ДЕПАРТАМЕНТ КУЛЬТУРНОГО НАСЛЕДИЯ ГОРОДА МОСКВЫ

МОСКОВСКОЕ НАСЛЕДИЕ

№2 (38) 2015



МОСКВА НА «РЕЛЬСАХ ЧУГУННЫХ»

ЗОДЧИЙ АРХИТЕКТОР РОССИЙСКОЙ ИМПЕРИИ / 80

СИМВОЛ ВОКЗАЛ ПОБЕДЫ / 22

ГОРОДСКАЯ ИНФРАСТРУКТУРА МОСТЫ МЕЖДУ ПРОШЛЫМ И БУДУЩИМ / 100

c. 18



СОДЕРЖАНИЕ

4/ АРХОБЗОР
Без права на конечную остановку
Уникальные объекты – вокзалы меняются быстрее любого другого общественного здания

15/ ПАМЯТНИКИ МОСКВЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ НА КАРТЕ ГОРОДА

18/ АРХИВ
«Лихорадка строительства»
Что писали дореволюционные издания о возведении московских вокзалов

22/ СИМВОЛ
Вокзал Победы
29 июня 1941 года здесь впервые была исполнена знаменитая песня «Священная война»

30/ ШЕДЕВР
Казанский вокзал:
Хроники столетнего творчества

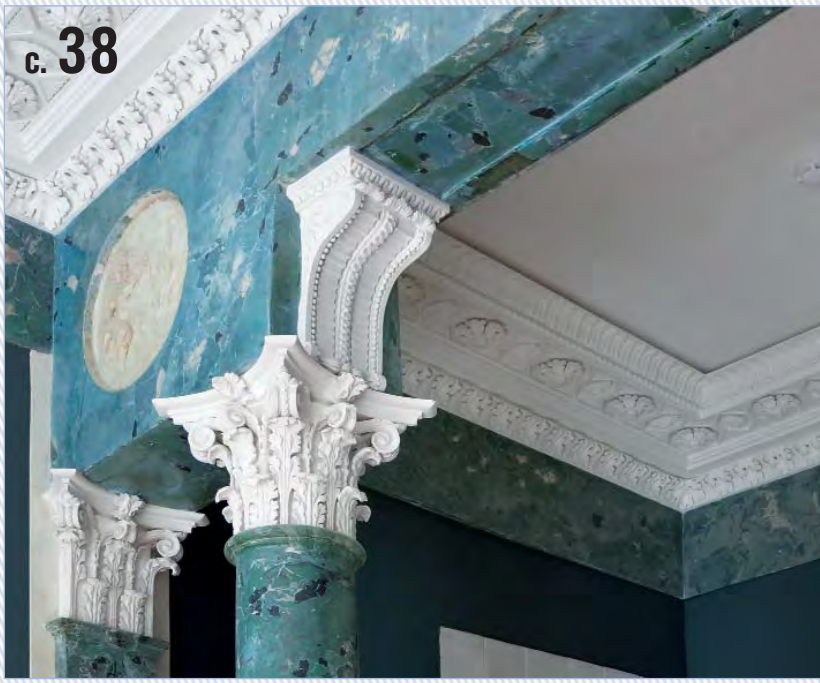
38/ КОНКУРСУ «МОСКОВСКАЯ РЕСТАВРАЦИЯ» – 5 ЛЕТ
Чувство старого здания
Зачем оно реставратору?

47/ РЕСТАВРАЦИОННЫЙ ДЕТЕКТИВ
Четыре «украденные» колонны
Их нашли реставраторы в 2005 году во время реконструкции залов ожидания Ярославского вокзала

50/ ОТРАЖЕНИЕ
Москва – Архангельск: презентация проекта
У истоков украшающих вестибюль Ярославского вокзала копий коровинских панно – «пресс-тур», организованный министром финансов Витте







56/ POSTGENITUS
«Чудаки» Мамонтовы
О династии железнодорожных магнатов со слов внука «Девочки с персиками»

62/ ВИЗУАЛИЗАЦИЯ
Альбом для топ-менеджеров
стал фотосвидетельством для истории

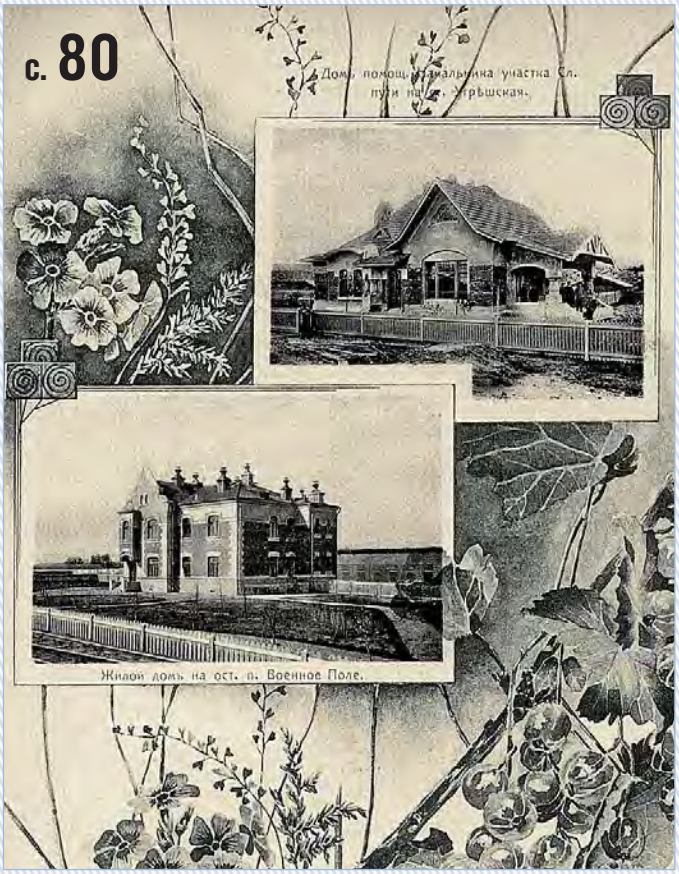
68/ ПЕРВЫЙ В МОСКВЕ
Николаевские железная дорога и вокзал
История в бронзовых лицах

74/ ИЗ МЕМУАРОВ
«Быстро лечу я по рельсам чугунным»
Картину, нарисованную Некрасовым в его «Железной дороге», дореволюционные мемуаристы сочли «чересчур утрированной»









80/ ЗОДЧИЙ

Зодчий Российской империи

Творчество Александра Померанцева дает основание для такого определения

90/ ГОРОДСКАЯ ИНФРАСТРУКТУРА

Движение по кругу: истории, архитектуры, функции

Ансамблю МОЖД свойственно особое сочетание приемов модерна с мотивами классицизма, викторианской готики и древнерусского стиля

100/ Мосты между прошлым и будущим

Одни значительно изменены, другие утрачены, а фрагменты третьих будут включены в структуру нового пассажирского комплекса

110/ МОСКОВСКИЙ ПОРЯДОК

Поезда особого назначения

Все — на дачи!

117/ ПУТЕВОДИТЕЛЬ «МН» ПО ПЕШЕХОДНЫМ УЛИЦАМ ГОРОДА

Экскурсия по Маросейке

с настоятелем храма Преподобного Марона Пустынника Сирийского в Старых Панех протоиереем Александром Марченковым



ЖУРНАЛ «МОСКОВСКОЕ НАСЛЕДИЕ» № 2 (38) 2015

Учредитель
Департамент культурного наследия города Москвы

Руководитель проекта
Александр Кибовский

Куратор проекта
Марина Ляпина

Объединенная редакция изданий
Мэра и Правительства Москвы

Руководитель Объединенной редакции
Евгения Ефимова
Генеральный директор Объединенной редакции
Эдуард Жигайлов

Редакция журнала «Московское Наследие»

Главный редактор	**Татьяна Садковская** (stn@mospress.com)
Заместитель главного редактора	**Алла Бурцева**
Заместитель главного редактора	**Ирина Пугачева**
Главный художник	**Алексей Раснюк**
Верстка	**Ольга Кудряшова**
Фотограф	**Олег Паршин**
Цветокорректор	**Ольга Царькова**
Корректор	**Ирина Кондратьева**

Научный руководитель номера
профессор МАрхИ,
главный архитектор МКЖД — **Тимур Башкаев**

Координатор проекта — **Наталья Калинкина**

Адрес редакции:
123995, Москва, ул. 1905 года, д. 7,
Объединенная редакция изданий Мэра и Правительства Москвы
Телефон редакции: *(495) 357-20-10*

Отпечатано:
ООО «Первый полиграфический комбинат»
Адрес: 143405, Московская обл., Красногорский район, п/о Красногорск-5, Ильинское ш., 4-й км.

Свидетельство о регистрации средства массовой информации выдано Федеральной службой по надзору в сфере связей, информационных технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор)
ПИ № ФС77-50269 от 14 июня 2012 года
Тираж 30 тыс. экз.

Информационные партнеры издания:

Музейное объединение «Музей Москвы» — МУЗЕЙ МОСКВЫ

Московский архитектурный институт — МАРХИ



Без права НА КОНЕЧНУЮ ОСТАНОВКУ

Текст: Тимур Башкаев,
профессор МАрхИ, главный архитектор МКЖД,
руководитель Архитектурного бюро Т. Башкаева



УНИКАЛЬНЫЕ ОБЪЕКТЫ – ВОКЗАЛЫ МЕНЯЮТСЯ БЫСТРЕЕ ЛЮБОГО ДРУГОГО ОБЩЕСТВЕННОГО ЗДАНИЯ

История московских вокзалов - это не только история выдающихся памятников архитектуры, которыми мы привыкли любоваться, но и удивительный сюжет о постоянном развитии и обновлении всей железнодорожной инфраструктуры страны и города.



1849 год. Начало

Началось все в 60-х годах XIX века, в период промышленной революции в России, когда вопрос быстрого перемещения всевозможных грузов и трудовых ресурсов стал залогом опережающего развития нашей страны. В Москву одна за другой заходили новые ветки железных дорог, иногда еще однопутных, и около них один за другим возникали небольшие здания вокзалов.

Первым появился Петербургский вокзал (1849 г., архитекторы К.А. Тон и Р.А. Желязевич) на Каланчевом поле, а железнодорожное сообщение между Москвой и Санкт-Петербургом было открыто в 1851 году. И хотя Россия немного отстала со строительством вокзалов (первый вокзал открылся в 1825 году в Англии), Николаевская железная дорога стала самой длинной двухпутной железной дорогой в мире!



Ярославский (Троицкий, Северный) вокзал. Арх. Л. Кекушев (1895–1896 гг.), Ф. Шехтель (1902–1904 гг.). Слева: фрагмент декора

В 1862 году рядом с Петербургским возведен Северный вокзал по проекту архитектора Р.И. Кузьмина. Сейчас это Ярославский вокзал. В 1864 году на том же Каланчевом поле был построен первый каменный вокзал Рязанской железной дороги по проекту архитектора М.Ю. Левестама. В настоящее время это Казанский вокзал. В 1870 году у Тверской заставы появился Смоленский вокзал, который вскоре стал называться Брестским, а в наше время именуется Белорусским (с 1936 г.). В 1896 году открылся Курский вокзал, построенный по проекту арх. Н.И. Орлова на Садовом кольце. В 1899 году в районе Дорогомиловской слободы возведен небольшой и не очень презентабельный Брянский вокзал – ныне Киевский. В 1900 году открылся Саратовский (в настоящее время – Павелецкий) вокзал, построенный по проекту Юлиуса Дитриха (Ю.Ф. Дидерихса) на Зацепе. В 1901-м у Крестовской заставы по проекту арх. С.А. Бржозовского при участии Ю.Ф. Дитриха возведен новый вокзал Москвы – Виндавский, который с 1946 года называется Рижским.

В 1902 году на Савеловской линии железной дороги по проекту инж. А.С. Сумарокова около Бутырской заставы появился одноименный Бутырский (ныне – Савеловский) вокзал.

В течение 50 лет в Москве появилось 9 новых вокзалов, и к моменту строительства последних из них первые уже морально устарели и не отвечали потребностям резко возросших пассажирских перевозок. Поэтому на рубеже веков начались масштабные реконструкции и расширения старых вокзалов. Многие из них именно в период реконструкций приобрели свой неповторимый облик, которым мы восхищаемся до сих пор.

Новый век – новые проекты

В конце 1904 года открылся реконструированный Ярославский вокзал, который в три раза по объему превосходил существовавший до этого. Начал реконструкцию в 1895 году выдающийся мастер русского модерна Лев Николаевич Кекушев (1862–1917), а закончил гениальный архитектор того времени Федор Осипович Шехтель (1859–1926).

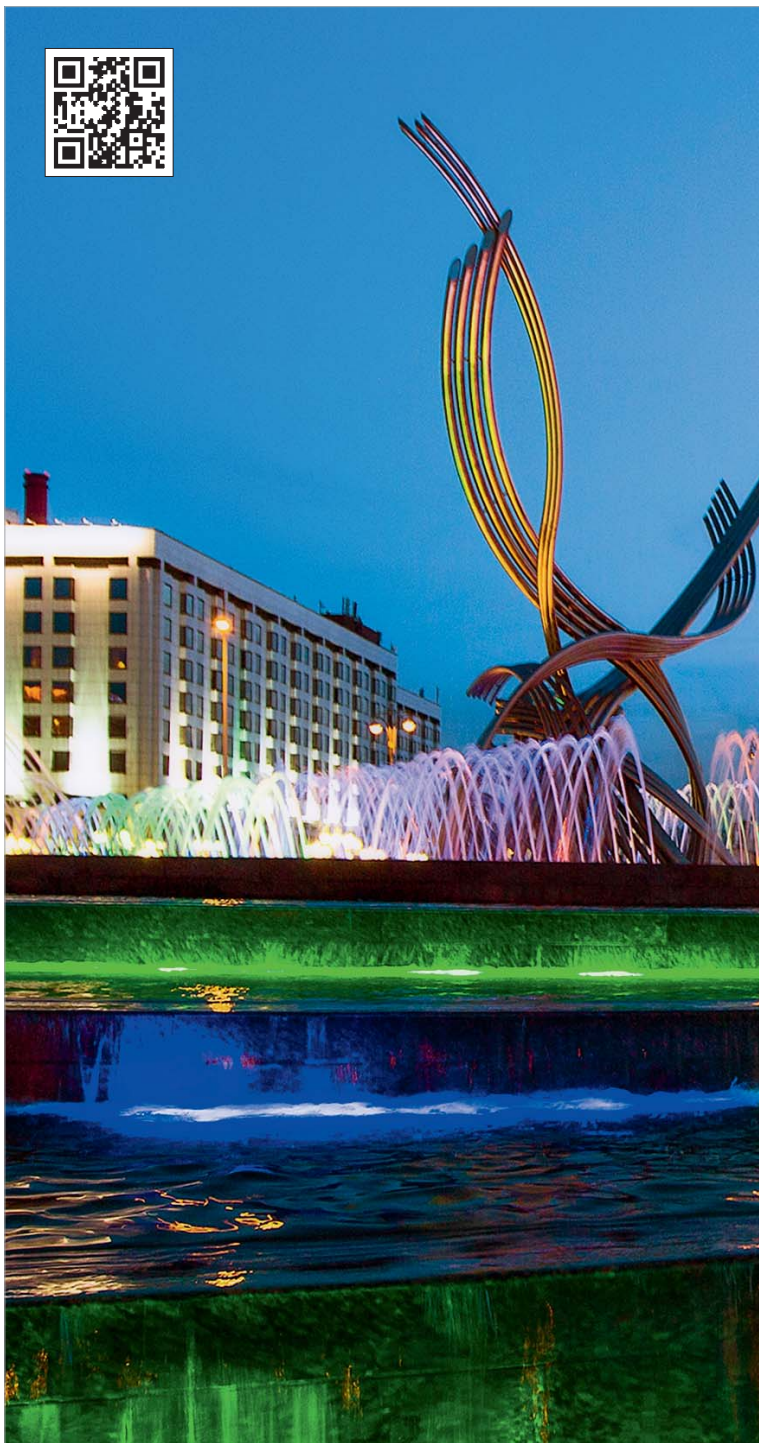
В 1910-м состоялось открытие левого крыла нового здания Белорусского вокзала, а в 1912-м прошло освящение и левого крыла нового вокзального комплекса. Вместо одной посадочной платформы в нем было предусмотрено четыре, а сам вокзал, в три раза больше предыдущего, полностью отвечал возросшим потребностям столицы.





Строительство нового вокзала велось по проекту инженера Ивана Ивановича Струкова (1864–1945). Здание построено с элементами модного тогда стиля модерн.

В 1913 году началось грандиозное строительство нового здания Казанского вокзала. По замыслу председателя правления Московско-Казанской железной дороги барона Н.К. фон Мекка, Казанский должен был стать лучшим вокзалом Москвы и символом соединения Европы и Азии. Проект А.В. Щусева предусматривал строительство огромного комплекса, который не успели полностью достроить до революции и первую очередь запустили только в 1919 году в сильно урезанном варианте. Только через почти



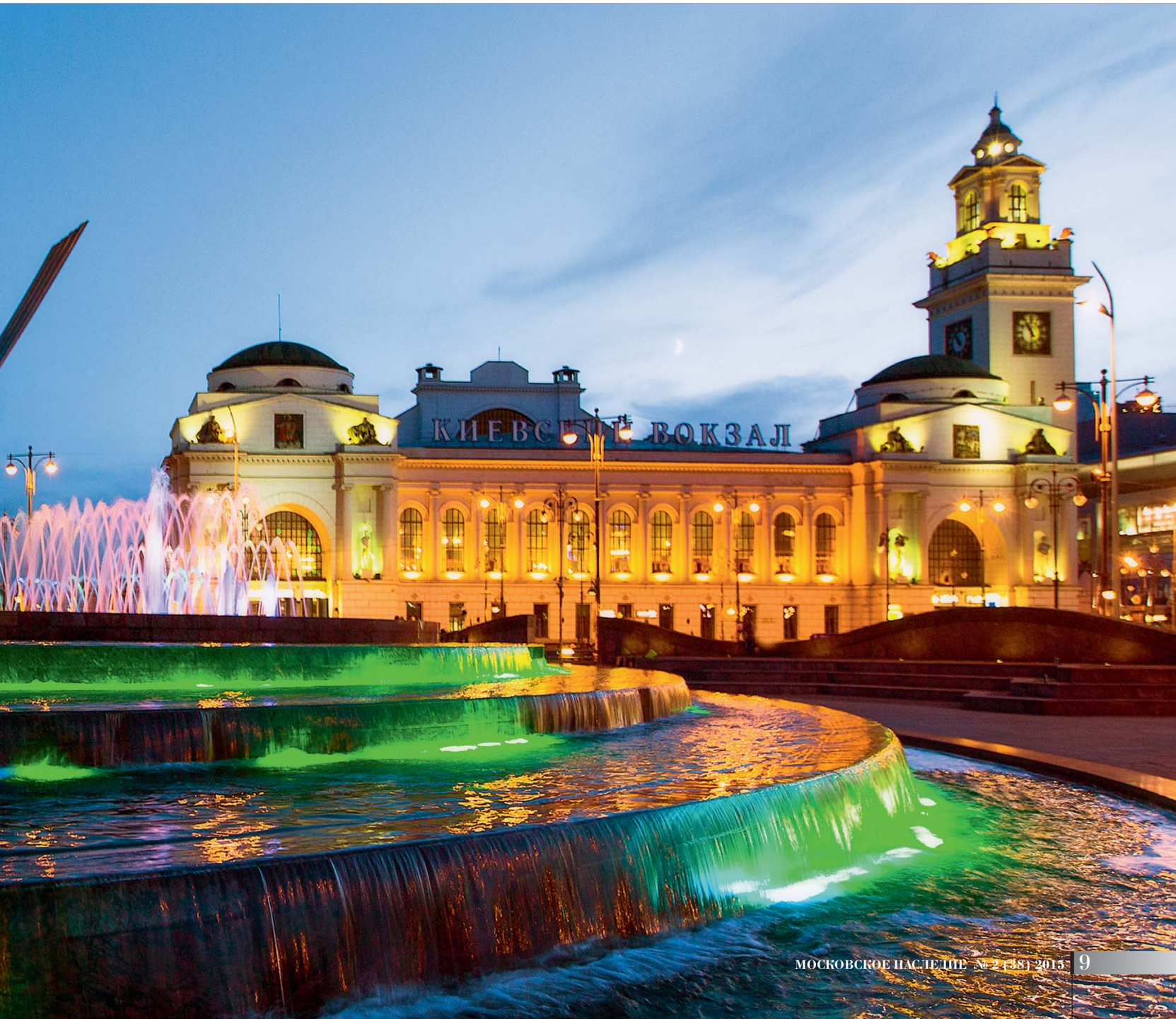
80 лет замысел Щусева был реализован в полном объеме: в 1997 году по его чертежам достроены недостающие корпуса, что сделало Казанский самым большим вокзальным комплексом в Европе.

В 1914 году, незадолго до начала Первой мировой войны, был заложен новый Брянский вокзал (с 1934 г. – Киевский), который на то время являлся самым большим в Москве. Проектирование было поручено архитектору И.И. Рербергу, в нем принимал также участие архитектор В.К. Олтаржевский. На рубеже 10-х годов XX века общественный вкус изменился, и неорусский стиль, в котором выполнены Ярославский и Казанский вокзалы, сменяет неоклассика, в котором построен Киевский вокзал.

Брянский вокзал, как и Казанский, из-за Первой мировой и гражданских войн был закончен только 1920 году. Большой вклад в его проект внес выдающийся русский инженер В.Г. Шухов. Он настолько серьезно доработал и усовершенствовал первоначальный проект дебаркадера, разработанного Рербергом, что стал полноценным соавтором проекта. Дебаркадер длиной 321 м шириной 47 м и высотой 30 м стал шедевром инженерной мысли начала века.

Все это были глобальные реконструкции, скорее даже полные перестройки старых вокзалов, возникших в 60–70-е года XIX века. В результате их пропускная способность увеличилась в несколько раз! Исключением стал

Киевский (Брянский) вокзал. Дата открытия: 1899 г. Арх. И. Рерберг, В. Олтаржевский. Инж.-констр. В. Шухов





Рижский (Виндавский, Балтийский, Ржевский) вокзал. Арх. С. Бржозовский, 1897–1901 гг.

Николаевский вокзал, который, хоть и был построен первым, но имел изначальный большой запас по площади и очень рациональную планировку. Последующие расширения практически не меняли первоначальное здание вокзала – к нему постепенно пристраивались новые залы со стороны путей, которые постепенно отодвигались все дальше и дальше от привокзальной площади.

В начале XX века все вокзалы проектировались уже с учетом опыта их первого поколения и с полным пониманием значения этих сооружений в транспортной системе страны и общественно-культурной жизни города. Саратовский (Павелецкий), Виндавский (Рижский), Савеловский вокзалы до сих пор остаются яркими образцами неорусского стиля и неоклассицизма.

Трансформация в транспортно-пересадочные узлы

В советское время было несколько волн реконструкций и реновации вокзальных комплексов разной степени масштабности. В довоенное время частично реконструировались Ленинградский, Ярославский, Курский вокзалы.

В послевоенную пятилетку большое внимание уделялось внешнему и внутреннему виду вокзалов. Видимо, под влиянием роскошных интерьеров первых станций Московского метрополитена пришла идея обновить отделку внутренних помещений некоторых вокзалов. Под обновление попали Ленинградский (арх. А.Н. Душкин, 1950 г.), Ярославский (арх. А.Н. Душкин, 1947 г.) и частично Киевский вокзалы (арх. Д.Н. Чечулин, 1945 г.). Но главное, именно в это время начинается трансформация московских вокзальных комплексов в крупные транспортно-пересадочные узлы. Внутри или рядом с вокзалами начали строить станции Московского метрополитена, которые стали новой скоростной внеуличной транспортной системой с очень высокой интенсивностью пассажирообмена.

Началось все с комплекса трех вокзалов на Каланчевской площади. В 1935 году была построена станция «Комсомольская» Сокольнической линии метро по проекту архитекторов Д.Н. Чечулина и А.Ф. Тархова, которая имела выход внутрь Казанского вокзала и в наземный павильон, расположенный между Ленинградским и Ярославским. Впервые в Москве появилась станция метро, которая соединила железнодорожную инфраструктуру с новой скоростной системой городского общественного транспорта. Через 17 лет, в 1952 году, здесь же открылась станция «Комсомольская» Кольцевой линии метро по проекту академика А.В. Щусева и В.Д. Кокорина. Так сформировался



Казанский (Рязанский) вокзал.
Арх. А. Щусев.
Начало строительства: 1913 г.



Павелецкий (Саратовский) вокзал. Арх. А. Красовский. Дата открытия: 1900 г.

крупнейший транспортно-пересадочный узел, который до сих пор по количеству скоростных транспортных систем и пассажиропотоку остается самым большим в Москве.

Аналогичная трансформация произошла с Киевским вокзалом, когда в течение нескольких лет, с 1945 по 1954 год, рядом с ним одна за другой возникли три станции метро «Киевская» трех разных линий метрополитена! По любым классификациям Киевский вокзал стал транспортным узлом высшей категории: по пассажиропотоку и по увязке нескольких сложнейших инженерных сооружений в единый общественно-транспортный объект.

Примерно в это же время по две станции метро возникли около Белорусского, Павелецкого и Курского вокзалов. У последнего третья станция метро – «Чкаловская» – появилась только в 1995 году.

В 1958 году станция метро появилась у Рижского вокзала. А вот у Савеловского – только в 1988 году.

За два десятилетия, с 1935 по 1955 год, рядом с вокзалами было построено 11 станций Московского метрополитена, что значительно увеличило доступность вокзалов и удобство пользования ими. Из пригородных зон стало возможным быстро добраться до основных мест приложения труда в Москве. Это привело к стремительному росту пассажиропотока на пригородных направлениях московской железной дороги, а значит, и в вокзалах. И буквально через десяток лет почти все они потребовали новых глобальных реконструкций и расширений.

С благодарностью за дар профессионального предвидения

1966 год – Ярославский вокзал. Сносится одноэтажная встройка во внутреннем дворе; на ее месте по проекту А. Кулагина и Г. Маторина возводится двухэтажное здание с новыми залами ожидания под эффектными вспарушенными сводами из бетонных оболочек и огромным стеклянным фасадом, выходящим в сторону платформ.

1972 год – Курский вокзал. По проекту арх. Г.И. Волошинова производится грандиозная реконструкция с кардинальным расширением вокзала. Старое здание вокзала включается в огромный новый объект площадью 24 000 кв. м и накрывается единой складчатой тонкостенной преднапряженной бетонной оболочкой толщиной всего 120 мм, пролетом в 27,0 м и консольным выносом на главном фасаде в 12,0 м. Пассажиропоток возрастает до 300–500 тыс. человек в день.

1975 год – Ленинградский вокзал. По проекту арх. В. Кузнецова и Л. Мичагина проведена полная реконструкция здания с сохранением первоначального вида только корпуса, выходящего на привокзальную площадь. Было достроено левое трехэтажное крыло, разобран дебаркадер и на его месте возведен новый зал ожидания с цокольным этажом и подземными переходами к станции «Комсомольская». Общая площадь вокзала достигла 21 000 кв. м.

1976 год – Белорусский вокзал. На площади построено новое здание вокзала, а старое реконструировано. 1980–1987 годы – Павелецкий вокзал. По проекту арх.



Савеловский (Бутырский) вокзал. Дата открытия: 1902 г.

А.Б. Гуркова, С.Д. Кузнецова и А.Р. Воронцова выполнена масштабная реконструкция Павелецкого вокзала. При этом старый фасад не утонул в недрах нового, как на Курском. Он был тонко обыгран как фасад одного из крыльев нового вокзала. При этом второе крыло стало повторением старого фасада, симметричным относительно центрального объема нового вокзала. Это одно из первых зданий в Москве, выполненных не только в стиле, но и в духе постмодернизма.

1992 год – Савеловский вокзал. Более 10 лет длившаяся по проекту арх. Я.В. Шамрая реконструкция предусматривала также реставрацию и капитальный ремонт, после которых вокзал сохранил свой внешний облик, но увеличил внутренние площади и стал двухэтажным.

1990–1997 годы – Казанский вокзал. Это уникальный случай: первоначальный замысел А.В. Щусева и барона фон Мекка был настолько грандиозен, что все последующие трансформации вокзала были, по сути, его постепенной реализацией, растянутой почти на век. Только к концу XX века удалось достроить по чертежам А.В. Щусева все им задуманное. Плюс потрясающий по дерзости замысла огромный навес над всем внутренним двором, построенный по проекту А. Гродзенского. Сам проект расширения вокзала выполнялся по проекту архитекторов В. Батырева, Л. Изаксона и И. Лебедева. Большепролетное покрытие над перроном представляет собой систему пространственных ферм из металлических труб пролетом 63,0 м и консолями до 37,0 м общей площадью 20 000 кв. м, которая опирается всего на 8 крестообразных колонн с шагом более 50 м. Аналогов этой уникальной конструкции в Москве больше нет. Она – как эстафета от великих инженеров прошлого к архитекторам будущего.

