



«Сообразный первопрестольной вид»



Татьяна ТИХОНОВА

Tatyana Yu. TIKHONOVA

«An Appearance Consistent with the Capital City»

(текст статьи на англ. яз. – English text of
the article – p. 235)

120 лет назад император Николай II дал зелёный свет проекту строительства Московской окружной железной дороги. Уникальность этой дороги состояла в том, что она, будучи объектом городской среды первопрестольной столицы, должна была иметь подобающий статусным целям архитектурный ансамбль зданий, вокзалов, инфраструктурных сооружений, мостов, выполнять пассажирские и грузовые перевозки, отвечающие потребностям населения. В статье показаны основные этапы реализации проекта, особенности архитектурных решений, ретроспекция развития кольцевой железнодорожной системы вплоть до наших дней, включая наиболее крупные реконструкционные и модернизационные работы последних лет.

Ключевые слова: Москва, окружная железная дорога, история, строительство, архитектура, творцы, станции, мосты, реконструкция.

Тихонова Татьяна Юрьевна – кандидат философских наук, доцент кафедры «Сервис и туризм» Московского государственного университета путей сообщения (МИИТ), Москва, Россия.

Одним из уникальных сооружений системы железнодорожного транспорта в начале прошлого века стала Московская окружная железная дорога (МОЖД). Её строительство было санкционировано императором Николаем II в 1897 году (7 ноября 1897 г. на особом правительственном совещании с участием императора Николая II было признано «желательным приступить к постройке Московской Окружной железной дороги» – прим. ред.).

В конкурсе на строительство железной дороги вокруг Москвы победил проект архитектора Петра Рашевского. Стройка длилась шесть лет – с 1903 по 1908 год. За это время было сооружено двухпутное железнодорожное кольцо длиной в 50,6 версты, что составляет примерно 54 километра.

Окружная железная дорога имела огромное государственное значение, поэтому к её строительству были привлечены ведущие российские инженеры и архитекторы. На расходы не скупились, потому что Николай II собственноручно начертил на титульном листе проекта Рашевского: «Дорога должна иметь сообразный первопрестольной столице вид». Проектированием мостов занимались известные всей Европе инженеры-мостостроители Н. А. Беллюбский и Л. Д. Проскураков, за архитек-



МОЖД. Воркута. 1907–1908.

турную концепцию сооружений отвечал профессор архитектуры, действительный член Академии художеств А. Н. Померанцев.

ВИЗИТНЫЕ КАРТОЧКИ ТВОРЦОВ

Александр Никанорович Померанцев (1849–1918) в 1874 году закончил Московское училище живописи, ваяния и зодчества, после чего поступил на архитектурное отделение Императорской Академии художеств в Петербурге, закончив ее с золотой медалью 1-й степени за проект «Вокзал в парке вблизи столицы». В 1887 году получил звание академика архитектуры. Померанцев преподавал в академии, параллельно с января 1897 года занимал должность архитектора училищного совета при Синоде.

В 1895–1896 годах являлся главным архитектором Всероссийской промышленной выставки в Нижнем Новгороде. Им выполнены генплан выставки и проекты основных павильонов (Главный, Среднеазиатский, Машинный, Искусств). Большинство его проектов имело новаторские для 1890-х металлические каркасы, которые разработал В. Г. Шухов. Наиболее известным из сооружений А. Н. Померанцева стали Верхние торговые ряды (более позднее название — ГУМ), построенные в Москве в 1889–1893 годах — проект, победивший в открытом конкурсе и дополнивший ансамбль зданий в «русском» стиле близ Красной площади. Он же выполнил архитектурную часть памятника Александру III близ храма

Христа Спасителя (установлен в 1900, снесён в 1918 году), спроектировал три собора в память Александра Невского — в Москве, Петербурге и Софии.

