

В Москве есть не просто отдельный район, а целое направление, минимально затронутое апологетами небоскрёбов-коробок, где зримо предстаёт наша многовековая история. Почему-то оно малоизвестно среди москвичей и туристов, лишь изредка сюда забредающих. Потенциально это направление может стать одним из культурных и исторических центров притяжения Москвы, если правильно подойти к его комплексному развитию.

Речь идёт о районе Лефортово, а также примыкающих к нему частях Басманного и Таганского районов, основной артерией которых является... нет, не хайвей по-американски, а живописно петляющая набережная Яузы.

ТЕМА ХАОТИЧНОЙ застройки Москвы небоскрёбами несколько раз поднималась на страницах газеты "Завтра", в том числе в недавней статье Андрея Фефелова "Москва на распутье". В частности, он коснулся ситуации в районе Замоскворечье, где огромные стеклянные коробки а-ля Нью-Йорк впились в нашу историческую среду. До того были вопросы о небоскрёбах у транспортных артерий, гипотетическое разрушение которых перекрыло бы сразу несколько ключевых магистралей (статья "Архитектура как фронт").

Есть, конечно, и положительные примеры. В Москве реализованы интересные проекты благоустройства набережных Москвы-реки. Соединили вместе парк "Музеон" и Новую Третьяковку, парк Горького, Нескучный сад, Воробьёвы горы и МГУ, превратив всё это в целое туристическое направление с элементами экологии, истории и искусства, гармонично дополняемое на противоположном берегу реки Фрунзенской набережной с комплексом зданий Министерства обороны в едином архитектурном стиле.

Заканчивается реконструкция Шелепихинской набережной и противоположной ей Заречной улицы, где объективно не так много парков, но тоже инте-



ресно и для местных жителей, и для горожан из других районов.

Набережная Яузы нуждается в таком преобразовании, точнее, в реконструкции, подобной первому из двух примеров, с акцентом на окружающие парки, историю и культуру.

Вообще это направление начинается в устье Яузы со сталинской высоты на Котельнической набережной как символа советского величия и культурной доминанты — она не чета современным небоскрёбам. Кварталами Таганки или вдоль Яузы можно пройти через преимущественно историческую Москву с вполне аккуратными вкраплениями современной малозэтажной застройки. Хотя вдоль Яузы лучше гулять утром в выходные дни, когда мало машин, поскольку это в первую очередь дорога для автомобилей, а не для туристов-пешеходов.

Можно это туристическое направление проложить и от "Курской", от подземных переходов вокзала, рас-

ширенных, с новыми интерьерами, ведущих к интересно переделанным бывшим огромным бочкам-газгольдерам и весьма противоречивому в культурном плане "Винзаводу". Главное — здесь архитекторы и застройщики нашли показательный компромисс между историей и современностью, правда, пока точечно, в хаосе сооружений промзоны с потенциалом более масштабного преобразования.

Рядом находятся парк и усадьба Разумовского, деревянный дворец которой был возведён в конце XVIII века и, помимо прекрасной архитектуры, примечателен тем, что уцелел во время пожара 1812 года. На спутниковой карте хорошо виден этот зелёный квартал в центре, особенно вместе с примыкающим

единый комплекс начала XIX века с сохранившейся оградой того времени.

Это целый исторический квартал, нуждающийся в объединении путём сноса ненужных заборов и второстепенных строений.

Ближе к центру, по высокому берегу Яузы, находится усадьба Строгановых, чаще называемая "Дачей Строгановых", поскольку здание в стиле ампир было приспособлено только для летнего проживания. Строгановы владели этим участком с середины XVIII века, а сама усадьба, по всей вероятности, была построена знаменитым архитектором Родионом Казаковым. Им же была спроектирована и колокольня Спасо-Андроникова монастыря, находящегося за железнодорожными путями. Этот монастырь прежде всего связан с именем Андрея Рублёва и является яркой исторической и культурной доминантой.