Это совершенно неполная история всех реконструкций и трансформаций московских вокзалов за их более чем вековую историю. Но даже этих фактов достаточно для вывода: вокзалы – это уникальные общественно- транспортные сооружения, которые меняются быстрее любого другого общественного здания, потому что обслуживают не статичные, а чрезвычайно динамичные процессы перемещения людей в транспортной системе города и развиваются вслед за стремительным развитием всей транспортной инфраструктуры нашей страны.

Отсюда – особая ответственность проектировщиков вокзалов, которые, решая текущие проблемы пассажирских обустройств, должны думать о будущем. Оно снова потребует расширения и модернизации транспортно-общественных зданий, возможность которых необходимо закладывать уже сейчас. То, как наши предшественники точно выбирали места будущих вокзалов, то, как их последователи системно и с огромным запасом подводили к ним новые скоростные транспортные системы, говорит об их даре профессионального предвидения. И нам ни в коем случае нельзя прервать эту эстафету гармоничного развития транспортных систем города.

Москва без вокзалов? Это фантастика!

Сейчас почти все вокзальные комплексы Москвы исчерпали пространственный потенциал своего развития.



Ленинградский (Николаевский) вокзал, фрагмент фасада. Арх. К. Тон, Р. Железевич

Плотная окружающая застройка не дает развиваться вширь, а горловины железнодорожных путей не позволяют, как раньше, переносить платформы все дальше от центра. Остаются сложные и чрезвычайно дорогие приемы развития вокзалов над путевым хозяйством, на которые пока никто не решается.

Пассажиропоток из агломерации, однако, постоянно растет, и проблемы все равно придется решать. Во многом это уже проблемы не вокзалов как зданий, а пропускной способности существующих главных путей радиальных направлений железных дорог. Каждое радиальное направление Московской железной дороги имеет всего по два главных пути. По ним происходит и грузовое, и постоянно нарастающее пассажирское движение. Этих двух путей катастрофически не хватает – необходимо прокладывать отдельные, выделенные пути только под пассажирское сообщение. И такая правительственная программа уже есть.

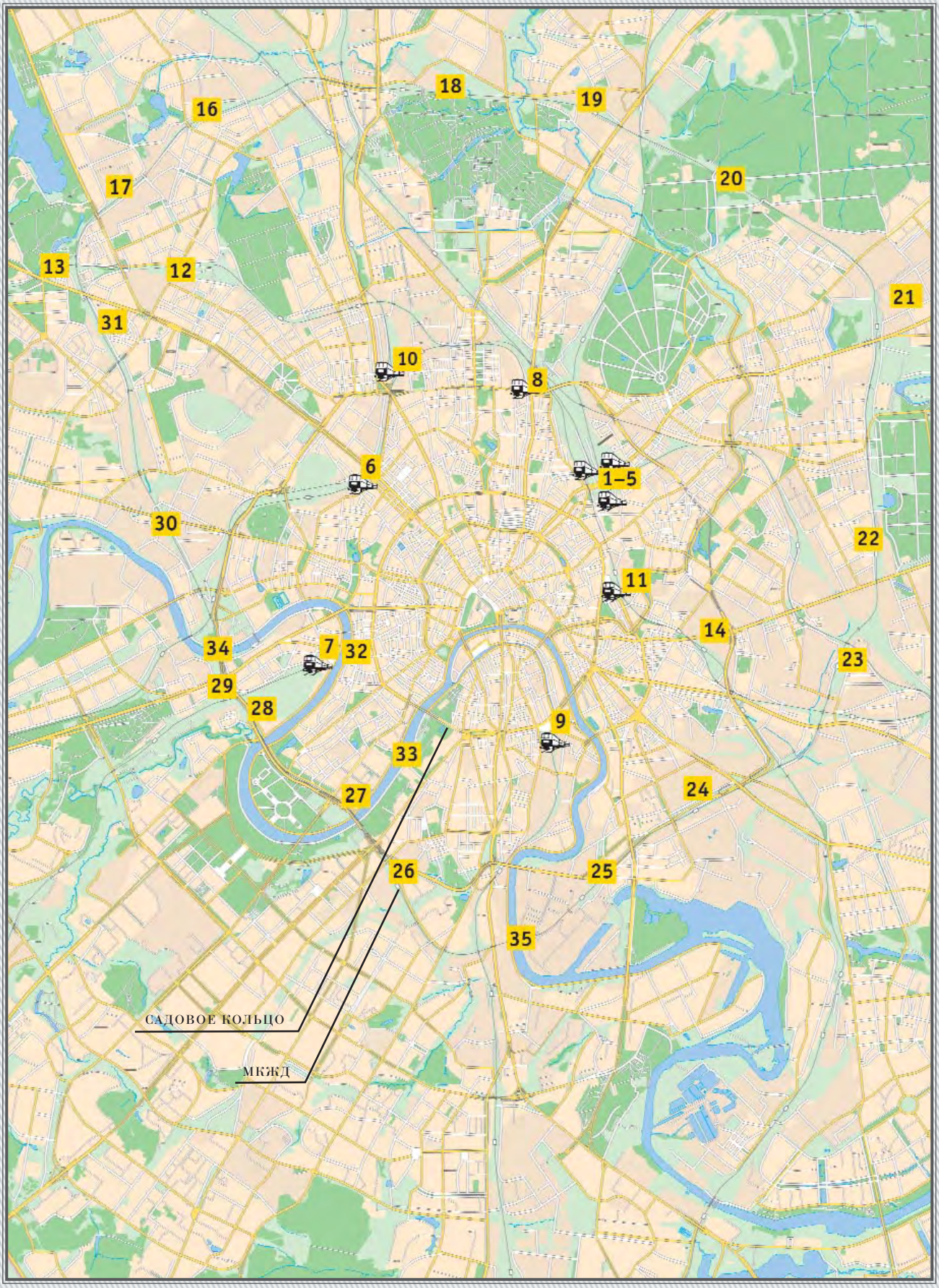
Но как только будут построены новые главные пути, пассажиропоток снова возрастет, и проблемы с вокзалами опять встанут в полный рост. Уже сейчас надо думать о стратегии развития всей системы вокзалов, как старых, так и, возможно, новых вокзальных комплексов. Именно такой системный аспект, на мой взгляд, не позволит реализовать очень популярную сейчас идею – вывести вокзалы из центра, высвободить ценные городские земли, убрав разделяющие мегаполис линии железных дорог. Это, во-первых, фантастические единовременные затраты, где стоимость самих вокзалов – лишь незначительная часть всех капиталовложений. Вынос же одного или двух комплексов ничего не изменит. А, во-вторых, для отказа от железных дорог в центре Москвы необходимо вынести не только вокзалы, но и все промышленные и логистические центры, что вряд ли возможно в обозримом будущем.

А что возможно? На нарастающую проблему глаза ведь не закрыть: уже сейчас пассажирские составы тратят огромное время на преодоление сложного подъезда к вокзалам по многочисленным стрелочным переводам, которые значительно снижают скорость передвижения поездов. Проблема осложняется острой необходимостью развития в стране скоростных железных дорог, причем не «Сапсанов», а настоящих высокоскоростных дорог со скоростью передвижения 300–400 км/ч. Это в основном перевозки бизнес-класса, которые невозможно бросить где-нибудь у МКАД – их надо заводить в самый центр города, и только тогда они будут востребованы. Словом, все будущие проблемы налицо, и пора начинать искать оптимальные пути их решения.

Кроме радикального варианта – выноса всех вокзалов из центра – существуют еще несколько принципиальных решений. Одно из них мне видится наиболее рациональным и выполнимым. Оно заключается в разделении вокзалов на пригородное и дальнее сообщение. И именно пригородное сообщение по возможности стоит выносить из центра в мощные срединные транспортно-пересадочные узлы города с одной, а лучше с двумя станциями метро разных линий.

Это решает сразу несколько проблем. Дальние и скоростные поезда по-прежнему смогут прибывать практически в центр города, а самые многочисленные пригородные составы будут останавливаться на так называемых зонных станциях, конечных для пригородных электропоездов. Люди, спешащие на работу, не будут тратить время на медленное вползание электрички в город, а станут сразу пересаживаться на метро и быстро перемещаться в нужную точку мегаполиса.

Долго прорабатывался вопрос организации такой зонной станции на Казанском направлении МЖД, но пока безрезультатно. А вот улучшить ситуацию на сверхзагруженном Курском вокзале, пожалуй, удастся. В районе ТПУ Рязанка (Карачарово) планируется построить зонную станцию Горьковского направления для пригородного движения, высвободив место на Курском вокзале для организации высокоскоростного движения по этому направлению. И так постепенно можно разгрузить все самые загруженные вокзалы с последующей реорганизацией всей системы пассажирских обустройств. Может, некоторые из них станут в результате прекрасными общественными зданиями, утратив свою изначальную транспортную функцию – как ряд вокзалов Парижа и как постепенно теряющий ее московский Рижский. Этот подход более эволюционный, с поэтапным строительством и постоянным уточнением параметров всей меняющейся системы. В любом случае городу необходим новый этап в усовершенствовании Московского транспортного узла и всей системы вокзалов как его неотъемлемой части ради устойчивого развития мегаполиса и повышения качества жизни в нем.


16
18
19
17
20
13
12
21
31
10
8
6
1–5
30
22
11
14
34
7
32
23
29
28
9
33
24
27
26
25
35
САДОВОЕ КОЛЬЦО
МКЖД

Текст: Ирина Крымова

МОСТЫ МЕЖДУ ПРОШЛЫМ И БУДУЩИМ

ОДНИ ЗНАЧИТЕЛЬНО ИЗМЕНЕНЫ, ДРУГИЕ УТРАЧЕНЫ, А ДЛЯ СОХРАНИВШИХСЯ ФРАГМЕНТОВ ТРЕТЬИХ ПРЕДСТОИТ НАЙТИ СПОСОБ ВКЛЮЧИТЬ ИХ В СТРУКТУРУ НОВОГО ПАССАЖИРСКОГО КОМПЛЕКСА



При строительстве Московской окружной железной дороги был использован 31 тип мостов, не считая пешеходных. Только Москву-реку дорога пересекает в четырех местах. Проектирование и строительство мостов через главную водную артерию города считалось делом ответственным и архитектурно значимым. К нему привлекались лучшие специалисты. Эти инженерные сооружения в последние десятилетия подверглись значительным изменениям.



Мост Богдана Хмельницкого с фрагментами Краснолужского (б. мост Императора Николая II; арх. А. Померанцев, инж. Л. Проскуряков; 1905–1907 гг.)



Краснолужский (мост Императора Николая II) и Андреевский (Сергиевский) железнодорожные мосты были построены в 1905–1907 годах по проектам инженера Л.Д. Проскурякова и архитектора А.Н. Померанцева.

Мосты имели один главный пролет, перекрытый серповидной аркой длиной 135 м и высотой 15 м, и два береговых пролета по 18 м. Фермы установлены на каменных опорах, облицованных песчаником и днепровским гранитом. Вне арок, на консолях, были устроены пешеходные тротуары. Устои мостов в зависимости от типа грунта опирались на

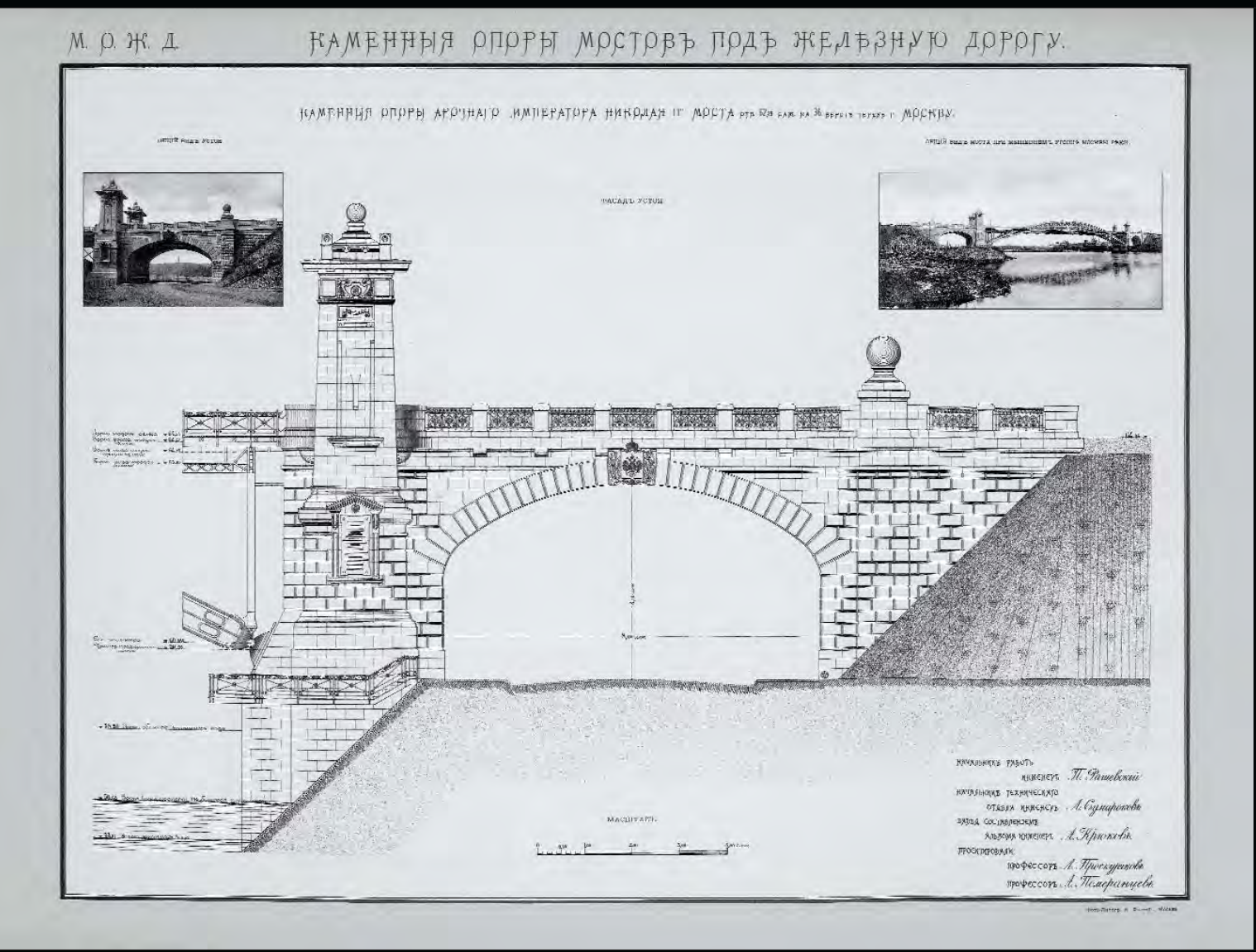


Пушкинский мост с использованием конструкций Андреевского моста (б. Сергиевский; арх. А. Померанцев, инж. Л. Проскуряков; 1905–1907 гг.)

основания из деревянных свай или кессонные конструкции. Въезды на мосты с обеих сторон фланкировали парадно оформленные пилоны.

Мост Императора Николая II в советское время получил название по местности перед ним: Красный Луг. То же название получила улица Красный Луг (с 1967 года – улица Потылиха). Сергиевский мост, названный так в память о великом князе Сергее Александровиче, в 1917 году был переименован в Андреевский – по расположенному рядом на правом берегу реки Андреевскому монастырю.

Строительство в конце 1990-х – начале 2000-х годов Третьего транспортного кольца, прошедшего на отдельных участках параллельно трассе окружной



железной дороги, потребовало замены ряда инженерных сооружений на современные. На месте Краснолужского моста были выстроены Бережковский автомобильный и Лужнецкий (Новый Краснолужский). Вблизи Андреевского монастыря также было построено два моста – автомобильный и железнодорожный. В связи с этим железную дорогу переместили к северу от ее исторической трассы.

Анализ состояния конструкций Краснолужского и Андреевского мостов 1905–1907 годов показал, что их включение в структуру новых инженерных сооружений нецелесообразно. Идея использования исторических конструкций при возведении новых пешеходных мостов принадлежит академику архитектуры Ю.П. Платонову.

Серповидная ферма старого железнодорожного Краснолужского моста, демонтированная и перевезенная на баржах на 2,2 километра вверх по течению Москвы-реки, была использована при строительстве Киевского пешеходного моста. В 2004 году он был переименован в мост Богдана Хмельницкого. Он соединил Бережковскую и Ростовскую набережные в районе Киевского вокзала. Исторические конструкции скрывают стеклянные ограждения. Железобетонные устои моста вынесены с набережных в русло реки, ширина которой в этом месте несколько превосходит длину арки. Главная арка старого Андреевского моста использована при постройке Пушкинского пешеходного моста. В 1999 году ее переместили баржами на полтора километра вниз по течению Москвы-реки. Пешеходный мост соединил Пушкинскую набережную Нескучного сада с Фрунзенской набережной. Ширина реки в новом месте значительно превосходит длину фермы. В связи с этим были построены дополнительные 25-метровые железобетонные балочные пролеты, декорированные фальшсводами.



Даниловский – до 1990 г. Кожуховский – мост (б. Алексеевский; инж. Н. Белелюбский, Н. Богуславский; 1905–1907 гг.)

При входе на мост со стороны Пушкинской набережной (Нескучного сада) размещена табличка с краткой историей Андреевского моста, поэтому Пушкинский мост нередко называют Андреевским. Архитектурное решение устоев и пролетов над набережными новых пешеходных мостов повторяет проект старых Краснолужского и Андреевского мостов архитектора А.Н. Померанцева.

В 2001 году коллектив авторов проекта – архитекторы Ю.П. Платонов, А.В. Кузьмин, Д.А. Метаньев, И.В. Дианова-Клокова, А.В. Тасалов, инженеры-конструкторы Е.Г. Гапонцев, Б.Н. Монов, А.М. Колчин, Д.В. Лабузов – за реализованный проект комплекса, состоящего из Краснолужского (Киевского), Андреевского (Пушкинского) пешеходных мостов и набережной Нескучного сада, были удостоены российской национальной премии в области архитетуры «Хрустальный Дедал».

Два других моста Окружной железной дороги через Москву-реку также были построены в 1905–1907 годах.

Дорогомиловский – по проекту инженера Г.В. Ульянинского, а Кожуховский – по проекту выдающего отечественного мостостроителя профессора Н.А. Белелюбского и инженера Н.А. Богуславского. Общий надзор за строительством осуществляли инженеры Л.Д. Проскуряков и П.И. Рашевский, архитектор А.Н. Померанцев.

Трехпролетный Дорогомиловский мост имеет четыре устоя – два речных и два береговых. Первоначально на них лежала ферменная конструкция длиной более 53 метров, изготовленная на Брянском заводе («Акционерное общество Брянского рельсопрокатного, железоделательного и механического завода»). Проезд осуществлялся по верху фермы, мост имел легкое решетчатое ограждение.



Современный Андреевский железнодорожный мост

В 1998 году стальные фермы начала XX века были заменены глухими балками для увеличения подмостового габарита. На одной из опор моста установлена табличка с именем проектировщика – инженера Г.В. Ульянинского. Существенно перестроенный Дорогомиловский мост остался на первоначальном месте. Автомобильный мост Третьего транспортного кольца размещен рядом.

Кожуховский (Даниловский) мост, в отличие от других москворецких мостов Окружной железной дороги, не имеет парного автомобильного моста: автомобильный Автозаводский находится значительно выше по течению реки. Первоначально мост назывался Алексеевским – в честь наследника российского престола цесаревича Алексея, бронзовый бюст которого А.Н. Померанцевым был использован в оформлении восточного портала. После 1917 года мост был переименован в Кожуховский, в 1990-е годы стал называться Даниловским – как набережная и расположенная рядом историческая мануфактура.

Трехпролетный мост состоит из четырех каменных устоев, между которыми были переброшены три ферменные конструкции дугообразного силуэта. Езда осуществлялась понизу. Первоначальные фермы и парадное оформление портала моста 1905–1907 годов не сохранились. В 1998–1999 годах мост был реконструирован по проекту института МПС «Гипротранспуть». В ходе работ фермы начала XX века были заменены существующими конструкциями трапециевидной формы. В результате мост утратил исторический силуэт. На одной из его опор, тем не менее, установлена табличка с именами проектировщиков – инженеров Н.А. Белелюбского и Н.А. Богуславского.

Кроме мостов через Москву-реку они строились при пересечении с магистральными железными дорогами, для преодоления небольших рек и оврагов, для проездов городского транспорта над путями. Мосты для пешеходов были необходимы для прохода пассажиров из зданий вокзалов на платформы станций Воробьевы горы, Пресня, Потылиха и Военное поле. Металлические мостики над путями были устроены на станциях с продовольственными пунктами, для беспрепятственного движения войск, в случае если пути заняты составами.

Большинство этих инженерных сооружений в ходе эксплуатации и перестройки окружной железной дороги были утрачены. Сохранившиеся фрагменты еще предстоит выявить и найти способ включить их в структуру нового пассажирского комплекса.



Альбом М.П.С. Управление по сооружению Московской Окружной железной дороги. Альбом исполнительных чертежей 1903–1908 гг.

Текст: Ирина Крымова

ЛИХОБОРЫ И ВОЕННОЕ ПОЛЕ

СУДЬБА И НЕ СУДЬБА СТАТЬ ПОСТРОЕННЫМИ НА ВЕКА

Станция Лихоборы, несмотря на ряд утрат, является наиболее полно сохранившимся комплексом застройки Московской окружной железной дороги. Остановочный же пункт «Военное поле» полностью исчез с карты города.

Отсчет километров (верст) Московской окружной железной дороги начинался от места ее пересечения с линией Николаевской (Октябрьской) железной дороги. На севере окружная дорога проходила на значительном расстоянии от Камер-Коллежского вала – границы Москвы в начале XX века, а на юге в отдельных местах – совсем близко от него, фактически в городской черте. Таким образом, земли, приобретаемые под железную дорогу, на севере были дешевле, чем участки в городе.

Лихоборы, первая из построенных станций МОЖД, получила свое название по реке и близлежащим деревням – Нижним и Верхним Лихоборам. Вокруг деревень располагались кирпичные заводы, а немного к западу – усадьба Михалково и суконная фабрика. Расцвет усадьбы пришелся на последнюю четверть XVIII века, когда она принадлежала графам Паниным. С начала XIX века вокруг усадебного парка стала формироваться фабричная застройка, сначала ситценабивной, а затем суконной фабрик. Управлявший фабрикой В.И. Иокиш, со временем ставший ее владельцем, вместе с сыновьями создал Товарищество суконной мануфактуры «Иокиш».



Процветание суконной фабрики привело к упадку ранее благоустроенной усадьбы Михалково. К моменту строительства окружной железной дороги было заброшено усадебное хозяйство,



Пассажирское здание. Станция Лихоборы. Арх. А. Померанцев, инж. С. Корейша. 1903–1907 гг.

упразднены оранжереи и фруктовые сады. Вся территория имения в сторону Ховрина распродана под дачные участки. Дачами стали также восточный и юго-западный флигели усадьбы, построенные в конце XVIII века в псевдоготическом стиле.

Несмотря на раннее промышленное освоение и развитие дачного строительства в этом отдаленном от центра Москвы районе оставалось много неосвоенных земель, которые удалось приобрести без больших затрат. Здесь надо сказать вот о чем. Отсчет километров (верст) МОЖД начинался от места ее пересечения с линией Николаевской (Октябрьской) железной дороги. На севере окружная дорога проходила на значительном расстоянии от Камер-Коллежского вала – границы Москвы в начале XX века, а на юге в отдельных местах – совсем близко от него, фактически в городской черте. Таким образом, земли, приобретаемые под железную дорогу, на севере были дешевле, чем участки в городе.

Близость первого километра, возможность освоения протяженного участка вдоль путей позволили разместить в этом месте центральную станцию дороги – самый большой и разнообразный по набору зданий и сооружений комплекс. Авторами проекта и руководителями строительства в 1903–1907 годы были архитектор А.Н. Померанцев и инженер С. Корейша.

Территория станции состояла из четырех основных частей: пассажирской станции, расположенной с внутренней стороны кольца, продовольственного пункта, водоподъемного комплекса и депо по ремонту паровозов – с внешней стороны на некотором отдалении друг от друга. Вдоль железнодорожного пути размещены 4 будки центрального управления стрелками и сигналами.

Наружная поверхность стен элементов комплекса станции, так же как и большинства построек окружной железной дороги, была облицована красным отборным кирпичом, детали оштукатурены раствором портландского цемента, кровли – преимущественно черепичные, сложного силуэта, с трубами для голландских печей.

Одноэтажное пассажирское здание включало кроме зала ожидания контору начальника станции, комнаты для телеграфа и телефона. Для отопления использовались голландские печи, здание имело водопровод и канализацию. Рядом находились паркгауз и уборная. Здание вокзала, баня, жилые дома разных типов со службами формировали проезд, проложенный вдоль отрезка путей – современная улица Черепановых. Сейчас сравнительно хорошо сохранившаяся часть комплекса растворена в озелененном жилом районе.

Напротив здания вокзала с внешней стороны путей находился водоподъемный комплекс, из элементов которого сохранились два здания: одноэтажное и высокое – в виде «донжона», решенное в неоготическом стиле.



Водоемное здание. Станция Лихоборы. Арх. А. Померанцев, инж. С. Корейша. 1903–1907 гг.

Западнее размещался воинский продовольственный пункт, по первоначальному проекту рассчитанный на 1200 человек, но на рассматриваемой станции его предполагалось довести до 3600. Отдельно стоящие одноэтажные здания – столовая, кухня, ледник, кладовая с погребом, навесы для дров, отхожее место, дом для команды, дом коменданта – были предназначены для короткого отдыха солдат во время передислокации войск. От застройки продовольственного пункта, к сожалению, сохранились только дома коменданта и начальника участка.

Еще западнее, ближе к усадьбе Михалково, располагалось ремонтное депо, рассчитанное на 12 паровозов. При нем находились малая мастерская, два железных нефтяных бака, нефтекачка, каменный склад для хранения запасных частей и материалов, дежурные помещения для паровозных и кондукторских бригад.

Депо, сохранившее большую часть построек, в 1970-е годы практически полностью утратило визуальные связи с остальными частями комплекса из-за строительства транспортной эстакады через пути окружной железной дороги (трасса Онежской – Михалковской улиц).

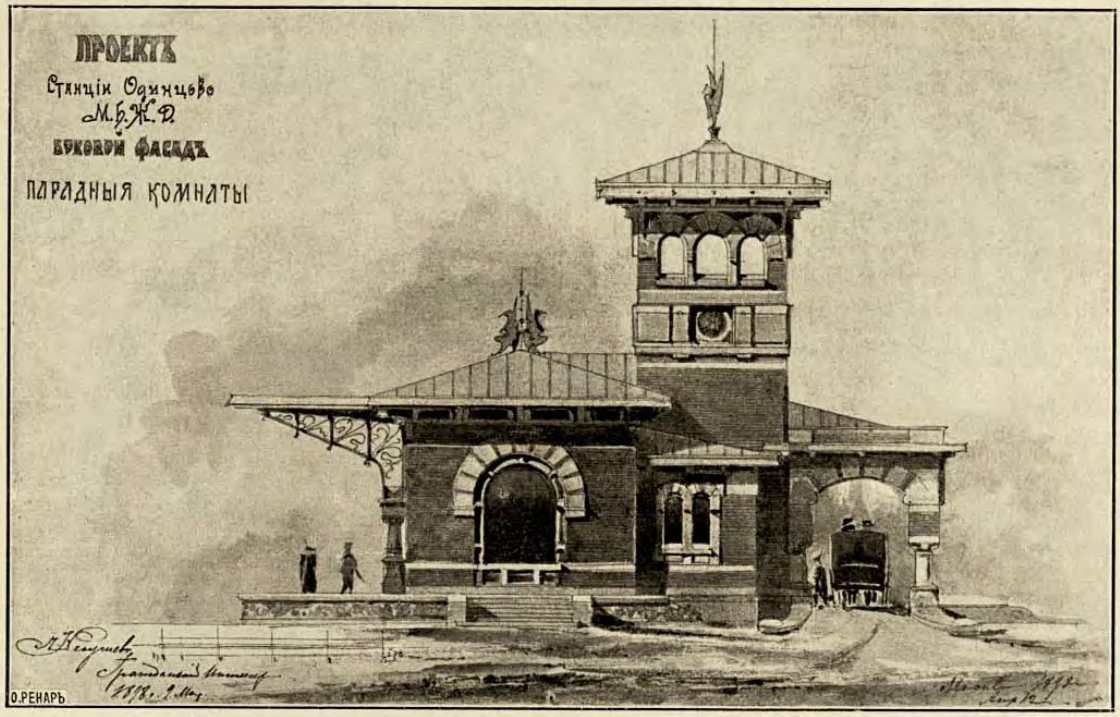
В 2008 году в честь 100-летия со дня открытия Московской окружной железной дороги на перроне станции Лихоборы около здания вокзала был сооружен памятный знак.

