чем на обычных городских магистралях. Строители московских набережных, посетившие ряд европейских городов, отмечают, например, что прекрасное здание Мюнхенского технического музея, расположенное на берегу реки Инсар, окружено серыми, однообразными бетонированными набережными. Англичане жалуются, что «удивительная живописность устья Темзы в том месте, где она огибает Лондон, была варварски обезображена железнодорожным мостом Черинг-Кросс, построенным без всякого уважения к эстетическим чувствам». Множество таких же примеров можно найти и на набережных Сены в Париже и Шпрее в Берлине.

Насколько далека эта печальная действительность от установок генерального плана реконструкции Москвы, требующего, чтобы «архитектурное оформление столицы полностью отражало величие и красоту социалистической эпохи».

Советские архитекторы и планировщики прежде всего учитывали, что на набережных, в отличие от обычных городских магистралей, здания видны с далеких расстояний. Это обязывает к исключительно тщательному архитектурному оформлению и заставляет отдать предпочтение большим высоким зданиям. Значительное расстояние, отделяющее застройку одного берега от другого, позволяет возводить здесь здания более высокие, чем на обычных магистралях, не опасаясь затемнения проездов.

На многих набережных будет применена так называемая ступенчатая застройка: за выходящими на красную линию шести-семиэтажными домами будут строиться значительно более высокие здания. Такая застройка особенно выразительна на крутых берегах, где она архитектурно усиливает естественные особенности рельефа. В сочетании с двух'ярусными проездами она создает ряд отчетливо воспринимаемых зрением ступеней: ступени зданий, ступени уличного проезда и, наконец, в качестве последней ступени — зеркало воды. Кроме того, такая застройка не стесняет естественного простора реки и ее берегов.

Советские архитекторы справедливо полагают, что река не должна быть отрезана от города глухой стеной зданий. Поэтому застройка набережных будет часто прерываться широкими открытыми пространствами, украшаемыми зеленью, цветниками, фонтанами, скульптурой. Эти открытые пространства спадающими к реке лестницами и террасами соединяются с береговыми проездами. Проходящие вдоль многих набережных, на небольшом расстоянии от них, обычные городские магистрали со стороны, более близкой к реке, также будут застраиваться с широкими разрывами, которые сольются с открытыми пространствами на набережных. Магистрали зрительно соединяются с рекой, открывая далекую перспективу на воду и с воды — на центральные районы столицы.



Проект здания консерватории.

Фасады, выходящие на реку, украшаются открытыми галереями, балконами, широкими окнами. Богатое оформление фасадов и светлые тона окраски будут создавать ощущение бодрости, здоровья, жизнерадостности.

Каждый изгиб реки открывает новую архитектурную картину. Застроенные берега сменяются вытянутыми вдоль реки парковыми массивами. Жилые дома чередуются с грандиозными общественными зданиями.

В самом центре столицы набережные проходят близ таких неповторимых архитектурных памятников, как Красная площадь, храм Василия Блаженного, стены и башни Кремля. Здесь же на пути их лежат вновь создаваемые гигантские сооружения: Дворец Советов, здание Института мировой литературы, Академия наук, громадные здания, воздвигаемые в Зарядье.

Эти здания-монументы в сочетании с перекинутыми через реку великолепными новыми мостами, их массивными эстакадами и просторными предмостными площадями полным голо- сом будут говорить об архитектурном богатстве, о бьющей через край полнокровной жизни социалистической столицы.

ПРОСПЕКТ ДВОРЦА СОВЕТОВ— КИРОВСКИЙ ПРОСПЕКТ

«...параллельно набережным создать новый проспект, идущий от площади им. Дзержинского к Дворцу советов и Лужникам и далее, по специально сооружаемому мосту с эстакадным подъездом к нему, через Москва-реку и Ленинские горы в новый юго-западный район».

(Из постановления СНК СССР
и ЦК ВКП(б) от 10 июля 1935 г.).

МОСКВА... 1922 год... В зале Большого театра заседает I Всесоюзный съезд советов.

Еще не остыла память о жарких боях гражданской войны... Еще не залечены тяжкие раны... Но это уже съезд победителей, окончательно разгромивших и отечественную контрреволюцию и иноземных интервентов.

На трибуне вождь закавказской делегации съезда — Сергей Миронович Киров:

«...от имени рабочих я бы предложил нашему союзному ЦИК'у в ближайшее время заняться постройкой такого памятника, в котором смогли бы собираться представители труда. В этом здании, в этом дворце, который, по-моему, должен быть выстроен в столице Союза, на самой красивой и лучшей площади, там рабочий и крестьянин должны найти все, что требуется для того, чтобы расширять свой горизонт.

Я думаю, что вместе с тем это здание должно являться эмблемой грядущего могущества, торжества коммунизма не только у нас, но и там, на Западе.

О нас много говорят, нас характеризуют тем, что мы с быстротой молнии стираем с лица земли дворцы банкиров, помещиков и царей. Это верно. Воздвигнем же на месте их новый дворец рабочих и трудящихся крестьян, соберем все, чем богаты советские страны, вложим все наше рабоче-крестьянское творчество в этот памятник и покажем нашим друзьям и недругам, что мы, «полуазиаты», мы, на которых до сих пор продолжают смотреть сверху вниз, способны украшать грешную землю такими памятниками, которые нашим врагам и не снились».

Грохотом рукоплесканий ответил съезд на это предложение, сочетавшее в себе исключительную прозорливость и отчетливое понимание потребностей будущего социалистического общества с безграничной верой в его грядущую техническую мощь.

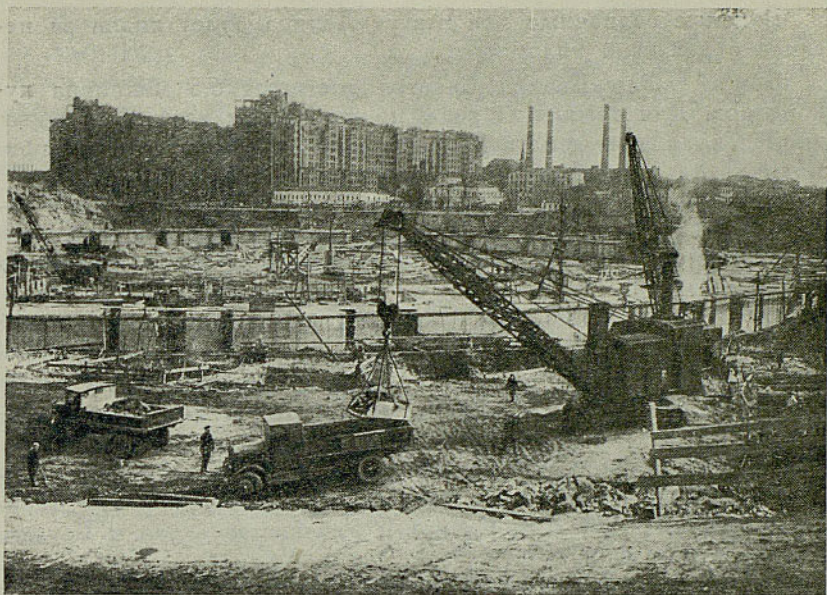
Уже первые десять лет после съезда в корне преобразили нашу страну. Направляемое твердой рукой и гениальным умом великого Сталина грандиозное социалистическое строительство создало небывалый подъем технической мощи, гигантский рост благосостояния страны, бурный расцвет культуры — и то, что всего лишь десять лет назад казалось только прекрасной мечтой, стало облекаться в кровь и плоть реальной действительности.

В 1932 г. правительство объявило широкий конкурс проектов Дворца Советов. В этом конкурсе приняли участие 160 архитекторов, среди них 24 иностранца. Еще через два года, в 1934 г., правительством был одобрен и принят проект Дворца, разработанный тремя советскими архитекторами — профессором В. Г. Гельфрейхом, Б. М. Иофаном и академиком архитектуры В. А. Щуко.

Внешний вид этого исполинского сооружения по макетам и иллюстрациям уже теперь знаком большинству населения СССР. Его достаточно хорошо знают и за границей. Дворец покоится на грандиозном стилобате¹, площадь которого достигает 11 га. Лежащее на стилобате прямоугольное основание Дворца подымается кверху тремя уступами. На верхнем уступе возвышаются, одна над другой, пять цилиндрических частей постепенно уменьшающегося диаметра.

Верхняя из них служит постаментом для венчающей все здание колоссальной фигуры Ленина. Поднятая правая рука статуи обращена к Кремлю.

¹ Стилобат — широкое основание, несущее на себе тяжесть сооружения.



На строительной площадке Дворца Советов.

По высоте и объему Дворец Советов не знает равных себе во всем мире.

Общая высота всего сооружения — от его подножия до верхней точки статуи Ленина — 416 метров. Высота статуи 100 метров.

Кельнский собор с его 160 м высоты, поставленный рядом с Дворцом Советов, казался бы карликом. Прославленная парижская Эйфелева башня, высота которой достигает 300 м, не доходила бы даже до площадки, на которой будет возвышаться статуя Ленина. Наконец, даже нью-йоркский 100-этажный «Эмпайр Стейт Билдинг», это величайшее из всех существующих зданий мира, высшее достижение американской техники небоскребостроения, — даже он будет ниже Дворца Советов на 33 метра, т. е. на высоту восьмизэтажного дома.

Венчающая Дворец статуя по величине своей также беспримерна во всей истории скульптуры. Всличайшая из статуй мира, фигура «Свободы» в Нью-Йоркском порту, имеет в высоту 46 метров, т. е. в два с лишним раза ниже статуи Ленина. Простертая над Москвой рука статуи будет иметь в длину почти 30 м. Длина указательного пальца превышает 4 метра.

В ясные солнечные дни статуя Ленина будет видна за несколько десятков километров.

Общий объем Дворца Советов достигает 6,5 миллиона кубометров. Для сравнения укажем, что объем всех 10-этажных корпусов так называемого Дома правительства (на улице Серафимовича) не превышает полумиллиона кубометров.

Дворец сможет одновременно вмещать свыше 40 тысяч человек. Огромное количество дверей и подъездов и правильное их размещение обеспечивают полный раз'езд из Дворца в течение 25 минут.

С террас, образуемых уступами цилиндрических частей Дворца, откроется живописнейшая панорама Москвы и ее окрестностей.

«Соберем все, чем богаты советские страны...» — сказал С. М. Киров.

Призыв его осуществляется у нас на глазах. Дворец Советов строит и украшает вся советская земля. Мрамор для Дворца поставляют Западная Сибирь и Узбекистан, Урал и Грузия, Карелия и Армения.

Над главным входом во Дворец, который, как и статуя, будет обращен к Кремлю, разместится огромный скульптурный герб СССР, а под ним, в скульптурном фризе, — гербы одиннадцати союзных республик.

Фасад Дворца, со всех его сторон, будет украшен двумя поясами высеченных из гранита барельефов. На них будет изображена революционная борьба народов мира и победное строительство социализма в СССР. Протяженность обоих барельефных поясов в совокупности достигает около 3 километров. Перед входом будут сооружены памятники великим основоположникам научного социализма — Марксу и Энгельсу.

Монтаж стального каркаса Дворца и монтаж статуи Ленина будут закончены в ближайшие годы. Это — рекордно короткие сроки. Даже сооружения, значительно меньшие по масштабам, обычно строятся десятилетиями.

Дворец, как известно, строится на берегу Москва-реки, близ Кропоткинских ворот. Со всех сторон его будут окружать широкие, свободные от застройки пространства, образующие вокруг него гигантскую озелененную площадь.

Грандиозные масштабы Дворца были бы просто необозримы с очень близких расстояний. Кроме того, при определении размеров площади Дворца Советов необходимо было учесть, что огромные массы посетителей неизбежно создадут здесь большую транспортную загрузку.

Площадь Дворца повторяет в значительно расширенном виде очертания его прямоугольного основания. Дворец, размещаясь посреди площади, делит ее на две части — переднюю и заднюю, за тыловым фасадом Дворца.

Передняя площадь начинается близ Кремля, у конца Александровского сада и заканчивается у главного фасада Дворца.

Перед главным входом во Дворец образуется большая, как бы вдавленная в поверхность прямоугольная площадь. На ней устанавливаются памятники великим социалистам-утопистам.

От главного входа к этой площади спустится грандиозная лестница шириной в 113 м, немногим менее ширины площади Свердлова перед Большим театром. С пространством вокруг него Дворец соединяется также четырьмя пологими с'ездами — пандусами.

По своим размерам передняя площадь Дворца Советов будет самой большой в Европе.

Площадь за тыловым фасадом Дворца будет значительно меньше передней, но все же достаточно внушительной — около 5—6 га, т. е. немногим больше теперешней Красной площади.

Вместе с самим Дворцом обе площади займут грандиозную территорию — свыше 30 га.

Слева от Дворца (если смотреть от Кремля), вдоль большой стороны его прямоугольного основания, пройдет широкая Кропоткинская набережная с двумя перекинутыми через Москва-реку мостами. Один из них, Большой Каменный, построенный в начале 1938 г., проходит в непосредственной близости к Кремлю, другой, Соймоновский, по которому пройдет продолжаемое в Замоскворечье Бульварное кольцо, расположится у Савёловского переуллка. Линии этих мостов почти совпадают с границами площади.

Набережная облицовывается светлосерым гранитом. Береговой проезд ее будет состоять из двух ярусов. Нижний ярус располагается на обычном уровне над водой, под продолжающимися мосты эстакадами, и предназначается для транзитного движения. Верхний ярус пройдет на уровне эстакад мостов и будет служить для под'езда к Дворцу с проходящих по мостам магистралей. Потоки машин будут мчаться здесь в два этажа, один над другим. У самого центра Дворца верхний ярус набережной соединится с нижним просторной лестницей. От нижнего яруса, в свою очередь, поведут к реке широкие лестницы-сходы. У воды они будут оканчиваться архитектурно оформленными площадками для причала речных трамваев и катеров.

Со стороны Москва-реки перед Дворцом образуется громадное свободное пространство шириной более полукилометра: Кропоткинская набережная, водное зеркало реки, мыс острова, образуемого Водоотводным каналом, самый канал и его набережная. На «стрелке» острова будет воздвигнут большой памятник, посвященный героям Челюскинской эпопеи. Остальная часть территории острова до Дома правительства будет освобождена от застройки, озеленена и превратится в прекрасный сквер со сходами к реке и пристанями для гребных лодок, парусных судов и моторных катеров.

Справа от Дворца пройдет самая парадная из всех магистралей столицы — проспект Дворца Советов, соединяющий площадь Дзержинского с заново создающимся Юго-западным районом.

Начальная часть проспекта, от площади Дзержинского до Моховой, как мы уже указывали, почти на всем своем протяжении совпадает с направлением другой важнейшей магистрали, ведущей от Северного речного порта к заводу им. Сталина, и, следовательно, в транспортном отношении является частью центра столицы. Вся эта часть проспекта вместе с продолжающей ее Моховой отличается от всех других магистралей столицы двумя характерными особенностями: своеобразным парным устройством уличных проездов и обилием замечательных архитектурных сооружений.

Между площадью Дзержинского и площадью Свердлова одно «русло» проспекта проходит по Театральному проезду, другое — по новой улице, пробиваемой за задним фасадом гостиницы «Метрополь».

На следующем отрезке один из проездов проспекта проходит через реконструируемую площадь Свердлова и Охотный ряд. Здесь на пути проспекта расположено великолепное здание Большого театра с его колоннами и фронтоном, увенчанным четверкой бронзовых коней, громадное пышно орнаментированное здание гостиницы «Москва», прекрасный, простой и величественный, весь устремленный ввысь Дом Совнаркома СССР.

Другой проезд, продолжая улицу, пробиваемую за зданием гостиницы «Метрополь», направляется по южной стороне площади Свердлова и далее по площади Революции. Слева от проезда — широкая лестница, которая (по некоторым вариантам) соединит площадь Свердлова с Красной площадью, реконструируемое здание Музея Ленина и въезд на Красную площадь, открывающий вид на мавзолей Ленина, Кремлевскую



Здание НКВД со стороны будущей Новокировской.

стену с ее башнями и великолепнейший памятник русской архитектуры XVI в. — храм Василия Блаженного; справа — боковой фасад гостиницы «Москва» (здание «Гранд-Отеля», как мы уже упоминали, надстраивается и сливается с гостиницей «Москва» в единое целое) и памятник Горькому, сооружаемый на месте недавно снесенных домов перед главным входом гостиницы «Москва». Это здание, омываемое потоками транспорта со всех его сторон, приобретает как бы «островное» положение.

От Охотного ряда до улицы Фрунзе, где уже начинается площадь Дворца Советов, левый проезд проспекта направляется сначала по Манежной площади, а затем по Манежной улице, вдоль зелени Александровского сада и Кремлевской стены. У входа в Александровский сад будет сооружен памятник бесстрашному пионеру Павлику Морозову, павшему от руки врагов в борьбе за колхозное дело. Справа от проезда расположено прекрасное здание Манежа, построенное в стиле ампира архитектором О. Бове в начале XIX в. Дома за Манежем, между Моховой и Манежной улицей, со временем будут снесены. У Манежа решетка Александровского сада несколько отодви-

тается в сторону Кремлевской стены, и проезд таким образом расширяется до необходимых размеров.

Правый проезд проспекта проходит по Моховой. Здесь, рядом с домом гостиницы «Националь», расположено здание американского посольства, построенное в 1935 г. За ним, на углу улицы Герцена — великолепное старое здание Московского университета, построенное в конце XVIII в. М. Ф. Казаковым.

На другом углу улицы Герцена — новое здание университета, построенное в 1905 г. За ним следует большой дом на углу улицы Коминтерна, где помещается приемная председателя Президиума Верховного Совета СССР. Он несколько излишне выдвинут вперед и сужает уличный проезд. Передняя часть его, возможно, будет срезана. Между улицей Коминтерна и улицей Фрунзе, по правой стороне проспекта, большой квартал занимает величайшее в мире книгохранилище — на 12 миллионов томов. До сих пор первое место среди библиотек всего мира принадлежало Вашингтонскому книгохранилищу в США, теперь же эта честь перешла к Всесоюзной государственной библиотеке им. Ленина.

Величественное новое здание библиотеки уже построено. На проспект выходит его продольный фасад, украшенный скульптурными медальонами величайших писателей советских народов: Пушкина, Лермонтова, Гоголя, Руставели, Льва Толстого, Некрасова, Шевченко, Тургенева, Горького, Маяковского и др. По верху здания, над его карнизом, установлено 14 трехметровых скульптурных фигур людей Советской страны — рабочего, красноармейца, колхозницы, студентки и т. д. С проспекта виден и главный вход в библиотеку, обращенный к улице Коминтерна: два ряда колонн, отделанных полированным черным гранитом, и ведущая к входу широкая лестница.

Здание Манежа, расположенное по левой стороне этого отрезка проспекта, омывается потоками транспорта, как и гостиница «Москва», с обеих сторон.

За новым зданием библиотеки, на высоком холме, расположен прекраснейший из архитектурных памятников Москвы — бывший дом-усадьба Пашкова, ныне — старое здание Всесоюзной библиотеки им. Ленина. Пространство, отделяющее новое здание библиотеки от старого, намечено превратить в небольшой сквер с цветниками, бассейном и фонтанами.

Здание Музея изобразительных искусств (Волхонка № 12), в неогреческом стиле, построенное в начале нашего столетия архитектором Р. Клейном, оказывается всего в нескольких метрах от правой боковой стороны основания Дворца Советов. Оно будет передвинуто в сторону Гоголевского бульвара.

Проспект будет огибать Дворец с двух сторон. Со стороны Москва-реки потоки транспорта будут проходить по Кропоткинской набережной, а с противоположной стороны — вдоль сооружаемых здесь нескольких монументальных общественных зданий.

За Дворцом проспект почти напрямик направляется через район Метростроевской улицы к Лужникам и Ленинским горам.

На небольшом протяжении между площадью Дворца Советов и Садовым кольцом проспект оформляется с исключительной пышностью и торжественностью. Большая ширина уличного проезда и тротуаров, обильное озеленение, цветники, фонтаны, скульптура, цветная асфальтовая мостовая — все это делает этот отрезок проспекта чрезвычайно парадным.

За Садовым кольцом проспект пройдет примерно посредине между Большой Пироговской улицей и Хамовнической набережной. На своем пути он пересечет Теплый переулок, улицу Льва Толстого, Олсуфьевский переулок, Трубецкую улицу.

У Олсуфьевского переулкa проспект пересекается Новым Бульварным кольцом. Здесь, близ сада им. Мандельштама, намечено создать большую площадь, украшенную зеленью, фонтанами и скульптурой.

Близ станции Ленинские горы Окружной железной дороги проспект пересекается Парковым кольцом. Здесь также образуется большая площадь, за которой проспект направляется к Лужникам.

Низменная территория Лужников раньше постоянно затоплялась во время весенних паводков. Значительная часть ее была заболочена. Еще недавно здесь была огромная свалка. Лужники и по сей день сохранили свой полугородской-полусельский характер.

Очень скоро Лужники станут неузнаваемы. Судовой канал, выводящий реку в самом живописном ее месте, выводится отсюда. Вместе с нею будет выведено и несколько заводов. Территория района подсыпается на 2—2,5 м, осушается, оздоравливается и приобретает в основном парковый характер. Среди зеленых насаждений здесь разместятся большой стадион и Дворец пионеров.

За Лужниками проспект будет переброшен через Москва-реку по сооружаемому здесь широкому мосту, с высоко поднятыми над набережной эстакадами, и выйдет к живописнейшему, созданному самой природой зеленому амфитеатру Ленинских гор. Трасса проспекта прорежет горы широкой открытой выемкой. Такая планировка значительно смягчит подъем и в то же время откроет далекие перспективы с реки на Ленин-

ские горы и оттуда — на центр столицы. По другому варианту, проспект пройдет под Ленинскими горами, в тоннеле.

За Ленинскими горами на громадной, почти девственной территории в 16 тысяч га создается по генеральному плану новый огромный район, рассчитанный на 1,5 миллиона населения — примерно столько же, сколько было жителей перед войной 1914—1918 гг. во всей Москве.

Высокая, сухая, покрытая лесами территория Юго-западного района замечательно живописна. Это будет самый здоровый из всех районов столицы. Господствующие в Москве юго-западные ветры постоянно гонят сюда чистый воздух из окружающих столицу больших лесных массивов.

На территории Юго-западного района проспект соединится с рядом прокладываемых здесь новых магистралей. Протяженность его — от площади Дзержинского до Ленинских гор — около 7 км.

И геометрический и архитектурный центр Москвы явственно перемещается от Кремля к Дворцу Советов — величавому сооружению Сталинской эпохи всемирно-исторических побед социализма.

