



У Московской окружной – список длинный послужной



Ирина СТОЛБОВА

Irina D. STOLBOVA

Moscow Circular Railway has a Long Track Record

(текст статьи на англ. яз. –
English text of the article – p. 247)

Московский железнодорожный узел, бурно развиваясь, к концу XIX века уже не справлялся с грузоперевозками. Причиной этого являлась тупиковая организация вокзалов, как в России, так и Европе, выполнявших в крупных городах роль станций-терминалов.

После многих, но безуспешных попыток разгрузить вокзальный перевалочный узел в Москве принимается решение о создании окружной железной дороги (МОЖД), чтобы соединить тупиковые радиальные ветки и сделать систему более гибкой и маневренной.

На проектирование и строительство новой дороги приглашены известные архитекторы и инженеры, выделены бюджетные деньги, что подчеркивает особую важность объекта для государства: европейские страны и Россия стояли на грани Первой мировой войны, и предсказуемый коллапс подвижного состава грозил нам неминуемыми бедами.

В этих условиях МОЖД становилась универсальным комплексом инженерных сооружений и гражданских зданий, не только обслуживающих перевалку грузов и перевозку пассажиров, но и содержащих пешеходные надпутные мосты и солдатские казармы для мобильной переброски войск, а также телеграфные и телефонные пункты связи. Эта дорога эксплуатируется уже 110 лет и после реконструкции получила новое назначение как часть городского пассажирского транспорта.

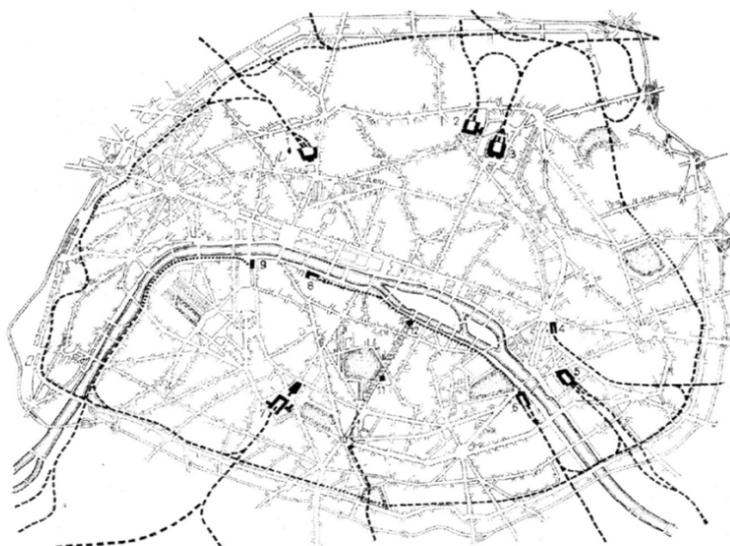
Ключевые слова: Московская окружная железная дорога, история, проекты, архитектура, станции, мосты, вокзалы, топография, реконструкция, функции городского транспорта.

Столбова Ирина Дмитриевна – кандидат технических наук, доцент кафедры строительных конструкций, зданий и сооружений Российского университета транспорта (МИИТ), Москва, Россия.

С открытием Московского центрального кольца в сентябре 2016 года интерес к истории появления Окружной железной дороги необычайно возрос. Появившись на свет в 1908 году и прослужив дореволюционной и советской Москве достаточно долгое время, она была скрыта для новых поколений, а история её была забыта. Только своеобразной архитектуры домики у «кольца» напоминали о давнем и необыкновенном прошлом.

ТЕПЕРЬ УЖЕ БЕЗ ПРОМЕДЛЕНИЯ

Первый проект Окружной дороги купца Сушкина появился ещё в 1869 году. Затем в 1872 году свой вариант предложили инженеры А. Н. Горчаков и А. А. Пороховщиков. По их проекту дорога почти везде шла по Камер-Коллежскому валу, то есть по границе города. Длина её была 25 вёрст, если исключить четыре ветки, ведущие к центру Москвы. В тот же период поступили проекты от Общества Московско-Курской железной дороги и Ярославской дороги. Общество Рязанско-Уральской железной дороги планировало провести Окружную по самому центру города тоннелем от Трубной площади до Ильинки.



- БОЛЬШИЕ ПАРИЖСКИЕ ВОКЗАЛЫ С 60-х ГОДОВ XX в. ПЕРЕЖИВАЮТ ЭТАП НОВОЙ РЕКОНСТРУКЦИИ, ВОВЛЕКАЯ В СВОЙ АРЕАЛ МНОГОЧИСЛЕННЫЕ ОБЪЕКТЫ ОБЩЕГОРОДСКОГО НАЗНАЧЕНИЯ. СХЕМА РАЗМЕЩЕНИЯ ПАРИЖСКИХ ВОКЗАЛОВ
- 1 — Сен-Лазар;
 - 2 — Северный;
 - 3 — Восточный;
 - 4 — Венесийский (не сохранился);
 - 5 — Лионский;
 - 6 — Аустерлицкий;
 - 7 — Монпарнас;
 - 8 — Орле (закрыт);
 - 9 — Инвалидов;
 - 10 — Данфер (закрыт);
 - 11 — Люксембургские (закрыт);
 - 12 — Сен-Мишель (закрыт)

Рис. 1. Железнодорожный узел Парижа.

Идея «закольцевать» радиальные направления не была для того времени новой: уже существовали реализованные проекты кольцевых дорог вокруг крупных городов в других странах: в Париже, к примеру, были построены две кольцевые железные дороги (ныне одна из них

упразднена, а вторая вошла в систему дальнего метро).

