

МИХАЙЛОВ

АРХИТЕКТУРА НАЛА МОСКВА-ВОЛГА

УЧЕБНОЕ
ПОСОБИЕ
МОСКОВСКОГО ГОСУДАРСТВЕННОГО
УНИВЕРСИТЕТА
ИЗДАНИЕ 1970

БИБЛИОТЕКА ПО АРХИТЕКТУРЕ

А. И. МИХАЙЛОВ

АРХИТЕКТУРА
КАНАЛА
МОСКВА - ВОЛГА

Под редакцией
арх. И. Н. МАГИДИНА



ИЗДАТЕЛЬСТВО ВСЕСОЮЗНОЙ АКАДЕМИИ АРХИТЕКТУРЫ
МОСКВА — 1939

КАНАЛ Москва - Волга — крупнейшее гидротехническое сооружение второй сталинской пятилетки. В невиданно короткие сроки большевики исправили «ошибку» природы и заставили воды Волги притечь к кремлевским стенам социалистической Москвы.

По инициативе товарища Сталина в 1931 г. впервые был поставлен вопрос о строительстве канала Москва - Волга. Июньский пленум ЦК ВКП(б) 1931 г., обсуждавший вопрос о социалистической реконструкции Москвы и городов СССР, вынес решение о разработке проекта соединения Москва - реки с Волгой.

Было разработано несколько проектов канала, из которых наиболее эффективным оказался Дмитровский вариант.

По этому проекту канал Москва - Волга начинался у села Иваново. Грандиозная плотина, преграждая течение Волги, направляла ее воды в канал, идущий к г. Дмитрову и от него к Москве.

1 июня 1932 г. этот проект был утвержден правительством Советского Союза.

Четыре года и восемь месяцев на трассе канала кипела огромная, напряженная работа.

Летом 1937 г. канал был полностью закончен строительством, и 15 июля этого года величественное сооружение сталинской эпохи вступило в работу. Волжские воды потекли по руслу канала и достигли древних кремлевских стен, подняв уровень Москва - реки и сделав ее полноводной.

В кратчайший срок было осуществлено мероприятие огромного значения. Для того чтобы понять его масштабы, сравним объем работ на канале Москва - Волга с объемом работ, проведенных на Суэцком и Панамском каналах.

Эти каналы были построены в период расцвета капитализма и считались высочайшими достижениями мировой техники. Суэцкий канал соединяет Средиземное море с Красным и является кратчайшим морским путем из Европы в Индию. До сооружения канала этот путь шел вокруг берегов Африки.

Строительство Суэцкого канала началось в 1855 г. и продолжалось около 14 лет. Весь канал имеет 161 километр длины, причем 100 километров лежат ниже уровня моря. Земляные работы здесь были сравнительно легки, так как канал большей частью шел по песчаному грунту. При этом Суэцкий канал на всей трассе не имеет никаких искусственных сооружений в виде шлюзов, плотин, гидростанций и т. п. Объем земляных работ составлял на Суэцком канале 75 миллионов кубометров. Работы на канале по тому времени стояли на высоком уровне механизации: здесь работали землечерпалки, экскаваторы.

Панамский канал соединяет Атлантический и Тихий океаны, проходя через узкий перешеек американского континента. Этот канал строился очень долго и прославился чудовищными злоупотреблениями, от которых и пошло нарицательное имя для всяких афер и мошенничеств — «панамы». Начала его строить в 1881 г. французская компания во главе со знаменитым Лессепсом — строителем Суэцкого канала. В результате злоупотреблений и хищений эта компания в 1888 г. потерпела банкротство, разорив множество мелких держателей акций канала.

После этого строительство Панамского канала перешло в 1893 г. к США. Но и американцы фактически смогли продолжать строительство канала только с 1904 г., так как вокруг канала возникли серьезные политические осложнения, приведшие даже к войне Северо-Американских Соединенных штатов с Панамской республикой. Окончен был канал лишь в 1914 г., т. е. через 35 лет после начала строительства. Длина Панамского канала — 80 километров.

В отличие от Суэцкого канала Панамский имеет шлюзовую систему (6 шлюзов, одна плотина). Земляные работы на Панамском канале составили 160 миллионов кубометров.

Трасса канала Москва - Волга имеет 128 километров, т. е. значительно больше, чем Панамский канал, и несколько меньше, чем Суэцкий. В гидротехническом отношении канал Москва - Волга значительно сложнее этих каналов.

Так, на канале Москва - Волга сооружены 11 мощных шлюзов. От Ивановова и до станции Икша канал протекает по возвышенности, поднимаясь к водоразделу с помощью 6 шлюзов на высоту 38 метров. Далее канал течет сначала по ровной местности, затем рядом шлюзов спускается к уровню Москва - реки. Наряду со шлюзами канал Москва-Волга имеет 11 плотин (из них 3 железобетонные), 8 гидроэлектростанций, 7 железнодорожных и 12 шоссежных мостов, 5 насосных станций, огромный речной вокзал в Химках и ряд других сооружений — в общей сложности до 240.

Для прорытия канала и возведения этих сооружений были проведены огромные земляные и бетонные работы (202 миллиона кубометров земляных работ, 3112 тыс. кубометров железобетонных и бетонных работ), значительно превышающие их объем на обоих мировых каналах.

Таким образом, канал Москва - Волга как по объему работ, так и по количеству сооружений является более сложным и значительным комплексом, чем прославленные каналы мира — Суэцкий и Панамский.



1. Панорама канала Москва - Волга.

И если, несмотря на это, канал Москва - Волга сооружен в гораздо меньшие сроки, чем Суэцкий канал, и особенно Панамский, который строился 35 лет, то это стало возможным только благодаря тому, что наш канал социалистический. Он строился в условиях планового хозяйства, в условиях социалистического труда, в условиях энтузиазма и социалистического соревнования.

Идея грандиозного сооружения нашей эпохи, выдвинутая товарищем Сталиным, зажгла и увлекла не только строителей канала, но и миллионы трудящихся, которые на многих заводах изготавливали для агрегатов канала соответствующее оборудование, добывали для его постройки различные материалы, плавил металл, из которого изготавливались конструкции сооружений канала, и т. д.

Канал Москва - Волга, как и московский метрополитен им. Л. М. Кагановича, с огромным творческим энтузиазмом строила вся страна. В этом — главная и решающая причина успешности и максимально коротких сроков строительства.

И самый характер канала в полной мере отвечает этим заботам о нем всей страны. Он разрешает ряд задач, связанных с наилучшим обслуживанием трудящихся масс Москвы и всего Советского Союза.

Прежде всего, канал полностью разрешил задачу водоснабжения Москвы.

За год работы канал дал Москве 1 миллиард 200 миллионов кубометров чистой волжской воды. Этим количеством Москва была снята с того голодного водного «пайка», на котором она жила в прошлом по милости помещичье буржуазных заправил города.

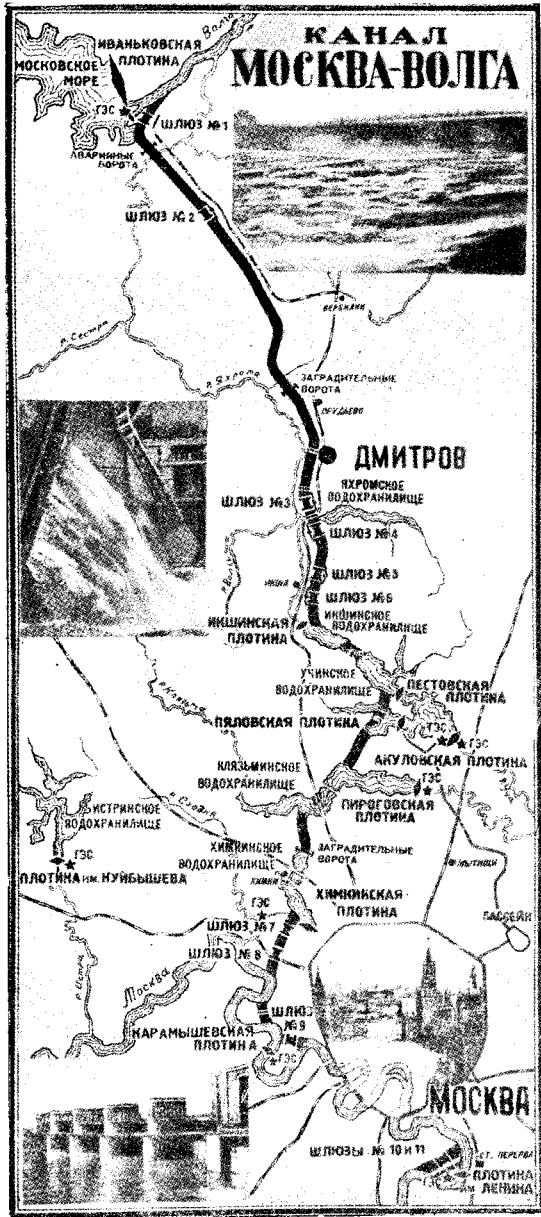
Москва - река из обмелевшей и почти до конца «выпитой» речушки превратилась в полноводную, судоходную реку. К кремлевским стенам теперь подходят большие волжские пароходы.

По каналу движутся в обе стороны грузовые и пассажирские пароходы; двенадцать тысяч раз прошли они за год через шлюзы, перевезя 1 200 000 пассажиров и 900 000 тонн груза. Водный путь канала Москва - Волга стал излюбленным местом туристических экскурсий, массовок, коллективных и индивидуальных прогулок. Но не только эти задачи разрешил канал. Он является крупным энергетическим центром, дающим советской столице, наряду с водой, и электричество.

В районы, охваченные каналом, вместе с волжской водой пришли и усовершенствованные дороги, мосты, тоннели, новые благоустроенные жилые поселки. На всем протяжении канал представляет широкую полосу территории, насыщенной высокой технической культурой.

В процессе строительства канала на нем в условиях социалистического труда перевоспитались десятки тысяч бывших правонарушителей, людей, сбившихся с правильного пути и совершивших те или иные преступления против советского государства.

Эта воспитательная роль строительства канала Москва - Волга является яркой противоположностью той обстановке, в которой проходило, например, строительство Панамского канала. Там, в период работы французской компании, умерло от желтой лихорадки и малярии 50 000 рабочих.



2. Схема трассы канала Москва - Волга.

Если на советском канале десятки тысяч людей были возвращены к общественной жизни, нашли новую счастливую жизнь, то на канале капиталистическом десятки тысяч честных тружеников погибли из-за ужасающих условий труда.

Эти два факта в своем сопоставлении лучше всего раскрывают ту коренную противоположность, которая существует между общественной и культурно-политической ролью канала Москва - Волга и каналами капиталистических стран.

Каналы капиталистических стран, являясь чисто гидротехническими сооружениями, обслуживают только коммерческие и военно-стратегические нужды. Канал Москва - Волга обслуживает и культурно-бытовые потребности масс, являясь проводником социалистической культуры и социалистических форм преобразования природы.

Созданный по инициативе великого Сталина, канал Москва - Волга воплотил в своих сооружениях, в своих функциях и в своей культуре ту глубокую и повседневную заботу о людях, которой учит нас гениальный вождь народов.

Воплощая мощь и величие социалистической эпохи, безграничные творческие возможности социалистического труда, канал Москва - Волга наполняет гордостью и радостью сердца патриотов советской родины.

Подобно тому, как советский метрополитен является лучшим во всем мире, так и канал Москва - Волга является наиболее выдающимся и замечательным гидротехническим сооружением мира. Он говорит о превосходстве социалистической системы над системой капиталистической. Это превосходство сказывается не только в тех качествах, о которых мы говорили, но и в том, что канал Москва - Волга, будучи величайшим гидротехническим сооружением, одновременно представляет выдающееся произведение архитектурного искусства.

Путешественники, посещающие Панамский канал, очень много пишут о красоте окружающей его природы, роскошных лесах, горах, островах, но они совершенно не выражают своего восхищения архитектурой канала. Происходит это потому, что как Панамский канал, так и другие каналы капиталистических стран лишены какого-либо эстетического достоинства.

Но в буржуазном обществе это происходит не только с каналами. Точно так же там не обращают внимания на архитектуру фабрик, заводов, массового рабочего жилья, метрополитенов и других видов сооружений, обслуживающих в первую очередь пролетарские слои населения.

Во всех буржуазных учебниках архитектура издавна разделяется на две области: в одну из них входят постройки, которым якобы в силу их природы полагается быть только утилитарными (сюда относятся фабрично-заводские, сельскохозяйственные сооружения, сооружения массового обслуживания, массовое жилье), в другую входят постройки, преследующие, наряду с утилитарными, и художественные цели (театры, храмы, дворцы, особняки, парламенты и прочие здания, обслуживающие в первую очередь господствующий класс капиталистов или преследующие цели идеологического воздействия на массы).



3. Ленин. Скульптура С. Д. Меркурова. Авианпорт. Канал Москва-Волга.

Это явление буржуазные ученые пытаются представить, как нечто отвечающее самой природе архитектуры.

Но правильно ли это? Разумеется, нет.

Дело здесь не в природе архитектуры, а в природе буржуазного общества.

Архитектура, как один из видов человеческой деятельности, имеет своей целью создание сооружений, обслуживающих различные процессы общественной жизни. Каждое сооружение организует определенное пространство, необходимое для тех или иных процессов жизни.

Но каждое сооружение, кроме выполнения непосредственно утилитарной функции, выступает как предмет, оказывающий идейно-эстетическое воздействие на зрителя. Это сочетание материальных и идейно-эстетических сторон в сооружении отвечает природе самого человека, которого обслуживают архитектурные сооружения.

Способность наслаждаться красотой и создавать прекрасные вещи является одним из основных свойств природы общественного человека.

В одной из своих работ Маркс указывает, что человек отличается от животного своей способностью подняться над непосредственной физической потребностью и творить по законам красоты (Маркс и Энгельс, Об искусстве. Изд. «Искусство», 1937, стр. 56—57).

История искусства блестяще подтверждает эти мысли Маркса. Уже с первых шагов своего существования человек, создавая предметы своего быта, исходил не только из узко утилитарных соображений, но и из стремления к красоте.

Так, первобытный охотник, делая себе каменный нож, наносил на его рукоять орнамент, служащий цели украшения. Пещеру, являющуюся его жилищем, он зачастую расписывал изображениями животных. С ростом культуры и развитием более высоких общественных форм стремление к эстетическому возрастает. Люди начинают украшать орнаментом посуду, из которой они едят, вышивают одежду, украшают свое жилье.

Даже в тех случаях, когда давление непосредственных экономических нужд, казалось бы, не дает почти никаких возможностей к выдвиганию эстетического момента, он все же присутствует.

Возьмем крестьянские постройки старого времени. В условиях невыносимого крепостного гнета и постоянной нужды крестьянин, строя свою избу, старался украсить ее резьбой, чисто выбелить, покрасить наличники окон и другие детали. Это же стремление придать вещи более красивый вид сказывалось и в вышивках рубах и сарафанов, в росписях дуг, в орнаментации посуды и во многих других отраслях народного ремесла и творчества. Такого рода факты говорят о том, что в народных массах всегда жило и живет неумиряющее влечение к красивому, к эстетическому оформлению вещей, обслуживающих жизненные, бытовые потребности.

Но это влечение подавлялось экономической нуждой, политическим и социальным гнетом, отгораживанием от народа культуры и искусства, т. е. явлениями, характеризующими положение народных масс в эксплуататорских обществах.



4. Сталин. Скульптура С. Д. Меркурова. Аванпорт. Канал Москва - Волга.

Капитализм, который ввел изготовление вещей на рынок, не мог благоприятствовать развитию эстетической культуры при изготовлении предметов массового потребления.

Архитектура в капиталистическом обществе разделяет участь других отраслей производства. Строя здания для фабрик и заводов, дома для рабочих и сооружения, связанные с обслуживанием масс, капиталисты стараются затратить на них как можно меньше средств. Поэтому они отказываются от художественного оформления этих сооружений, ограничиваясь исключительно удовлетворением утилитарных потребностей (и то в сильно урезанном виде).

Если же в здание и вводятся моменты украшения, то они обычно носят дешевый и эклектический характер, имея целью опять таки повысить прибыль, пустить «пыль в глаза» и продать вещь дороже, чем она на самом деле стоит. В этих целях к плохо распланированным, неудобным и никчемным в архитектурном отношении зданиям приклеиваются «пышные» фасады в эклектическом духе, т. е. с украшениями, взятыми из разных стилей и смешанными без всякой цельности и вкуса.

Рядом с такого рода упадочной эклектикой в условиях капитализма развивалась так называемая «коробочная архитектура», лишенная всякого художественного качества.

Могло ли создающееся социалистическое общество примириться с подобной архитектурой? Разумеется, нет.

В нашем социалистическом обществе имеет место совершенно иное, противоположное отношение к архитектуре и искусству

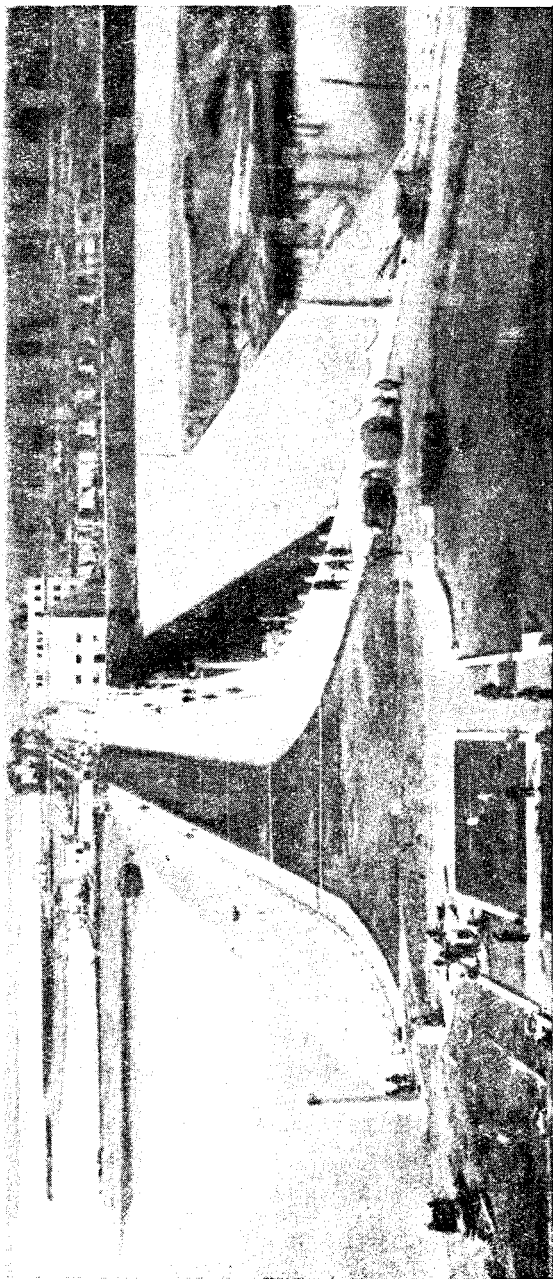
Социализм является высшей общественной формой, которая освобождает человечество от ига капитализма, от эксплуатации и нужды и впервые делает культуру и искусство достоянием всего народа. Заботы о человеке являются основой социализма, гуманизм которого выше, глубже и последовательнее, нежели гуманизм Возрождения и других прогрессивных эпох мировой истории.

Все учение Ленина и Сталина проникнуто глубокой заботой о людях.

Забота о людях, гуманистичность социалистического строя сказываются во всех областях нашего строительства. Так же неизбежно должны были они сказаться и в архитектуре.

В этом смысле для советской архитектуры историческое значение имела работа над проектом величественного, монументального памятника нашей эпохи — Дворца Советов. На первых порах в проектировании Дворца Советов были еще сильны стремления отказа от идейно-художественного качества архитектуры, стремления свести содержание Дворца к узкой функциональности.

Совет строительства Дворца Советов, рассмотрев представленные на первом большом конкурсе проекты Дворца, указал, что ни один проект не разрешил полностью задачи, не добился монументальности, простоты, цельности и изящества, отражающих величие нашей социалистической эпохи. Совет строительства указал тогда, что поиски архитектурного решения Дворца Советов должны опираться на использование «как новых,



5. Общий вид плотины на Волге. Аллея к монументу Ленину.

так и лучших приемов классической архитектуры, одновременно опираясь на достижения современной архитектурно-строительной техники». Эти указания Совета строительства, относящиеся к концу 1931 г., создали большой перелом в развитии нашей архитектуры. На основе их был создан утвержденный проект Дворца Советов.

Этот проект Дворца насыщен глубоким идейным содержанием и является памятником гениальному творцу советского государства и бессмертному вождю социалистической революции Владимиру Ильичу Ленину. В своих формах Дворец Советов, построенный на ритмике стремительного мощного порыва вверх 416-метрового сооружения, воплощает могущество и неисчерпаемые силы советского государства.

Дворец Советов, являясь произведением глубоко идейным и монументальным, блестяще решил проблему синтеза искусств. В создании его участвуют скульптура, живопись и другие виды искусства.

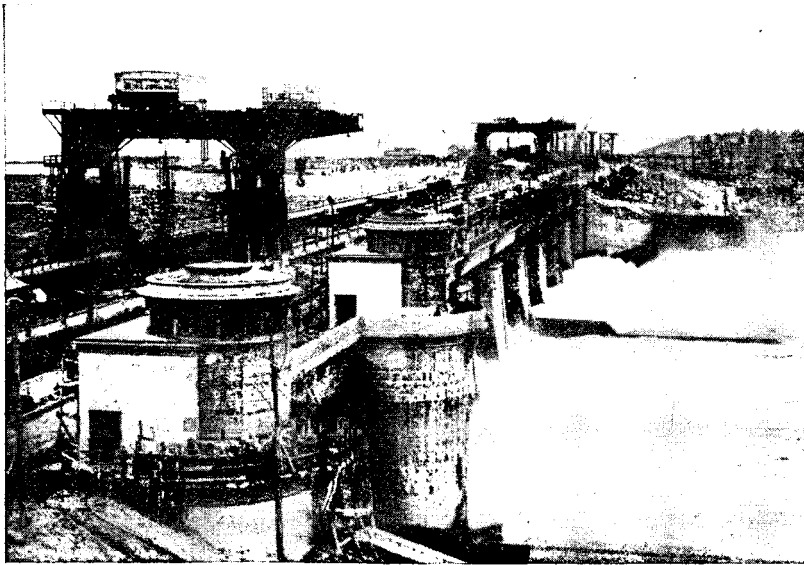
Следующим этапом в развитии советской архитектуры явилось строительство московского метрополитена им. Л. М. Кагановича. Развивая принципы, воплощенные в Дворце Советов, архитектура метрополитена имела свои особенности, свою специфику.

