



О.Ф. Санникова

канд. архитектуры, доцент кафедры
«Архитектура производственных объектов
и архитектурные конструкции» БНТУ

СЛЕД ВРЕМЕНИ: ГАРАЖИ «АРХИТЕКТУРНОГО АВАНГАРДА»

Современная городская среда многообразна, и все большую роль в ней играют объекты, связанные с обслуживанием транспортных средств — гаражи, сервисные центры, автопарки. Активно включаясь в застройку (санитарные нормы допускают это), они становятся привычными в урбанизированном пейзаже, не всегда, правда, улучшая его. И причина здесь нередко в повторяемости и утилитарности построек, в старании типологически замаскировать их или убрать из воспринимаемых перспектив.

В то же время, по словам Л. Мис ван дер Роэ, используя архитектурный язык, можно задать желаемое звучание каждому проектируемому объекту. «Я отношусь к архитектуре, как к языку, — писал он. ... Когда вы используете язык для повседневных случаев, вы говорите в прозе. Если вы в нем искусны, вы можете разговаривать чудесной прозой. И если вы великолепно им владеете, вы можете сочинять стих» [1]. Владение архитектурным языком продемонстрировали мастера советского авангарда, создавая такие, казалось бы, утилитарные здания, как гаражи. Сформировавшись накануне революции в живописи, авангард стал основой для художественного дизайна и новаторского формообразования архитектуры 1920–1930-х годов.

Архитектуре советского авангарда свойственны интенсивные творческие поиски. В их основе были рационализм, функционально-конструктивная целесообразность форм, а наука и техника служили аргументами в борьбе новых течений с архитектурным традиционализмом. Здания рассматривались как символы времени, что отражалось в их художественном образе.

Одной из наиболее значимых фигур архитектурного авангарда являлся Константин Мельников. Основные творческие усилия Мельникова были сосредоточены не на уникальных постройках, а на объектах массовой застройки. Создавая здания одного типа (клубы, гаражи), Мельников решал композиционные и образные задачи, демонстрируя на практике способ-

ность одной и той же функции реализовываться в разных объемно-пространственных формах. В поисках композиционного разнообразия Мельников активно использовал архитектурные конструкции, разрабатывал новаторские конструктивно-планировочные структуры.

Показательны в этом отношении проекты гаражей, созданные мастером в 1920–1930-х годах. Особое место в их ряду занимает предложение по формированию многоуровневых автомобильных стоянок в Париже. Мельников находился там как автор проекта советского павильона на Международной выставке 1925 года и получил ряд заказов. Один из этих заказов был связан с созданием мест для парковки легковых автомашин в плотно застроенном центре города. Мельников разработал два разных варианта гаража на 1000 машино-мест: полупрозрачный стеклянный куб со стоянками в десять этажей и поднятое над уровнем земли здание (рис. 1). При проектировании второго варианта он применил идеи вертикального зонирования города, выдвигавшиеся в первой половине 1920-х годов советскими архитекторами, а также дал новаторское предложение по конструктивной организации пространственной структуры. «Для парижан, любящих уличную жизнь, я предложил подвесить стоянку над мостами Сены. Являлась острая конструктивная идея, состоящая из двух взаимоположенных консолей, удерживающихся от падения собственным равновесием. Воздушная архитектура стоянки нуждается в защите от ветрового кручения — два атланта на противоположных углах сооружения нейтрализуют ветер» [2].

Новаторство проявилось и в технологической организации объекта. Был разработан новый прием размещения автомашин — прямоточная система: предлагалось устанавливать автомашины в один ряд под углом к оси ряда, что позволило бы легко заезжать на место стоянки и выезжать с него. Проект не был реализован, но имел несомненное значение как для типологического понимания объекта, так и развития принципов и приемов архитектурного формообразования.