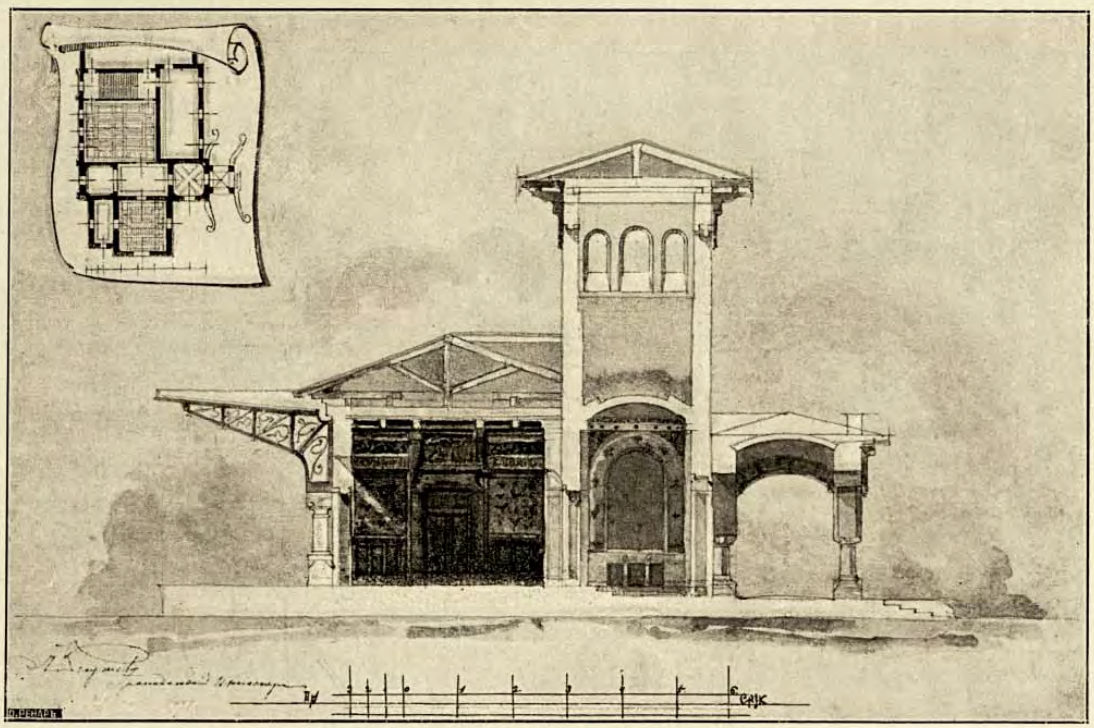
Если станцию Лихоборы можно отнести к наиболее полно сохранившимся комплексам застройки дороги, то остановочный пункт «Военное поле» полностью исчез с карты города. Он находился между станциями Пресня и Серебряный бор на территории обширного Ходынского поля – в месте расположения войск и первого московского аэродрома. Кроме воинского продовольственного пункта остановочный пункт имел пассажирское здание, выстроенное по индивидуальному проекту и оборудованное по последнему слову техники.

ОБ АВТОРЕ

ИРИНА ВЯЧЕСЛАВОВНА КРЫМОВА
Руководитель мастерской историко-градостроительных исследований № 20 ОАО «Моспроект – 2» им. М.В. Посохина. Архитектор, аттестованный эксперт при Министерстве культуры РФ, член Союза московских архитекторов, профессор Международной Академии Архитектуры, доцент кафедры реконструкции и реставрации в архитектуре МАрхИ. Дважды лауреат премии имени архитектора Алексея Гутнова, дважды лауреат премии Правительства Москвы «Московская реставрация». Премия 2013 года – за проект зон охраны объектов культурного наследия МОЖД, проект режимов использования земель и градостроительных регламентов в границах данных зон (раздел «Сохранение исторической среды объектов культурного наследия»).

АРХИТЕКТУРНЫЕ МОТИВЫ.





Проектъ станціи Одинцово М.-Брестской ж. д. Парадныя комнаты. Проектировалъ гражд. инж. Л. Н. Кекушевъ. (Боковой фасадъ, планъ и разрѣзъ).

ПОЕЗДА *особого назначения*

Текст: Алла Бурцева

«Цены выросли за год на 15–20%.» Почему?

После открытия в 1851 году Николаевской железной дороги на Петербург уже через десятилетие, в 1861-м, началось движение по пути Москва – Нижний Новгород. Далее новые рельсы прокладывались все быстрее: начался железнодорожный бум, приведший к дачному буму.

«Сколько дач под Москвой?»

Охотнее всего под устройство дач москвичи брали земли, находившиеся рядом с железнодорожными станциями. Это полностью меняло образ жизни отдыхающих. Отцы семейств получили возможность не навещать семью с большими хлопотами только по выходным: они охотно превращались в «дачных мужей», которые с начала 1890-х годов ежедневно отправлялись по железной дороге с дачи в Москву на службу, чтобы вечером вернуться к семье за город. Железная дорога позволила сделать это с минимальными временными затратами.

В считанные годы изменился весь дачный быт. Накануне сезона газеты пестрели объявлениями о сдаче в аренду дач и о найме прислуги. Часто такие объявления были комичными, например, как вот это, в **биржевой газете «Новости»** от 7 апреля 1903 года: «Здесь отдаеца дача, состоящая из куфни, балкона и сарая для дров с молоком от Дворника, с собаками и грамохвоном не пущають». В объявлениях особо отмечалось расстояние до ближайшей железнодорожной платформы – это обстоятельство могло поднять стоимость аренды в разы. В газетах же публиковали расписание дачных поездов.

Самым первым объявлением, возможно, было то, что опубликовано в **«Московских ведомостях»**, – об открытии с 1 мая 1865 года станции Перово: «По воскресеньям и праздничным дням будут отправляемы особые поезда в 2 часа пополудни из Москвы в Перово и Люберцы, а в Москву из Люберец в 9 часов и из Перово в 9 часов 30 минут пополудни». Как видно, речь еще идет не о ежедневном обслуживании дачников. Так называемые «дачные» поезда – это уже явление начала 90-х годов XIX века.

К 1901 году «дачные поезда» на Московском узле составляли уже 90 пар (то есть четных и нечетных поездов) в сутки, и надо сказать, что обслуживали они своих пассажиров наилучшим образом. По данным от 1914 года о скорости движения дачных поездов получается, что они практически не уступали современным электричкам. Например, дореволюционный дачный поезд Москва – Пушкино (Ярославское направление) шел 51 минуту, а современная электричка (по данным 2005 года) – 50 минут.

Железные дороги постоянно увеличивали количество пригородных железнодорожных платформ, о чем свидетельствуют сообщения в прессе того времени. Вот, например, **«Московские ведомости»** в мае 1902 года под заголовком «Железнодорожные вести» сообщают: «С 6 мая по линии Московско-Брестской железной дороги, на 6 версте от Москвы для удобства дачников открыта платформа «Фили», на которой перед открытием местным духовенством совершено молебствие с водоосвящением, а затем все помещения платформы были окроплены св. водой».



Отдаются 1—2 КОМНАТЫ на ДАЧѢ
въ тихомъ и хорошемъ семействѣ, по желанію со столомъ. Петровскій паркъ, Новое Быково, дача Шибаева, № 14, спросить Кнютину. 9302,2,0

По Курской жел. дор., въ 6 верст. отъ станціи Молоди, на рѣкѣ, въ сухой и красивой мѣстности
отдается дача
о 12 комн., вполнѣ меблированная, съ отдѣльною кухней, ледникомъ и прачечной. Подробности: Никитскій бульваръ, домъ Государственнаго банка, у смотрителя зданій. 9277,3,0

ДАЧИ ОТДАЮТСЯ
по Всесвятскомъ, о 5 комн., съ сѣнями, близъ соснового лѣса, по 100 р. Никитскія ворота, Мерзляковскій пер., д. Андреевой, кв. № 3, утромъ до 10, вечеромъ отъ 5 до 7 ч. 9692.2,1

ДАЧА-ОСОБНЯКЪ
о 12 ком., превосход. мебл., сосновый паркъ, купанье. Никол. ж. д., станція «Химки», имѣніе г-жи Назаровой. Подр.: Новинскій бульваръ, д. Воронцова-Вельяминова, кв. № 18. 8208,2,0

Барская дача
отдается съ мебелью, въ живописной сухой мѣстности. Всесватское, около дер., Старое Коптево, д. Дѣдова, спросить хозяина. П,484,2,1

Двѣ дачи
отдаются, за Серпуховскою заставой, близъ Черемушекъ, при селѣ Вознѣ, имѣніе Романова. 9572,3,2

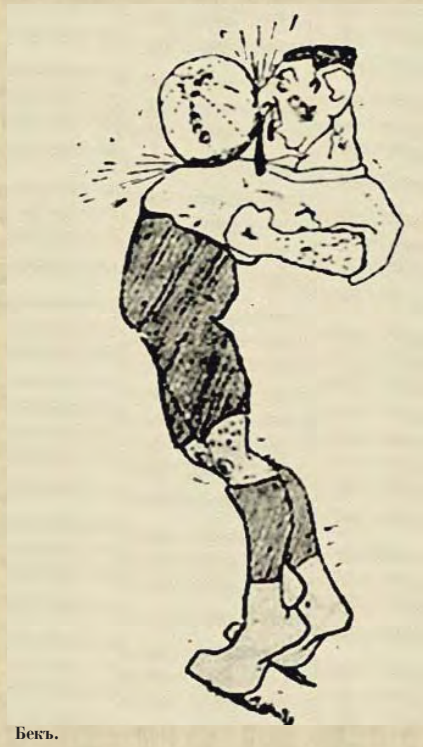
ДАЧИ
ОСТАЛЬНЫЯ ОТДАЮТСЯ
въ селѣ Остафьевѣ, имѣніи князя Вяземскаго, по Курской жел. дорогѣ, въ 25 в. отъ Москвы, вблизи полустанка „Бутово“ и въ 3-хъ верстахъ отъ платформы „Щербинки“ и платформы города „Подольскъ“; шоссейная дорога, дачи стоятъ въ живописной мѣстности, всѣ удобства, дачи въ 17 комнатъ, богато меблированы, и двѣ въ 4 комнаты. Въ городѣ Подольскѣ всегда есть извощики, которымъ хорошо извѣстно село Остафьево. Объ условіяхъ узнать на мѣстѣ, у смотрителя дома. 9364.2,0

Отдается дача съ большою уступкой княгини Шаховской-Стрѣшневой, въ Покровскомъ-Глѣбовѣ, за Петровскимъ паркомъ, о цѣнѣ узнать на мѣстѣ у смотрителя или на Никитской, въ главной конторѣ, собств. домъ. 9660.2,1

ВНОВЬ ВЫСТРОЕННЫЯ
СДАЮТСЯ ДАЧИ

17 (04) июля 1911 года
«Московская газета»

ИЗЪ ДАЧНЫХЪ ЗАРИСОВОКЪ.
ФУТБОЛИСТЫ.



Бекъ.
Готовъ во имя спорта отразить носомъ аэропланъ. (Шаржъ).

В прежнія времена самымъ «спортивнымъ» элементомъ на дачахъ были велосипедисты. Но времена мѣняются, и прогрессъ, не останавливаясь, шагаетъ гигантскими шагами впередъ.

Сейчасъ дачныя мѣстности всецѣло охвачены «футболизмомъ». Велосипеду дана полная отставка. Дачная молодежь превратилась въ футболистовъ. И если садится на велосипедъ, то развѣ только для того, чтобы поѣхать на немъ «на футболъ». Увлеченіе футболомъ достигло грандіозныхъ размѣровъ. Въ каждой дачной мѣстности есть своя «команда» футболистовъ и есть свое «футбольное поле», съ двумя «воротами». Гимназисты, реалисты, «техники», «консерваторы», «промышленники», студенты,— всѣ объединились въ одну громадную «футбольную лигу». Дачные папаши и мамаши не узнаютъ своихъ чадъ. Мало того: они ихъ не видятъ по цѣлымъ днямъ. Молодежь «футболитъ», пренебрегая чаемъ, завтраками и обѣдомъ.

– Когда же ты начнешь заниматься? Вѣдь, у тебя переэкзаменовка! – говоритъ дачная мамаша своему великовозрастному гимназисту.

– Усп'ѣется, мамаша! У насъ на дняхъ матчъ съ люберецкой командой. Не до переэкзаменовокъ. Я хавбекомъ буду!

Подойдите къ группѣ подмосковной дачной молодежи и прислушайтесь, о чемъ она разговариваетъ.

Въ первый моментъ вамъ покажется, что это – англичане.

До вашего слуха долетятъ слова:

Голькиперъ, форвардъ, бекъ, хавбекъ, хавтаймъ, рефери, ауть, корнеръ, офсайтъ...

Это все – футбольные термины.

У подмосковнаго дачника, имѣющаго сыновей, явилась новая «статья расхода»: Футбольная.

– Папаша, мнѣ необходимы штиблеты для футбола!



Дача Вюрта в Новогирееве (сегодня Музей наивного искусства)

Сами железнодорожные власти тоже активно поощряли дачное строительство. Читаем в **«Новостях дня»** в марте 1905 года объявление под названием «Дачные участки»: «Управление Московского Удельного округа объявляет, что в 40 верстах от г. Москвы в Домодедовской дворцовой лесной даче при ст. Домодедово, Павелецкой линии Рязанско-Уральской жел. дор., сдаются в аренду участки под постройку дач на 36-ти летний срок, из платежа аренды от 3-х копеек квадратная сажень в год. Местность, разбитая на дачные участки, с запада примыкает к реке Рожаю».

Газета «Руль» 26 (13) мая 1910 года подводит своеобразный итог «дачного бума», той геометрической прогрессии, в которой росло количество дачных поселков под Москвой. Под заголовком «Сколько дач под Москвой» читаем: «По данным московской уездной земской управы, количество дач в Московском уезде за последние 15 лет увеличилось на 17 713 домов, доходность их – на 3 333 000 рублей, и сбор с них в пользу земства, составлявший 15 лет тому назад, т.е. в 1896 г., 72 тысячи рублей, теперь составляет 250 тысяч рублей.

В текущем 1910 году, по смете земской управы, дач в Московском уезде числится – 26 453, а доходность высчитана на них в 4 643 000 рублей».



«Дачные жалобы»

Не все, однако, новшества, вводимые железной дорогой, шли на пользу дачникам. В мае 1909 года газета «**Голос Москвы**» предсказывает провал дачного сезона: «Не за горами середина мая, а дачи под Москвой пустуют... Когда вместо 17 коп. за проезд приходится платить 33 к. – задумаешься. Для человека, живущего исключительно личным заработком, 20–50 коп. в день – играют роль. Дачевладельцы это великолепно поняли и еще задолго до того, как определилась погода, понизили цены на дачи. В живописной местности на 17-й версте по Брянской дороге дачи, которые ходили прежде по 180 и 250 руб., теперь предлагаются по 150 и 200 р.».

Борьба железнодорожников с дачниками закончилась в пользу последних. В мае 1910 года «**Утро России**» сообщает: «Дачники по линии Николаевской железной дороги ходатайствовали об увеличении числа пассажирских поездов и об уменьшении тарифа. Это ходатайство удовлетворено. Пассажирский тариф уменьшен % на 15, а для месячных и сезонных билетов даже еще больше».

Железнодорожные станции в загородной местности обязательно становились центром местной жизни. На вокзальчиках были станционные буфеты, здесь покупали газеты, отправляли письма, сюда местные жители привозили все, что

– Да у тебя же есть штиблеты?

– Эти не годятся. Я ихъ въ два раза о мячъ разорву.

Нужны специальныя. Съ шипами и толстой-претолстой подметкой!...

Въ одно прекрасное утро дачные родители узнаютъ новость.

– Наша команда будетъ въ одинаковой формѣ. Полосатыя курточки и бѣлые штаны. Вотъ, мамаша, образецъ матеріи! Давайте денегъ. Завтра предсѣдатель нашего комитета ѣдетъ въ городъ закупать!.. На другой день въ дачномъ поселкѣ всѣ женщины сидятъ у швейныхъ машинокъ и работаютъ иглами:– для футболистовъ шьется «форма».

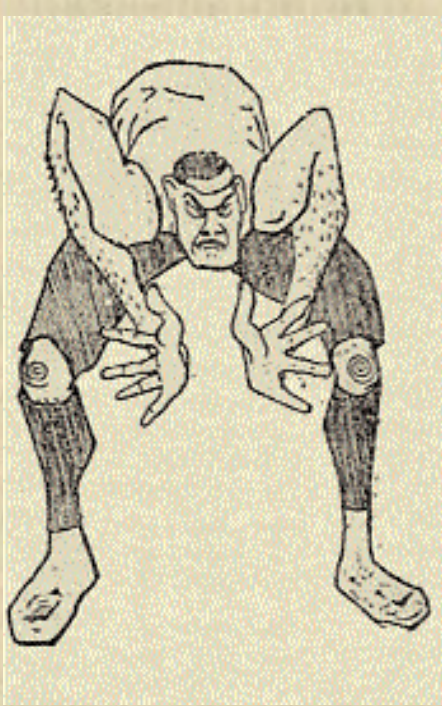
На футбольномъ полях каждый день «сраженіе». И дачники толпами тянутся «на футболь». Стоять и смотрятъ за своими «наследниками», какъ тѣ, потные и запыхавшіеся, работаютъ ногами, «наддавая» мячъ.

– Смотрите-ка, мой Данила-то! Каковъ?!

– Батюшки, вашъ Сергѣй кувырнулся!

Здѣсь есть и свои футбольные «герои», по которымъ вздыхаютъ дачныя барышни. Интересно посмотрѣть на футболистовъ, когда они возвращаются по домамъ «съ поля битвы». Важные, какъ-будто только что свершившіе великій подвигъ. Въ коротенькихъ штанишкахъ, обнажающихъ загорѣлыя, сильныя ноги. Почти каждаго футболиста провожаетъ съ поля «обожательница»,– дачная барышня. Ноги у футболистовъ покрыты синяками и ссадинами. Бываетъ, что футболистъ дня три прихрамываетъ и не выходитъ «на работу»...

Футболисты-джентльмэны. Если одна «команда» приглашаетъ другую «команду» къ себѣ для состязанія, то она встрѣчаетъ соперниковъ съ большимъ почетомъ. И «ставить угощеніе»: чай, прохладительные напитки. Боюсь, что результаты футбольнаго увлеченія скажутся осенью, Въ дни переэкзаменовокъ...



Голькиперъ.

Останавливаетъ руками мячъ. Можетъ остановить также трамвай или автомобиль... Родители его были нормальные люди. (Шаржъ).

Милая футбольная молодежь!

Конечно, «хавтаймъ», «аутъ», «офсайдъ» и «хавбекъ» – слова звучныя... Конечно, нетъ выше наслажденія, какъ «вбить голъ» своимъ противникамъ. Но... если у васъ въ перспективѣ хоть одна маленькая переэкзаменовочка, – не забывайте об этом! И въ промежуткѣ между двумя «хавтаймами» нѣтъ-нѣтъ, да и загляните в книжку!

Архитектурные Мотивы.

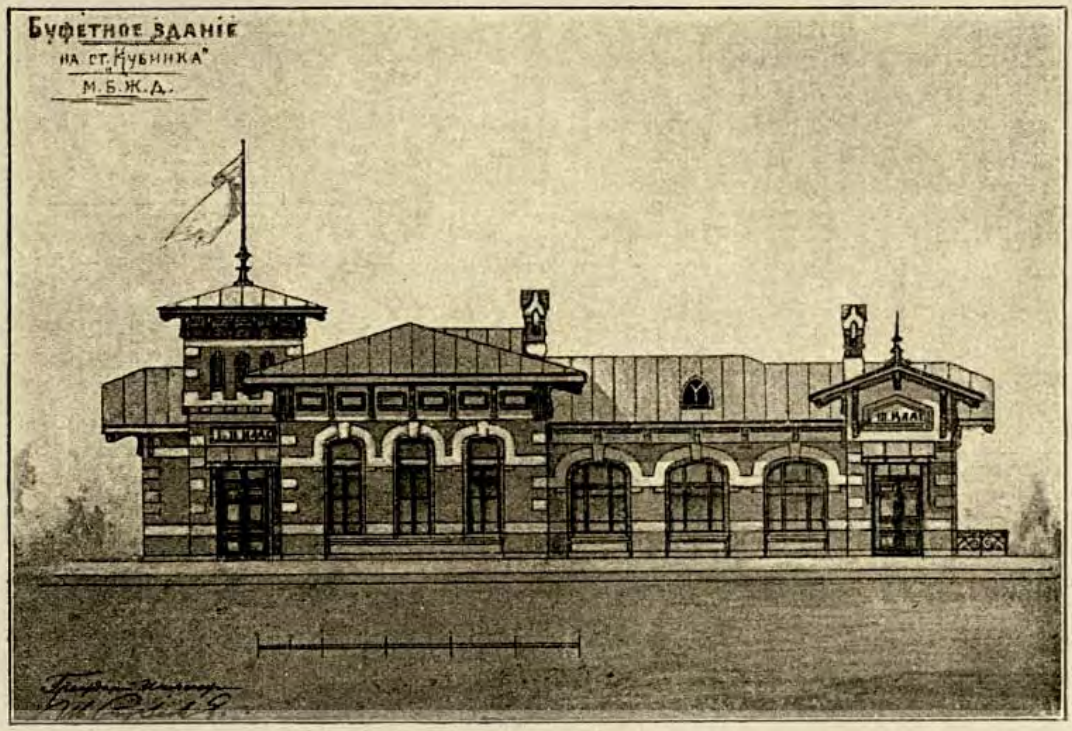
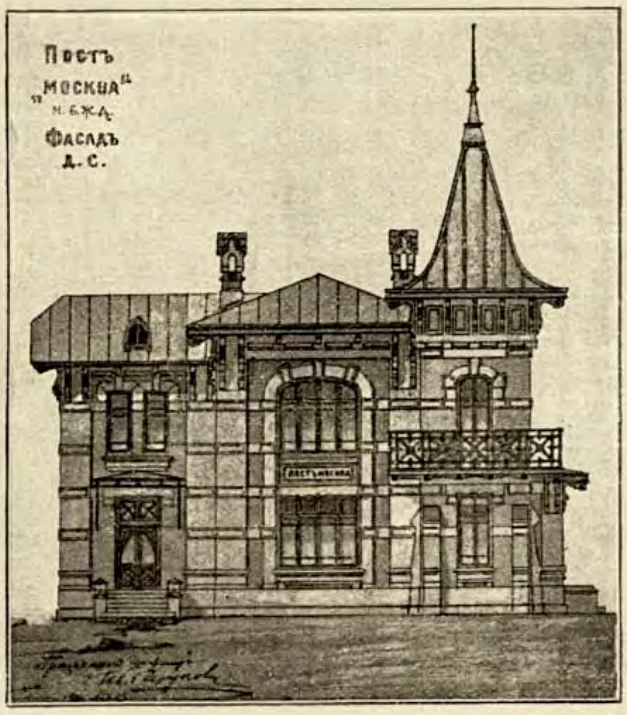


Рис. 89. Гр. инж. И. И. Струковъ. Проектъ ст. Кубинка Моск.-Брестск. ж. д.



Рис. 90. Проектъ станціи Кубинка Московской Брестской желѣзной дороги.



Гражд. инж. И. И. Струковъ.
Рис. 91. Проектъ станціи „Постъ Москва"

могли продать, потому небольшой рынок практически обязательно соседствовал с платформой. Здесь же гуляли местные франты, встречались старые знакомые и составлялись знакомства новые, к чему дачная жизнь, отличавшаяся отсутствием лишних церемоний, весьма располагала. Видимо, порой железнодорожных служащих популярность станций просто раздражала. В 1904 году «**Внешние известия**» в конце мая под заголовком «Дачные жалобы» приводят письмо одного из читателей: «Господа начальники дачных станций и полустанков, желая отвадить гуляющую публику и детей с нянь-ками, убирают совсем с дебаркадеров скамьи. Благодаря этому, негде присесть и пассажиру в ожидании поезда. Уж будто публика так мешает железнодорожному движению своими прогулками?»

«Обществом благоустройства решено…»

Двадцатилетие с 1890-х по 1910-е гг. стало временем создания многочисленных «обществ благоустройств» дачных местностей. Необходимость объединяться для решения насущных вопросов была гражданам очевидна – летом за город выезжало до четверти всего населения Москвы. Выборные руководители этих общественных организаций следили за чистотой в дачных поселках, отвечали за охрану, вывоз мусора, водоснабжение, проведение электричества, позже – даже телефона, ремонт дорог, наконец, за полноценный досуг отдыхающей публики. В Подмосковье таких обществ было примерно 60.

Они активно сотрудничали с железнодорожными и московскими властями. Вот, например, «**Русское слово**» от 6 июля 1910 года сообщает, что в дачном поселке Перово «поселковым обществом благоустройства решено организовать доступную медицинскую помощь населению. Будет устроена амбулатория, где местным железнодорожным врачом будет установлен ежедневный прием. Плата за прием (50 к. за совет) будет взиматься только с состоятельных поселян. Эти деньги и пойдут на покрытие расходов. При амбулатории будет установлен отпуск лекарств со скидкой в 15% для членов общества».

В дачных местностях, в отличие от города, сословные различия часто оказывались стерты. Аристократы вместе с представителями мещанского и купеческого сословий ставили любительские театральные спектакли, устраивали летние балы, собирали средства на общественные нужды. Рядом с богатыми дачами начинали строиться дома поскромнее, что было во всех отношениях выгодно – и инфраструктура уже есть, и полезные знакомства завязать можно. Так, устроенный знаменитейшим предпринимателем и меценатом Козьмой Терентьевичем Солдатенковым для себя, своей семьи и близких друзей богатый дачный поселок Кунцево (через который железная дорога прошла еще в 1870 году) вскоре обзавелся «спутником» – «Новым Кунцево», ставшим популярным у московского «среднего класса».

Подобная история произошла и в Царицыне. Его дачной истории предшествовало строительство Курской железной дороги: с 1866 года Царицыно, где и было-то всего 30 дворов, стало

29 (16) сентября 1908 года
Русское слово

ОТКРЫТИЕ «ДЕРЕВЕНСКОЙ» ГИМНАЗИИ.

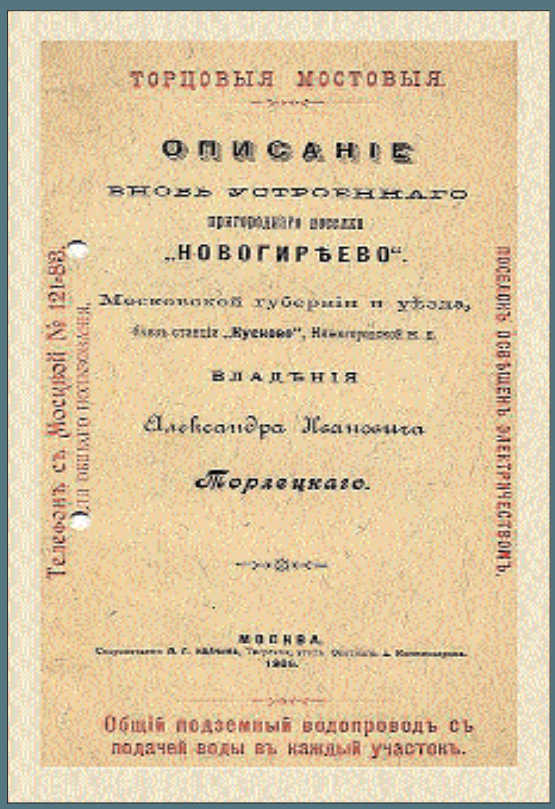


Первая в России внегородная гимназия, открытая в подмосковной дачной местности «Малаховке».

Вчера в Малаховке состоялось торжественное открытие малаховско-красковской гимназии для совместного обучения мальчиков и девочек.