Когда начали строить станции метрополитена, то многим казалось, что в данном случае можно ограничиться только наилучшим решением функциональной задачи, ибо здесь речь шла о транспортных сооружениях. И вот, на примере с метрополитеном ярче всего сказалось коренное различие буржуазной и социалистической архитектуры. В буржуазных условиях метрополитен рассматривается как низший вид архитектуры. Его никто не решится, в условиях капитализма, сравнивать с архитектурой не только дворцов, но даже и особняков и доходных домов. Архитектурное оформление метрополитена, если оно и допускается, бывает очень убогим и дешевым.

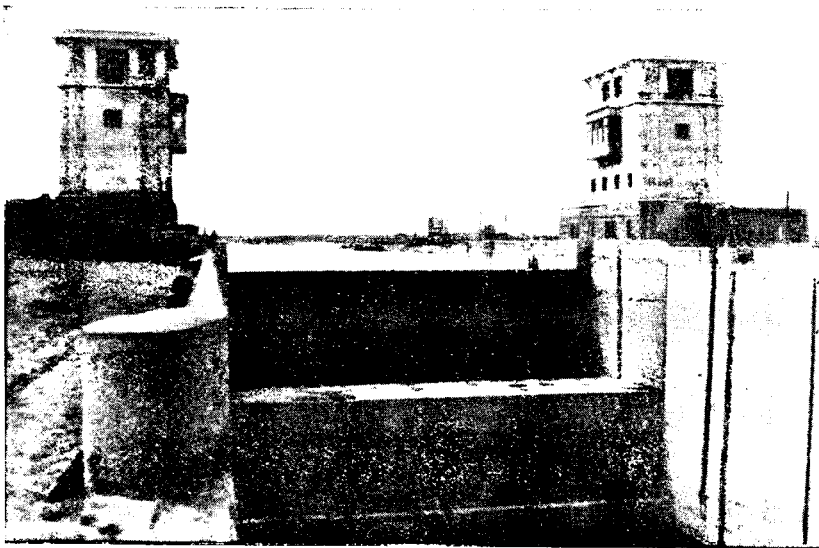
Не так подошли к своим задачам строители социалистического метрополитена. Для них главным исходным моментом являлась забота о людях, которые будут пользоваться метро. Для этих людей нужно было создать просторные и удобные платформы и вестибюли, и это было достигнуто строителями метро.

Но не только в этом заключается новизна московского метрополитена. Станции метрополитена, его подземные и наземные сооружения насыщены высоким архитектурно-художественным качеством. Эти станции не просто транспортные сооружения, но произведения высокого архитектурного искусства. Недаром станции метро прозвали «подземными дворцами».

Платформы метро представляют прекрасные залы, в большинстве оформленные колоннадами, арками и пилонами, облицованные мрамором, майоликовыми плитками и другими ценными материалами. На стенах ряда станций и на потолках введены мозаичные картины, майоликовые панно, у подножия арок мы видим скульптуры. Таким образом, синтез искусств проведен и в метро. С точки зрения узко функционалистской все это «излишне». Но с точки зрения социалистической архитектуры станции метрополитена и не могли быть решены иначе. Ведь эти станции обслужи-



*6. Бетонная плотина на Волге. Архитектурное оформление
арх. И. К. Белдовского.*



7. Башни управления верхней головы шлюза № 1. Арх. И. К. Белдовский.

вают миллионы посетителей; они являются одним из наиболее массовых сооружений. И если мы говорили, что архитектура — это не только строительство, преследующее утилитарные цели, но и искусство, ставящее перед собой задачи идейно-эстетического воздействия на зрителя, то в первую очередь такого рода воздействия нужно добиваться в наиболее массовых сооружениях.

При капитализме, как мы уже говорили, наиболее массовые сооружения являются наименее художественными, а сооружения, обслуживающие верхушку буржуазного общества, претендуют на богатство, художественность и стиль.

Буржуазия считает, что только она способна понимать искусство и наслаждаться им; что же касается народа, трудящихся масс, то они недостойны красоты и искусства. В этом сказывается классовая ограниченность буржуазной эстетики, которая считает искусство уделом «избранных», в этом сказывается классовость буржуазного искусства.

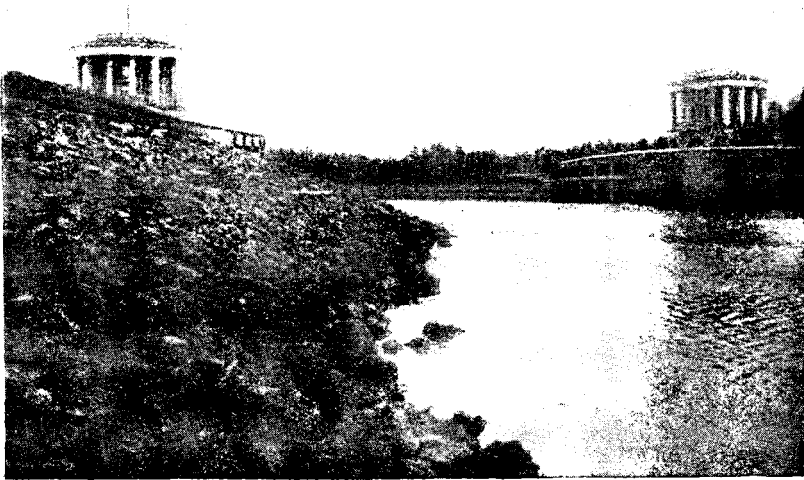
В советском государстве искусство становится достоянием всего народа. «Искусство принадлежит народу», — говорил Владимир Ильич Ленин в беседе с Кларой Цеткин. Эти слова Ленина получают сейчас широкое претворение в практике расцвета подлинно народного социалистического искусства.

Но если наше искусство народно, то и в области архитектуры художественное значение должны иметь не только единичные сооружения, но и архитектура, обслуживающая миллионы людей. И мы видим, как после проектирования Дворца Советов не только станции метрополитена, но и жилые дома начинают строиться с учетом их эстетического качества. Лозунг о жилье не только удобном, но и красивом, становится ведущим лозунгом строительства.

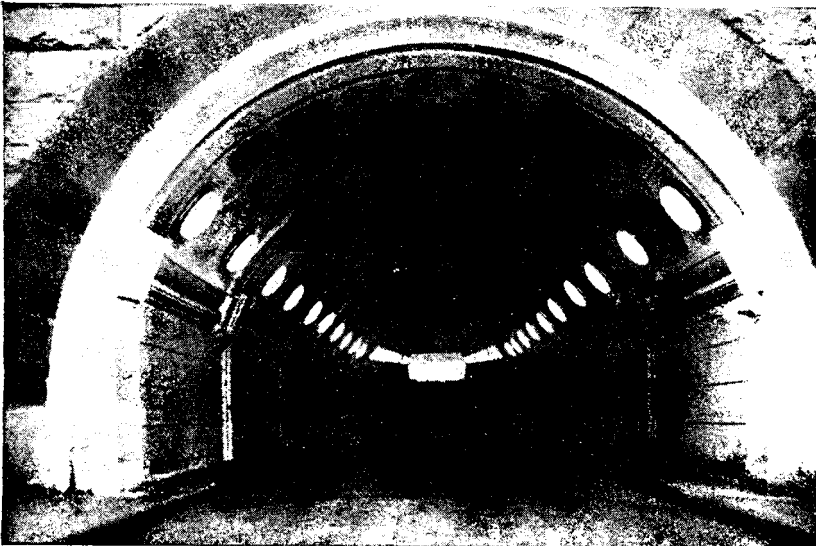
Все эти процессы нашли свое выражение и в архитектуре канала Москва - Волга. Л. М. Каганович в своей речи на торжественном заседании, посвященном пуску метрополитена, 14 мая 1935 г., образно назвал канал Москва - Волга родным братом метрополитена. И действительно, в идейно-архитектурном отношении канал Москва - Волга продолжает линию, намеченную метрополитеном.

Канал является архитектурно-монументальным памятником, воплощающим величие социалистической эпохи, говорящим об ее людях, об ее эстетике и стиле. По сооружениям канала будущие поколения будут во всей конкретности и характерных чертах представлять нашу эпоху. Памятники канала расскажут им о гигантском размахе социалистического строительства, о гордом и радостном сознании молодого, полного сил и растущей мощи социалистического общества. Эта мощь воплощена в «строгой геометрии каналов» (Маяковский) и в стройных вертикалях башен управления, поднимающихся над шлюзами, и во всех других сооружениях канала.

Решая эту задачу, строители канала руководствовались историческим постановлением ЦК ВКП(б) и СНК СССР от 10 июля 1935 г. о генеральном плане реконструкции Москвы.



8. Общий вид аварийных ворот у Большой Волги. Арх. И. К. Белдовский.



9. Тоннель под шлюзом № 1.

В этом постановлении ЦК ВКП(б) и СНК СССР указали, что «во всей работе по перепланировке города должно быть достигнуто целостное архитектурное оформление площадей, магистралей, набережных, парков, с использованием при строительстве жилых и общественных зданий лучших образцов классической и новой архитектуры, а также всех достижений архитектурно-строительной техники».

Сталинский план реконструкции Москвы наметил величественную картину социалистической перестройки столицы Советского Союза.

Многое из этого плана уже выполнено: созданы красивые набережные Москва - реки и новые мосты через нее, реконструирован ряд крупнейших магистралей: Калужская, Новослободская, Можайское шоссе, 1-я Мещанская, Садовое кольцо и другие, коренным образом преобразована группа центральных площадей, грандиозной реконструкции подвергся участок улицы Горького от Охотного ряда до Советской площади. Построены сотни новых больших зданий, школ, магазинов, кино, театров, больниц, жилых домов и т. д.

Гигантский ансамбль канала Москва - Волга также входит в сталинский план реконструкции Москвы. Сооружение в кратчайший срок этого ансамбля и его высокое архитектурное оформление являются достойным ответом на требование постановления ЦК ВКП(б) и СНК СССР о том, чтобы «строительство столицы СССР и архитектурное оформление столицы полностью отражали величие и красоту социалистической эпохи».

Рассмотрим теперь, как воплотились эти идеи социалистической архитектуры в конкретных сооружениях канала.

Мы уже несколько раз говорили о близости архитектуры метро и канала Москва - Волга. Теперь нужно сказать несколько слов и о их различии. Первое отличие сооружений канала от сооружений метро вытекает из разницы их функционального назначения.

Станции метро представляют собой вестибюль и перронные залы, в которых пассажиры ожидают поездов. Следовательно, в данном случае перед строителем стояла задача оформления внутреннего пространства. Большие вытянутые подземные залы являются основным ядром станций метро. Здесь нет ни природы, ни естественного освещения. Архитектор имеет дело с внутренним архитектурно-замкнутым пространством и с искусственным освещением. Внешнее пространство не играет здесь никакой роли. Основная задача, стоящая перед архитектором,— это уничтожить давление тяжести и создать под землей впечатление легкости и просторности.

В противоположность этому сооружения канала стоят в открытом пространстве и рассчитаны на обозрение в первую очередь не внутренней, а внешней архитектуры. Каждое здание канала имеет определенное функциональное назначение. Залы внутри сооружений предназначены для машин, механизмов регулирования и управления, насосов и т. д. Для проезжающих по каналу эти помещения остаются вне их восприятия.



10. Волжский узел. Скульптурные группы у шлюза № 1.

Когда зритель смотрит с парохода на сооружения канала, то он не видит того, что происходит внутри этих зданий.

Если в метро зритель находится внутри самого сооружения, то на канале он обзревает его извне.

Это должно было предопределить перенос центра внимания с внутреннего пространства на внешние архитектурные формы, на внешние объемы.

В этом первое отличие архитектуры канала от архитектуры метро. Второе отличие заключается в том, что архитектура канала тесно связана с естественным ландшафтом. Подземные сооружения метро не имеют совершенно никакой связи с ландшафтом, наземные сооружения находятся в условиях городского пейзажа. Сооружения канала Москва - Волга неразрывно связаны с естественным ландшафтом, с водой, зеленью, холмами, долинами.

Канал проходит по чрезвычайно живописной местности. В одних случаях его сооружения расположены в равнинном ландшафте, покрытом лесами (Волжский узел), в других — в долине, окруженной высокими холмами (Влахернский узел), в третьих, они находятся на берегах огромных водохранилищ (Химкинский вокзал). Это разнообразие ландшафта ставило перед архитекторами задачу связи архитектурного ансамбля с природой.

Третье отличие канала от метро заключается в следующем. Каждая станция метро представляет собой вполне законченное индивидуальное сооружение. Это сооружение входит в общий ансамбль построек метрополитена.

Канал Москва - Волга, образуя гигантский, редкий в мировой истории ансамбль на протяжении 128 километров, распадается не на отдельные сооружения, но на группы сооружений, объединенных вокруг его гидротехнических узлов.

Каждая группа сооружений представляет собой единый ансамбль зданий, решенных одним автором и составляющих одну архитектурную композицию. Внутри этого ансамбля каждое здание индивидуализировано в соответствии со своей спецификой.

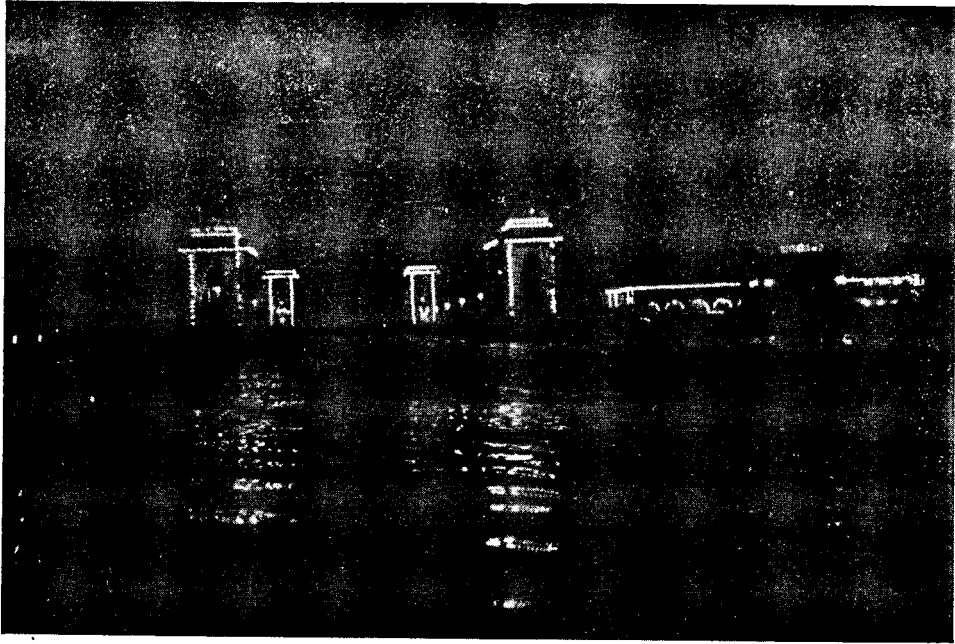
Кроме того, в ансамбль входят так называемые малые формы архитектуры и элементы декоративного оформления природы. Это сходы и их оформление, ограды и решетки, декоративные вазы, будки, зеленое оформление откосов канала и т. д. Каждый ансамбль канала представляет собой комплекс сооружений, широко развернутых в пространстве и включающих различные типы сооружений и различные элементы оформления природы.

Таким образом, идея ансамбля в канале представляется более развитой, нежели в сооружениях метро. (Под ансамблем мы здесь разумеем группу сооружений, объединенных не только стилем, но и единством композиции и пространства.)

Уже это сравнение канала с метро показывает нам несколько характерных особенностей архитектуры канала.

Повторим еще раз эти характерные особенности: 1) перенос центра внимания с оформления внутреннего пространства на внешнее архитектурное оформление в связи с особенностями назначения и восприятия архитектуры канала; 2) тесная связь с природой (естественным ландшафтом); 3) ансамблевость архитектуры канала в целом и группировка частных ансамблей вокруг гидротехнических узлов.

Остановимся теперь на краткой характеристике основных зданий, входящих в ансамбль каждого узла. Центральное значение в каждом узле имеют шлюзы и башни управления ими. Функциональное назначение шлюзов в том, что посредством наполнения водой камеры, закрывающейся на обоих концах особыми затворами, судно, вошедшее в нее, поднимается или опускается до уровня канала впереди него. Допустим, судно идет от верховья Волги к Химкам. В этом случае шлюзы поднимают его как бы со ступеньки на ступеньку до того уровня, который имеет высшая



11. Шлюз № 2. Общий вид. Арх. В. М. Лисицын.

точка канала (и той местности, в которой он проходит). Когда пароход подходит к шлюзу, уровень его воды равен уровню воды канала позади судна, но ниже уровня участка канала впереди него. Судно входит в шлюз: затворы закрываются за ним, насосы качают воду, поднимая ее до уровня участка канала, находящегося впереди; тогда открываются ворота со стороны этого участка, и пароход входит в него. Он поднялся на одну ступень.

Спуск происходит по той же системе, но при этом вода не накачивается, а спускается.

Таким образом, функциональное ядро узла канала — это шлюз. Остальные сооружения лишь обслуживают его. Башни управления регулируют проход судов и работу шлюза, насосные качают воду, гидростанции дают энергию, здания затворов управляют механизмами шлюзовых ворот (затворов) и т. д.

С точки зрения не функциональной, а зрительной, центром узла также является шлюз с поднимающимися по его углам башнями управления.

Однокамерные шлюзы имеют две пары башен управления. Одна пара башен располагается на нижней голове шлюза (т. е. той части, которая примыкает к отрезку канала с более низким горизонтом воды), вторая — на верхней голове (т. е. той части, которая примыкает к отрезку канала

с более высоким уровнем воды). Башни расположены симметрично по обоим сторонам канала, т. е. каждая пара башен представляет собой два сооружения, полностью повторяющих друг друга и расположенных на прямой линии.

Но между каждой парой башен вводится момент различия. Это различие вызывается прежде всего самой композицией шлюза. Устои шлюза, расположенные на нижней голове его, выше, чем устои верхней головы. Башни же расположены на устоях, являющихся как бы их естественным подножием (цоколем). И так как это подножие со стороны нижнего бьефа выше, то башни управления здесь ниже башен управления верхней головы.

С точки зрения функциональной здания управления шлюзами могли быть не обязательно высотными, не обязательно башенного типа. Но их роль в общем ансамбле шлюза требовала подчеркнуть их архитектуру, сделать ее центром всего комплекса узла.

Поэтому башни управления решены, как правило, в высотных объемах, и благодаря этому они господствуют в ансамбле, соподчиняют себе все сооружения. Охватывая с четырех сторон шлюзы канала и контрастируя с горизонталями его стенок и водной поверхностью, башни шлюзов представляют собой ведущий и наиболее выразительный мотив ансамбля.

Башенный тип зданий управления шлюза оказался удобным и с точки зрения зрительного охвата всего пространства шлюза с верхнего объема башни.

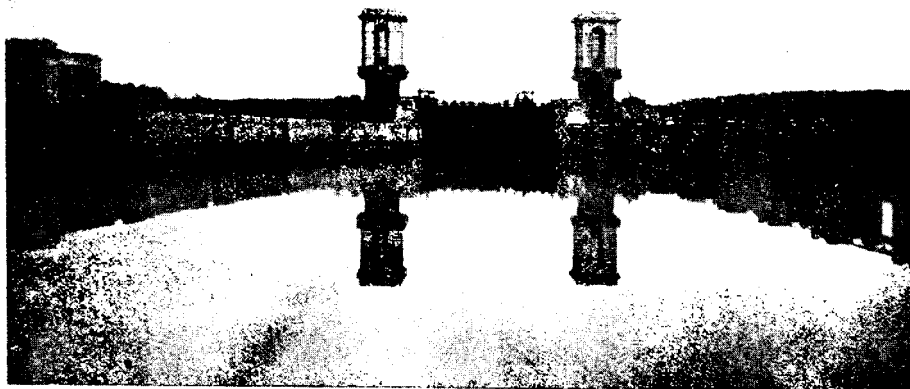
Другие здания шлюзов решены в большинстве случаев в горизонтальной композиции. Эти здания связаны обычно с машинными залами и механизмами, требующими продольного расположения. В наибольшей мере горизонтальность сказывается в плотинах, в которых этот мотив неизбежно связан с характером продольного преграждения реки.

Новый момент выразительности вносят в архитектуру канала тоннели, железнодорожные и шоссейные мосты. В мостах мы видим наибольшее подчеркивание современной конструктивной техники, легкости и эластичности современных железобетонных и металлических конструкций. Рядом с горизонталями здесь выступают арочные формы, воплощающие в себе огромную мощь и эластическую напряженность. Арки мостов, кривые их очертаний, равно как и своды тоннелей, сочетаясь с вертикалями башен и горизонталями плотин, гидроэлектростанций и насосных зданий, создают то богатство форм, которое характерно для архитектуры канала.