Николай Аполлонович Белелюбский (1845–1922) в 1867 году окончил Петербургский институт инженеров путей сообщения, с 1873-го — профессор этого института. По его проектам построен ряд крупных металлических железнодорожных мостов через Волгу, Днепр, Обь, Белую и другие реки. Белелюбский разработал способ быстрой замены деревянных конструкций мостов металлическими без перерыва движения, внёс существенные улучшения в конструкции металлических пролётных строений. Руководил первой в России испытательной лабораторией строительных материалов. Предложенные им методы испытаний материалов вошли в международную практику. Большая заслуга принадлежит ему в изучении механических свойств железобетона. Опубликованный профессором «Курс строительной механики» стал первым полным курсом на русском языке по этой дисциплине. Лично Н. А. Белелюбским и под его руководством разработано свыше 100 проектов больших мостов.

Лавр Дмитриевич Проскураков (1858–1926) после успешного окончания Петербургского института путей сообщения в 1884 году получает место в министерстве путей сообщения, в службе, ведающей железными дорогами. Затем возвращается в институт на



преподавательскую и исследовательскую работу. Защитив докторскую диссертацию, он за короткое время становится известным учёным и специалистом в области строительной механики, при этом больше всего его привлекает проблема мостов. Впоследствии Л. Д. Проскуряков становится профессором Императорского Московского инженерного училища (МИИТ).

Он первый в Европе отказался от сложных по конструкции и расчётам многорешётчатых мостовых ферм. Спроектировав ферму с одной треугольной мощной решеткой и на основе этого новшества построив в 1887 году железнодорожный мост через р. Сулу, Проскуряков положил начало новому направлению в мостостроении.

Все научно-практические изыскания инженера были направлены на создание идеального мостового сооружения. И оно родилось. Им стал построенный по его расчётам в 1898 году мост через Енисей. В проекте пролётного строения (144,5 м), как констатировали учёные, Проскуряков применил совершенно новую конструкцию — оригинальную шпренгельную ферму, за что и получил на Парижской выставке 1900 года высшую награду — Большую золотую медаль.

АРХИТЕКТУРНОЕ ЕДИНСТВО

Станционные строения Окружной железной дороги, проходящей по территории столицы, различны по характеру форм и деталей, однако близки по архитектурному стилю. Единству стиля способствуют небольшие по нынешним понятиям размеры построек, их камерность, соизмеримость деталей с общими объёмами.

Станции Московской окружной представляли собой целые комплексы построек различного назначения. Многие из объектов не дошли до нашего времени, но сохранившиеся здания представляют сейчас архитектурную ценность. Станции были спроектированы под руководством архитекторов А. Н. Померанцева и Н. В. Марковникова, при участии И. М. Рыбина.

Ансамбль Московской окружной железной дороги является уникальным для России примером: по своему первоначальному расположению за чертой города и составу зданий и сооружений, относящихся к пригородным, он не мог считаться принадлежностью первопрестольной, но воспринимался, тем не менее,

как исключительно городской ансамбль (единственный реализованный проект такого рода в России), призванный служить «к украшению города».

Все пассажирские здания располагались внутри кольца, со стороны города, а товарные платформы, пакгаузы, станционные пути — с внешней стороны. Отсчёт верст новой железной дороги начинался от точки её пересечения с Николаевской железной дорогой, по часовой стрелке. Малое кольцо получилось не совсем круглое. На северо-западе оно оттягивается на 12 километров, а на юге проходит в пяти километрах от Кремля.

19 июля 1908 года по Окружной прошёл первый поезд. Строители передали объект управлению Николаевской железной дороги, началась его эксплуатация.

Уже тогда современники понимали уникальность осуществленного проекта. Был издан красивейший альбом сооружений МОЖД, куда вошли лучшие образцы архитектурно-строительного искусства.