Вспомним, однако, что предшествовало появлению непосредственно проектов Московской окружной дороги.

Во второй половине XIX века были построены основные линии, вошедшие впо-

- Г — современное состояние застройки площади с учетом дальнейшей реконструкции Казанского и Ярославского вокзалов
- 1 — Ленинградский вокзал;
 - 2 — Ярославский вокзал;
 - 3 — Казанский вокзал;
 - 4 — почтамты;
 - 5 — универмаг «Московский»;
 - 6 — павильон станции метро Комсомольская-кольцевая;
 - 7 — Центральный дом культуры железнодорожников;
 - 8 — административные здания;
 - 9 — жилые дома;
 - 10 — гостиница;
 - 11 — вычислительный центр системы резервирования мест — Экспресс II;
 - 12 — бывший царский павильон;
 - 13 — бывшее здание паровозного депо;
 - 14 — багажное отделение;
 - 15 — центральное железнодорожное бюро;
 - 16 — новая площадь

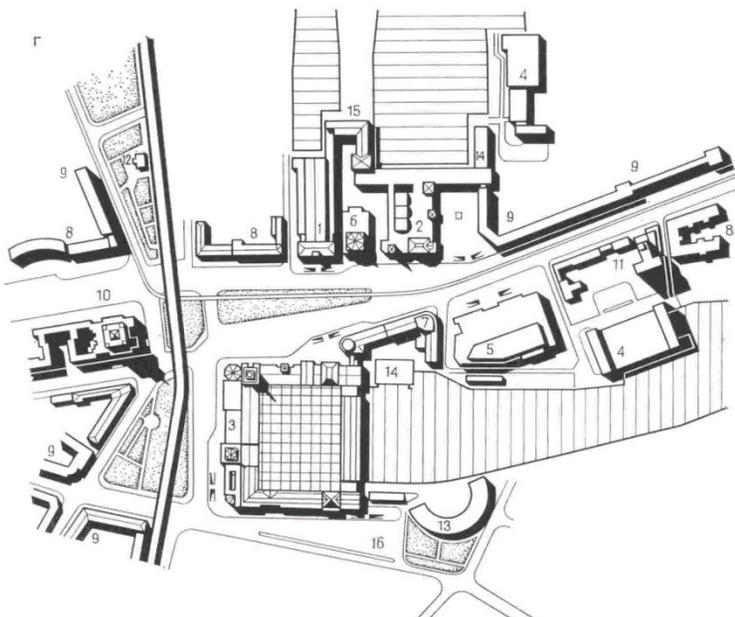


Рис. 2. Комсомольская площадь с Каланчёвской связующей веткой.



следствии в Московский железнодорожный узел.

Первый вокзал в Москве – Николаевский (ныне Ленинградский) возник в 1851 году, а уже в 1860 году было принято решение «притянуть» к этому месту ещё две железнодорожные линии. Таким образом, в полумиллионном городе за короткое время появились железные дороги на северо-запад (Николаевская), северо-восток (Сергиево-Посадская) и юго-восток страны (Рязанская).

Рязанский (Казанский) и Сергиево-Посадский (Ярославский) вокзалы строятся на том же Каланчёвском пустыре (Комсомольской площади), что и первый – Николаевский, образуя три конечные тупиковые станции (терминалы). Однако поняв, что тупиковость северных и южных направлений ведёт к неразрешимым транспортным задачам по переброске грузов с одного направления на другое, в 1866 году Нижегородскую дорогу решают соединить по диаметру с Петербургско-Московской.

Эта связующая Каланчёвская ветка явилась неким прообразом будущего кольца, на время решив проблему транспортировки грузов по Московскому железнодорожному узлу.

В 60-х годах XIX века возникла необходимость сооружения железнодорожного пути на Смоленск, с вокзалом (ныне Белорусским) у Тверской заставы. Строительство началось весной 1869 года, а 20 сентября следующего года было открыто пассажирское и товарное движение от Москвы до Смоленска. В 1870–1871 годах линию продлили до Бреста.

Одна за другой открываются ещё три дороги, также расположенные у городских застав: Московско-Павелецкая (Саратовская) у Зацепы, Московско-Брянская (Киевская) в Дорогомилово и Московско-Виндавская (Рижская) у Крестовской заставы. Все дороги относились к Московскому железнодорожному узлу, за исключением Петербургско-Московской (Октябрьской).

Москва конца XIX – начала XX века являлась крупнейшим центром как потребления, так и переработки и отпуска товаров в России. И в то же время – огромнейшим складочным пунктом. При существующих тогда расположении товарных станций

и невозможной их тесноте, загромождённости и медленных перегрузках с одной железнодорожной станции на другую, экономические отношения не выдерживали никакой критики и только увеличивали стоимость товаров. Общий годовой грузооборот Москвы достигал по транзиту, ввозу и вывозу 1 млрд пудов. Для отправки и получения грузов со станций было занято 20 тыс. ломовых извозчиков. Такая обширная перевозка осуществлялась на большие расстояния, что крайне стесняло передвижение по узким улицам трамваев, экипажей и людей. Помимо этого, большие расходы на гужевую доставку товаров ложились лишним бременем как на потребителей, так и на промышленность, чем ухудшалось положение на рынках сбыта и тормозилось развитие города.

Если принять ещё во внимание и мобилизацию войск (а это при сложившейся ситуации в Европе нельзя было не учитывать), при которой количество поездов увеличивалось как минимум на 15 %, то всем было понятно, что Московский узел должен быть приведён в надлежащее состояние без малейшего промедления. Крайняя необходимость в постройке Окружной дороги окончательно назрела.