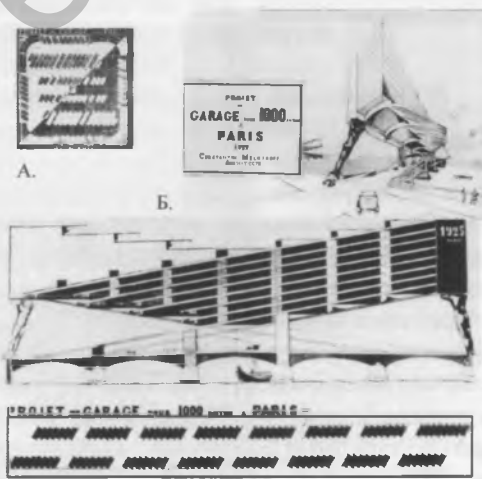


Рис. 1. Проект гаражей на 1000 легковых автомобилей-такси в Париже (арх. К. Мельников):
а — кубический вариант;
б — гараж над мостом через р. Сена

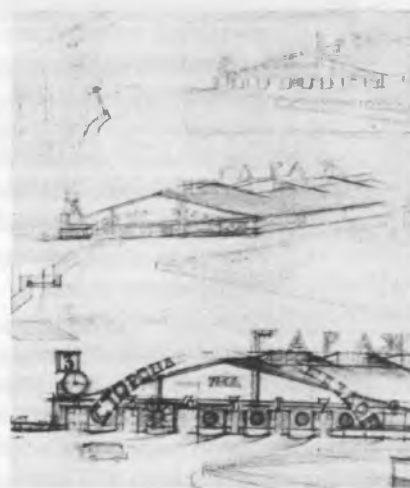


Рис. 2. Бахметьевский гараж (один из эскизов К. Мельникова), 1926 год

В Москве Мельников построил несколько гаражей. В 1926–1929 годах были созданы два больших гаража: для автобусов на ул. Бахметьевской (ул. Образцова) и грузовых автомобилей на ул. Новорязанской. Оба размещены в плотной городской среде, формируют фронт улиц. В то же время особенности отведенных под застройку участков предопределили характер организации генпланов и объемно-планировочного решения зданий.

Бахметьевский гараж по первоначальному замыслу был композиционной доминантой комплекса, включающего в себя также и другие постройки автобусного парка, разнообразные по планировочному очертанию. В основу пространственной композиции была положена диагональ, на которой размещался гараж. Такое решение имело как художественные, так и функциональные достоинства: подчинение геометрии позволяло рационально заполнить угловые зоны участка и создавало ощущение устойчивого композиционного равновесия. Первоначальный генплан реализовался лишь частично: неизменными остались только местоположение и геометрическая форма гаража (рис. 2).

Определение композиции и планировочных параметров здания гаража производилось из условий оптимального размещения в нем машин. Здесь отработывалась на практике прямочная система размещения автомобилей. Гараж компактен, в нем Мельников предложил расстановку машин плотными пилообразными рядами таким образом, чтобы любая машина могла занять свое место или быстро выехать со стоянки, не мешая соседним, двигаясь только передним ходом. Система позволила разместить в гараже более 100 автобусов и сэкономить пространство, необходимое для маневрирования.

В соответствии со схемой движения возникло здание «...неведомой Москве косоугольной формы на прямоугольном участке Бахметьевской» [2]. Четыре фасада гаража имеют разное архитектурное решение в связи с различием их функциональной и композиционной значимости. На главный торцевой фасад выходят въезды, вертикальные простенки между которыми, а также плоскости стены над воротами остеклены. Над четырьмя центральными воротами заднего фасада размещаются большие круглые окна. Ритм окон разных типов, чередующихся с прямоугольными порталами, придают своеобразие облику здания (рис. 3).

Автором конструктивного решения гаража на Бахметьевской явился выдающийся русский инженер Владимир Шухов. Разработанные им металлические конструкции перекрывали пространство площадью 8500 м², образуя три нефа. На 18 стальных колонн опирались фермы, удерживающие кровлю. У стен здания устроены две металлические винтовые лестницы, ведущие на мостики, которые позволяли осматривать автотранспорт сверху и контролировать состояние кровли и покрытия.