Большинство станций и сооружений возводилось по типовым проектам (исключение — Лихоборы и Воробьёвы горы) — в красном кирпиче с белыми деталями и черепичными крышами. Черепица закупалась в Варшаве. Станции были оборудованы специально изготовленной мебелью из дуба, электрическими часами фирмы «Павел Буре» (единственный сохранившийся оригинальный экземпляр этих часов находится в кабинете начальника станции Пресня). Освещались пристанционные территории распыленным газом по системе инженера Кржеминского.

В комплекс входили билетные кассы, залы ожидания. Помещения отапливались голландскими и русскими печами, было проведено электричество. Все было современное, передовое — телефонная линия фирмы «Л. М. Эрикссон и компания», электрожелезная система Вебб—Томпсона с семафорами, системы управления движением Макс—Юделя.

На станциях открывались буфеты с ледниками для хранения провизии, а также «отхожие места каменные, отопляемые». Здесь трудилась целая армия — стрелочники, станционные сторожа, телеграфисты, конторщики, ламповщики.

Непременным украшением станций стали садики. Были изданы путеводители и альбомы с историей Москвы и описанием исторических памятников и торгово-промышленных заве-



К. Фишер. Станция Воробьевы горы 1907 г.

дений, находящихся в окрестностях Москвы и прилегающих к кольцу дороги, с рисунками и картой.

В целом архитектурный ансамбль МОЖД выдержан в стиле русского модерна.

Модерн в переводе с французского означает «современный». В разных странах этот стиль называли по-своему. Во Франции — ар-нуво, в США — тиффани, в Германии — югендштил. Модерн стал последним классическим архитектурным стилем. Он возник на рубеже XIX—XX веков и существовал очень недолго — около двадцати лет.

Характерными чертами для модерна стали замена четких геометрических форм более сглаженными и плавными линиями, присущими живой природе; использование новых материалов и технологий (применение бетона, металла и стекла), а также большого количества декоративных элементов как при оформлении фасадов, так и при внутренней отделке интерьеров. Причем в основном это были растительные орнаменты (ирисы, выющиеся растения, водоросли), фигуры животных — всё, что связано с природой. В раннем модерне часто декор был даже излишне обильным, в отличие от позднего, ориентированного на лаконичность используемых украшений. Модерн стал стилем, который совмещал в себе стремление совместить практичность и искусство, сделать прекрасным привычное и повседневное.

Сложные по объёмам здания в стиле модерн компактны и рассчитаны на круговое восприятие как скульптура. Все четырнадцать станций с прилегающими к ним многочисленными сооружениями и два остановочных пункта (Потылиха и Военное поле) возводи-



Лихоборы.

лись по единому архитектурному замыслу. Многие здания поэтому могут показаться похожими, но напомним, что изначальная идея строительства предполагала в декоре фасадов отразить особенности местности. Это удалось сделать. Каждая станция — как бы концентрированный архитектурный образ особенностей той местности, где она располагалась.

«ВСЕМ СЁСТРАМ ПО СЕРЬГАМ»

Станция Лихоборы проектировалась как центральная на Московской окружной железной дороге. В 1900-х здесь был построен большой комплекс сооружений. По характеру работы — это участковая станция II класса. Расположена на 52-м километре кольца.

Помимо пассажирского павильона, паровозного депо здесь были размещены мастерские для ремонта паровозов и вагонов, нефтекачка, кузница, дома управляющего дорогой, машинистов и другие.

Станция открыта в 1908 году и своим названием обязана деревням Верхние и Нижние Лихоборы, между которыми и прошла линия. Уцелели станционные здания вдоль пр. Черепановых: на фасаде бывшего дома начальника участка тяги в небольшой нише между двух окон символ мудрости — фигурка совы, далее хорошо сохранившийся вокзал. «Дому с совой» приписывают авторство знаменитого архитектора Ф. О. Шехтеля.

При локомотивном депо «Лихоборы» — поделим этот момент — находится музей Московской окружной железной дороги.