* * *

Прямым продолжением проспекта Дворца Советов служит Кировский проспект. Смыкаясь у площади Дзержинского, они образуют единую магистраль-диаметр, прорезающую территорию столицы с юго-запада на северо-восток. От нового Юго-западного района, создаваемого за Ленинскими горами, магистраль направляется через центр и Комсомольскую площадь, где сосредоточены важнейшие городские вокзалы, к Сокольническому и Измайловскому паркам и к строящемуся в Измайлове громадному Всесоюзному стадиону.

Первые 300 м от площади Дзержинского Кировский проспект проходит по улице Кирова, расширяемой здесь до 65 м. При расширении улицы одновременно будет выпрямлена. Обе стороны ее будут застроены многоэтажными зданиями.

У Большого Комсомольского и Фуркасовского переулков проспект пересекается Центральным полукольцом. В нескольких десятках метров за этим пересечением, там, где в улицу Кирова вливается с одной стороны Кривоколенный переулок, с другой — улица Мархлевского, — будет образована небольшая площадь.

Этот отрезок будет парадным началом проспекта. Широкий, прямой, как стрела, он зрительно продолжается по другую сторону площади Дзержинского такой же широкой и пря-

мой новой улицей-аллеей в Китай-городе, открывающей вид на мавзолей, зубчатые стены Кремля и возвышающийся за ними Дворец Советов.

От улицы Мархлевского проспект разветвляется на два «русла»: одно пойдет по старой улице Кирова и Орликову переулку, другое пробивается заново, почти параллельно им, на небольшом расстоянии слева от них.

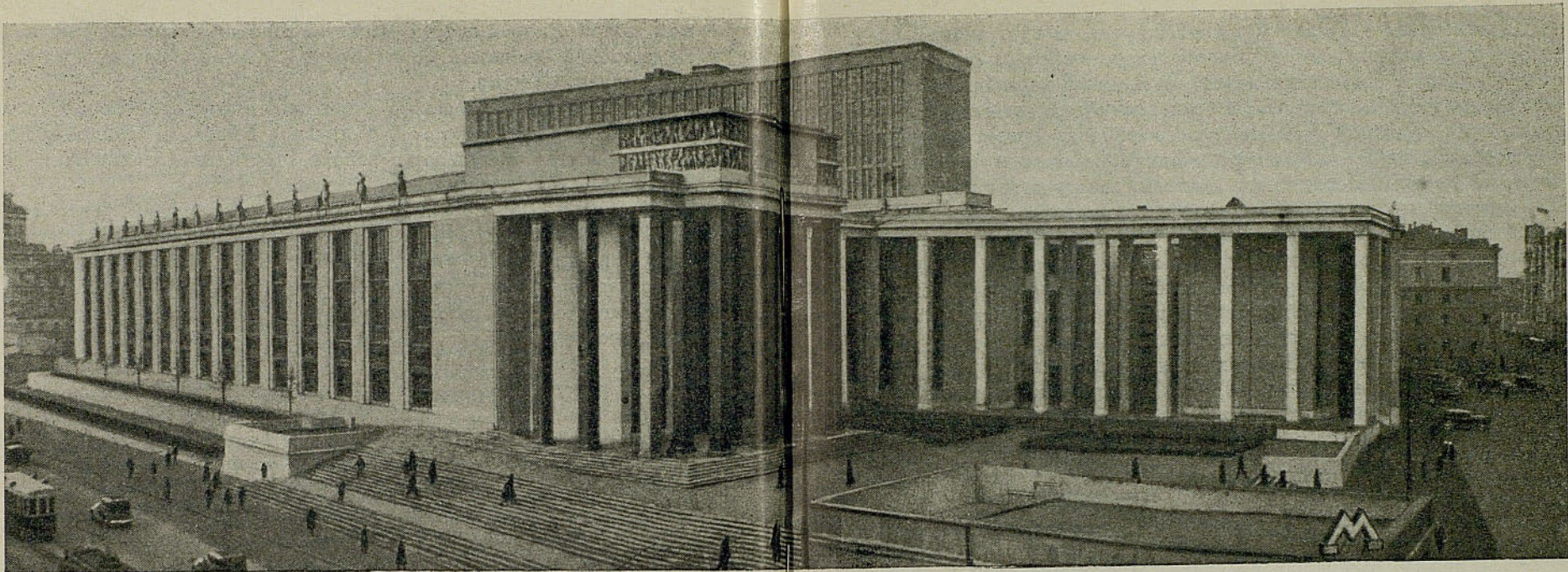
Основной транспортной артерией, связывающей центр столицы с Комсомольской площадью, становится Новокировская улица, и ширина ее устанавливается в 43 м. Старая улица Кирова превращается в подсобный проезд, разгружающий Новокировскую от местного движения.

Такое решение, как показали подсчеты, наиболее экономно, ибо расширение старой улицы Кирова до необходимых размеров потребовало бы весьма значительного сноса зданий. По обеим сторонам, в особенности между Кривоколенным переулком и Кировскими воротами, улица Кирова застроена хорошо сохранившимися, вплотную примыкающими друг к другу капитальными пяти- и шестизэтажными домами. Это, по большей части, здания постройки последних лет XIX или начала XX в. Промышленные воротилы этого времени облюбовали Мясницкую (старое название улицы Кирова) для своих контор, оптовых складов и магазинов, где шла оживленная торговля машинами, запасными частями, металлическими изделиями.

Транспортная загрузка старой улицы Кирова после пробивки Новокировской, конечно, значительно ослабится, но все же оставить улицу в нынешнем ее состоянии невозможно. Ширина ее колеблется от 18 до 20 м. За вычетом 6 м для тротуаров, на проезжую часть остается только 12—14 м, т. е. всего по две полосы для движения в каждую сторону.

Чтобы несколько расширить улицу, избежав сноса ценных зданий, здесь решено применить прием, заимствованный у старой итальянской архитектуры. На протяжении около 400 м, от Кривоколенного переуллка до здания Центрального почтамта, первые этажи домов по правой стороне улицы будут пробиты аркадами. За этими аркадами в первых этажах зданий расположатся тротуары, и проезжая часть улицы, таким образом, несколько расширится.

Кривоколенный и Банковский переулки сохраняются в качестве проездов, по которым, через Армянский переулок, будет поддерживаться связь улицы Кирова с Маросейкой. Движение по ним устанавливается одностороннее: по Банковскому — въезд на улицу Кирова, по Кривоколенному — выезд с нее. В Кривоколенном будет создана площадка-стоянка для автомашин.



Новое здание Библиотеки имени Ленина.

Следующий отрезок старой улицы Кирова, от Кировских ворот до Садового кольца, расширяется до 26—28,5 м за счет нечетной стороны. Снести здесь придется лишь пять-шесть небольших старых зданий: новые большие дома — здания Наркомата легкой промышленности и Наркомата внутренней торговли — построены с некоторым отступом от нынешней красной линии; два ценных старых здания — дом № 43, где помещается Московский областной союз потребительских обществ, и особняк № 41, занимаемый Физио-диететическим санаторием, — расположены в глубине дворов.

Близ Садового кольца от улицы Кирова ответвляется вправо Кировский проезд, ведущий через площадь Красных ворот на Новую Басманную и Садовую-Черногрязскую. Проезд этот, застроенный хорошо сохранившимися капитальными зданиями, в основном останется в своем теперешнем виде.

За Садовым кольцом старая улица Кирова по Орликову и Дьяковскому переулкам выходит на Комсомольскую площадь.

Создание Новокировской улицы связано с несколько большими трудностями.

В самом начале ее трассы, у улицы Мархлевского, с левой стороны высится огромное здание телефонной станции, недалеко от него — большой жилой дом. Оба эти здания расположены почти на красной линии левой стороны будущей Новокировской, но несколько повернуты в сторону. Одно из них, возможно, придется передвинуть, установив фасадом точно на красную линию.

От этих зданий трасса Новокировской пробивается заново через дворы и внутриквартальную застройку между улицей Мархлевского и старой улицей Кирова. На пути ее здесь встречается лишь одно ценное здание — большой девятиэтажный дом во дворе участка № 21. Этот дом будет передвинут.

Далее трасса Новокировской по направлению Фроловского переулкa, расширяемого до 43 м, выходит (у Тургеневской площади) на Бульварное кольцо. Большой дом, в котором несколько лет назад помещался Наркомпрос (Сретенский бульвар, № 6), становится одним из угловых зданий проспекта.

Потоки машин, следующих по Новокировской, будут пропускаться под площадью, в тоннеле.

Тургеневская площадь будет расширена за счет сноса квартала, отделяющего ее от Водопьяного переулка, и сольется с площадью Кировских ворот. Надземный вестибюль метро будет перенесен в одно из угловых зданий. Объединенная площадь будет центром Куйбышевского района. Здесь намечено построить большое здание для районного совета и районного комитета партии. Перед этим зданием, между старой и новой Кировскими, предусмотрено соорудить памятник пламенному большевику, революционному трибуну, именем которого назван проспект — Сергеем Мироновичу Кирову.

За Тургеневской площадью трасса Новокировской снова пробивается через дворы и застройку, проходя между старой улицей Кирова и Уланским переулком.

К Садовому кольцу Новокировская выходит напротив левого (если смотреть от центра) угла нового дома Наркомзема.

Здесь, как и на Тургеневской площади, потоки транспорта будут перекрещиваться в разных уровнях. Движение по Новокировской будет пропущено через тоннель. Для пешеходов, пересекающих Садовую, будут устроены подземные переходы.

По внешнюю сторону Садового кольца трасса Новокировской снова пробивается через дворы и малоценную застройку. Проходя между Орликовым переулком и Домниковской улицей, вдоль бокового фасада дома Наркомзема, Новокировская выходит, как и Орликов переулок, являющийся продолжением старой улицы Кирова, — на Комсомольскую площадь.

Хотя Новокировская почти на всем ее протяжении пробивается заново, тем не менее она уже имеет ряд оформляющих ее зданий. Большое здание Наркомата легкой промышленности (улица Кирова № 39), построенное в 1935 г. по проекту французского архитектора Корбюзье, и здание Наркомата внутренней торговли (улица Кирова № 47), построенное в 1929 г., выйдут на Новокировскую своими задними фасадами. На Новокировскую выйдет также несколько зданий, построенных совсем недавно по Уланскому переулку: жилой дом Управления эксплуатации метро, большой восьмиэтажный Дом представительства при ВЦИК, четырехэтажное здание школы.

Между Садовым кольцом и Комсомольской площадью на Новокировскую выходят своими боковыми фасадами новое здание Наркомзема СССР и Дом книги, построенный в 1935 г.

В большей своей части старая и новая Кировские проходят почти параллельно друг другу, разделенные узкой полосой застройки. Вместе взятые, они образуют единый Кировский проспект — мощную транспортную артерию.

Проект застройки обеих улиц предусматривает ряд мер для

того, чтобы они и зрительно воспринимались не как отдельные, хотя бы и близко расположенные улицы, а как части единого проспекта. Разделяющая их застройка в нескольких местах будет прерываться озелененными проездами, открывающими вид с одной улицы на другую.

Эти разрывы одновременно улучшат освещение и проветривание старой улицы Кирова, что весьма важно при небольшой ее ширине. Кроме того, они будут использованы как подьезды к зданиям, места для отдыха пешеходов и стоянки для автомашин. Разумеется, для создания их будут снесены лишь дома, не представляющие значительной ценности. Один из таких разрывов намечен между боковыми фасадами зданий Наркомлеппрома и Физио-диететического санатория им. Лихачева. Большой липовый сад, расположенный за санаторием, украсит этот разрыв своей зеленью.

По старой улице Кирова, вдоль всей ее четной стороны, стеной, вплотную друг к другу, выстраиваются пяти- и шестиэтажные дома, занятые многочисленными хозяйственными учреждениями. Имеющиеся здесь трех- и четырехэтажные дома будут надстроены, и силуэт улицы поверху зданий будет выровнен. Фасады домов оформляются заново в едином стиле. Архитектурное единство улицы усиливается сплошным фронтом застройки и проходящей понизу линией аркад.

У Комсомольской площади обе Кировские снова сливаются в единый проспект. У места слияния их, перед Домом книги, образуется небольшая площадь.

Комсомольская площадь — одна из важнейших московских площадей. Три ее вокзала — Казанский, Ярославский и Октябрьский — ежедневно пропускают свыше полутора тысяч пассажиров.

В недалеком будущем она станет пунктом пересечения четырех важнейших городских магистралей: Кировского проспекта, прямой обходной магистрали, соединяющей площадь с Курским вокзалом и Абельмановской заставой, такой же магистрали, ведущей к Белорусскому вокзалу, и еще одной вновь проектируемой магистрали, ведущей к Ржевскому вокзалу.

Комсомольская площадь представляет собой большой, вытянутый вдоль Кировского проспекта прямоугольник (около 4 га).

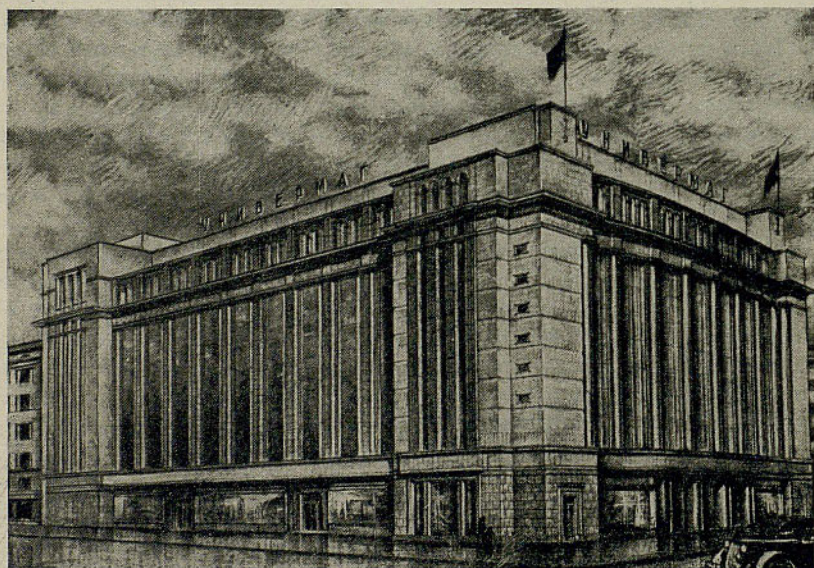
Основной недостаток ее — это стесняющая движение железнодорожная ветка, проходящая над площадью по безобразной эстакаде. Ветка эта со временем пройдет под площадью в тоннеле, эстакада будет снесена, и площадь несколько увеличится, вытиснувшись в сторону Орликова переулка.

Для пешеходов здесь будут построены подземные переходы.

ды, соединяющие ту сторону площади, где расположены Октябрьский и Ярославский вокзалы, со стороной Казанского вокзала.

Комсомольская площадь будет дополнена еще одной площадью. В зачаточной форме она существует и теперь: это площадка около Рязанского проезда. Проходя одной стороной вдоль бокового фасада Казанского вокзала, она ограничена с другой стороны железнодорожной эстакадой, о которой мы уже упоминали. После сноса эстакады здесь образуется площадь, направленная по отношению к Комсомольской под прямым углом. На месте пересечения этих двух площадей предложено воздвигнуть большой памятник, посвященный Ленинскому комсомолу, чьим именем названа площадь.

Существующая застройка площади очень пестра. В оформлении Казанского вокзала, построенного в 1911 г., преобладают мотивы древней русской архитектуры и восточного зодчества. Ярославский вокзал, перестроенный в 1906 г. по проекту Ф. О. Шехтеля, напоминает домик из древней русской сказки. Октябрьский, построенный по проекту архитектора Тона в 1851 г., носит на себе печать сухой и мрачной казенности, свойственной архитектуре Николаевской эпохи. Задача архи-



Проект универмага на Комсомольской площади.



Новые дома на Краснопрудной.

текторов—придать этим зданиям черты стилистического единства.

Угол площади и Домниковской улицы будет занят шестиэтажным зданием огромного универмага. Это здание уже строится.

Здания фабрики «Большевичка» и «Оргаметалла» будут заново архитектурно оформлены в духе остальных зданий, выходящих на площадь, и, возможно, надстроены на один-два этажа.

За Комсомольской площадью проспект продолжается по Краснопрудной, Русаковской, Стромынке, Преображенской, Большой Черкизовской улицам. Начиная отсюда, преобладает жилая застройка. Здания общественного назначения будут строиться главным образом на перекрестках и площадях.

Краснопрудная уже теперь — одна из самых широких улиц столицы: ее ширина колеблется от 37 до 52 м. Она была расширена в 1935 г., когда здесь прокладывались тоннели метро.

Краснопрудная уже частично застроена новыми домами. За последние годы здесь вырос огромный девятиэтажный жилой Дом ударника НКПС (№ 22—24) и другой, восьмиэтажный жилой дом, также построенный НКПС. Участок № 7—11 застраивается девятиэтажным Домом работников метро.

В конце Краснопрудной проспект пересекается Новым Бульварным кольцом. По внешнюю сторону кольца проспект продолжается по Русаковской улице, расширяемой до 52 м.

Застройка началась уже и здесь. Большой жилой дом на 80 квартир строит Мельничный комбинат.

В конце Русаковской, где она смыкается со Стромынкой, проспект выходит на Стромынскую площадь. Здесь, слева от проспекта, примерно в полукilометре от него, расположена площадь Сокольнического круга — главный вход в Сокольнический парк.

Территорию, отделяющую проспект от парка, предполагено превратить в большую площадь. По сторонам ее пройдут две тенистые пешеходные аллеи. Одна из них уже существует. Между ними располагаются два широких проезда. Ближе к кругу намечено построить театр и здание для районных культурно-просветительных учреждений. По проспекту разместятся большие многоэтажные здания районного совета и районного комитета партии.

За площадью проспект пройдет по Стромынке. Она, как и Русаковская, расширяется до 52 м, вначале за счет пустырей и дворов с ее левой стороны, а затем, начиная с 1-го Боевского переулка, за счет сноса малоценной застройки.

В конце Стромынки трассу проспекта перерезает Яуза с перекинутым через нее Матросским мостом. Русло реки в этом месте будет спрямлено и, как и на всем ее течении в пределах города, расширено до 25—30 м. Старый узкий мост будет заменен новым, шириной в 36 м. Мост будет строиться на сухом месте. По окончании постройки Яуза будет пущена в новое русло, прорытое под мостом, а старое ее русло будет засыпано до уровня проездов по набережным. С левого берега Яузы к воде будет вести красиво оформленный гранитный сход с широкой причальной площадкой.

Проект нового моста по-особому намечает устройство пересечения моста с набережной. Движение транспорта по набережной будет пересекаться с движением по мосту в одном уровне, регулируемое при помощи светофора, а поток пешеходов, идущих по набережной, будет проходить под мостом по тротуару, огражденному от реки чугунной решеткой. Берега реки у моста озеленяются. У концов моста, по обоим его сторонам, будут установлены высокие мачты с фонарями.

За Яузой проспект поднимется в гору по широкой Преображенской улице.

На Преображенской площади проспект пересекается Парковым кольцом. Небольшая площадь будет поглощена шириной

пересекающих ее магистралей. На одном из углов ее намечено построить большой универмаг, на другом — многоэтажное здание общественного назначения.

Сегодня еще здесь явственно ощущается переход от центральных районов столицы к былым «окраинам». Все чаще попадаются огороженные заборами пустыри и деревянные одноэтажные хибарки. Даже изредка встречающиеся двухэтажные каменные дома на фоне этих жалких строений кажутся внушительными архитектурными сооружениями.

Здесь уже развернуто большое жилищное строительство.

По внешнюю сторону Паркового кольца проспект до Окружной железной дороги продолжается по Большой Черкизовской. На пути его здесь лежит Черкизовский пруд. Он будет перегорожен широкой, с красивым ограждением плотиной, по которой пройдет трасса проспекта. Берега пруда озеленятся и украшаются скульптурой.

За прудом проспект пройдет вдоль нового стадиона работников электромашиностроения, построенного в 1935 г.

Через пути Окружной дороги проспект перебрасывается по сооружаемому здесь новому широкому путепроводу. В нескольких десятках метров за ним проспект подходит к большой площади, создаваемой перед широким 100-метровым главным входом в строящийся здесь грандиозный Всесоюзный стадион.

Это будет самый большой стадион в Союзе. По размерам и оборудованию он будет также одним из самых больших и благоустроенных стадионов мира. Территория его (около 110 га) вплотную примыкает к Измайловскому парку.

Трехъярусные трибуны стадиона с их 93 рядами будут вмещать 100 тысяч зрителей. С трибун откроется далекая перспектива лесов Измайловского парка и Серебряно-Виноградного пруда, кольцом окружающего лесистый остров.

У концов своих трибуны завершаются высокими башнями, увенчанными скульптурными фигурами.

Внутри стадиона, перед входами на трибуны, создается большая площадь с цветником, разделенным несколькими аллеями. Эти аллеи соединяются далее с парковыми дорогами.

За стадионом проспект будет со временем продолжен до пересечения с проектируемым Восточным обходным каналом.

Протяженность Кировского проспекта — от площади Дзержинского до Всесоюзного стадиона — немногим менее 10 км.

ОТ СЕВЕРНОГО ПОРТА— К ЗАВОДУ ИМЕНИ СТАЛИНА

«Развернуть в течение десятилетия работы по созданию трех сквозных, пересекающих весь город широких улиц путем соединения, спрямления и расширения ряда улиц и небольших проездов...»

(Из постановления СНК СССР и ЦК ВКП(б) от 10 июля 1935 г.)

ДЕСЯТЬ лет назад не было завода-гиганта, ежемесячно выпускающего тысячи мощных грузовиков и несколько сот великолепных лимузинов. На месте завода им. Сталина, вернее на незначительной части его нынешней территории, были небольшие авторемонтные мастерские АМО, построенные во время империалистической войны миллионером-спекулянтом Рябушинским.

Всего года два назад не было и Северного порта. Была тихая, ничем не примечательная подмосковная деревушка Химки. Но уже сегодня, в осуществление гениальной идеи Сталина, волею большевиков создан грандиозный канал Москва—Волга, и есть красавец-порт.

По имени этих двух своих конечных пунктов — Северного порта и завода им. Сталина — называется одна из трех крупнейших магистралей, которая перережет по диаметру всю огромную территорию новой социалистической Москвы.

Созидание магистрали только начинается. Но уже во многих местах мы видим вкрапленные в тело старой Москвы

части ее недалекого великолепного будущего. Еще несколько лет — и скупые линии чертежей, сухие колонки цифр в объяснительных записках оживут перед нами величественными зданиями, зеленью тенистых садов, памятниками, террасами, фонтанами, блестящей гладью асфальта...

* * *

Облицованная бетоном пассажирская набережная Северного порта растянулась почти на полкилометра. За ней видна грузовая набережная. Она еще больше. Со временем ее протяженность будет доведена до 1 200 м.