На открытии присутствовал губернатор В.Ф.Джунковский, много содействовавший возникновению этого оригинального по идее и методам преподавания образовательного учреждения. От уездного земства на открытии были председатель уездной земской управы М.М.Фирсов и член управы, заведующий народным образованием кн. В.В.Оболенский. Было на торжестве и много приглашенных лиц.

Дачный поселок
Новогиреево


ТОРГОВЫЯ МОСТОВЫЯ.

ОПИСАНІЕ

ВНОВЬ УСТРОЕННАГО

„НОВОГИРѢЕВО".

Московской губерніи и уѣзда,

ВЛАДѢНІЯ

Александра Ивановича

Торлецкаго.

МОСКВА.

Общій подземный водопроводъ съ подачей воды въ каждый участокъ.

привлекательным дачным местом. Бывшее село получило название «Старое Царицыно», а в «Новое Царицыно», где летом отдыхало 15 тысяч человек (!), приезжали как простые москвичи, так и богатейшие предприниматели, высокопоставленные чиновники и творческая элита. Общества благоустройства вместе с властями сумели устроить в Царицыне полноценную инфраструктуру – там работали почтовое отделение с телеграфом и телефоном, бесплатный медпункт, была своя пожарная часть, электрическое освещение и т.д.

«Нечто новое и достойное подражания»

История строительства дачного поселка Новогиреево – вообще пример «образцового» сотрудничества предпринимателя, власти и железной дороги. Александр Иванович Торлецкий, как тогда часто случалось, использовал земли выделенного ему отцом имения Новое Гиреево для строительства дач, но решил сделать нечто особенное – образцовый поселок со всеми современными достижениями прогресса. Ему удалось договориться с правлением Московско-Нижегородской железной дороги о сооружении платформы Новогиреево, примыкавшей к западной границе поселка. А через сам поселок, образцово спланированный, вела конная железная дорога. Строительство шло в 1905–1907 годах, платформу с вокзалом «в мавританском стиле» открыли в 1908 году, и проект оказался более чем успешным.

«Русское слово» от 17 июня 1908 года дало обширный репортаж об официальном открытии Новогиреево под заголовком «Новый поселок»: «Это редкое торжество закончилось осмотром посёлка, представляющего для Москвы, действительно, нечто новое и достойное подражания.

Красивые, широкие правильные улицы, замощённые торцами, ряд каменных и деревянных нарядных построек на лесных живописных участках. У посёлка есть свой великолепный парк с отличными аллеями для гуляний и скамейками для отдыха, пруд, купальни. Но главное – поселок имеет свою электрическую станцию, дающую свет на все проспекты и устроенную с таким расчётом, чтобы со временем можно было давать освещение и в дома. Далее следует отметить великолепно оборудованный водопровод, над которым потрудился Н.Т. Городничев. Водопровод подаёт воду в каждый участок, причём везде устроены водозапорные, смотровые и пожарные краны. На водопроводной башне помещены электрические часы для общего пользования с регулятором и циферблатом, освещаемым ночью...

Интересно, что этот посёлок возник всего два года назад, а в нём уже живёт до 300 семейств круглый год, имея с городом правильное железнодорожное сообщение. Это преимущественно люди небогатые, желающие обзавестись своим домом».

Сегодня от поселка мало что сохранилось – всего две дачи, одна из которых занята Музеем наивного искусства.

«Создать здесь же, на месте, подмосковную гимназию»

Еще одно удивительное явление – в дачных местностях открывались гимназии. Первая – в 1908 году в знаменитой дачной Малаховке. Эта дачная местность постепенно стала местом постоянного жительства – правление железной дороги поощряло здесь строительство, давало бесплатный лес и даже предоставляло ссуды!

«Русское слово» от 29 сентября 1908 года сообщило, что «вчера в Малаховке состоялось торжественное открытие малаховско-красковской гимназии для совместного обучения мальчиков и девочек.

На открытии присутствовал губернатор В.Ф. Джунковский, много содействовавший возникновению этого оригинального по идее и методам преподавания образовательного учреждения».

В 1910 году **«Русское слово»** пишет о том, что в Перово «среди жителей поселка распространены анкетные листы по вопросу о желательном типе училища (реальное или гимназия), открытие которого предстоит осенью. Училище будет обслуживать сливающиеся местности «Перово» и «Вешняки», казанск. ж.д., и «Чухлинку», нижегородск. ж.д».

«Из дачных зарисовок»

Не обходила стороной пресса и «дачные увеселения» – именно так называется заметка в издании **«Руль»** от 11 июля 1910 года о том, как «Лосино-островское общество благоустройства устроило третьего дня «малороссийский праздник». Дачные «кавалеры» – гимназисты и реалисты младших классов – принарядившись в широкие шаровары и русские рубахи и с приклеенными «малороссийскими» усами лихо отплясывали под унылые звуки расстроенного пианино «малороссийские» танцы... Дачная публика была очень довольна и «веселилась от души».

Пресса постоянно писала о постановках в дачных театрах – в Салтыковке, Малаховке, Пушкине, Никольском поселке и т.д. Причем выступали часто в них и профессионалы, даже знаменитости. В летнем театре Малаховки пел Федор Шаляпин, танцевала Анна Павлова. «Публики очень много, успех материальный очень большой», – восхищалась последним обстоятельством газета **«Раннее утро»** в августе 1912 года. Причем часто спектакли были благотворительными – собирали средства «в пользу общества благоустройства».

Особое внимание дачные власти и пресса уделяли спорту, особенно футболу, столь популярному среди молодежи. В частности, замечательная заметка «Из дачных зарисовок» появилась 17 июля 1911 года в «Московской газете» (см стр. 112–113).

Одним словом, дачная жизнь кипела и бурлила. **«Русское слово»** в мае 1910-го сообщало: «Дач свободных нет. Цены на дачи выросли за год на 15–20%».

Путеводитель по пешеходным улицам

МАРОСЕЙКА



...НАСТОЯТЕЛЕМ ХРАМА ПРЕПОДОБНОГО МАРОНА ПУСТЫННИКА СИРИЙСКОГО В СТАРЫХ ПАНЕХ ПРОТОИЕРЕЕМ АЛЕКСАНДРОМ МАРЧЕНКОВЫМ

ПО МАРОСЕЙКЕ



Маросейка начинается к востоку от современной площади Ильинских ворот (когда-то здесь стояли Ильинские ворота Китай-города, разобранные в 1934 году). Царская дорога в загородную резиденцию, где еще со времен Великого князя Московского Ивана III росли великолепные сады, шла от Фроловской (ныне Спасской) башни Кремля до Ильинских ворот Китай-города, далее – через ров по мосту и выходила на улицу, названную Покровкой.

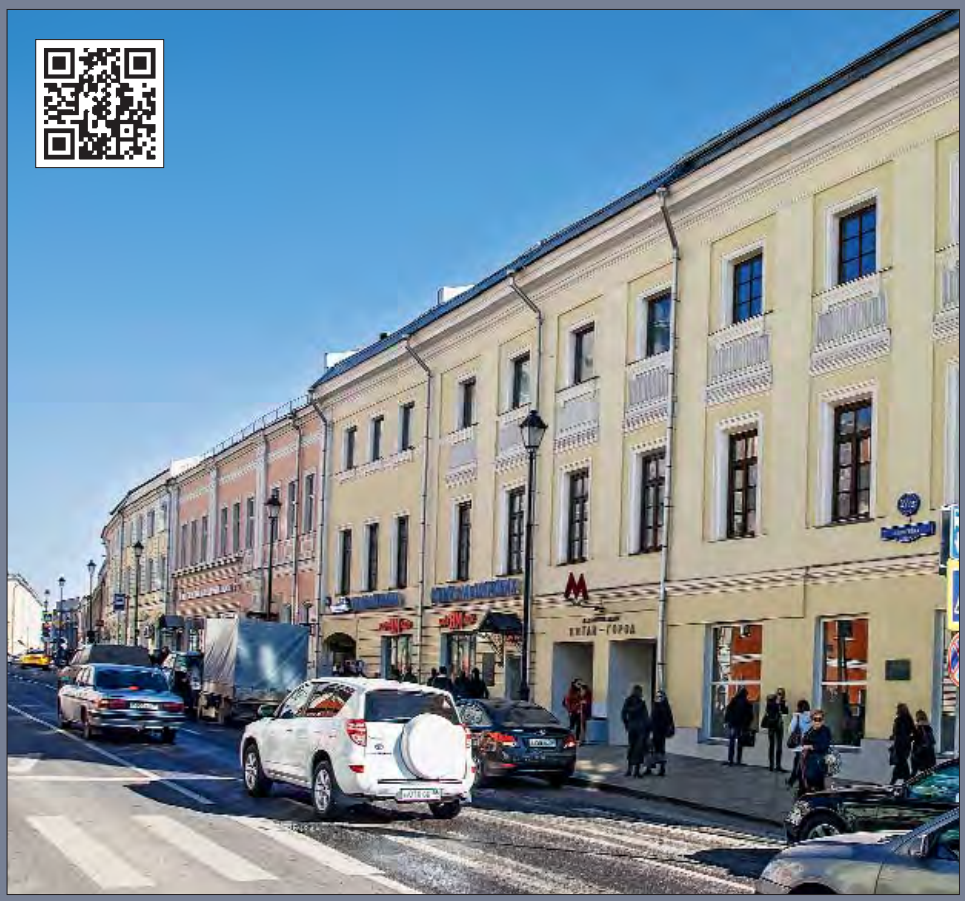
Это название улица получила по имени Покровского монастыря в Садех, основанного Иваном III. Монастырь позже перевели в другое место, но долгое время здесь стоял храм Покрова в Садех. Он был разобран в XVIII веке, сегодня на этом месте – дом № 2.

Улица Покровка, она же дорога к царским имениям Измайлово, Преображенское, Покровское-Рубцово, быстро стала местом жительства старинной московской знати. Очень удобно – по дороге царь мог заехать в гости. На Покровке и в окрестностях стояли дворы Салтыковых, Шереметевых, Куракиных, Собакиных, Нарышкиных, Милославских, Пушкиных, Апраксиных. Вслед за знатью сюда потянулись и проживавшие в Москве иностранцы, но царь Михаил Федорович Романов в 1643 году повелел закрыть молитвенные дома лютеран и запретил продавать иностранцам дома и участки в этой местности, а позже его сын, царь Алексей Михайлович, вообще выселил иностранцев на Яузу, в Немецкую слободу.

В XVII веке Покровка была разделена, и та ее часть, что ближе к центру Москвы, получила название Маросейка, вернее, вначале – Малоросейка, поскольку здесь располагалось Малороссийское подворье – резиденция гетманов Малороссии.

Малоросейка постепенно стала в народе называться Маросейкой, но официально новое название закрепилось уже в XIX веке. Несмотря на утраты и перестройки, Маросейка в целом сохранила облик Москвы XIX века, хотя есть на ней здания и более древние.







Дом № 2

Итак, на месте храма Покрова Пресвятой Богородицы, «что в Садех», разобранного за ветхостью в 1777 году, правнучка петровского фельдмаршала графа Бориса Петровича Шереметева, графиня Варвара Петровна Разумовская в 1779 году отстроила себе дом, вернее, настоящий дворец. Кто был его архитектором, точно нельзя сказать, возможно, к проекту «приложил руку» зодчий Карл Иванович Бланк, который и продал участок под строительство Варваре Петровне. Дворец этот строился не для счастливой жизни – Варвара Петровна после десяти лет жизни в супружестве была покинута своим мужем, графом Алексеем Кирилловичем Разумовским, сыном последнего гетмана Малороссии, сенатором, камергером и в конце карьеры министром народного просвещения. По приказу мужа Варваре Петровне пришлось оставить пятерых детей и переехать на Маросейку. Жила она, почти не покидая дома, в окружении приживалок и воспитанниц, фактически под опекой своего брата – графа Николая Петровича Шереметева, того самого владельца Кусково и Останкино, который женился на крепостной актрисе Прасковье Жемчуговой.

Осенью 1812 года дворец Разумовской стал резиденцией французского маршала Мортье, что и помогло зданию уцелеть в страшном московском пожаре. В конце жизни, уже оставшись без опеки брата, Варвара Петровна каким-то образом завещала свой дом не родне, а своему управляющему, бывшему своему крепостному Ивану Сырову, удивительно разбогатевшему после смерти хозяйки. Дворец не раз перестраивался, владевшие им после Сырова купцы Еремеевы (тоже бывшие крепостные Шереметевых) приспосабливали его под коммерческие нужды. Однако представить себе его первоначальный облик вполне возможно. ■

Дом № 3

А вот то, что в основе дома № 3 – корпуса подворья Николо-Угрешского монастыря, основанного еще князем Дмитрием Донским в честь победы на Куликовом поле и в память явления ему накануне битвы иконы Святителя Николая, представить трудно. Построенное в конце 20-х годов XX века здание вполне соответствует своему времени, недаром здесь долгие годы располагался ЦК ВЛКСМ.

Направо от дома № 4 идет Большой Спасоглинищевский переулок, названный так по не дожившей до нашего времени церкви Спаса в Глинищах, разрушенной в 1931 году. Как ясно по названию, здесь были залежи глины, поэтому в этом месте издавна селились горшечники, и переулок долгое время назывался Горшечным. В XVIII веке, когда известная с конца XV века церковь была разобрана и построена заново, переулок стал Спасским, вернее,



Спасским, что в Глинищах, чтобы отличаться от других Спасских переулков Москвы. ■

Дом № 5

Храм Николая Чудотворца в Кленниках прежде всего вспоминается в связи с драматическими событиями русской истории XX века.

Эта церковь – образец московского барокко. Имя зодчего осталось неизвестным. Датой завершения строительства считается 1657 год, но, как обычно, храм строился и поновлялся много раз. В 1468 году Иван III, исполняя обет, данный при спасении Москвы от страшного пожара, выстроил на этом месте деревянную церковь во имя преподобного Симеона Дивногорца. В XVII веке к ней, как следует из сохранившихся документов того времени, пристроили придел во имя Николая Чудотворца, давший новое название храму, а также создали престол на втором этаже в честь Казанской иконы Пресвятой Богородицы. Многочисленные пожары уничтожили деревянную часть храма, а каменный обрел свой почти нынешний вид в 1701 году. Колокольню же после очередного пожара перестроили в 1749 году.

В народе храм называли то «Никола в Кленниках», то «Никола в Блинниках». Если с «Блинниками» все понятно – рядом была слобода блинников и торговали блинами, то легенда, что недалеко росла кленовая роща, ничем не подтверждается. В документах упоминается и такое название – «в Клинниках».

Храм Святителя Николая в Кленниках в 1910–1920 годах оказался тем местом, где благодаря выдающемуся человеку – настоятелю храма отцу Алексею Мечёву – собиралась московская интеллигенция. Место, где стоял храм, было очень сырое, неуютное и неухоженное. Привести в порядок дом священнослужителя и отремонтировать храм помог издатель Сытин, о котором мы еще скажем далее. Благодаря его заботам появилась возможность служить в храме каждый день.

Созданная отцом Алексеем община была известна своими добрыми делами всей Москве – здесь принимали всех страждущих и отчаявшихся. В предреволюционные годы, когда уже наметился упадок православной веры, таких выдающихся пастырей, как отец Иоанн Кронштадский, отец Алексей Мечёв, можно было перечесть по пальцам. Потому в этот небольшой храм, зная великие духовные способности отца Алексея, люди шли за утешением и поддержкой. К нему обращались многие выдающиеся личности: отец Павел Флоренский, богослов, философ и ученый, был прихожанином этого храма; философ Николай Бердяев получал у пастыря благословение на выезд в эмиграцию; педагог, богослов и литературовед Сергей Дурылин – на сложение священнического сана в силу обстоятельств.

В день похорон отца Алексея в 1923 году был выпущен из-под домашнего ареста патриарх Тихон, и первое, что он сделал, – поехал проститься с ним. Управление общиной после смерти отца Алексея взял на себя его сын, молодой священник отец Сергий, будущий священномученик. Духовное наследство отца Алексея помогало поддерживать жизнь общины долгие годы. Хотя в 1932 году храм был закрыт, общинная жизнь не прекратилась даже после смерти отца Сергия в 1941 году. Община оказалась настолько крепкой, что люди держались друг за друга до 1990-х годов, вплоть до возвращения храма РПЦ и уже официального восстановления прихода. Это единственный случай в Москве, когда община не прекращала свое существование даже тогда, когда храм не действовал. Возвращенный в 1990 году храм был восстановлен при настоятеле отце Александре Куликове, известнейшем в Москве священнике, тоже связанном с членами «маросейской» общины. В 2000 году отец и сын Мечёвы были канонизированы. Мощи отца Алексея в храм Святителя Николая все московское духовенство, сменяя друг друга, пешком по Покровке, по Маросейке перенесли из Новоспасского монастыря. Сегодня настоятель храма – отец Николай Важнов, которого назначили духовником Московской епархии, и это тоже продолжение традиции. ■





Дом № 6–8, стр. 1

В основе этого не особенно примечательного невысокого здания – усадьбы XVIII века, принадлежавшие Измайловым, Голицыным, Репниным. В конце XIX века здания были превращены в доходный дом с лавками.

Та часть строения 1, что дальше от начала улицы, – сохранившийся, хоть и с переделками, главный дом городской усадьбы Салтыковых, выстроенной в 1760–1770 годах.

Направо за домом № 6–8 – Петроверигский переулок, названный так по имени снесенной еще в середине XIX века церкви Положения честных вериг святого апостола Петра. История строительства этого храма необычна – по преданию, его воздвиг в 1669 году отец царицы Марии Милославской, первой супруги царя Алексея Михайловича, Илья Данилович Милославский. Посвящение храма неслучайно – венчание царя было совершено в праздник Поклонения честным веригам святого и всехвального апостола Петра, посвященный освобождению ангелом апостола Петра от цепей, в которые его приказал заковать царь Ирод Агриппа. Впрочем, возможно, что связь с царским браком только легенда.

Под номером 4 в Петроверигском переулке находится бывшая городская усадьба Тургеневых-Боткиных. Вначале ею владел Иван Петрович Тургенев, в 1796–1803 годах – директор Московского университета, о котором говорили, что он один из лучших руководителей этого знаменитого учебного заведения. В 1812 году дом сгорел, позже был восстановлен, и с 1832 года им владела семья чаеторговцев Боткиных, известных меценатов. Сын родоначальника купеческой династии Петра Кононовича Боткина Василий Петрович Боткин был известным писателем (до сих пор с интересом читаются его «Письма об Испании»), переводчиком, литературным критиком. Его брат Дмитрий Петрович был предпринимателем и коллекционером, позволявшим знакомиться со своим выдающимся собранием картин всем желающим. Врач Сергей Петрович Боткин, чьим именем названа больница в Москве, – автор многих открытий в медицине, отец врача Евгения Сергеевича Боткина, добровольно разделившего судьбу семьи последнего российского императора Николая II. Михаил Петрович Боткин – коллекционер, меценат, художник, искусствовед и археолог. Их сестра Мария Петровна стала супругой поэта Афанасия Афанасьевича Фета. Последний владелец усадьбы до революции 1917 года – московский городской голова Николай Иванович Гучков, женатый на Вере Петровне Боткиной, внучке основателя династии.

Неудивительно, что этот дом был известен всей культурной России – здесь в разное время бывали Николай Карамзин, Николай Гоголь, Виссарион Белинский, Николай Некрасов, Александр Островский, Лев Толстой и многие другие люди, составившие славу Отечества. ■

Дом № 7/8

Это внушительное даже по нынешним меркам семиэтажное здание русский архитектор шведского происхождения Адольф Эрнестович Эрихсон, признанный мастер модерна, в 1913–1915 гг. построил для «Товарищества печатания, издательства и книжной торговли И.Д. Сытина». В здании были размещены склады, конторские помещения, главный книжный магазин и квартиры сотрудников. Эрихсон уже имел опыт работы с Сытиным – построил для него здание газеты «Русское слово» на углу Тверской и Настасьинского переулка, а также здание типографии на Пятницкой улице.

Ко времени переезда главной конторы в это здание Иван Дмитриевич Сытин уже был одним из крупнейших издателей России и прославился не только редкой деловой хваткой, но и стремлением к просвещению народа. Его издания были качественными и притом дешевыми – Сытин стремился донести знания до всех, кто в них был заинтересован. «Библиотека самообразования», издававшаяся Сытиным, содержала книги по естественным и гуманитарным наукам – всего вышло 47 выпусков. Сытин значительно поднял тиражи и популярность купленного им журнала «Вокруг света», в его книжных магазинах можно было недорого приобрести православную литературу, издания для детей, учебники, классическую литературу. Заслуги Сытина были так велики, что после революции 1917 года даже советская власть отдавала ему должное: Сытину платили персональную пенсию, а его семья жила в пятикомнатной квартире на Тверской улице.

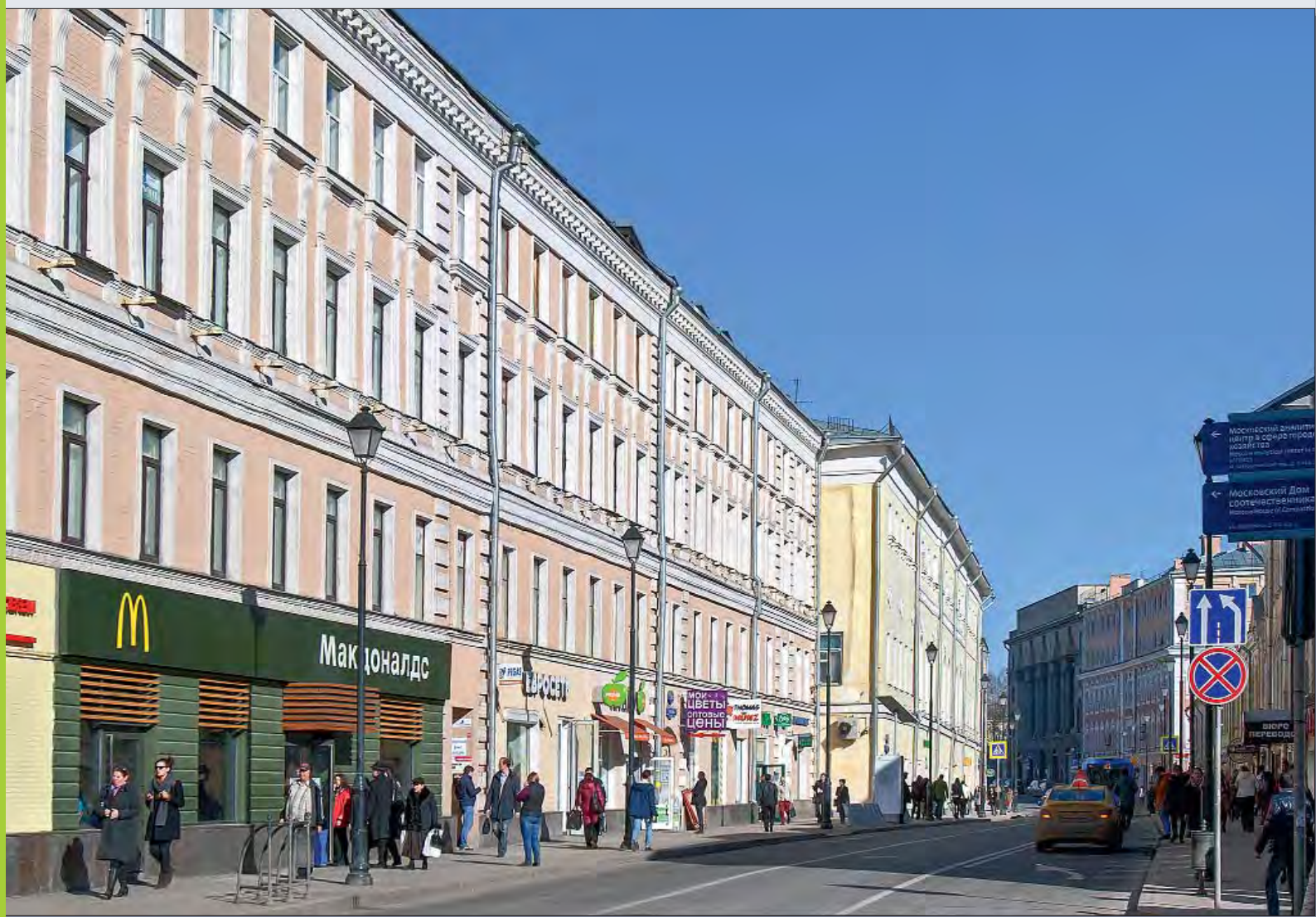
Налево от здания Сытинского «товарищества» – Большой Златоустинский переулок, в котором стоял монастырь в честь Иоанна Златоуста, известный с начала XV века. Он был разрушен в 1933 году. ■





Дом № 9/2, стр. 1–1А

Доходный дом, принадлежавший в начале XX века Петру Абрамовичу Хвощинскому, построен архитектором Мироновым и перестроен в 1896 году архитектором Залесским. Он стоит на месте, где прежде находилось то самое Малороссийское подворье, давшее название улице. Сегодня его следы остались глубоко в земле. О прошлом же здания XIX века говорят восстановленные реставраторами замечательные изразцовые панно, изготовленные в керамических мастерских Строгановского училища. Заказчиком был владелец магазина хрустальной посуды – Фредерик Дютфуа. Это в его флаконы разливали духи когда-то знаменитой парфюмерной фабрики Ралле, после революции 1917 года ставшей фабрикой «Свобода». Фредерик Дютфуа был партнером братьев Ралле и совладельцем товарищества «А. Ралле и Ко». ■



Дом № 9/2, стр. 6

Со стороны Большого Златоустинского переулка к доходному дому Хвощинского примыкает жилой дом Хвощинского. Хвощинские – старинный дворянский род польского происхождения, среди которых были музыканты, коллекционеры, любители театра. Этот дом был построен в 1816 году, но он дважды перестраивался: в 1893 году – архитектором Ивановым-Шицем, в 1910 году – архитектором Щетининым. ■



Дом № 11/4, стр. 1

Этот дом в Москве иногда называют «домом вторых жен», рассказывая легенду, что именно отсюда царь Алексей Михайлович Романов вывез свою вторую жену Наталью Кирилловну Нарышкину, а потом его внук Петр I – Марту Скавронскую, будущую императрицу Екатерину I. Мол, здесь жило семейство Нарышкиных, а потом в начале XVIII века работала первая в стране гимназия, которой руководил пастор Эрнст Глюк. А у Глюка, вывезенного в Россию после взятия Мариенбурга, как известно, и была в услужении юная Марта Скавронская.

Конечно, это только легенда. Хотя дом некоторое время принадлежал одному из Нарышкиных – двоюродному брату Натальи Кирилловны, но случилось это тогда, когда она уже давно была вдовствующей царицей. Познакомился же с нею царь в доме своего друга и «ближнего боярина» Артамона Матвеева, в палатах, которые стояли в нынешнем Армянском переулке, который по имени Матвеева даже назывался некоторое время Артамоновским. Маросейка как раз заканчивается уходящим влево Армянским переулком. Если учесть, что именно Артамон Матвеев до перехода владения к Нарышкину распоряжался зданием в интересах Посольского приказа, становится понятно, как создавалась легенда. В основе здания – палаты начала XVII века, построенные для богатейшего нидерландского купца Давида Николаева (как его писали в русских документах), представлявшего в Московском государстве интересы датской короны.

В середине XVII века купца по указу Михаила Федоровича с Маросейки, тогда Покровки, выселили в Немецкую слободу, а палаты отдали Посольскому приказу, от которого позже они и перешли к Нарышкину.

Что касается Марты Скавронской, то ее знакомство с Петром I случилось в 1703 году в Петербурге, в доме Александра Даниловича Меншикова, и в Москву, ко двору сестры Петра, царевны Натальи Алексеевны, будущая императрица приехала уже в 1705-м, когда пастор Глюк умер.

Он успел основать гимназию, которая продолжила работать и после его смерти. Вот что говорилось в указе Петра I: «Для общия всенародныя пользы учинить на Москве школу на дворе В.Ф. Нарышкина, на Покровке, а в той школе бояр, и окольничих, и думных, и ближних, и всякого служилого и купецкого чина детей их, которые своею охотою приходить и в тое школу записываться станут, учить греческого, латинского, итальянского, французского, немецкого и иных разных языков и философской мудрости; а за то ученье с тех учеников денежного и никакого в его государеву службу неволею взятья не будет, и о том по грацким воротам прибить указы».