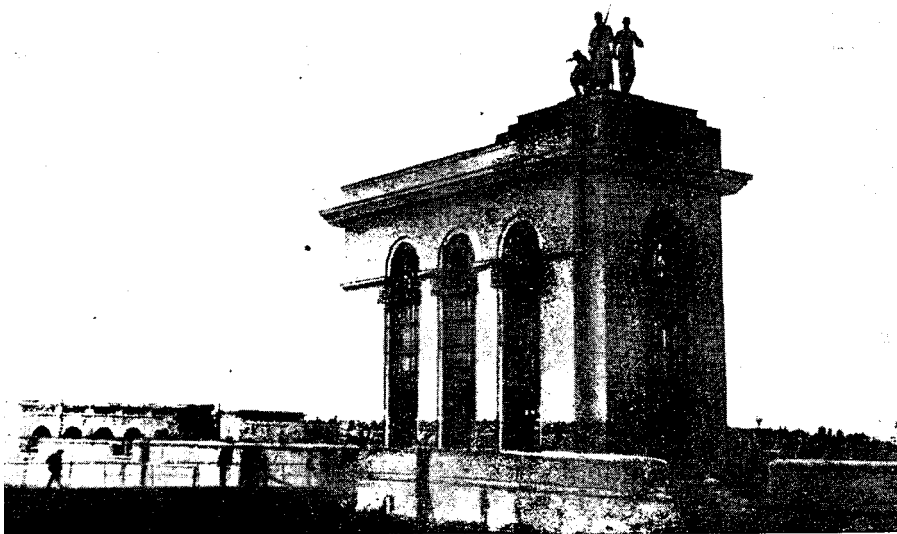
Все эти выразительные средства, воплощаясь в архитектуре каждого узла, сочетаются в новое единство и в крупнейшем сооружении канала — Химкинском речном вокзале. Вертикаль башни, горизонтальный размах боковых крыльев и кривые арок порталов входа и аркад верхних этажей как бы снова собирают основные элементы всей архитектуры канала в одном здании.

Рассмотрим теперь архитектуру каждого узла в отдельности.

Канал Москва - Волга начинается Волжским узлом сооружений. В 128 километрах от столицы Советского Союза, около села Иваново, грандиозная железобетонная плотина преградила путь великой русской реке.



12. Шлюз № 2. Башни управления нижней головы. Арх. В. М. Лисицын.



13. Шлюз № 2. Башни управления верхней головы. Арх. В. М. Лисицын.

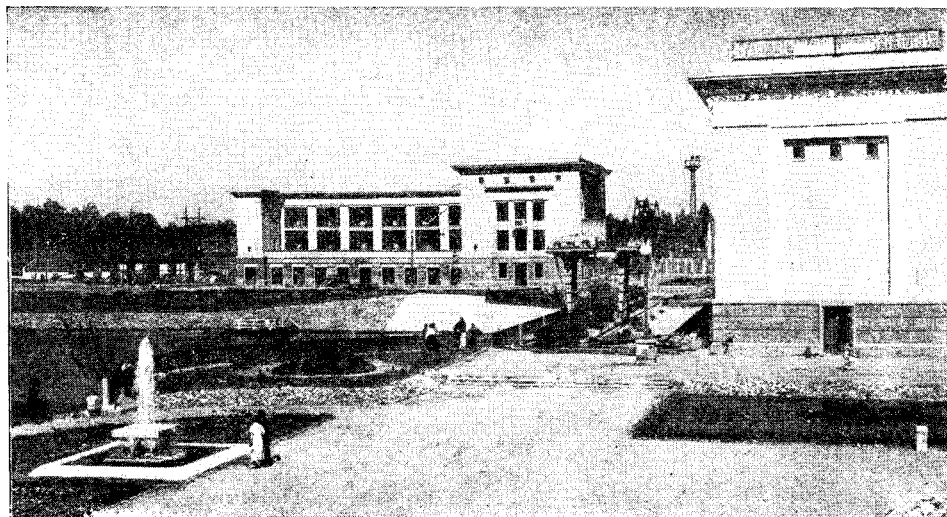
Поднятые плотинами, воды Волги повысили свой уровень на 18 метров и образовали огромное водохранилище, названное Московским морем. Оно имеет 55 километров в длину и доходит в некоторых местах до $8\frac{1}{2}$ километров ширины. От Московского моря и берет свое начало канал Москва - Волга. Комплекс сооружений Волжского гидроузла состоит из земляной и железобетонной плотин, заградительных (аварийных) ворот и шлюза № 1. Внизу под каналом, около верхней головы шлюза, проходит тоннель. Большая территория Волжского узла требовала решения сложной планировочной задачи. Основной осью планировки всего ансамбля является парадная аллея, совпадающая с осью плотины и ведущая к монументу Ленина. Эта аллея оформлена газонами и цветниками и выложена по краям камнем.

На главной оси расположены все ведущие сооружения канала. Наиболее мощное по масштабам и в техническом отношении сооружение — волжская плотина — решена в строго конструктивном духе. Акцент в ней сделан на мощных устоях — монолитных быках, которые противостоят гигантскому напору воды. Здесь мы видим сочетание техники с природой, победу первой над последней. В смысле воплощения силы техники и победы ее над стихией волжская плотина оставляет сильнейшее впечатление. Но, разумеется, подчеркиванием только технической мощи нельзя было решить головной ансамбль канала. Необходимо было более наглядно и образно раскрыть идейное содержание грандиозного сооружения канала. Эту роль выполняют два колоссальных монумента, поставленных при входе в канал со стороны Волги, по обеим сторонам аванпорта Волжского узла.

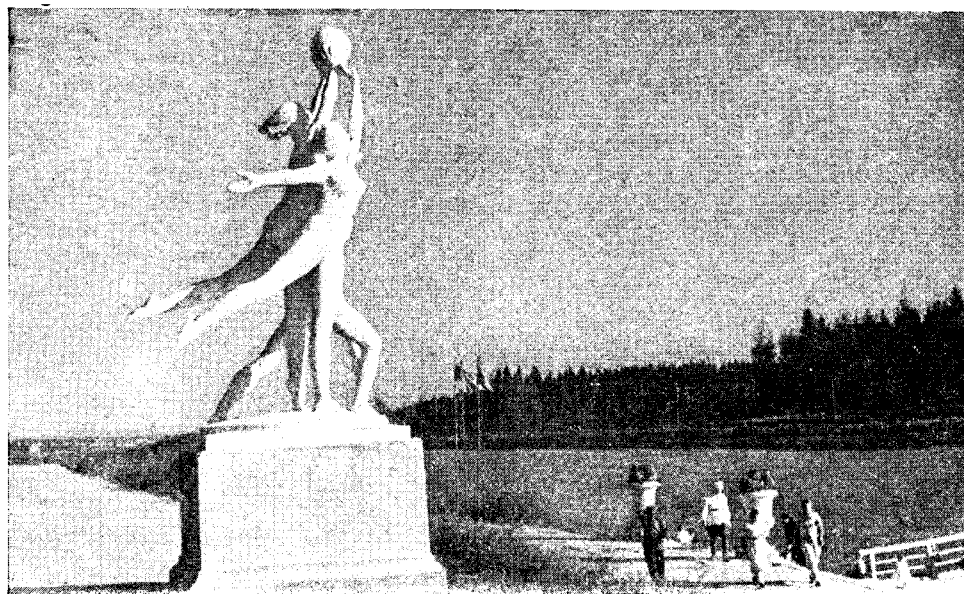
Эти монументы воплощают образы гениев социалистической революции — Владимира Ильича Ленина и Иосифа Виссарионовича Сталина. В гигантских скульптурах, высеченных из гранита, правдиво и талантливо передан облик любимых вождей трудящихся всего мира. Под их руководством народы Советского Союза победили своих врагов и осуществили задачу построения социалистического общества, о котором в продолжение тысячелетий мечтали лучшие представители человечества.

Автором монументов является скульптор С. Д. Меркуров. В своих монументах он стремился добиться портретного сходства и в то же время передать мощь и силу гения вождей социалистической революции, их связь с массами, революционный характер их всепобеждающих идей. Монумент Ленина изображает Владимира Ильича в знакомой по документальным снимкам и портретам одежде.левой руке Владимира Ильича придан характерный жест, говорящий о волевом напряжении и работе мысли: сжатая ладонь и поднятый кверху большой палец. «Ленин, — говорит С. Д. Меркуров, — взят в момент речи, в момент обращения к массам, так, как я видел его в 1919 г.

Фигура его собрана в одном волевом порыве, голова в энергичном повороте, распахнувшиеся полы пиджака и выдвинутая вперед левая нога подчеркивают физическую и духовную силу фигуры. Таким образом, монумент должен был не только сохранить портретный облик Владимира Ильича



14. Шлюз № 2. Понижительная подстанция и насосная. Арх. В. М. Лисицын.



15. Оревский район. Скульптура «Спорт».

для потомства, но и воплотить победоносные идеи социалистической революции, духовный облик гениального вождя народов».

Иосиф Виссарионович Сталин изображен в той одежде, которая так хорошо знакома миллионам трудящихся: простая шинель, френч и сапоги. Шинель распахнута, и правая рука заложена за борт френча. Именно эта поза хорошо известна народу, в этой позе привыкли видеть товарища Сталина миллионы демонстрантов, проходящих через Красную площадь в дни революционных праздников. «Образ И. В. Сталина, говорит С. Д. Меркуров, представлялся мне как образ вождя, родного и близкого народным массам, человека великого и в то же время простого, всем понятного. В образе Сталина я стремился передать действенность, мудрость, целеустремленность, несгибаемую упорную волю».

Монументы Ленина и Сталина имеют по 15 метров высоты, а вместе с пьедесталами достигают 26 метров. Уже одни эти размеры говорят о силе социалистического общества, о величии его культуры, стремящейся к большим монументальным формам в архитектуре и скульптуре.

Образы Ленина и Сталина, правдиво и мощно воплощенные в монументах, олицетворяют победоносные идеи социализма и с наибольшей яркостью и конкретностью говорят о той эпохе, которая названа их именами и созданием которой является самый канал Москва - Волга.

В то же время монументы говорят о том, что социалистическая культура снова находит тот синтез искусств, который был утерян буржуазной эпохой, снова выдвигает органическую связь архитектуры и скульптуры.

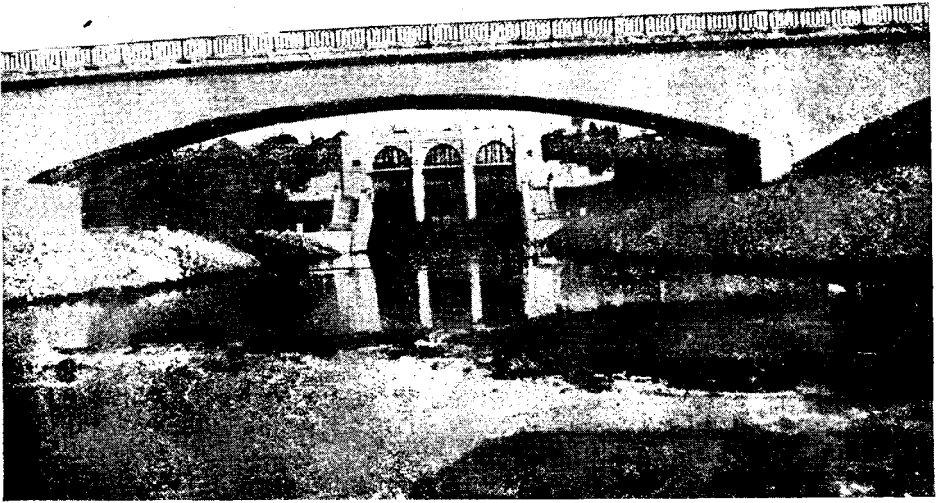
Этот синтез находит свое место и в архитектуре шлюза № 1. На устоях нижней головы шлюза поставлены две скульптурные группы, посвященные строителям канала. Скульптуры изображают строителей в процессе работы. Сочетание фигур, показанных в различных поворотах и позах (одни в рост, другие на коленях), придает скульптурам динамичность и напряженность.

Башни управления шлюза № 1 представляют высотные сооружения, имеющие форму параллелепипедов. Архитектор Белдовский, являющийся автором архитектурных сооружений шлюза, придал башням четкий геометрический силуэт, который несколько скуп, но выразительно рисуется на фоне воды и ландшафта. Нижний объем башен (стилобат) выдержан в более тяжелых формах и облицован гранитом.

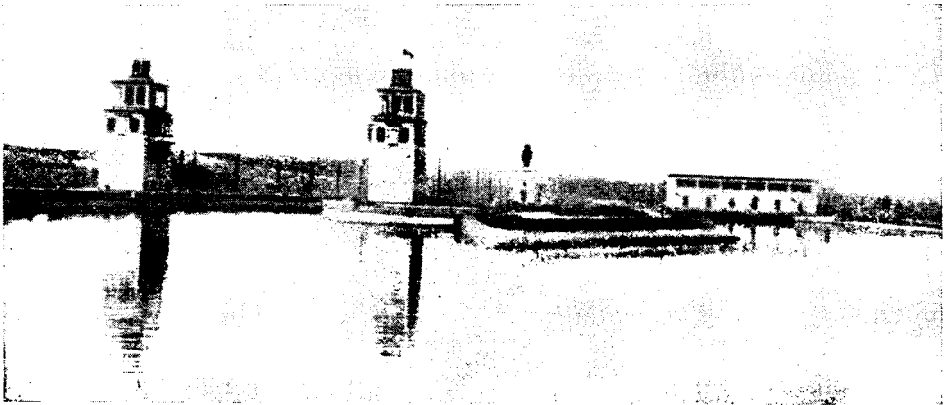
Верхний объем, возвышающийся над стилобатом, облицован белым камнем и выглядит благодаря этому и по контрасту с тяжелым стилобатом более легким. Легкость здания подчеркивается и в завершающей его части, прорезанной арками.

В этих сооружениях, как и в большинстве построек канала, выражен принцип перехода от более тяжелых нижних объемов к более легким верхним. Внизу господствует масса, а вверх на первый план выступает пространство. Большое значение в сооружениях Белдовского играет плоскость стены, которую он оставляет декоративно необработанной, гладкой.

В башнях управления верхней головы, на фасадах, обращенных к каналу, выступают во втором этаже застекленные балконы типа неболь-



16. Яхромский узел. Водос брос и шоссе́йный мост. Арх. В. М. Лисицын.



17. Шлюз № 3. Оби́ций вид с верхнего бьефа. Арх. В. Я. Мовчан.

ших эркеров (т. е. застекленного выступа). Эркеры имеют, как и все здания, прямоугольные очертания. Они служат для лучшего наблюдения за шлюзом изнутри башен и одновременно являются архитектурным приемом, оживляющим плоскость главного фасада.

Башни нижней головы имеют меньшую высоту в сравнении с верхними и решены проще их. Здесь отсутствуют балконы, меньше членений. Но форма объемов и приемы обработки сохранены те же.

В качестве таких общих приемов обработки надо указать на выступающий строгий карниз и отчетливое отграничение верхнего этажа от нижних.

Иначе решена архитектура заградительных ворот. Заградительные ворота с обеих сторон имеют будки управления, решенные, как и башни, симметрично. Будка представляет сочетание двух объемов: нижний, более просто и строго решенный, с полуциркульными окнами, оформленными в верхней части замками (т. е. камнями или плитками, замыкающими вершину арки, образуемой окном). Стена между окнами обработана рустом (руст — обработка стены с помощью углубления швов между камнями и их оформления в виде желобков, идущих в продольном и поперечном направлениях; руст как бы подчеркивает очертания камней, из которых сложено здание; обычно он применяется в нижних цокольных этажах, вместе с замками над окнами).

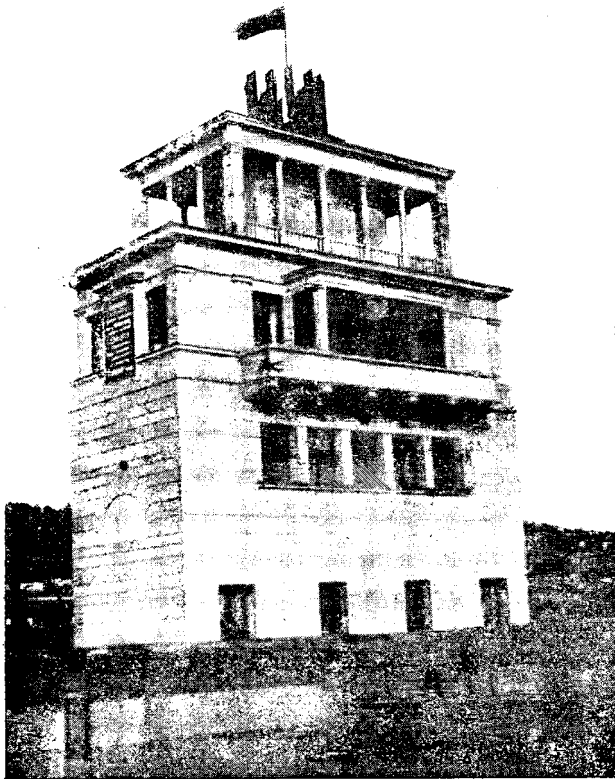
На этом нижнем объеме возвышается павильон в форме полуротонды (т. е. закругленный с одной стороны). Вокруг него идет колоннада. Капители колонн представляют сочетание ионических волют с орнаментами. Колонны по углам четырехгранные, в середине — многогранные. Характерно, что в колоннах Белдовский предпочитает квадратность, прямые углы и линии, так же как и в объемах башен управления. Колонны (особенно угловые) получились у него несколько грузными, инертными.

Колонна является в постройке несущим элементом. Она принимает на себя горизонтально лежащую тяжесть перекрытия. Даже если фактически колонна ничего не несет, зрительно она должна быть оправдана тем, что на ней покоится антаблемент. Но, для того чтобы мы воспринимали эту функцию несения тяжести, нужно, чтобы колонна обладала эластичностью, напряженностью и активностью. Она должна как бы подхватывать тяжесть, чтобы у нас не создавалось впечатления, что она едва выдерживает лежащий на ней груз. В данном случае эластичность и напряженную устремленность колонны навстречу лежащей на нее горизонтальной тяжести мы почти не ощущаем.

Антаблемент и фриз, идущие над колоннами, оставлены без заполнения. Карниз далеко выступает вперед и решен сухариками, т. е. выступающими в виде сухарей или кирпичиков формами.

Здания заградительных ворот стоят на откосах, которые также архитектурно оформлены.

Просто, но сильно решено архитектурное оформление тоннеля под шлюзом № 1. Здесь хорошо найдена форма мощной монументальной арки.



18. Шлюз № 3. Башня управления верхней головы.

Арх. В. Я. Мовчан.

Облицовка внешней поверхности арки большими квадратами естественного камня еще более подчеркивает мощь сооружения.

Если теперь сделать общий вывод об архитектуре шлюза № 1, то надо сказать, что она отличается конструктивным решением архитектурных форм.

Классические приемы, взятые архитектором (колонны, карниз и др.), также переработаны в этом духе.

Ведущее значение в ансамбле Волжского узла играют скульптуры Ленина и Сталина.

В 12 километрах от первого шлюза расположен второй шлюз. По дороге между ними под каналом в специальном железобетонном ложе про-

ходит река Сестра. Труба, по которой проходит река, оформлена монументальной стеной, обработанной конструктивными пилястрами в нижней части и полуциркульными плоскими нишами в верхней.

Шлюз № 2 расположен в Оревском районе. Над архитектурой ансамбля шлюза работал архитектор Лисицын.

Башни управления верхней головы, как и башни шлюза № 1, решены в форме высотных параллелепипедов. Строгий конструктивный объем завершается сильно выдвинутым карнизом, над которым поднимается ступенчатый аттик, образующий постамент для скульптурной группы.

Скульптурные группы, завершающие четким динамичным силуэтом башни управления верхней головы, посвящены славным защитникам Советского государства — наркомвнудельцам.

Стены башен прорезаны высокими, идущими непрерывно по всем трем этажам окнами с полуциркульным завершением. Под арками окон выступают балконы.

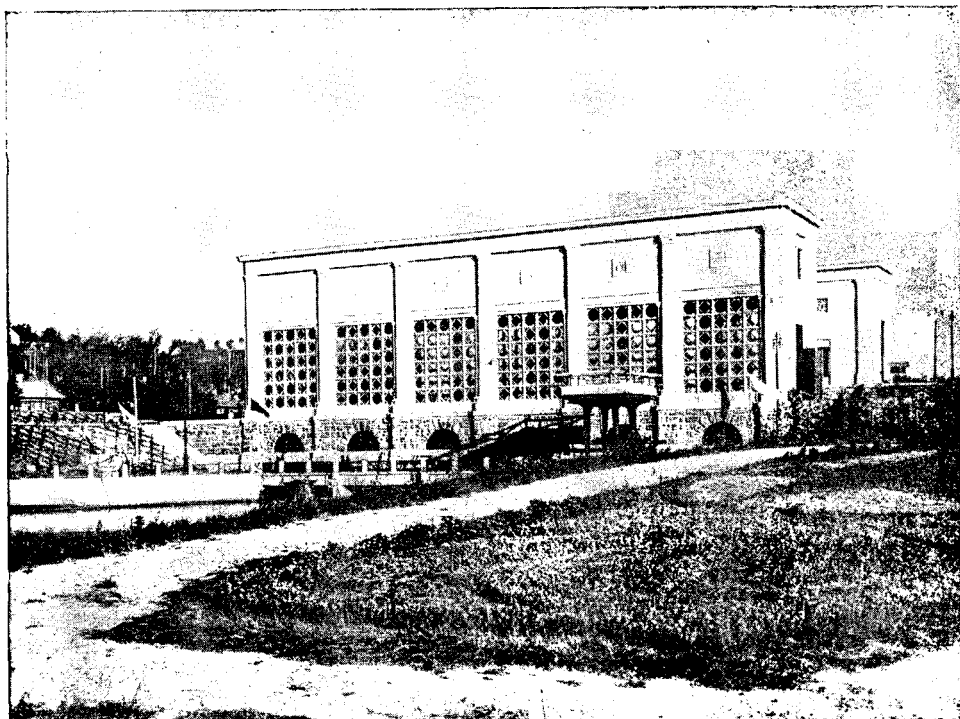
Оригинальную форму получили башни управления нижней головы. Их нижняя часть (основание) имеет более узкий объем, чем верхняя часть. Этот прием приближает их по типу сооружения к водонапорным башням. В то же время архитектор стремился верхний объем сделать более легким. Это достигнуто им двумя приемами: во-первых, темное основание тяжелее светлого верхнего объема по тону; во-вторых, массивности основания противопоставлена пространственность верха. В верхнем объеме дано в центре большое вытянутое окно того же типа, что и в башне верхней головы. Это введение непрерывной ленты стекла сильно облегчает массы верхнего объема и устраняет возможное зрительное несоответствие между основанием и верхней частью.

Башни нижней головы, как и верхней, имеют четкий контур, и при отражении в воде дают сильный и стройный силуэт.