За широкой асфальтированной дорогой — зеленый откос. Над откосом высится двухэтажное, с башней посередине, здание пассажирского вокзала, построенное по проекту архитектора-орденоносца Рухлядева. Первый этаж здания окружают 150 облицованных белым камнем четырехгранных колонн, обрамляющих его ажурными галереями. Не верится, что оно сделано из железа, кирпича и бетона, облицовано мрамором и гранитом, — оно кажется легким, почти прозрачным.

Над башней вытянулся в небо металлический шпиль, увенчанный пятиконечной звездой из уральских самоцветов. Звезда — это маяк порта. Ее видно с любой точки Химкинского водоема.

Водоем представляет собой обширное озеро, площадью в 3,5 квадратных километра.

Из 11 с лишним километров береговой линии водоема только 2 км будут заняты причальными устройствами. Остальные 9 км отводятся под парки и физкультурные сооружения.

Выровненная облицовочными плитами северо-восточная береговая линия водоема четка и строга: причаливающим судам нужна точная прямая линия. Противоположный, юго-западный, берег извивается свободно и прихотливо.

Близ вокзала уже построен Центральный водный стадион спортивного общества «Динамо». Это самый большой из водных стадионов столицы. Трибуны его вмещают около 5 тысяч зрителей. За трибунами создаются футбольное поле, окруженное беговой дорожкой, несколько теннисных кортов, парашютная вышка, площадки для игр в волейбол, баскетбол, городки. Здесь же будут размещены обширные пляжи, гимнастические площадки, души, кафе, лодочные пристани, гавани для спортивных судов. На стадионе одновременно могут отдыхать и заниматься всеми видами спорта до 10 тысяч человек. Зимой он превращается в базу для лыжного и конькобежного спорта.

У южной части водоема, ближе к Покровскому-Стрешневу, будет разбит парк с Дворцом культуры и амфитеатром на 10 тысяч человек. В этой же южной части Химкинского озера намечено создать два острова: один для ресторана, другой для открытой эстрады. Для детей близ западного берега водоема также будет создан свой остров с пляжем, клубом, площадками для игр.

Ниже плотины, преграждающей течение реки Химки, предполагается создать гидропарк. Здесь под естественным напором воды будут бить фонтаны, весь в серебряных брызгах будет сверкать на солнце водный павильон.

Перед зданием вокзала расположена озелененная привокзальная площадь. Вскоре здесь будет построено несколько крупных зданий — гостиница, ресторан, кино.

От площади по накатанной глади асфальта машины выезжают на Ленинградское шоссе. Шоссе со временем будет состоять из трех дорожных полотен, разделенных озелененными тротуарами: среднее полотно для дальнего, скоростного движения, два боковых — для местного.

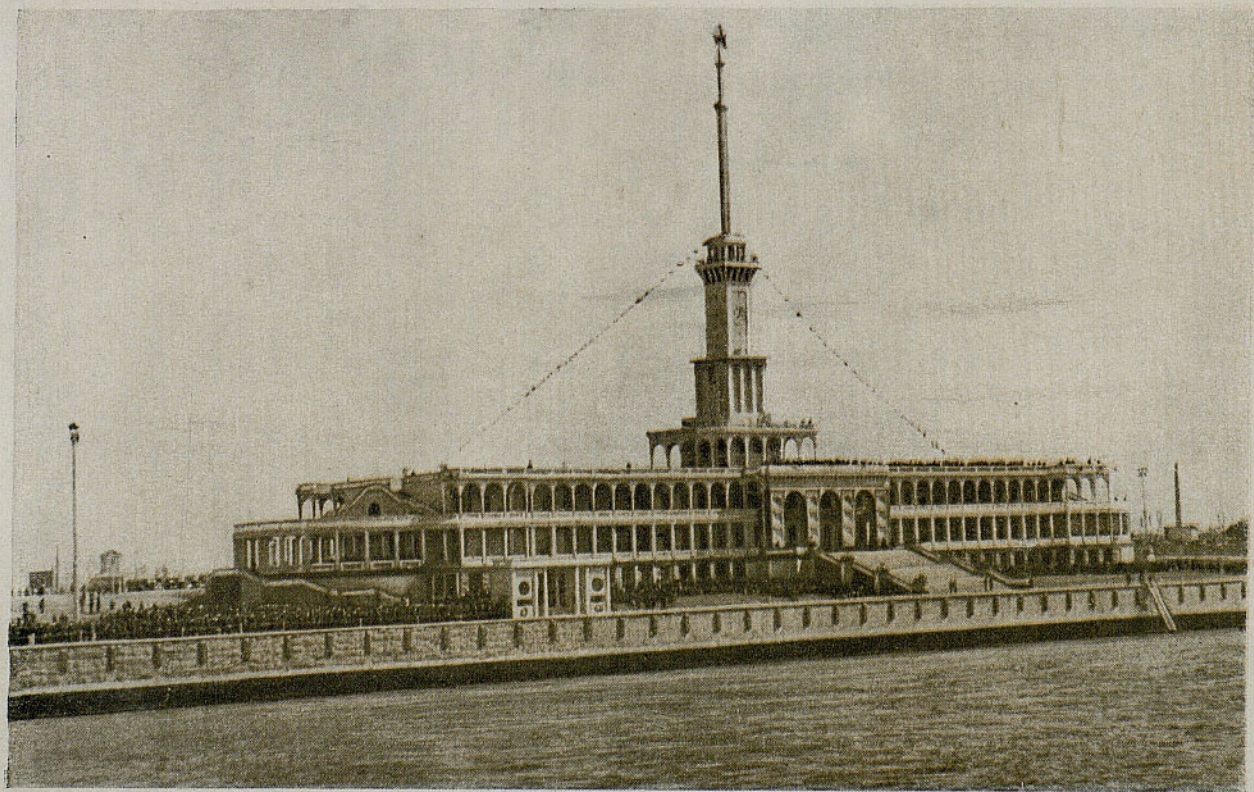
На стороне, противоположной порту, пока мы видим только пустыри. Но вскоре на месте их вырастут высокие, многоэтажные жилые дома и общественные здания. Некоторые из них будут выходить непосредственно на линию шоссе, другие отступят вглубь, оставляя между шоссе и фасадом озелененные площадки и курдонеры.

Здесь, на территории в 180 га, должен быть создан припортовый «город» с населением в 60 тысяч человек. Этот город — форпост новой Москвы.

На всем протяжении шоссе, где оно проходит вдоль Химкинского водоема, будет застраиваться только противоположная водоему северная сторона шоссе. Из окон зданий откроется прекрасный вид на водное зеркало озера, оживленное скользящими по нему теплоходами, яхтами, моторными лодками. Еще далее будет открываться перспектива извилистого берега, а за ним — огромного парка с его тенистыми аллеями, газонами, цветниками, фонтанами и каскадами.

За юго-восточной границей водоема застраиваться будут обе стороны шоссе. Но высокие, вытянувшиеся в длину здания не превратят шоссе в коридор. Отступы от красной линии, озелененные площадки, разрывы между домами, открывающие глазу зелень внутриквартальных площадей, создадут тесную связь между улицей и окаймляющими ее кварталами.

У так называемой «развилки», где от Ленинградского шоссе ответвляется асфальтированная дорога на Волоколамск,



Химкинский речной вокзал.

справа виден посёлок «Сокол», слева — первая от Северного порта станция метро. Здесь шоссе в будущем пересечется Парковым кольцом. В этом месте будет образована площадь.

От «развилки» ширина шоссе будет увеличена до 65—75 м. По обеим сторонам его будут построены высокие, не менее шести-семи этажей жилые дома.

Слева от магистрали — село Всехсвятское. Этот посёлок подгородного типа вскоре превратится в благоустроенный район столицы. Здесь, между прочим, разместится «городок искусств» — мастерские для выдающихся советских живописцев и скульпторов, учебный комбинат, где молодежь будет обучаться всем видам изобразительных искусств, научно-исследовательские лаборатории, мастерские лепки и художественного литья, выставочные залы. Часть городка уже построена.

Направо от шоссе совсем недавно еще были пустыри и огороды, налево — путаная сеть переулков, прилегающих к Красноармейской улице. Теперь здесь уже строится ряд крупных жилых и общественных зданий.

Далее, справа от шоссе расположен Аэропорт. Окружающий его деревянный забор мало привлекателен для глаза. Его, конечно, заменят красивой оградой.

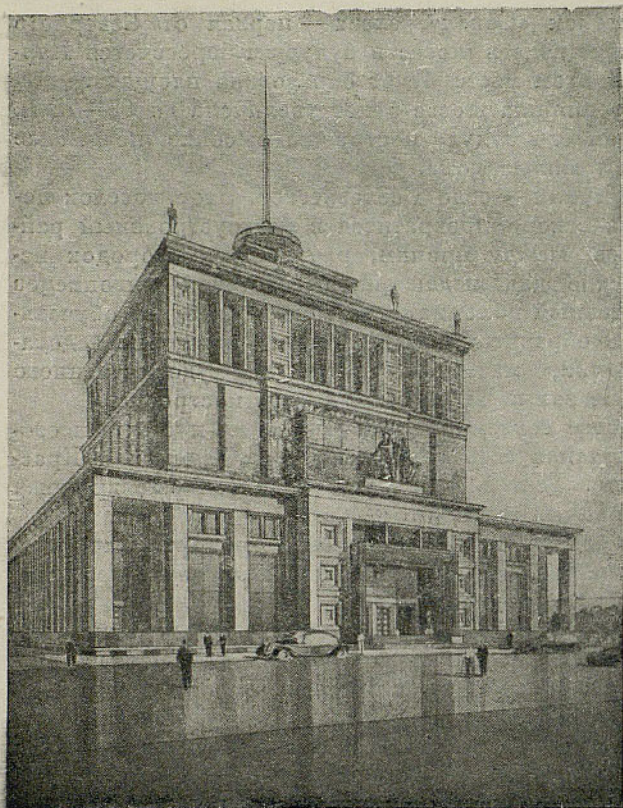
Слева — Петровский дворец. Это прекрасное здание построено в 1775—1782 гг. для Екатерины II знаменитым русским зодчим М. Ф. Казаковым. Строилось оно на земле Петровского монастыря. По имени его и самый дворец получил название Петровского. В те далекие годы от Петербурга до Москвы надо было проделать утомительное 600-верстное путешествие на лошадях. Царям и царицам перед торжественным въездом в старую столицу нужно было и отдохнуть и приодеться. Для этого и был предназначен Петровский «под'ездной» дворец. Теперь во дворце Военно-воздушная академия им. Жуковского.

От академии магистраль около километра идет вдоль Петровского парка.

Парк будет очищен, благоустроен и украшен. Здесь предложено поставить большой памятник трагически погибшим в 1934 г. завоевателям стратосферы — тт. Федосеенко, Васенко и Усыскину.

Далее магистраль проходит мимо двух недавно построенных стадионов — стадиона «Динамо» на 90 тысяч зрителей и стадиона юных пионеров. Уже теперь в дни больших футбольных матчей шоссе заполняется здесь машинами до отказа.

Вскоре Стадион юных пионеров будет расширен вдвое. Его трибуны по проекту должны вмещать до 20 тысяч зрителей.



Проект Дома радио на Миусской площади.

Поблизости от стадиона «Динамо», среди зелени парка разместились два надземных павильона станции метро. Между павильонами вскоре пройдет асфальтированная аллея с мраморным фонтаном, украшенным бронзовой фигурой юноши физкультурника.

Еще шестьсот-семьсот метров — и шоссе выходит к Беговому ипподрому, где оно в будущем пересечется Новым Бульварным кольцом.

Отсюда шоссе идет уже вдоль застроенных кварталов. По обеим сторонам его за последние годы выросли новые монументальные здания. Рассыпанные среди них домишки дореволюционной постройки также вскоре уступят свои места большим многоэтажным жилым домам.

Единственное ценное здание старой постройки, где некогда помещался ресторан «Яр», будет надстроено на один этаж и реконструировано. Здесь разместится Центральный клуб летчиков. Фасад здания облицовывается гранитом. Над портиком, опирающимся на большие колонны, будет установлен скульптурный самолет.

В полутора километрах от ворот ипподрома — площадь Белорусского вокзала. Здесь мы уже видим два новых здания: огромный одиннадцатитажный дом на углу улицы Горького и другой большой дом, расположенный прямо против вокзала. Эти два здания, как бы отмечающие начало центральной части столицы, уже значительно изменили облик площади. В недалеком будущем она подвергнется дальнейшим изменениям.

Площадь расширяется больше чем вдвое — с 2,7 до 6—7 га. Для расширения ее намечено снести два небольших квартала с невысокой и сильно амортизированной застройкой; один — между теперешней границей площади и Брестским переулком, другой — между Лесной улицей, Бутырским валом и Заставным переулком.

Сильно изменится и старый Белорусский вокзал. Это невысокое здание было построено еще в 1879 г. и в 1909 г. перестроено в стиле модерн. Поставленное в «яме», много ниже уровня Ленинградского шоссе, оно кажется поэтому еще меньше. Размеры вокзала уже теперь явно недостаточны для развивающегося пассажирского и грузового оборота. Еще меньше удовлетворяет это здание архитектурно-эстетическим требованиям.

Здание вокзала предполагается надстроить и вытянуть в длину почти до 2-го Брестского переулка. Одновременно ему будут приданы правильные архитектурные пропорции.

Вокзальная площадь — оживленнейший транспортный узел. Здесь Ленинградское шоссе в будущем пересечется прямой обходной магистралью, ведущей от Киевского вокзала к Савеловскому. Сюда же вольется и другая обходная магистраль, соединяющая Белорусский вокзал с Комсомольской площадью. Движение здесь будет весьма оживленным, но суеты мы здесь не заметим. Не будет и машин, ожидающих проезда перед светофором. Потоки машин, пересекающих Ленинградское шоссе, пройдут под ним в тоннелях.

Прямое продолжение Ленинградского шоссе — улица Горького — на участке от Белорусского вокзала до площади Маяковского уже реконструирована. После снятия трамвайных рельсов машины получили удовлетворительную площадь для

проезда. Улица здесь много уже Ленинградского шоссе. Ширина ее—36 м. Из них по 4 м на сторону отнимают тротуары. Тем не менее здесь решено ограничиться этой шириной, так как по обеим сторонам, вплоть до площади Маяковского, улица застроена по большей части хорошо сохранившимися четырех- и пятиэтажными домами. Когда этот отрезок магистрали окажется перегруженным движением, часть машин можно будет пропускать по параллельным «резервным» улицам—2-й Брестской и 3-й Тверской-Ямской. 2-я Брестская, в случае необходимости, без большого сноса строений может быть продолжена по направлению Сытинского и Большого Гнездицкого переулков вплоть до Центрального полукольца.

Старые четырех- и пятиэтажные дома по улице Горького будут надстроены до шести этажей, фасады их будут реконструированы, и после этой операции они станут такими же нарядными, как и новые здания. Несколько зданий здесь уже надстроено.

С правой стороны (по направлению к центру) на месте снесенной церкви (участок № 111) и примыкавшего к ней ветхого одноэтажного домика строится семиэтажный с восьмьюэтажными крыльями жилой дом, который займет целый квартал. Главный фасад его выйдет на улицу Горького, боковые и задний фасады—на 1-ю Брестскую, Васильевскую и Нововасильевскую улицы.

С левой стороны, напротив Большой Грузинской улицы, через широкий разрыв в застройке откроется величественный Дом радио, который будет построен на Миусской площади. Объем Дома радио, по проекту, превышает 120 тысяч кубометров. В нем разместятся 20 больших студий, оборудованных по последнему слову радиотехники.

Дом радио будет представлять собой как бы два здания, поставленные одно на другое: нижнее, высотой в 16 м, верхнее—в 26 м. Над главным входом будет установлена скульптурная группа, а по карнизу верхней части здания разместятся четыре скульптурные фигуры.

Площадь Маяковского, уже значительно расширенная в 1936 г., когда здесь был снесен небольшой сквер, станет еще просторней. Не будет больше выходящего на самую площадь здания, стоящего между Садовой-Триумфальной и Оружейным переулком. Обе эти улицы, как мы уже упоминали, сливаются в одну 100-метровую магистраль—отрезок Садового кольца.

На один из углов площади выходит почти уже законченное постройкой концертное здание на 2 тысячи мест. На его сцене смогут одновременно выступать оркестр и хор, численностью

до тысячи человек. Фасад здания намечено украсить высоким шестиколонным портиком.

Расположенные на противоположном углу кинотеатр «Москва» и дом Межрабпома реконструируются и надстраиваются, образуя единое целое. После реконструкции этот кинотеатр будет самым большим в СССР. Его три зала будут вмещать 1 800 зрителей.

Маленькое здание Театра сатиры и примыкающие к нему ветхие строения сносятся. На их месте будет построено большое здание для музея им. Маяковского.

Выход на площадь 1-й Брестской улицы, расположенный между зданием музея и кинотеатром «Москва», будет перекрыт высоко поднятой аркой.

Площадь будет украшена памятником пламенному поэту революции, имя которого она носит. Возможно, что статуя Маяковского будет установлена на башне углового концертного здания.

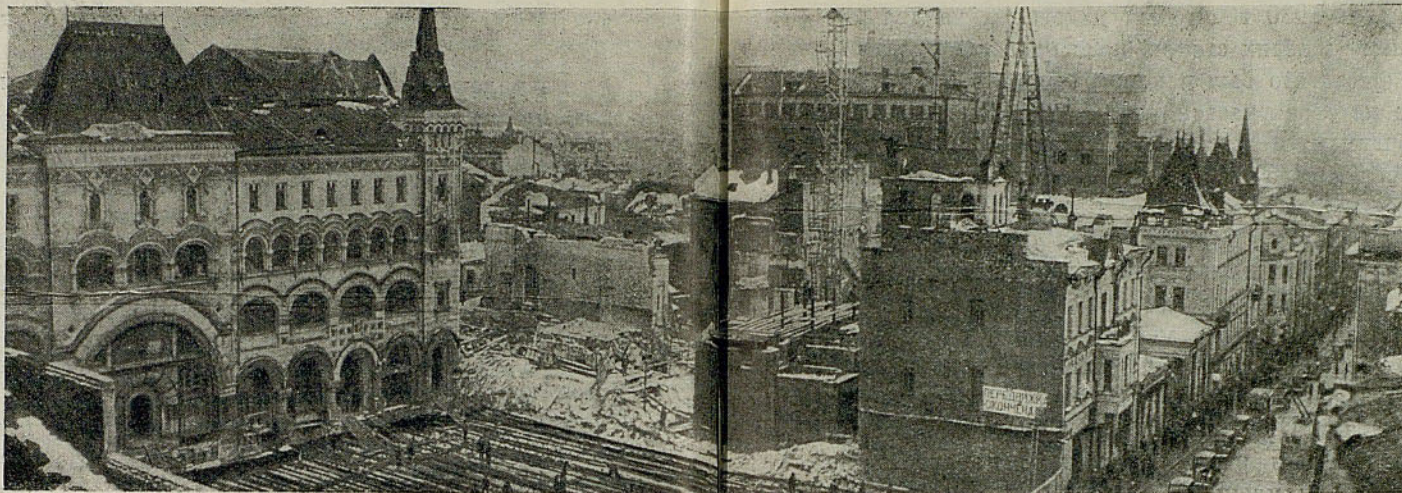
От площади Маяковского до площади Пушкина улица Горького расширяется больше чем вдвое: с 19 до 40 м. Для этого сносятся дома по нечетной стороне. Это по большей части невысокие здания, уже доживающие свой век. На месте сносимых домов будут возведены новые крупные жилые дома, главным образом шестизэтажные.

Единственное на этом отрезке улицы архитектурно ценное здание — бывший Английский клуб, где теперь музей Революции, — сохраняется. Крылья дома будут срезаны, и главный фасад его, стоящий теперь в глубине курдонера, выйдет почти на линию улицы.

Одно из самых высоких зданий на этом участке улицы — девятиэтажный дом на углу Благовещенского переулка, построенный в 1936 г. Дом представляет собой подражание архитектурным образцам ренессанса. Фасад его украшен живописью. Интересны ворота, достигающие высоты третьего этажа. У этого здания мы уже видим будущую ширину магистрали.

Старые четырех- и пятиэтажные дома по противоположной, четной стороне улицы будут надстроены до шести этажей. Несколько мелких и обветшавших строений сносятся. В числе их будет снесен и одноэтажный с мезонином дом № 58, построенный еще в 1817 г., — единственный деревянный дом, каким-то чудом сохранившийся на улице Горького вплоть до нашего времени. Место этих домов займут новые крупные здания.

Первенец реконструкции на этом отрезке магистрали — дом № 54, занятый Наркоматом лесной промышленности. Здесь был некогда трехэтажный жилой дом, построенный в конце XVIII в.



Передвижка дома № 2 по улице Горького.



Новые дома на улице Горького.

Матвеем Казаковым. В 1930 г. он был надстроен на два этажа, а в 1935 г. к нему с обеих сторон были сделаны пятиэтажные пристройки и фасад его был реконструирован.

Все выходящие на этот участок улицы узкие и глухие переулки, за исключением Дегтярного и Мамоновского, будут закрыты для пересекающего улицу движения. Они останутся лишь как внутриквартальные проезды. Благодаря этой мере машины смогут здесь двигаться быстро, не опасаясь столкнуться с неожиданно выскочившей из-за угла другой машиной.

Площадь Пушкина была значительно расширена уже в 1937 г. После сноса Страстного монастыря и узкой полосы бульвара между улицей Горького и Пушкинской улицей площадь далеко вытянулась в сторону Пушкинской улицы.

Прекрасный памятник Пушкину работы Опекушина, вместе с пьедесталом, фонарями и цепями, намечено перенести на противоположную сторону площади.

На всех четырех углах площади будут выситься крупные многоэтажные здания. Четырехэтажный дом на углу Страстного бульвара, дореволюционной постройки, был надстроен до шести этажей еще в 1935 г., а на остальных углах новые дома будут воздвигнуты в ближайшем будущем.

На одном из зданий площади недавно установлены большие светящиеся электрочасы. Их полутораметровые стрелки, сделанные из газосветных, наполненных неоном трубок, ясно видны издали даже в пасмурную погоду. Такие же часы впоследствии предполагается установить и на других важнейших площадях столицы.

На участке от площади Пушкина до Советской площади улица расширяется до 40 м. Четная сторона, застроенная старыми, но хорошо сохранившимися крупными зданиями в пять и шесть этажей, останется почти без изменений, нечетная — целиком оформится новой застройкой.

Советская площадь вскоре станет одной из живописнейших площадей столицы. Старый дом на углу, в котором помещается аптека, будет снесен, и на его месте расположится огромное здание общественного назначения. В одном стиле с ним будет выдержано и другое, еще большей величины здание на противоположной стороне улицы Горького, которое выйдет одним из своих фасадов на улицу Станиславского (бывш. Леонтьевский переулок).