Однако между усадьбой Строгановых и Спасо-Андрониковым монастырём сейчас стоят позорные двухэтажки гаражей, просто кричащие о необходимости их выкупа и сноса за счёт города ради объединения этих двух исторических и парковых пространств. На это могут возразить, что гаражи находятся как бы

ЯУЗА—РЕКА ВРЕМЁН

Лефортово как центр притяжения

в зоне отчуждения железной дороги, но в Москве есть удачные примеры благоустройства прилегающих к железной дороге территорий, например, у Белорусского вокзала или у комплекса Трёх вокзалов.

Ближе к центру, у Садового кольца, на другом берегу Яузы раскинулась усадьба Усачёвых — Найдёновы "Высокие горы" с сохранившимся вековым лесом, скульптурами и беседками в стиле русского классицизма. Но рядом опять много нелепых гаражей, сооружений и просто стоянок техники — берег Яузы другой, а нагромождение построек — то же, поскольку та же железная дорога.

Снеся неподобающие объекты, посадив вместо них деревья и объединив разрозненные зелёные островки описанного выше маршрута, можно получить большой парк по типу "Музеона" — парка Горького, да ещё и с несколькими историческими доминантами в его составе.

ТЕПЕРЬ ПОЙДЁМ вдоль Яузы на восток от центра. Здесь мы видим два символа советской науки: здания конструкторского бюро Туполева и первые корпуса МГТУ имени Баумана. В их стенах — наша история и музеи, способные заинтересовать посетителя при должном продвижении. Между ними возвышается многоэтажка постройки 2000-х годов, впрочем, из кирпича и с замысловатой архитектурой — отнюдь не коробка небоскрёба. Текущим минусом этого места вновь являются гаражи и строения на задворках КБ Туполева, часть из которых может быть с натяжкой признана исторической, но большинство нуждается в сносе ради высвобождения пространства между указанными советскими доминантами квартала.

Между зданием КБ Туполева и парком Разумовского пролегает Елизаветинский переулоч, сплошь уставленный заборами, преграждающими путь к зелёной зоне и стадиону "Сокол" и скрывающими очередные автостоянки. Единственный "просвет" между заборами — это Государственный университет просвещения, расположенный в исторической усадьбе Демидовых XVIII—XIX веков.

Чуть дальше — улица Радио, проходящая в глубине Басманного района, с кварталами застройки XIX века, хотя и с вкраплениями жилых коробочек середины XX века. Один конец этой улицы связан с вышеупомянутой усадьбой Разумовского, а другой, через Яузу, — с комплексом исторических корпусов военного училища и началом Лефортовского парка. Архитектура здесь не хуже Старого Арбата или Остоженки, но она остаётся малоизвестной для туристов.

На территории МГТУ имени Баумана за улицей Радио расположены исторические, притягивающие взгляды дворцы и "сталинки". Даже два современных стеклянных корпуса Баумани не особо портят архитектурный облик района, поскольку они отличаются небольшими размерами и причудливой формой. В этот университет на экскурсию так просто не попасть, но бывают дни открытых дверей и месяц работы приёмной комиссии, когда можно часами бродить по маршрутам нашей истории и технологий, а толковые студенты расскажут много интересного.

Парк Лефортово пару десятилетий назад был сохранён, не пал жертвой Третьего транспортного кольца, которое в одноимённом тоннеле прошло под ним. По меркам района, расположенного почти в центре города, это крупный, ухоженный парк с прудом и видом с холма на Бауманку через Яузу. Хотя и здесь, в северо-восточной части парка, остаётся квартал гаражей и стоянок спецтехники, разделяющий парк, Госпитальный сквер и зелёный островок со стадионом Московского энергетического института.