Другие сооружения шлюза № 2 — понизительная подстанция, насосная станция и здание затворов — решены конструктивно, строго геометрическими объемами, с господством обнаженных плоскостей. Индустриальный характер этих сооружений подчеркивается большими окнами, которые в понизительной подстанции совсем почти уничтожают стену второго и третьего этажей, а в здании насосной станции идут снизу доверху.

Здания насосной станции и затворов стоят рядом друг с другом. Торцы (узкие стороны) этих зданий соединены между собой колоннадой, вдоль нее по откосу идет лестница, которая, как и колоннада, связывает оба здания в одно целое. Во всех сооружениях Оревского района вертикальное, протянутое на втором и на третьем этажах окно является главным средством оформления стены. С окном соединяются балконы. Другим приемом являются неглубокие, порталные, глухие ниши на стенах (насосная станция и здание затворов).

В создании ансамбля этого района участвуют также малые формы и декоративные украшения. Наружные лестницы и сходы оформлены газонами хорошего рисунка, откос около здания затворов обрамлен решеткой, на площадке перед зданием разбиты фонтаны.



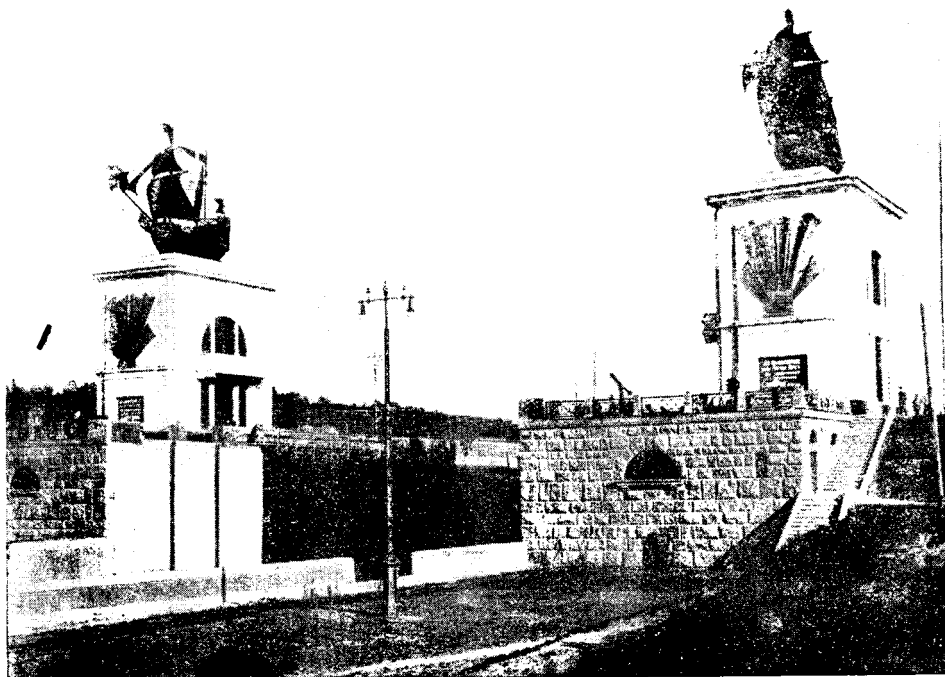
19. Шлюз № 3. Насосная станция. Арх. В. Я. Мовчан

Наконец, в этом же районе в ансамбль включена монументальная скульптура. Одна скульптура изображает девушку в прозодежде, другая динамичная скульптура показывает физкультурниц, играющих в мяч.

Эта группа, как и все скульптуры Оревского узла, были выполнены в мастерской Москва - Волгостроя. Динамичные, полные сил и жизни фигуры девушек в спортивных костюмах, с поднятыми вверх руками, подбрасывающими мяч, очень хорошо гармонируют с перспективой канала и окружающих его сооружений.

Из скульптурных украшений шлюза № 2 надо еще упомянуть барельеф на торцевой стене трансформаторной мастерской. Барельеф показывает основные моменты строительства канала Москва - Волга.

Весь ансамбль шлюза № 2 расположен в чрезвычайно живописной местности, окруженной лесами. Четкие объемы и контуры зданий с их светлыми тонами хорошо вырисовываются на фоне зелени. Лес, вода, строгие берега канала, четкая тектоника зданий, пластика скульптур и декоративных украшений в совокупности создают картину, полную многообразия и выразительности. Перед нами настоящий социалистический пейзаж.



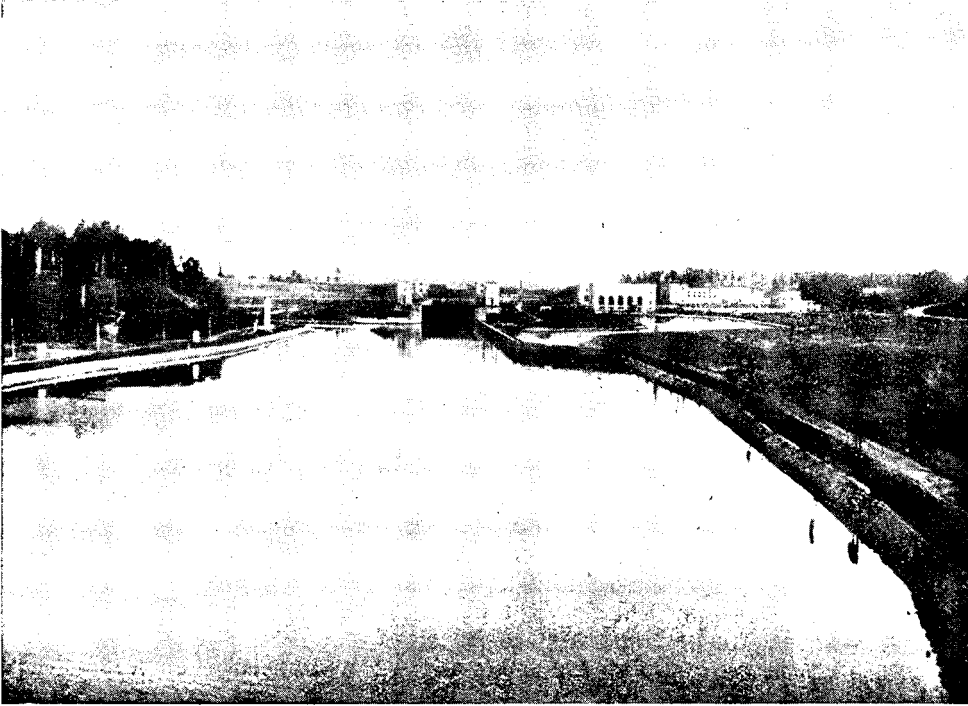
20. Шлюз № 3. Башни управления нижней головы.

природа, преобразованная усилиями социалистического труда, облагороженная им и наполненная новым, глубоким содержанием.

Но следует отметить, что формы архитектуры этого шлюза, как и шлюза № 1, пожалуй, более жестки, нежели это следовало. Им еще недостает органичности и мягкости, которые значительно сильнее способствовали бы слиянию архитектуры и природы. В данном отношении можно отметить интересную черту ансамбля канала Москва - Волга, а именно: чем ближе мы подходим к Москве, тем архитектура шлюзов становится менее жесткой и конструктивной.

Это наглядно можно проследить уже на Яхромском узле сооружений (шлюз № 3). Автором сооружений Яхромского узла является архитектор В. Я. Мовчан.

Башни управления верхней головы решены у него высотным прямоугольным объемом с довольно тяжелым и массивным нижним этажом. Оформление нижнего объема очень скупое. В цокольной части (никак, однако, не отделенной от находящегося над ней этажа) даны четыре редко расставленных и ничем не оформленных окна. Над ними, по принципу



27. Шлюз № 4. Общий вид. Арх. А. Л. Пастернак

контраста, расположены пять окон, отделенных узкими столбиками, т. е. придвинутых друг к другу совсем вплотную и собранных в середине стены. Над этими окнами мы видим большой застекленный балкон, оформленный портиком. Каждая из этих трех ступеней означает постепенное увеличение роли окна и постепенное освобождение внутреннего пространства от скользящих его глухих масс стены. На уровне балкона портика, через который внутреннее пространство, как бы разрывая стену, выходит за объем здания, даны окна также и на торцевых сторонах. Наконец, верх здания представляет собой небольшой объем, окруженный со всех сторон открытой галлереей - колоннадой.

На торцевой стороне, обращенной к шлюзу, помещена мемориальная доска, посвященная строителям канала. Завершаются башни советскими эмблемами.

В оформлении этих башен и других зданий архитектор использует классические мотивы: пилястры, колонны, портики. Колонны и пилястры упрощенного ордера. Основой для них послужил тосканский ордер классической архитектуры.

Несомненно, что именно архитектура раннего ренессанса с ее строгими объемами и утяжеленной трактовкой нижних частей здания оказала сильное влияние на работы Мовчана. Это чувствуется в решении им здания затворов насосной станции. Здесь применен один ордер на два этажа (т. е. пилястры тянутся на два этажа), причем во всю длину здания по второму этажу идут лоджии. Если второй этаж, таким образом, открыт и решен максимально пространственно, то первый этаж имеет сравнительно редкие и небольшие окна, оформленные строгой полочкой в верхней части.

В первом этаже господствует стена, масса, а не пространство.

В здании насосной станции нижняя часть сплошь застеклена и оформлена легким ажурным витражом. Напротив, верхняя часть дана глухой стеной. Общим для обоих зданий является применение большого ордера.

Тосканский упрощенный ордер, взятый Мовчаном, объединяет все его сооружения. Другим объединяющим моментом является строгость объемов, господство обнаженных плоскостей и решительное предпочтение прямоугольных, прямолинейных форм. Все, что архитектор членит, он стремится разбить на квадраты и прямоугольники: карнизы представляют у него идеальную прямую линию, так же строго прямолинейны очертания окон, порталов и других элементов здания. Колонны он явно предпочитает квадратные в сечении, а не круглые, ордер берет самый строгий, антаблемент решает сухими, жесткими линиями.

Более пластично и оригинально решены башни управления нижней головы. Эти башни поставлены на высоком постаменте, образованном устоями шлюза, которые с торцевых сторон облицованы естественным камнем.

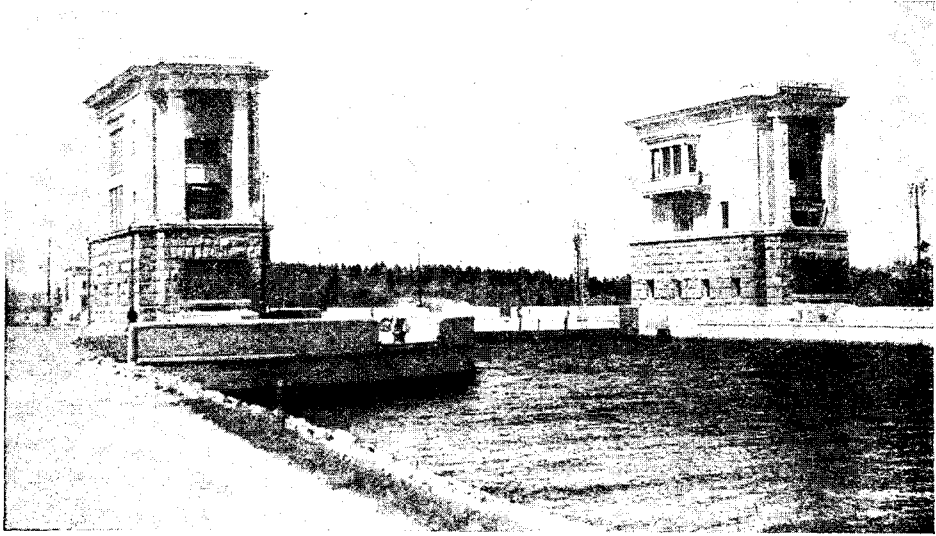
Благодаря этому постаменту, башни не кажутся низкими, хотя сами по себе они значительно ниже, чем башни верхней головы. В башнях нижней головы применен прием вписывания в одну арку окон двух этажей, разделенных по горизонтали балконом.

Башни нижней головы в целом трактованы как постаменты для завершающих их скульптур. Эти скульптуры изображают каравеллы, являющиеся почти точным воспроизведением корабля Христофора Колумба «Санта Мария», на котором великий мореплаватель впервые достиг Нового Света. Каравеллы, изображенные с развевающимися парусами, выполнены из меди по металлическому каркасу.

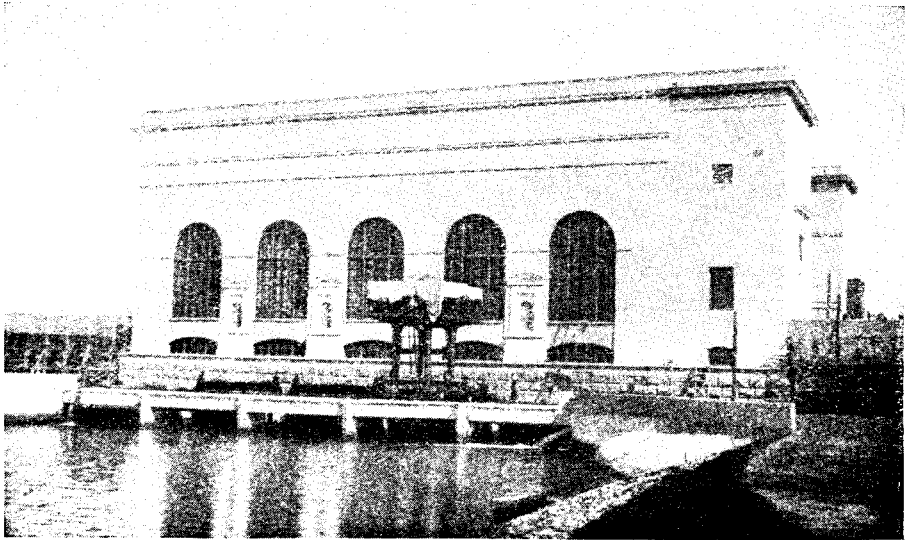
Таким образом, если башни верхней головы в своей тематике посвящены героике строительства канала (что отмечено мемориальными досками и эмблемами Советского Союза), то башни нижней головы должны напоминать об истории мореходства.

Архитектура шлюза № 3 выдержана в светлых тонах. Основные объемы, облицованные белым естественным камнем, более легки по контрасту с темными цоколями, облицованными лабрадором или гранитом.

Кроме сооружений, непосредственно связанных с шлюзом, к Яхромской группе сооружений относятся: водосброс, хорошо решенный в виде трехпролетной арки с мощными боковыми устоями, и два моста — шоссейный и железнодорожный.



22. Шлюз № 4. Башня управления верхней головы. Арх. А. Л. Пастернак.



23. Шлюз М 4. Насосная станция. Арх. А. Л. Пастернак.

Шоссейный мост находится на одной оси с водосбросом. Он решен одним арочным пролетом, и мягкая пологая кривая этого пролета, в сочетании с красивой решеткой верхней проезжей части, хорошо вписывается в окружающий пейзаж вместе с арками водосброса.

Между третьим и четвертым шлюзами канал пересекается железнодорожным мостом, на этот раз не арочного, а балочного типа. Заканчивая рассмотрение архитектуры шлюза № 3, следует отметить удачное сочетание в ней классических мотивов с индустриальными и хорошо найденный прием выявления специфики канала с помощью каравелл, завершающих башни.

На близком расстоянии от Яхромского узла сооружений (шлюз № 3) расположен и Влахернский узел (шлюз № 4). Этот узел, в противовес равнинности ландшафта Яхромского района, расположен в небольшой живописной долине, окруженной довольно высокими холмами, которые закрывают горизонт.

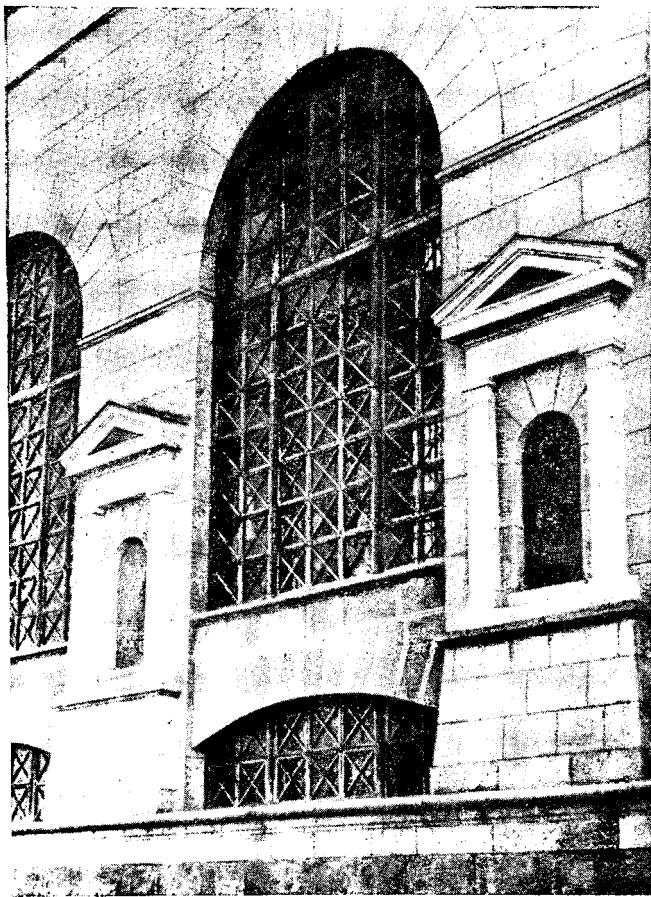
Здания Влахернского узла расположены в непосредственной близости к зелени, в живописном рельефе, что естественно повышает их выразительность. Вблизи узла находится также Яхромское водохранилище.

Башни управления шлюза № 4 решены строгими параллелепипедами. В башнях верхней головы нижний этаж облицован естественным серым камнем и производит монументальное впечатление; два верхних этажа облицованы белым камнем и более легки. Со стороны Москвы торцевые фасады башен оформлены каждый двухколонным портиком, протянутым на всю высоту двух основных этажей здания. Образцом для портика послужил тосканский ордер.

На внутренних фасадах, обращенных к каналу, легкие застекленные балконы-эркеры на уровне второго этажа. Застекленная поверхность балконов хорошо расчленена двумя легкими колоннами. Завершено здание строгим антаблементом и карнизом.

Тот же мотив оформления с небольшими вариациями повторен и в башнях нижней головы (здесь рядом с колоннами введены пилястры и изменено членение застекленной поверхности балкона).

Нужно подчеркнуть в решениях башен шлюза № 4 (архитектор А. Л. Пастернак) очень хорошо найденные пропорции. Отношение основного объема к цоколю, размеры этажей, членения балкона, пропорции ордера — все это решено в высшей степени удачно и воспринимается легко. Очень интересно и сильно решены архитектором Пастернаком здания насосной и затворов. Насосная станция представляет собой вытянутое здание, главный фасад которого оформлен пятью большими арками, служащими обрамлением окон. Простенки между арками оформлены небольшими декоративными портиками с фронтонами. В центре портиков — ниши, имеющие красновато-кирпичную окраску. В мотиве пятипролетной арки можно узнать формы древнеримской архитектуры. Арки по своим масштабам контрастны с небольшими декоративными портиками. Здание стоит на мощном цоколе, облицованном серым гранитом. Мощь цоколя, масштабы арок, строгий антаблемент — все это усиливает монументальность сооружения.



24. Шлюз № 4. Деталь фасада насосной станции.

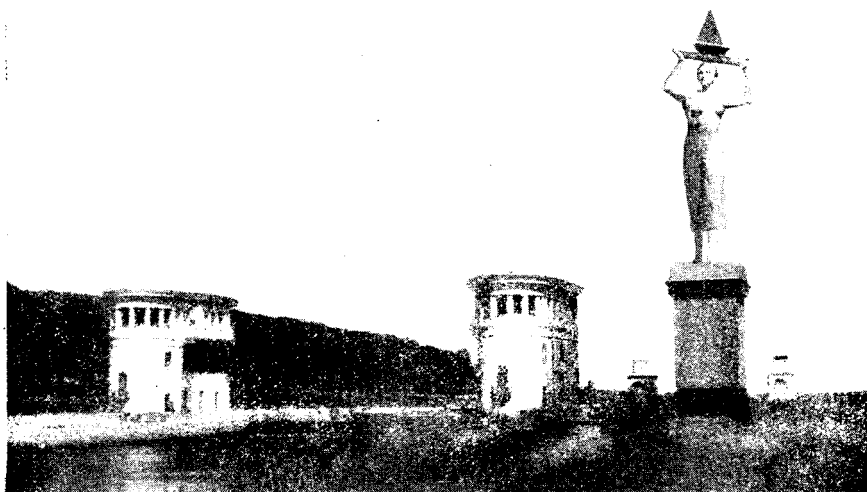
Арх. А. Л. Пастернак.

Фасад здания затворов тоже решен мотивом пятипролетных арок. Но здесь эти арки взяты в большем масштабе и образуют внешнюю аркаду здания, стена которого отступила внутрь. Мощь арки ощущается уже не только извне, но и изнутри; все пять пролетов арок сливаются внутри аркады в одно мощное пространственное звучание, которое усиливается в сочетании с пейзажем, природой.