Расположенный на третьем углу площади старый большой дом № 28 (бывш. гостиница «Дрезден», а ныне 3-й Дом ВЦСПС) остался, но в совершенно преображенном виде. Часть его, выступающая за новую красную линию улицы Горь-

кого, в конце 1938 г. была срезана. Оставшаяся часть здания надстроена на один этаж, заново оформлена и слита с примыкающим к нему домом по улице Горького.

В центре площади попрежнему будет возвышаться обелиск работы скульптора Н. А. Андреева и архитектора Д. П. Осипова. Это—первый по времени сооружения советский памятник. Здесь ранее стоял памятник генералу Скобелеву. Еще в апреле 1918 г. Совнарком издал декрет, подписанный Лениным и Сталиным, «О снятии памятников, воздвигнутых в честь царей и их слуг, и выработке проектов памятников Российской Социалистической революции». К первой годовщине Октябрьской революции на месте снесенного старого памятника был открыт новый, временный памятник с текстом Конституции, написанным на листе фанеры, а весной 1919 г. здесь был воздвигнут обелиск в его теперешнем виде. Доски с текстом первой Конституции будут сняты и переданы в музей Революции, и на их месте будут поставлены новые, с текстом Сталинской Конституции.

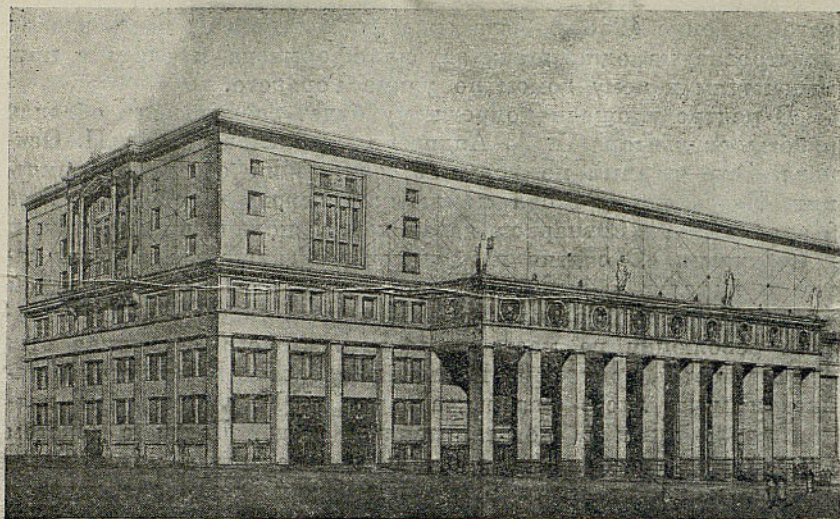
Напротив обелиска—великолепное здание Моссовета. Построенный в 1782 г. Матвеем Казаковым, этот замечательный архитектурно-художественный памятник дорог москвичам и как памятник революционных событий. Здесь с первых дней Февральской революции и в бурные дни Октября работал Московский совет рабочих и солдатских депутатов. И поныне здесь помещается хозяин столицы—Моссовет. Это ценное здание, конечно, сохраняется, но, чтобы избежать излома уличной линии, его придется отодвинуть ближе к новому зданию Моссовета, построенному несколько лет назад по проекту покойного академика архитектуры И. А. Фомина.

Здание Института Маркса—Энгельса—Ленина также сохраняется, но фасад его будет реконструирован в духе архитектуры остальных зданий на площади. Ветхие дома, примыкающие к зданию института, будут снесены, и по боковым сторонам его спустятся к Пушкинской улице широкие, архитектурно оформленные лестницы-террасы.

Следующий отрезок улицы Горького — от Советской площади до здания Центрального телеграфа — будет иметь ширину от 50 до 55 м.

Резкий уклон улицы в сторону Охотного ряда в 1938 г. был уменьшен. В верхней части поверхности слой почвы был срезан, в нижней—сделана подсыпка грунта.

По нечетной стороне (стороне Моссовета) застройка будет сплошь новая. Стоящие здесь старые дома будут снесены для расширения улицы.



Проект театра на площади Маяковского.

Четная сторона этого отрезка магистрали уже занята новым семиэтажным домом, тем самым, к которому пристроен 3-й Дом ВЦСПС (на Советской площади). Дом растянулся в длину до проезда Художественного театра, примерно на четверть километра.

Стоявший на этом участке улицы хорошо сохранившийся большой четырехэтажный дом (№ 24) в начале 1938 г. был передвинут в глубь квартала метров на пятьдесят и установлен позади строившегося здесь дома.

Вес этого передвинутого дома достигает 23 тысяч тонн. Даже в Америке, которая первой начала передвигать дома, до сего времени не было передвинуто дома весом свыше 11 тысяч тонн.

Передвижка дома № 24 продолжалась всего несколько дней. Обслуживание жильцов водопроводом, электрическим освещением, телефоном, центральным отоплением, канализацией не прекращалось ни на одну минуту. Дом двигался настолько плавно, что даже из стаканов, доверху наполненных водой, не вышлеснулось ни единой капли.

Сейчас же за этим передвинутым домом, у проезда Художественного театра, магистраль пересекается Центральным полукольцом. Светофор со временем будет снят и здесь. Под улицей Горького будет пробит тоннель для машин, следующих

по Центральному полукольцу. Отсюда до Охотного ряда магистраль уже расширена до 50—59 м.

Здание Центрального телеграфа, конечно, сохраняется. Здание гостиницы «Пассаж» будет надстроено. Здесь разместится самая большая из университетских аудиторий — на тысячу слушателей. Останется также и дом гостиницы «Националь».

Но на противоположной стороне улицы вместо шести невысоких двух- и трехэтажных домов уже теперь высится только одно, построенное в 1938 г., семиэтажное здание. Одной стороной оно примыкает к дому Совнаркома в Охотном ряду, другой конец его выходит на проезд Художественного театра. Дом растянулся в длину на четверть километра. В самом центре его, как бы соединяя обе его половины, перекинута арка, открывающая проезд внутрь квартала. С скромная роль внутриквартального проезда отведена бывшему Георгиевскому переулку. Над аркой, по карнизу здания, установлены две большие скульптурные фигуры.

Эти новые громадные дома по четной стороне улицы Горького оформлены в едином стиле. Цокольные этажи их, где разместились большие магазины, облицованы темнокрасным полированным гранитом. Автор проекта этих новых домов — депутат Верховного Совета РСФСР архитектор А. Г. Мордвинов.

Реконструкция этих двух участков улицы Горького — от Охотного ряда до проезда Художественного театра и далее до Советской площади — была начата в конце 1937 г. Застройка производилась здесь в несколько необычном порядке. Сначала были снесены мелкие строения и надворные постройки, расположенные за выходящими на улицу домами. Затем в образовавшемся широком «коридоре», за выходящими на улицу домами, была начата стройка. Когда оба дома-гиганта были полностью построены, старые дома, временно выполнявшие роль «забора», были снесены, расширенный уличный проезд был заасфальтирован, и в две-три недели улица стала неузнаваемой.

У Охотного ряда оканчивается северо-западная половина магистрали, растянувшаяся от Северного порта на 13 с лишним километров. Трасса магистрали поворачивает здесь налево, частично проходя по проспекту Дворца Советов, — через Охотный ряд, площадь Свердлова, Театральный проезд, площадь Дзержинского и Китайский проезд к площади Ногина.

От площади Ногина основное транзитное движение по магистрали будет направлено по Новой Солянке. Эта новая улица, 40 м в ширину, пробивается напрямик через Солянский тупик и двор огромного старинного здания Воспитательного дома, где недавно помещался ВЦСПС.



Проект нового оформления дома на углу улицы Горького и Советской площади.

Новая Солянка будет застроена большими высокими зданиями государственных учреждений и общественных организаций. Среди них разместятся и жилые дома.

Старая, узкая и изогнутая Солянка будет реконструирована. От прежней ее застройки останется лишь несколько зданий. Сохранится огромное старинное здание Опекунского совета (№ 14), где теперь помещается Институт охраны материнства и младенчества. Уцелеет и большой жилой дом на противоположной, нечетной стороне улицы, построенный на месте некогда бывшего здесь Соляного двора. Все остальные дома по обеим сторонам улицы постепенно будут снесены или, там, где это окажется возможным, передвинуты в глубь кварталов. Места их займут новые многоэтажные здания.

Уличный проезд старой Солянки выпрямляется и расширяется до 24—26 м. Вместе с Новой Солянкой она образует единую парную магистраль, посреди которой (между обеими Солянками) разместится широкий бульвар с несколькими высокими зданиями.

У слияния Яузы с Москва-рекой магистраль пересекается Бульварным кольцом. Застроенный старыми ветхими домишками квартал между Яузской улицей, Устьинским проездом и Устьинской набережной будет снесен. На его месте образуется просторная площадь треугольной формы. Потоки машин, идущих по кольцу, пересекая площадь вдоль, пройдут над Москва-рекой по недавно построенному Большому Устьинскому мосту, машины же, идущие по магистрали, будут пересекать Яузу.

Старый Астаховский мост через Яузу, построенный в 1804 г., давно уже отслужил все сроки. Скоро он будет заменен новым, широким железобетонным мостом, поднятым над водой значительно выше старого моста. По обе стороны Яузы мост будет продолжен съездами на набережные.

По другую сторону Яузы магистраль пройдет по Интернациональной улице. Великолепное старинное здание Яузской больницы, где теперь больница «Медсантруд», уцелеет и после реконструкции. Но кроме него здесь со временем не останется ни одного старого дома. Улица совершенно преобразится.

Интернациональная улица и ее продолжение — Верхняя Радищевская — будут слиты с проходящей вдоль них, по правую сторону, улицей Володарского. По этой улице уже строятся прекрасные новые дома. Теперь Радищевская делает ряд резких изломов, новая же улица пойдет по прямой. Имеющийся здесь крутой уклон будет смягчен. Вместо двух узких и кривых улиц-коридоров, застроенных крохотными, провинциального типа домишками, получится одна просторная, шириной в 87 м, прямая магистраль. Благодаря спрямлению улицы расстояние между Яузской и Таганской площадями несколько сократится.

От пересечения с Яузой до Таганской площади магистраль пройдет на очень небольшом расстоянии от Котельнической и Гончарной набережных Москва-реки, почти параллельно им. Правую (четную) сторону магистрали будут отделять от набережной всего 300—350 м. Строители Москвы используют это обстоятельство. Левая сторона магистрали будет застроена примыкающими друг к другу большими жилыми домами, а по правой стороне застройка в нескольких местах будет прерываться. Сквозь эти разрывы будут видны озелененные террасы набережных и зеркальная гладь реки. Значительную часть правой стороны Интернациональной улицы займет сооружаемое между нею и Котельнической набережной грандиозное здание Института мировой литературы им. Горького.

Два дома посреди Таганской площади, отделяющие Верхнюю Таганскую площадь от Нижней, сносятся, и обе площади сливаются в одну, правильной треугольной формы. Все три стороны ее будут застроены большими шести-семиэтажными зданиями. Самым большим из них будет гостиница. В центре площади намечено построить здание для кинотеатра.

За Таганской площадью магистраль выйдет на Большие Каменщики. Некогда, в XVII в., здесь была слобода мастеров каменного дела. Улица и по сей день сохранила чисто слободской характер. Узкая, вся в крохотных домишках, она никак не напоминает о близости центра столицы. В скором времени Большие Каменщики будут расширены больше чем втрое — до 60 м. По обеим сторонам улицы будут построены крупные, семи- и восьмиэтажные дома. Один такой дом совсем недавней постройки можно видеть уже теперь.

От Больших Каменщиков магистраль, сохраняя прежнюю ширину в 60 м, пойдет напрямик к Крутицкому валу, пробираясь через ветхую, не представляющую никакой ценности застройку Новоспасского проезда, Лаврова переулка, Крестьянского тупика, Динамовской улицы. Часть Динамовской улицы, не затрагиваемая магистралью, будет закрыта для сквозного движения и превратится во внутриквартальный проезд.

Сейчас же за Динамовской, недалеко от Новоспасского моста, магистраль со временем будет пересекаться Новым Бульварным кольцом.

Далее магистраль, пересекая Крутицкий переулок, доходит до Крутицких казарм. Здесь создается новая площадь, открытая в сторону Москва-реки.

От этой площади магистраль, попрежнему сохраняя свою 60-метровую ширину, продолжится по небольшому отрезку Крутицкого вала, Новодубровской улице и Симоновскому валу.

Здесь магистраль приближается к самому индустриальному району Москвы, где разместились крупнейшие промышленные предприятия столицы: автозавод им. Сталина, «Шарикоподшипник», «Динамо», Велозавод и др.

В начале Симоновского вала, у новой площади, от магистрали ответвляется широкий проезд, который поведет к заводу «Шарикоподшипник» им. Л. М. Кагановича. Протяженность проезда — почти 3 км. За заводом проезд будет продолжен вплоть до строящегося у Кожухова, на Сукином болоте, Южного речного порта.

Основная трасса магистрали пойдет от новой районной площади по Симоновскому валу и Велозаводской улице. За-

вод им. Сталина остается несколько в стороне от магистрали. К нему будет вести особый широкий проезд.

Прорезающие Симоновский вал железнодорожные ветки — Симоновская и Лизинская — будут выведены отсюда. Машинам не нужно будет, как теперь, пережидать у полосатого шлагбаума медленно тянущийся товарный поезд.

От Таганской площади до середины Симоновского вала магистраль, как и на предыдущем участке, пройдет вдоль Москва-реки, на небольшом расстоянии от ее набережных — Краснохолмской и Крутицкой. Поэтому и здесь по правой стороне магистрали дома будут отделены друг от друга широкими озелененными разрывами, открывающими вид на берега реки.

За Велозаводской улицей магистраль пересекается Парковым кольцом. На месте пересечения будет создана большая Новокожуховская площадь. Здесь магистраль разветвляется на два русла. Одно из них, направляясь по расширяемой Сайкиной улице, прорезает поселок Кожухово, другое идет на юго-восток, к Южному речному порту.

Тихий поселок Кожухово уже теперь насчитывает почти 40 тысяч жителей. Здесь, поблизости от своих заводов, расселились рабочие автозавода им. Сталина, «Шарикоподшипника», «Динамо», «Паростроя», Велозавода.

Вскоре в Кожухове развернется огромное строительство. Территория поселка будет благоустроена и покрыта сетью широких уличных и внутриквартальных проездов. Тротуары и улицы будут залиты асфальтом. Кроме нескольких десятков больших жилых домов, здесь намечено построить больницу, поликлинику, родильный дом, кинотеатр. Трамвайная линия, теперь доходящая только до автозавода им. Сталина, будет продолжена до поселка. На площади около 3 га разбиваются бульвары и скверы.

Через Москва-реку в будущем перекинется новый Кожуховский мост, и тогда магистраль будет продолжена по другую сторону реки до Нагатина и Коломенского.

* * *

Из трех основных магистралей, перерезающих Москву по диаметру, магистраль Северный порт — завод им. Сталина самая большая. Ее протяженность — 27 километров.

Магистраль проходит через 10 районов: Октябрьский, Ленинградский, Советский, Свердловский, Куйбышевский, Красногвардейский, Молотовский, Первомайский, Таганский, Пролетарский.

По пути ее лежит больше двух десятков площадей.

Магистраль дважды пересекается всеми кольцевыми магистралями: Центральным полукольцом, Бульварным, Садовым, Новым Бульварным и Парковым кольцом. Уже это одно говорит об ее транспортном значении.

При планировке магистрали было сделано все, чтобы движение по ней могло протекать быстро, плавно, без задержек.

Быстрота передвижения по магистрали обеспечивается не только ее шириной, но и резким уменьшением числа пересечений, а также сооружением пассажей. В среднем по своей ширине она приближается к одной из самых широких улиц мира — прославленным парижским Елисейским полям—и на много превышает Унтер ден Линден (Берлин) и Рингштрассе (Вена). Со стороны архитектурно-эстетической магистраль также будет одной из лучших в Европе.

СЕВЕР—ЮГ

«...создать лесопарковый защитный пояс в радиусе до 10 км... Приступить к соединению этих зеленых массивов зелеными полосами с центром города...»

(Из постановления СНК СССР и ЦК ВКП(б) от 10 июля 1935 г.)

ВОКРУГ обширной территории столицы на 10 километров в ширину раскинулась зеленая защитная зона лесов — цепь гигантских резервуаров свежего воздуха.

От лесного пояса, как отроги от горного хребта, ответвления зелени яркими пятнами тянутся к центру столицы.

В одном месте связь города с его защитным лесным поясом видна особенно отчетливо. От Останкина зелень, прерываясь отдельными районами застройки, проникает в самый центр города. Это — части зеленого клина между двумя лучами парной магистрали Север — Юг, одной из трех важнейших магистралей Москвы недалекого будущего.

Магистраль Север — Юг идет прямо по меридиану. Соединяя крайнюю северную часть Москвы — Пушкинский (бывш. Останкинский) парк им. Дзержинского — с крайней южной частью — Серпуховским шоссе, она четко делит территорию столицы на два полуокруга — восточный и западный.

Магистраль зарождается в глубине Пушкинского парка, в окружении огромного массива зелени.

Этот парк в будущем должен стать одним из лучших парков столицы. Территория его расширяется к востоку почти до Ярославского шоссе. Ограниченная с юга Парковым кольцом, с севера — линией Окружной дороги и рекой Лихоборкой, площадь парка вырастает почти до 400 га.

Главный вход в парк по проекту располагается близ пересечения магистрали Север—Юг с Парковым кольцом.

Прямо против входа, на большой (4 га) квадратной площади, намечено построить закрытый театр. Площадь украшается цветниками, бассейнами, фонтанами, скульптурой.

От площади всеюм будут расходиться три аллеи. Средняя—внутрипарковое продолжение магистрали. По пути ее расположатся физкультурные площадки и водоем, создаваемый по течению Лихоборки. Здесь территория парка оканчивается полуостровом. На нем живописно раскинута однодневный дом отдыха, водная станция, пляж, лодочные пристани.

Вторая аллея сворачивает направо от главного входа, на восток — к Всесоюзной сельскохозяйственной выставке и второму входу в парк с Ярославского шоссе. Третья аллея поведет налево — к западной границе парка.

Кроме закрытого театра в парке предполагено соорудить также Зеленый театр — огромную эстраду с амфитеатром на 10 тысяч мест.

Близ Зеленого театра, на холме, должно разместиться одно из лучших украшений парка — ступенчатый пруд. Это три больших бассейна, каждый из которых расположен выше следующего на 2 м. Вода каскадами будет стекать из одного пруда в другой.

Внутри парка располагается множество парковых учреждений: стадион, спортивные площадки, гимнастический городок, площадки для танцев, тир, кафе, рестораны, кино, парашютные вышки.

Старый Останкинский дворец¹ сохраняется как музей. Возле дворца, на окруженной лесом поляне, намечено создать детский городок.

Вокруг всей территории парка будет обегать кольцевая автодорога, в которую вольются шоссе из пригородных мест-

¹ Некогда Останкино было помещьем графа Шереметева. Театрал и любитель живописи, прославившийся женитьбой на своей крепостной актрисе, он построил в Останкине (в 1798 г.) дворец — театр для своей крепостной труппы и музей для собранных им произведений искусства. Строили его по проекту Кварениги крепостные архитекторы Шереметева. Теперь во дворце — музей крепостного театра.

ностей. Эта дорога свяжет между собой отдельные участки парка. На нее же будут сворачивать с магистрали Север — Юг машины, идущие за город.

Магистраль делится на две части—северную и южную.

Северная половина начинается у Пушкинского парка и заканчивается в центре столицы, у Театрального проезда. На всем своем протяжении (около 6,5 км) она проходит двумя почти параллельными «лучами». За Трубной площадью один из лучей сливается с Неглинным проездом, другой — с Рождественкой.

Между Парковым кольцом (Пушкинским парком) и Новым Бульварным кольцом оба луча создаются почти заново.

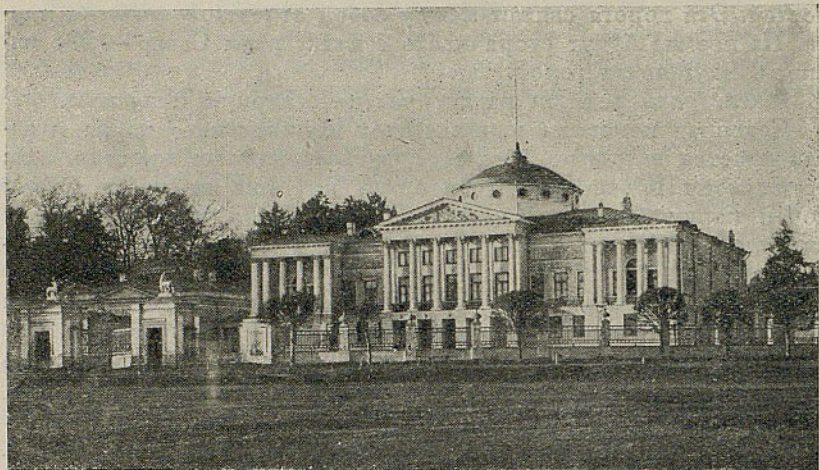
Рождественский луч первые 700 м пробивается напрямик через огороды и жилую застройку Останкинского поселка. Это — одноэтажные деревянные дома сельского типа и двухэтажные стандартные дома без водопровода и канализации. Ценность их ничтожна. Далее, на протяжении 1,5 км, до 4-й Марьинорошинской улицы, магистраль прокладывается по совершенно незастроенной местности. Единственное препятствие на ее пути—это перерезающая ее линия железной дороги. Над путями дороги здесь будет сооружен широкий, архитектурно оформленный путепровод.

От 4-й Марьинорошинской улицы Рождественский луч магистрали снова пробивается напрямик через кварталы деревянных одноэтажных и двухэтажных домов на проездах Марьиной роши, частично используя и самое 4-ю Марьинорошинскую улицу. С Новым Бульварным кольцом Рождественский луч пересекается на Сущевском валу.

Неглинный луч сначала прокладывается по территории, совершенно свободной от застройки. Затем он проходит по расширенной Шереметевской улице, перебрасывается через пути железной дороги по новому широкому путепроводу, который заменит собой старый Шереметевский путепровод, и, как и Рождественский луч, у Сущевского вала пересекается Новым Бульварным кольцом.

От Нового Бульварного до Садового кольца Рождественский луч направляется вдоль старинного Лазаревского кладбища¹, где теперь детский парк Дзержинского района. Пересекая Трифоновскую улицу, он проходит возле парка Центрального

¹ По времени основания это одно из первых московских кладбищ. Своим возникновением оно обязано чуме 1765 г. До этого времени покойников обычно хоронили на погостах при приходских церквях.



Останкинский дворец.

дома Красной Армии и за Троицкими переулками выходит к Самотечной площади.