После переезда гимназии дом много раз перестраивался и менял хозяев, одним из которых был соратник Петра, сербский князь Савва Лукич Владиславич-Рагузинский. Так дом и получил название «Дом Нарышкиных – Рагузинских». Среди «квартирантов» дома были Елизаветинская гимназия для девочек-сирот, открытая на средства великой княгини Елизаветы Федоровны, той самой, которая после гибели мужа от рук террориста, московского генерал-губернатора, великого князя Сергея Александровича, посвятила себя благотворительности, после революции 1917 года приняла мученическую смерть и была канонизирована как новомученица. ■



Дом № 12

Очарование старинных усадеб Маросейки в XIX веке, как и повсеместно в Москве, часто не выдерживало конкуренции с коммерческими резонами. Так, чтобы построить дом для Товарищества Сытина, пришлось снести усадьбу Шаховских XVIII века. А на месте дома 12 с XVII века стоял дом Куракиных. Вот его-то и снес архитектор Мариан Станиславович Лялевич, возводя в 1914–1916 гг. здание для Товарищества российско-американской резиновой мануфактуры «Треугольник». Сегодня в этом здании находится Федеральная служба РФ по контролю за наркотиками, о которой снят сериал «Маросейка, 12». ■



Дом № 14/2, стр. 3

Храм святых бессребреников Космы и Дамиана на Маросейке построен в 1793 году, но место это исстари «намоленное»: церковь здесь стояла еще в начале XVII века. В старом храме, разобранном за ветхостью в конце XVIII века, был главный престол во имя Святителя Николая, и придельный – во имя святых бессребреников и чудотворцев Космы и Дамиана. Оттого и церковь в народе называли Космодамианской. На средства ее прихожан по плану знаменитого архитектора Матвея Федоровича Казакова был возведен новый храм, строительство которого продолжалось до 1803 года, когда был освящен новый придел во имя Спасителя, Исцелителя расслабленного.

Одна из главных святынь – храмовая икона Спасителя, Исцелителя расслабленного. Как писал священник Николай Романский в 1895 году, в летописи Космодамианской церкви «записано несколько случаев благодатных исцелений, полученных больными» от этой храмовой иконы.

Прихожанами храма были поэт и дипломат Федор Иванович Тютчев, семья Боткиных. Храм после долгого забвения в 1993 году был возвращен русской православной церкви; сегодня в нем проводятся службы; его настоятель – протоиерей Федор Бородин. ■



Дом № 17/6

Это замечательное здание известно как дом великого русского полководца, генерал-фельдмаршала Петра Александровича Румянцева-Задунайского, победителя турок в русско-турецких войнах XVIII века, управлявшего Малороссией при императрице Екатерине II в течение 35 лет. Но построен дом был отнюдь не для Румянцева, который здесь почти не жил. В 1780-х годах здание возвели для подполковника Михаила Родионовича Хлебникова, организатора и главного попечителя строительства храма Космы и Дамиана. В 1793 году, то есть всего за три года до смерти Румянцева, Хлебников продал этот дом фельдмаршалу.

Кто строил дом, точно не установлено, «в подозрении» – архитекторы Василий Баженов и Матвей Казаков. В 1880-х архитектор Кайзер перестроил здание уже под нужды купеческого семейства Грачевых. Здесь же находилась Городская аукционная контора. В гербах на фасаде здания – отнюдь не инициалы семейства Румянцевых, это попытка купцов Грачевых увековечить свою фамилию. В 1812 году французы в доме Румянцева поместили московскую городскую Думу, срочно «избранную» и призванную помирить население города с оккупантами. Однако попытка эта полностью провалилась.

Кончается Маросейка на перекрестке двух переулков – направо уходит Старосадский как память о царских садах, когда-то находившихся здесь, налево – Армянский, названный так по фамилии богатого армянского купеческого семейства Лазаревых. ■



Ансамбль Комсомольской площади:

1. **Ленинградский (Николаевский) вокзал**
1851 г., архитектор К.А. Тон:
Здание вокзала.
Комсомольская пл., д. 3 /
Круговое депо Николаевской железной дороги.
Комсомольская пл., д. 3 / 30

2. **Здание Ярославского вокзала,**
1903–1904 гг., архитектор Ф.О. Шехтель.
Комсомольская пл., д. 5

3. **Здание Казанского вокзала,**
1912–1914 гг., архитектор А.В. Щусев.
Комсомольская пл., д. 2

4. **Здание Центрального таможенного управления,**
1917 г., Комсомольская пл., д. 1, стр. 1

5. **Дом культуры железнодорожников,**
1925–1926 гг., архитектор А.В. Щусев.
Комсомольская пл., д. 4, стр. 1

6. **Здание Белорусского вокзала,**
1870 г., 1912 г., инженер И.И. Струков.
Тверская Застава пл., д. 7, стр. 1

7. **Здание Киевского вокзала,**
архитекторы И.И. Рерберг, В.К. Олтаржевский,
инженер В.Г. Шухов.
Киевского вокзала пл., д. 1

8. **Здание Рижского вокзала,**
1897–1901 гг., архитекторы Ю.Ф. Дидерикс, С.А. Бржозовский.
Рижская пл., д. 1

9. **Здание Павелецкого вокзала,**
1900 г., архитекторы А. Красовский
(Н.А. Квашнин?, Ю.Ф. Дидерикс?).
Павелецкая пл., д. 1

10. **Здание Савеловского вокзала,**
1897–1902 гг., архитектор А.С. Сумароков,
1987–1992 гг., архитектор Я.В. Шамрай.
Савеловского вокзала пл., д. 2

11. **Здание Курского вокзала,**
1896 г., архитектор Н.П. Орлов (при участии М.А. Аладьина?),
1938, архитектор Г.И. Волошинов,
1969–1972 гг. (постройка нового здания
с сохранением внутренних помещений),
архитекторы Г. Волошинов,
В. Евстигнеев, М. Аникст, Т. Бархина.
Земляной вал ул., д. 29

12. **Ансамбль паровозного депо станции «Подмосковная» Московско-Виндавской железной дороги,**
1901 г., архитектор Ю.Ф. Дидерикс (?):
Административное здание, 1901 г. / **Водонапорная станция с насосной станцией**, 1901 г. / **Веерное депо с поворотным кругом**, 1901 г., 1929 г. / **Здание вокзала станции «Подмосковная».**
Волкова Космонавта ул., д. 10, стр. 2

13. **Ансамбль железнодорожной станции «Покровское-Стрешнево»,**
1907 г., архитектор С.А. Бржозовский:
Деревянный кассовый павильон / Два станционных дома.
Волоколамское шоссе, 34

14. **Мастерские вагоноремонтные главные Московско-Курской железной дороги,**
кон. XIX, 1920-е гг.
Шоссе Энтузиастов, д. 4

15. **Железнодорожная станция «Царицыно-Дачное» Московско-Курской железной дороги,**
1908 г., архитектор В.К. Филиппов. Тюрина ул.

МОСКОВСКАЯ ОКРУЖНАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА,
1903–1908 гг., архитекторы А.Н. Померанцев, П.И. Рашевский,
инженеры Л.Д. Проскуряков, С.Д. Карейша, П.Я. Каменцев

16. **Комплекс зданий и сооружений станции «Лихоборы»,**
1903–1908 гг., архитектор А.Н. Померанцев,
инженер С.Д. Карейша:
Пассажирское здание / Паровозное депо / Мастерские / Здание уборной / Здание нефтекачки / Здание бани / Жилые дома со службами / Дом начальника участка / Дом коменданта при продовольственном складе / Водоподъемное здание / Водоемное здание / Будки центрального управления.
Черепановых пр., д. 3,5,15, 28, 40, 42, стр. 1;
Онежская ул., д. 2А; Пакгаузное шоссе, д. 1, стр. 1

17. **Комплекс зданий и сооружений станции «Братцево»,**
1905–1907 гг., архитектор А.Н. Померанцев,
инженер А.Д. Проскуряков:
Телеграфный пост / Сторожевой дом.
Волоколамское шоссе

18. **Комплекс зданий и сооружений станции «Владыкино»,**
1903–1908 гг., архитектор А.Н. Померанцев,

инженеры С.Д. Карейша, А.Д. Проскуряков:
Пассажирское здание / Будка.
Станционная ул., д. 1

19. **Комплекс зданий и сооружений станции «Ростокино»,**
1905–1906 гг., архитектор А.Н. Померанцев,
инженеры С.Д. Карейша, А.Д. Проскуряков:
Пассажирское здание.
Ростокинская ул.

20. **Комплекс зданий и сооружений станции «Белокаменная»,**
1903–1908 гг., архитектор А.Н. Померанцев,
инженеры С.Карейша, А.Д. Проскуряков:
Пассажирское здание / Жилые дома.
Яузская аллея, д. 8, 17

21. **Комплекс зданий и сооружений станции «Черкизово»,**
1905–1907 гг., архитектор А.Н. Померанцев,
инженеры С.Д. Карейша, А.Д. Проскуряков: **Казарма.**
Окружной пр.

22. **Комплекс зданий и сооружений станции «Лефортово»,**
1903–1908 гг., архитектор А.Н. Померанцев,
инженеры С.Д. Карейша, А.Д. Проскуряков:
Пассажирское здание / Казарма / Жилой дом.
Уткина ул., д. 40

23. **Комплекс зданий и сооружений станции «Андроновка»,**
1903–1908 гг., архитектор А.Н. Померанцев,
инженеры А.Д. Проскуряков, С.Д. Карейша:
Пассажирское здание / Жилые дома.
Андроновское шоссе

24. **Комплекс зданий и сооружений станции «Угрешская»,**
1903–1908 гг., архитектор А.Н. Померанцев,
инженеры С.Д. Карейша, П. Рашевский, А.Д. Проскуряков.
Угрешский 1-й пр., д. 6, корп. 1, 3

25. **Комплекс зданий и сооружений станции «Кожухово»,**
1903–1908 гг., архитектор А.Н. Померанцев,
инженеры А.Д. Проскуряков, П.Я. Каменцев: **Пассаж.**
Кожуховский 2-й пр.

26. **Комплекс зданий и сооружений станции «Канатчиково»,**
1903–1908 гг., архитектор А.Н. Померанцев,
инженеры С.Д. Карейша, А.Д. Проскуряков:
Фонарный столб / Сторожка / Пассажирское здание / Жилые дома / Будка.
Канатчиковский пр., д. 7, стр. 3

27. **Станция «Воробьевы горы»,**
1903–1908 гг., архитектор А.Н. Померанцев,
инженер С.Д. Карейша:
Фонарный столб / Дебаркадер / Пассажирское здание.
Хамовнический вал ул., д. 1

28. **Остановочный пункт «Потылиха»,**
1905–1907 гг., архитектор А.Н. Померанцев,
инженер Л.Д. Проскуряков: **Пассажирское здание вокзала.**
Потылиха ул., д. 1

29. **Станция «Кутузово»,**
1903–1908 гг., архитектор А.Н. Померанцев,
инженеры Л.Д. Проскуряков, С.Д. Карейша:
Пассажирское здание вокзала / Жилое здание / Будка центрального управления.
Кутузовский просп., д. 37, стр.1

30. **Комплекс зданий и сооружений станции «Пресня»,**
1903–1908 гг., архитектор А.Н. Померанцев,
инженер С.Д. Карейша: **Южная и северная будки центрального управления / Пассажирское здание / Столовая / Кухня / Продовольственный склад / Ледник / Дом коменданта при продовольственном складе/ Уборная / Жилой дом / Дом команды / Дебаркадер/ Багажное отделение.**
Силикатный 1-й пр., д. 10; Магистральная 3-я ул., д. 26, стр. 1

31. **Комплекс зданий и сооружений станции «Серебряный бор»,**
1903–1908 гг., архитектор А.Н. Померанцев,
инженер С.Д. Карейша: **Казарма / Пассажирское здание / Помещение для багажа / Западная и восточная будки / Дом коменданта / Здание уборной.**
Панфилова ул., д. 6Б

32. **Николаевский железнодорожный мост (ныне Краснолужский),**
1905–1907 гг., архитектор А.Н. Померанцев,
инженеры Л.Д. Проскуряков, П.Я. Каменцев.
Лужнецкая наб., перенесен к Киевскому вокзалу

33. **Сергиевский железнодорожный мост (ныне Андреевский),**
1905–1907 гг., архитектор А.Н. Померанцев,
инженеры Л.Д. Проскуряков, П.Я. Каменцев.
Бережковская наб. – Новодевичья наб., перенесен к Титовскому проезду и 1-й Фрунзенской улице

34. **Дорогомиловский железнодорожный мост (ныне Старый Дорогомиловский мост),**
1905–1907 гг., архитектор А.Н. Померанцев,
инженер Л.Д. Проскуряков.
Тараса Шевченко наб.

35. **Алексеевский железнодорожный мост (ныне Кожуховский),**
1905–1907 гг., архитектор А.Н. Померанцев,
инженеры А.Д. Проскуряков, П. Рашев.



Ярославский (Троицкий, Северный) вокзал. Арх. Л. Кекушев (1895–1896 гг.), Ф. Шехтель (1902–1904 гг.).

Текст: Алиса Бецкая

«ЛИХОРАДКА СТРОИТЕЛЬСТВА»

ЧТО ПИСАЛИ ДОРЕВОЛЮЦИОННЫЕ ИЗДАНИЯ О ВОЗВЕДЕНИИ МОСКОВСКИХ ВОКЗАЛОВ

В начале XX века в Москве один за другим возводились новые железнодорожные вокзалы. Эти события находили отражение как в газетах для обывателя, так и в архитектурных изданиях, которые подробно и профессионально описывали особенности проектов вокзалов.

Об архитекторе Ярославского вокзала – «до мозга костей европейце»

Возведенный еще в 1862 году вокзал Московско-Новотроицкой (позже – Московско-Ярославско-Архангельской) железной дороги был небольшим, в 1895–1896 году его уже перестраивал и расширял архитектор Лев Николаевич Кекушев. Но новые потребности дороги требовали новых кардинальных перестроек. В «**Русском слове**» от 2 января (20 декабря) 1905 года читаем: «*Вчера состоялось освящение нового вокзального здания на ст. «Москва», московско-ярославской жел. дор. Постройка обошлась около 300 т. руб.*».

В «**Московском архитектурном мире**» за 1912 год Ярославский вокзал сравнивают со знаменитым «домом Перцова» в Соймовском проезде (тогда – Лесном переулке). Кстати, заказчик его строительства, Петр Николаевич Перцов, был не просто предпринимателем,





а известным всей стране железнодорожным магнатом и меценатом. Строился же дом по проекту художника Сергея Васильевича Малютина, автора русской матрешки.

Автор статьи защищает подвергавшийся нападкам «дом Перцова», противопоставляя его «псевдорусскому», так называемому «ропетовскому», стилю:

«Не кажется ли этот дом недостаточно русским просто потому только, что мы все слишком еще привыкли к ропетовским наследиям?

Как бы то ни было, С.В. Малютин все-таки создал наиболее своеобразный и красивый доходный дом во всей новой Москве. Если еще что сделано в этом направлении, то это две только постройки: Шехтелевский вокзал Северных дорог и Третьяковский дом для вдов и сирот русских художников архитектора Курдюкова…

Ф.О. Шехтель до мозга костей европеец, и ему совершенно чужды та неуклюжесть и варварство, которых так много бывает у Малютина. Шехтель – архитектор большого вкуса, и если от его Ярославского вокзала отдает немножко Галеном и Норвегией, то все же это одно из красивейших сооружений в Москве и притом сооружение вполне оригинальное и полное северного характера, так идущего к этой дороге. Что же касается многих деталей этой постройки, то в них Шехтель делает даже целый ряд открытий для архитектурного мира.

Как красив, например, этот бирюзовый изразцовый фриз и как умно нарушено его однообразие этими потоками грязно-серых и красновато-черных изразцов! Как хороши эти мощные колонны из искристого лабрадора и венчающие их бронзовые капители! Как кстати использованы в барельефах формы северной флоры и фауны! Это, действительно, нечто свое и стоящее того, чтобы показать его иностранцам».

И далее:

«В заключение нам остается только пожелать, чтобы художники с таким чутким пониманием русской старины, как В.М. Васнецов, и с той оригинальностью, как Малютин или Билибин, колоссальное богатство архитектурной фантазии которых гибнет, не достигнув расцвета, – объединились с такими архитектурными талантами, как Шехтель, Щусев и Покровский. Они могли бы положить начало целой эпохе истинного возрождения русского искусства. Когда на улицах города одна за другой стали бы появляться полные оригинальной красоты новые русские постройки, это не могло бы не увлечь и частных домовладельцев. Создалась бы своего рода мода на новую русскую архитектуру, и Москва мало-помалу приобрела бы внешность, достойную ее исторического прошлого».

Позже подобный подход будет все-таки осуществлен: Казанский вокзал создан при тесном сотрудничестве архитекторов и художников.

О Брестском вокзале: «все выдержано в стиле «модерн»

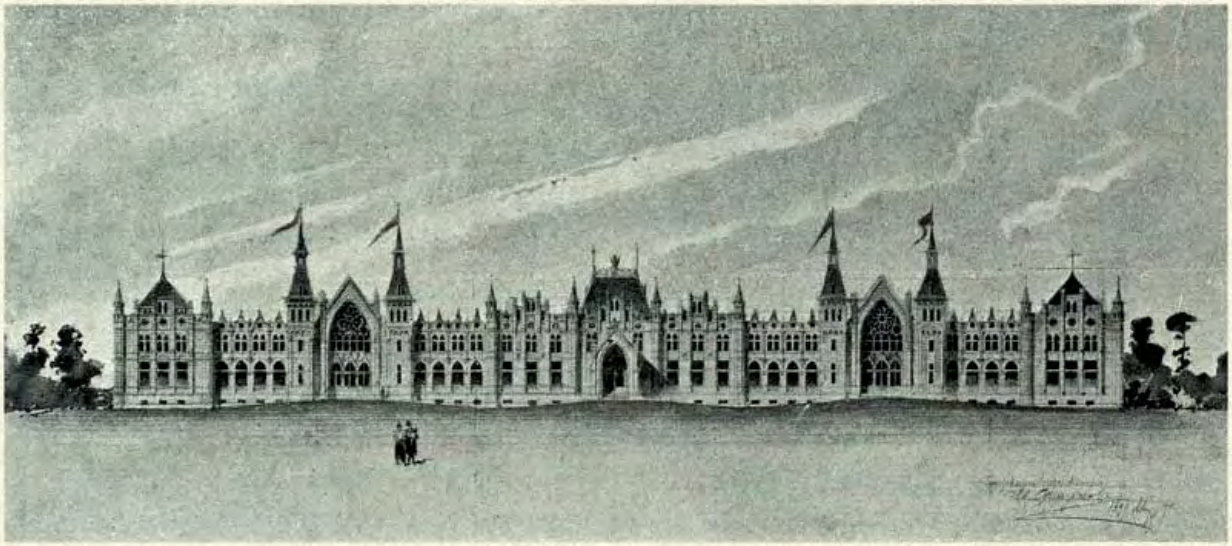
История создания Брестского (Белорусского) вокзала также широко освещалась не только в архитектурной прессе. «**Русские ведомости**» от 31 (18) декабря 1911 года сообщают:

«Работы по постройке в Москве нового здания Брестского вокзала в настоящее время почти закончены. Остались несложная внутренняя отделка некоторых помещений нового вокзала и оборудование его электрической арматурой, мебелью и т.п. Все строительные работы предположено закончить к 1-му января. Открытие нового здания Брестского вокзала для публики ожидается на Масляной неделе будущего года».

11 марта (27 февраля) 1912 года в «**Новых известиях**» читаем:

«Сегодня состоялось торжественное открытие нового здания Брестского вокзала. На торжестве присутствовали: командующий восками московского военного округа ген. П.А. Плеве, представители администрации города, начальники железных дорог и вообще лица, причастные к железнодорожному делу. После молебствия и окропления помещения нового вокзала святой водой ген. П.А. Плеве провозгласил тост за драгоценное здравие Государя Императора, после чего присутствовавшим был предложен завтрак. Новооткрытая часть Брестского вокзала предназначается для I и II классов, которые временно помещались в новом здании III класса. Здание производит впечатление своими размерами и превосходной отделкой. Все выдержано в стиле «модерн».

Подробное описание вокзала дано в «**Московском архитектурном мире**» за 1912 год – вся история строительства, все принятые и непринятые проекты. Показаны до мельчайших деталей помещения вокзала, приведена стоимость строительства – 960 тысяч рублей.



ПЕРВОНАЧАЛЬНЫЙ ПРОЕКТЪ НОВАГО ВОКЗАЛА

«Все первоначальные варианты проекта и окончательный проект здания, а также все рабочие и детальные чертежи, акварельные рисунки, декоративная живопись, лепные изделия, арматура электрического освещения, мебель, драпри и проч. составлены архитектором управления Московско-Брестской ж.д. Гражданским Инженером Ив. Ив. Струковым, под непосредственным наблюдением которого и производились работы по постройке вокзала».

О «строящейся Москве. Новых вокзалах»

«**Московский архитектурный мир**» в 1915 году писал о том, что Первопрестольную охватила «лихорадка строительства», и это напрямую коснулось вокзалов. Газета **«Русское слово»** от 27 (14) октября 1909 года сообщала о том, что весной 1912 года начнется строительство Казанского вокзала, которое обойдется около миллиона рублей – сумма колоссальная. Весной 1913 года газета «**Раннее утро**» информировала читателей: за три миллиона рублей построен новый Николаевский (Ленинградский) вокзал, а вскоре также появятся подземные переходы, соединяющие между собой все три вокзала Каланчевской площади. 21 (08) июня 1914 года «**Раннее утро**» опубликовало фотографию с церемонии закладки Казанского вокзала.

В «**Московском архитектурном мире**» от 1915 года под заголовком «Строящаяся Москва. Новые вокзалы» читаем:

«Недавно Москва обогатилась солидным вокзалом Александровской дороги, перестроен вокзал Виндавской ж. д. На очереди постройка грандиозного вокзала Брянской железной дороги, и, вероятно, москвичи уже обратили внимание на грандиозное сооружение на месте убогого и жалкого старого вокзалишки».

Еще недостроенный вокзал был подробно описан, сообщалось, что его «решено построить со всеми необходимыми удобствами для публики и со всеми новейшими техническими приспособлениями. Царский павильон будет отделен от общего вокзала и отделан с особой роскошью».

В том же номере «**Московского архитектурного мира**» представлены великолепные проекты Казанского вокзала и виадука: *«Архитектура вокзала будет носить отчасти восточный характер. Этот характер внесен академиком А.В. Щусевым, строителем вокзала, с тем соображением, что через Казанскую дорогу открывается путь в Азию. В общем, стиль московского барокко XVII века… Мебель предполагается из резного дуба в стиле Петровской эпохи, исполненною по рисункам акад. А.В. Щусева. По его же рисункам будет исполнена и посуда в стиле голландских сервизов конца XVII века».*

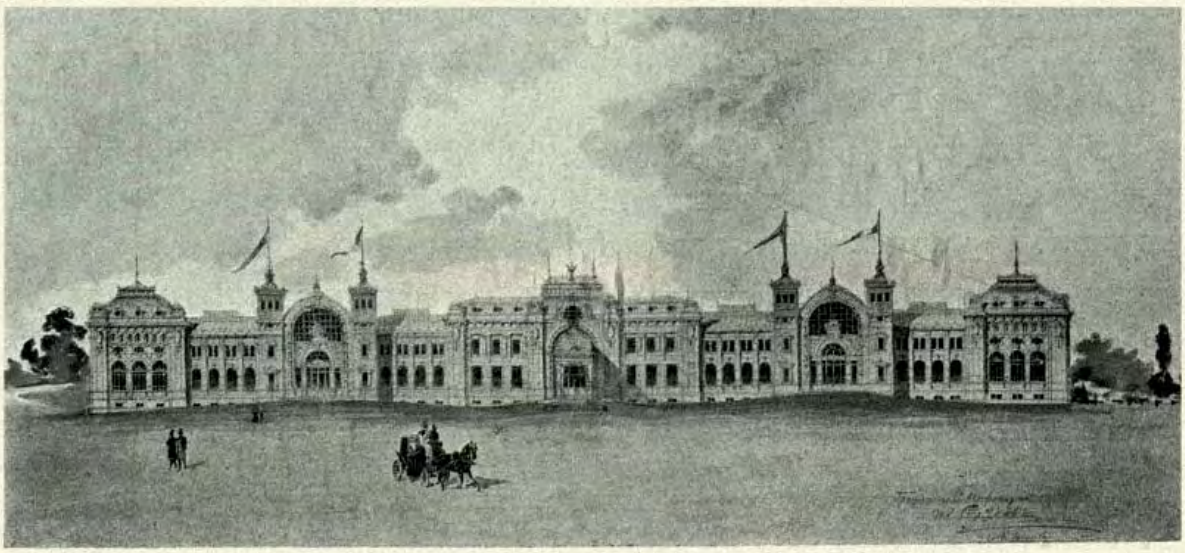
О Бутырском вокзале: кто его «созидал с необычайною скоростью»

Во многих справочниках автор проекта Бутырского (Савеловского) вокзала определенно не называется. Известно, однако, что работами по его возведению руководил Александр Сергеевич Сумароков, предположительно, он и был автором проекта.

Александр Сергеевич Сумароков, инженер путей сообщения, принимал ведущее участие в строительстве Вологодско-Архангельской железной дороги. Когда 1 августа 1896 года был сдан в эксплуатацию ее первый участок «Вологда – остановочный пункт Кубино» протяжением 85 верст и по этому поводу состоялся банкет, «**Вологодские губернские ведомости**» так писали об этом событии:

«Начальник губернии обратился к гостям с краткой речью. Он поблагодарил «всех строителей этой дороги и особенно начальника 1-го участка А. С. Сумарокова, благодаря энергии и распорядительности которого путь созидается с необычайною скоростью».

Таким образом, автором проекта Савеловского вокзала на дороге, инициированной тем же Саввой Мамонтовым,



ОДОБРЕННЫЙ ПРОЕКТЪ НОВАГО ВОКЗАЛ

который строил дорогу Москва – Архангельск, мог быть именно Сумароков: инженеров путей сообщения тогда готовили так, что построить здание станции или вокзала для них было делом посильным. Однако до наших дней о нем дошло минимальное количество биографических и профессиональных сведений. Причем такая «безвестность» для многих архитекторов была в то время делом обычным, если, конечно, речь не шла об архитектурных звездах первой величины.

О «полнейшем равнодушии к личности художника-зодчего»

Почему так происходило? Отчасти ответ на этот вопрос содержится в одном из материалов «**Московского архитектурного мира**» за 1914 год, который и сегодня звучит актуально:

«Русское общество всегда уделяло и уделяет много внимания вопросам искусства, чутко реагируя на всякое сколько-нибудь яркое явление в области изящной литературы, театра или живописи. Это внимание, эта приверженность к искусству в среде русской интеллигенции выходит далеко за пределы сдержанного «академического» созерцания, обнаруживая много душевного подъема в области эстетических интересов…

Но это внимание к искусству касается лишь определенных областей его, оставаясь холодным и упрямо-равнодушным к архитектуре. Именно в области архитектуры слабее всего сказываются художественные запросы и интересы общества и особенно ярко обнаруживается полнейшее невежество и непонимание элементарнейших форм и эстетических идей. Правда, вы не раз услышите на улице вопрос: «в каком стиле этот дом?» или заявление в роде такого: «я страшно люблю ампир». Но спросите, что значит «ампир», в чем его сущность и эстетическая душа, в чем проявляется русский стиль в новейшей архитектуре – и вы вызовете смущение. И неудивительно – так как вопрос о стиле или заявление о любви к ампиру являются в устах рядового русского интеллигента лишь пустыми словами, грациозными погремушками, а представление, которое такие слова вызывают в его сознании, немногим отчетливее, чем представление о каком-нибудь ихтиозавре. Вообще, для многих, даже из притязающих на более близкое знакомство с архитектурой, весьма типичным является отождествление архитектуры здания с фасадом. В соответствии с этим более чем скромным интересом к зодчеству находится и полнейшее равнодушие к личности художника-зодчего. Крупный художник-архитектор почти никогда не является центром широкого общественного внимания, подобно художнику-живописцу или писателю. Читая про закладку какого-нибудь монументального здания, вы редко заметите имя автора архитектурного шедевра. Эти имена интересуют лишь немногих сплоченных в тесную семью зодчих и лиц, так или иначе соприкасающихся в своей деятельности с зодчеством. Из сотен тысяч москвичей, любующихся ежедневно церковью Василия Блаженного, этой каменной волшебной сказкой, наверное, девять десятых никогда не слыхали имени автора, хотя оставленный им в сутолоке нашей жизни памятник и красочно-печальная судьба его творца просятся в легенду.