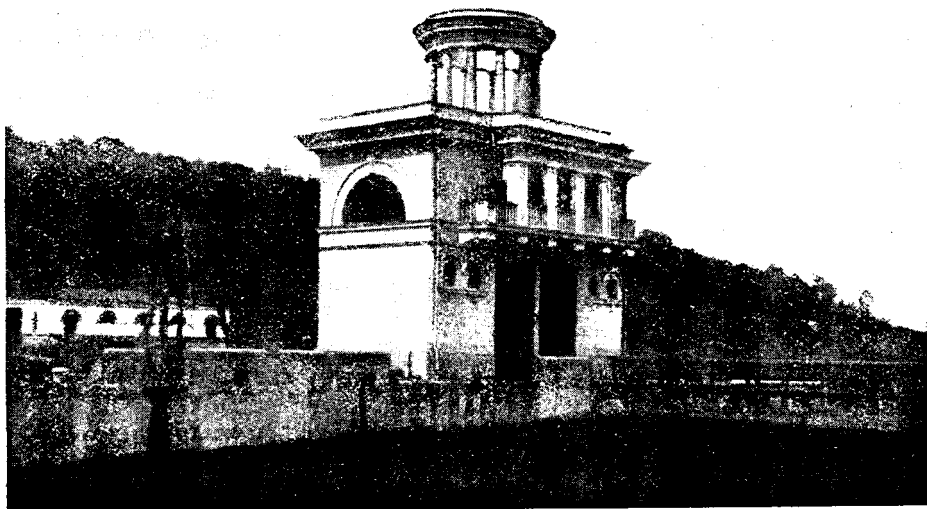
В этих зданиях несомненно влияние архитектуры инженерных сооружений древнего Рима — мостов и акведуков. Монументальность, величественность и прочность этих древнеримских сооружений стала уже поговоркой. В. Маяковский в своей последней поэме «Во весь голос» образно



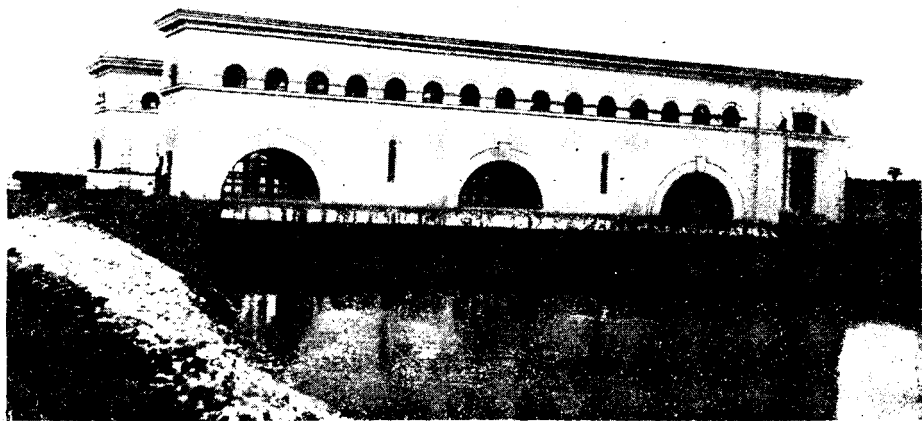
25. Шлюз № 4. Деталь решетки.



26. Шлюз № 5. Башни управления верхней головы и скульптура "Водный путь". Арх. Д. Б. Савицкий, скульптор Ю. А. Кун.



27. Шлюз № 5. Башня управления нижней головы. Арх. Д. Б. Савицкий.



28. Шлюз № 5. Здание затворов насосной станции. Арх. Д. Б. Савицкий.

раскрыл римские инженерные сооружения как образец искусства, переживающего века и тысячелетия:

Мой стих
 трудом
 громаду лет прорвет
И явится
 весомо
 грубо
 зримо,
Как в наши дни
 вошел водопровод,
Сработанный
 еще рабами Рима.

Древнеримские инженерные сооружения характеризуются простотой и отказом от излишних декоративных украшений.

Наконец, римские мосты и акведуки являются замечательными примерами сочетания мощных и строгих архитектурных форм с природой.

Несомненно, что критическое освоение древнеримской архитектуры сильно помогло авторам в их исканиях монументальности и силы воздействия, при лаконизме и простоте средств. В зданиях, носящих, казалось бы, чисто утилитарный характер, — насосной и здании затворов, им удалось достичь большой выразительности и силы воздействия.

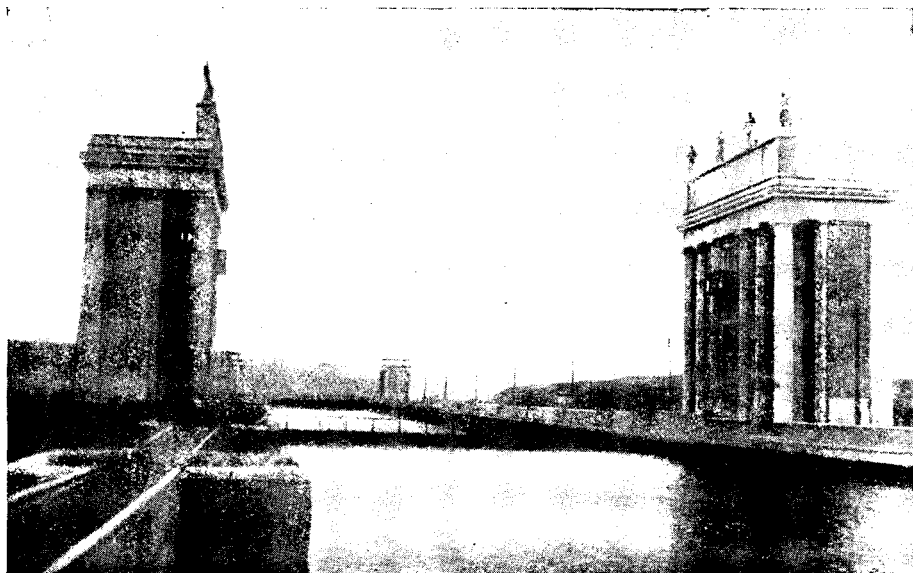
Но одновременно они стремились, «чтобы архитектура, сохраняя свою монументальность, действительно отображала бы жизнерадостность и торжественность самого канала и его ландшафта». Нужно было приблизить архитектуру к нашей действительности, наполнить ее человечностью, оптимизмом. Какими же средствами добивались этого авторы? Ответим их собственными словами.

«В архитектуре интерьера (внутренних помещений) мы добивались того, чтобы рабочее место внутри здания отличалось высокой культурой и было наиболее удобно с точки зрения технологии производства».

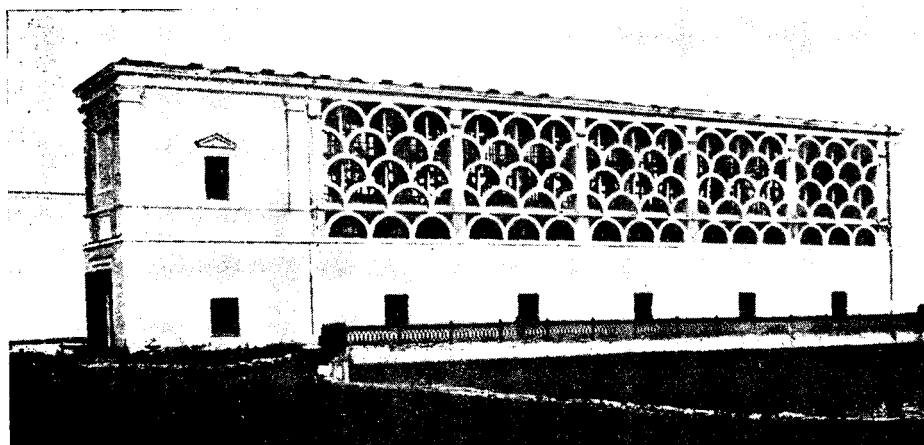
«Так, в насосной станции мы, применив идею римской арки, получили возможность дать человеку массу света и воздуха. Эта же арка для наилучшего сочетания с водой канала была использована как мотив открытой аркады, дающей богатые тени на южной стене здания водоприемника, обогащая тем самым общую композицию стены».

Вместе с тем, в основных объемах сооружений шлюза № 4 подчеркнута большая легкость в сравнении с нижними частями. В оформлении стен была применена, кроме белого камня, белая каменная штукатурка под цвет коломенских известняков, в облицовке нижних частей — серый и розовый гранит; гербы сделаны из цветной майолики.

Большую роль в создании цельного архитектурного ансамбля Влахернского узла играют арматура и «малые формы». Здесь нужно отметить очень хороший рисунок электроарматуры в аркаде здания затворов. Интересно также решена решетка около насосной станции. Основным элементом решетки является орнаментальный мотив, состоящий из ромба,



29. Шлюз № 6. Башни управления верхней головы. Арх. Г. Г. Вегман.



30. Шлюз № 6. Здание затворов. Арх. Г. Г. Вегман.

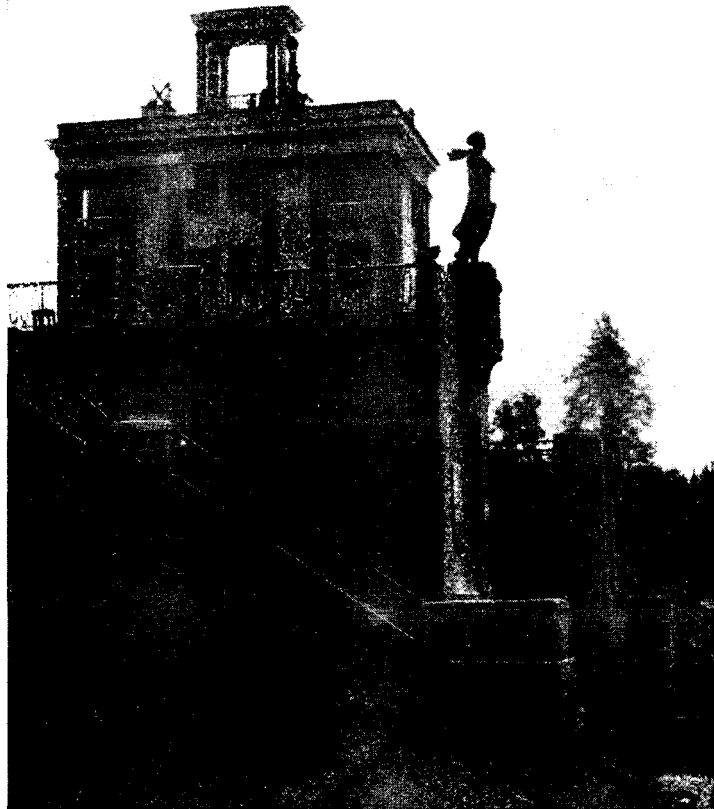


31. Шлюз № 6. Ваза и решетка.

с перекрещивающимися якорем и якорной цепью внутри и буквами МВК (Московско-Волжский канал).

В целом комплекс Влахернского узла представляет хорошо решенный, единый ансамбль сооружений, объединенных одним творческим подходом и общностью ведущих выразительных приемов.

В 11 километрах от шлюза № 4 находится шлюз № 5, а в 2 километрах от последнего — шлюз № 6. Эти два так близко расположенных друг от друга шлюза составляют Икшинский узел канала. Назван он так по имени маленькой речки Икши, долиной которой проходит в этом отрезке канал. Сейчас Икша взята в ров и продолжает течь своим направлением. Между шлюзами №№ 4 и 5 находится пристань Комсомольская,

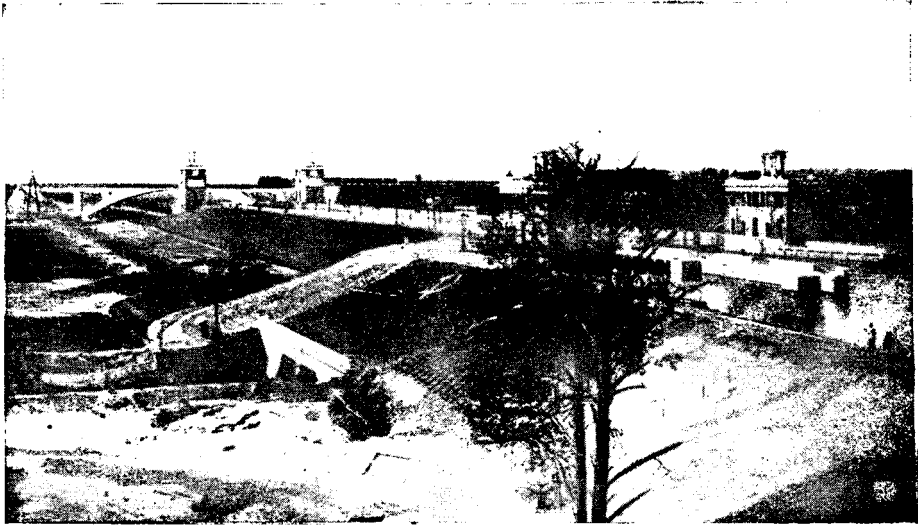


32. Шлюзы №№ 7—8. Общий вид шлюза и тоннеля
Волоколамского шоссе. Арх. В. Ф. Кринский.

известная как конечный пункт экскурсионных массовок и маршрутов экскурсионных паромов. Эта станция отстоит от Северного порта (т. е. от Химкинского речного вокзала) на расстоянии 58 километров. Шлюзы Икшинского узла — это последние ступени подъема для парохода, идущего от Волги к Москве. Здесь пароход достигает самой высокой точки канала и идет уже вплоть до Химок без всяких спусков и подъемов.

Сооружения шлюза № 5 расположены в живописной местности, покрытой холмами и лесами, вплотную подходящими к каналу.

Архитектурный ансамбль этого шлюза создан архитектором Д. Б. Савицким. Развивая те же основные принципы, которые имеют место и в архитектуре других узлов, Савицкий решает ансамбль в оригинальных,



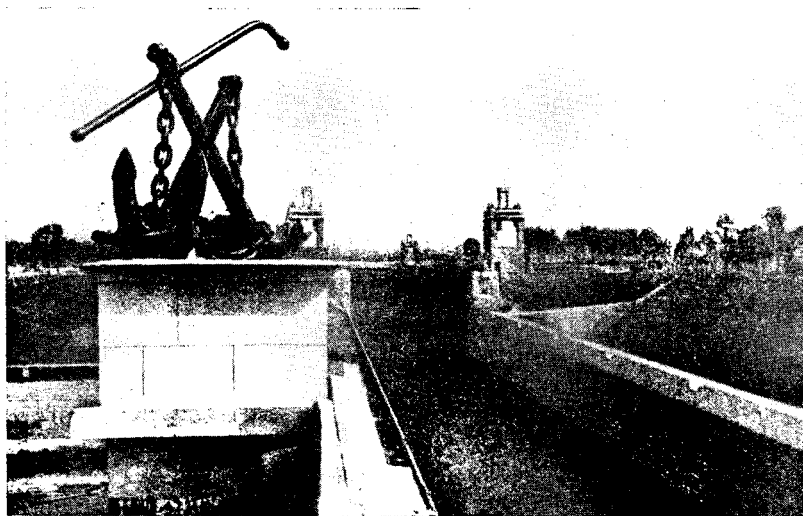
33. Шлюзы №№ 7—8. Башня управления шлюза № 8.
Арх. В. Ф. Кринский.

вполне индивидуальных формах. Центром ансамбля являются башни управления, с которыми органически связана в единую композицию монументальная скульптура, поставленная на высоком постаменте. Она установлена на мысу, образованном водопроводным каналом, около башен верхней головы.

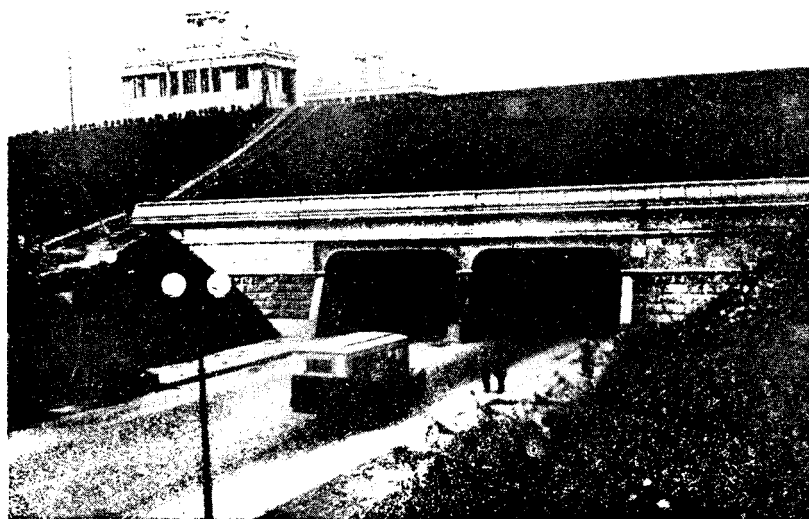
Изваяние (скульптор Ю. Кун) изображает девушку, которая несет над головой поддерживаемую обеими руками модель парусной яхты. Эта статуя, выдвинутая вперед со стороны верхнего бьефа канала, встречает суда, идущие к шлюзу от Москвы. Она олицетворяет идею и назначение канала как великого водного пути и места водного спорта.

В решении башен управления чувствуются мотивы русской классической архитектуры. В истории архитектуры хорошо известен тип русской классической усадьбы-дворца, завершенной наверху бельведером, ротондой или другим легким элементом декоративно-пространственного характера.

Лучшим примером легкого венчающего завершения является бельведер старого здания Ленинской библиотеки (бывший Пашков дом), автором которого считают великого русского архитектора В. И. Баженова. Прием завершения постройки легкой открытой колоннадой-ротондой очень любил и другой великий русский архитектор, современник Баженова, М. Ф. Казаков (оба они жили и работали во второй половине XVIII в.). Этот прием введен Казаковым в здании 2-й Градской больницы (Калужская улица) и в церкви на 2-й Мещанской улице. Вводя в качестве завершения здания открытую пространственную форму, решенную в виде кра-



34. Шлюзы №№ 7 — 8. Башня управления нижней головы с перспективой на шлюз № 7. Арх. В. Ф. Кринский.



35. Тоннель с Волоколамского шоссе под каналом.
Арх. В. Ф. Кринский.

сивой ротонды, архитекторы добивались легкости сооружения и подчеркивания его активного стремления вверх. Легкая пространственная форма, как завершение, уничтожает какой-либо момент давящей тяжести в архитектуре, делает восприятие сооружения легким и сообщает зрителю ощущение подъема.

Вполне естественно поэтому обращение к этому приему со стороны советских архитекторов. Башни нижней головы шлюза № 5 решены стройным, компактным объемом, завершенным наверху открытой ротондой — колоннадой и напоминают башни пристани в Грузии арх. В. Стасова.

Башни верхней головы имеют закругление со стороны верхнего бьефа. Это закругление создает хорошо воспринимаемую, обтекаемую форму.

Верхний этаж башен верхней головы решен в виде застекленной галереи, которая имеет и утилитарную цель: обеспечить максимальную обзорность шлюза с верхнего этажа башни управления.

Колонны, примененные в башнях управления, взяты в строгом ордере, представляющем конструктивную переработку дорики, так же строго решены карнизы и тяги (горизонтальные членения стены).

Своими легкими, стройными формами, с открытыми колоннадами и галереями, башни управления напоминают, как мы уже говорили, архитектуру русского классицизма и воспринимаются как сооружения паркового характера, как монументальные павильоны.

Иное впечатление производят здания затворов и насосной станции, решенные в виде двух симметричных вытянутых корпусов, разделенных акведуком. Фасады этих двух зданий обработаны одинаково и одним и тем же приемом арки.

Нижние этажи имеют большие арочные окна (таких окон с фасада три). Верхний же этаж решен в виде непрерывного ряда небольших арок-окон. На три нижние большие арки приходится пятнадцать малых наверху, составляющих один аркатурный пояс. Возвращаясь к башням нижней головы, мы найдем тот же мотив арочного окна, завершенного сверху конструктивным замком.

Арочные завершения имеют также окна закругленной части башен верхней головы. Таким образом, мы видим, что один и тот же мотив арки проходит через все здания шлюза.

Продолжая рассматривать сооружения шлюза, мы найдем и другой общий им всем прием. Это — характерное членение этажей, при котором верхний этаж по своим размерам оказывается меньше, чем нижний. Другими словами, в соотношении этажей сказывается тот же закон убывающих масштабов и пропорций, который мы уже видели в соотношении арок (большие арки внизу, маленькие наверху). Этот прием характерен также для классической архитектуры. Он облегчает верхние части здания и дает приятное соотношение верхних и нижних объемов. В башнях этот прием сказывается в большей расчлененности верхних объемов колоннами и пилястрами.

Наряду с основными сооружениями шлюза № 5 большую роль в создании архитектурного облика ансамбля играют гранитные лестницы, укра-



36. Скульптура "Парашютистка" у входа в тоннель
Волоколамского шоссе. Скульптор Д. П. Шварц.

шенные вазами, и чугунные решетки, сочетающиеся с зеленью откосов и площадок. Весь комплекс сооружений расположен в красивой местности на фоне близко подступающего леса, который особенно выразительно оттеняет белые пятна сооружений.

Шлюз № 6, расположенный в непосредственной близости от шлюза № 5, развертывает перед нами архитектурный ансамбль, являющийся в известном отношении его контрастом.

Если в ансамбле шлюза № 5 господствовали арочные мотивы и кривые линии, то всем сооружениям шлюза № 6 свойственна строгая кубичность в объемах и господство прямых линий в оформлении отдельных элементов сооружений (исключая лишь одно здание затворов, в котором применен

декоративный арочный мотив в витраже стены, которая в верхней части сплошь застеклена).

Автором ансамбля шлюза № 6 является архитектор Г. Г. Вегман.

Башни управления верхней головы, встречающие пароходы, которые идут от Москвы к Волге, решены в строгих формах, но торжественно и монументально. Главный выразительный акцент сосредоточен на фасадах, обращенных к каналу. Эти фасады, встречая с обеих сторон вошедший в шлюз пароход, представляют как бы монументальное его обрамление. Каждый фасад оформлен шестью восьмигранными колоннами дорического упрощенного ордера. Над строгим антаблементом и карнизом поднимается высокий, гладкий аттик, завершенный четырьмя статуями. В промежутке между средними колоннами, на уровне верхнего этажа, — балкон, отделанный ажурной решеткой; такой же решеткой оформлены и окна, расположенные по бокам балкона.

Торцевые стены, обращенные к Москве, украшены рельефной эмблемой серпа и молота; торцы, обращенные к шлюзу, трактованы, как одна большая лоджия.

Большое достоинство архитектуры башен — ритмичность размещения окон и балконов главных фасадов. Разные по своим размерам и формам, они образуют в целом стройную, красивую композицию, хорошо организующую плоскость фасада.