7 ноября 1897 года на правительственном совещании в присутствии его императорского величества Николая II было признано желательным приступить к постройке Московской окружной железной дороги.

7 августа 1898 года состоялось Высочайшее соизволение на производство изысканий на казённый счёт, и тут же инженер путей сообщений П. И. Рашевский приступил к изысканиям.

31 декабря 1899 года было образовано Совещание под председательством Великого князя Сергея Александровича.

9 февраля 1900 года упомянутое Совещание выдвинуло условия, которым призвана удовлетворять Окружная железная дорога, а также на каком расстоянии от Москвы она должна сооружаться. На основании этого П. И. Рашевским сделаны окончательные изыскания в 1902 году и произведена застройка, законченная в 1907 году.

20 июля 1908 года дорога перешла в ведение Николаевской железной дороги, и по ней открылось движение.



Рис. 3. Торжественное открытие МОЖД 20 июля 1908 года.



Рис. 4. Схема станций МОЖД.

Окружная дорога соединила радиальные ветки и позволила передавать грузы с одного направления на другое вокруг Москвы, по её окраинам, а позже обслуживать практически все крупные промышленные предприятия города.

Дорога предназначалась также для перевозки пассажиров, на ней насчитывалось 14 станций, два остановочных пункта и один телеграфный посёлок. Пять станций Владыкино, Черкизово, Кожухово, Канатчиково и Серебряный бор обеспечивали





Рис. 5. Казарменное здание на станции Лефортово.

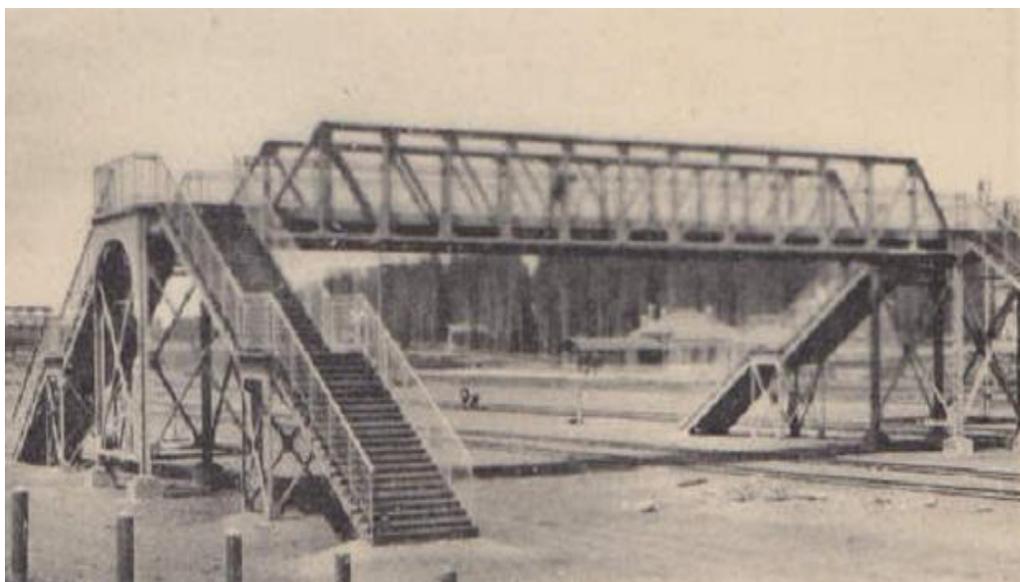


Рис. 6. Военский переход.

товарные операции с местными грузами, получаемыми с заводов и фабрик, прилегающих к этим станциям. Станции Ростokino, Лефортово, Андроновка, Угрешская, Канатчиково, Воробьёвы горы, Пресня и вспомогательная к ней станция Кутузово, а также Серебряный бор и Лихоборы были оборудованы как передаточные по обмену вагонами транзитного товарного движения по ветвям, соединяющим их с магистральными железными дорогами. При возможном массовом передвижении войск через Московский узел обмен воинскими поездами планировалось производить посредством телеграфного поста Братцево.

СЛОВАМИ СОВРЕМЕННОКА

Счёт вёрст по Московской окружной железной дороге начинается от середины моста, построенного для её пропуска через главные пути Николаевской дороги, и идёт по направлению часовой стрелки. Современник так описывает окружение МОЖД.

«От Николаевской до М.-Ярославской МОЖД идёт по полям и лесам, далее пересекает Дмитровское шоссе, через которое построен железный мост. С правой стороны расположен посёлок (600 жит.) при телеграфном poste Петровское-Разумовское. Далее — деревня Нижние Лихоборы (400 жит.). Далее Верхние Лихоборы



Рис. 7. Станция Владыкино.

(300 жит.) с пятью кирпичными заводами с общей производительностью до 30 млн кирпича в год. Далее над путями МОЖД построен железный мост, по которому проходит Савеловская железная дорога.

За 1-й верстой МОЖД начинается дачная местность село Владыкино (500 жит.), ранее принадлежавшее Феофану Прокоповичу, знаменитому проповеднику времён Петра I.

На 2-й версте построены путепроводы для отведённых дорог к двум фабрикам.

На протяжении 3-й и 4-й версты дорога проходит по берёзовому лесу, принадлежащему Шереметьеву, и пересекает речку Лихоборку каменной трубой.