Историко-архитектурными доминантами уже самого Лефортова являются Екатерининский дворец, корпус Преображенского полка и в целом весь квартал вдоль Краснокурсантского проезда и одноимённого сквера, а также старые здания военного госпиталя имени Бурденко. Многие ли, даже среди москвичей, знают, где находятся эти строения, как важны они для нашей истории и современности? Без преувеличения, этот архитектурный ансамбль обладает большим потенциалом и не менее впечатляет, чем дворцово-парковые комплексы Ленинградской области.

Далее в сторону метро "Электровзаводская" расположены несколько кварталов сталинской архитектуры, которые даже величественнее исторических построек Кутузовского или Ленинградского проспектов, но, в отличие от них, остаются малоизвестными, как и лефортовские дворцы. Облик района органично дополняет возведённое в сталинском стиле здание Лефортовского следственного изолятора ФСБ, часть которого было бы очень полезно и назидательно превратить в музей. К сожалению, эти кварталы также разоряются гаражами и несколькими огороженными спортивными объектами.

На противоположной стороне Яузы, вдоль Рубцовской набережной, стоят уже современные многоэтажки: сначала корпуса Баумани, построенные в стиле кубиков 1970-х годов, затем панельные дома знаменитой и самой массовой серии П-44, после — уже коробочки, возведённые в 2010-х. Конечно, они не чета вышеперечисленным историческим дворцам и паркам, но это и не высотки, и вполне могут служить несколькими километрами иллюстраций изменений в нашей архитектуре на протяжении десятилетий.

В целом этот район каким-то чудом избежал нашествия сторонников вбивания "гвоздей-небоскрёбов" в историческую ткань столицы.

Далее, уже за границами кварталов усадеб, парков, монастыря и церкви вдоль Яузы, лежит весь старинный Басманный район, простирающийся до Трёх вокзалов, Сокольников и Измайлова.

Связав перечисленные кварталы и доминанты путём выкупа и сноса многочисленных гаражей, строений и заборов и посадив вместо них деревья, можно создать масштабное пространство, не уступающее упоминавшемуся выше комплексу "Музеона" — парка Горького — Воробьёвых гор. Также эти кварталы и даже целиком районы Лефортово и Басманный должны стать предметом охраны с серьёзным ограничением этажности и стиля новых зданий, чтобы сохранить и приумножить нашу историю в архитектуре.

Сергей АНУРЕЕВ,
доктор экономических наук

На фото: фасад здания Лефортовских (Красных) казарм в Москве по адресу: Красноказарменная улица, дом 4/1, строение 1. Авторами этого строения 1830-х годов в стиле позднего ампира являются выдающиеся российские архитекторы Константин Андреевич Тон (автор проектов Храма Христа Спасителя и Большого Кремлёвского дворца) и Евграф Дмитриевич Тюрин.

ПРИНАРЯДИВШАЯСЯ БЕНЗОКОЛОНКА

О выставке «АЗС. Архитектура заправочных станций»

УАЛЕКСАНДРА Грина есть пугающе мистический рассказ "Серый автомобиль", отражающий страх человека перед всеисильным авто, готовым раздвинуть, расщепить своего изобретателя. Герой одушевляет машину, рисуя её монстром, который захватывает территорию, устанавливая свои правила: "У него есть дом. ... Они стоят блестящие, смазанные маслом, на цементном полу огромного помещения. На стенах висят их портреты — фотографии моделей и победителей в состязаниях. У него есть музыка — некоторые новые композиции, так старательно передающие диссонанс уличного грохота или случайных звуков, возникающих при всяком движении. У него есть наконец граммофон, кинематограф, есть доктора, панегиристы, поэты, — те самые, о которых вы говорили полчаса назад, люди с сильно развитым ощущением механизма".

