

Канал Москва–Волга

и реконструкция набережных Москвы-реки в 1930-е годы

Юлия Старостенко, кандидат архитектуры

Сегодня, когда осознан рекреационный потенциал территорий, прилегающих к Москве-реке, задача благоустройства даже отдаленных от центра набережных и их включение в систему доступных для пешеходов пространств становится все более актуальной. Свидетельство тому – масштабный проект «Москва-река», в рамках которого уже проведен первый этап конкурса на разработку концепции градостроительного развития территорий, прилегающих к Москве-реке в границах города. Между тем Москва-река, одетая в гранитные набережные, с перекинутыми над ней мостами, обрела этот привычный сегодня облик лишь в 1930-е гг. в связи с сооружением канала Москва–Волга (с 1947 г. и по настоящее время – канал имени Москвы).

Берега Москвы-реки, которая веками была средством сообщения и источником воды для города, не рассматривались как территории, подлежащие благоустройству и архитектурному оформлению. Начавшееся в XVIII в. строительство деревянных набережных имело целью укрепление берегов. И хотя в конце того же столетия началась облицовка диким камнем набережной перед Кремлем, а следом за ней и набережной у Воспитательного дома, самой выразительной с точки зрения архитектурного решения долгое время оставалась Голицынская набережная с двумя беседками-ротондами и подпорной стенкой, устроенная в 1796–1801 гг. по проекту М.Ф. Казакова в парке при Голицынской больнице (ныне 1-я Градская).

К середине XIX в., когда в связи с восстановлением города после пожара 1812 г. оба берега Москвы-реки между Большим Каменным и более поздним

Большим Устьинским мостом были укреплены каменными подпорными стенками со сходами и съездами к реке, сама река уже практически перестала быть судоходной. Устройство Бабьегородской и Краснохолмской плотин не смогло коренным образом изменить ситуацию. Промышленный бум привел к активному строительству фабрик и заводов, для работы которых была необходима вода. Закономерным итогом этих процессов стало превращение берегов Москвы-реки в обширную промышленную зону и истощение водных ресурсов.

На протяжении долгого времени все связанные с преобразованием Москвы-реки гидротехнические проекты преследовали две ключевые цели: предотвращение наводнений, ставших регулярными и разрушительными бедствиями в связи со сведением лесов в верхнем течении реки, – с одной стороны, и нормализацию водоснабжения города – с другой.

Старейший Мытищинский водопровод, устройство которого началось еще при Екатерине II, и Москворецкий водопровод, сооруженный в первые годы XX в., не могли обеспечить город достаточным количеством воды. В 1913–1915 гг. Управление Московских водопроводов проводило изыскания в верховьях Волги и среднем течении Оки, целью которых был выбор нового источника водоснабжения. Особое внимание при этом уделялось вопросу возможного устройства водохранилищ, однако дальше изысканий дело тогда не продвинулось. Но в 1920-е гг. именно идея устройства водохранилищ в верхнем течении Волги стала рассматриваться как один из вариантов решения проблемы водоснабжения. Вопрос использования волжской воды не раз обсуждался на проводившихся в те годы Водопроводных и санитарно-технических съездах, в том числе на съезде в Москве (1922) и на съезде в Ростове-на-Дону (1929).

В 1929 г. Мосводопровод и немецкая фирма Сименс-Бауунион, которая незадолго до этого предложила проект метрополитена для Москвы, совместно разработали проект дополнительного питания Москвы-реки водой из Оки по металлическому трубопроводу. Однако финансовые и технические

сложности помешали осуществлению этого проекта. Вместо него был разработан «запрудный» вариант, предполагавший устройство трех водохранилищ на реках Истре, Рузе и в верхнем течении реки Москвы. В рамках осуществления этого проекта немецкой фирмой было начато строительство Истринской плотины, но работы шли крайне медленно.

Между тем форсированное развитие московской промышленности в связи с началом индустриализации на рубеже 1920–1930-х гг. лишь усугубило так и не решенные проблемы водоснабжения столицы. Идея устройства водохранилищ не только оказалась востребована, но и развилась в идею строительства грандиозного гидротехнического сооружения – канала Москва–Волга.