4-я верста. С правой стороны за лесом находится село Останкино – имение графа Шереметьева с населением 3 тыс. жителей, дворец (1796 г. архитектор Кваренги) во вкусе старинных итальянских вилл и пруд, окружённый огромным парком с вековыми липами и кедрами. По преданию в этом парке есть несколько дубов, посаженных самим Императором Петром Великим.

Далее МОЖД идёт по металлическому мосту, под которым проходит дорога из Останкино в село Свиблово (250 жит.) на реке Яуза. С левой стороны полотна расположены 3 фабрики и далее дачная местность и село Медведково (400 жит.) с шатровым храмом, принадлежащая когда-то князю Д. Пожарскому. В храме хранится старинное драгоценное Евангелие с ми-

ниатюрами, нарисованными царевной Софьей.

На 5-й версте справа расположена дачная местность – село Леоново (200 жит.) и красильная фабрика Фермана.

На протяжении 6-й версты линия проходит среди смешанного частного леса и здесь расположена станция Ростокино по названию ближайшего села (2000 жит.). В старину Ростокино принадлежало Троицкой лавре. Вблизи села имеется «миллионный» акведук – водопровод, построенный во времена Екатерины II, проводящий воду из села Мытищи в Москву. В селе несколько шелкокресильных фабрик. От этой станции отделяется ветвь на станцию Лосиноостровская. Окружная дорога пересекает Ярославское шоссе, через которое построен железный мост...

Станция Белокаменная расположена в Лосиноостровском лесу, который был в старинные времена местом царской охоты, как и Сокольники, которые как бы примыкают к лесу. Теперь Сокольники – заповедная роща с лучевыми просеками, на которых расположены дачи (42 тыс. жит.).

10-я верста – с правой стороны на берегу Яузы расположена дачная местность – село Богородское (7 тыс. жит.) с фабрикой Товарищества резиновых мануфактур. При фабрике имеется школа для детей рабочих.

12-я верста – станция Черкизово, названа по селу Черкизово (26 тыс. жит.),

расположенного с правой стороны у пруда, бывшей вотчиной Московского митрополита-святителя Алексея.

13-я верста — над путями МОЖД проходит Стромьинское (Преображенское) шоссе. Справа — коврово-набивная фабрика Егорова, слева — деревня Калошино (700 жит.).

14-я верста МОЖД пересекает трёхпролётный железный мост через реку Серебрянку. В версте влево расположена Измайловская мануфактура и рядом с ней богодельня (1849 г.) для престарелых воинских чинов, Преображенское старообрядческое кладбище (1771 г.) и Николаевский единоверческий монастырь (1866 г.). Справа находится шелковая фабрика Жучкова. Далее МОЖД пересекает мостом Николаевскую улицу.

На протяжении от 14-й до 18-й версты дорога проходит той частью города, где расположено наибольшее количество фабрик и заводов. (В одном только Лефортово — 100 заводов).

15-я верста Окружной дороги пересекает Измайловское шоссе, проходя над ним по путепроводу. Это шоссе ведёт в дачное место «Измайловский зверинец» с населением в 1000 жителей. В 1909 году в «Измайловском зверинце» Императорское Общество акклиматизации занялось выкармливанием шелковичных червей и открыло опытную пасеку пчеловодства.

17-я верста: станция Лефортово. Справа от неё находится станция Москва-Сортировочная Казанской железной дороги и Пост Перово (ветвь 10). Далее МОЖД пересекает железным мостом Нижегородское (Владимирское) шоссе. Справа от этой точки — 2 нефтеочистительных завода.

19-я верста: точка пересечения с Московско-Казанской железной дорогой, проходящей железным мостом над Окружной дорогой. Справа расположена группа заводов, среди которых керосиновые станции братьев Нобель. Станция Андроновка — от неё идут соединения ветвей 11, 13, 15, находится недалеко от дачного места Перово и Кусково (1900 жит.) — старая вотчина бояр Шереметьевых. Во дворце — богатое собрание старинных картин и фамильных портретов. В роскошном парке обширная оранжерея с трёхсотлетними лавровыми деревьями, а также бюсты,

мраморные статуи, колонны, подаренные императрицей Екатериной II. В парке сохранилось три дуба, посаженные в 1883 году собственноручно Государем Императором Александром III.

Вблизи дворца находится беседка с отделкой внутри из морских раковин. В ней, между прочими предметами, находится золотая карета Екатерины II. Справа от дворца подъёмный мост и шесть пушек, отнятых у шведов под Полтавой.

Ветвь 13 идёт к станции Москва-Товарная Нижегородской железной дороги, а ветвь 15 — на Люблино Московско-Курской железной дороги. По правой стороне дороги расположено Рогожское кладбище (1771 г.). При нём два храма, богодельный дом и женское училище.

21-я верста: за машиностроительным заводом Гутмана расположен вагонный парк международного Общества спальных вагонов. Далее дорога пересекает сверху Московско-Нижегородскую дорогу и Рязанское шоссе. Слева от этой точки расположено село Корочарово (2 тыс. жит.) и далее село Граворново (225 жит.). Справа — деревня Хохловка (500 жит.), нефтяные склады и кожевенный завод.

22-я верста. Справа один за другим расположились 5 нефтяных складов. На этой версте Окружная дорога пересекает Московско-Курскую дорогу и далее Симоновский водопровод, заключённый в каменную трубу. Справа от полотна подходит станция Угрешская. На ветви № 15 у Чесменской платформы расположена красильная фабрика Либиша и недалеко расположено село Люблино с тенистым парком имения Голофтьева. Над путями МОЖД построен путепровод, под которым проходит Николо-Угрешское (Перервенское) шоссе к Николо-Угрешскому монастырю (1381 г.), основанного Дмитрием Донским. В завершении 22-й версты расположено Сукино болото — место новых городских свалок.