Неглинный луч пробегает расстояние между Новым Бульварным и Садовым кольцами сначала по расширяемому 2-му Лазаревскому переулку, затем пробивается напрямик через малоценную застройку и у конца Институтского переулка выходит к площади Коммуны. За площадью Неглинный луч по направлению Самотечной улицы доходит до Садовой-Самотечной.

Площадь Коммуны в недалеком будущем станет одной из красивейших площадей столицы.

Центр ее занимает недавно построенное огромное здание театра Красной Армии. Здание имеет форму красноармейской звезды. Поставленное на мощный гранитный пьедестал, оно уже в нижних своих точках возвышается над площадью на 4 м. Над центральной частью театра будет поставлена венчающая его 15-метровая скульптурная фигура красноармейца с пятиконечной звездой в протянутой ввысь руке. Вместе с этой фигурой здание достигнет высоты 20-этажного небоскреба. На плоской крыше театра устраивается летнее фойе — площадка для гулянья. Здесь будут разбиты цветники и газоны.

Окружающая здание колоннада будет украшена несколькими скульптурными группами, посвященными различным видам вооруженных сил Советской страны: пехоте, коннице, мотори-

зованным частям, авиации, Красному Флоту. По сторонам колоннады будут поставлены украшенные скульптурой фонтаны.

По одному из проектов, площадь также со всех сторон будет окружена колоннадой, прерываемой лишь проездами по магистрали и двумя другими проездами: на Селезневскую улицу и на улицу Дурова. Над проездами повиснут высокие арки, соединяющие колоннады.

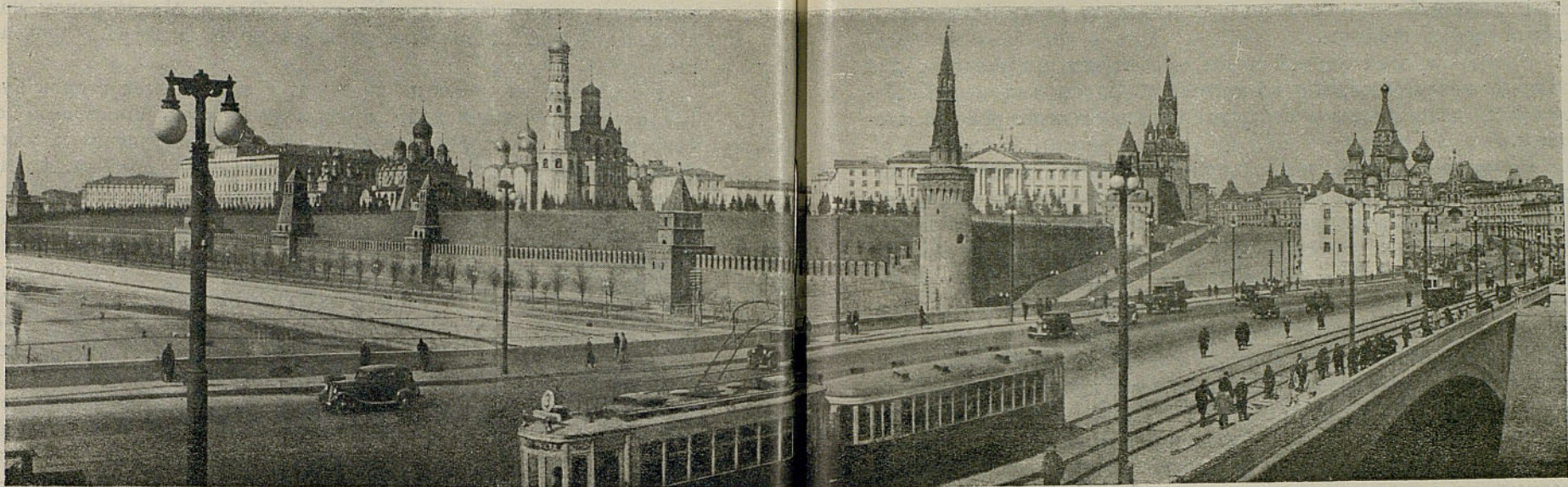
Одну из боковых сторон площади занимает прекрасное старинное здание Центрального дома Красной Армии, построенное в XVIII в., а позднее, в 20-х годах XIX столетия, обработанное в стиле ампира архитекторами Жильярди и Григорьевым. Напротив него намечено построить Дом Осоевяхима с Музеем Обороны. Архитектура этого здания будет тесно увязана с архитектурой театра и здания ЦДКА.

Метров за двести до Садового кольца оба луча со временем пересекутся прямой обходной магистралью, соединяющей Белорусский вокзал с Комсомольской площадью. Эта обходная магистраль пройдет несколько выше лучей магистрали Север — Юг, и движение по ней на этом отрезке направится над обоими лучами по эстакаде.

За Садовым кольцом Рождественский луч по направлению правого (от центра) проезда Цветного бульвара продолжается до Бульварного кольца. К Трубной площади он выходит у конца Рождественского бульвара, т. е. там, где уже начинается подъем в гору. По другую сторону Трубной площади он продолжается по Рождественке, которая также проходит много выше уровня площади. Поэтому магистраль пересекает площадь по эстакаде. Таким образом, и в этом важном транспортном узле потоки машин будут пересекаться в разных уровнях.

Чтобы машины, идущие по магистрали, могли сворачивать в сторону, например с северного отрезка магистрали к Петровским воротам или же с Рождественки к Сретенке, по обоим сторонам эстакады оставляются боковые проезды, шириной не менее 9 м.

Неглинный луч от Садового до Бульварного кольца пробивается через дворы и жилую застройку левого (от центра) проезда Цветного бульвара. На Бульварное кольцо он выходит близ Трубной площади, в конце Петровского бульвара, почти напротив Крапивенского переулка. Здесь нет надобности в устройстве эстакады, так как Цветной бульвар и дальнейшее продолжение магистрали — Неглинный проезд — расположены почти в одном уровне.



Новый Москворецкий мост.

Трубная площадь значительно расширяется и украшается. Границы площади отодвигаются к востоку и к западу до пунктов пересечения ее лучами магистрали Север — Юг. На возвышении, где сейчас расположены строения бывш. Рождественского монастыря, будет построено угловое многоэтажное здание.

За Трубной площадью оба луча магистрали продолжают до Театрального проезда, пересекаясь на Кузнецком мосту с Центральным полукольцом. Рождественский луч, как указывает его название, направляется по расширяемой Рождественке, Неглинный же сначала пробивается напрямик через территорию Центрального дома колхозника, а затем, у Рахмановского переулка, сливается с Неглинным проездом.

У Театрального проезда оканчивается северная, парная половина магистрали Север — Юг. Ширина обоих лучей установлена в 42 м. Исключение представляет лишь последний отрезок Неглинного луча — между Рахмановским переулком и Театральным проездом; здесь уличный проезд останется той же ширины, что и теперь (около 26 м), так как улица по обеим сторонам застроена хорошо сохранившимися крупными зданиями.

Оба луча проходят на очень небольшом расстоянии друг от друга. Между ними образуется постепенно сужающийся клин. У Паркового кольца ширина клина достигает примерно 350 м, у Трубной площади снижается почти до 200 м, а у Театрального проезда лучи магистрали отделены друг от друга всего двумя домами.

Вся территория этого клина, за исключением самой узкой его части, расположенной между Трубной площадью и Театральным проездом, со временем будет очищена от застройки и целиком озеленена. В значительной части этот клин и теперь не застроен. Сносить здесь придется, главным образом, деревянные одноэтажные домишки Останкинского поселка и Марьиной рощи.

Территория клина на большом протяжении уже занята зелеными насаждениями, общая площадь которых достигает 35 га: Лазаревским кладбищем, Самотечным и Цветным бульварами, парком ЦДКА. Все эти разобщенные, отделенные друг от друга застройкой зеленые участки будут дополнены новыми насаждениями и сольются в единый зеленый клин, протяженностью почти в 6 км, с общей площадью зелени около 150 га. По этому зеленому коридору свежий воздух Пушкинского пар-

ка и лежащей за ним лесозащитной зоны будет вливаться в самый центр столицы.

Застройка этой парной части магистрали представляет для зодчего исключительные возможности. Здесь, как и на набережных, должны быть созданы лучшие жилые районы столицы.

Во всей северной части, за исключением небольшого отрезка между Трубной площадью и Театральным проездом, оба луча магистрали, по проекту, должны застраиваться только с одной стороны: Рождественский луч — с правой от центра стороны, Неглинный — с левой.

У Трубной площади зеленый клин оканчивается. До Театрального проезда магистраль продолжается, как и ранее, двумя лучами, но между ними будет уже не зеленый клин, а жилые и, главным образом, общественные здания. Некоторые из старых зданий на этих участках магистрали будут надстроены до шести этажей, у других будут реконструированы фасады. Новые дома, которые будут здесь построены по обоим лучам магистрали на месте сносимых зданий, значительно изменят облик этих улиц. Но все же здесь будет ощутительно чувствоваться начало перехода от парадной северной половины магистрали к ее южной части — деловой транспортной артерии.

У Театрального проезда на пути магистрали возникает препятствие: Китай-город лежит как раз на прямой, соединяющей Рождественку с Серпуховским шоссе.

Пробивать трассу магистрали напрямик через Китай-город было бы и трудно и нецелесообразно. Здесь пришлось бы преодолевать тяжелые условия рельефа — крутой подъем в гору у Третьяковского проезда и еще более крутой спуск в Зарядье; резать и без того изрезанные кварталы Китай-города; создавать на протяжении одного километра пять пересечений: с Театральным проездом, улицей 25 Октября, новой улицей-аллеей, улицей Куйбышева и улицей Разина.

Было принято иное, более смелое, простое и выгодное решение: пройти под Китай-городом в тоннеле.

От Пушечной улицы центральная часть уличного полотна магистрали Север — Юг перейдет в открытую, постепенно углубляющуюся рампу. По сторонам ее, как и у других пассажиров, останутся боковые проезды для правых поворотов. Немного не доходя до Театрального проезда, рампа перейдет в тоннель, вернее, в два широких тоннеля. Каждый из них предназначается для движения только в одну сторону. По правому тоннелю будут направляться машины, едущие за Москва-

реку, по левому — едущие из Замоскворечья на Рождественку. Высота их, как и всех прочих уличных тоннелей, будет не менее 5 м.

Тоннели будут ярко освещены электричеством. В ясный солнечный день освещение будет усиливаться, в пасмурный — уменьшаться, чтобы острота зрения водителя машины при въезде в тоннель не ослаблялась из-за резкой перемены освещения.

Отделка тоннелей будет нарядной и приятной для глаза.

На пешеходов тоннели не рассчитаны, они будут продолжать свой путь через Китай-город.

По одному из проектов, пассаж должен начаться не на Пушкинской, а еще до Кузнецкого моста, чтобы одновременно создать пересечение в разных уровнях и у скрещения магистрали с Центральным полукольцом. В этом случае протяженность пассажа увеличится с 1 100 м примерно до 1 500 м.

Это будет самый большой из всех проектируемых уличных тоннелей. Его придется оборудовать специальными вентиляционными установками для освежения воздуха.

Нырнув в тоннель на Рождественке, машины выйдут на поверхность в нескольких десятках метров от Москва-реки, у стыка Москворецкой и Кремлевской набережных. Здесь однообразие тоннеля сменяется живописным зрелищем. Стоявшая тут группа жилых домов в 1938 г. была снесена. У берега реки, перед храмом Василия Блаженного, образовалась просторная площадь, как бы продолжающая Красную площадь. По левую руку в будущем расположатся монументальные общественные здания, воздвигаемые в Зарядье. Направо — стоящий на возвышенности величавый Кремль. Прямо перед глазами — Москва-река с перекинутым через нее новым великолепным Москворецким мостом.

Постройка этого моста была закончена еще в конце 1937 г. Это — огромное, целиком железобетонное сооружение, высоко поднятое над водой. Движение по набережным с обеих сторон реки проходит под эстакадами моста. Длина моста вместе с подходами к нему достигает 554 м.

Ширина моста — 40 м. С обеих сторон его, вдоль трехметровых тротуаров, расставлено несколько десятков металлических мачт; на каждой из них подвешено по два молочно-белых фонаря. По вечерам они заливают мост ровным ярким светом.

Мост отделан бледнорозовым гранитом, прекрасно гармонирующим с окраской кремлевских стен и храмом Василия



Строящийся театр Красной Армии.

Блаженного. Тротуары ограждены от реки сплошным массивным парапетом из такого же розового гранита.

Мост предположено украсить двумя обращенными к Кремлю скульптурными группами, посвященными героям гражданской войны — Чапаеву и Щорсу.

Между Москва-рекой и Водоотводным каналом магистраль пройдет по Балчугу, который расширяется примерно до 60 м.

Далее магистраль перебрасывается через Водоотводный канал по новому железобетонному мосту, построенному одновре-

менно с Москворецким. Этот мост, заменивший старый Чугунный, служит продолжением Москворецкого. Ширина моста та же, что и Москворецкого — 40 м. Отделка — также из розового гранита. Ограждение — каменные парапеты, соединенные чугунной решеткой.

Новый мост выходит на Большую Ордынку. По ней магистраль Север — Юг, пересекаясь с продолжаемым в Замоскворечье Бульварным кольцом, доходит до Добрынинской площади, где пересекается Садовым кольцом.

Ордынка расширяется до 65 м. Несколько имеющихся здесь ценных зданий будет передвинуто.

С обеих сторон магистрали, на углах, выходящих на Водоотводный канал, будут построены большие девяти- или даже десятиэтажные здания. Далее высота застройки несколько снижается — до семи-восьми этажей.

Добрынинская площадь будет значительно расширена и получит правильные, удобные для транспорта очертания. Движение по кольцу пройдет под площадью в тоннеле.

От Добрынинской площади до Арсеневского переулка, который после реконструкции станет отрезком Нового Бульварного кольца, магистраль продолжается по Люсиновской улице. Дома по левой от центра стороне сносятся, и улица расширяется с 26 до 65 м. Ветхие одноэтажные и двухэтажные дома по правой стороне также будут постепенно заменяться новыми крупными зданиями.

Этот отрезок магистрали будет застраиваться по большей части семиэтажными домами.

Несколько зданий будет построено с отступом от красной линии магистрали, и остающееся пространство будет использовано для создания курдонеров.

От Нового Бульварного кольца до площади Серпуховской заставы магистраль пройдет по Земляной улице, также расширяемой до 65 м. За Серпуховской заставой она продолжается по расширяемой Большой Тульской улице.

У стыка Большой Тульской с Варшавским (Серпуховским) шоссе трасса магистрали перерезается путями Рязано-Уральской железной дороги. Рельсовые пути проходят в низине. От нее в обе стороны тянутся значительные под'емы на Тульскую и по Варшавскому шоссе. Чтобы и здесь создать пересечение транспортных потоков в разных уровнях и одновременно избавить машины от необходимости преодолевать крутой под'ем, магистраль, по одному из проектов, должна пересечь железнодорожную линию, пройдя высоко над ней по 40-метровой эстакаде, растянувшейся почти на километр. У обоих

въездов на эстакаду, по сторонам ее, оставляются девятиметровые проезды для правого поворота.

За эстакадой магистраль выйдет на расширяемое Серпуховское шоссе и по нему дойдет до проектируемого Андреевского канала.

Почти на всем протяжении от конца Большой Тульской до канала южная половина магистрали проходит вдоль Москва-реки, метрах в двухстах от нее. По стороне, примыкающей к реке, широкие разрывы в застройке откроют вид на набережные.

Через Андреевский канал магистраль будет переброшена по сооружаемому для этого мосту.

За каналом она пройдет по спрямляемому и расширяемому Серпуховскому шоссе до пересечения с Каширским шоссе и далее будет продолжена в новый Юго-западный район столицы.

Протяженность южной половины магистрали Север—Юг — от Москворецкого моста до Андреевского канала — 6 с лишним километров.

В отличие от северной половины, южная часть — в основном деловая транспортная магистраль, в значительно большей части застраиваемая зданиями общественного назначения. Но и здесь магистраль будет весьма живописной и нарядной.

* * *

От двух других магистралей-диаметров — проспекта Дворца Советов с его продолжением — Кировским проспектом и магистрали Северный порт — завод им. Сталина — магистраль Север—Юг отличается тем, что от начала и до конца трасса ее проходит почти по идеально прямой линии. Для транспорта это немаловажное преимущество.

Исключение представляют лишь два небольших излома Неглинного луча магистрали у площади Коммуны и на Неглинном проезде. Но и здесь повороты настолько мягки, что при езде почти не будут ощущаться.

Еще более важно для транспорта резкое уменьшение числа пересечений. В северной своей части, на протяжении 6,5 км, магистраль (по Рождественскому лучу) пересекается другими уличными проездами в одиннадцати местах. Из этого числа два пересечения — с вокзальной магистралью и Бульварным кольцом, а возможно, также и с Центральным полукольцом — организуются в разных уровнях и поэтому практически транспорт не затрудняют. Между тем, сегодня по одной лишь Шереметевской улице трасса будущей магистрали пересекается в пятнад-

дати местах, в среднем через каждые 200 м. Резко уменьшаются число пересечений и по южной половине магистрали. Это позволяет машинам значительно повысить скорость и в то же время увеличивает безопасность движения.

Забываясь о нуждах транспорта, планировщики не позабыли и об архитектурном оформлении магистрали.

Прямые магистрали большой протяженности иногда создают ощущение некоторой монотонности, томительно скучного однообразия. Магистрали Север—Юг, несмотря на ее большую протяженность (около 13 км) и почти идеально прямое направление, эта опасность не угрожает. Различная высота зданий, смена сплошной застройки широкими разрывами и курдонерами, наконец, тоннели, мосты, путепроводы, эстакады — все это архитектурно разнообразит магистраль, создает на пути едущего по ней непрерывную смену впечатлений.

От других магистралей-диаметров магистраль Север—Юг будет отличаться также обильным озеленением.

Плотность застройки резко уменьшается. В центральной части магистрали кварталы будут застраиваться зданиями не больше чем на 30 процентов. Остальные 70 процентов площади квартала отводятся под внутриквартальные проезды, просторные озелененные дворы, внутриквартальные сады. Дальше от центра плотность застройки будет еще меньше.

Количество живущих уменьшается в среднем до 400—500 человек на гектар. Между тем, теперь в некоторых кварталах по трассе будущей магистрали на одном гектаре живут 1 200—1 300, а кое-где и 1 500 человек. Уничтожение этой вредной скученности населения само по себе значительно оздоровит условия жизни. Санитарно-гигиенические условия жизни будут особенно благоприятны по северной половине магистрали, где фасады домов будут обращены в сторону зеленого клина.

РАДИАЛЬНЫЕ МАГИСТРАЛИ

«В целях облегчения передвижения как транспорта, так и пешеходов приступить к выпрямлению и расширению существующих основных радиальных и кольцевых магистралей...»

(Из постановления СНК СССР и ЦК ВКП(б) от 10 июля 1935 г.).

СОЗДАНИЕ трех пересекающих весь город магистралей-диаметров, реконструкция набережных и кольцевых магистралей, дополнение их системой прямых обходных (вокзальных) магистралей — уже в огромной мере преобразуют архитектурный облик столицы и разрешают проблему приспособления старой московской уличной сети к нуждам современного уличного движения. Тем не менее план, не ограничиваясь этими грандиозными работами, намечает также коренную реконструкцию всех основных радиальных магистралей.

Осуществление этой гигантской программы полностью обеспечит Москву целесообразно построенной уличной сетью.

**Улица Кропоткина — Зубовская —
Большая Пироговская**

Кропоткинская, Зубовская и Пироговская улицы связывают центр столицы с Девичьим полем и расположенными за ним научными учреждениями, жилыми районами и промышленными

предприятиями. По ним же будет поддерживаться связь между площадью Дворца Советов и западными отрезками Садового, Нового Бульварного и Паркового колец.

Это требует решительной реконструкции магистрали. Теперешняя ее ширина (Кропоткинской — 20 м, Зубовской — 27 м, Пироговской — 22 м) явно недостаточна для будущего оживленного уличного движения. Магистраль на всем ее протяжении будет расширена примерно до 40 м.

По Кропоткинской левая (от центра) сторона застроена по большей части хорошо сохранившимися большими домами. В конце улицы совсем недавно построен восьмиэтажный, украшенный двухъярусным портиком жилой дом работников милиции. Поэтому для расширения магистрали будет постепенно сноситься четная сторона Кропоткинской. Ценные многоэтажные здания, где это окажется возможным, будут передвинуты.

Зубовская площадь, где магистраль пересекается Садовым кольцом, после снятия деревьев и сноса торцового здания, замыкавшего Зубовский бульвар, намного расширилась и приобрела вытянутые вдоль кольца очертания. Старые низкие



Здание Военной академии им. Фрунзе.



Башня Новодевичьего монастыря.

здания по углам площади и Зубовской улицы вскоре будут заменены новыми, архитектурно оформленными многоэтажными домами.

Зубовская, как и Кропоткинская, будет расширена за счет сноса старой невысокой застройки по правой, четной стороне.

В конце Зубовской улицы справа от магистрали, сквозь широкий проезд, видно построенное в начале 1937 г. монументальное 11-этажное здание военной академии им. Фрунзе.

Расширение Большой Пироговской не потребует сноса домов. Застройка четной ее стороны отделена от улицы узкой

полосой зелени, которая будет использована для расширения уличного проезда.

Нечетная сторона Пироговской уже частично застроена новыми зданиями. Недавно здесь выросли три многоэтажных корпуса Центрального государственного архива. Остальные пять корпусов должны быть построены в ближайшие годы. Все вместе они займут целый квартал, площадью в 2,5 га. Неподалеку строится здание Историко-архивного института. Здесь же высятся ряд новых, недавно построенных жилых зданий.

Близость к зеленому массиву Девичьего поля и большие сады, окружающие строения четной стороны, делают Большую Пироговскую весьма живописной улицей.

Пироговская заканчивается у Новодевичьего монастыря, где теперь помещается филиал Исторического музея. Монастырь основан еще в 1524 г. От первоначальных строений в нем уцелело немного, главным образом стены и башни. Собор построен также в XVI в., но несколько позднее, большинство же сохранившихся зданий, в стиле московского барокко, относится уже к XVII в. Этот интереснейший памятник старой московской архитектуры, конечно, сохраняется. У под'езда к монастырю будет создана большая площадь с озелененными террасами и широкими парадными лестницами, спускающимися к Москва-реке. Пруд возле монастыря будет засыпан. На месте его предполагается построить новый стадион.

От площади Новодевичьего монастыря магистраль, сохраняя ту же ширину в 40 м, направляется через расширяемый Лужнецкий проезд к Ленинским горам. Здесь, у пересечения с Парковым кольцом, она вливается в проспект Дворца Советов, связываясь через него с новым Юго-западным районом.

Протяженность магистрали от площади Дворца Советов до пересечения с Парковым кольцом — около 3,5 км.