В те годы царил восторг и — ужас, вызываемый скоростями и безжалостными колёсами, а если автомобиль — живое создание, то бензин — его подпитка, еда и страсть. Надо сказать, машина до чрезвычайности прожорлива, да ещё и капризна. В Музее архитектуры имени А.В. Шусева проходит уникальная выставка, посвящённая эстетике автозаправочных станций. Это — межотраслевой проект: представлены агрегаты, детали, канистры. Мы словно бы попадаем на старые автозаправки. Заметно, что дизайн топливораздаточных колонок менялся в соответствии с общими вкусами, и если в моде — скруглённые углы, то и бензораздатка была под стать актуальным линиям.

Разговор о бензине невозможен без темы автомобилизма. Эра началась в 1890-х годах — в этом Россия не отставала от Европы, но было крайне мало подходящих дорог. По сути, авто являлось атрибутом барской пресыщенности, да не везде, а в крупных городах. Однако уже в 1900-х годах сложились автокультура: появились правила дорожного движения, и гараж сделался отдельным видом архитектурной постройки. Эталоном считался гараж Николая II — большое поклонники автоспорта. Топливо хранилось в тех же гаражах.

В экспозиционной нише — две канистры "Товарищества братьев Нобель", а также плакат, рекламирующий масла, бензин и мази для машин. Братья Нобели владели нефтяной компанией, осуществ-

лявшей полный технологический цикл от нефтеразведки до сбыта. Товарищество даже сумело вытеснить с нашего рынка дорогостоящий американский керосин, переводя его в разряд общедоступной продукции. Правда, топливораздаточные колонки всё же поставились из Соединённых Штатов. Вот знаменитая установка, изобретённая Сильванусом Филапом Боузером. Впрочем, не только Россия закупала ту новинку — в ряде стран колонки долго назывались в честь изобретателя просто "боузерами". "И, садясь комфортабельно в ландолете бензиновом, / Жизнь доверьте вы мальчику в машинотсе резиновом, / И закройте глаза ему Вашим платьем жасминовым", — витиевато писал Игорь Северянин, расписывая блеск томной сибиритки.

Вся эта жасминово-бензиновая лепота закончилась резко и бурно, а "мальчик в машинотсе резиновом" стал визитом комиссара или, быть может, сам сделался видным функционером. 1920-е годы именуют "ревущими" — из-за шума, производимого техникой и... джазом. Орало всё. Стенды, посвящённые постреволуционному десятилетию, потрясают футуристическими грёзами. Проекты АЗС инженера-механика Владислава Багрина-Каменского — это марсианская хроника с залётом в светлое будущее. Но инопланетный шик остался на бумаге: победили шестигугольные остеклённые будки с надписью "Бензин". В них тоже чувствовалось новаторство контуров, а вместе с тем они были удобными и разумными, а не только эффектными. Пункты по продаже топлива разместились на московских площадях. На выставке можно увидеть макет АЗС, стоявшей близ Арбата.