23-я верста — недалеко от дороги находятся поля орошения.

24–25 верста. Для пропуска дорог к деревне Кожухово (1500 жит.) над путями Окружной дороги построен железный мост. С правой стороны находится Симонов монастырь (1370 г.), основанный Фёдором Ростовским, племянником Сергия Радонежского.

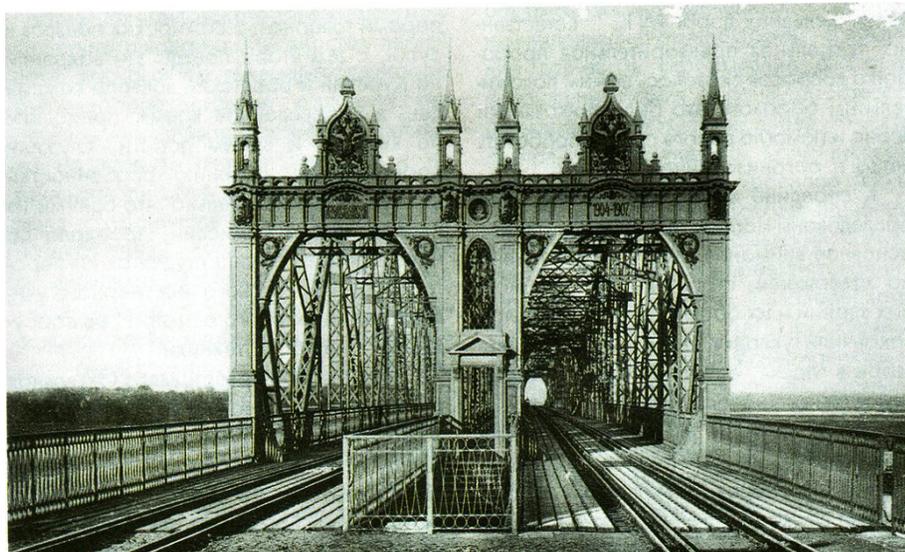


Рис. 8. Портал Алексеевского моста (ныне не сохранился).

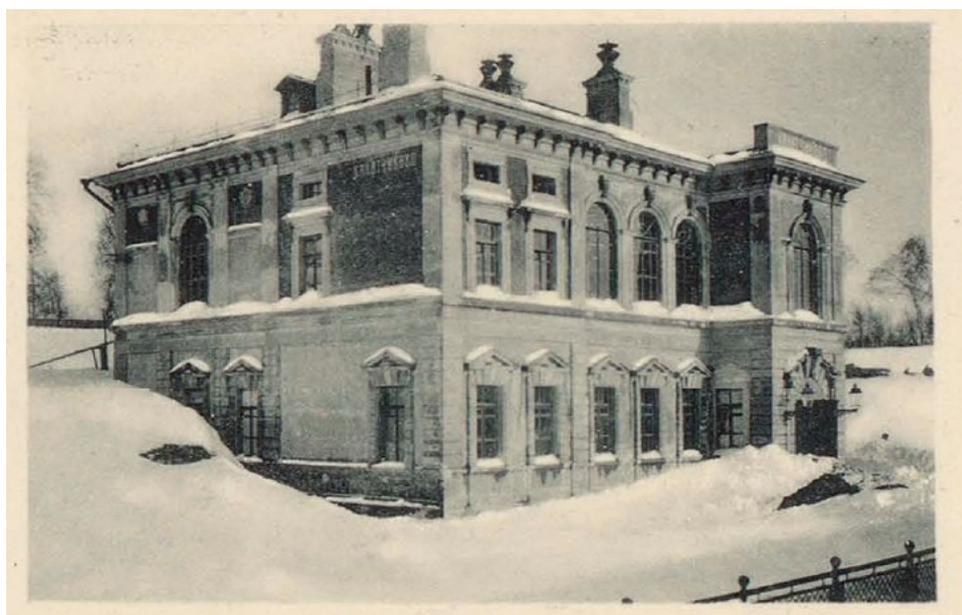


Рис. 9. Станция Канатчиково.

Колокольня храма самая высокая в Москве (более 100 м). Тут же находятся нефтяные склады Восточного общества. Склады эти соединены железнодорожной Лизинской веткой с Московско-Казанской ж.д.

26-я верста. Вправо от полотна на левом берегу Москвы-реки расположено несколько заводов. Здесь же расположена станция Кожухово (1500 жит.). Жители её, кроме земледелия, занимаются ещё поставкой в город песка, добываемого из Москвы-реки.

27-я верста. Влево от линии расположено село Коломенское с двумя церквями (1500 жит.). Село основано беглецами из г. Коломны во время нашествия Батыя в 1237 г. Недалеко от села стоит одинокая постройка, окружённая большим садом. Здесь часто проводил летние месяцы знаменитый художник Верещагин, погибший 31 марта 1904 года в Порт-Артуре при взрыве броненосца «Петропавловск».