В обществе, в котором наблюдается значительный интерес к искусству вообще, странным должно казаться такое отношение именно к архитектуре, которая особенно реально связана со всем нашим городским бытом и в ряду искусств дает самый конкретный синтез эстетических и житейских стремлений. Можно различно объяснять равнодушие общества к этой области искусства, можно указывать на то, что архитектура как особая форма воплощения исторической идеи не достаточно гибка и подвижна для отражения настроений дня… Но каковы бы ни были причины этого явления, все же оно коренится скорее в психологии вкусов данного исторического момента, чем в подлинной эстетике…»



Текст и фото: Федор Дядичев

ВОКЗАЛ ПОБЕДЫ

26 ИЮНЯ 1941 ГОДА ЗДЕСЬ ВПЕРВЫЕ БЫЛА ИСПОЛНЕНА ЗНАМЕНИТАЯ ПЕСНЯ «СВЯЩЕННАЯ ВОЙНА»

В послевоенное время Белорусский вокзал стал именем нарицательным. Именно отсюда на фронта Великой Отечественной отправлялись эшелоны с бойцами Красной Армии, многим из которых не суждено было вернуться домой. И именно война, правда, другая, подвигла власти империи к массовому строительству железных дорог вообще и этого вокзала в частности.




Информация
Отправление пригородных поездов
Информация
4
5,6
5,6







Строительство за «свой счет и страх»

Во время Крымской кампании англичанам и французам было быстрее перебросить войска к Севастополю по морю, чем русским по бесконечной череде разбитых трактов Центральной России. Выход был один – прокладывать рельсы. Однако денег у государства не было, поэтому за дело взялись частники – чиновники принимали на себя реализацию суммы облигационного капитала, что было крайне выгодно по тем временам.

Пионерами были петербуржские дельцы, затем к ним подключились и представители бизнеса из других регионов империи. Строить дорогу из Москвы на запад взялись промышленники из Смоленска. В 1868 году Александр Шепеллер и Банкирский дом братьев Зульцбах из Франкфурта-на-Майне создали Акционерное общество Московско-Смоленской дороги, которое за «свой счет и страх» обязалось построить 390 верст 340 саженей путей, а также 6 верст соединительной ветки до Николаевского (Ленинградского) вокзала.

Работы начались одновременно с двух направлений, причем стройка шла невероятно высокими темпами. Через два года дорога была открыта и по ней побежали новенькие европейские составы. Примечательно, что большая часть земель для прокладки путей была передана концессии безвозмездно, в том числе и Московской городской Думой: «бесплатно участки городской пустопорожней земли, которые ей могут понадобиться под Московскую станцию и под самую дорогу, как в черте города, так и вообще в городских владениях...».

Самая протяженная железная дорога страны

Возводить сам вокзал было поручено Михаилу Ардалионовичу Немчинову, владельцу кирпичных заводов. Место для постройки выбрали на окраине города, на площади Тверской заставы у Триумфальной арки (тогда она стояла именно там). В те времена здесь были пустыри и земли конезаводчиков. Последние даже обратились к московскому генерал-губернатору с просьбой





«линию означенной дороги отклонить от ипподромов, насколько окажется возможным». Но инженеры оказались непреклонны, и всемогущий хозяин города князь Владимир Долгоруков вынужден был ответить конезаводчикам отказом.

После завершения стройки в столичной прессе писали: «Станция представляет собой довольно красивое здание. С открытием движения по Смоленской дороге вся местность, прилегающая к Тверской заставе и четырем Ямским улицам, сильно оживится: уже теперь цены на дома и пустопорожние земли здесь возвысились очень значи-



тельно». На тот момент это был шестой по счету и второй (после Николаевского) по величине вокзал города.

В ноябре 1871 года пути продлили до Бреста, а сам вокзал переименовали из Смоленского в Брестский. На тот момент это была самая протяженная железная дорога страны – 1100 км.

В Москву по железной дороге бесперебойно приходили грузовые и пассажирские поезда из Западной России и Европы, однако это не смогло покрыть долги акционерного общества перед государством, поэтому власти в 1896 году просто выкупили предприятие.

Вокзал царей и дачников

Смоленская железная дорога не только связывала Первопрестольную с Европой, но и выполняла функции «дачной» ветки. Сразу после прокладки путей вдоль маршрута стали появляться целые поселки, куда на выходные съезжалась на отдых публика из Москвы. Одним из самых популярных мест стал «Немчинов погост», полустанок, открытый по прошению братьев Немчиновых. Первыми именитыми дачниками тут числились Никитины, Зайцевы, Торбинские, Левашевы, Штильмарки, Рассказовы,


SUBWAY
Салаты Сэндвичи
Возьми в дорогу
Пригородные кассы
Suburban tickets
Выход
Exit
1941

Липковские, Райши, Зубрицкие, Чулковы, Яновские, Арсеньевы, Форштремы и др. В разное время здесь проживали архитектор Федор Шехтель, режиссер Сергей Эйзенштейн и художник Казимир Малевич, который завещал похоронить себя в Немчиновке. А ведь были еще станции «Фили» и «Кунцево»…

Немногие знают, что от Белорусской можно на электричке доехать по Алексеевской соединительной ветке до Савеловского, Рижского, Ленинградского и Курского вокзалов. Именно по ней в столицу прибыл император Николай II с царской семьей для коронационных торжеств. Литерный поезд «А» пришел на Николаевский (Ленинградский) вокзал и сразу по соединительной ветке отправился на Брестский к специальному павильону, выстроенному по торжественному случаю архитектором Львом Кекушевым. Его стены были обиты тиком стального цвета, потолок украшен золотом, мебель делалась на заказ во Франции, а выход на площадь застилал бархатный ковер.

Сегодня от деревянного «императорского вокзала» ничего не осталось – на его месте сейчас расположен вестибюль станции «Белорусская» Замоскворецкой линии Московского метрополитена, выстроенный в 1938 году.

В честь победы над Наполеоном

В начале XX века относительно небольшой вокзал перестал справляться с пассажиропотоком, и власти приняли решение построить новое здание, большей частью сохранившееся до сегодняшнего дня. Автор проекта – Иван Струков, стоимость работ составила порядка миллиона рублей, что по тем временам было колоссальной суммой. 25 мая 1910 году новое здание распахнуло свои двери для посетителей, а через два года открылась и вторая секция.

Новый вокзал в три раза превышал площадь предыдущего. Он был оснащен по последнему слову техники: в кассах, к примеру, впервые установили специальные аппараты, печатающие билеты. Фасад здания украшали картуши с железнодорожными эмблемами, над входами высились башенки с флагштоками. Архитектура Белорусского, как и Киевского (И.И. Рерберг и др., 1914–1918), вокзала знаменует наличие веских альтернатив национальному романтизму в стилистической палитре начала XX века.

Белорусский, несмотря на все перестройки и переделки в течение столетия, и сегодня сохранил свое былое очарование. Относительно недавно здесь была проведена еще одна реконструкция, связанная с запуском «Аэроэкспресса» в аэропорт Шереметьево. Сегодня с Белорусского помимо пригородных электричек отправляются поезда в Калининград, Рыбинск, Минск, Брест, Берлин, Варшаву, Прагу, Базель, Братиславу, Вену, Мюнхен, Париж, Франкфурт-на-Майне, Амстердам, Ниццу и др.

Ну а в 1912 году император со свитой еще раз воспользовался этой железной дорогой – он следовал на станцию «Бородино», где открывал музей Отечественной войны 1812 года. В честь знаменательной даты вокзал вместе с дорогой переименовали в честь Александра I. Тогда же все вагоны и паровозы украсили императорскими вензелями с буквой «А».

Прощания и встречи славянки

В 1914 году с Александровского вокзала пошли эшелоны на Запад, на фронта Первой мировой войны. Сюда же прибывали поезда с раненными бойцами императорской армии – прямо в здании станции был расположен госпиталь. Сегодня об этом напоминает памятник «Прощание славянки», установленный на перроне в 2014 году. Композиция, созданная под руководством скульптора Салавата Щербакова, изображает солдата в форме, прощающегося с девушкой. По кругу написаны слова одноименного марша Василия Агапкина.

Уже во время советской власти, в 1922 году, вокзал назвали Белорусско-Балтийским. В межвоенный период здесь устраивали торжественные встречи Валерию Чкалову, Ивану Папанину и Максиму Горькому. Памятник последнему стоял на площади Тверской заставы до начала ее так и незавершившейся реконструкции. В 1936-м вокзал вновь переименовали, на этот раз уже просто в Белорусский. А до начала Великой Отечественной войны оставалось 5 лет…

В июне 1941-го, после нападения Германии на Советский Союз, западные регионы страны приняли на себя первый удар. Вокзал вновь стал местом прощания солдат с родными. 26 июня здесь впервые была исполнена песня «Священная война» на музыку Александра Александрова и стихи Василия Лебедева-Кумача. На фасаде главного здания в 2005 году установлена памятная доска с горельефными изображениями солдат, их семей и красного командира, зовущего на фронт. В самом же здании вокзала на втором этаже была освящена церковь в честь святого Георгия Победоносца.

Сюда же приезжали в 1945-м году фронтовики из поверженного Берлина. Составы были украшены плакатами: «Мы из Берлина!», «Да здравствуют Победители!». Слева от вокзала находился райком комсомола, где встречающим бесплатно выдавали цветы. Эти радостные кадры можно увидеть в фильме «Белорусский вокзал», снятом Андреем Смирновым в 1970-м о бывших однополчанах, их воспоминаниях и переживаниях. Песня Булата Окуджавы «Нам нужна одна победа» из этой киноленты стала знаковой для многих поколений. Тут же, кстати, снимали фильм «Летят журавли», сцены из «Сибирского цирюльника» и многие другие фильмы.

Каждый год в день начала войны, 22 июня, на площади перед Белорусским вокзалом проходят памятные мероприятия, посвященные скорбной дате. По местам боевой славы отсюда отправляется «Поезд Памяти» с ветеранами и активистами патриотических организаций.

Текст: Ирина Крымова

КАЗАНСКИЙ ВОКЗАЛ: *хроники столетнего творчества*

Строительство Казанского вокзала длится уже более ста лет, и все это время архитектуру здания-комплекса определяют идеи Алексея Викторовича Щусева, пожалуй, самого успешного и противоречивого архитектора из живших и работавших в Москве.





Академик архитектуры
А.В. Щусев (1873–1949 гг.)

1912–1913: «Ворота на Восток» открыты

В 1911 году правлением Казанской железной дороги был объявлен конкурс на проект Казанского вокзала, причем с заданной темой – «Ворота на Восток». Техническим отделом дороги была разработана схема расположения основных помещений вокзала. Задача авторов сводилась к формированию объемной композиции и силуэта здания.

К участию в конкурсе были приглашены академик архитектуры Ф.О. Шехтель, академик архитектуры А.В. Щусев и художник Е.Н. Фелейзен. Проекты Шехтеля



ГНИМА им. А.В. Щусева, кол. МРА 1937 г.

Казанский вокзал. Фасады. Проектные чертежи. 1920–1930 гг.

и Щусева были во многом сходны между собой: они в равной мере соответствовали заданию, отражали идею конкурса и учитывали место объекта в структуре Каланчевской площади, где к тому времени уже стояли здания Николаевского и Ярославского вокзалов.

В начале 1912 года с А.В. Щусевым, работа которого победила в конкурсе, был заключен договор на проект вокзала. Его композиция представляла собой комплекс зданий разнообразных форм, собирательный образ укрепленного городского центра – кремля с разнообразными башнями и протяженными стенами, нарядно украшенного, праздничного, как в иллюстрациях к русским сказкам и в театральных декорациях. При проектировании Щусев использовал материалы исследования памятников архитектуры Казани, а прототипом главной башни стала башня Сююмбике в Казанском кремле.

Разработка проекта вокзала велась А.В. Щусевым в 1912–1913 годах. Весной 1912 года в своем доме в Гагаринском переулке А.В. Щусев организовал мастерскую, в которую были приглашены выпускники Строгановского училища прикладного искусства Н.Я Тамонькин и А.В. Снегирев, а также выпускник Академии художеств Н.Б. Бакланов, уже имевшие опыт совместной работы.

В середине 1912 года в связи с корректировкой границ участка строительства и изменением программы была переработана первоначальная композиция: главный корпус выдвинулся на Каланчевскую площадь, а длина корпусов по Рязанскому проезду увеличилась. Измененный проект вокзала был утвержден 12 ноября 1913 года. В этом же году началось строительство, и мастерская Щусева переехала по месту работ. Первыми заложили фундаменты части здания, выходившей на площадь. Расчеты основных железобетонных конструкций были поручены конторе В. Шевалева и Макарова в Петербурге (корпуса, выходящие на Каланчевскую площадь, включая главную башню) и фирме «Ю. Гук и К°» в Москве (корпуса, обращенные на Рязанский проезд).

С самого начала проектирования интерьеры вокзала предполагали размещение больших монументальных живописных произведений на стенах и плафонах. В 1913 году для парадного вестибюля главного зала Н.К. Рерихом были выполнены эскизы живописного панно «Сеча при Керженце», а для плафонов ресторана Б.М. Кустодиевым – две композиции на тему присоединения Казани к России. В дальнейшем над эскизами росписи ресторана под руководством А.Н. Бенуа работали З.Е. Серебрякова, М.В. Добужинский, Е.Е. Лансере, Н.К. Рерих. В 1913–1914 годах А.В. Щусев и А.Н. Бенуа наметили местоположение и стилистику росписей других помещений вокзала.

«Архитектурно-художественный еженедельник Императорского Общества архитекторов-художников» весной 1914 года с восторгом отзывался о «грандиозном замысле» строящегося академиком архитектуры А.В. Щусевым вокзала Московско-Казанской железной дороги.

1914–1915: «урисовка» по законам военного времени

С началом войны темпы строительства снизились. В связи с сокращением средств было решено упростить



ОБЩІЙ ВИДЪ БУДУЩАГО КАЗАНСКАГО ВОКЗАЛА. — А. В. ЩУСЕВЪ, АКАДЕМИКЪ АРХИТЕКТУРЫ.



Фото 1937 г.





Оформление зала вокзала. Арх. А.В. Щусев, худ. Е.Е. Лансере. 1930-е гг.

архитектурную отделку фасадов. По выражению Щусева, в это время он занимался «урисовкой» дорогостоящих архитектурных деталей. На основании изучения памятников прошлого были придуманы новые формы и композиции наличников, профилей и карнизов. В это время были приостановлены работы над эскизами монументальной живописи.

В 1914–1915 годах инженером А.Ф. Лолейтом был сделан расчет рамных железобетонных конструкций теплого перрона. Система рам-арок разделила по длине перрон на три зоны. Рамы соединялись между собой выше стен тремя ступенчатыми сводами. Стойки рам были выложены кирпичом. Сечения рам представляли собой прямоугольную П-образную форму с довольно тонкими стенками. К 1916 году рамы средней, повышенной, зоны уже были построены. Тем не менее это не убедило правление железной дороги в надежности схемы, и проект конструкций двух крайних зон был выполнен инженером В.М. Келдышем. Своды, соединявшие пустотелые рамы выше стен, получили четырехступенчатую форму.

1918–1926: с новым классовым подходом

После революции А.В. Щусев продолжил работу над проектом вокзала. Незаконченное здание должно было быть приспособлено к новым требованиям: отмене классности перевозок, обеспечению удобства для пассажиров с детьми, расширению географии и увеличению пассажиропотоков.

Перекрытие восьмигранного зала ожидания выполнено по расчетам А.В. Кузнецова 1918 года. Купол был сделан из железобетонных нервюр – каркаса с заполнением полей между ними желтым кирпичом в елку. Концы арок каркаса опирались на башмаки, заложенные консольно в стены восьмигранного зала.

К 1918 году вчерне была закончена часть здания по Каланчевской площади, а уже осенью 1919 года ее сдали в эксплуатацию.

Новые проектные решения были разработаны для корпусов, расположенных по Рязанскому проезду. Кроме того, проектировались люстры и мебель для начатых до революции корпусов. В связи с понижением высоты кровель в 1918–1922 годах продолжились работы над решением фасада ресторана.

Чертежи и рисунки 1920-х годов отличает несколько упрощенный характер деталей. В 1922 году для оформления стен теплого перрона была использована комбинация коротких прямоугольных полочек, которая обозначала карниз оконного наличника или фронтон. Судя по эскизам 1918–1926 годов, цветовое решение фасадов было построено на сочетании красных плоскостей стен и белокаменных объемных деталей.

В 1924–1926 годах в продолжение композиции вокзала по красной линии Каланчевской площади Щусевым было построено здание театра-клуба железнодорожников.

В 1926 году проектные работы приостанавливаются. К этому моменту не были построены корпуса вокруг двора прибытия, павильон пригородных пассажиров, перекрытие путевых перронов и части тоннелей для движения багажа.



«Победа» и «Мир». Эскиз росписи Казанского вокзала. Холст, темпера. Худ. Е.Е. Лансере. 1945 г.





1931–1941: возвращение к изначальной нарядности

В 1931 году дирекция дороги вернулась к теме строительства Казанского вокзала в Москве. Было решено произвести реконструкцию с сохранением существующего архитектурного оформления по проекту А.В. Щусева. Первый этап предусматривал достройку вестибюля прибытия и внутреннее переустройство вокзала; второй – сооружение тоннелей и расширение площади вокзала. Строительство затянулись до конца 1930-х годов и не все планы были осуществлены полностью.

Тем не менее в это сложное время Щусев сумел обеспечить работой архитекторов и художников. В 1933–1934 годах роспись зала ресторана была поручена художнику Е.Е. Лансере, впервые выполнившему эскизы плафона в 1916 году. Теперь основной темой стало объединение Москвы и союзных республик посредством железной дороги.

В 1935 году в рамках реконструкции вокзала в первоначальный объем в уровне подвала и первого этажа были включены помещения второго вестибюля и спуска станции Московского метрополитена Сокольнической (Кировско-Фрунзенской) линии «Комсомольская» (арх. Д.Н. Чечулин, А.Ф. Тархов, инж.-констр. Н.А. Кабанов, худ. Е.Е. Лансере).

В 1940–1941 годах А.В. Щусев, стремясь вернуться к первоначальной нарядности и декоративности облика вокзала, решил облицевать мрамором стены нижнего яруса главной башни. По проекту облицовка предполагалась мрамором темно-красного тона (с матовой поверхностью) при сохранении деталей из белого камня, дополненных новыми элементами. Однако красный мрамор с матовой фактурой был заменен на полированный серо-голубой. По воспоминаниям современников, академик сожалел о замене, «уменьшившей художественную выразительность и величественность композиции осуществленной части ансамбля вокзального комплекса». Кроме того, белым камнем облицевали также большую часть фасадов круглой башни.

В предвоенные годы были выполнены чертежи фасадов по Комсомольской площади и Рязанскому проезду, в целом основанные на проекте 1914–1917 годов. Отличие состоит в усложнении деталей и добавлении новых архитектурных элементов, включении в декор советских эмблем. Большинство корпусов предполагалось облицевать естественным камнем.

1945–1949: архитектурная тема вокзала в станции метро

С 1945 года Е.Е. Лансере стал работать над эскизами двух росписей для помещения главной башни. Семиметровые композиции символизировали «Победу» и «Мир». Завершены росписи уже после смерти Е.Е. Лансере в 1947 году.





В 1948 году сделан проект переоборудования служебного помещения круглой башни с купольным покрытием под двухсветный зал касс. Тогда же были установлены мраморные панели на стенах главного вестибюля, залов ожидания, заложены фундаменты под башню прибытия, которую возвели уже в 1980-е годы.

Одна из последних работ Щусева – станция метро «Комсомольская» кольцевой линии метрополитена, оформление которой посвящено, как и росписи главной башни вокзала, Победе в Великой Отечественной войне – налицо продолжение архитектурной темы Казанского вокзала, с которым станция непосредственно связана.

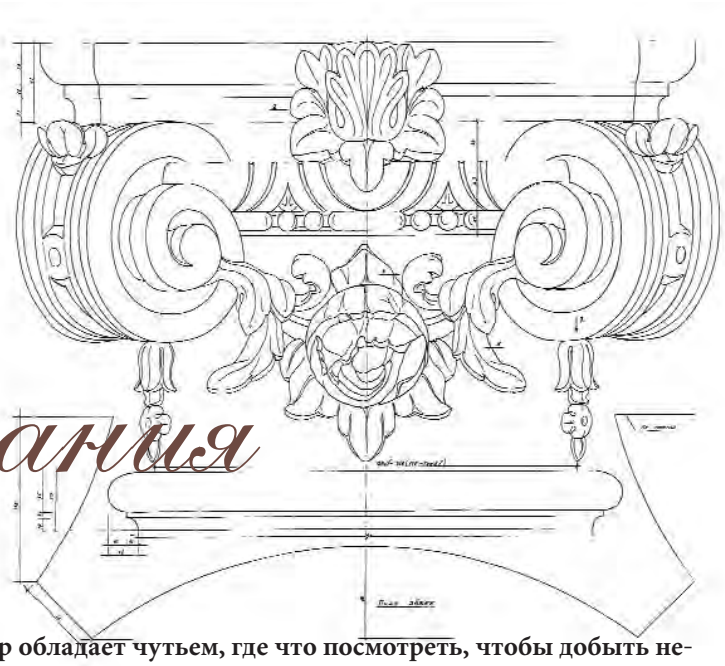
После смерти А.В. Щусева 24 мая 1949 года работы по реконструкции вокзала были остановлены.

1980 – по н. в.: с именем Щусева

В начале 1980-х годов проводилась реставрация основных фасадов, обращенных на площадь. Архитекторы-реставраторы ориентировались на чертежи разного времени, подписанные А.В. Щусевым, привнося в оформление фасадов отдельные детали, которые не удалось осуществить автору.

В 1985 году было начато строительство новых корпусов для кассовых залов, залов ожидания, камер хранения, информационной службы, кафе и вспомогательных помещений по проекту, разработанному в 1981–1997 годах архитекторами В. Батыревым, Л. Изаксоном, М. Графовым, А. Сухоруковой, инженерами Н. Юдаковой и Н. Лебедевой (Мосгипротранс). При этом также использовались чертежи, подписанным академиком А.В. Щусевым в 1940 году. Старый и новый корпуса связал конкорс, расположенным над путями на арочных конструкциях. Эта работа в 1998 году получила премию на конкурсе на лучшую реставрацию, реконструкцию памятников архитектуры и других объектов историко-градостроительной среды города Москвы.

В настоящее время по проекту Мастерской 13 «Моспроекта-2» им. М.В. Посохина начался новый этап реставрационных работ, которые ведутся все с тем же непререкаемым уважением к творческому замыслу Алексея Викторовича Щусева.



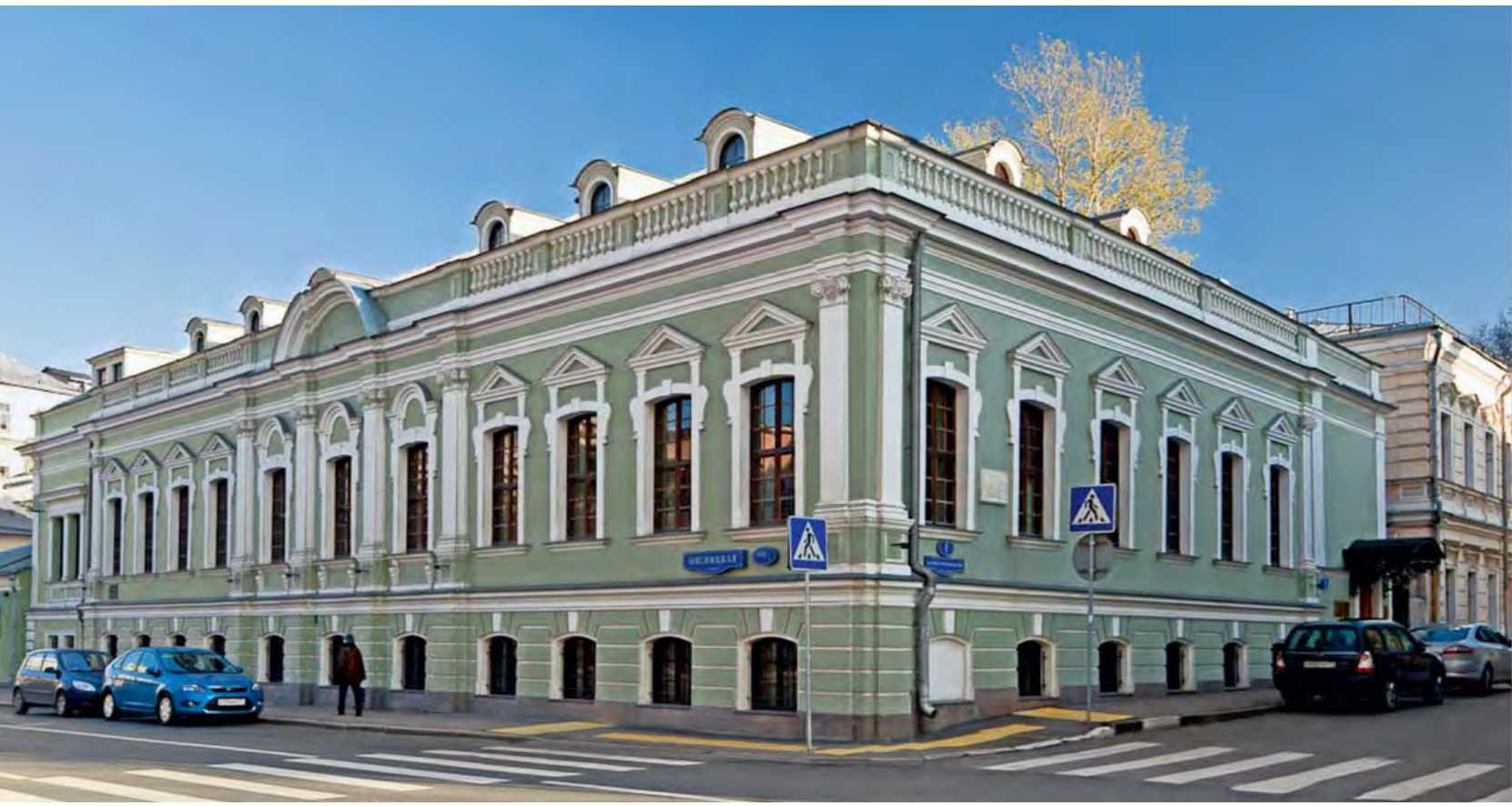
ЧУВСТВО *старого здания*

ЗАЧЕМ ОНО РЕСТАВРАТОРУ?

«Профессиональный, увлеченный реставратор обладает чутьем, где что посмотреть, чтобы добыть неочевидную информацию об объекте. Оно – внутри, это словно встроенный в тебя лазерный щуп. Ты заходишь в незнакомое здание и сразу понимаешь, что, если в том или ином месте подвала копнуть поглубже, точно обнаружатся палаты XVII века. А если снять подшивку с потолка, там окажется живопись. Уберешь вот эту перегородку – наткнешься на зашитое окно или удивительной красоты лестницу… Это необъяснимо: ты просто входишь и видишь сокрытое от глаз. И, как правило, не ошибаешься. Идешь с рулеткой, меряешь, фотографируешь, и уже очень многое знаешь про то, как здание могло развиваться. Что это? Аналоговое мышление, опыт?.. Или же удивительное, сродни мистическому, чувство старого здания?»

Если это чувство, о котором как об одном из слагаемых профессионализма реставратора говорит Лариса Валерьяновна Лазарева, есть, случаются невероятные реставрационные истории. Как та, что произошла с ней, когда ее внутренний «лазерный щуп» помог увидеть то, что было спрятано полтора столетия.

Главный дом усадьбы П.Я. Голицына – Л.К. Нарышкина – Н.Ф. фон Мекк – Н.Д Стахеева на Мясницкой, 44, стр. 2 после реставрации



CURRICULUM VITAE

ЛАРИСА ВАЛЕРЬЯНОВНА ЛАЗАРЕВА

Архитектор высшей категории, член Союза архитекторов России, государственный эксперт по проведению историко-культурной экспертизы. После окончания МАрхИ в 1974 году работала в мастерской № 13 «Моспроекта–2» под руководством Владимира Яковлевича Либсона. В 2002–2006 годах – заместитель начальника Управления контроля за охраной и использованием объектов архитектуры и истории г. Москвы. В настоящее время – руководитель реставрационной мастерской ООО «АРМ-Эстрейя». Стаж работы – 41 год, отреставрировала более 20 объектов. Лауреат премии Союза архитекторов России. Лауреат конкурса «Московская реставрация». В 2015 году удостоена звания «Почетный реставратор города Москвы».



