

В этом году отмечается семьдесят лет с момента начала реализации генерального плана реконструкции столицы, прерванного Великой Отечественной войной. Одной из важнейших частей этого плана было создание нового юго-западного района столицы, предполагавшее освоение загородной территории, планировки на ней магистралей, строительство жилых кварталов, парков, разметки водопроводных, канализационных, электрических сетей и транспортных связей.

СУДЬБА ВЕЛИКОГО ПРОЕКТА

ОКРАИНА ИЛИ НЬЮ-МОСКВА?

Говорят, когда обсуждался генеральный план реконструкции Москвы, обратились к одному из крупнейших мировых авторитетов первой половины XX века, французскому архитектору Ле Корбюзье: мол, что надо сделать такого, чтобы красная столица стала современным европейским городом, в котором не было бы транспортных и других проблем. «Сломать все и построить заново», - ответило якобы светило. Наши тогда обиделись, однако в какой-то мере совет французам учли.

И проявилось это именно в создании юго-западного района, который, как тогда отмечалось специалистами, «будет почти вдвое обширнее всей Москвы начала XX века». То есть исторический центр Москвы с архаичной концентрической системой магистралей, где мы сегодня паримся в огромных пробках и который Ле Корбюзье предлагал сломать, оказывался как бы на периферии разбитого на регулярные, как, скажем, на нью-йоркском Манхэттэне, кварталы юго-западного района, возводимого с учетом новейших градостроительных принципов.

ЮГО-ЗАПАД, ДА НЕ ТОТ...

Юго-западный район Москвы 1937 года сильно отличался от современного одноименного понятия. Его территория размещалась на высоком водоразделе между Москвой-рекой и ее притоком Пахрой. Сюда входили Фили вместе с Кунцевской слободой, Ленинские горы с деревней Потылихой и селом Воробьевым, Нижние и Верхние Котлы. Внешние границы района определялись линией: Зябликово, поселок Ленино, Чертаново, Узкое, Малая Сетунь, исключая Черепково и санаторий «Серебряный бор». То есть помимо районов современного ЮЗАО эта часть столицы занимала пространства нынешних Южного и Западного административных округов, вплотную примыкая к ЦАО: северная окраина района - Ленинские горы, западная - долина реки Сетунь, а юго-восточная - Борисовские и Царицынские пруды.

Для объективности следует сказать: развитие столицы также планировалось по всем направлениям, однако в генплане отмечалось, что будет оно ограниченным. Так, экспансия города на восток ограничивалась лишь районом Измайлово.

Как уверяли авторы проекта, выбор места будущего строительства связан был прежде всего с заботой о здоровье населения. В постановлении Совета народных комиссаров и ЦК КПСС отмечалось, что юго-запад наиболее здоровая для жилья, высокая и удобная по расположению природная территория. Здесь и

предполагалось по существу создать новый город с полным обслуживанием бытовых и культурных потребностей населения.

Как было принято в те годы, работы велись со стремительной скоростью. На двадцати тысячах гектаров культурно не освоенной территории, где предполагалось расселить полтора миллиона человек - цифра по тем годам немалая! - мыслилось создать «прекрасную столицу бесклассового общества, город, достойный величия и красоты социалистической эпохи».

Огромное внимание уделялось коммунальному хозяйству, а перед архитекто-



Таким видел юго-запад столицы академик Щусев...

Словом, в конце концов при отделе планировки Моссовета создали архитектурно-планировочную мастерскую юго-западной территории, в которую вошли молодые архитекторы (Л. Бумажный, В. Глинка, Е. Шейнин, Н. Евстратов и другие), инженеры, экономисты и техники. Геологическими работами заведовал инженер Н. Корчебоков, санитарное обследование проводил Институт имени Эрисмана, микроклимат изучал профессор Коростелев вместе с гидрометслужбой Наркомзема. Проблемы обводнения решал В. Семенов, инженер строительства канала Москва - Волга, теплофикацией ведал профессор Б. Якуб, озеленени-



...А так юго-запад Москвы выглядит сегодня

рами стояла задача проектирования системы ансамблей, связанных площадями, проспектами, набережными...

И ЧТОБ НИКАКОГО ФОРМАЛИЗМА!

Планирование юго-западной территории началось осенью 1935 года. В конкурсе на решение центральной части района ни один из проектов не получил положительной оценки. Так, архитектор Фридман, видимо, увлеченный успехами советского каналостроения, создавал на возвышенном участке новую Венецию, где улицы заменялись водными магистралями, усеянными по берегам пляжами. Вариант не учитывал одного: здесь не было достаточного количества воды. Да и что делать в ледоход?

Проект Константина Мельникова не устроил комиссию тем, что предлагал соединить юго-запад с Лужниками сложной системой пандусов.

Партийное руководство зорко отслеживало и проявления «чуждого формализма».