28-я верста. Окружная дорога проходит через реку Москву по железному мосту



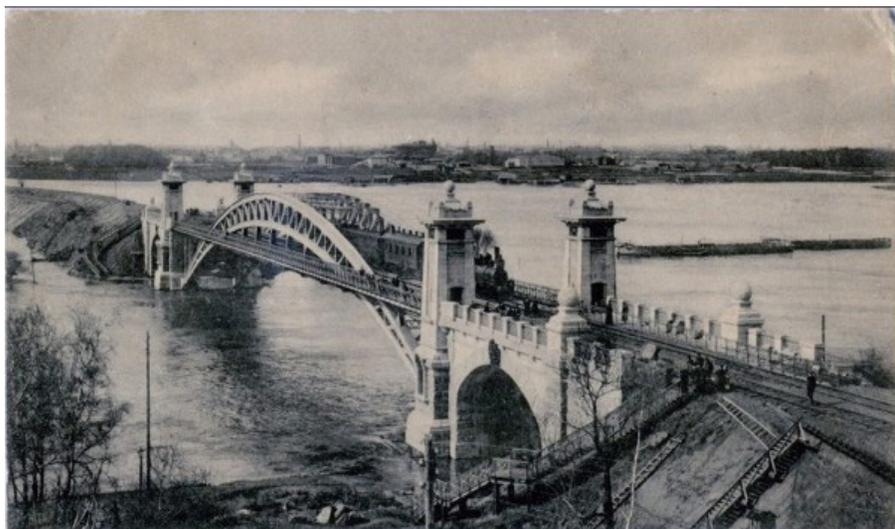


Рис. 10. Сергиевский (Андреевский) мост.

«Алексеевский» (ныне Даниловский). За мостом находится новая фабрика Даниловской камвольной прядильни. Справа — обойная фабрика Алпатовой, ситценабивная и шерстепрядильная фабрики. Далее Окружная дорога пересекает Варшавское шоссе, через которое построен железный мост. Влево расположена деревня Нижние котлы (350 жит.).

29-я верста. Над путями МОЖД построен мост, по которому проходят пути Павелецкой железной дороги. Слева — кожевенный завод Залеткина и шелковая фабрика Л. И. Катуара.

30-я верста. На Якунчиковском шоссе расположена дачная местность Черемушки, имение Якунчикова и два кирпичных завода. Завод Якунчикова в год вырабатывает 12 млн кирпичей. Над путями Окружной дороги построен путепровод в село Семёновское. Вправо расположена Канатчиков дача, в которой устроена больница для душевнобольных более чем на 500 человек.

31-я верста. Среди берёзовой рощи расположена станция Канатчиково, от которой идут две ветки (20 и 21), соединяющие Окружную дорогу с Павелецкой.

32-я верста. В версте вправо находится Даниловский монастырь (1591 г.) в честь победы при селе Коломенское над татарским ханом Казы-Гиреем. При монастыре находится самое богатое в Москве кладбище. Над путями Окружной построен путепровод, по которому проходит Калужское

шоссе. Здесь расположена Живодерная слобода (3000 жит.). Справа начинается Нескучный сад. Он расположен на холмистом берегу реки. Напротив дворца на склоне разбит красивый цветник. От дворца в глубь сада ведёт множество дорожек, проходящих по живописным оврагам, через некоторые из них перекинута мостики и сделаны гроты. Особенно красивы места около Елизаветинского пруда и Елизаветинского грота. Большинство аллей обсажено клёнами, которые разрослись и образовали арки над аллеями...

Недалеко над Москвой-рекой, как бы соперничая красотой и величием с окружающей живописной местностью, высится железный арочный мост, названный в память убитого великого князя Сергея Александровича «Сергиевским» (ныне Андреевский). Мост представляет собой грандиозную серповидную арку пролётом 135 метров, перекинутую с одного берега Москвы-реки на другой. Массивные береговые устои с башнями облицованы гранитом. В обоих устоях устроено по арке, под которыми проходят дороги для экипажной езды. От этих дорог идут железные лестницы к тротуарам для пешеходов, расположенных по обе стороны арок моста.

На 33-й версте Окружная дорога проходит по пойме реки, а слева тянутся Воробьёвы горы. В районе станции Воробьёвы горы находится 17 различных фабрик и заводов, в том числе Хамовнический пивоваренный завод, вырабатывающий



Рис. 11. Пассажирское здание станции Прēsня.

в год около 400 000 вёдер пива. Тут же расположено село Воробьёвы горы, при котором находится роща, засаженная, по преданию, Императором Петром I. При этом же селе помещается ресторан Крынкина, расположенный у самого обрыва.

Слева близ линии дороги, на берегу реки расположен завод анилиновых и ализириновых красок Торгового дома Ф. Баера и К°. Следом — аппретурная (от ред.: пропитка тканей) фабрика Кузнецова.

На 34-й версте расположен Вавилонский колодец, который считается святым. По преданию он вырыт по приказу царя Алексея Михайловича на месте бывшего Вавилонского сада. Слева — храм Тихвинской Божьей матери, где находится чудотворная икона. В двухстах метрах расположен регулирующий резервуар Московского городского водопровода, ёмкостью 2 млн вёдер, горизонт среднего уровня в нём на 80 метров выше горизонта Москвы-реки. С правой стороны — женский Новодевичий монастырь (1524 г.), в 500 метрах — университетская клиника. В километре отсюда — Девичье поле — место народных гуляний...

На 35-й версте высится арочный мост императора Николая II (Краснолужский, ныне Лужский). С левой стороны в 500 метрах расположена суконно-отделочная фабрика Досуева. Следом идёт остановочный пункт Потылиха, от которой ответвляется ветвь № 22, соединяющая Окружную дорогу с Московско-Брянской. Слева за рекой Сетунью расположено село Тро-

ицкое-Голенищево (750 жит.) и дачи Николаевского института.