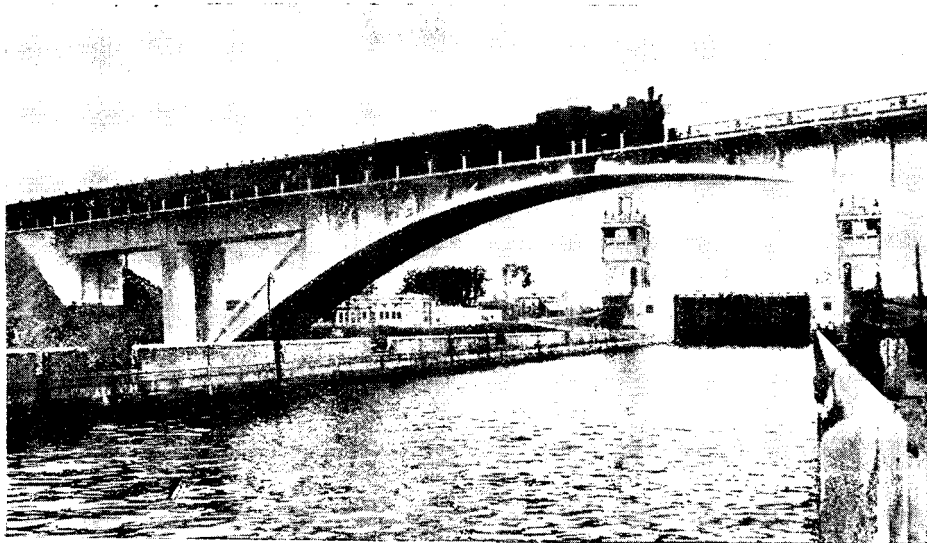
Башни нижней головы решены проще. Здесь акцент сделан на торцевых фасадах, обращенных к пароходам, поднимающимся к Москве. Торцы решены в виде портиков с конструктивными четырехгранными колоннами. На стене — панно работы художника Бруни, показывающие разные моменты строительства канала. К сожалению, панно частью закрыты колоннами.

С другого торца башни имеют застекленные балконы. Как и во всех башнях канала, здесь преобладают светлые тона; так, основной объем здания облицован белым камнем, который контрастирует с темным цветом цоколя. Мотив конструктивного большого ордера, т. е. колоннады, идущей на несколько этажей, применен и в здании распределительных устройств. Здесь, как и в башнях, Вегман избегает круглых колонн, предпочитая трехгранные колонны с острым выступающим углом. Базы этих колонн представляют простые конструктивные уступы. В пилястрах этого здания, равно как и здания затворов, введена капитель, напоминающая эолийскую или упрощенную коринфскую капитель. Мотив декоративной капители с завитками, введенный здесь Вегманом, недостаточно согласован с чисто конструктивными формами колонн, с преобладанием в них граней и углов.

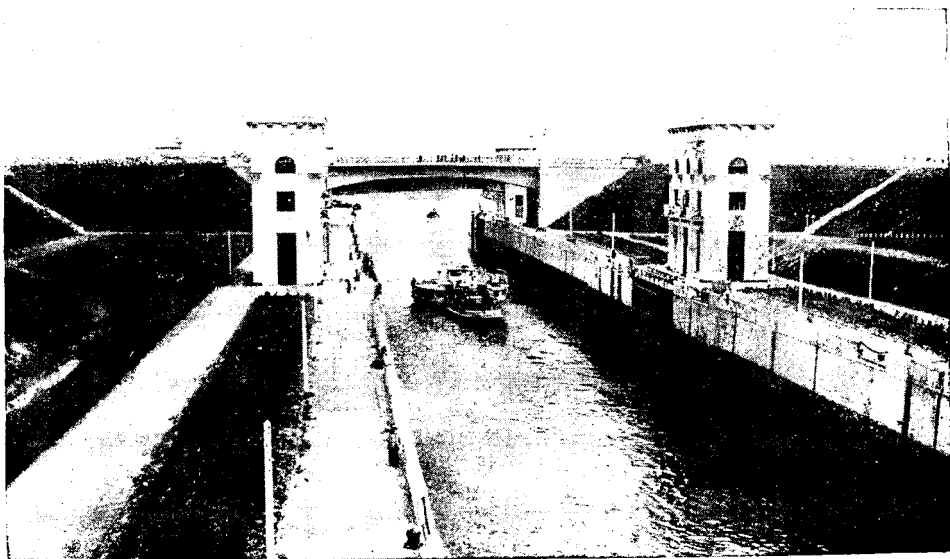
На продольной стороне здания распределительных устройств по третьему этажу введены круглые окна.

Интересно решены насосная станция и здание затворов.

В насосной станции асимметричный, вытянутый фасад оформлен шестью конструктивными пилястрами во всю высоту здания. В нижней части между пилястрами оставлена глухая стена с узенькими едва замет-



37. *Общий вид моста Калининской жел. дор. и шлюза № 8.
Инж. А. С. Бачелис, арх. В. Ф. Кринский.*



38. *Шлюз № 9. Общий вид. Арх. А. М. Рухлядев.*

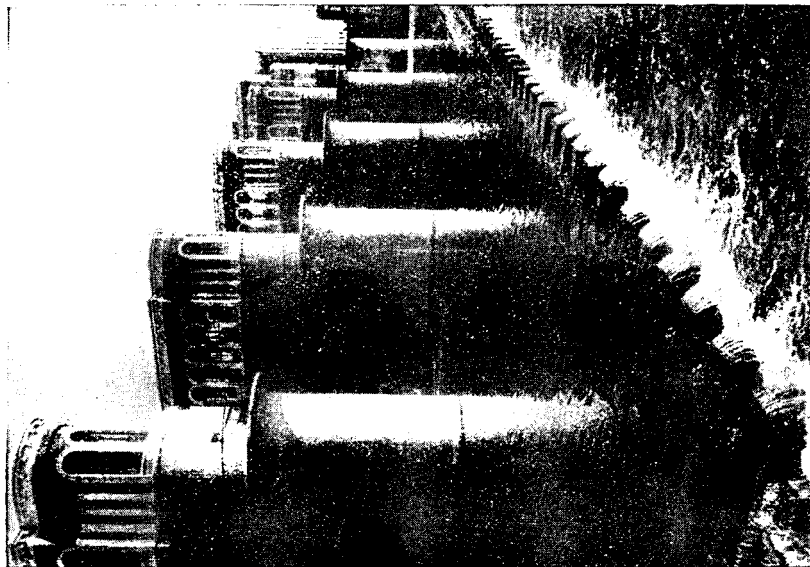
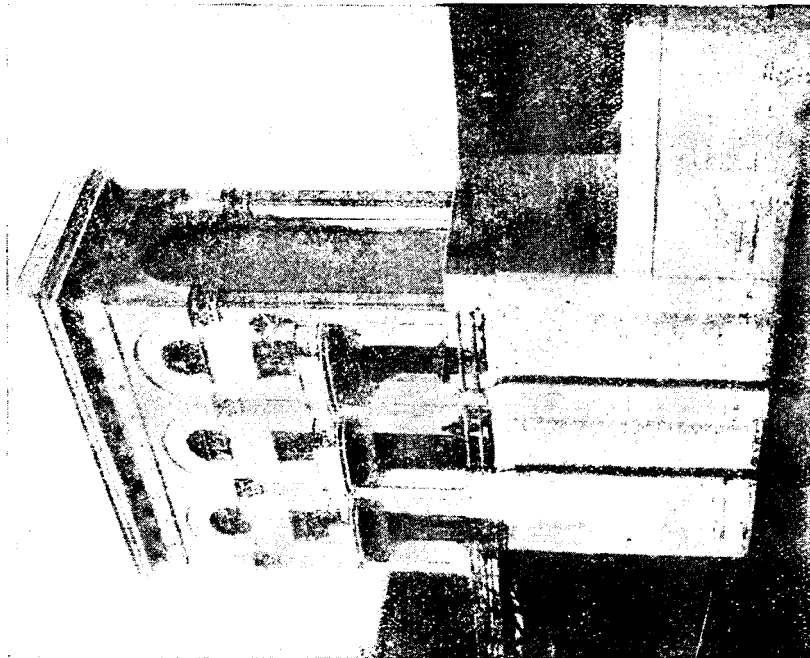
ными прорезами; в каждом пролете сверху пространство между пилястрами сплошь застеклено, при этом в нижней части окон мотив пилястр повторен в виде маленьких декоративных портиков. Небольшие масштабы портиков подчеркивают величину большого ордера. Боковая часть этого фасада решена асимметрично к остальной плоскости фасада. Она лишена пилястр и прорезана одним окном на линии второго этажа. Это окно оформлено наличником с фронтоном. Здание затворов своим асимметричным фасадом напоминает насосную станцию. В угловой части ее та же ровная стена, прорезанная простым окном внизу и окном с наличником и фронтоном сверху. Остальная часть фасада внизу представляет спокойную рустованную стену, в верхней же части она сплошь застеклена, причем стекло оформлено арочным железобетонным витражом, идущим в пяти параллельных горизонтальных рядах. Этот витраж сообщает фасаду динамическую напряженность. В здании затворов в наибольшей мере подчеркнута индустриальность и выявлены современные материалы.

Из малых архитектурных форм шлюза № 6 нужно отметить решетку с простым, но приятным узором из взаимно переплетенных овальных форм, вазы строгого, но изящного рисунка, хорошо найденные переплеты дверей и другие детали.

После шлюза № 6 пароход идет к Химкинскому вокзалу уже без подъемов. Канал проходит в ровной плоскости. На пути в Химки канал пересекается рядом мостов: шоссейным мостом Дмитровского шоссе, железнодорожным мостом Савеловской дороги около станции Хлебниково, мостом Октябрьской железной дороги около Химок и мостом Ленинградского шоссе. Все эти мосты представляют собой большие и сложные конструктивные сооружения, построенные на основе новейшей техники мостостроения. Их металлические и железобетонные фермы и арки воплощают в себе огромную силу и эластичность современных конструкций. По сравнению с каменными формами эти конструкции легки и пространственны. Вписываясь в ландшафт своими ажурными конструкциями, легкими эластичными пролетами и мощными арками, они подчиняют себе природу и господствуют среди окружающего пейзажа. Особенно сильное впечатление производят арочные мосты Ленинградского шоссе и Октябрьской дороги у Химок. Арки этих мостов, поднятые высоко над проезжей частью, красивой кривой соединяют берега канала и подчиняют себе горизонталь воды и дороги. Трудно забыть то впечатление, которое производит, например, железнодорожный мост у Химок в сочетании с водой и лесом.

После железнодорожного моста в Химках пароход подходит к Химкинскому речному вокзалу — самому большому сооружению общественного характера на всем канале. Архитектура вокзала имеет много отличий от архитектуры гидроузлов, поэтому мы ее рассмотрим особо, после описания шлюзов.

Уровень воды Химкинского водохранилища, расположенного около вокзала, на 36 метров превышает уровень Москва - реки. Таким образом,



39. Шлюз № 9. Башня управления средней головы. 40. Карамышевская плотина на Москва - реке.
Арх. А. М. Рухлядев. Арх. А. М. Рухлядев.

если до этого пункта пароход шел от Волги непрерывно поднимаясь, то теперь он должен опуститься до горизонта Москва - реки. Эту задачу спуска пароходов до уровня Москва - реки выполняют шлюзы №№ 7 и 8, расположенные непосредственно один за другим и решенные одним ансамблем. Эти два шлюза — самые большие на канале, так как они имеют по две камеры и соответственно по шесть башен управления.

Недалеко от шлюза № 7 начинается деривационный канал, ведущий к самой большой гидростанции на канале — Сходненской.

За деривационным каналом открывается шлюз № 7, который виден еще от Химкинского вокзала. Автором ансамбля шлюзов №№ 7 и 8 является архитектор В. Ф. Кринский. Оба шлюза повторяют одно архитектурное решение. Из трех пар башен, находящихся на каждом шлюзе, подчеркнуты башни управления средних голов, так как по ходу судна они расположены в центре композиции. Они выделяются большей высотой и акцентом на выступах, обращенных к каналу, являющихся подножием для скульптурных изображений.

Скульптуры дают обобщенный образ передовых людей нашей родины, советской молодежи. Изображены они в такой позе, как будто приветствуют проходящие через шлюз пароходы.

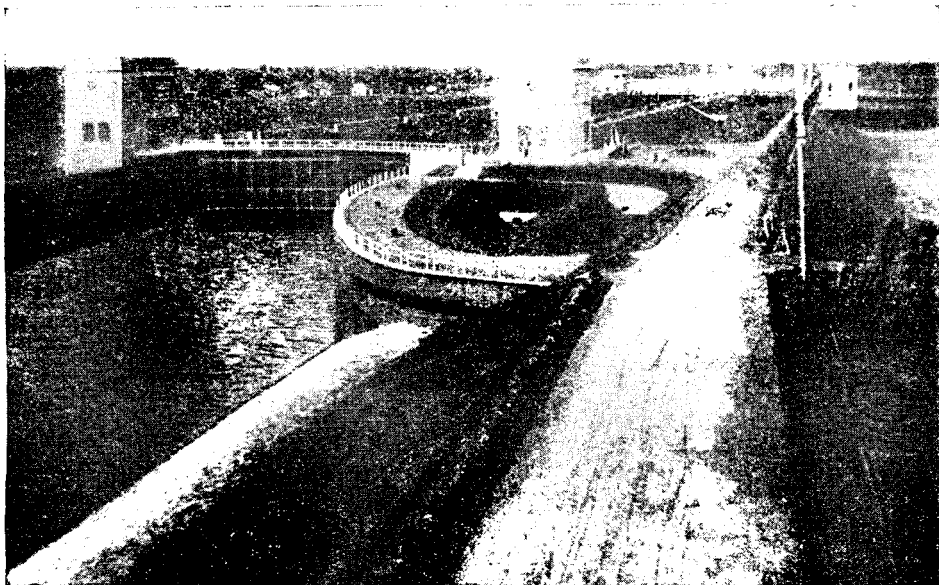
Основные объемы башен, имеющие в верхней голове два этажа, в средней — три, решены в форме строгих параллелепипедов. Стены оформлены пилястрами из зеленоватого диорита, нишами и балюстрадами. По мере развертывания вверх здание становится все более пространственным и, наконец, наверху венчается открытым воздушным портиком-беседкой. Четыре колонны портика несут антаблемент, повторяющий членение антаблемента основного объема здания; самые колонны повторяют ордер нижних пилястр и сделаны из того же материала. Углы крыши основного здания, служащего постаментом для портика, оформлены своеобразным скульптурно-декоративным мотивом, представляющим изображение якоря и якорной цепи, переплетенных в единой композиции. Эти четыре угловых изображения являются эмблемами канала как водного пути. Они подчеркивают своеобразие архитектуры башен как сооружений, связанных с судоходством.

В качестве материалов облицовки применены: в цоколях гранит и лабрадор, в стенах и карнизах белый камень, в колоннах и пилястрах зеленый диорит.

Башни нижних голов имеют значительно меньшую высоту, чем башни средней и верхней голов. Они не имеют завершающих портиков и трактованы как цоколи для повторяющейся и здесь эмблемы канала — якоря с якорной цепью.

На торцевых фасадах этих башен развернуты монументальные барельефы, посвященные посещению канала вождем народов товарищем Сталиным и его ближайшими соратниками и торжеству открытия канала.

Интересной деталью архитектуры шлюзов №№ 7 и 8 является введение в капители пилястр и колонн эмблем Советского Союза: серпа и молота, окруженных колосьями.



41. Шлюз № 10. Общий вид. Арх. И. К. Белдовский.



42. Водопроводный канал. Переключатель.

Архитектура башен управления шлюзов №№ 7 и 8 носит строго симметричный, спокойный и ясный характер. Тема классической греческой архитектуры звучит здесь, пожалуй, сильнее, чем в архитектуре других шлюзов. «Работая над «образом», говорит автор, ансамбля архитектор В. Ф. Кринский, — мы пришли к заключению, что необходимо изгонять все беспокойное, неустойчивое, неуравновешенное. Образ канала должен выражать спокойствие, силу, величие и торжественность. Для создания этого образа мы использовали и синтез с скульптурой. Мы тщательно искали и разрабатывали архитектурные детали, основные архитектурные членения и соразмерности, способные создать это впечатление лаконичности и монументальности».

Задача, поставленная авторами, получила удачное разрешение. Созданы стройные красивые сооружения, сочетающие монументальность с легкостью и убедительно раскрывающие идейное содержание канала как архитектурными средствами, так и с помощью скульптуры.

Архитектурный ансамбль шлюза № 8 представляет один из интереснейших отрезков канала. В искусственном ложе между башнями управления прямой красивой лентой идет канал со всей сложной системой своих сооружений. Под каналом, пересекая его почти под самыми башнями верхней головы, проходит тоннель Волоколамского шоссе. Шоссе соединяет Москву с Тушинским аэродромом, и это подсказало мотив оформления тоннеля. Выступающие вонне его части облицованы темным лабрадором и зеленоватым диоритом, стены внутри тоннеля облицованы мрамором. Тоннель разделен на две части, и у устоев, расположенных в центре, с обеих сторон поставлены скульптуры: одна из них изображает парашютистку, другая летчика.

Несколько дальше по направлению к Москве над каналом проходит железнодорожный мост Калининской ж. д. Этот мост, как и Химкинский, арочный, но арка здесь дана не поверх проезжей части, а под ней. Основная выразительность падает здесь на динамическую прямую линию проезжей части, опирающейся на арку. Мост оформлен решеткой.

Таким образом, в одном узле мы имеем три магистрали движения, проходящие в разных уровнях: автомобильную, идущую вниз, водную, расположенную в среднем уровне, и железнодорожную, проложенную поверху.

Архитектурное оформление этих трех магистралей выполнено одним архитектором как ансамбль, ведущее значение в котором принадлежит сооружениям канала, т. е. башням управления.

В заключение необходимо отметить, что весь ансамбль шлюзов №№ 7 и 8, включая тоннель и мост, выделяется своей органичностью и высокой идейностью решения синтеза искусств. Скульптура, рельефы и декоративные эмблемы, неразрывно сливаясь с архитектурой и подчеркивая идейное и функциональное содержание канала, значительно повышают действенность архитектурных форм. Характерным для этого ансамбля является также большая разработанность деталей.

Вскоре после шлюза № 8 у деревни Щукино канал входит в Москва - реку. Недалеко от этого места река делает большую извилину, для спрям-



43. Жилой дом эксплуатационного поселка Икшинского узла. Арх. Морозов.

ления которой прорыт канал, названный Хорошевским спрямлением (по имени местности, в которой он проходит). Начало этого канала украшено скульптурной группой «Спорт», повторяющей группу Орековского района. Здесь же находится небольшая пристань. После Хорошевского спрямления новая петля Москва - реки в Карамышевском районе вызвала необходимость сооружения шлюза № 9 и Карамышевской плотины. Эта плотина поднимает уровень воды на 6 метров. Архитектура шлюза и плотины решена архитектором А. М. Рухлядевым.

Башни управления шлюза № 9 решены в виде высотных параллелепипедов, повторяющих в своих формах друг друга. Каждая башня имеет три этажа и завершена выдвинутым и раскрепованным карнизом. Стены оформляются двумя приемами: пилястрами и арочными нишами. На торцевых стенах ниши идут по всем трем этажам; они здесь глубоки и пространственны. С боков ниши обрамлены колоннами. На фасадах введены плоские ниши, оформляющие окна верхних этажей. Пилястры охватывают два нижних этажа. Со стороны канала из плоскости фасада выступают балконы.

Здания шлюза № 9 трактуются как торжественные сооружения, которые первыми встречают пароходы, идущие от Москвы. Значение башен

шлюза № 9, как начального пункта движения к каналу, отмечено тем, что в большие ниши этих зданий вставлены мемориальные доски с надписями исторических дат и решений партии и правительства, связанных с сооружением канала. Эти доски обрамлены торжественными знаменами, исполненными по способу сграффито.

Архитектура Карамышевской плотины и гидростанции подчеркнута нарядна и ажурна. На гладкие бетонные устои плотины поставлены сооружения, трактованные как воздушные павильоны, стены которых прорезаны сплошными арками. Со стороны нижнего бьефа они имеют закругление, отвечающее форме бетонных устоев и плотин.

Мотив вытянутых арок повторяется и в здании гидростанции, в котором арки даны с большими интервалами на высоту трех этажей, подчеркнутых горизонтальным трехчастным членением самих арок.

Общий характер архитектурного оформления Карамышевской плотины и выделение из стены наличников арок, как «одежды» на теле здания, напоминает приемы русского барокко, давшего замечательный синтез кирпичной кладки с белокаменной декорацией.

Контрастом к Карамышевской плотине является решение плотины в Перерве. Перервинский шлюз (архитектор И. К. Белдовский) расположен ниже Москвы, за пределами того основного водного пути, который идет от столицы к Волге.

Его архитектура скромнее, нежели других шлюзов канала, но характер композиционного решения остался тот же. Башни Перервинского шлюза (№ 10) решены в виде строгих кубичных объемов, уменьшающиеся членения которых, по мере развития здания кверху, придают им высотный характер. Вторые этажи башен более пространственны благодаря балконам и введению больших застекленных поверхностей.

В комплекс сооружений Перервинского узла, кроме большого шлюза, входят еще сооружения малого шлюза (№ 11), который обслуживает небольшие суда, и большая железобетонная плотина.