Угрешская, девятая по счету и вторая по значимости станция Окружной, стоит диаметрально противоположно станции Лихоборы. На Угрешской сохранился целый поселок из



жилых домов и служебных построек: вокзал, жилые дома, баня, приёмный покой, дом помощника начальника службы пути. На противоположной стороне станции находятся водонапорная башня и постройки военного продовольственного пункта.

Станция Угрешская названа по близлежащему Николо-Угрешскому монастырю, основанному в 1380 году Дмитрием Донским. В её облике частично отражены формы монастырских сооружений.

Эта местность считалась «самой безлюдной и глухой» частью Окружной. Видимо, поэтому она производила сильное впечатление на современников, оставивших огромное количество заметок именно об этой станции.

Некий журналист с инициалами В.Г. писал о первой поездке 1908 года: «Пересекли Семёновскую соединительную линию Московско-Казанской железной дороги, вступаем окончательно в области болот, свалок и всякой мерзости. Справа поля орошения, старые городские бойни, свалки, от которых дышать нельзя, а слева холерное кладбище, еще какое-то кладбище, новые свалки, Сукино болото. И посредине этих зловонных палестин красуется станция...».

За жилыми домами (Угрешский пр., 6) стоит перестроенное здание бани, рядом с которым усилиями местных байкеров вот уже несколько лет создается неформальный музей железнодорожного транспорта. Сначала появился узкоколейный поезд из тепловоза ТУ6А и пассажирского вагона ПВ-40, зимой 2013 года к нему добавился настоящий раритет — вагон метро типа А выпуска 1935 года.

На противоположной стороне станции стоит водонапорная башня (Угрешская ул., дом 3, стр. 5), построенная по типовому проекту по мотивам готической архитектуры. Башня находится на территории военного сборного пункта, по заказу которого в 2012–2013 годах проведена ее научная реставрация, и теперь она может считаться лучшей по сохранности постройкой Окружной.

Рядом с башней, за бетонным забором, находится военный продовольственный пункт для питания солдат из воинских эшелонов. Его составляют оформленные в стиле модерн кухня, столовая на 600 человек, хлебопекарня, склады, дом коменданта, казарма для команды, а также «отхожее место на 52 очка». Все здания доступны для внешнего осмотра.

Станция Воробьевы горы находится в местности Лужники, получившей свое название от заливных лугов, затапливавшихся во время весенних разливов Москва-реки. Станция обслуживала соединительную ветвь с Брянской железной дорогой, которая начиналась от остановочного пункта Потылиха.

Железная дорога проходит через Лужники по высокой насыпи. Связано это с частыми затоплениями, могущими повредить пути и прервать движение поездов. Вторая причина для строительства насыпи — слишком большие уклоны, которые пришлось бы устраивать для пропуска путей в одном уровне с окружающей местностью.

Такое расположение путей обусловило необходимость подъёма пассажиров на уровень насыпи для выхода к поездам. Для этого внутри здания вокзала была устроена лестница, а для выхода на платформу служил второй этаж. Пассажиры попадали на платформу по металлическому мостику консольной системы. Он был перекрыт лёгким навесом полукруглой формы, опирающимся на изящные колонки с коринфскими капителями.

Вокзал на Воробьевых горах объединял в себе все станционные здания. В нем находились пассажирские залы I, II и III классов, багажные помещения, контора начальника станции, служебные квартиры, телеграф и единственный на всем кольце буфет. Станция, расположенная в историческом районе столицы — на Хамовническом поле, в непосредственной близости от Новодевичьего монастыря, — яркий пример псевдорусского направления модерна начала XX века. Проект вокзального комплекса учитывал стилистику находящегося по соседству исторического памятника XVI века.

Канатчиково — участковая станция III класса расположена на 34-м км кольца. От нее отходили соединительные ветви на Павелецкое направление. Станция находится в непосредственной близости к историческому центру столицы, примерно в 5 километрах от Московского Кремля. Железнодорожные пути уходят в Гагаринский тоннель — один из самых длинных в городе и единственный на Окружной.