Точкой отсчета в истории идеи устройства канала Москва–Волга, так же как и многих других мероприятий, связанных с реконструкцией Москвы, принято считать постановление июньского Пленума ЦК ВКП(б) 1931 г. «О московском городском хозяйстве и о развитии городского хозяйства СССР». Однако эта идея прорабатывалась заранее, поскольку еще 23 мая 1931 г. «комиссия Политбюро ЦК ВКП(б), рассмотрев... предложения инж. Авдеева, пришла к убеждению, что проект соединения р. Москвы с р. Волгой реален и осуществим». Как и другие замыслы эпохи (генеральный план, метрополитен и т.п.), в процессе детальной разработки идея устройства канала претерпела значительные изменения, а имя инженера, предложившего первоначальный проект, как и работы, проводившиеся фирмой Сименс-Бауунион, были преданы забвению.

Проект В.Н. Авдеева предполагал сооружение канала длиной 230 км, по которому вода из Волги, запруженной у города Старицы, должна была самотеком поступать в Москву. Одним из главных недостатков этого варианта считалась необходимость слишком масштабных земляных работ. В октябре 1931 г. было создано Управление строительства канала Москва–Волга. Под руководством инженера А.Н. Комаровского были разработаны еще два варианта – более коротких по протяженности, предусматривавших

устройство системы насосных станций, призванных компенсировать разницу в уровне рек. Согласно первому варианту канал должен был начинаться от устья реки Шоши, согласно второму – от устья реки Дубны и идти на город Дмитров. При этом так называемый Дмитровский вариант трассировки канала, который и был в итоге утвержден 1 июня 1932 г., полностью исключал самотек и предусматривал отдельную подачу в город воды, предназначенной для водоснабжения и судоходства.

Сооружение канала предполагало строительство в черте города или непосредственно рядом с ним плотин, шлюзов, туннелей и мостов, а также коренное переустройство набережных и мостов в центре города, поскольку только Бородинский и самый последний по времени возведения Даниловский мост имели достаточные подмостные габариты, способные обеспечить их нормальное функционирование при проектируемом подъеме воды в реке на несколько метров. Реконструкция мостов требовала также перепланировки прилегающих проездов. При этом все работы, в том числе и работы по разбору Бабьегородской и Краснохолмской плотин, необходимо было закончить до завершения работ по сооружению Перервенского гидроузла, который должен был поднять уровень Москвы-реки до проектируемой отметки в 120 м над уровнем моря.

Уже в 1932 г. начались работы по сооружению набережных нового типа, в первую очередь были реконструированы Москворецкая и Раушская набережные. Как сообщал год спустя журнал «Строительство Москвы»: «Строятся 4 набережные: Котельническая, Гончарная, Причальная и Берсеневская». Тогда же начались работы на Ростовской и Смоленской набережных. Все набережные должны были получить откосы с гранитной облицовкой, гранитными парапетами и ступенчатыми сходами к реке, украшенными скульптурными фигурами. Особое внимание уделялось конструктивному решению подпорных стенок и откосов, поскольку насущными оставались как проблема расширения проездов по набережным,

так и задача сохранения максимально возможной ширины русла реки при повсеместном укреплении ее берегов.

В 1933 г. необходимость постройки монументальных набережных и приведения в порядок проездов по ним в первую очередь в центре города объяснялась требованием «оформления берегов в очередности от центра города к периферии». Все очевидней становилась неизбежность сноса старой застройки в связи с мероприятиями по реконструкции проездов по набережным и подъездов к реконструируемым и вновь строящимся мостам, тем более что старая застройка не соответствовала утверждавшемуся новому эстетическому идеалу и новому масштабу города. Еще одним аргументом было намечавшееся на набережных «капитальное строительство отдельных крупных зданий общесоюзного значения». В самом центре столицы, в продолжение традиции, заложенной строительством в начале 1930-х гг. Дома ЦИК и СНК – «Дома на набережной», на реку должны были раскрываться ансамбли важнейших вновь сооружаемых общественных зданий-гигантов – Дворца Советов, Дворца Техники и многих других. Москву пытались уподобить прежней столице, императорскому Санкт-Петербургу, – не только путем прокладки новых широких улиц, спрямления и расширения прежних, но и путем перенесения акцента в застройке города на реку.

На рубеже 1933–1934 гг. было объявлено о переносе «центра тяжести дальнейшего жилстроительства» на набережные Москвы-реки, которая мыслилась уже не иначе как одна из главных магистралей города. Было принято решение о застройке Ростовской, Гончарной, Котельнической и Смоленской набережных грандиозными жилыми домами. Проекты застройки разрабатывали А.В. Щусев, З.М. Розенфельд, Д.Ф. Фридман, К.С. Мельников и многие другие известные архитекторы той эпохи. Согласно проектам, на высоком берегу Москвы-реки должны были появиться многоэтажные монументальные здания, парадные зеленые партеры и т.п.

