

АРХИТЕКТУРА САНКТ-ПЕТЕРБУРГА ИЛИ 2 ПРИОРИТЕТ ОБОБЩЕННЫХ СРЕДСТВ УПРАВЛЕНИЯ

Трудно найти человека, посетившего Санкт-Петербург и оставшегося после встречи с ним полностью равнодушным, и если даже таковые люди есть, то они немногочисленны. Несомненно все гости Северной столицы при соприкосновении с архитектурой или точнее застывшей в камне музыкой города брали какие-то свои аккорды и несли их в сердце на протяжении всей жизни. А если человеку что-то отпечатывается на сердце, он непременно хочет больше узнать об этом мастере и его инструменте, что так искусно оставил в нем этот след. В случае с Питером на помощь набегут экскурсоводы, гиды и будут продавать шаблоны истории города. Именно эти шаблоны являются клеем мастера, в оригинальности которого не дадут усомниться толпы гуманитарных профессоров, профессиональных титулованных историков и т.д. Но если выкинуть титулы пропагандистов, если остановить инерцию мышления и попробовать трезво взглянуть с другой стороны, то можно заметить искусную подмену мастера.

Данная статья, даст больше вопросов, чем ответов. Но ведь правильно поставленный вопрос - это уже половина ответа. Так что приступим к синтезированию первой половины ответа на вопрос: "Какой была история Санкт-Петербурга?".

Об истории любого города можно судить по разным источникам: письма, книги, дома, бытовые приборы и т.д. Все они пропитаны информацией, только расположена она на разных материальных носителях и сохранность их по-разному зависит от времени. И если мы хотим узнать об истории города, то нам необходимо, как минимум, обратиться к носителю, у которого период сохранности его структуры равен или больше периода времени от интересующего нас момента до настоящего. То есть, если запас устойчивости структуры, несущей определенную информацию, выше, значит, и процесс передачи данной информации от данной структуры тоже выше. По этой причине в качестве "гида" в историю Санкт-Петербурга выбрана его архитектура, а точнее - Исаакиевский собор.

Исаакиевский собор

Исаакиевский собор в современном виде - это четвертая реконструкция. Первая Исаакиевская церковь (первые конструкции не являлись собором) была создана в 1707 году. Вторая Исаакиевская церковь, в камне, была заложена в 1717 году, так как первая к тому времени уже обветшала. При Екатерине II в 1766-68 годах начали строить третий Храм во имя Исаакия и в 1802 году он был завершен. В 1858 была закончена четвертая конструкция собора. Основные даты строительства четвертого здания:

- 1818 год - был утверждён проект;
- 1828 год - начало установки первых колонн;
- 1837 год - установка верхних колонн;
- 1838 год - начато золочение куполов, которое длилось до 1841 года;
- 1858 год - освящение собора.

Это историческая выжимка из википедии, которая отражает официальную точку зрения. Теперь перейдем к фактам, которые не вписываются в официальную картину мира и по этой причине обделены вниманием.

Не состыковки в документально-художественных произведениях.

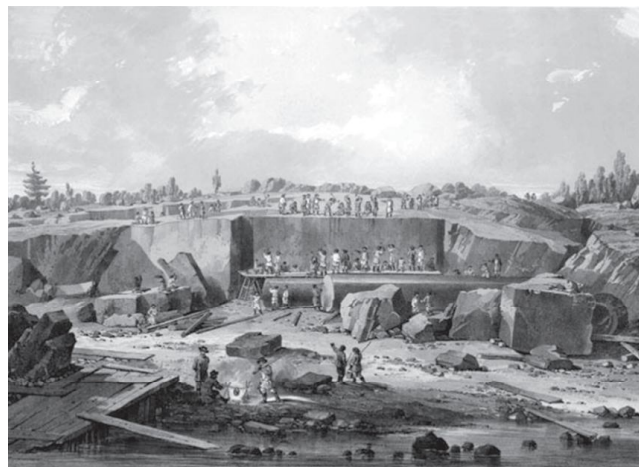
В 1836 году в Париже (ну, а где же еще?) выходит в свет книга об Александровской колонне, открытие которой состоялось в 1834 году. В книге есть литография Александровской Колонны, где на дальнем плане гравюры хорошо прорисован Исаакиевский собор. Но это был 1836 год, а по официальным данным в 1837-м году только начата установка верхних колонн. Не состыковка. Патерсен на кар-

тине "Вид на Исаакиевский мост и Сенатскую площадь со стороны Васильевского острова", 1803 г. изобразил готовый собор за 55 лет до окончания его строительства. Не состыковка. На рисунке И. И. Шарлеманя (1840-е г.) изображена служба в полностью готовом соборе, "освящение" которого состоится только 30 мая 1858 года, в день рождения Петра I. Не состыковка. На рисунке Монферрана (а это и есть официальный архитектор собора), где ещё не установлены верхние колонны, мы видим старый шпиль Адмиралтейства, который был разобран в 1806 году и перестроен в более удлиненном виде. И снова не состыковка.