Гараж на ул. Новорязанской получил в плане подковообразную форму, выбранную с учетом особенностей застраиваемой территории. «... Форма гаража на Бахметьевской сменилась здесь красиво изогнутой кривой, наполнившей до отказа треугольник земельного участка» [2].



Рис. 3. Бахметьевский гараж в Москве (арх. К. Мельников, инж. В. Шухов).
Фасады, общий вид, схема плана

Избранная Мельниковым схема парковки машин обеспечивала компактное размещение максимально возможного количества грузовиков в здании и их рациональное перемещение. На Новорязанскую улицу выведены торцевые фасады гаража с воротами, предназначенными для въезда-выезда автомобилей. Архитектура здания экспрессивна. Круглые окна в верхней части килевидных выступов фасадов контрастируют с большими прямоугольными, вытянутыми вертикально плоскостями остекления. В композицию включен административный корпус, формирующий центральную зону фронта застройки; метричный фасад корпуса акцентирован башенными объемами. Металлические большепролетные конструкции гаража, как и в гараже на Бахметьевской улице, разработаны В. Шуховым (рис. 4–5).

В 1934–1936-х годах Мельников проектирует гаражи «Интуриста» и «Госплана СССР». Его роль как архитектора при создании этих объектов становится иной в сравнении с работой 1920-х годов: функционально-технологическая схема гаража уже принята и прошла практическую проверку, поэтому главная задача архитектора заключается в проработке архитектурно-образных вопросов.

Созданное в 1929 году Государственное акционерное общество по иностранному туризму в СССР «Интурист» ощущало необходимость строительства отдельного гаража для автотранспорта. Проект был выполнен К. Мельниковым в возглавляемой им в то время Архитектурной мастерской Моссовета № 7, в соавторстве с архитектором В. Курочкиным. С учетом градостроительной ситуации и на основе общего объемно-планировочного решения Мельников разработал композицию фасадов,



Рис. 4. Гараж на ул. Новорязанской в Москве (арх. К. Мельников, инж. В. Шухов).
Общий вид, фрагмент перспективы



Рис. 5. Гараж на ул. Новорязанской в Москве (арх. К. Мельников, инж. В. Шухов).
Конструкция покрытия (фото А. Родченко), фрагмент здания

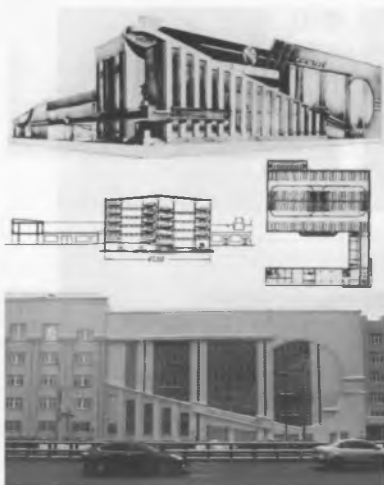


Рис. 6. Гараж общества «Интурист» в Москве
(арх. К. Мельников в соавторстве с В. Курочкиным).
Проектное предложение и современное состояние



Рис. 7. Гараж «Госплана СССР» в Москве
(арх. К. Мельников в соавторстве с В. Курочкиным).
Фрагменты перспективы



Рис. 8. Многоуровневая парковка-мост Neue Messe
в Штутгарте

сделав их образными и динамичными. Главный фасад гаража «Интуриста» был задуман как система геометрических фигур — трапеции, круги, треугольники. Большая часть его трактована как прозрачный экран-витрина, через который просматриваются движущиеся внутри здания автомобили. Диагональ, использовавшаяся Мельниковым во многих проектах, в гараже «Интуриста» берет на себя роль композиционной доминанты фасада, символизируя подъем по пандусу. В натуре проект был осуществлен в 1934 году, но не в полном соответствии с композиционной идеей: по замыслу Мельникова выполнена лишь часть главного фасада; завершение объекта осуществлялось на основе эстетических концепций, пришедших в 1930-х годах на смену авангарду (рис. 6).