Улица Коминтерна—Арбат—Дорогомиловская — Можайское шоссе

Эта радиальная магистраль связывает центр, Арбатскую и Смоленскую площади с Киевским вокзалом, районом Филей и Кунцева. В дальнейшем, когда Кунцево будет включено в территорию столицы, движение здесь еще более увеличится.

Первый от центра отрезок магистрали — улица Коминтерна — расширяется с 24 до 40 м. У нового здания Библиотеки им. Ленина мы уже можем видеть будущую ширину улицы.

Небольшая в сравнении с огромными масштабами библиотеки станция метро «Улица Коминтерна» загораживает вели-

чественную колоннаду главного входа библиотеки и, кроме того, отнимает у улицы значительную часть ее ширины. Надземный вестибюль станции, очевидно, придется вмонтировать в одно из угловых зданий, как это сделано, например, в Охотном ряду.

Правая сторона улицы, застроенная крупными, хорошо сохранившимися зданиями, остается в своем теперешнем виде. Левая, за Библиотекой им. Ленина, со временем будет снесена вплоть до Арбатской площади. Сносимые дома, хотя среди них имеются и трехэтажные, представляют незначительную ценность, так как все они сильно обветшали. Это по большей части здания, построенные в начале и середине прошлого столетия.

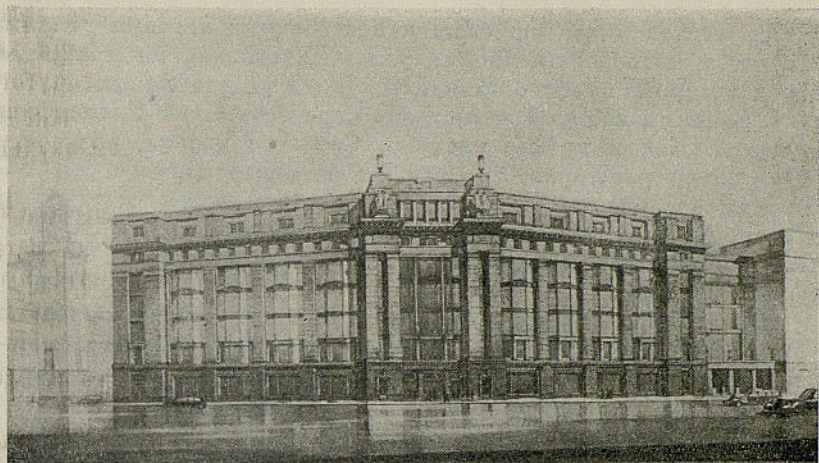
В связи с близостью к центру улица будет застраиваться крупными зданиями общественного назначения. Небольшая кривизна улицы при расширении будет уничтожена.

С Бульварным кольцом магистраль пересекается на Арбатской площади.

Арбатская площадь — весьма сложный транспортный узел. Пересекающее ее Бульварное кольцо и вливающиеся в нее улицы — Коминтерна, Арбат, улица Воровского, Большая Молчановка, улица Фрунзе, Мерзляковский и Малый Афанасьевский переулки — вызывают здесь весьма оживленное движение. Чтобы разделить важнейшие транспортные потоки и избежать скрещивания их в одной точке, от площади, по направлению Малого Афанасьевского переулка, создается широкий проезд, вливающийся в Арбат у Большого Афанасьевского переулка. Машины, движущиеся с Арбата, будут тогда выходить на площадь не напротив улицы Коминтерна, а напротив улицы Фрунзе. Теперешнее начало Арбата сохраняется в качестве подсобного проезда, транзитное же движение будет направлено по новому проезду.

За годы революции Арбатская площадь уже значительно реконструирована. Лет пятнадцать назад справа (от центра) стояла, преграждая движение, церковь с примыкавшим к ней ветхим двухэтажным домом, слева был небольшой круглый сквер, в центре которого размещалась трамвайная станция; у угла улицы Фрунзе, где теперь стоянка машин и автозаправочная колонка, были ветхие одноэтажные дома. Церковь, сквер и дома постепенно были снесены, и площадь намного вытянулась в сторону Гоголевского бульвара и улицы Фрунзе, увеличившись почти вчетверо.

Архитектурно площадь пока еще вовсе не организована. Выходящие на нее небольшие, пришедшие в ветхость дома



Проект универмага на Киевской площади.

лишены всякого архитектурного оформления. Все они будут снесены, и на месте их будут построены общественные здания не ниже шести-семи этажей. На месте маленького, прижатого к земле здания Художественного кинотеатра намечено построить новое крупное театральное здание.

По окончании реконструкции площадь расширится до 4—4,5 га, сохранив форму вытянутого прямоугольника.

Памятник Гоголю (работы скульптора Андреева) снимается. Андреев изобразил Гоголя мистиком, таким, каким он стал в годы болезни и упадка своего творчества. Советская скульптура получила почетное задание — создать новый памятник, достойный этого гениального сатирика.

Арбат — наиболее оживленная и в то же время самая узкая часть магистрали.

После снятия трамвайных рельсов положение здесь несколько улучшилось, но и по сей день ширина улицы — 20—22 м — явно недостаточна.

По четной стороне улицы у крупных многоэтажных домов первые этажи будут пробиты аркадами, за которыми расположатся тротуары. Одноэтажные и двухэтажные старые дома будут снесены. Таким путем ширина Арбата будет доведена примерно до 32 м.

Спасопесковский переулок, в той его части, где он выходит на Арбат, значительно расширится, и небольшой сквер,

теперь заслоненный церковью и несколькими ветхими домами, откроется непосредственно на улицу. Здесь же, на площадке перед сквером, будет организована стоянка для машин.

С Садовым кольцом магистраль пересекается на Смоленской площади. Как и другие площади Садового кольца, она уже значительно расширена, но все же реконструкция ее еще далеко не завершена. Площадь приобретет форму вытянутого в сторону Плющихи прямоугольника. В одном из центральных пунктов ее намечено поставить фонтан с большой скульптурной группой.

Из зданий, выходящих на площадь, будут сохранены только два: большой дом на углу Арбата (где гастрономический магазин), построенный лет десять назад, и старый пятиэтажный дом на углу Смоленской улицы. На месте сносимых маленьких домов будут построены новые большие дома в 7—8 этажей — дом Наркомата пищевой промышленности, жилой дом и здание кинотеатра.

Прямое продолжение Арбата — Смоленская улица. В нынешнем своем виде — это узкая улица, застроенная жалкими домишками.

После реконструкции она станет одной из живописнейших улиц Москвы. По проекту, она будет состоять из трех параллельных частей, разделенных зелеными откосами. Совокупная ширина этих проездов достигнет 105 м. Средний проезд, шириной около 50 м, будет служить для транзитного движения на Бородинский мост, а два боковых — для сообщения с Смоленской и Ростовской набережными. Крутой уклон улицы в сторону Москва-реки будет несколько смягчен.

С улицы открывается прекрасный вид на Москва-реку с перекинутыми через нее двумя мостами: Бородинским и построенным в 1935 г. мостом метро.

За Бородинским мостом магистраль продолжается по Большой Дорогомиловской, в начале ее проходя у площади Киевского вокзала. Застройка, отделяющая вокзальную площадь от Большой Дорогомиловской, сносится. Слева от магистрали образуется громадная (8 га) площадь треугольной формы, в глубине которой находится здание вокзала. По одной из сторон этого треугольника со временем пройдет Новое Бульварное кольцо, перебрасываемое через Москва-реку по проектируемому здесь мосту, а две другие стороны представлены набережной Москва-реки и Большой Дорогомиловской улицей.

Невысокое здание Киевского вокзала предполагается надстроить, полностью сохранив его архитектуру. Рядом с вокзалом уже построено новое вокзальное здание для пассажиров-приго-

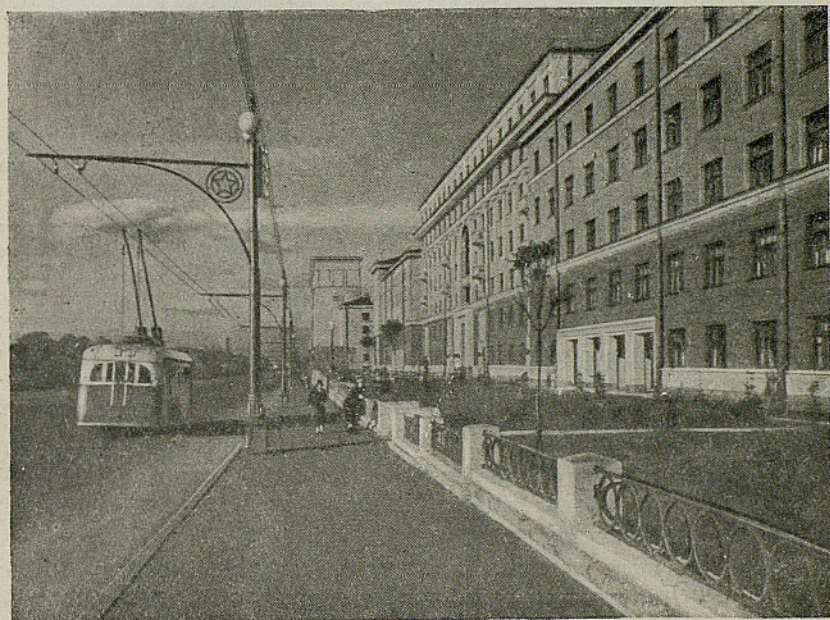
родников, выдержанное в одном стиле с главным вокзалом. На других сторонах площади разместятся огромное здание универмага, большой дом комбината «Известий» и кинотеатр. Посреди площади намечено поставить новый памятник Н. В. Гоголю.

Громадные новые здания, памятник и уже существующие, прекрасно оформленные гранитные сходы к реке сделают площадь очень красивой.

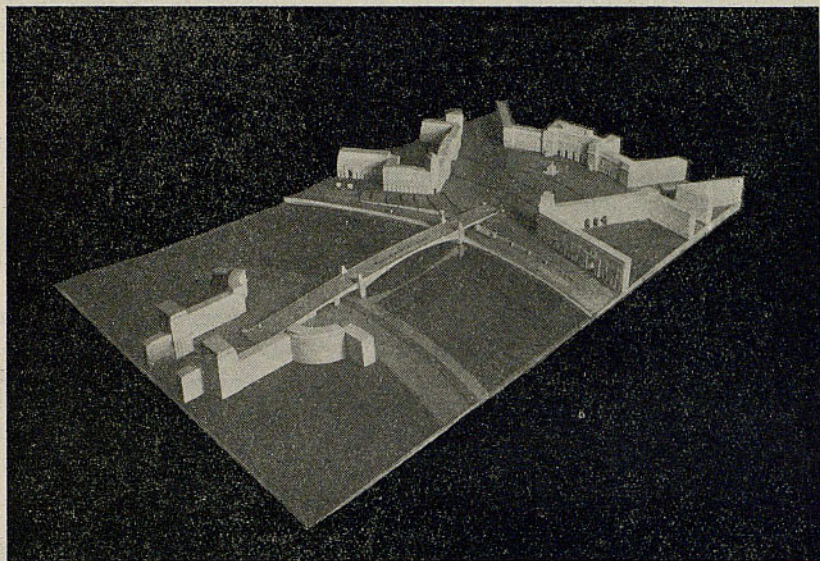
Большая Дорогомиловская расширяется почти вдвое. Для этого будет снесена ее левая, нечетная сторона и снята узкая полоса зеленых насаждений посреди улицы.

От площади Дорогомиловской заставы магистраль продолжается по 70-метровому Можайскому шоссе.

На протяжении километра с небольшим магистраль проходит здесь вдоль набережной Москва-реки, отделенная от нее вытянутой в длину зеленой полосой кладбища. Кладбища эти закрываются; на их месте будет разбит парк, который будет выходить непосредственно на правую сторону магистрали.



Новые дома по Можайскому шоссе.



Проект Ново-Арбатской площади.

У западной границы парка магистраль со временем пересецется трассой Паркового кольца. На пересечении будет образована небольшая площадь.

С магистрали, сквозь разрывы парковой зелени, откроется красивый вид на Москва-реку и лежащий за ней огромный зеленый массив Краснопресненского парка.

Район Можайского шоссе будет одним из самых красивых и здоровых жилых районов столицы. Здесь уже выстроено много новых прекрасных домов. И по своим масштабам и по внешнему оформлению они резко выделяются среди деревянных домишек прежней застройки.

Близ Можайского переуллка будет образована небольшая (около 2 га) площадь, заканчивающаяся террасой, спускающейся к Москва-реке.

За Парковым кольцом магистраль перебрасывается по мосту через Дорогомиловский канал, сооружаемый для спрямления русла Москва-реки.

По другую сторону канала магистраль пройдет через Поклонную гору, с которой Наполеон в 1812 г. обзирал Москву перед вступлением в город. На самой высокой точке горы

создается площадь, на которой разместятся крупные общественные здания. Здесь будет центр района Филей.

По Можайскому шоссе магистраль доходит до пересечения с Рублевским шоссе. Отсюда она направляется на запад, в район создаваемого здесь огромного Сетунского водохранилища и громадного лесопарка, и далее, уже как автострада, поведет на Можайск и Минск.

Протяженность магистрали от центра (здания Библиотеки им. Ленина) до пересечения с Рублевским шоссе — около 10 километров.

Из всех отрезков магистрали больше всех загружен транспортом Арбат. Ввиду затруднительности значительного его расширения, почти параллельно Арбату будет проложена разгружающая его магистраль — Новый Арбат, протяжением около 3,5 км.

Эта улица, шириной около 40 м, начинаясь у самой Арбатской площади, пойдет по направлению Большой Молчановки, Собачьей площадки и Кречетниковского переулка. Построенный в 1936 г. семиэтажный, с десятиэтажной башней, 6-й Дом советов на углу Новинского бульвара и Кречетниковского переулка расположен как раз в месте выхода Нового Арбата на Садовое кольцо.

По внешнюю сторону кольца Новый Арбат будет продолжен по Новинскому переулку до Москва-реки. На этом отрезке ширина его будет доведена до 60 м. Через Москва-реку он будет переброшен по сооружаемому для этого широкому мосту. У моста Новый Арбат будет пересекаться прямой обходной (вокзальной) магистралью. По ней путь направо ведет к Белорусскому вокзалу, налево — к Киевскому вокзалу.

На набережной, против моста, создается просторная площадь (5,5 га), застраиваемая большими многоэтажными зданиями. Одно из них, в 12 этажей, уже построено.

За мостом Новый Арбат поворачивает несколько налево и у площади Дорогомиловской заставы сливается с основной магистралью — Можайским шоссе.

Улица Герцена — Красная Пресня — Звенигородское шоссе

По улице Герцена поддерживается связь центра с обширным и густо населенным Краснопресненским районом.

Теперешняя ширина улицы между Моховой и Никитскими воротами колеблется от 18 до 22 м. По плану улица должна

быть расширена до 40 м. Для этого придется снести ее левую, нечетную сторону и несколько домов по правой стороне. Наиболее ценные здания, возможно, будут передвинуты.

У построенного в 1936 г. здания электроподстанции метро, на углу Большого Кисловского переулка, мы уже теперь можем видеть, как изменятся ширина и облик улицы.

В этом месте магистраль в будущем пересечется трассой Центрального полукольца. Здесь, на одном из углов, будет создана небольшая площадка для стоянки автомобилей.

Один из лучших домов улицы, здание консерватории, теперь расположенное в глубине курдонера, после реконструкции будет выходить почти на линию улицы. Крылья его будут срезаны. Перед зданием намечено поставить памятник гениальному композитору Бетховену.

Улица Белинского, выходящая на четную сторону улицы Герцена, закрывается для сквозного движения и становится внутриквартальным проездом создаваемого здесь большого университетского квартала. По проекту предполагается выделить для 1-го Московского университета большой квартал, ограниченный Моховой, улицей Горького и улицей Огарева, за исключением находящихся в этом прямоугольнике зданий гостиницы «Националь», американского посольства и Центрального телеграфа. Старое здание биологического факультета будет надстроено до шести этажей и значительно вытянуто в длину по улице Герцена.

Площадь Никитских ворот, где магистраль пересекается Бульварным кольцом, уже теперь перегружена транспортом. Помимо улицы Герцена и Бульварного кольца сюда выходят также Малая Никитская с вливающейся в нее Спиридоновкой, Малая Бронная, улица Станиславского, Калашный и Мерзляковский переулки. Чтобы расширить площадь и придать ей правильные очертания, необходимо снести несколько старых двухэтажных домов по углам площади. Вместо них будут воздвигнуты с отступом от теперешних линий новые большие дома (дом, замыкающий выход на площадь Никитского бульвара, как мы уже указывали, будет снесен).

Памятник замечательному ученому-революционеру Клименту Аркадьевичу Тимирязеву (работы скульптора Меркурова) будет перенесен отсюда, вероятно, на площадь перед Тимирязевской сельскохозяйственной академией.

Между Никитскими воротами и площадью Восстания магистраль пройдет не по улице Герцена, а по параллельной ей Малой Никитской. Такое решение диктовалось двумя соображениями. Во-первых, Малая Никитская соединяет Никитские

ворота с площадью Восстания по прямой, в то время как улица Герцена описывает здесь значительную дугу. Во-вторых, спрямление и расширение улицы Герцена между Никитскими воротами и площадью Восстания потребовало бы сноса хорошо сохранившихся капитальных зданий. Между тем на Малой Никитской по всей ее левой, нечетной стороне имеются лишь три капитальных здания—шестиэтажный дом № 15 и четырехэтажные № 29 и 33, которые могут быть отодвинуты на лежащие за ними дворы. Четвертое ценное здание — дом № 11, в котором некогда жил фельдмаршал Суворов, расположено в глубине двора и расширением не затрагивается. Кроме этих зданий, на левую сторону улицы здесь выходят деревянные, одноэтажные и двухэтажные, сильно износившиеся дома, заборы и пустыри.

После сноса и передвижки домов по этой стороне Малая Никитская будет расширена, как и улица Герцена, до 40 м. На месте сносимых домов будут построены большие пяти- и шестиэтажные жилые дома.

Четная сторона улицы на большом протяжении останется без изменений. Сохраняется особняк в стиле модерн на углу Спиридоновки, где в последние свои годы жил великий пролетарский писатель Алексей Максимович Горький. Останется и прекрасное здание № 12, построенное в конце XVIII в., где некогда бывал Пушкин у своего знакомого В. П. Зубкова (теперь здесь школа). Останутся, конечно, и капитальные жилые дома, два из которых за последние годы были надстроены на два этажа.

Два самых крупных здания по этой стороне улицы—совсем недавней постройки. Это — восьмиэтажный жилой дом № 16, построенный в 1936—1937 гг., и Дом звукозаписи на углу Вспольного переуллка, построенный в 1937 г.

Садовое кольцо магистраль пересекает на Садовой-Кудринской, близ площади Восстания.

Площадь Восстания уже значительно реконструирована. Снесен торцовый дом, замыкавший Новинский бульвар, сняты два небольших пыльных сквера: один в центре площади, другой у Баррикадной улицы.

Площадь расширилась и приобрела форму вытянутого в сторону Зоологического парка треугольника. Для завершения ее реконструкции необходимо со временем снести также и дома, отделяющие от площади Малую Никитскую. Это устранил некоторую коленчатость трассы Садового кольца, придаст площади четкие, законченные очертания и теснее свяжет с ней Малую Никитскую.

Из зданий, выходящих на площадь, архитектурный интерес представляет большое, с колоннами здание Вдовьего дома, где теперь Институт невропсихиатрической профилактики. Построенное еще в XVIII в., оно пострадало от пожара 1812 г. и было впоследствии перестроено в стиле ампира по проекту Жиларди.

Остальные здания износились и никакой ценности не представляют. Они будут снесены и заменены большими многоэтажными зданиями, объемы которых будут соответствовать просторам площади.

Движение с Малой Никитской на Красную Пресню и в обратном направлении пройдет под Садовой в тоннеле. Рампа с внешней стороны Садового кольца начнется на дворе участка № 3 по Садовой-Кудринской, пройдет далее через участки соседних с Вдовьим домом зданий по Баррикадной улице и, растянувшись на 224 м, сольется с уличным полотном Баррикадной недалеко от главного входа в Зоологический парк. Большая протяженность этой ramпы вызвана необходимостью смягчить значительный уклон в сторону Зоопарка.

По выходе из ramпы магистраль, срезая малоценную застройку противоположной стороны Баррикадной, пойдет напрямик к улице Красной Пресни, образуя перед входом в Зоопарк небольшую площадь.

Красная Пресня также будет расширена до 40 м, главным образом, за счет левой стороны. Здесь уже видны новые строящиеся здания, окруженные старыми домишками.

Площадь Краснопресненской заставы значительно расширяется и застраивается многоэтажными зданиями. В центре площади, возможно, будет поставлен монумент в память героического декабрьского восстания московских рабочих в 1905 г.

От заставы магистраль продолжается по Звенигородскому шоссе, расширяясь здесь до 60—65 м. За заставой магистраль около километра проходит вдоль большого зеленого массива Ваганьковского кладбища. Это кладбище, как и кладбище на Можайском шоссе, будет закрыто, и на его месте будет устроен парк. Здесь также будет застраиваться, главным образом, противоположная парку сторона, чтобы зелень выходила непосредственно на магистраль.

Сейчас же за северо-западной границей кладбища трассу магистрали перерезают пути Белорусской железной дороги. Над ними будет сооружен новый широкий путепровод.

За путепроводом магистраль прокладывается напрямик, через пустыри, на соединение с Хорошевским шоссе, снова перебрасывается по путепроводу через пути Окружной желез-



Дом № 16 по Малой Никитской.

ной дороги, пересекаясь на этом участке с Парковым кольцом, и идет далее в район Серебряного бора

Протяженность магистрали от центра (Моховой) до Паркового кольца — около 6 км.

Пушкинская (бывш. Большая Дмитровка) — Дмитровское шоссе

Пушкинская — короткая, меньше километра улица, упирающаяся во внутренний проезд Страстного бульвара, с узкими двухметровыми тротуарами и проезжей частью шириной всего в 14 м. Почти половину уличного проезда ее занимают трамвайные пути.

Расширение Пушкинской в начале ее, между Охотным рядом и проездом Художественного театра, весьма затруднительно, вернее почти невозможно.

С левой стороны улицы расположено замечательное здание Дома союзов, построенное М. Ф. Казаковым. Здесь в памятные январские дни 1924 г. покоилось тело величайшего из людей, гениального вождя революции — Владимира Ильича Ленина.

Застройка правой стороны улицы на этом участке очень близко примыкает к площади Свердлова, и срезка домов привела бы к тому, что оставшиеся узкие части их были бы крайне неудобны как для жилого, так и для иного использования.