На 36-й версте также расположен железный мост через Московско-Брянскую железную дорогу. Далее станция Кутузово, от которой идут две соединительные линии № 23 и № 24 на Брянскую дорогу, а № 25 соединяет Окружную дорогу с Московско-Брестской железной дорогой. Далее Окружная пересекает Смоленское (Можайское) шоссе. Влево от этой точки Можайское шоссе подымается на так называемую «Поклонную гору», откуда открывается прелестный вид на столицу. И здесь, как говорит предание, Наполеон в 1812 году тшетно ожидал к себе на поклон москвичей. Далее вправо расположено Дорогомиловское кладбище.

37-я верста — Окружная дорога в четвёртый и последний раз пересекает Москву-реку по Дорогомиловскому мосту. Далее следует точка пересечения МОЖД с Московско-Брестской железной дорогой, под путями которой построен железный мост.

38-я верста — на левой стороне располагается деревня Шелепиха (500 жит.). Недалеко расположен и Даниловский сахарный завод, от которого идёт собственная железнодорожная ветвь. Напротив деревни Шелепихи находится село Покровское (800 жит.) и деревня Фили (500 жит.), которые объединены огромным Шелепутинским парком. На высоком холме стоит Покровская церковь, которую





Рис. 12. Остановочный пункт Военное поле.



Рис. 13. Пакгауз на станции Серебряный Бор.

в юности часто посещал Петр I. Посреди храма до сих пор сохранилось царское место.

39-я верста: станция Пресня, от которой идут ветки № 27 и № 28, соединяющие её с Московско-Брестской железной дорогой и телеграфным постом. От станции Пресня до 42–43 версты расположено Ходынское поле, ближе к городу расположены скаковой и беговой ипподромы.

42-я верста: остановочный пункт Военное поле. В одной версте с правой стороны от полотна находится Малая Всесвятская роща и Петровский парк с Петровским

дворцом. Русские государи перед коронацией останавливаются в этом дворце, чтобы начать оттуда свой торжественный въезд в древнюю столицу. Над Окружной дорогой по путепроводу проходит дорога в лагеря Московского юнкерского и Тверского кавалерийского училищ. Справа — Московское Алексеевское убежище для военных инвалидов и село Всесвятское (1 тыс. жит.), где царевна Софья с Милославским организовали Стрелецкий бунт. В селе есть завод гончарных труб и столярное заведение. Здесь князья Скопин-Шуйский, Романов и другие основали свою

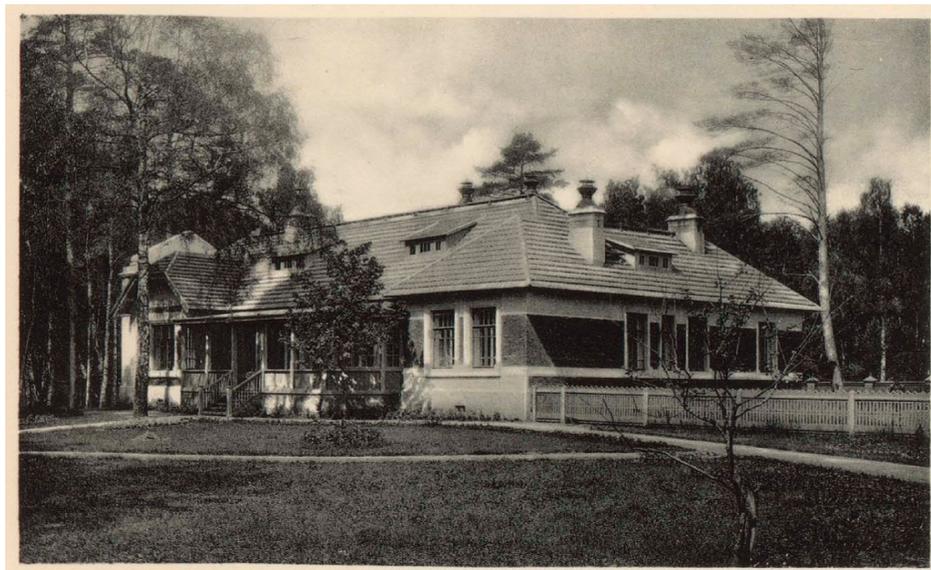


Рис. 14. Дом начальника службы пути в Лихоборах.

главную квартиру «княжий двор», и поныне существующий. Говорят, что на «княжем дворе» зарыты все награбленные сокровища Лжедмитрия.

43-я верста: станция Серебряный бор, от которой идут ветки № 28 и № 29 со станции Подмосковная Московско-Виндавской железной дороги и постом Глебово-Стрешнево. По правой стороне – вышивальная фабрика Тимашева.

44-я верста – на протяжении версты МОЖД проходит столетним сосновым бором. По правой стороне на Ильинском шоссе расположена деревня Коптевские выселки (800 жит.), жители которой занимаются извозным промыслом и сдачей своих изб на летнее время под дачи.

45-я верста. Окружная дорога пересекает Московско-Виндавскую железную дорогу, проходя над ней железным мостом. Близ станции Подмосковная этой дороги по левую сторону от линии Окружной расположено село Покровско-Глебово-Стрешнево с поместьем и дворцом княгини Шаховской-Глебовой-Стрешневой (9600 жит.). С левой стороны – дачный посёлок у села Тушино (500 жит.). Здесь же расположена фабрика для выработки солдатского сукна, основанная Петром I.