Изначально предполагалась, что реконструкция берегов Москвы-реки станет комплексной и будет включать: «1) оформление конструкции самой

набережной; 2) оформление набережной как городской магистрали для проезда экипажей и возможности использования территории набережной в качестве места отдыха и спорта; 3) оформление застроек по набережной». Однако на практике так комплексно задача, как правило, не решалась. Необходимость укрепления берегов во многом способствовала тому, что ко времени официального открытия канала летом 1937 г. в черте города берега Москвы-реки, а чуть позже и Яузы, были одеты в гранит. Также были реконструированы или перестроены основные мосты через Москву-реку и Вodoотводной канал. В то же время грандиозные проекты, предполагавшие комплексную застройку набережных ведомственными жилыми домами, или так и не были реализованы, или были осуществлены лишь фрагментарно. Примером тому может служить Ростовская набережная, где из всего грандиозного комплекса был выстроен только один дом, известный как «дом архитекторов».

Задача использования набережных в качестве зоны отдыха и спорта в полной мере решалась только в Центральном парке культуры и отдыха (ЦПКиО) им. Горького, где берег напротив главного партера был оформлен сложной системой сходов, ступеней и даже трибун. В то же время постановление о сооружении канала Москва–Волга привело к появлению целого ряда грандиозных проектов расширения парка, рассматривавшегося как один из зеленых клиньев Москвы. Согласно некоторым, на месте Лужников, которые должны были стать частью парка, предполагалось создать грандиозный водоем или гидропарк. Самым фантастическим был проект 1940 г., разработанный главным архитектором ЦПКиО А.В. Власовым, в соответствии с которым этот водоем должны были украсить искусственные насыпные острова в виде карты мира.

Многие другие проекты, связанные с обводнением Москвы, также остались нереализованными. Так, из всех запроектированных спрямлений Москвы-реки были осуществлены только два: Хорошевское и Карамышевское на северо-западе города. Дорогомиловское и Андреевское

спрямления – каналы, по которым должно было осуществляться грузовое движение в обход центра столицы, так и не были построены. Представляется любопытным тот факт, что еще в 1920-е гг. по Андреевскому оврагу планировалось пустить трассу дополнительного водоотводного канала, который наряду с работами по «облесению» верхнего течения Москвы-реки должен был способствовать регулированию уровня воды в реке и снижению риска наводнений. Из масштабных замыслов 1930-х гг. также не были реализованы проекты Северного и Восточного каналов, которые должны были заключить Москву в водное кольцо и соединить Яузу с Химкинским водохранилищем. Рядом с Химкинским водохранилищем намечалось устроить парк с грандиозными каскадами и водопадами, который должен был затмить собой Петергоф, но дальше проекта дело не продвинулось.

На берегу Химкинского водохранилища по проекту А.М. Рухлядева было возведено одно из самых знаковых сооружений канала Москва–Волга – Северный речной вокзал. На майоликовых панно, украсивших его фасад, были запечатлены не только Днепрогэс, Дворец Советов, театр Красной Армии и станция «Киевская» московского метро, но и панорама канала, воспроизводившая панно, созданное для советского павильона на Всемирной выставке 1937 г. в Париже.

Сегодня уже невозможно представить Москву без метро, но также трудно представить столицу без канала, который теперь носит ее имя. Его основные сооружения, среди которых знаменитый шлюз № 3 с каравеллами Колумба, находятся за пределами города, но набережные, мосты и отдельные здания, выстроенные на набережных в конце 1930-х гг., напоминают о событиях той эпохи и о том, что в 1937 г. течение Москвы-реки изменилось навсегда. Тогда архитекторам было незнакомо понятие «средовой подход». Рассматривая Москву-реку как парадную магистраль столицы, они, скорее всего, и не задумывались о том, как скажется на реке осуществление спроектированных ими грандиозных зданий. Изучение этого опыта, с одной стороны, и признание ценности сохранившихся с 1930-х гг. сооружений, с

другой, могут помочь в формировании концепции развития московских набережных. Ведь во многом благодаря именно той реконструкции набережные Москвы-реки могут стать такими же удивительными и интересными для москвичей, какими стали для парижан набережные Сены.