ем - Г. Железняк. Консультировали группу маститые академики архитектуры И. Жолтовский, А. Щусев и профессор С. Чернышев.

Юго-западный район разбивался на три планировочных подрайона: западный, центральный и восточный. При норме 15 квадратных метров на человека (!) общий жилой фонд предполагалось составлять 22 миллиона квадратных метров.

Кварталы предполагалось застраивать 7 - 11-этажными зданиями, первые этажи отводились под магазины, почту, учреждения культуры и быта. Общественные здания должны были быть не менее шести этажей. Жилищное строительство должно было сопровождаться созданием линий транспорта, водопровода и канализации. Промышленного строительства не намечалось вовсе. Сохраняемые предприятия требовалось реорганизовать и объединить в окруженные парками «промышленные пятна» в районе Котлов, в Кунцеве, Филых и на Потылихе.

ГАРАЖ-ГОСТИНИЦА: ПЕРВЫЙ ОПЫТ НАРОДНОГО ГАРАЖА?

Главная ось района - магистраль от строящегося Дворца Советов. Параллельно - другая, по Раменскому шоссе, а между ними центр района, оформленный зеленью и монументальной архитектурой. Связь с историческим центром предполагалась с помощью пяти новых мостов через реку Москву.

Регулярный поток населения в другие части Москвы по расчетам ежедневно должен был составлять 400 тысяч человек, для перевозок которых нужно было построить от трех до пяти линий метро. Планировались и линии наземного транспорта. Проект намечал строительство автопарков, гаражей, депо.

Так называемые гаражи-гостиницы планировались при выездах на магистрали и в жилых кварталах. Это должны были быть многоэтажные здания, по оформлению гармонирующие с общей застройкой района, полагаю - первые опыты народного гаража. Грузовые гаражи равномерно размещались между товарными станциями железных дорог, грузовыми пристанями, складами.

Реконструировалась и железнодорожный транспорт: вводилась полная электрификация, некоторые линии переводились на шестипутовое движение, создавались новые пассажирские вокзалы.

На Москве-реке в шахматном порядке предполагались новые шесть грузовых и 23 пассажирские пристани. Схема обводнения юго-западного района базировалась на использовании рек Сетунь и Раменка, соединяемых с каналом Москва - Волга. Общая площадь водоемов района должна была составлять 1200 гектаров.

Теплофикация района основывалась на создании двух мощных станций возле Курьянова и на берегу Сетуни. Очистка сточных вод предполагалась на Курьяновской и Татаровской станциях аэрации.

ГОРОД БУДУЩЕГО ОТ АКАДЕМИКА ЩУСЕВА

В 1937 году, когда еще велись проектные работы, архитектор А. Щусев рассказывал, как он представляет себе стройку социалистического города в ближайшем будущем:

«Представьте себе огромную пустынную равнину. Сюда приезжают люди с планами, картами и различными измерительными инструментами. Они делают на этой огромной площадке какие-то разметки, делят поля на отдельные участки, квадраты, круги. Через некоторое время появляется целое полчище мощных тракторов. Они вспахивают землю, выравнивают ее, прокладывают сложные узоры магистралей и улиц. Вслед за тракторами движутся катки. Они укатывают взрыленную землю.

Затем от мощных электрогенераторов пропускается электрический ток сквозь верхний слой почвы. Почва спекается, и в течение нескольких часов образуются

километры прочного, похожего на асфальт грунта.

Но вот уходят тракторы, и заканчиваются работы по прокладке улиц и площадей. На смену приходит многочисленная армия грузовых машин, подающих самые разнообразные материалы.

Дома в 6 - 8 этажей собираются на стальном каркасе, поэтому строительство их заканчивается в 3 - 4 месяца.

Затем идет проводка всех специальных сооружений - водопровода, канализации, электрического освещения, телефона и т. п. Для всей этой сложной системы в стенах и потолках оставляются специальные отверстия. Здесь все строго рассчитано и проверено заранее по чертежам.

Штукатурка для отделки домов привозится на отдельных щитах высотой в комнату, то есть не менее трех метров. Такие щиты заменяют собой деревянные части и переборки, которые делаются в настоящее время еще кустарным способом. Штукатурные щиты будут изготавливаться из специального пористого состава, совершенно заглушающего шум из соседних комнат. Такими же будут и потолки. Все это позволит строить дома значительно чище, так как самый грязный процесс теперешнего строительства - штукатурные работы - будет заменен простым накладыванием уже готовых щитов.

Паркет привозится в виде особых рулонов, которые разворачиваются, прибиваются к полу уже в совершенно готовом виде и затем натираются мастикой.

Крыши домов в большинстве случаев будут плоскими, непроницаемыми для сырости и воды. Они будут идти несколькими ступенями. Это даст возможность с помощью раздвижных окон и дверей дать в квартиры максимальное количество воздуха и света. На всех крышах и балконах будут зеленые насаждения.