Двумя годами позже гаража «Интуриста» был создан комплекс зданий гаража и мастерских для автомобилей «Госплана СССР». Проектная разработка, как и гаража «Интуриста», была выполнена Архитектурно-проектной мастерской Моссовета № 7 на основе ставшей уже типовой системы расстановки и перемещения машин. Соавтором К. Мельникова выступил В. Курочкин. Мельникову принадлежит заслуга архитектурно-композиционной организации и образного решения зданий. Построенный в 1936 году комплекс состоит из одноэтажного помещения для стоянки автомашин, которое освещается большим выходящим в сторону Авиамоторной улицы круглым окном, и четырехэтажного корпуса мастерских. Композиционный контраст объемов усиливается активным вертикальным членением фасада четырехэтажного корпуса (рис. 7).

Судьба гаражей-памятников архитектуры советского авангарда сложилась по-разному, но благодаря их планировочной и конструктивной рациональности объекты оказались долгожителями. Гараж на ул. Новорязанской, гаражи «Госплана СССР» и «Интуриста», пережив перестройки и сменив хозяев, эксплуатируются и сегодня. Здание гаража на ул. Бахметьевской долгое время использовалось по первоначальному назна-

чению, но 2000-х годах после реконструкции изменило свою функцию на общественную. В 1990 году в связи со 100-летием со дня рождения К.С. Мельникова запроектированные им гаражи включены в Список объектов культурного наследия Москвы регионального значения.

Авангардистские идеи, заложенные К. Мельниковым и другими архитекторами 1920–30-х годов в проекты зданий гаражей, опередили свое время и предопределили дальнейший путь типологического развития подобных объектов. Сегодняшняя практика подтверждает это. Пример тому — гаражи-мосты, ставшие реальностью. Наиболее крупная многоуровневая, поднятая над землей парковка Neue Messe была возведена в Штутгарте в 2007 году (рис. 8). В ее создании принимали участие многие проектные и строительные фирмы. В качестве конструктивного материала использован металл. Парковка размещена над автобаном, имеет пять парковочных этажей, вмещающих 4200 легковых автомашин. При общей длине сооружения 440 м главный его пролет — 100 м. Высота конструкции, поднятой на 10 м над автобаном, составляет 22 м. В нижнем парковочном уровне организован пешеходный переход. Воспринимаемый с дальних расстояний, гараж-мост «взлетает» над ландшафтом, превращаясь по мере приближения в мощную, динамичную архитектурно-конструктивную структуру.

Обращение к прошлому, изучение творческого метода и рационалистических подходов к формированию объектов, использованных советским авангардом, может оказаться полезным для современной отечественной проектно-строительной практики, перед которой стоят задачи развития архитектуры автотранспортных предприятий, создания городской среды, обеспечивающей комфортное сосуществование человека и автомобиля, эстетичной и своеобразной, запоминающейся яркими композиционными решениями.

Источники:

1. Мачульский, Г.К. Мис ван дер Роэ / Г.К. Мачульский. — М.: Издат. лит. по строительству, 1969. — С. 195.
2. Мастера советской архитектуры об архитектуре : Избр. отрывки из писем, статей, выступлений и трактатов. В 2-х т. / Под общ. ред. М. Г. Бархина [и др.]. — М.: Искусство, 1975. — С. 163, 181, 182.
3. Хан-Магомедов С.О. Константин Мельников / С.О. Хан-Магомедов. — М.: Архитектура, 2006. — С. 103–118.
4. Бахметьевский гараж. <http://dic.academic.ru/dic.nsf/ruwiki/276417>
5. Гараж на Новорязанской улице (Москва). <http://dic.academic.ru/dic.nsf/ruwiki/283181>
6. Гараж «Интуриста». <http://dic.academic.ru/dic.nsf/ruwiki/628598>
7. Гараж Госплана. <http://dic.academic.ru/dic.nsf/ruwiki/628597>
8. Parkhaus Neue Messe, Stuttgart: Markantes Wahrzeichen mit eindrucksvoller Konstruktion. http://www.wf-ingbau.de/fileadmin/Userfiles/pdf/de/tunnelbau/bergmaennischer_tunnelbau/NeueMesse_LR1.pdf