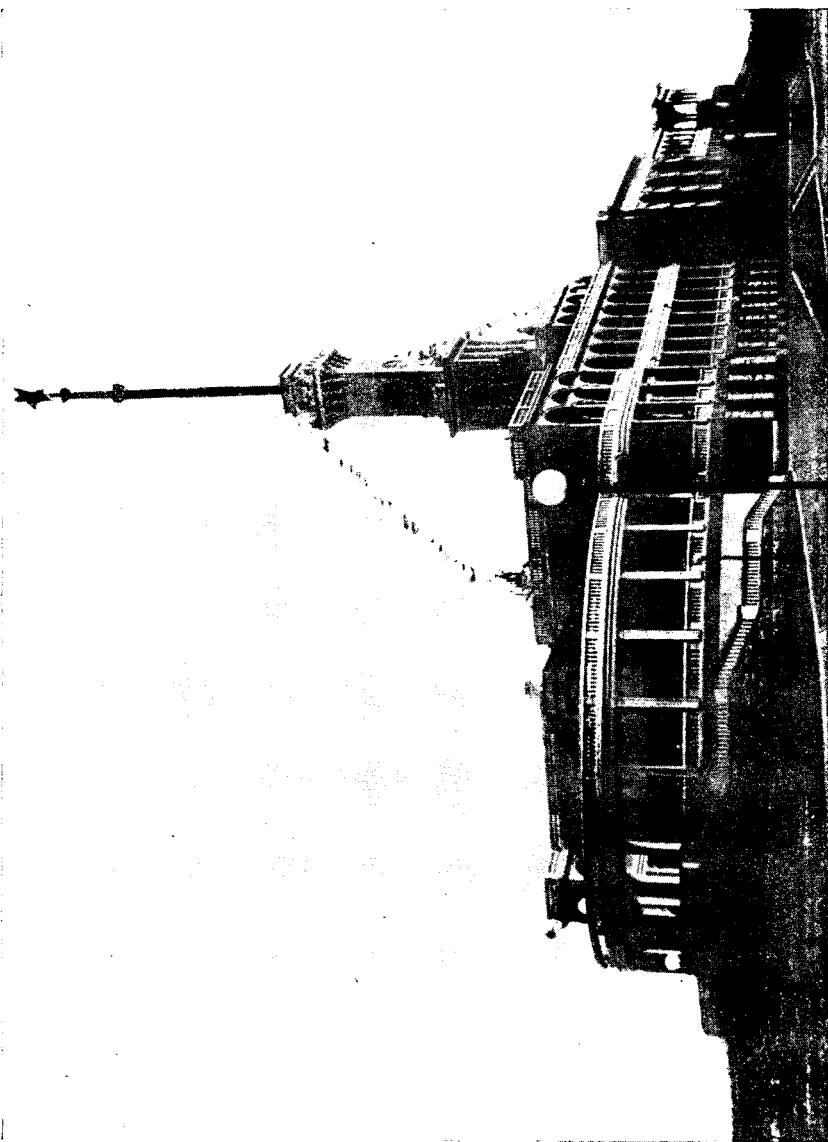
Эта плотина поднимает уровень Москва - реки в пределах города на 3 метра и дает возможность большим волжским пароходам доходить до центра столицы. Решенная в 7 пролетов железобетонная плотина трактуется как мощное индустриальное сооружение. Устои ее высоко поднимаются над рекой и воплощают в себе силу современной техники.

Перервинский узел завершает огромный комплекс сооружений канала Москва - Волга. Собственно самый канал кончается уже у деревни Щукино, где он вливается в Москва - реку. Но, разумеется, нельзя отделять от канала и тех сооружений, которые, не находясь на самой его трассе, в то же время неразрывно с ним связаны, являются его органическим завершением.

Так же неразрывно связаны с общим ансамблем канала и сооружения водопроводного канала, подающего питьевую воду в столицу.

Этот канал берет свое начало около Учинского водохранилища (между Химкинским вокзалом и шлюзом № 6).

Здесь образован огромный Акуловский водоотстойник, в котором отстаивается 12 миллиардов ведер воды. С трех сторон он огражден пло-



44. Химкинский речной вокзал. Общий вид. Арх. Д. М. Рухлядев.

тинами, и его воды не смешиваются с водой канала. Из Акуловского водостойника чистая волжская вода течет к Москве по водопроводному каналу, который тянется на 28 километров, доходя до Сталинской водопроводной станции, и далее, пройдя фильтрацию, вода поступает в водопроводную сеть.

В начале водопроводного канала расположена Листвянская гидростанция (архитекторы Козырев и Янжул), составляющая композиционно одно целое с плотиной. Гранитные парапеты плотины сливаются с гранитным цоколем здания гидростанции.

Водопроводный канал завершается Сталинской насосной станцией, которая состоит из зданий технического характера и административного корпуса, оформленного более богато. Корпуса станции соединяются колоннадой, административный же корпус увенчан скульптурами.

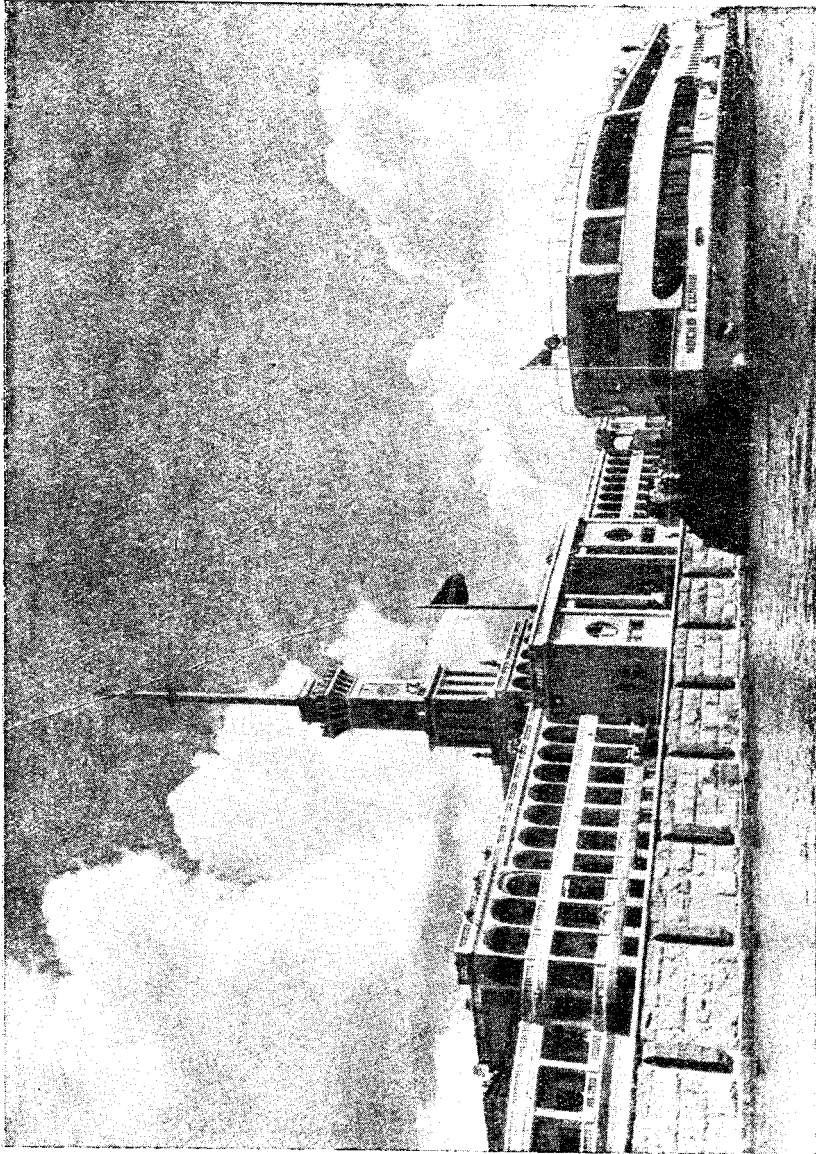
В промежутке между Листвянской гидростанцией и Сталинской насосной станцией основными сооружениями водопроводного канала являются здания переключателей.

Небольшой объем этих сооружений приближает их к типу павильонно-парковой архитектуры. Они представляют собой здания, оформленные в виде беседки-портика с колоннами и легкими застекленными стенами или в виде павильона с большой аркой окна и т. д. Архитектурно больше подчеркнуты те переключатели, которые находятся близко от магистралей движения: например переключатель около перекрестка Ярославского шоссе и железнодорожной линии и на пересечении канала с рекой Клязьмой.

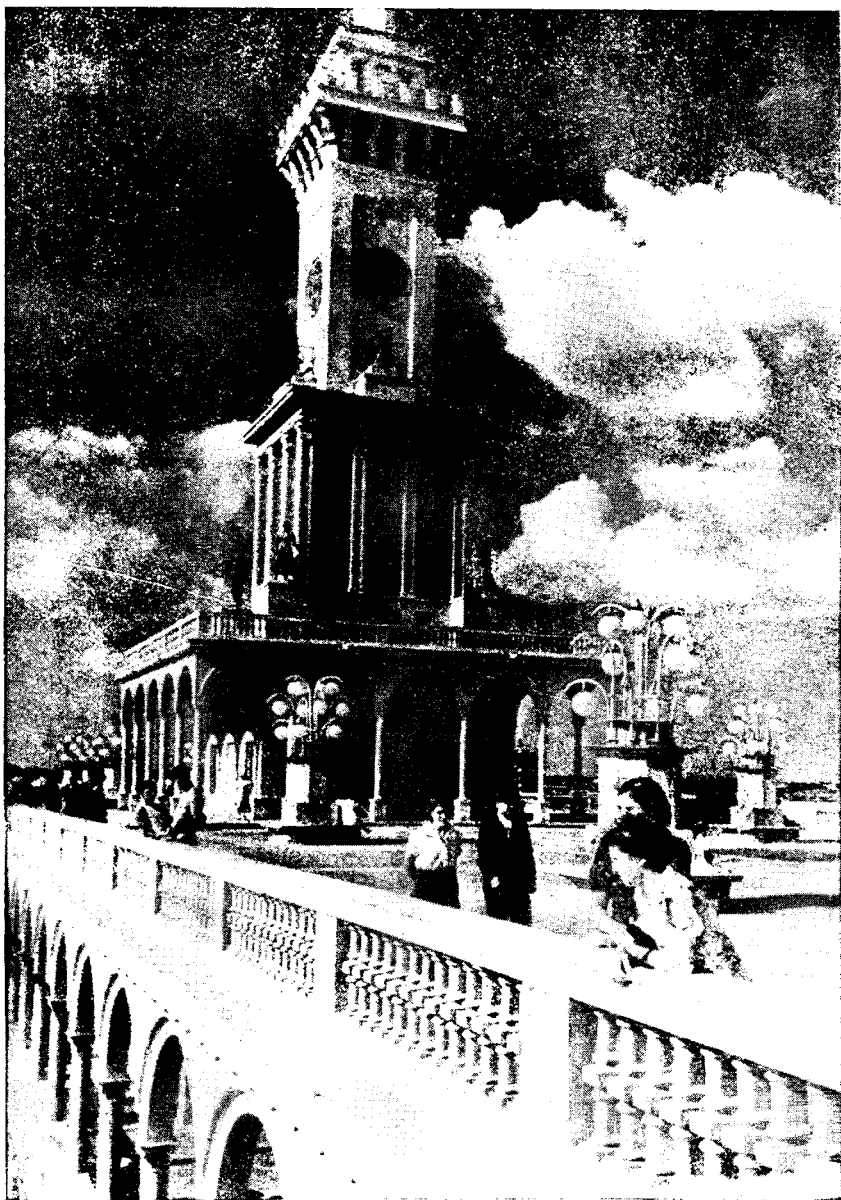
Последнее сооружение канала Москва - Волга, которое нам осталось рассмотреть, это Химкинский речной вокзал (архитектор А. М. Рухлядев) — самое крупное общественное здание канала. Высокая башня вокзала, завершенная сверкающей звездой, еще издалека влечет посетителей к красивому зданию, обширные залы и террасы которого с прекрасным видом на Химкинское водохранилище являются лучшим местом отдыха.

Подлинная народность и человечность пронизывают архитектуру вокзала и резко отличают ее от аналогичных сооружений в капиталистических и особенно фашистских странах. Наглядным примером может служить в этом смысле морской вокзал в Генуе (Италия), открытый в 1930 г. Внешне этот вокзал оформлен в духе типичной эклектики, с использованием некоторых элементов архитектуры ренессанса лишь как внешней декорации здания.

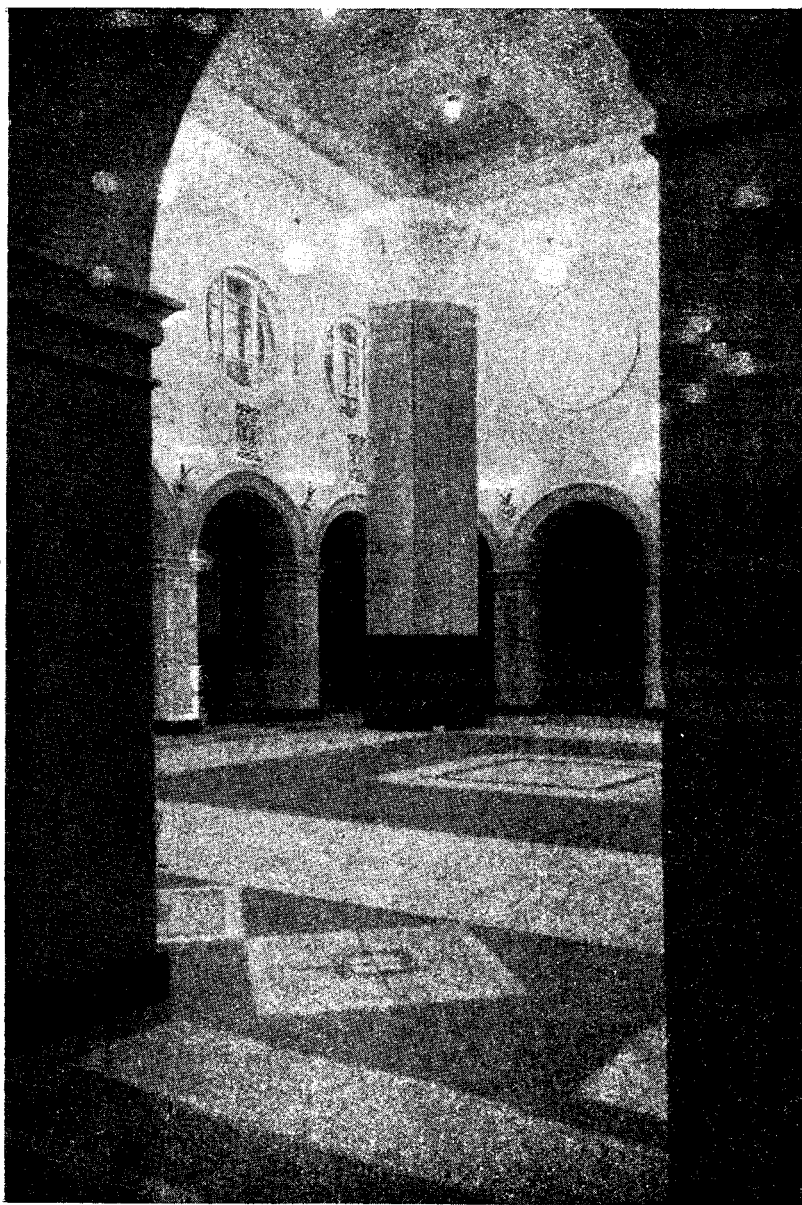
Эта внешняя эклектическая декорация прикрывает узко-эгоистический, классовый подход в решении внутренних помещений. Так, пассажиры разделены на две группы — 3-го класса (т. е. пролетарскую массу) и 2-го и 1-го классов (т. е. буржуазию различной степени состоятельности). Для 3-го класса, т. е. пролетариата, отведен нижний этаж, в котором собраны буквально все неудобства. Начать с того, что именно здесь сосредоточены багажные операции и все обслуживающие помещения. Здесь же расположены камеры для хранения багажа, конторы железных дорог,



45. Химкинский речной вокзал. Фасад со стороны водохранилища.
Арх. А. М. Рухлядев.



46. Химкинский речной вокзал. Вид на башню с плоской крыши.
Арх. А. М. Рухлядев.



47. *Химкинский речной вокзал. Главный вестибюль.*
Арх. А. М. Рухлядев.

почта, мореходные конторы, бюро портовой милиции, городской полиции и т. д., отсюда происходит погрузка пассажирского багажа на пароходы. Таким образом, со стороны моря пассажиры могут наблюдать только багажные операции. Со стороны города первый этаж примыкает к шумной вокзальной площади.

Можно ли думать, что в подобных условиях пребывание внутри вокзала будет хоть в какой-то степени приятным? Конечно, нет. Это пребывание сопряжено с массой неудобств, стеснений, мало приятных операций и способно вызвать только усталость и раздражение.

Совсем иначе обставлено пребывание в вокзале пассажиров 1-го и 2-го классов (т. е. буржуазии). Им отведен второй этаж, заботливо отделенный от помещений первого этажа (т. е. 3-го класса). Широкой площадкой и эстакадой второй этаж связан с площадью, минуя первый этаж, и, следовательно, привилегированные пассажиры попадают в 1-й и 2-й классы, минуя пролетарскую часть вокзала. Просторная площадка, давая удобства посетителям второго этажа, в то же время создает неудобства для пассажиров первого, закрывая им свет. Посадка пассажиров 1-го и 2-го классов на пароходы производится непосредственно со второго этажа через продольные непрерывные балконы.

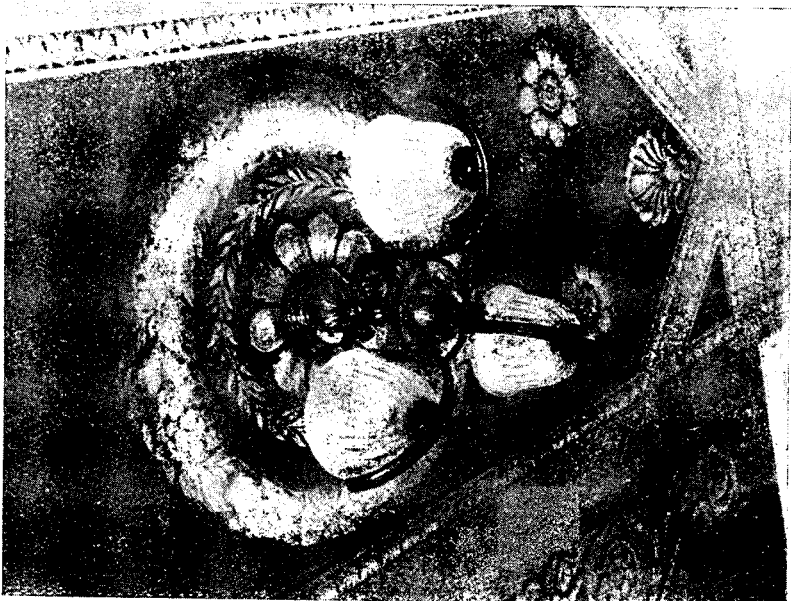
Из сравнения с вокзалом в Генуе ясно можно увидеть, в чем состоит принципиальное отличие нашего советского вокзала от вокзалов капиталистических стран.

В нашем вокзале отсутствует какое-либо деление на классы. В нем воплотился социалистический демократизм, воплотилась народность нашей советской архитектуры. Любому посетителю Химкинского вокзала доступны все его помещения, начиная от вестибюля и кончая прекрасными широкими террасами, опоясывающими все здание. Заботой о человеке, которой учит нас товарищ Сталин, проникнута каждая деталь здания вокзала.

Здание вокзала состоит из центральной части башенного типа и боковых, далеко раскинувшихся крыльев. Длина здания 150 метров, высота 75 метров.

Башня решена нарастающими кубическими объемами, уменьшающимися по мере развертывания кверху. Верхний объем, по своей обработке напоминающий башни эпохи ренессанса, завершается металлическим шпилем, светящаяся звезда которого, украшенная уральскими самоцветами, служит маяком для судов. Шпиль подвижной и может убираться внутрь сооружения. Нижний объем башни с обеих сторон сильно выступает вперед, образуя монументальные порталы — входы со стороны Ленинградского шоссе и пристани.

Каждый портал решен в виде трех больших арок, облицованных зеленым диоритом. По бокам арок на каждом фасаде даны по 12 полуметровых дисков, с цветной керамикой, изображающей природу Советского Союза, его моря и реки, корабли, аэропланы, наиболее выдающиеся постройки и другие сюжеты. Второй ярус башни оформлен аркадами, третий — колоннадой, четвертый — кронштейнами.



48. Химкинский речной вокзал. Деталь потолка.
Арх. А. М. Рухлядев.



49. Химкинский речной вокзал. Фрагмент художественной отделки. Главный портал.
Арх. А. М. Рухлядев.

Мотив аркад и открытых террас является ведущим в решении боковых крыльев здания. Они опоясаны двумя ярусами галерей, переходящих на закругленных концах здания в открытые террасы. Крыша третьего этажа представляет собой сплошную террасу.

Галерею первого этажа (со стороны Ленинградского шоссе) обрамляют 150 четырехгранных колонн из белого тарусского камня. Арки галереи второго этажа опираются на круглые колонны меньших размеров. Широкая гранитная лестница соединяет вокзал с пристанью.

В концах боковых частей здания в полукруглых завершениях расположены два фонтана, обработанные скульптурой. Фонтан, обращенный к северу, оформлен на тему освоения арктики: его пьедестал образует группа белых медведей, а над фонтаном даны бронзовые изображения гагар и диких гусей (скульптор Кордашев).

Южное крыло оформлено фонтаном с бронзовыми дельфинами (скульптор Ефимов).

Внутри вокзала на центральной оси порталов расположен вестибюль, занимающий 220 кв. метров. Его оформляют четыре мощные колонны, капители которых украшены серпом и молотом в окружении колосьев. Кессоны потолка расписаны на темы водного транспорта, на стенах изображены гербы союзных республик СССР. В центре вестибюля — скульптура товарища Сталина.

Зал ресторана отделан искусственным мрамором цвета зеленого малахита; в картушах свода видны изображения крейсера «Аврора», принимавшего участие в октябрьских боях 1917 г., ледокола «Красин», парусника «Товарищ» и каравеллы как обобщенной эмблемы мореходства. В центре потолка мы видим изображение летящих чаек, а на стенах изображены шлюзы канала Москва-Волга. Потолок зала ожидания расписан цветами. Все росписи выполнены художником Щербаковым.