На станции сохранились вокзал, два жилых дома, пост центрального управления стрелками и сигналами, заброшенная путевая полуказарма. Лет десять назад был еще и сторожевой дом, но он снесен, на его месте новое здание.



Пассажирское здание на станции Угрешская 1907.

Вокзал — это двухэтажное здание с полуколоннами, арочными окнами, карнизами и даже двумя изображениями львиных голов по сторонам от входных дверей. Уцелели названия станции, выполненные «фирменным» шрифтом в стиле модерн. Над входом табличка с указанием высоты объекта над уровнем моря — 66,3 сажени.

Внутри было три больших зала, сильно отличавшихся друг от друга. В зале первого класса в углу поблескивал огромный иконостас, стояли мягкие диваны в белых полотняных чехлах. Во втором классе диваны тоже были, но жесткие, деревянные. В зале третьего класса совсем не было мебели.

Перед вокзалом сохранилась пассажирская платформа с пакгаузом и фонарями 1908 года. Кажущиеся старинными фонари есть на многих станциях Окружной (Лихоборы, Владыкино, Воробьевы Горы), но там в качестве таковых использованы опоры для навесов над выходами к поездам. И только на станции Канатчиково фонари настоящие.

МОСТЫ-ШЕДЕВРЫ

На территории станции Канатчиково находился Сергиевский (Андреевский) мост через Москву-реку. А всего мостов на окружной было 72. Из них через реки всего шесть: четыре через Москву-реку и по одному через Яузу и Лихоборку.

Но поистине шедеврами архитектуры были только три из них. Никакой технический прогресс не мог противостоять их эстетическому очарованию и поэтому к настоящему времени некоторые из них раздвоились.

Алексеевский (Даниловский) мост — железнодорожный мост через Москву-реку. Назывался Алексеевским в честь наследника престола цесаревича Алексея. Трёхпролётный и наиболее длинный из всех москворецких на Окружной железной дороге, с русловым отверстием в 239 м (100 сажен) и береговыми пролетами по 62 сажени. Построен в 1905—1907 годах по проекту инженеров Н. А. Белелюбского и Н. А. Богуславского, о чём сообщает чугунная мемориальная доска на одном из береговых быков моста [2]. Пролётные строения изготовлены на Сортовском заводе. Особенностью проекта было устройство пешеходного перехода по центру моста между фермами. С восточной стороны мост был оформлен по эскизу академика А. Н. Померанцева декоративным порталом с башенками, шпилями, чеканными гербами и бронзовым бюстом наследника Алексея.

В советское время был сначала переименован в Кожуховский, а затем, в 1990-е, получил нынешнее имя — Даниловский, ибо под ним оказалась Даниловская набережная, во время постройки моста ещё не существовавшая.

Мост Императора Николая II (он же — Краснолужский, Богдана Хмельницкого) нёс нелегкую службу на 38-м километре Московской окружной с 1907 года — по нему двигались грузовые составы и здесь же переходили через Москву-реку пешеходы от Бережковской набережной до Лужнецкой. Мост длиной 135 метров и весом 1400 тонн был построен, как и его близнец Андреевский (бывший Сергиевский), по проекту инжене-



ра Л. Д. Проскурякова и архитектора А. Н. Померанцева.

Реконструкция Окружной железной дороги, сопутствовавшая строительству Третьего автотранспортного кольца, потребовала замены старых мостов, которые за сотню лет износились и стали опасны для движения железнодорожного транспорта. Однако в качестве пешеходных переходов они смогли бы обрести вторую жизнь. По этой причине в 2000 году Краснолужский мост был передвинут на 2,2 километра вверх по течению Москвы-реки и установлен на новом месте, соединив район Киевского вокзала с Саввинской набережной и Плющихой.