46-я верста. Линия МОЖД проходит под Петербуржским шоссе железным мостом. Справа расположен чугунно-литейный и машиностроительный завод, а ря-

дом завод типо-литографических красок. Далее идёт телеграфный пост Братцево с ветвью № 30, соединённой с постом Глебово-Стрешнево. Вправо от этой точки расположена деревня Коптево (500 жит.). На левой стороне – кирпичный завод, Казанский и Головинский женские монастыри.

На протяжении 48 и 49 вёрст с обеих сторон линии находится целый ряд озёр, на которых расположена суконная фабрика Йокиша. Рядом находится село Михалково (400 жит.), деревня Петровские выселки (500 жит.). Михалковское шоссе проходит здесь над Окружной дорогой. На этом шоссе находится Дегунинский химический завод.

На 49-й версте находится станция Лихоборы, справа расположено большое дачное место Петровско-Разумовское с сельскохозяйственным институтом. Парк института разбит по образу Версальского.

Далее МОЖД подходит к Николаевской железной дороге – к начальному пункту МОЖД».

Таково было реальное положение МОЖД, которая сослужила огромную службу для перевозки грузов, товаров и переброски войск во время не только Первой, но и Второй мировой (Великой Отечественной) войн. Это было, по сути, малень-



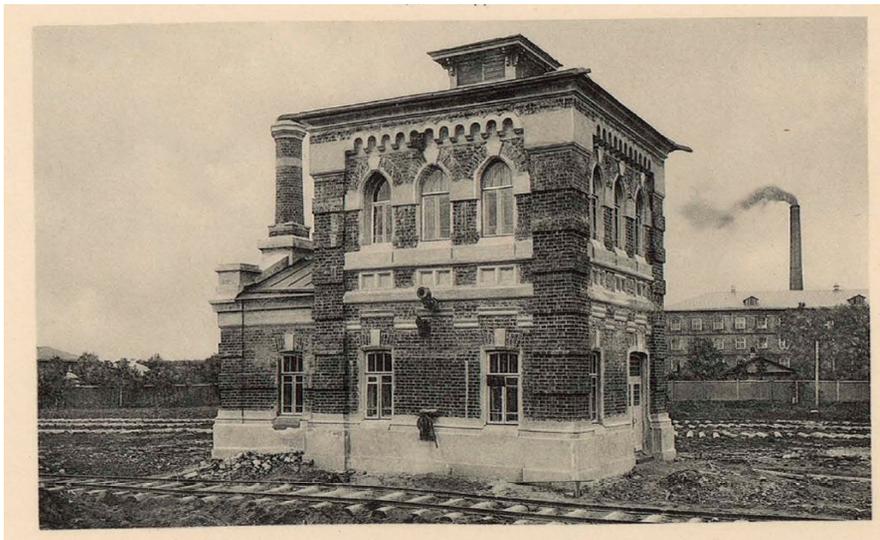


Рис. 15. Нефтекачка на станции Лихоборы.

кое государство, ведущее автономную жизнь, имеющие все необходимые для жизнеобеспечения средства: жилые дома для своих работников, пекарни, пакгаузы, общественные отхожие места на станциях, телеграфные посты, водоподъёмные башни.

МОЖД являлась престижным местом работы: она привлекла большое количество людей из пригорода, дала им первичное профессиональное образование, достойный заработок, жильё.

Движение по кольцу было задумано как грузовое и пассажирское. Однако пассажирское постепенно угасало, с одной стороны, из-за напряжённого графика движения грузовых составов, с другой — в связи с появлением иных видов городского транспорта: трамваев, троллейбусов, автобусов. Долгое время пассажирское движение на дороге отсутствовало вовсе. В советские годы делались попытки его восстановить — на Московской кольцевой железной дороге (так она стала называться, когда граница города ушла далеко от неё), но безуспешно.

В последние десятилетия при увеличении объёмов пассажирских перевозок в Москве и в связи с тем фактом, что столица территориально выросла ещё больше, а Кольцевая железная дорога оказалась

в густозастроенных районах, было принято решение включить МКЖД в систему городского пассажирского транспорта.

Организация пассажирского движения на Малом кольце железной дороги, названном Московским центральным кольцом (МЦК) — непростая технологическая задача: на линии сегодня выходят до 100 пар электропоездов в сутки, и потому количество остановочных пунктов на МЦК по сравнению со старой МОЖД увеличилось вдвое: с 16 до 32, среди которых 19 крупных ТПУ, 12 — с пересадкой на метрополитен, 6 — на радиальные направления, а один обеспечивает оба вида пересадок одновременно.

ЛИТЕРАТУРА

1. Батырев В. М. Вокзалы. — М.: Стройиздат, 1988. — 215 с.
2. Иванова Т. И., Мартиров В. Б. Архитектурный ансамбль железной дороги Петербург—Москва / Под ред. Т. А. Белаш. — СПб., 2001. — 95 с.
3. Здания на железнодорожном транспорте / Под общ. ред. И. В. Лукашика. — М.: Транспорт, 1971. — 215 с.
4. Здания и сооружения на транспорте / Под ред. Г. И. Глушкова. — М.: Транспорт, 1976. — 310 с.
5. Путеводитель по Московской окружной железной дороге. — М.: Печатня С. П. Яковлева, 1909. — 121 с.
6. Архитектурное путешествие. Из Москвы по железной дороге: Альбом проектов, эскизов и фотографий / Ред. — сост. Е. Б. Борисова. — М.: Студия «4+4», 2014. — 276 с. ●

Координаты автора: **Столбова И. Д.** — st.irinad@yandex.ru.

Статья поступила в редакцию 09.11.2016, актуализирована 22.10.2017, принята к публикации 18.12.2017.