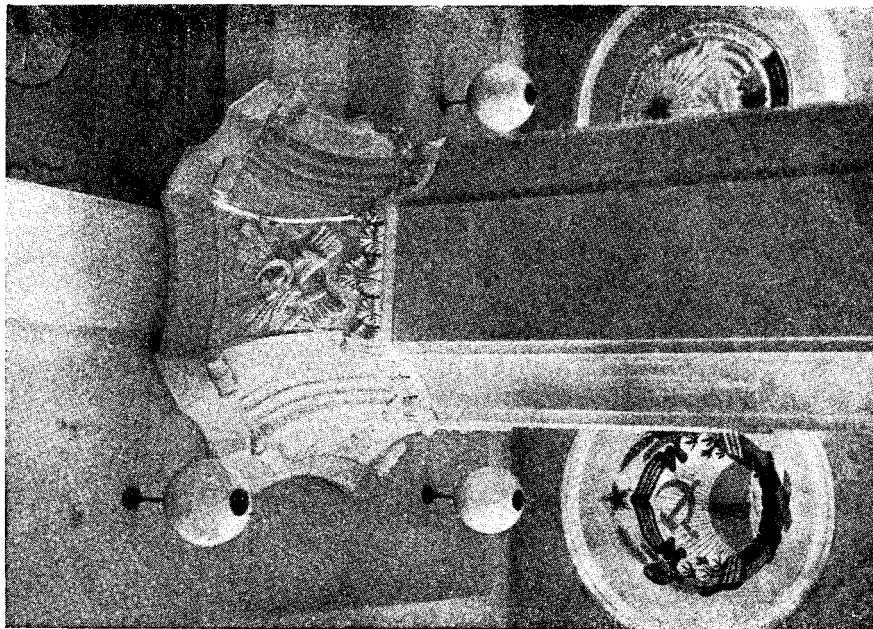
Содружество трех искусств: архитектуры, скульптуры и живописи, особенно широко применено в здании Химкинского вокзала. Кроме скульптурных композиций фонтанов и росписи внутри вокзала, скульптурные изваяния поставлены по углам башни. Они изображают знатных людей нашей родины: молодого красноармейца в распахнутой шинели, краснофлотца, девушку колхозницу и северянина охотника.

Издали вокзал, особенно вечером, когда он освещен, напоминает гигантский пароход с высокой мачтой в середине.

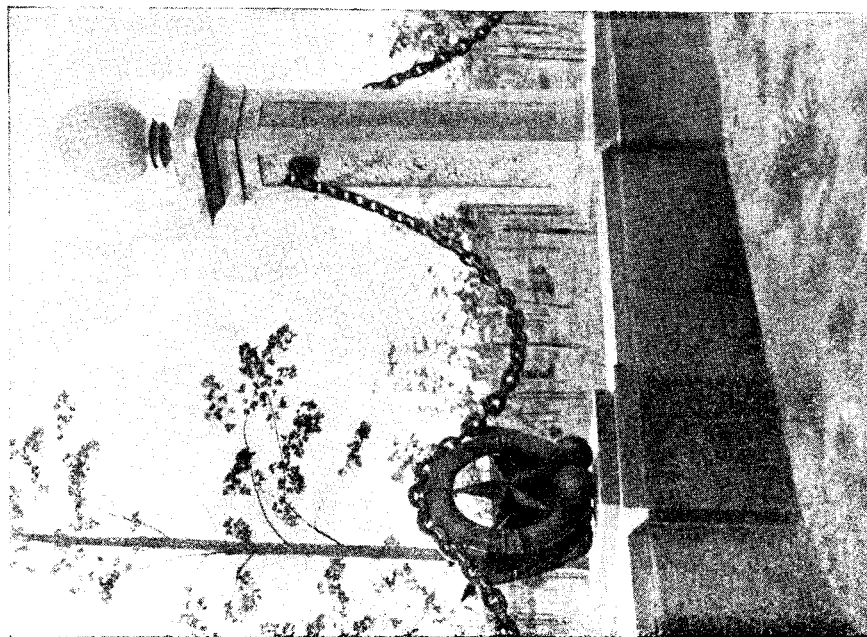
Одним из главных достоинств композиционного решения Химкинского вокзала является удачное сочетание монументальности с легкостью.

Добиваясь этого, архитектор умело использовал формы классической архитектуры, в частности архитектуры раннего ренессанса, влияние которого видно в трактовке отдельных объемов башни и в принципе ее нарастания, а также в приеме легких аркад, окружающих боковые крылья вокзала.

Но элементы архитектуры ренессанса вошли здесь в новую композицию, которая пронизана эстетикой нашей эпохи, эстетикой социалистического реализма. Сочетание монументальности с легкостью, человек-



51. Химкинский речной вокзал. Капитель колонны
главного вестибюля. Арх. А. М. Рухлядев.



50. Химкинский речной вокзал. Ограды.
Арх. А. М. Рухлядев.

ность, воплощение в архитектурных формах подъема, отображение социалистической действительности в изобразительных мотивах, светлый, радостный характер здания, все это говорит о новом архитектурном стиле, порожденном эпохой социализма.

Органическое единство здания вокзала с природой подчеркнуто не только его связью с водой, но и созданием вокруг него большого паркового ансамбля.

Весь парк вокруг вокзала создан заново и в ближайшие годы, когда он разрастется, станет несомненно одним из лучших парков Москвы. Со стороны Ленинградского шоссе парк обрамлен красивой оградой, в орнаменте которой мы видим мотивы, составленные из эмблем Советского Союза и эмблем мореходства. Один мотив представляет композицию из пятиконечной звезды, спасательного круга и шаров на фоне знамен, другой мотив дает сочетание якоря и круга. Эти эмблемы, поставленные на невысокие постаменты, связаны цепью со столбами, заканчивающимися шаром электроарматуры. Главная ось движения к вокзалу от Ленинградского шоссе подчеркнута скульптурой девушки, несущей над головой модель яхты (скульптор Ю. Кун). Эта скульптура, является повторением скульптуры, установленной на мысу шлюза № 5.

* * *

Рассмотрением архитектуры Химкинского вокзала мы завершили наш путь по грандиозному, замечательному ансамблю канала Москва - Волга, сооруженного в великую сталинскую эпоху.

Переходя от одной группы сооружений к другой, продвигаясь от верховьев Волги до Москвы, мы встречали сооружения, разнообразные не только по своим размерам и назначению, но и по своему индивидуальному творческому подходу.

Архитектура канала нашла для каждого типа сооружений такую форму, которая отвечает его назначению. Можно поэтому сказать, что архитектура канала функционально правдива.

Объединяющими моментами являются повторяемость типов сооружений и идейное содержание сооружений канала. Говоря о Химкинском речном вокзале, мы уже подчеркивали подлинный демократизм его решения, подлинную его народность. Но эти же черты воплощены и в остальных сооружениях. Все они обращены к зрителю, доставляя ему подлинно высокое художественное наслаждение, наполняя его гордостью. Только в условиях социализма возможна подобная трактовка таких сооружений, которые в буржуазном обществе рассматриваются как чисто утилитарные, узко функциональные, недостойные эстетического оформления.

В сооружениях канала перед нами проходит архитектура подлинно советская, отражающая нашу социалистическую жизнь, архитектура радостная и молодая, полная активной и бодрой устремленности вперед.

Мы видим здания, которые своим композиционным взлетом вверх как бы поднимают зрителя, заражают его бодростью и активностью.

Мы видим здания, которые приветливо раскрывают свое пространство перед зрителем, которые уверенно и легко несут свои массы, наполняя зрителя желанием творчества, движения вперед.

Выдержанные в светлых тонах сооружения канала самым своим колоритом как бы говорят о радостной социалистической жизни, уничтожившей уродливые и мрачные явления капитализма.

Архитектура капитализма, запутавшаяся в формалистических извращениях и эклектике, выдвигает в своих решениях дисгармоничные, неуравновешенные формы, формы, лишенные органической связи с природой и человеком.

Архитектура социализма, напротив, утверждает ясность и гармоничность архитектурных форм, их тесную связь с человеком и природой. Наша архитектура тем самым правдиво отражает чувства и мысли многомиллионного советского народа.

Связь с природой и человеком дает нашей архитектуре то глубокое содержание, которого уже не может иметь архитектура капитализма.

В монументах Ленина и Сталина, в многочисленных скульптурах, барельефах в архитектурный ансамбль канала органически включается образ любимых вождей советского народа и передовых людей нашей родины.

Красноармейцы, краснофлотцы и чекисты, изваянные в скульптуре, охраняют здания канала, так же как они охраняют в реальной действительности свое великое отечество; молодежь занимается работой, спортом и учебой; парашютисты и летчики стоят, готовые к полету, девушки, полные жизнерадостности и юной стремительности, приветствуют проходящие пароходы с устоев шлюзов. Так во всех ансамблях канала, в ритмике и композиционном строе зданий, в их гармоничности и радостном колорите, в скульптурных и живописных образах, слитых с архитектурой, перед нами проходит и отображается наша величественная и многообразная действительность, люди и пафос социалистической жизни.

А правдиво отобразить социалистическую действительность, отобразить чувства и мысли людей нашей родины и значит создать произведения, социалистические по своему содержанию и реалистические по методу творчества и формам выражения.

Другими словами — это значит создать произведения, проникнутые социалистическим реализмом.

Хотя в сооружениях канала и можно найти отдельные элементы и приемы прошлых стилей: римские арки и классические портики, ренессансные башни, тосканские колонны, но то целое, в которое входят эти элементы, является не простым копированием классики, а созданием нового стиля, стиля социалистического реализма в архитектуре.

Было бы, конечно, неправильно утверждать, что в архитектуре канала Москва - Волга мы имеем уже вполне развернутое выражение стиля архитектуры социализма.

Мы находимся еще только в начале развития социалистического реализма в архитектуре. Поэтому мы не можем сказать, что новый советский стиль нашел уже все свои приемы, выработал все элементы, из которых

он складывается. Мы не можем также сказать, что социалистическая архитектура на том этапе развития, к которому относится архитектура канала, уже разрешила полностью задачу критического освоения наследия, без которого не может быть создан в своем развернутом выражении новый стиль. Можно, например, со всей определенностью сказать, что, сделав большой шаг вперед в усвоении и переработке классического наследия античности и ренессанса, архитекторы канала обратили слишком мало внимания на наследие русской архитектуры. А между тем, именно здесь они могли бы найти замечательные примеры того, как великие русские архитекторы: Баженов, Казаков, Захаров и другие, перерабатывали в прошлом классические формы в связи с национальным своеобразием русской архитектуры и особенностями своей эпохи.

Более глубокое обращение к наследию русской архитектуры, стоящей на одном уровне с величайшими эпохами развития мирового зодчества, в огромной степени обогатит искания советских архитекторов и поможет им подняться на новую, более высокую ступень в своем творчестве и в развитии стиля социалистического реализма в целом.

Природа социалистического общества такова, что оно не стоит на одном месте, а идет от одной ступени к другой, более высокой, и идет вперед, к новым и новым достижениям и завоеваниям.

Это происходит потому, что социалистическое общество является обществом исторически прогрессивным.

Так и социалистическая архитектура, воплощая идеи прогрессивной эпохи, не может остановиться на достигнутой в данный период ступени, на найденных в данный отрезок времени формах.

В работе над ансамблем канала Москва - Волга советская архитектура сделала значительный шаг вперед в создании нового архитектурного стиля, стиля социалистического реализма.

Нет никакого сомнения в том, что это движение не только не остановится, но, опираясь на неисчерпаемое богатство нашей жизни и колоссальное наследие классической и русской архитектуры, пойдет еще более быстрыми шагами к созданию подлинно великих произведений социалистического архитектурного стиля.

ПЕРЕЧЕНЬ ИЛЛЮСТРАЦИЙ

1. Панорама канала Москва - Волга	5
2. Схема трассы канала Москва - Волга.....	7
3. Ленин. Скульптура С. Д. Меркурова. Аванпорт. Канал Москва-Волга	9
4. Сталин. Скульптура С. Д. Меркурова. Аванпорт. Канал Москва - Волга ...	11
5. Общий вид плотины на Волге. Аллея к монументу Ленина.....	13
6. Бетонная плотина на Волге. Архитектурное оформление арх. И. К. Белдовского.....	15
7. Башни управления верхней головы шлюза № 1. Арх. И. К. Белдовский ...	15
8. Общий вид аварийных ворот у Большой Волги. Арх. И. К. Белдовский	17
9. Тоннель под шлюзом № 1.....	17
10. Волжский узел. Скульптурные группы у шлюза № 1.....	19
11. Шлюз № 2. Общий вид. Арх. В. М. Лисицын.....	21
12. Шлюз № 2. Башни управления нижней головы. Арх. В. М. Лисицын.....	23
13. Шлюз № 2. Башни управления верхней головы. Арх. В.М.Лисицын	23
14. Шлюз № 2. Понижительная подстанция и насосная. Арх. В. М, Лисицын ...	25
15. Оревский район. Скульптура «Спорт».....	25
16. Яхромский узел. Водосброс и шоссейный мост. Арх. В. М. Лисицын	27
17. Шлюз № 3. Общий вид с верхнего бьефа. Арх. В. Я. Мовчан.....	27
18. Шлюз № 3. Башня управления верхней головы. Арх. В. Я. Мовчан	29
19. Шлюз № 3. Насосная станция. Арх. В. Я. Мовчан	31
20. Шлюз № 3. Башни управления нижней головы.....	32
21. Шлюз № 4. Общий вид. Арх. А. Л. Пастернак.....	33
22. Шлюз № 4. Башня управления верхней головы. Арх. А. Л. Пастернак	35
23. Шлюз № 4. Насосная станция. Арх. А. Л. Пастернак	35
24. Шлюз № 4. Деталь фасада насосной станции. Арх. А. Л. Пастернак	37
25. Шлюз № 4. Деталь решетки.....	37
26. Шлюз № 5. Башни управления верхней головы и скульптура «Водный путь». Арх. Д. Б. Савицкий, скульптор Ю. А. Кун.....	38
27. Шлюз № 5. Башня управления нижней головы. Арх. Д. Б. Савицкий	39
28. Шлюз № 5. Здание затворов насосной станции. Арх. Д. Б. Савицкий	39

29.	Шлюз № 6. Башни управления верхней головы. Арх. Г. Г. Вегман	41
30.	Шлюз № 6. Здание затворов. Арх. Г. Г. Вегман.....	41
31.	Шлюз № 6. Ваза и решетка.....	42
32.	Шлюзы №№ 7— 8. Общий вид шлюза и тоннеля Волоколамского шоссе. Арх. В. Ф. Кринский.	43
33.	Шлюзы №№ 7— 8. Башня управления шлюза № 8. Арх. В. Ф. Кринский ...	44
34.	Шлюзы №№ 7— 8. Башня управления нижней головы с перспективой на шлюз № 7. Арх. В. Ф. Кринский.....	45
35.	Тоннель с Волоколамского шоссе под каналом. Арх. В. Ф. Кринский . . .	45
36.	Скульптура «Парашютистка» у входа в тоннель Волоколамского шоссе. Скульптор Д. П. Шварц	47
37.	Общий вид моста Калининской жел. дор. и шлюза № 8. Инж. А. С. Бачелис, арх. В. Ф. Кринский.	49
38.	Шлюз № 9. Общий вид. Арх. А. М. Рухлядев . . .	49
39.	Шлюз № 9. Башня управления средней головы. Арх. А. М. Рухлядев	51
40.	Карамышевская плотина на Москва - реке. Арх. А. М. Рухляде	51
41.	Шлюз № 10. Общий вид. Арх. И. К. Белдовский	53
42.	Водопроводный канал. Переключатель.....	53
43.	Жилой дом эксплуатационного поселка Икшинского узла. Арх. Морозов. . .	55
44.	Химкинский речной вокзал. Общий вид. Арх. А. М. Рухлядев.....	57
45.	Химкинский речной вокзал. Фасад со стороны водохранилища. Арх. А. М. Рухлядев	59
46.	Химкинский речной вокзал. Вид на башню с плоской крыши. Арх. А. М. Рухлядев.....	60
47.	Химкинский речной вокзал. Главный вестибюль. Арх. А. М. Рухлядев	61
48.	Химкинский речной вокзал. Деталь потолка. Арх. А. М. Рухлядев	63
49.	Химкинский речной вокзал. Фрагмент художественной отделки. Главный портал. Арх. А. М. Рухлядев.....	63
50.	Химкинский речной вокзал. Ограды. Арх. А. М. Рухлядев	65
51.	Химкинский речной вокзал. Капитель колонны главного вестибюля. Арх. А. М. Рухлядев	65

ОБЪЯСНЕНИЯ АРХИТЕКТУРНЫХ ТЕРМИНОВ

Антаблемент — верхняя часть архитектурного ордера (см.), состоящая обычно из трех горизонтальных частей: архитрава, фриза и карниза. Антаблемент поддерживается колоннами, пилястрами или стеной.

Аркада — ряд следующих одна за другой арок, опирающихся на столбы или колонны.

Аттик — стена, расположенная над карнизом, венчающим сооружение. Аттик имеет главным образом декоративное значение, на нем размещаются барельефы, надписи и другие украшения. Обычно аттик представляет собой род парапета.

Бельведер — павильон, беседка, небольшое здание или сооружение, расположенное на возвышенном месте или вершине здания, с которого открывается красивый вид.

Волюта — скульптурное украшение в виде завитка или спирали. Волюты составляют характерную составную часть ионической капители (см.), подушка которой образует на всех четырех углах обращенные вниз волюты.

Замок — замковый камень, ключ, центральный клинообразный камень каменных или кирпичных арок, сводов или перемычек, замыкающий систему клинчатых камней арки. Обычно замковый камень отличается от остальных камней несколько большими размерами или украшением.

Капитель — венчание столба, пилястра или колонны, орнаментированное в зависимости от стиля. Верхняя часть капители (абака, плита) служит для поддержания архитрава, балки, пят арки или свода и т. п.

Простейшая дорическая капитель состоит из абаки, имеющей вид квадратной плиты, и эхина, служащего переходом от более широкой абаки к стволу колонны и имеющего обычно профиль четверти окружности. Характерной особенностью ионической капители являются волюты (см.). Коринфская капитель, наиболее украшенная, имеет вместо эхина опрокинутый колокол, покрытый обычно двумя рядами акантовых листьев и волютами, примыкающими к абаке; последняя имеет вид квадрата с отсеченными углами и дугообразно вогнутыми сторонами, посредине которых помещены цветы или розетки.

Картуш — скульптурное украшение в виде щита или свитка, имеющее посередине плоское или выпуклое поле, на котором помещается герб, надпись, маска и т. п.

Лоджия — обычно достаточно глубокая, перекрытая сверху впадина, образуемая уступом внутрь наружных стен здания, как бы открытое с одной или с двух сторон внутреннее помещение здания. Лоджия отличается от балкона главным образом тем, что не выступает за пределы наружной стены здания.

Ордер — строй, порядок, закономерная система пропорций и форм, в котором архитектурные части здания соединяются между собой; в частности, система художественной обработки колонн и антаблемента. Ордера различаются по количеству составных частей, а также своими внешними формами и пропорциями. В античной архитектуре различаются пять ордеров: тосканский, дорический, ионический, коринфский и сложный (см. рис. на стр. 72).

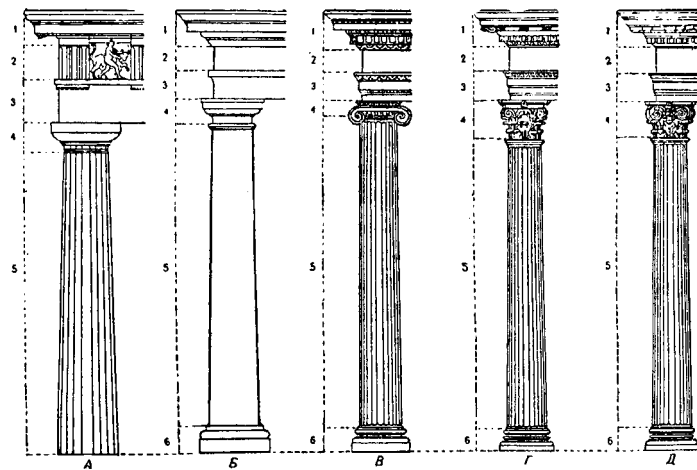
Пилоны — массивные столбы, опоры. В египетской архитектуре массивные сооружения, в виде четырехгранной усеченной пирамиды, ограничивающие с обеих сторон вход.

Пилястр(а) — столб каркаса стены, выступающий из нее приблизительно на $\frac{1}{6} - \frac{1}{4}$ своей ширины и имеющий базу и капитель, соответствующие стилю ордера; может быть также только декоративным элементом.

Портик — крытая колоннада, расположенная обычно перед входом в здание или вокруг здания.

Портал — дверной проем на фасаде здания, декорированный аркой, колоннами, пилястрами и скульптурой.

Ротонда — круглое в плане здание или помещение, большей частью перекрытое куполом. Ротонды в парках имеют обычно вместо стен колоннаду.



Архитектурные ордера: А. Дорический. Б. Тосканский.
 В. Ионический Г. Коринфский. Д. Сложный. 1—3. Антаблемент (1— карниз, 2— фриз, 3 — архитрав). 4. Капитель колонны. 5. Стержень колонны. 6. База.

Руст — форма обработки камня, при которой лицевая грань его выступает из общего поля стены, а швы, обрамляющие его, имеют вид более или менее глубоких борозд.

Сграффито — способ украшения поля стены орнаментом с плоским рельефом. Способ этот состоит в том, что на стену накладываются два, три и больше слоев штукатурки разных оттенков и цветов, а затем верхние слои выпарываются специальным инструментом, причем обнажающиеся цветные поверхности нижних слоев образуют одно или многоцветные рисунки, в зависимости от толщины слоев штукатурки возможно достигать большего или меньшего рельефа.

Сухарики — архитектурный профиль, облом в виде прямоугольных зубчатых выступов, чередующихся выемками. Сухарики помещаются обыкновенно под выносной плитой карниза. Другие названия: дентикулы или зубчики.

Стилобат — постамент, подножие, на котором установлена колоннада, здание, сооружение.

Фриз — средняя горизонтальная полоса античного антаблемента между архитравом и карнизом. Фризом называется также пояс на верхней части стены под карнизом.

Фронтон — увенчание фасада здания, имеющее чаще всего форму треугольника, ограниченного с боков двумя наклонными карнизами, параллельными скатам крыши, а снизу главным карнизом здания. Кроме треугольной формы, фронтоны бывают циркульные, лучковые, разорванные и т. п. Фронтонами украшаются также окна и двери.

Эркер — выступ на фасаде на высоту одного или нескольких этажей, составляющий продолжение внутреннего помещения и имеющий наружные стены, пол и потолок. Сверху эркер покрыт крышей или представляет открытый балкон для вышележащего этажа.

2 руб. 50 коп.

11230

1911

11

11