В силу этих причин начальный отрезок Пушкинской будет оставлен в его теперешнем виде, но, начиная от проезда Художественного театра вплоть до Бульварного кольца, улица будет расширена до 32 м за счет сноса ее правой стороны. Здание Академии архитектуры, теперь отделенное от уличной линии небольшим отступом, выйдет тогда вплотную к тротуару. Пути трамвая будут сняты с Пушкинской, как и со всех прилегающих к центру улиц.

Левая сторона, застроенная, главным образом, хорошо сохранившимися крупными зданиями, останется. Имеющиеся и здесь несколько ветхих малоэтажных домов будут снесены и заменены новыми большими домами. Два новых здания по этой стороне улицы — Оперный театр имени К. С. Станиславского и большой жилой дом — уже построены.

Старое название Пушкинской улицы (Большая Дмитровка) показывает, что некогда она сложилась как дорога на Дмитров, и тогда прямым продолжением ее была теперешняя Малая Дмитровка. Но в 1652 г. взамен сгоревшей деревянной церкви, стоявшей у стыка этих двух улиц, несколько в стороне была построена новая, каменная, «Рождества на Путинках», уцелевшая до наших дней (Малая Дмитровка, № 2). Двумя годами позже поблизости построен был Страстной монастырь, и улица потеряла свое продолжение. Малая Дмитровка повернула несколько в сторону, к боковым воротам в стенах широко раскинувшегося монастыря.

Теперь Пушкинская снова будет соединена с Малой Дмитровкой. Пересекая Бульварное кольцо, она пройдет далее, шириной в 32 м, напрямик, через малозастроенные кварталы и выйдет на Малую Дмитровку у Успенского переулка.

Отрезок Малой Дмитровки между Успенским переулком и Бульварным кольцом останется как вспомогательный проезд, ведущий к Пушкинской площади.

Между Успенским переулком и Садовым кольцом Малая Дмитровка становится прямым продолжением магистрали и расширяется больше чем вдвое — с 22 до 45 м. Для этого будут снесены небольшие, по большей части двухэтажные, дома по правой от центра, четной стороне.

У пересечения Малой Дмитровки с Садовым кольцом образуется небольшая площадь, по углам которой будут построены большие многоэтажные здания. Одним из таких угловых зданий после реконструкции Садового кольца станет построенный в 1935 г. жилой дом Наркоминдела, ныне выходящий на угол Оружейного переулка.

За Садовым кольцом магистраль продолжается по Каляевской улице. Ширина Каляевской у Садовой — около 20 м, далее же, у слияния с Новослободской, достигает 30 м. Но даже эта, редкая для старых московских улиц, ширина недостаточна для будущего уличного движения. Каляевская расширяется за счет сноса и передвижки зданий по обеим ее сторонам. Некоторое искривление в начале улицы при новой застройке будет устранено.

Прямое продолжение Каляевской — Новослободская — также будет расширена. В начале улицы, где ширина ее не превышает 19 м, это потребует сноса и передвижки домов по обеим сторонам, далее же, за Тихвинским переулком, где улица значительно шире, сохраняется ее теперешняя ширина.

У Бутырской заставы магистраль пересекается Новым Бульварным кольцом. Здесь образуется огромная площадь, сливающаяся с площадью Савеловского вокзала. Со временем эта площадь превратится в районный центр. На ней, в новых крупных зданиях, будут размещены все важнейшие учреждения района.

За площадью магистраль продолжается по Бутырской улице, которая будет расширена до 64 м за счет сноса малоценных зданий по обеим ее сторонам. Крутой поворот Бутырской у подхода ее к Савеловскому вокзалу будет уничтожен. Магистраль на этом отрезке на протяжении 200—300 м пройдет через дворы и частично через ветхую деревянную застройку Панской и Бутырской улиц.

Здесь поблизости расположены три зеленых массива: парк им. Зуева, большой районный парк, разбиваемый на месте Миусского кладбища, и парк при фабрике «Свобода», который после расширения выйдет непосредственно на магистраль. С противоположной стороны этот парк намечено продолжить широким бульваром вплоть до Петровского парка, к которому он выйдет возле стадиона «Динамо».

За этим зеленым участком магистраль перебрасывается по путепроводу через пути Белорусской железной дороги и направляется по Дмитровскому шоссе. Далее магистраль пересекается Парковым кольцом, которое пройдет здесь по набережной проектируемого Северного канала. Слева от нее остается Тимирязевская сельскохозяйственная академия с ее научными институтами, лабораториями и студенческими общежитиями, окруженная лесным заповедником, парком и опытными полями. За притоком Яузы, рекой Лихоборкой, магистраль продолжается уже как шоссе на Дмитров.

Протяженность магистрали — от площади Свердлова до Паркового кольца — около 7 км.

Петровка — Краснопролетарская — Бутырский хутор

Начальный отрезок Петровки, между площадью Свердлова и Кузнецким мостом, не поддается реконструкции: с правой стороны здесь высится здание Центрального универмага, с левой — боковой фасад Большого театра.

От Кузнецкого моста до Столешникова переулка Петровка будет расширена за счет невысокой и почти амортизированной застройки по левой стороне.

Небольшая площадка у Столешникова переулка, используемая для стоянки автомашин, несколько расширяется, сохраняя свое назначение.

От Столешникова переулка до Петровских ворот Петровка с обеих сторон застроена по большей части хорошо сохранившимися высокими зданиями. Два из них — дом на углу Петровского переулка и здание Центрального института труда — построены совсем недавно. На этом участке будут снесены только Петровский монастырь и примыкающее к нему ветхое одноэтажное строение. Возле этих зданий улица будет расширена до 40 м. На остальном протяжении этого отрезка магистраль будет расширена тем же способом, что и на Арбате и на улице Кирова: первые этажи домов будут пробиты аркадами, за которыми расположатся тротуары.

Между Бульварным и Садовым кольцом магистраль продолжается по Каретному ряду. Расширение Каретного ряда до 40 м не потребует большого сноса строений, так как на значительном протяжении к уличному проезду примыкают слева сначала сад клиники 1-го Медицинского института, а затем сад «Эрмитаж». Здесь можно будет расширить улицу, отрезав для нее полосу зелени в несколько метров.



Новые дома по 1-й Мещанской улице.

Эти два сада предполагается слить, превратив их в большой районный парк. Разделяющий их Успенский переулок сохраняется в качестве проезда, соединяющего Петровку с Малой Дмитровкой. Для связи между двумя частями парка через переулок будет перекинут висячий пешеходный мостик.

За Садовым кольцом магистраль пройдет по Краснопролетарской улице, также расширяемой до 40 м.

Краснопролетарская в настоящее время упирается в Селезневскую улицу, получая здесь выход лишь в стороны: направо — к площади Коммуны, налево — к Новослободской. Прямого пути дальше нет. По плану реконструкции, трасса магистрали, пересекая Селезневскую, пробивается далее, шириной в 40 м, напрямик, через дворы и застройку между Сушевской и Новосушевской улицами, к площади Борьбы (бывш. Александровская) и затем к Бутырскому хутору.

Протяженность магистрали — от площади Свердлова до пересечения с Парковым кольцом — около 6,5 км.

Улица Дзержинского — Сретенка — 1-я Мещанская — Ярославское шоссе

Эта магистраль соединяет центр столицы с Ржевским вокзалом и Ярославским шоссе.

Первый отрезок ее — улица Дзержинского. Это типичная старая московская радиальная улица: узкая (от 18 до 21 м), плотно застроенная, искривленная. Ширина ее будет доведена до 42 м.

До Сретенских ворот улица расширяется за счет сноса отдельных зданий по обеим сторонам; у здания Наркомата иностранных дел, возможно, придется отрезать ту его часть, которая выходит на линию улицы. Некоторые из других домов, может быть, удастся передвинуть. Значительное искривление улицы у подхода ее к Сретенским воротам при расширении будет уничтожено. Улица станет прямой.

За Бульварным кольцом Сретенка будет расширена, главным образом, за счет левой (нечетной) ее стороны, где крупные здания встречаются лишь как исключение. По правой стороне несколько трехэтажных и четырехэтажных домов будут надстроены на два-три этажа. При новой застройке улица и здесь, как и на предшествующем участке, будет выпрямлена.

Взамен теперешних узких тротуаров, с которых потоки пешеходов постоянно выливаются на улицу, магистраль на всем протяжении получит широкие четырех-пятиметровые тротуары.



Старая Сухаревка.

По изрезанности пересекающими переулками Сретенка, пожалуй, побивает все рекорды. На небольшом протяжении в 630 м в нее, с обеих ее сторон, вливаются 16 переулков. С правой стороны она пересекается переулками через каждые 50 м. Некоторые из них при новой застройке вовсе закрываются, другие превращаются во внутриквартальные проезды.

Колхозная площадь, где магистраль пересекается Садовым кольцом,—одна из первых площадей Москвы, подвергшихся реконструкции. Еще несколько лет назад здесь возвышалась 30-саженная Сухарева башня, построенная Петром I в 1692—1695 гг. Стоя по самой середине площади, башня вынуждала потоки транспорта огibtать ее. Вокруг башни, в обе стороны Садовой, был разбросан огромный Сухаревский рынок, явно затруднявший уличное движение и никак не служивший украшением центра столицы. Рынок отсюда был перенесен, а впоследствии и вовсе закрыт. В 1934 г. была снесена и башня.

Следующим этапом реконструкции площади было снятие трамвайных рельсов и небольшого сквера с убогой растительностью.

Теперь площадь нуждается, прежде всего, в архитектурном

сформлении. Угловые дома ее будут снесены и заменены семи- и восьмизэтажными зданиями. Дома по углам Сретенки будут отданы под универмаги.

Прямое продолжение магистрали по внешнюю сторону Садового кольца — 1-я Мещанская. Это, как и Колхозная площадь, одна из первых реконструированных улиц.

Уже больше трех лет, как 1-я Мещанская коренным образом изменилась. Снесены загромождавшие улицу пыльные палисады, сняты трамвайные пути, булыжник заменен асфальтом, по обеим сторонам рядами выстроились фонари. Тесная, узкая улица превратилась в просторную, нарядную магистраль.

Тем не менее и по сей день 1-я Мещанская и по ширине и, в особенности, по застройке представляет еще довольно пеструю картину. С левой стороны она застроена по большей части капитальными многоэтажными зданиями. По правой — несколько высоких новых домов перемежаются с обветшавшими двухэтажными и одноэтажными домами.

Ширина улицы также не одинакова: от Безбожного переулка до Крестовской заставы — 42 м, от Колхозной площади до Безбожного переулка — всего 32 м.

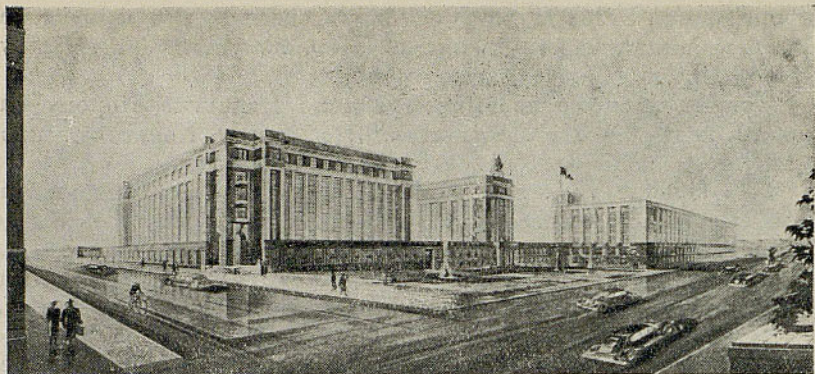
Ширина улицы на всем ее протяжении будет доведена до 42 м. Зеленый массив Ботанического сада будет тогда выходить непосредственно на магистраль.

Новая застройка идет здесь быстрыми темпами. Через два-три года новые дома полностью вытеснят все отжившие свой век убогие строения, и тогда 1-я Мещанская окончательно преобразится в прекрасную столичную магистраль.

Средняя высота новых зданий по проекту застройки определена в 30 м (от семи до восьми этажей). Более высокие здания будут построены лишь в начале улицы, у Колхозной площади, и в конце ее, у Ржевского вокзала. В средней части улицы, примерно у Капельского переулка, по обеим ее сторонам намечено построить два здания с большими курдонерами.

У Крестовской заставы, близ Ржевского вокзала, магистраль в будущем пересечется трассой Нового Бульварного кольца. Здесь предполагается образовать большую площадь. Некоторое искривление улицы у подхода ее к вокзалу будет устранено.

Несколько неясна судьба Крестовских башен. Существует предложение сохранить их и даже надстроить, используя, как и теперь, в качестве водонапорных вышек. Сторонники такого решения указывают, что башни будут архитектурно отмечать этот большой перекресток, являющийся для едущих по Ярославскому шоссе как бы въездом в центральную часть столицы. Противники справедливо указывают, что потоки



Проект здания нотопечати на Ярославском шоссе.

транспорта вынуждены будут огибать башни, что, понятно, нежелательно.

За башнями магистраль перебрасывается по путепроводу через пути железной дороги. Старый узкий и ветхий путепровод, у которого постоянно скоплялись машины, ожидая очереди для проезда, в 1937 г. был заменен новым. Новый Крестовский путепровод сооружен из железобетона. Это, в сущности, не один, а два путепровода — большой и малый, разделенные земляной насыпью и продолженные пандусами (пологими в'ездами) к мостам. Общая протяженность всего сооружения — 750 м. Ширина мостов — 40 м. Путепровод будет украшен четырьмя большими фонтанами. Они будут установлены с обеих сторон путепровода, при в'ездах на него.

За путепроводом магистраль продолжается по Ярославскому шоссе, приобретая внушительную ширину в 70—100 м. Раскинутые здесь на большом расстоянии друг от друга мелкие строения ничтожной ценности будут снесены. Шоссе будет выпрямлено и застроено по обеим сторонам многоэтажными, главным образом жилыми, домами.

У нового моста через проектируемый Северный канал предусмотрено создать большую площадь — центр района. Здесь разместятся многоэтажные дома районных организаций, театр, кинотеатр, универмаг.

За мостом будет построен грандиозный полиграфический комбинат: типография, фабрика цветной печати, нотопечать, центральная книжная база Книготоргового объединения государственных издательств. Высота зданий намечена в 35 м (во-



«Рабочий и колхозница» — скульптура В. И. Мухоморовой.

семь-девять этажей). В длину они займут около полукилометра. Перед ними предполагается разбить 30-метровой ширины вытянутый в длину сквер, который будет выходить непосредственно на шоссе. Возможно, что здесь будет поставлена скульптурная фигура Пушкина.

В двух с лишним километрах за путепроводом магистраль подходит к юго-восточному углу Пушкинского (бывш. Останкинского) парка, где расположилась Всесоюзная сельскохозяйственная выставка. Здесь же магистраль со временем будет пересекаться Парковым кольцом.

Главный вход на выставку перекроется большой трехпролетной аркой, соединяющей два корпуса, где разместятся служебные помещения. Средний пролет будет поднят на высоту 22 м. Между магистралью и главным входом создается площадь с фонтанами, газонами и цветниками. На площади, на 20-метровом постаменте, будет установлена великолепная (25-метровой высоты) скульптура В. И. Мухиной — «Рабочий и колхозница», венчающая советский павильон на Парижской международной выставке 1937 г. Верхняя точка скульптуры будет поднята над площадью на высоту 11-этажного здания.

Пройдя через Ростокино, магистраль сливается с шоссе — новой дорогой на Ярославль.

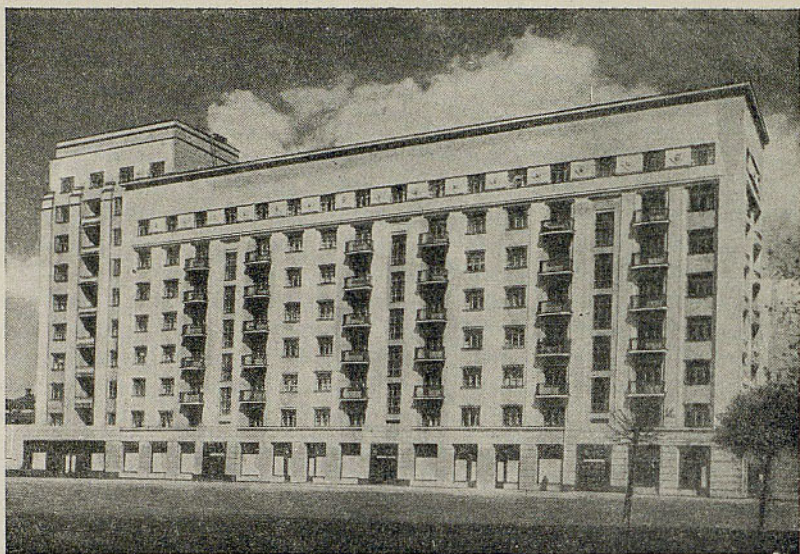
Протяженность магистрали от центра до Паркового кольца — около 7 километров.

Маросейка — Покровка — Бакунинская — Щербаковская

По загруженности движением Маросейка и Покровка среди других магистралей, ведущих в восточные районы столицы, уступают одной лишь улице Кирова. По этой линии поддерживается связь центра с площадью Земляного вала, Курским вокзалом и лежащими за Садовым кольцом плотно застроенными и густо заселенными жилыми районами. Со временем, после постройки в Измайловском парке грандиозного стадиона, движение по этой линии станет еще более напряженным.

Теперь и Маросейка и Покровка, в особенности между центром и Покровскими воротами, совершенно непригодны для оживленного движения. В самом широком месте расстояние между домами, включая и тротуары, не превышает 22 м, в самом узком — снижается до 14 м, ширины глухого переулка.

Обе улицы будут расширены до 39—43 м. Это потребует сноса ряда домов по обеим сторонам. Ценные многоэтажные



Новый дом у Покровских ворот.

здания, которых здесь не очень много, по возможности будут передвинуты. Новая застройка предполагается смешанная: и жилые и общественные здания. Кривизна обеих улиц при расширении будет значительно уменьшена.

Площадь Покровских ворот уже несколько расширена в сторону Покровского бульвара и частично оформлена новой застройкой. За снесенным в 1937 г. маленьким домом выросло выходящее на площадь массивное, как бы поставленное на постаменте, восьмиэтажное жилое здание. Площадь будет еще несколько расширена и достигнет размеров в 3,2 га.

Площадь Земляного вала, где магистраль пересекается Садовым кольцом, также частично уже реконструирована. В 1936 г. были снесены стоявшие посреди площади дома, стеснявшие движение по Садовому кольцу. Небольшие угловые строения также будут снесены и заменены новыми многоэтажными зданиями.

От площади Земляного вала до Разгуляя магистраль продолжается по Марксовой улице, которая будет расширена с 16—25 до 42—47 м.

Далее магистраль направляется к площади Баумана. Эта площадь будет значительно расширена и приобретет форму

вытянутой вдоль магистрали трапеции. Короткая Спартаковская улица после расширения почти сольется с площадью.

От площади до Яузы магистраль пройдет по Бакунинской улице, спрямляемой и расширяемой с 20—30 до 47 м. Имеющийся на Бакунинской путепровод Ленинской железной дороги будет заменен новым.

Через Яузу магистраль будет переброшена по новому Электрозаводскому мосту, который заменит собой старый Рубцовский мост. Это будет самый большой из всех яузских мостов. Из трех его пролетов средний, шириной в 27,5 м, пройдет над рекой, два боковых, по 23 м, — над набережными.

Здесь в магистраль, кроме набережных Яузы, вливаются слева Матросский и Попов проезды, связывающие ее с Сокольническими улицами и переулками, справа — Большая Почтовая улица. Чтобы обеспечить достаточный простор для пересекающихся потоков транспорта, здесь создается площадь. Существует предложение связать ее несколькими парковыми полосами с Хапиловским прудом и прилегающим к нему зеленым массивом.

По другую сторону Яузы магистраль сначала направляется по Большой Семеновской улице, а затем пробивается напрямик к Семеновской площади. Ширина магистрали на этом отрезке будет доведена до 47 м.

На углу Большой Семеновской и Электрозаводской улиц, напротив Яузы, имеется хорошо сохранившийся трехэтажный дом № 1/1, выступающий за новую красную линию. Передвижка дома по техническим условиям вполне возможна, но его некуда передвигать: окружающие его участки плотно застроены такими же хорошо сохранившимися зданиями. Этот дом решено передвинуть на другой берег Яузы, где имеется подходящий свободный участок. По одному из вариантов, рельсы, по которым дом будет переезжать через реку, будут установлены на баржах, по другому же варианту, передвижку следует произвести зимой, когда рельсы можно будет проложить по ледяному мосту. Это будет второй случай в мировой практике передвижки зданий.

Следует отметить, что первый дом, передвинутый через реку (в США), был много меньше дома № 1/1 по Большой Семеновской.

Семеновская площадь, где магистраль пересекается Парковым кольцом, значительно расширяется. На месте окружающих ее ветхих домов будет построено несколько крупных общественных зданий. Одно из них уже построено в 1938 г. Это боль-

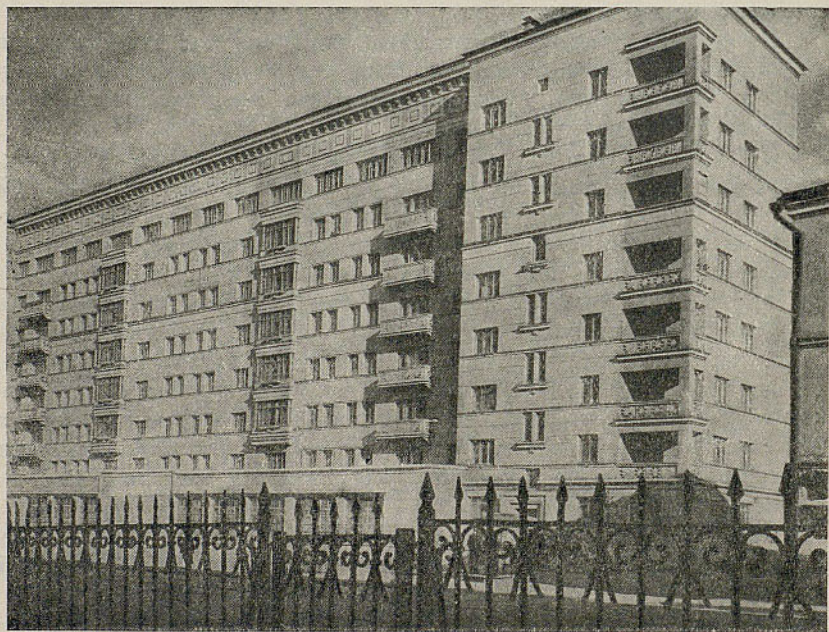
шой кинотеатр «Родина». Два его зрительных зала вмещают 1 200 человек. На большой плоской крыше здания устроен дансинг, рассчитанный на тысячу человек.

За Семеновской площадью магистраль пройдет по Щербаковской улице, расширяемой до 47 м за счет четной ее стороны.