– Народное москвоведение в советское время окрестило дом на Мясницкой, 44, строение 2 «Домом трех композиторов»: в нем коротко останавливался Лист, жил в качестве учителя музыки детей владелицы Дебюсси, гостил Чайковский, которому хозяйка усадьбы – баронесса Надежда фон Мекк – на протяжении многих лет оказывала финансовую помощь. Гости, что и говорить, великие, но и хозяева – не менее значимые исторические фигуры. В том числе последние. В 1866 году парадную часть усадьбы с главным домом купило семейство фон Мекков. До революции многие представители этой династии занимали выдающееся место как в экономической, так и в общественной, культурной жизни России. Но более всего известно имя фон Мекков как легендарных строителей железных дорог. Та же концепция Казанского вокзала, о которой идет речь в предыдущем материале номера, – продукт не только архитектурного гения Щусева, но и таланта бизнес-предвидения Карла фон Мекка. После смерти мужа семейным железнодорожным и промышленным делом какое-то время пришлось заниматься его жене – Надежде Филаретовне фон Мекк. Словом, я за то, чтобы дом справедливо назывался, как и положено, – по имени его знаменитых хозяев. Тем более сейчас, когда после реставрации он приобрел совсем иной облик. Благодаря Вашему, как Вы говорите, чувству старого здания…

Фрагмент главного фасада во время натурных исследований



– Когда я приехала на объект, глаза увидели очевидное: двухэтажный дом с цоколем и высоким первым этажом, зашитый штукатурным слоем, с эклектичным декором – памятник архитектуры регионального значения. Но поскольку к тому времени – а это был 1996 год – я имела немалый реставрационный опыт, чутье подсказывало, что в доме есть какая-то архитектурная тайна, которую непременно надо раскрыть. Сразу скажу, что заказчиком работ являлась аудиторская фирма «ФБК», в которой работали выпускники экономического факультета МГУ – образованные, продвинутые, культурные люди. Они с большим пиететом относились к дому – прежде всего как к памятнику, а не офису. И это обстоятельство нам очень помогло.

Когда мы получили плановое реставрационное задание Главного управления охраны памятников (так тогда

называлось Мосгорнаследие), полноценного историко-культурного обследования объекта не было. Мы с моей подругой – архитектором-реставратором Ольгой Анатольевной Архиповой – как достойные, надеюсь, ученицы легендарного Либсона, в мастерской которого начинали свою трудовую деятельность, решили во что бы то ни стало не пропустить интереснейшую часть работы над проектом – комплексные научные исследования, когда здание раскрывается от штукатурного слоя и по кирпичным рядам, характеру кладки, клеймам определяются его возраст, строительные периоды, уточняются датировки. Притом что сроки заказчик определил довольно сжатые: мы начали работу в начале апреля, а к концу майских праздников уже должны были сделать проект реставрации.

В первые дни майских праздников на главный фасад особняка установили туру на колесиках. Мы, сбежав со своих дач, полезли на эту туру раскрывать фасад. И опешили! На фасадах открылись выразительные следы перетёсок окон, дверей и четкие, прочерченные на гладкой кирпичной стене следы пилястр в центральной части. А еще – скрытый под штукатурными слоями архитектурный декор: «написанные» на кирпичной кладке стен арки, карнизы, кронштейны, сандрики... То, что показали раскрытия, в том числе размер кирпича, его марки, однозначно свидетельствовало: перед нами памятник архитектуры елизаветинского барокко! Яркий пример этого стиля – всем известная церковь Покрова в Филях. А вот примеров гражданских зданий, относящихся к этому периоду, в Москве буквально единицы.

Необходимо было срочно менять проект реставрации: к тому времени главный фасад с декором на 80-е года XIX века мы уже вычертили. Но увиденные и зафиксированные фрагменты декора второй половины XVIII века были настолько редки и уникальны, что вновь нарисованные по раскрытиям фасады поразили и порадовали заказчика. Далее срочно собрался методический совет Управления охраны памятников, и мы получили одобрение на реставрацию фасадов дома на Мясницкой, 44 в новом, непривычном обличье – в стиле елизаветинского барокко. Причем заказчик, несмотря на очевидные для него проблемы – увеличение сроков и стоимости работ, выступал на совете с заявлением, что согласен с таким решением. Теперь стоит наш красавец-дом, наглядно рассказывая об интереснейшем периоде в архитектурном развитии города. Я уверена, что настанет время и для полной реставрации в интерьерах (сейчас они реставрированы фрагментарно).

Во время работ нам разрешили в порядке исключения полностью раскрыть наружные стены, и, когда строители это сделали, мы совместно со специалистами Управления только уверились в том, что буквально все (поначалу

Петровский пассаж (Петровка, 10)





Интерьер «Дома трех композиторов» после реставрации

в небольшом количестве) детали были подтверждены на каждом фасаде. Первоначально они были выполнены из известняка – доказательством послужил сохранившийся венчающий белокаменный карниз и оставшиеся фрагменты срубленных наличников, ушек и волют. А вообще, даже на фотографии видно, что на фасаде первоначальный декор сохранился под поздней штукатуркой как бы прорисованным. Работали мы так: на каждый след накладывали кальку, обрисовывали, а затем макетировали детали из бумаги, проверяя их объем. То есть у нас шло моделирование фасада, и только после него – рабочие чертежи.

– Оценивая этот реставрационный проект, очень строгие «рецензенты» пеняли Вам на то, что декор выполнен не из известняка, а из гипса…

– Да, мы не стали радикально издеваться над заказчиком и воссоздавать элементы декора в камне. Там, где возможно было сделать деталь из гипса, делали из гипса. Но не в этом даже дело. Я вообще считаю, что гипс – прекрасный материал. Он очень вынослив в наших погодных условиях, издавна широко использовался не только в интерьерах, но и на фасадах. От смены температурных режимов гипс становится твердым, как гранит. Если с самого начала его текстура правильная, замес верен, он не уступает многим натуральным камням. До сих пор не понимаю, почему его широко не используют, почему против него есть какое-то предубеждение.

Как показывает жизнь, гипс даже в сегодняшней агрессивной городской среде ведет себя прекрасно: реставрация дома фон Мекк завершилась в 2000 году, и до сих пор нигде ничего не растрескалось и не посыпалось.

– Ваши слова о чувстве старого здания настолько впечатляют своей метафористичностью и одновременно точностью, что и следующий вопрос – в том же направлении. Иногда бывает, что это чувство более верно, чем предпринимательское чутье, даже когда речь идет о бизнес-проектах. Я имею в виду, конечно, историю с реставрацией Петровского пассажа…

– Реставрация Петровского пассажа, памятника архитектуры тогда еще союзного значения, началась в 1989 году. Это было время перестройки во всех сферах. Широко внедрялся в том числе европейский опыт организации пространства крупных торговых центров. По проекту приспособления было принято решение об организации на первом этаже магазина именно современного европейского уровня (тогда еще не определяли предмет охраны памятника). Мы, реставраторы мастерской № 13 «Моспроекта-2», то есть «либсоновцы», отстаивали целесообразность сохранения основного принципа планировки всех пассажей (маленьких магазинчиков, выходящих с двух сторон на «перекрытую улицу»). Тем более что фирма-генподрядчик – турецкая компания «Энка» – была согласна реставрировать столярные изделия, то есть систему дверей и окон каждого такого исторического









Музей А.С. Пушкина (Арбат, 53) до и после реставрации

Лариса Лазарева и Ольга Архипова на работе

магазинчика, выполненных в едином художественном стиле из ценных пород древесины. Шли бесконечные обсуждения и жаркие споры. В результате пришли к компромиссному решению: первый этаж приспособить под супермаркет, а два магазина с реставрированными и частично воссозданными входами оставить для бутиковой продажи товара. Время показало востребованность пассажной идеи.

– Поскольку фамилия Либсон в разных вариантах – «либсонья», «либсоновцы» – прозвучала уже не раз, самое время спросить: как Вы оказались в этой знаменитой мастерской? В подмастерья к реставрационным гуру всегда было попасть не так уж и легко…

– В мастерскую я впервые пришла еще после третьего курса МАрхИ. Мне очень захотелось понять, что такое реставрация на практике. Мы с подругой-однокурсницей ра-



Выполненные по проекту Л. Лазаревой драпировки

зузнали, что есть в Москве такая «либсонья» мастерская, и пришли туда просто познакомиться – две девочки с улицы, не имеющие никакой протекции, нужных знакомств. Нас сразу встретили с распростертыми объятьями – руки-то нужны. Дали большие планшеты размером полтора метра на метр – с меня ростом… Я чертила фасад Библиотеки имени Ленина, а подруга – Большого Царицынского дворца. С этого все началось. Я попробовала и поняла, что после окончания МАрхИ пойду только в реставрацию. И защищала диплом по реставрации – это был первый опыт защиты диплома по такой специальности.

Владимир Яковлевич Либсон был не только знаковой фигурой в нашей профессиональной среде. Он – настоящий интеллектуал, человек огромнейших знаний и удивительных душевных качеств, не только поименно знавший всех сотрудников своей мастерской, но и то, кто когда пришел на работу, в каком настроении, с каким творческим потенциалом на предстоящий рабочий день. При этом по мастерской он, рассматривая чертежи, не расхаживал – бегал. Он всегда куда-то бежал, а встретив тебя в коридоре, интересовался:

– Душечка, что ты сегодня такая грустная?

– Да вот ребенку будут делать операцию…

– Не бойся, нам такую операцию делали (он, замечу, был многодетным отцом), все пройдет хорошо!

Мастерская Либсона была удивительной, очень дружной и творческой. Проекты обсуждались не только в крупных согласующих организациях, как это чаще всего происходит сейчас. Каждый проект мы обсуждали внутри нашего коллектива, критиковали, но только доброжелательно, советовались и советовали.

В 1976 году мне поручили делать мой первый объект. Я ужасно гордилась: только два года после института – и вот!.. Это был Музей А.С. Пушкина на Арбате. Конечно, за мной присматривала мой руководитель Изольда Петровна Рубен, тоже одна из заметнейших фигур в нашем реставрационном мире. Она же дала в помощь Ольгу Архипову, быстро ставшую мне подругой и выросшую впоследствии в прекрасного увлеченного реставратора. Работали самозабвенно. Сами сбивали штукатурку, выявляли, как теперь говорят, историческую периодизацию. Музейные работники, даже сам директор А.З. Крейн, не гнушались работать с нами. Проект делали долго, зато все, до дверных ручек на фасадах и в интерьерах, было выполнено по нашим продуманным чертежам.

Главная для нас трудность заключалась в том, что здание в момент обмеров не было отселено. Но какие здесь жили люди! В одной из маленьких комнат антресольного этажа обитала подруга Лили Брик. Нас, молодых архитекторов, эта удивительно добрая, красивая и помнящая самого Маяковского женщина не выпускала, не накормив, из своей крохотной комнатки. На первом этаже, вдоль всего арбатского фасада, жила многочисленная семья потомственных врачей по фамилии Лурье…

– Но это, с одной стороны, трудность, а с другой, наверное, та самая атмосфера, которая включала чувство старого здания?

– Да, нам, молодым реставраторам в этом смысле повезло несказанно! Сотрудники литературного музея Пушкина Фаина Рысина, Светлана Овчинникова, директор Александр Зиновьевич Крейн проводили для всех, кто занимался реставрацией Пушкинского дома, литературные вечера. Мы слушали произведения поэта в испол-





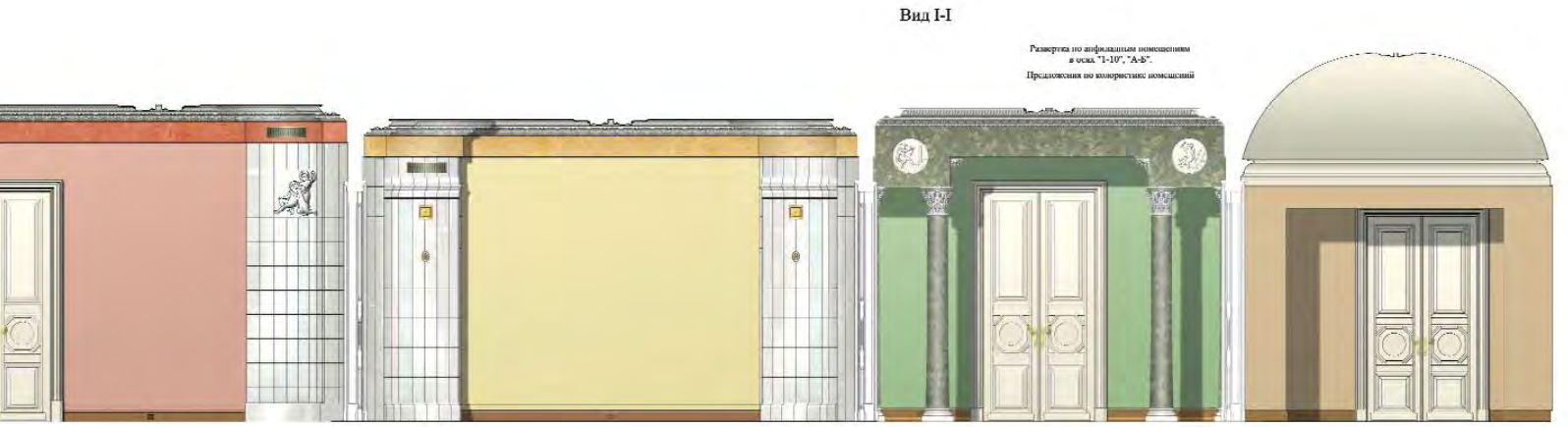
нении великих чтецов – Дмитрия Николаевича Журавлева, например. Сотрудники музея рассказывали про каждый связанный с именем поэта дом – и в районе старого Арбата, и по всей Москве.

По желанию и концепции музея в интерьерах воссоздавались исторические драпировки. Тогда мало кто знал, что это такое. Музейщики познакомили меня с директором декорационного цеха Большого театра Булавчиком, самым в то время известным специалистом в области драпировок и их пошива с учетом современных возможностей тканей. Тогда эти возможности, как известно, были минимальны. Вместе с «пушкинскими дамами» я ездила в Ленинград и консультировалась с самим профессором Кучумовым и известным знатоком драпировок Коварской. Все эти люди научили меня доводить реставрационные решения до блеска. В реставрации нет мелочей. В итоге за этот объект Изольда Петровна и я, молодой малоопытный еще реставратор, получили премию Союза архитекторов России. Это было в 1986 году.

– Кстати, о мелочах, точнее, о деталях. Во-первых, спасибо, что пригласили для беседы к себе домой: интересно посмотреть на квартиру двух архитекторов, в которой так актуально использованы интерьерные приемы прошлого. Очень обращает на себя внимание непривычно «оторванный» от потолка карниз. Сразу вспоминается такая же деталь в доме Муравьева-Апостола на Новой Басманной. Верно?

– Да, именно так, и в нем тоже. Причем отрыв карниза от потолка – это не просто архитектурный прием, коим он является при современном использовании. Для того времени это был, я бы сказала, философский отрыв. Философия стиля еще не отошла от вспарушенных или сводчатых потолков, и мастер, архитектор не могли прикрепить карниз к потолку просто психологически. А в результате возникает воздушность, потолок кажется выше, появляется ощущение, что он парит над головой.

Этот объект интересен тем, что здесь из худа получилось благо. Дом очень долго реставрировался, с перерывами, и мы получили возможность его досконально





Вверху: главный дом усадьбы Муравьева-Апостола. Проектная развертка по анфиладным помещениям

Левее: дом Муравьева-Апостола на Старой Басманной, 23/9 Фото 2013 г.

Правее: фрагмент интерьера после реставрации

исследовать – планировочную структуру, историю развития фасадов и интерьеров, используемые ранее материалы. То есть полноценно провести ту работу, на которую сейчас обычно отводится времени немного.

Большое количество проведенных исследований – первый интересный момент. Во-вторых, планировочная структура этого дома полностью сохранилась в том виде, в котором она была при Муравьевых-Апостолах. В-третьих, на этом объекте сложился замечательный даже не тандем, а тройственный союз – между заказчиком Кристофером Муравьевым-Апостолом, директором музея Татьяной Савельевной Макеевой и нами, архитекторами-реставраторами. Мы каждый вопрос обсуждали вместе, и, несмотря на определенные разногласия, решения всегда принимались обдуманно и взвешенно. Живой, интеллигентный обмен мыслями с заказчиком, его высокий культурный уровень – это большая удача для реставратора. Еще один плюс – назначение здания: под музей, проведение выставок, встреч с потомками декабристов, литераторами и т.д. То есть мероприятия и вечера, проходящие в доме в настоящее время, отвечают салонному образу жизни, который когда-то велся в этих стенах. И воссозданный нами интерьер Большой гостиной, например, полностью отвечает такому назначению.

В доме были сделаны интересные находки. Так, на стенах обнаружены обои конца XVIII – начала XIX веков. Они частично экспонируются – как фрагменты интерьера. Отреставрированные антикварные светильники тоже вносят свою ноту в гармоничную атмосферу дома. Это пышный барский дом – с искусственным мрамором, с парадной опочивальней, в которой никогда, может быть, никто и не опочивал, но ей положено было быть. Мрамор реставрировали в 50-х годах прошлого века, мы его только чуть-чуть дореставрировали. А вот лепной декор потребовал большого объема реставрации, воссоздания ряда элементов. Я, конечно, недовольна тем, что не использовались немногие найденные в интерьерах «родные» цветовые решения. Но в этом вопросе пришлось пойти на уступки заказчику, так же как в ряде других он шел нам навстречу. А цвета были обнаружены насыщенные.



Интерьер дома Муравьева-Апостола после реставрации

Вообще, один из признаков реставрационной неграмотности – это когда интерьеры делают чуть-чуть серенькими или чуть-чуть беленькими. Цвет русский заказчик всегда любил насыщенный, широко пользовались, в частности, терракотовым, вишневым, почти ультрамариновым оттенками.

Что касается приспособления особняка под современное использование, то тут для реставраторов тоже все сложилось, как мы любим: историческая планировка не была нарушена. Даже при устройстве нескольких жилых комнат для владельца дома. В этой зоне тоже ничего не пришлось менять или увеличивать – мы всего лишь утеплили крышу. Там же, кстати, обнаружили закрашенные исторические печные изразцы. Их раскрыли, почистили, отреставрировали и оставили на прежнем месте. Здесь же, на третьем этаже, есть интересное полукруглое окошко. Помещение, в котором оно установлено, имело завуалированный скрытый вход. Видимо, это был интимный кабинет барина, а в тайное окошко он мог наблюдать, не вернулась ли домой барыня…

– Дом Муравьева-Апостола – первый объект, с которого стартовала популярная городская программа «Рубль за метр». Ваш труд на нем оценен по достоинству: лауреат конкурса «Московская реставрация», грамота Союза московских архитекторов как победителю online голосования в рамках «Золотого сечения – 2009», комплиментарные отзывы коллег. А какие их последние работы впечатлили Вас?

– На мой взгляд, хорошо идет реставрация особняков, которые находятся в управлении ГлавУПДК. Их реставрацией занимается хорошая команда – и архитекторов, и заказчика, который демонстрирует уважительное отношение к памятникам архитектуры. Что касается качества реставрации рядовых памятников архитектуры, то по этому поводу у меня есть определенная профессиональная тревога. Их в городе много, и именно они – основная канва Москвы. Дворцы, соборы, храмы – это бриллианты, которые даже если их чуть-чуть неправильно отреставрируют, останутся бриллиантами. А вот рядовое историческое строение некачественные работы могут убить. Сейчас ставятся очень сжатые сроки, наша старая гвардия уже не может ни все охватить, ни обучить всю молодежь, которая только приходит в профессию. Многие из них со временем станут настоящими реставраторами, но в первые годы работы не хватает школы: теоретические институтские знания необходимо подкрепить практическими профессиональными навыками. И если молодые кадры в той или иной имеющей реставрационную лицензию фирме начинают работать в угодные для заказчика сроки: за месяц-полтора – эскизный проект, за три месяца – ввод объекта в эксплуатацию – ничего хорошего здесь быть не может. Обучать, обучать и обучать! Я десять лет преподавала в Академии Глазунова, на архитектурном факультете которой есть реставрационное отделение. Сейчас много общаюсь с Академией реставрации, собираюсь вести там мастер-классы. Мне нравится работать с только начинающими свой путь в профессии, в моей компании больше половины молодых кадров. Самые старые «молодые» – с десятилетним стажем работы. Пришло, что называется, время отдавать долги. Мне и многим моим сокурсникам повезло: мы сразу же попали в хорошие творческие коллективы, работали под началом талантливейших людей. Мы трудились так азартно и самозабвенно, что жизнь и работа были единым целым, одно перетекало в другое. Вот как я, например, развлекала своего сына. Он часто болел, и моей маме пришлось уйти с работы, заниматься внуком. Чтобы разнообразить их времяпрепровождение, я приносила домой с реставрируемой усадьбы Разумовского изразцы или куски штукатурного, гипсового декора, который мы исследовали, и говорила сыну: вот столько-то кусочков ты мне к следующему вечеру размой. Ставила банки с водой, давала ему фальцевые кисти, и, когда приходила с работы вечером, он мне показывал, какого цвета слой нашел под штукатуркой или масляной краской. В четыре года он уже уверенно орудовал скальпелем: мама, здесь я пять слоев открыл, а здесь не открывается. С этого начался его путь в творческую жизнь.

Все то немалое время, пока мы с Ларисой Валерьяновной разговаривали, ее четырехлетняя внучка показательно не проявляла интереса к нашей взрослой компании. Она увлеченно рисовала каких-то фантастических животных, изредка отвлекаясь на любимые эпизоды мультиков – телевизор был для нее только фоном творческого процесса. Но пару раз девочка твердо потребовала внимания к себе – мы должны были оценить ее идею сделать из старинного подсвечника и какой-то пластмассовой штучки клетку для птицы. Для очевидной, сидящей на столе птицы, которую взрослые почему-то в упор не видят. Вхождение в профессию очередного представителя творческой династии?

Текст: Тимур Башкаев

ЧЕТЫРЕ «УКРАДЕННЫЕ» КОЛОННЫ

ИХ НАШЛИ РЕСТАВРАТОРЫ В 2005 ГОДУ ВО ВРЕМЯ РЕКОНСТРУКЦИИ ЗАЛОВ ОЖИДАНИЯ ЯРОСЛАВСКОГО ВОКЗАЛА







Специалисты ООО «АБТБ» и «Спецпроектреставрации» ставили перед собой цель: историческая галерея Ярославского вокзала должна предстать в том виде, как ее задумывали великие зодчие начала прошлого века. Снимая с памятника чужеродные наслоения, оставленные реконструкциями советского периода, реставраторы работали с надеждой, что последующие неизбежные изменения вокзала не изменят его удивительного облика никогда.

Пространство

Главной задачей реконструкции второго и четвертого залов ожидания было их пространственное объединение. Для этого в центральной части вокзала был создан просторный атриум, в котором расположились новые эскалаторы. Таким образом, дневной свет снова проник в бывший внутренний двор вокзала с прекрасной колоннадой, откуда, в свою очередь, стало возможно увидеть парящие оболочки сводов покрытия второго этажа.

Галерея

Второй не менее важной задачей было воссоздание первоначального облика галереи с колоннадой, построенной выдающимся архитектором русского модерна Львом Николаевичем Кекушевым. Советская реконструкция 40-х годов сильно изменила ее структуру. Пропали 4 колонны из лабрадорита. Осталось 8. Все арочные проемы в стене вдоль колоннады были наглухо заложены кирпичом. Исчезли все светильники, созданные по проекту Ф.О. Шехтеля. Подвесной потолок зарезал арки. Ничего ценного советская реконструкция здесь не оставила. Реставраторы приняли единственно правильное и справедливое решение: восстановить исторический облик галереи бывшего дебаркадера Ярославского вокзала.

Воссоздание

Мы нашли четыре пропавшие колонны, которые, как нас уверяли старожилы вокзала, давно украли и вывезли. Они, однако, оказались замурованными в кирпичные стены. Чудо их открытия сравнимо с археологическим восторгом первооткрывателя. Они оказались абсолютно целыми, включая хрупкие, сложнейшие волюты в капителях.

Мы убедили руководство вокзала заменить необходимую по кассовой технологии глухую стену на стеклянную перегородку с подсветкой, чтобы продлить колоннаду на всю галерею.



Вторая находка, сопоставимая с первой, ждала нас после пробного зондажа глухой стены галереи. Мы не просто обнаружили арочные проемы – они оказались не забиты кирпичом, в них даже полностью сохранились деревянные рамы эпохи модерна, а местами – и стекла! Столярку пришлось менять – все-таки век отстояла, но ценность находки трудно переоценить. Исторических фотографий этой столярки не сохранилось, поэтому восстановить ее первоначальный вид было бы просто невозможно. Зато сейчас мы гарантируем подлинность членений и пропорций новых перегородок, один в один повторяющих свой исторический аналог!

Демонтаж плоского подвесного потолка галереи подарил нам очередное открытие: подлинный кессонированный потолок сохранил все свои детали, включая места крепления подвесных фонарей. Реставраторы были в восторге – точность воссоздания оформления потолка стала максимальной. После этого сделать точные копии фонарей Шехтеля стало для нас принципиально важно. Руководство вокзала и Московской железной дороги поддержало нас, и фонари, воссозданные по историческим фотографиям, заняли свое место под потолком галереи. Раскопки пола возле колонн показали, что многочисленные его подливки за 100 лет полностью похоронили базы колонн. Решение понизить существующую отметку пола залов ожидания и галереи на 15 сантиметров ради раскрытия баз было одно из самых трудных, зато пропорции колонн стали более точными.

Кредо

Занимаясь реконструкцией залов ожидания Ярославского вокзала, мы изначально сформулировали основные принципы проектных решений интерьеров, а именно:

- безусловное уважение к выдающемуся памятнику архитектуры Москвы эпохи модерна;
- увеличение коммерческих площадей;
- четкое зонирование внутри вокзала для улучшения внутривокзальной навигации;
- создание взаимосвязанной архитектурной композиции интерьерного пространства за счет организации атриумов на разных уровнях.

СПРАВОЧНО

Проектирование: 2005 г.

Строительство: 2006 г.

Заказчик: ОАО «РЖД»

Архитекторы: Иорданова В.М., Горяинов А.В., Башкаев Т.И.

Инженер: Кукаева Л.А.





Текст: Александра Шапиро

МОСКВА – АРХАНГЕЛЬСК: ПРЕЗЕНТАЦИЯ ПРОЕКТА

У ИСТОКОВ УКРАШАЮЩИХ ГЛАВНЫЙ ВЕСТИБЮЛЬ ЯРОСЛАВСКОГО ВОКЗАЛА КОПИЙ КОРОВИНСКИХ ПАННО – «ПРЕСС-ТУР», ОРГАНИЗОВАННЫЙ МИНИСТРОМ ФИНАНСОВ ВИТТЕ

Идеи о железнодорожном освоении Русского Севера витали во властных, экономических и промышленных структурах России начиная со второй половины XIX столетия. Савве Ивановичу Мамонтову, строителю Московско-Ярославско-Архангельской железной дороги, а точнее, ее участка Урочь – Вологда – Архангельск, удалось конкретно, наглядно и красиво представить северные богатства российскому обществу.

От императора – одобрение, от министра – приглашение

В начале 1894 года (по другим сведениям – 2 декабря 1893 года) Савва Иванович Мамонтов, председатель правления «Общества Московско-Ярославской железной дороги», подал на имя министра финансов Сергея Юльевича Витте докладную записку, где предложил для освоения богатств Русского Севера в течение трех с половиной лет провести железную дорогу от Вологды до Архангельска.

Витте, как известно, был сведущим «железнодорожником» и опытным чиновником, сделавшим быструю и головокружительную карьеру – от начальника движения Одесской железной дороги до министра финансов. Его цепкий ум не мог не оце-



«Ловля рыбы на Мурманском море», «Базар у пристани в Архангельске».
Копии панно К. Коровина в вестибюле Ярославского вокзала

нить предлагаемый проект экономического освоения Севера. Как и возможность потрафить императору Александру III, который в 1868 году, будучи еще наследником престола, возглавлял Особый комитет по сбору и распределению пособий голодающим, созданный для ликвидации последствий неурожая в Архангельской, Олонецкой, Вологодской и Новгородской губерниях. Именно тогда будущий император указал на необходимость устройства железной дороги на Севере – для подвоза дешевого волжского хлеба в случае недорода.

Опустим описание работы тех правительственных механизмов, что запустил Витте для реализации идеи. Итог – в июне 1894 года Александр III утвердил предоставление Мамонтову концессии на строительство узкоколейной линии длиной 595 верст с доведением дороги до левого берега Северной Двины напротив Архангельска, с устройством переправы и постройкой подъездных путей. «Общество Московско-Ярославской железной дороги» было переименовано в «Общество Московско-Ярославско-Архангельской дороги».

Вместе с подписанием императором необходимых бумаг Савве Ивановичу поступило приглашение от Витте: буквально через несколько дней отправиться вместе с ним в ознакомительную поездку на Север. Ну а самому министру финансов нужно было выполнить поручение Александра III – найти на Мурманском побережье место для строительства незамерзающего порта, где могла бы разместиться база военно-морского флота России.