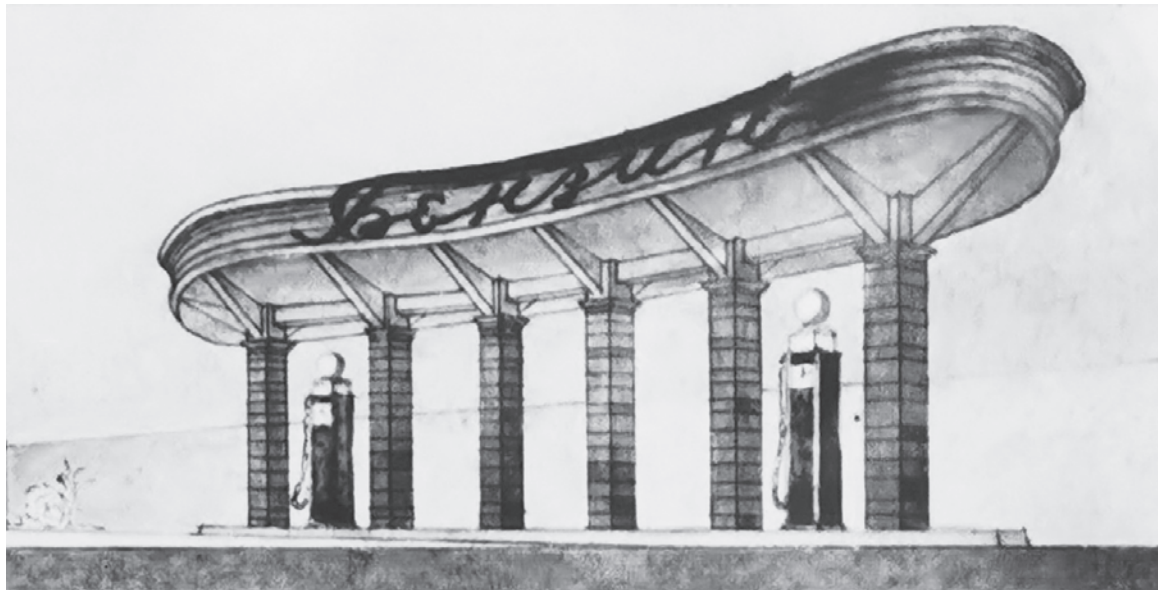
В 1930-х годах архитектурно-художественные вкусы поменялись, а машин стало ещё больше. Сопроводительный текст гласит: весной 1932 года Авторемснаб объявил конкурс на проектирование типовой бензоаппаратной станции, и отдельным пунктом значилось "повышение роли архитектурно-художественного оформления". Победило трио: архитектор Михаил Минкус (впоследствии — лауреат Сталинской премии, один из создателей знаменитого здания Мида на Смоленском бульваре нашей столицы), и два инженера — Тихон Чернов и Лев Давидович. У колонки появились колонны, а общий вид навевал мысли не о фантасти-

ческом будущем, а о славном прошлом, когда и бензина-то не было. Автопробеги — волнующие события межвоенной эпохи. Они проводились во всём мире, знаменуя торжество современного ритма. "Полотнища ослепительного света полоскались на дороге. Машины мягко скрипели... Прах летел из-под колёс. Протяжно завывали клаксоны. Ветер метался во все стороны. В минуту всё исчезло, и только долго колебался и прыгал в темноте рубиновый фонарик последней машины. Настоящая жизнь пролетела мимо, радостно трубя и сверкая лаковыми крыльями", — Ильф и Петров тоже воспевали мощь, быстроту и динамику. К сожалению, автозаправки оставались редкостью, а участники пробегов получали бензин в канистрах.

ВСЁ изменилось после войны, когда началось активное строительство трасс — например, образцово-показательной дороги Москва — Симферополь. На всём протяжении 1400-километровой магистрали выстроилась целая сеть придорожных комплексов, включавших гостиницы, рестораны, станции обслуживания и заправки автомобилей. Здания вдоль трассы возводили по типовым проектам, но это якобы однообразие выглядело по-царски.

Триумфальный дух был во всём — в архитектуре высотных зданий, метрополитена, парковых пространств и сугубо функциональных сооружений. Облик автозаправочных точек апеллировал или к неоклассической традиции (полукруглые окна, элементы ордерной системы, орнаментальные мотивы), или к эстетике позднего ар-нуво, где лёгкая асимметрия соседствовала с лапидарным изяществом. Разработка была поручена архитектору Александру Зайцеву, трудившемуся под руководством Дмитрия Чечулина. Среди экспонатов есть макет одной из таких станций. Рядом — крохотная копия автомобиля "Москвич-400" — этого символа послевоенного быта.