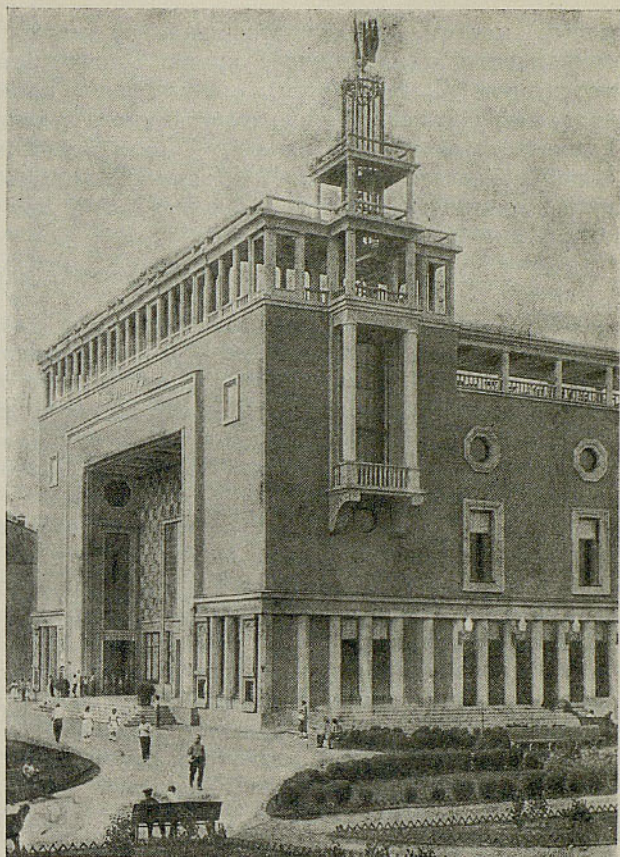
У конца Щербаковской улицы магистраль подходит вплотную к огромной зеленой территории Измайловского парка им. Сталина. Слева от магистрали, примерно в километре от нее, в недалеком будущем расположится новый грандиозный стадион. Движение от магистрали к стадиону будет направлено по широкой парковой аллее.

Протяженность магистрали от центра до Измайловского парка — 8 с лишним километров.

На этой магистрали наибольшая транспортная нагрузка приходится на долю Покровки между Покровскими воротами и площадью Земляного вала, так как большая часть движения к Курскому вокзалу направляется по этой линии.



Новый дом по улице К. Маркса.



Кинотеатр «Родина».

Чтобы улучшить связь центра столицы с Курским вокзалом, от площади Покровских ворот будет пробит новый проезд, шириной в 40 м. Этот проезд, протяжением всего в полкилометра, пройдет по направлению Барашевского и Большого Казенного переулков и выйдет на Садовое кольцо в 200—250 м слева от Курского вокзала.

Со временем этот проезд будет продолжен далее к востоку. По улице Радио он дойдет до Лефортова и превратится, таким образом, в большую магистраль.

На улице Радио путь будущей магистрали пересекает Яуза с перекинутым через нее старым Лефортовским (бывш. Двор-

цовым) мостом. Это единственный из старых яузских мостов, сохраняемый и на будущее время. Построенный в 1777 г. архитектором С. Яковлевым, он и теперь прекрасно выдерживает нагрузку современного столичного уличного движения. Единственный недостаток его — незначительная ширина проезжей части (всего 15,5 м). Мост будет реконструирован. Ширина его проезжей части доводится до 23 м.

Площадь Ногина — Проломная застава

Выше уже указывалось на исторически сложившуюся недостаточную разветвленность радиальной уличной сети в восточном и юго-восточном направлениях, именно там, где в силу ряда причин образовался мощный узел крупнейших промышленных предприятий (автозавод им. Сталина, «Шарикоподшипник» им. Л. М. Кагановича, Велозавод, «Парострой», «Динамо» им. Кирова и т. д.).

На запад и северо-запад от Бульварного кольца ведут пять радиальных магистралей: Метростроевская, Кропоткинская, Арбат, улица Герцена, улица Горького; на восток и юго-восток только три: Кировская, Покровка и продолжение Солянки — Интернациональная.

Транспортная напряженность в этих направлениях в некоторой степени смягчается пробивкой от Покровских ворот подсобного проезда к Курскому вокзалу. Но этого, конечно, недостаточно. Для решительного улучшения связи центра с восточными районами генеральный план предусматривает создание новой радиальной магистрали, соединяющей площадь Ногина с Проломной заставой.

На площади магистраль начинается в том ее углу, куда вливается крайний отрезок Центрального полукольца — Спасоглинищевский переулок. Отсюда магистраль пробивается по прямой линии на восток через малоценную застройку, пересекая и частично используя лежащие здесь глухие изогнутые переулки: Хохловский, Большой Ивановский, Подкопаевский. За Подкопаевским переулком она разветвляется на два проезда, по направлению почти параллельных друг другу Большого и Малого Вузовских переулков. Таким образом удастся избежать сноса ценных строений, расположенных между этими переулками.

На Бульварное кольцо магистраль выходит как раз посредине между Покровскими и Яузскими воротами.

Между Бульварным и Садовым кольцами магистраль пробивается через внутриквартальные строения и дворы, пересе-

кая и используя сначала Дурасовский переулоч, а затем, у подхода к Садовому кольцу, улицу Обуха (бывш. Воронцово поле). На Садовую-Земляной вал магистраль выходит всего в 200 м от площади Курского вокзала, значительно облегчая, таким образом, связь его с центром.

За Садовым кольцом магистраль пробивается далее по прямой на восток, используя Верхнесыромятинскую улицу, проходит под мостом Курско-Октябрьской железнодорожной линии и у Сыромятинской набережной, несколько ниже сооружаемой здесь подпорной плотины и шлюза, подходит к Яузе.

Пересекая Яузу по сооружаемому для этого мосту, магистраль пробивается далее напрямик через пустыри и дворы к площади Пролетной заставы.

Ширина магистрали на всем ее 3,5-километровом протяжении будет около 40 м.

Со временем магистраль будет продолжена к Владимирской площади и через Соколиную гору пойдет на восток к Измайловскому парку им. Сталина.

Ульяновская — Тулинская — шоссе Энтузиастов

Последним звеном в цепи мероприятий, ликвидирующих недостаточную разветвленность радиальной сети в восточном направлении, является выпрямление и расширение Ульяновской и Тулинской улиц и шоссе Энтузиастов, превращающее эти провинциального типа улицы в единую просторную магистраль.

Магистраль начинается у Астаховского моста через Яузу, близ площади, создаваемой на пересечении магистрали Северный порт — завод им. Сталина с Бульварным кольцом.

Отсюда она направляется на восток по Ульяновской улице, которая будет выпрямлена и расширена с 19 до 42 м. К Садовому кольцу магистраль выходит в полукилометре от Таганской площади.

Ульяновская заканчивается близ площади Пряикова (где старый Андроньевский монастырь). Здесь образуется значительный транспортный узел. Наша магистраль пересекается здесь прямой обходной магистралью, связывающей Курский вокзал с Абельмановской заставой. Здесь же поблизости проходят набережные Яузы.

Площадь Пряикова будет значительно расширена. На ней предусмотрено разместить здания важнейших районных учреждений. Застройка участка бывшего Андроньевского монастыря представляет богатейшие архитектурные возможности. Господствующий над окружающими районами высокий холм, жи-

вописно спускающийся к крутой излучине Яузы, открывает далекую перспективу.

От площади Прямикова магистраль пройдет по Тулинской улице, которая будет расширена с 20—27 м до той же ширины, что и Ульяновская — 42 м. Теперешняя кривизна Тулинской уничтожается.

Новое Бульварное кольцо магистраль пересекает у заставы Ильича. Далее магистраль продолжается по бульвару Энтузиастов, проходит под путепроводом Курской железной дороги и выходит на шоссе Энтузиастов. Парковое кольцо магистраль пересекает у Окружной железной дороги, несколько южнее Соколиной горы. И бульвар и шоссе будут выпрямлены и расширены примерно до 60 м.

Протяженность магистрали от Астаховского моста до Паркового кольца — 6 с небольшим километров.

Новокузнецкая — Дубининская

Прямая связь центра столицы с Павелецким вокзалом поддерживается только по Новокузнецкой улице.

Новокузнецкая берет свое начало у площади, образуемой по трассе продолжаемого в Замоскворечье Бульварного кольца, и оканчивается на пересечении с Садовым кольцом (у стыка Зацепского вала и Вальной улицы). Здесь, как мы уже указывали, создается большая площадь в форме трапеции, одну из сторон которой представляет здание Павелецкого вокзала.

В саду, рядом с вокзалом, недавно построен небольшой, строгий и величественный павильон. Здесь стоит вагон, в котором было перевезено в столицу тело Владимира Ильича Ленина. Здесь же будет установлен и паровоз, который вез в Москву траурный поезд.

Теперешняя ширина Новокузнецкой — 19 м — недостаточна для большой транспортной загрузки, вызываемой близостью вокзала. На всем своем протяжении она будет расширена до 40 м. Одновременно будет устранена некоторая кривизна улицы.

Стройка здесь уже началась. На углу Новокузнецкой и Зацепского вала строится восьмиэтажный дом — общежитие студентов Кожевенного института. Главный фасад этого дома протянется по Новокузнецкой на 120 м. На участке № 12 вырос большой жилой дом работников милиции. Здесь же строится многоэтажное здание Геокартохранилища.

Продолжением Новокузнецкой за Садовым кольцом служит Дубининская улица. Эта тихая, мало застроенная улица, соединяющая Зацепскую площадь с Даниловским валом, также будет расширена с 16,5 до 40 м.

За Даниловским валом Дубининская пересекается Парковым кольцом. Отсюда трасса ее на протяжении полукилометра пробивается заново, и в том месте, где Большая Тульская смыкается с Серпуховским шоссе, Дубининская вливается в магистраль Север—Юг.

На последнем своем отрезке Дубининская проходит вдоль больших складов, расположенных у путей Рязано-Уральской железной дороги. Грузы с этих складов будут перевозиться по Дубининской улице, и магистраль Север—Юг, таким образом, будет освобождена от грузового движения.

Протяженность магистрали, образуемой соединением Новокузнецкой и Дубининской улиц, от Бульварного кольца до слияния с Серпуховским шоссе — свыше 5 км.

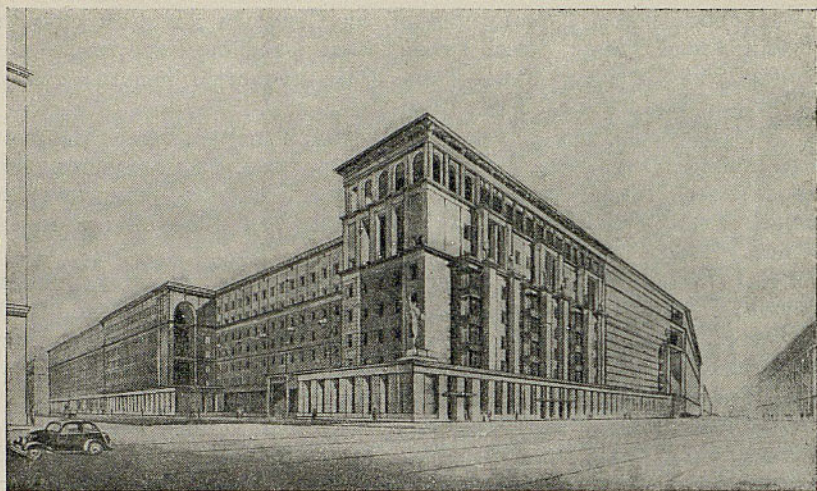
Улица Серафимовича — Калужская — Калужское шоссе

Основное назначение этой магистрали — создать прямую транспортную связь центра через густо населенное Замоскворечье с новым Юго-западным районом столицы.

Через Москва-реку магистраль перебрасывается по великолепному новому Большому Каменному мосту. Пандус моста на левом берегу доходит почти до Боровицких ворот Кремля, что напротив улицы Фрунзе. Дом № 1/2 на углу Волхонки и улицы Фрунзе уже снесен. На его месте перед въездом на мост образовалась площадь.

Новый мост является каменным лишь по названию. Это — перекинутый через реку металлический пролет, продолженный по обе стороны реки железобетонными эстакадами. Длина речного пролета — 105 м; длина всего мостового перехода (вместе с эстакадами) — 487 м. Ширина моста — 40 м. Движение по набережным пропускается под эстакадами моста. Для пешеходов, спускающихся с моста на набережные, сооружены широкие гранитные лестницы.

Близость к Кремлю и площади Дворца Советов потребовала тщательного архитектурного оформления моста. Он облицован серым гранитом. Тротуары его ограждены от реки красивыми чугунными решетками. Подпорные стены подходов к мосту предположено украсить большими металлическими барельефами.



Проект жилого дома на Новокузнецкой улице.

На береговых устоях моста, по проекту, должны быть установлены четыре скульптурные группы из нержавеющей стали.

На небольшом расстоянии от конца пандуса левого берега магистраль проходит по новому Малому Каменному мосту через Водоотводный канал. По сравнению с описанным нами мостом — это сравнительно небольшое сооружение. Ширина моста та же, что и Большого Каменного, — 40 м, но длина его пролета — около 57 м.

Пандусы обоих мостов разделяет очень небольшая по протяженности улица Серафимовича. Правая сторона этой короткой улицы целиком занята построенными несколько лет назад громадными десятиэтажными корпусами жилого дома ЦИК и СНК СССР (так называемого Дома правительства). Эта сторона остается в своем теперешнем виде. Левая же, застроенная ветхими домами, в 1937 г. была снесена полностью, за исключением пятиэтажного дома № 5, который тогда же был передвинут на несколько десятков метров в сторону Лабазной улицы.

За Водоотводным каналом магистраль пройдет около 200 м по Большой Полянке, которая будет расширена с 18—20 до 40 м. В конце Большой Полянки магистраль пересекается продолжаемым через Замоскворечье Бульварным кольцом. Здесь создается площадь, захватывающая начальные кварталы Боль-

пой Якиманки, и трасса магистрали продолжается отсюда по ней.

Большая Якиманка, как и Полянка, будет расширена с 18—20 до 40 м. Чтобы не заслонять открывающийся с улицы прекрасный вид на Москва-реку и высящийся за ней Дворец Советов, правая сторона будет застраиваться здесь не сплошной линией, а с широкими разрывами между зданиями.

С Садовым кольцом магистраль скрещивается на Октябрьской площади. Сторону площади между Большой Калужской и Шаболовской улицей предположено застроить одним крупным зданием, перекрыв проезд на Донскую улицу большой, высоко поднятой аркой.

За Октябрьской площадью магистраль пройдет по Большой Калужской. Почти на всем протяжении между Октябрьской площадью и Калужской заставой с правой (от центра) стороны к магистрали примыкает зеленый массив Центрального парка культуры и отдыха им. Горького.

Лишь в самом начале, от Октябрьской площади до большого здания Горного института, она отделена от зелени узкой полосой застройки. За зданием института зелень выходит непосредственно на магистраль. Застраиваться здесь будет только противоположная парку левая сторона.

В нескольких метрах от уличной линии, в глубине зеленых насаждений, мы видим здание 1-й городской больницы, построенное в конце XVIII в. М. Казаковым. Этот прекрасный памятник архитектуры будет сохранен.

Здесь, на Калужской, создается район Академии наук СССР. Многое тут уже сделано. Построено большое здание Института генетики. Закончено правое крыло громадного жилого дома для академиков и научных сотрудников академии. Этот дом должен состоять из центральной части, высотой в 13 этажей, и двух девятиэтажных крыльев. В одном лишь правом крыле размещено свыше 150 многокомнатных квартир. Здесь же строится корпуса Биологической ассоциации академии.

В недалеком прошлом Калужская с ее крохотными домишками, варварской бульгой и палисадниками была наделена всеми чертами тихой провинциальной улицы. Уже теперь, заасфальтированная, расширенная почти на всем протяжении до 50 м, ярко освещенная по вечерам выстроившимися в ряд электрическими фонарями, она приобрела столичный облик. По окончании застройки она будет, несомненно, одной из лучших улиц столицы.

У площади Калужской заставы магистраль пересекается

Парковым кольцом. Отсюда она перебрасывается по мосту через сооружаемый здесь Андреевский канал и далее прокладывается в новый Юго-западный район столицы, сливаясь с продолженной в 1937 г. автомагистралью, пересекающей Ленинские горы. На этом отрезке ширина магистрали намечена в 70 м.

С обеих сторон этого последнего участка магистрали на всем его протяжении разместится создаваемый по постановлению правительства величайший в мире Ботанический парк.

Для парка отводится территория в 336 га, ограниченная Москва-рекой, Андреевским каналом, Калужским и Рублевским шоссе. Площадь, занятая парком, будет в девять раз больше Берлинского ботанического парка и в два с лишним раза — Лондонского.

В парке будут созданы специальные оранжереи-лаборатории: им. Дарвина, им. К. А. Тимирязева, им. И. В. Мичурина.

Он будет обладать неисчислимым богатством всех видов культурных и диких растений.

Намечено шесть пунктов для входов в парк. Два из них (на углу Паркового кольца и на углу Рублевского шоссе) разместятся вдоль нашей магистрали; остальные — со стороны Москва-реки, нового Юго-западного района и по Парковому кольцу.

Протяженность магистрали от площади перед въездом на Большой Каменный мост до южной оконечности Ленинских гор, где начинается Юго-западный район, — без малого 8 километров.

Между Бульварным и Садовым кольцами магистраль проходит почти параллельно южной половине магистрали Север—Юг, в 500—600 м справа от нее. Для облегчения транспортной связи между этими двумя магистралями от площади на пересечении Большой Полянки и Якиманки с Бульварным кольцом, прокладывается широкая 40-метровая улица, протяженностью около километра, соединяющаяся с магистралью Север—Юг у Добрынинской площади. Первые полкилометра трасса этой новой улицы проходит по направлению расширяемой Большой Полянки. Далее, от 1-го Казачьего переулка, где Большая Полянка идет по дуге, трасса новой улицы прокладывается напрямик, через дворы и ветхие, отжившие свой век строения, перерезая кварталы, прилегающие ко 2-му Казачьему, Щетининскому и Погорельскому переулкам.

ДАЖЕ сейчас, когда многое уже сделано, когда сквозь одряхлевшие улицы старой Москвы явственно и четко проступает величавый облик нового социалистического города, — даже сейчас трудно еще представить себе во всей конкретности прекрасную социалистическую столицу, какой она будет в 1945 г.

В этом городе мы не увидим ни одной ветхой лачуги, ни одного темного подвала, в которых двадцать лет назад ютились московские рабочие. Граждане Москвы будут жить в домах, оборудованных всем необходимым для полного удовлетворения бытовых потребностей.

Мы не увидим также и неопрятных мрачных дворов с мусорными ящиками и развешанным на веревках бельем. Внутри больших московских кварталов возникнут просторные озелененные площади-дворы, где под тенистыми деревьями, у бьющих серебряными струями фонтанов, на удобных скамьях трудящиеся найдут отдых после работы.

Нового, социалистического человека будут окружать красивые здания, где все, вплоть до дверной ручки, будет сделано

доброты и красиво. Эти здания будут воспитывать в людях чувство красоты и художественного вкуса.

Широкие и прямые улицы, обрамленные монументальными зданиями, залитые блестящим асфальтом, прорежут город во всех направлениях, связывая воедино все районы многомиллионного города. По ним будут мчаться бесконечные потоки автомобилей.

В дни всенародных празднеств, в дни памятных годовщин на просторных площадях столицы, украшенных прекрасными произведениями скульптуры, миллионы людей будут участвовать в торжественных демонстрациях и массовых действиях.

Огромно значение реконструкции Москвы для самих москвичей. Но столь же велико оно и для всех других городов Советского Союза, которые видят в Москве прообраз их собственного будущего. На опыте реконструкции столицы учатся все города Советской страны.

Грандиозные работы по реконструкции Москвы, проводимые по гениальному плану великого Сталина и осуществляемые под постоянным неослабным руководством Ленинско-Сталинского Центрального Комитета партии, имеют подлинное всемирно-историческое значение.

Впервые в истории мира новое социалистическое общество созидает новый город для новых людей, навсегда сбросивших с себя ярмо капиталистического угнетения.

ОГЛАВЛЕНИЕ

	Стр.
КАК СКЛАДЫВАЛАСЬ УЛИЧНАЯ СЕТЬ МОСКВЫ	5
ВЕЛИКАЯ ПЕРЕСТРОЙКА	29
РЕКОНСТРУКЦИЯ ЦЕНТРА СТОЛИЦЫ	45
КОЛЬЦЕВЫЕ И ОБХОДНЫЕ МАГИСТРАЛИ	59
НАБЕРЕЖНЫЕ СТОЛИЦЫ	92
ПРОСПЕКТ ДВОРЦА СОВЕТОВ — КИРОВСКИЙ ПРОСПЕКТ . . .	109
ОТ СЕВЕРНОГО ПОРТА — К ЗАВОДУ ИМЕНИ СТАЛИНА . . .	128
СЕВЕР — ЮГ	147
РАДИАЛЬНЫЕ МАГИСТРАЛИ	160
Улица Кропоткина — Зубовская — Большая Пироговская . . .	160
Улица Коминтерна — Арбат — Дорогомиловская — Можайское шоссе	163
Улица Герцена — Красная Пресня — Звенигородское шоссе . .	169
Пушкинская (бывш. Большая Дмитровка) — Дмитровское шоссе .	173
Петровка — Краснопролетарская — Бутырский хутор	176
Улица Дзержинского — Сретенка — 1-я Мещанская — Ярославское шоссе	177
Маросейка — Покровка — Бакунинская — Щербаковская	181
Площадь Ногина — Проломная застава	186
Ульяновская — Тульская — шоссе Энтузиастов	187
Новокузнецкая — Дубининская	188
Улица Серафимовича — Калужская — Калужское шоссе . . .	189

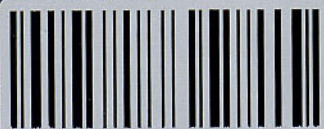
Отв. редактор А. ШПАЕР
Техн. редактор Ю. ГУРВИЦ

Переплет и титул работы
художника Н. ЛОБАНОВА

Сдано в производство 31/X 1938 г.
Подписано в печать 21/XII 1938 г.
Московский рабочий № 88
Мособлгорлит № Б — 10000
Тираж 10 000 экз. 1-й завод 1—5000
Формат бум. $60 \times 88\frac{1}{16}$
Объем $12\frac{1}{4} + \frac{3}{4}$ п. л.
Уч. авт. листов 13,9

Набрано и отпечатано в
типографии Московский Рабочий
Петровка 17. Заказ 854

Цена книги 3 руб. 25 коп.
Переплета 1 руб. 75 коп.



2011096616