Еще можно привести около десятка ляпов и не состыковок в литографиях и художественных картинах, но всё же это не такие весомые аргументы, что бы с их помощью раскатать столп официальной истории. Всегда можно сослаться на фантазию и художественный вымысел авторов или еще как-то притянуть за уши. Так что перейдем к тяжелым аргументам, а именно технологии строительства.

Не состыковки в технологии строительства.

Одно из первых, что бросается в глаза - гигантские колонны собора. Бросаются они не только из-за их размера, но и из-за качества обработки камня. Колонны идеально круглые, гладкие и одинаковые, как капли воды (что тоже не мало важно). Технология обработки камня осталась не ясной,



конкретного её описания нет, только расплывчатые фразы: ручная обработка, полировка и колоссальное количество жизней рабочих, в общем, фразы которыми и откупается официальная история. Теоретически такой объект, как колонна весом несколько десятков тонн, можно сделать вручную, если очень долго и скрупулёзно возиться. Но любое неверное движение резцом оставит глубокую царапину или скол (а сколы - неизбежны), исправить который будет очень сложно, если вообще возможно. А вот повторить за короткое время эту операцию по изготовлению 112 раз - действительно невозможно. Ладно, будем смотреть на это сквозь пальцы, мол свезли со всей России сотни тысяч мужиков, они все набросились на горную глыбу и топорами, ломами, кувалдами вырубили 112 идеальных круглых (а это и в наш век не так уж и просто сделать) колонн. Беглый взгляд на литографию (а по сути отражение технологического процесса) с карьера и сразу еще вопросы всплывают: 1) где эти тысячи рабочих?, 2) где инфраструктура, временные технологические сооружения, ограждение и т.п. (возле воды котелок на костре - это центральная кухня?) 3) Как колонны, сразу круглыми, вытаскивают из каменоломен? 4) Где транспортные коммуникации?

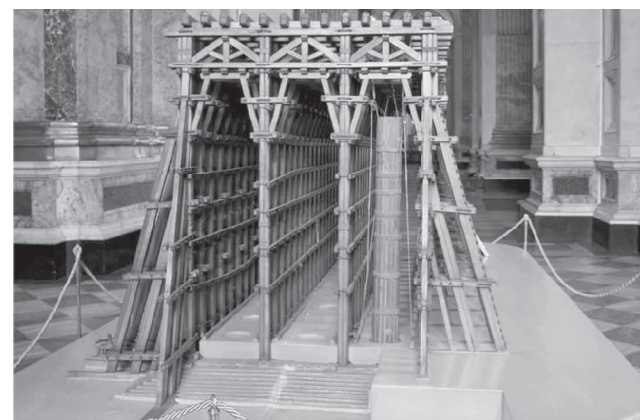
А вот транспортировка колонн тоже побуждает задать вопросы. Вес одной колонны составляет 114 тонн, а это чуть меньше, чем вес паровоза "Иосиф Сталин". Монолиты колонн скатывали на морской берег, где их грузили на баржи. Каждое судно буксировалось двумя пароходами до пристани в Петербурге. Там монолиты выгружали и перевозили



по специальному рельсовому пути (которого и нет на гравюрах Монферрана) на строительную площадку для их окончательной обработки. Смотря на литографии Монферрана, можно только удивляться мускульной силе людей того времени, точно, "богатыри не мы". Для подъема колонн используют "оригинальную" (волшебное слово - , сказал, и все вопросы сразу отпали) конструкцию. Но чтобы установить такую колонну, нужен кран как минимум с таким же противовесом (114 тонн). Но противовеса в рекламируемой нам конструкции нет. Есть только бревно, ролики и веревки. Есть также размытое объяснение, упорно рекомендуемое считать, что подымали колонны по желобам с помощью тросов. А устанавливали их на место с помощью опять же "оригинального" механизма, состоящего из двух частей, в основании которого были вставлены шары.

Рассмотрим еще один факт. Если обходить этот собор по кругу, то со стороны Вознесенского проспекта мы увидим колонны, поврежденные снарядами немецкой артиллерии в годы Великой Отечественной войны. Эти колонны не ремонтировались, хотя в Исаакиевском Соборе в 1950-60 годах была проведена реставрация, и наличие следов от попадания снарядов в колоннах говорит о том, что мы сейчас не владеем технологиями ремонта монолитных изделий из гранита. Наши возможности по ремонту ограничиваются шпаклёвкой и покраской оштукатуренных стен.

Однако этот Собор примечателен ещё и тем, что в основании некоторых колонн имеются заплатки из гранита. Таких заплат со стороны Вознесенского проспекта - четыре. Если Вы видели, как устанавливают заплатки на асфальт, то Вы можете себе



представить процесс установки подобной заплатки в заготовку колонны. Почему "в заготовку"? Потому что установить такую заплату возможно только на этапе изготовления колонны, чтобы заместить дефекты, выявленные в ходе обработки цельного куска гранита - будущей колонны. Такую операцию невозможно проделать вручную. А если судить по массе колонны, чистоте обработки и шлифовки колонны, то можно сделать вполне очевидный вывод о применении машинной технологии. По-другому, т.е. вручную, так обработать колонну невозможно. Инструмент должен быть твердосплавным и иметь большую скорость работы относительно изделия, поэтому говорить о паровом или водяном приводе