Немало слов сказано и о популярнейшей комедии "Королева бензобомбилки". Бойкая девушка Людмила Добрыивечер волею судьбы очутилась на АЗС трассы Киев — Харьков, полагая, что это временное пристанище. Поначалу ей всё не нравилось, но в конечном итоге Людмила предстала этакой музой дороги, без которой



и скучно, и грустно, и некому руку подать. В финале она решает поступать в автодорожный вуз, а не в балет на льду, как наивно мечталось. Тут и афиши фильма, и фотографии, и рассказы о том, что для съёмки была построена копия реальной станции, и проезжавшие граждане постоянно путали бутафорию с реальностью. Это приводило к забавным, а порой и к конфликтным ситуациям. Чуть поодаль — прямоточная раздаточная колонка, производившаяся на Серпуховском заводе. Именно её показывают в киноленте.

Лаконичные геометрические пристройки 1960-х коснулись и творческого осмысления автозаправочных. Тогда говорилось о максимальном удешевлении и упрощении конструкций, чего бы это ни касалось — жилых домов, станций метро, Дворцов пионеров. На выставочном стенде — схема сборки АЗС из модульных элементов и несколько вариантов построек. Всё строго и без выкрутасов. С архитектурными излишествами боролись на государственном уровне, а дорога сделалась и целью, и средством. Мчаться куда-то в невообразимую даль — таков был идеал романтических шестидесятых, а потому автозаправки должны были строиться в максимально короткие сроки и в большом количестве. На выставке есть и брошюра с адресами заправок, оформленная по всем канонам десятилетия: яркая графичность и супрематические линии.

"Квартира — машина — дача" — такова была триада со-

ветского благополучия 1970-х. "Автосервис" — это слово звучало изысканно и престижно. Обслуживание машин — доходная специальность. Перед нами — плакат с мероприятием "Автосервис-73", проводившегося в Сокольниках. Приехали гости из разных стран — делиться опытом. Наибольший интерес, конечно, представляли павильоны капиталистических государств, где автопромышленность и сопутствующие сферы обгоняли страны СЭВ и Советский Союз в частности.

Ещё с середины 1960-х годов выходил узкоспециализированный журнал о дизайнерских удачах — "Техническая эстетика". Вот десятый номер того же 1973 года со статьёй "Художественное конструирование средств автосервиса", в которой повествуется о том, что эргономика идёт рука об руку с эстетикой. На стендах — проекты, фотографии, буклеты и картины, отображающие городскую среду. Автозаправка с огромной вывеской "Бензин" стала неотъемлемой частью пейзажа. Знаковый фильм времени — "Гараж" Эльдыра Рязанова.

Люди, борясь за место в кооперативе, превращаются в зверей, рвущих друг друга, — хорошо, что не буквально. Мысль такова: в стремлении к удобствам и прогрессу человек способен утрачивать цивилизованный облик. Сатирики цитили, что не мы управляем машиной, а она подчинила нас.

С началом перестройки и особенно в 1990-х к нам хлынул поток трёпанных иномарок, а у

автосервисов прибавилось неотложных забот. Архитекторы и инженеры скрупулёзно штудировали зарубежный опыт, стараясь вписать в передовые — то есть в буржуазные! — стандарты. Имелись и собственные решения — на выставке представлены отечественные разработки АЗС, не связанные с западным проектированием. "Мимо пролетают дорогие лимузины. / В них женщины проносятся с горящими глазами, / Холодными сердцами, золотыми волосами", — звучало в пламенных нудевых, а воздух был пропитан "запахом бензина и дорогих духов".

Сейчас, когда мы переживаем топливный кризис, проект музея Шусева выглядит чуть ли не как насмешка, но это не сарказм организаторов — выставка планировалась давно. Так совпало! Впрочем, речь не столько о бензине с керосином, сколько о красоте, ибо она повсюду, и формы автозаправочных станций — дивный тому пример. Машина думает о бензине — как это поэтично. Лакомство для авто — почему бы и нет?

Галина ИВАНКИНА

Иллюстрация: эскиз «Конкурсного проекта бензоаппаратной станции Авторемснаба». Автор — архитектор Михаил Адольфович Минкус. Работа была создана в 1932 году для Всесоюзного архитектурного конкурса на проект первой советской типовой АЗС.