После окончания строительства жилищ прибывают новые армии грузовых машин с материалами для общественных зданий. Большое количество хорошо разработанных стандартных частей позволит при искусном комбинировании и фантазии архитектора возводить грандиозные по объему и исключительные по легкости сооружения. Парадные части общественных зданий облицовываются тонкими досками из мраморов и гранитов...

Параллельно с постройкой домов ведется посадка растений в возрасте не менее 10 лет, - заканчивает академик А.В. Щусев. - Вокруг всего города создается широкий зеленый пояс».

Эта картина, нарисованная известным советским архитектором, хотя во многом стала явью, до сих пор в ряде позиций представляется фантастичной. Такой же несбыточной фантазией оказался проект юго-запада столицы. Вскоре грянула война, а после Победы необходимо было восстанавливать порушенное хозяйство. Изменились и тенденции в градостроительстве. Постепенно на смену помпезным сооружениям пришли экономичные строения, выродившиеся затем в антиэстезу зданий «эпохи воспоминания», - уродливые пятиэтажки, от которых не избавиться еще долгие годы. Любопытно, что первым экспериментальным районом, где отработывались принципы совмещения санузлов и приближения потолка к полу, снова оказался юго-запад столицы, приснопамятные Черемушки, имя которых стало нарицательным по всей стране.

Сегодня о том юго-западе, который немощными усилиями проектировщиков семьдесятков лет назад должен был превратить Москву в город будущего, напоминают лишь экспонаты Музея архитектуры да отдельные ответившие попытки реализовать грандиозный проект.

Владимир ПОТРЕСОВ

Тетка Таня поставила на высокobleнный без скатерти стол жбан с молоком, чугунок, в котором томила на поду в скудных шкварках драники, дух от которых сразу поплыл по избе. Затем она вынула из-под полотенец пару краях хлеба и пригласила на раннее пиршество меня с дядькой:

- Мужики, давайте...

Дяденька Максим, подполковник, приехал с Дальнего Востока, чтобы навестить родственников, пробывших всю войну в Белоруссии. И меня, мальчишку, захватил из Москвы, дабы увидеть, что стало с родною землей: она еще дышала пожарами, и даже снега не могли скрыть пепелища.

Мы вышли под морозный звездный свод. Деревня Зубки уже наполнилась первыми звуками - утренняя дойка где-то громыхнула ведром, где-то хлопнула дверь... Мы скоро зашагали к Лиозно,

ПЕРВЫЙ СЫТЫЙ ДЕНЬ

за которыми предстояло выбраться на Старо-Смоленскую дорогу. Верст пятьдесят нас ждали до Витебска, а там еще почти столько же - и город Городец. Надеялись, что будет попутная машина. Но... Мело, под ногами с каждым километром становилось все тяжелее, и день, хотя и солнечный, быстро угасал.

Казалось, на всей земле остались лишь я да дядька. Это впечатление усиливалось с приближением ночи. В охватившей землю темноте зажглись странные зеленые огоньки, они шаркались из стороны в сторону, отступали, приближались. И вдруг - этот защемивший сердце вой, наполнивший все мое существо страхом: у-у-у-у-у... Вой

утробный, добившийся, казалось, до каждой косточки. Волки! Дядька выгасил ТТ, передернул. Я, тринадцатилетний, прижался к нему.

- Ничего, - успокаивал он, - скоро Витебск.

Наконец мы подошли к Западной Двине. На той стороне реки мотался, скрипя в бесконечной тиши, яркий фонарь - как потом выяснилось, на бывшей гестаповской тюрьме. Перебрались по льду, двинулись по пустыню, разрушенному городу. Здесь было даже страшнее, чем там, рядом с волками. Дома смотрели выжженными глазницами окон, и хотелось поскорее уйти, убежать из-под их взгляда.

Где-то, не помню, отдохнули, пожевали... А город Городец встретил нас просторными землян-

ками. Кое-где люди уже строились, но большинство ютилось, точно кроты, в норах. А радости-то сколько было: по-моему, так радоваться теперь и не умеют. Встретились различенные войной люди. И был свекольный самогон, от коего воротило за версту. Однако несколько четвертей его в ту ночь мои родственники выпили.

А предо мною стоял таз с котлетами из конины. Полудухлая, спящая из армии лошадь пала накануне, всего немножко не дожив до посевной. Замерзшее мясо пилило прямо в снег. И была запавшая на всю жизнь фраза:

- Теперь впрягаться в плуг самим...

Котлеты были хороши. После них я весь остаток ночи бегал до ветра. Но все одно с благодарностью думал о лошади, долго и светло представляя ее в лугах - за то, что она подарила мне самый сытый день в моем детстве.

Владимир ЧЕРТКОВ