Мост-памятник воссоздан во всех деталях, включая облицовку опор старым, но хорошо сохранившимся и очищенным облицовочным камнем, только стал крытым. Под его светопрозрачным покрывалом разместился еще один торгово-развлекательный центр. Со стороны Киевского вокзала вход на него оборудован эскалатором, а на противоположном берегу установлен лифт-подъемник. На памятной доске сообщается, что мост сооружен в 2001 году и назван в память украинского государственного деятеля, гетмана Украины Богдана Хмельницкого (1595—1657 годы).

Новый мост стал фрагментом исторического Краснолужского моста, на старые опоры которого в Лужниках уложили совершенно новый. Рядом построен автодорожный мост Третьего транспортного кольца.

Сергиевский (Андреевский, Пушкинский) мост и однотипный с ним Краснолужский были построены в 1905—1907 годах по проектам инженера Л. Д. Проскурякова и архитектора А. Н. Померанцева. При постройке Андреевский имел один главный пролёт, перекрытый серповидной аркой длиной 135 м, и два береговых пролёта по 18 м. Вне арок, на консолях, были устроены пешеходные тротуары. Устои моста опирались на основание из деревянных свай. Перед перестройкой 1999 года они всё ещё оставались в отличном состоянии.

Первоначально мост назывался Сергиевским, в память о великом князе Сергее Александровиче, павшем от эсеровской руки. В 1917 году, после Февральской революции,

переименован в Андреевский — по имени монастыря (впоследствии закрытого), расположенного на правом берегу реки.

Пушкинский (Андреевский) — пешеходный мост, построенный в 1999 году через Москву-реку с использованием конструкций старого Андреевского моста. Соединяет Пушкинскую набережную Нескучного сада с Фрунзенской набережной.

На входе на мост со стороны Нескучного сада сохранена табличка с краткой историей Андреевского моста, поэтому на большинстве карт Москвы и в ряде справочников и энциклопедий он обозначен именно как Андреевский, хотя его формальное наименование Пушкинский.

Сама идея воссоздания пассажирского движения на Малом кольце МЖД возникла к началу XXI века: ТЭО и проект реконструкции дороги были выполнены в 2000-м году. Тогда предполагалось проложить в восточной части кольца третий путь длиной 28 км, построить 30 пассажирских платформ и депо для электропоездов. Все эти работы вместе с электрификацией оценивались в 30 млрд рублей с расчётной окупаемостью в 20 лет. Тогда проект отложили до лучших времен. Сейчас они, будем считать, наступили.

ЛИТЕРАТУРА

1. Калмыков С. В., Мишенгев Ю. Д., Рошевкин В. Т., Сенин А. С. Московской Окружной железной дороге 100 лет. — М.: ЛКИ, 2008. — 140 с.
2. Официальный сайт Московской кольцевой железной дороги (МКЖД): <http://www.mkzd.ru>.
3. Альбом сооружений Московской окружной железной дороги — М., 1908. [Электронный ресурс]: <http://russiahistory.ru/al-bom-sooruzhenij-moskovskoj-okruzhnoj-zheleznoj-dorogi/>. Доступ 11.02.2017.
4. Альбом исполнительных типовых чертежей Московской Окружной железной дороги 1903—1908 г. — Том 1. [Электронный ресурс]: <http://ru-railway.livejournal.com/2298592.html>. Доступ 11.02.2017.
5. Сириус. Транспортное обозрение. [Электронный ресурс]: <http://www.sirius-tm.ru/index.php/284>. Доступ 11.02.2017.
6. Инновационный дайджест. Все самое интересное о железной дороге. [Электронный ресурс]: <http://www.rzd-expo.ru/history/MoskovskayaOkruzhnayaZD/?&>. Доступ 11.02.2017.
7. Егоров Ю. Станция Угрешская МОЖД. [Электронный ресурс]: http://um.mos.ru/houses/stantsiya-ugreshskaya_mozhd/. Доступ 11.02.2017. ●

Координаты автора: **Тихонова Т. Ю.** — umago@mail.ru.

Статья поступила в редакцию 21.11.2016, принята к публикации 11.02.2017.