Высокопоставленные лица плюс журналист и художник

Поездку министра финансов сегодня назвали бы правительственным пресс-туром: помимо различных чиновников и специалистов в нее пригласили журналиста и художника.

Журналистом был Евгений Львович Кочетов, с 1880-х годов активно сотрудничающий с газетой «Новое время» и неоднократно ездивший по ее поручению в командировки по России и за рубеж. Статьи Кочетова обычно печатались под псевдонимами «Евгений Львов» и «Русский странник». Витте напишет затем в своих мемуарах: «Я… взял с собой журналиста… Кочетова, известного публициста, писавшего во время нашей последней восточно-турецкой войны под псевдонимом Евгений Львов». Сам же Кочетов расскажет о том, как он попал в эту поездку более подробно: «Стало известно, что министр финансов С.Ю. Витте в исполнение Высочайшей воли отправляется через



Вологду по Сухоне и Северной Двине в Архангельск... Такого второго блестящего случая в смысле удобства и быстроты перемещения по далекому северу ожидать было мудрено, почему я и обратился к Сергею Юльевичу с просьбой принять и меня в число членов экспедиции. Он согласился, но прибавил: «...Пишите ваши личные впечатления, наконец, внешнюю сторону нашей поездки, но примите во внимание, что для меня корреспондент как таковой при мне лично не только не нужен, но и стеснил бы меня в моих занятиях и деятельности». Я, разумеется, согласился с благодарностью». Кто больше лукавил – журналист или министр, мы уже не узнаем…

Художником же экспедиции, в обязанности которого входили карандашные зарисовки северных мест, стал двадцативосьмилетний Александр Алексеевич Борисов. Подростком он был учеником в иконописной мастерской Соловецкого монастыря. Его работы обратили на себя внимание посетивших Соловки президента Академии художеств – Великого князя Владимира Александровича и известного коллекционера живописи генерала Андрея Андреевича Боголюбова. Благодаря их стараниям Александру была выделена стипендия, позволившая ему в 1886 году приехать учиться в Санкт-Петербург, в Академию художеств. Читаем у Витте: «В самый последний момент я прихватил еще одного молодого человека – Борисова. Борисов был сын одного архангельского мужика. …За Борисова в Академию художеств в складчину платило несколько человек; Кази (Михаил Ильич Кази – крупный чиновник морского ведомства, взятый Витте в эту поездку. – А.Ш.), между прочим, обыкновенно обращался и ко мне для ежегодного за него взноса в Академию Художеств. Вот поэтому я этого крестьянского мальчика Борисова… и взял также с собою».

Итак, путь министра и сопровождавших его лиц лежал по Ярославской железной дороге до Вологды, далее – по Северной Двине, через Великий Устюг, Холмогоры до Архангельска и после осмотра Соловецкого монастыря по Баренцеву морю вдоль берегов Мурманского края.

Из Ярославля, как рассказывает Кочетов, министр пожелал выехать «тотчас по обозрении местных железнодорожных сооружений, протянувшемся до темноты»: «Мы выехали в 11 часов вечера с экстренным поездом и, дабы прибыть в Вологду не ранее 8-ми часов утра, постоянно уменьшали ход и, кроме того, простояли (по заранее составленному распределению) три часа на станции Даниловка. Вагоны (нашего, по крайней мере, поезда) очень красивы и удобны. Путь ровный и, очевидно, содержится в полном порядке. В поезде находилось, понятно, кроме председателя правления С.И. Мамонтова, все местное железнодорожное начальство».



Северное турне заняло более трех недель. В 1895 году в Москве, в «Товариществе типографии А.И. Мамонтова» (брата Саввы Ивановича, Анатолия Ивановича) вышла книга, рассказывающая о поездке.

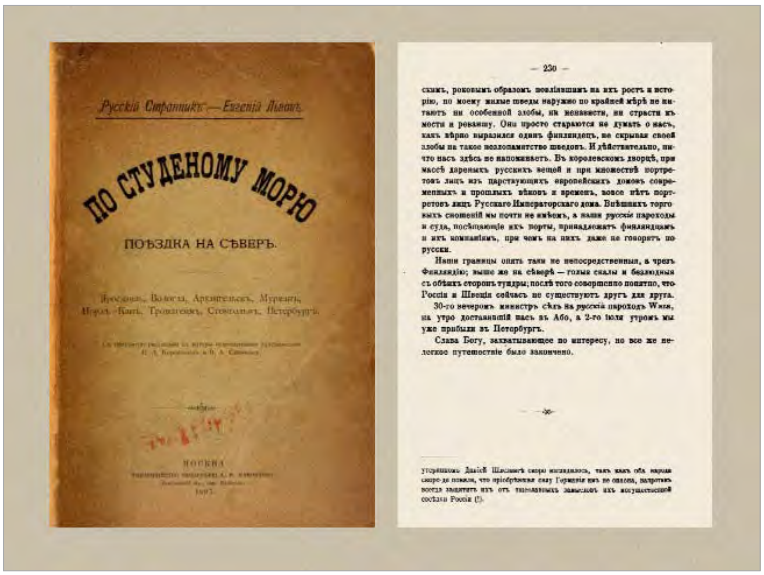
Рисунки Борисова из экспедиции не сохранились. Но художник останется связанным с Русским Севером навсегда. Позже он приобретет славу первого живописца Арктики, писателя, общественного деятеля, исследователя полярных земель, внесшего значительный вклад в разработку транспортно-экономического освоения Севера. «Я всегда несколько содействовал карьере Борисова; содействовал устройством выставок картин его, как в Берлине, Лондоне, так и в Америке, так как в Америку он приехал через несколько лет после Портсмутского договора, когда еще мое имя пользовалось там большою популярностью. И, так как я ему дал рекомендательное письмо к президенту Рузвельту, вследствие чего Рузвельт принял Борисова весьма радушно – и это все послужило тому, что его выставки всюду имели блестящий успех», – заявит Витте в главе «Моя поездка на Мурманское побережье» своих неоднозначных мемуаров…

Ну а Савва Иванович Мамонтов, будучи буквально поражен северными пейзажами, захочет поделиться впечатлениями не только со своими близкими и друзьями, но и со всей Россией.



«Тюлений промысел на Белом море» и «Северное сияние». Копии панно К. Коровина в вестибюле Ярославского вокзала





Павильон «Крайний Север» на Нижегородской промышленной и художественной ярмарке. 1896 г. Справа: книга Е. Кочетова «По студеному морю. Поездка на Север»

Творческая командировка для Коровина и Серова

Сразу же по возвращении Мамонтов поспешил к своему другу, художнику Константину Григорьевичу Коровину: «Мы вас приговорили в Сибирь, в ссылку. Вот что: в Нижнем будет Всероссийская выставка, мы решили предложить вам сделать проект павильона отдела «Крайний Север», и вы должны поехать на Мурман. Вот и Антон Серов (прозвище художника Валентина Александровича Серова. – А.Ш.) хочет ехать с вами. Покуда Архангельская дорога еще строится, вы поедете от Вологды по Сухоне, Северной Двине, а там на пароходе «Ломоносов» по Ледовитому океану. Я уже говорил с Витте, и он сочувствует моей затее построить этот отдел на выставке», – так опишет этот разговор Коровин в своих удивительно литературно талантливых воспоминаниях. И далее: «Ну, Константин, – сказал Серов, – сдавайся, значит, мы в эскимосы с тобой поступаем».

Для Мамонтова, приступавшего к строительству северной дороги, павильон Крайнего Севера на предстоящей в 1896 году важной Нижегородской промышленной и художественной ярмарке представлялся прекрасной возможностью презентовать свою идею освоения дальних российских земель с помощью проведения железнодорожных путей. Он стремился познакомить широкую публику с неизвестными ей северными красотами и диковинами и заодно дать достойный ответ скептикам и критикам. Ибо, как писал известный в то время журналист Влас Михайлович Дорошевич в статье «Русский человек»: «Когда С.И. Мамонтов на нашей памяти «затеял» Архангельскую дорогу, поднялся хохот и возмущение…»

Итак, финансируемые Мамонтовым Коровин и Серов в августе 1894 года отправились в почти двухмесячное путешествие, чтобы практически полностью повторить маршрут министерского турне Витте. Художники выехали из Ярославля в Архангельск по трассе строящейся железной дороги. Несколько дней они жили вместе с рабочими-строителями, совершали поездки на дрезине с инженерами-путейцами, писали этюды…

В письмах и воспоминаниях Серова эта поездка почти не отразится. А вот Коровин оставил о ней великолепные путевые заметки. И, конечно, оба художника запечатлели увиденное в этюдах и картинах. Надо сказать, что упомянутая выше книга журналиста Кочетова «По студеному морю. Поездка на Север» была проиллюстрирована «тридцатью рисунками с натуры, исполненными художниками К.А. Коровиным и В.А. Серовым».

Из павильона Крайнего Севера – на Ярославский вокзал

Коровин писал: «На днях выставка открывается. Стараюсь создать в просторном павильоне Северного отдела то впечатление, вызвать у зрителя то чувство, которое я испытал там на Севере. Вешаю необделанные меха белых медведей. Ставлю грубые бочки с рыбой. Вешаю кожи тюленей, шерстяные рубашки поморов. Среди морских канатов, снастей – чудовищные шкуры белух, челюсти кита. Самоед Василий, которого я привез с собой, помогает мне, старается, меняет воду в оцинкованном ящике, в котором сидит у нас живой, милейший тюлень, привезенный с Ледовитого океана… Самоед Васька кормит его живой плотвой и сам, потихоньку выпив водки, тоже закусывает живой рыбешкой. Учит тюленя, показывая ему рыбку, кричать «ура!».

Архитектура павильона напоминала о деревянных строениях северных факторий. Крышу, поставленную под острым углом, украшали стилизованные фигуры рыб, а балюстраду – силуэты оленей по рисунку художника Сергея Васильевича Малютина. Но, конечно, главным украшением





«Геммерфест. Северное сияние». Худ. К. Коровин
Правее: «Рыболовецкие суда в Архангельске». Худ. В. Серов.

павильона стали десять монументальных панно Коровина: «Северное сияние», «Базар у пристани в Архангельске», «Ловля рыбы на Мурманском море», «Охота на моржей», «Белые медведи», «Тюлений промысел на Белом море», «Постройка узкоколейки в тундре», «Первые шаги изыскателей в тундре», «Фактория на Мурмане», «Разделка туши кита». Разработав композиционную и колористическую основу в эскизах, Коровин для их исполнения пригласил Сергея Васильевича Малютина и Николая Васильевича Досекина.

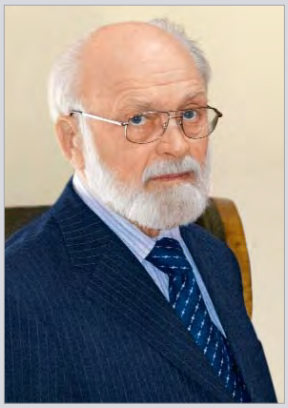
В 1904 году коровинские панно украсят главный вестибюль здания Ярославского вокзала. Михаил Александрович Врубель скажет в одном из писем: «Вчера вечером я, Замирайло и П.И. нарочно после проводов Анюты зашли на Ярославский вокзал. Я поджал хвост перед совершенством коровинских панно…» В начале 1930-х панно были демонтированы и переданы в Третьяковскую галерею, где и хранятся до сих пор. К 100-летнему юбилею Ярославского вокзала – частично возвращены в интерьер вестибюля в виде копий. Сегодня можно увидеть копии таких панно, как «Северное сияние», «Базар у пристани в Архангельске», «Ловля рыбы на Мурманском море», «Разделка туши кита».

«Крайний Север» – «частный» павильон «Общества Московско-Ярославско-Архангельской железной дороги», выстроенный Кекушевым и оформленный Коровиным, пользовался у широкой публики большим успехом. Панно Коровина открывали экзотический, неизвестный доселе мир. Посетил павильон и новый император – Николай II, оценивший презентацию перспектив экономического развития Русского Севера. Мамонтов был награжден серебряной медалью на Андреевской ленте в память коронования императора Николая II. А 1 января 1897 года царь пожаловал ему орден Святого Владимира 4-й степени, дающий награжденному дворянское достоинство.

Строительство дороги до Архангельска было завершено в 1897 году, а в следующем году началось по ней регулярное движение. Осуществление этого большого проекта, отправной точкой которого являлся Ярославский вокзал в Москве, было одобрено всеми, кто искренне сочувствовал экономическому прогрессу России. Вот что писал Мамонтову профессор Иван Владимирович Цветаев: «Спешу приветствовать Вас с завершением важного исторического дела, с которым отныне будет навсегда связано Ваше имя. Вся грядущая счастливая судьба нашего Европейского Севера будет напоминать о той гигантской смелости и энергии, которую Вы, с истинной отвагой русского человека, положили на этом деле».

Прекрасный панегирик Мамонтову, заявившему в свое время: «Я желал бы провести такие железные дороги, чтобы Россия поминала меня в худую годину».

Текст: Алла Бурцева



Сергей Николаевич Чернышев, правнук Саввы Ивановича Мамонтова



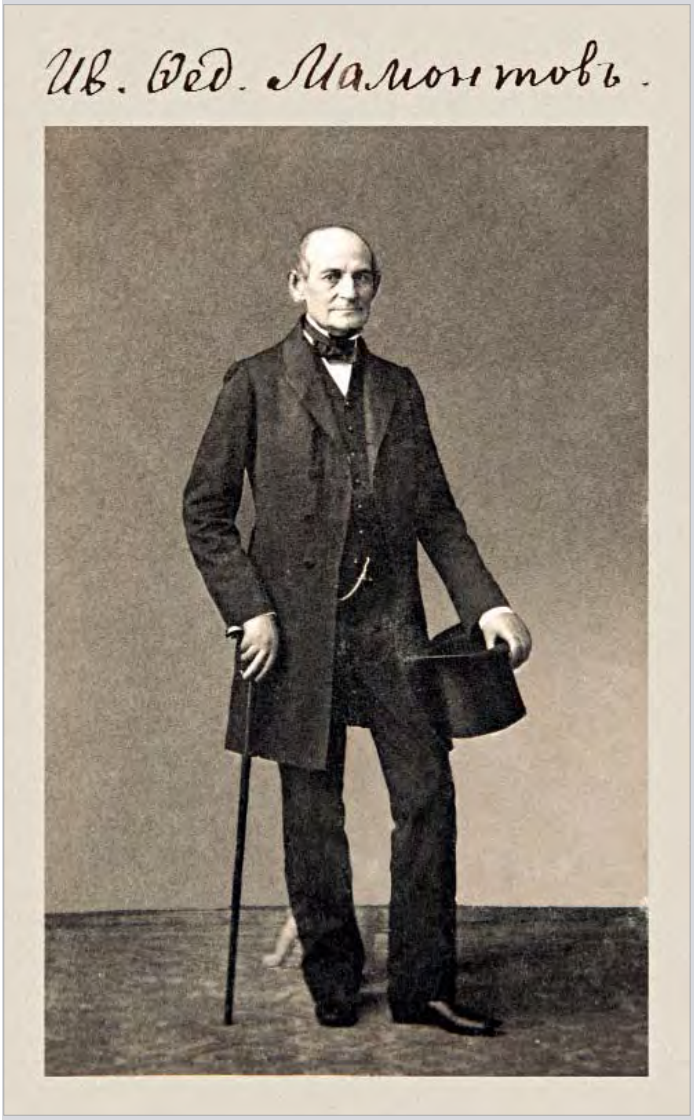
О ДИНАСТИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ МАГНАТОВ СО СЛОВ ВНУКА «ДЕВОЧКИ С ПЕРСИКАМИ»

«Чудаки» Мамонтовы



Слева: Савва Иванович Мамонтов с дочерьми Верой, Александрой.
Справа: «Девочка с персиками» (портрет дочери С.И. Мамонтова – Веры). Худ. В. Серов

Сергей Николаевич Чернышев, доктор геолого-минералогических наук, профессор Московского государственного строительного университета, профессор Православного Свято-Тихоновского гуманитарного университета, – правнук предпринимателя и мецената Саввы Ивановича Мамонтова, много сделавшего для становления системы железных дорог России. Его рассказ о знаменитой династии российских предпринимателей полон трогательных деталей, которые может поведать только человек, преданно и глубоко знающий историю своей семьи.



– Моя бабушка, Вера Саввишна Мамонтова, дочь Саввы Ивановича Мамонтова, – та самая «девочка с персиками» с портрета Валентина Серова. Замужем она была за Александром Дмитриевичем Самариным, предводителем дворянства Москвы, обер-прокурором Святейшего Синода. Моя мама – Елизавета Александровна, родилась в 1905 году. А в 1907 году Вера Саввишна скоропостижно умерла от воспаления легких в 32 года, оставив трех малолетних детей – мою маму и двух ее братьев. Их воспитали отец и тетя – вторая дочь Саввы Ивановича – Александра Саввишна. С нею, Бабулей, я прожил 16 лет.

Мама вышла замуж за художника Николая Сергеевича Чернышева, тоже происходившего из московской купеческой семьи. Но отец был человек некоммерческий и, даже если революции бы не случилось, все равно стал бы художником. Он был воспитанником известного педагога, богослова, литературоведа и поэта Сергея Николаевича Дурылина. Он был и моим воспитателем, так как очень любил отца. Отец был верующим человеком и за это пострадал: в 1942 году он скончался в заключении – был, по-видимому, расстрелян. Арестовали его в декабре 1941 года, когда немцы рвались к Москве. Отец не мог писать урапатриотические, с красными знаменами, картины, поэтому живописная карьера его при советской власти не развивалась. В 1920-е годы он написал одну замечательную вещь, которая находится в храме Илии Пророка во 2-м Обыденском переулке, – Державную икону Божией Матери, которую очень любят верующие. Она много тиражируется: я покупал и в Крыму, и в Москве календарики с изображениями этой иконы.

У Саввы Ивановича и его жены – Елизаветы Григорьевны, урожденной Сапожниковой, кроме названных дочерей, было еще трое сыновей – Сергей, Андрей и Всеволод. Семейство Мамонтовых сегодня очень большое. Фамилию сохранили некоторые потомки Всеволода – те, кто эмигрировал (в основном они занимаются коммерцией). Среди нас, кто жил и живет в России, – люди разных профессий, инженеры, экономисты. Зять Всеволода Саввича Мамонтова – Олег Васильевич Волков, известный писатель, автор книги «Погружение во тьму». Его сын Всеволод Олегович, старший в России из поколения правнуков, к которому и я отношусь, доктор экономических наук, профессор, был директором Института конъюнктуры Министерства внешней торговли, недавно отпраздновали его 80-летие.

Я – профессор двух учебных заведений, которые вы уже назвали, преподаю геологию, экологию, вопросы инженерных изысканий, то есть в какой-то степени продолжаю строительное дело Саввы Ивановича. Я так себя и в молодости ощущал, когда был на стройках Братска, Усть-Илимской ГЭС: был убежден, что продолжаю освоение Севера, как это делал Савва Иванович, когда строил железную дорогу на Архангельск. Двое моих детей занимаются восстановлением культурных ценностей. Я этим занимался всю жизнь, будучи членом Центрального совета Общества по охране памятников истории и культуры, принимал участие в восстановлении многих памятников на Соловках, в Дивееве. Мой сын Николай – инспектор по охране памятников в Министерстве культуры, он архитектор-реставратор, член Союза архитекторов, член Союза художников, имеет международную премию за реставрацию одного из Дивеевских храмов. Дочь – монахиня в Дивееве. Она уже более 20 лет занимается восстановлением культуры монашеской жизни.

– Фамилия Мамонтовых связана со многими славными делами в Российской империи. Она часто вспоминается как фамилия железнодорожных магнатов. На память тут же приходит Савва Иванович Мамонтов…

– Это дело начал еще его отец – Иван Федорович. Из доставшегося ему малого капитала он сделал большой капитал: 2 миллиона оставил Савве Ивановичу, состояние которого впоследствии составляло около 50 млн рублей. Иван Федорович капитал свой создал в Сибири: он был откупщиком в Ялуторовске, где и родился Савва Иванович. О Мамонтовых есть экспозиция в местном краеведческом музее, в городе стоит памятник Савве Ивановичу, мы, потомки, бываем в Ялуторовске – нас приглашают. В 1848 году Иван Федорович вернулся в Москву – «вернулся», потому что Мамонтовы происходят из Звенигорода. В Москве он занялся крупными делами. Например, они



вместе с Альфредом Нобелем, который впоследствии учредил Нобелевскую премию, занимались добычей нефти в Баку. Затем Иван Федорович создавал газовое хозяйство Москвы, вместе с известным предпринимателем и экономистом Василием Александровичем Кокоревым построил в 1860-х годах газовый завод, который и сейчас стоит за Курским вокзалом.

Иван Федорович подружился с Федором Васильевичем Чижовым, который был не просто предпринимателем, но выдающимся экономистом и общественным деятелем, идеологом промышленного развития России, издателем экономического журнала. Вместе с Чижовым Иван Федорович работал над строительством железной дороги Москва – Сергиев Посад. Идея была такова, чтобы построить дорогу на средства русских купцов, не привлекая иностранный капитал. Движение поездов по Московско-Троицкой дороге было открыто в 1862 году. Она считалась образцовой во всех отношениях – по благоустройству, оптимизации расходов и отчетности.

Чижов оказал огромное влияние и на Савву Ивановича, который тоже был активным сторонником промышленного развития России с целью добиться ее экономической независимости от Европы.

Их идеи были тогда не всем понятны: представители их сословия в основном стремились к заработкам, а они стремились к величию России. Их главная мысль: развитие нужно начинать с тяжелой промышленности и с железнодорожного транспорта, а не с текстильного производства, как это делали другие, в частности, Морозовы и Черныше вы, тоже мои предки. Мамонтовы внесли свой вклад в то, чтобы поставить на высокий уровень техническое образование в России. На это дело Чижов завещал очень большие деньги и, когда умирал, поручил Савве Ивановичу построить среднетехнические учебные заведения в родной Костромской губернии. Несколько таких прекрасных зданий и было построено Мамонтовым на средства Чижова в Костроме и области: сейчас там работают колледжи.

– Другими словами, Мамонтовы в своих идеях опережали свое время?

– Именно так! Идея Саввы Ивановича Мамонтова была в том, что нужно строить железные дороги, которые обеспечат связь между крупными месторождениями, между транспортными потоками страны. Транспортными путями он соединил Белое и Черное моря. Так, он построил



дорогу от Донбасса до Азовского моря и фактически от Москвы до Белого моря. Тогда его не понимали. Мамонтов понес колоссальные затраты, над ним даже смеялись. Строительство на Севере было вдвое дороже, чем на юге, путь до Архангельска – это топи, болота.

Вместо 20 миллионов, как было предусмотрено сметой, строители чуть ли не 40 миллионов истратили на то, чтобы проложить рельсы до Архангельска. Целесообразность этих затрат стала понятна только тогда, когда началась война 1914 года, когда эта дорога связала Европу, наших союзников с Россией. Прочие пути на запад были перерезаны фронтом, и эта дорога стала дорогой жизни, по ней шло снабжение России всем тем, что поставляли нам союзники. Потом, во время Великой Отечественной войны, эта дорога вновь играла такую же роль. То есть Савва Иванович Мамонтов со своими единомышленниками сделал очень существенный вклад в оборону страны, и это стало понято только через десятилетия, но при его жизни. В газетах написали, что чудак Мамонтов сделал то, что, оказывается, было очень нужно.

Когда его обвинили в несуществующих растратах, чему активно поспособствовали противники развития русской национальной промышленности и экономической самостоятельности страны, он как раз намеревался делать то, что потом уже сделали только при советской власти. Савва Иванович на 30–40 лет опережал представления о том, как нужно развиваться отечественной промышленности. Он пытался сделать отечественные железные дороги независимыми от поставок из-за рубежа строительных материалов, паровозов, вагонов, для чего занялся восстановлением и строительством сразу нескольких предприятий в разных концах страны – Невского механического завода в Петербурге, Мытищинского вагонного завода, чугунолитейного завода в Нижнеудинске, горнорудного в Алапаевске, деревообрабатывающих предприятий. Вот на это и шли огромные средства, в растрате которых потом попытались обвинить Мамонтова.

У Саввы Ивановича была также идея строительства кольцевой железной дороги вокруг Москвы. Он добивался концессии. Дорогу вскоре построили – через несколько лет после финансового краха Мамонтова. У Мамонтова была также идея строительства Турксиба, дороги, которую построили уже при советской власти между Сибирью – Кузбассом и Средней Азией. Мамонтов собирался строить даже московское метро: эти замыслы у него были уже в конце XIX века. Мамонтова разорили сознательно и лишили возможности созидать в государственных масштабах. Суд в 1900 году он и правление Московско-Ярославской железной дороги триумфально выиграли, все подсудимые были полностью оправданы, но состояние Мамонтова было разворовано, пока он находился под следствием. Однако Савва Иванович и тогда не упал духом, он ведь был очень стойким и многогранно одаренным человеком.

– Во множестве мемуаров людей искусства, современников Вашего прадеда, есть бесконечное количество слов благодарности ему как меценату и доброму другу…

– Савва Иванович и сам прекрасно пел, занимался скульптурой, он после финансового краха продолжал работать с керамикой: изделия его мастерской получили золотую медаль в Париже. Но главное, что сделал Савва Иванович, – помог многим выдающимся деятелям отечественной культуры стать известными, состояться творчески. Для них он действительно был не просто меценатом, а добрым другом. Художники Виктор Васнецов, Михаил Врубель, Валентин Серов, Василий Поленов, Илья Репин, Константин Коровин, певец Федор Шаляпин, скульптор Марк Антокольский, композиторы Николай Римский-Корсаков, Сергей Рахманинов – все это люди из «мамонтовского кружка», оказавшего огромное влияние на развитие отечественной культуры.

Творчество созданного в 1885 году Мамонтовым театра «Частная опера» строилось на настоящем синтезе живописи, музыки и актерской игры. В чем-то этот театр – предшественник кино. Мамонтов сам был главным режиссером театра, поставил уникальные спектакли по операм русских композиторов Кюи, Римского-Корсакова, Мусоргского, Глинки, Даргомыжского, Бородина. Константин Станиславский, двоюродный брат жены Саввы Ивановича, был на всех премьерах, на многих репетициях, и в своих воспоминаниях он написал, что учился у Мамонтова. Об этом же он говорил и на гражданской панихиде в здании своего Художественного театра в 1918 году, когда скончался Савва Иванович.



С.И. Мамонтов у собственного салон-вагона.
Фото 1890-х гг.

– Какие места в Москве связаны с Саввой Ивановичем Мамонтовым?

– В Москве сохранился, хотя и перестроенный, дом Саввы Ивановича, который он получил в подарок от отца, когда женился, – на Садовой-Спасской, 6. Бюст Саввы Ивановича стоит в Театре оперетты – там раньше была «Частная опера» Мамонтова.

Возможно, его бюст когда-нибудь поставят и в «Метрополе». «Метрополь» – это здание, которое начинал строить Савва Иванович. Идея совмещения делового центра, культурного центра, мест для отдыха, гостиницы, концертных залов и залов для заседаний тоже была «мамонтовской». Это то, что потом воплотили, например, в Хаммеровском центре.

Мамонтов в юности был послан отцом в Баку, откуда он отправился в Мешхед, крупнейший город на северо-востоке Ирана, тогда Персии, куда тысячу километров нужно было идти с караваном верблюдов. У Саввы Ивановича была прекрасная арабская лошадь, и был телохранитель-чеченец на такой же роскошной лошади. Товары они везли на верблюдах, останавливались в караван-сараях. Мамонтов видел в Иране эти караван-сараи – замкнутую, огороженную стенами территорию в городе или поселке, где останавливались купцы. Там были помещения и для отдыха, и для встреч, и чайхана. Я считаю, что Савва Иванович перенес в Москву идею караван-сарая.

Бутырский хутор, в котором была гончарная мастерская Мамонтова, где он прожил последние годы жизни, к сожалению, не сохранился. Есть еще одно «мамонтовское» место, там живет моя внучка – Ефросинья Николаевна Чернышева. Это Сыромятники, где находился пивзавод, который Савва Иванович восстанавливал в конце XIX века. Там были жилые дома, и там Мамонтовы жили до смерти Марьи Тихоновны, матери Саввы Ивановича. Когда она скончалась, Иван Федорович, отец Саввы Ивановича, уехал оттуда, купил дом на 1-й Мещанской: трудно было жить в этом доме, где умерла его жена.

Замечательное «мамонтовское» место – Вторая Московская гимназия, где он учился и в которой я недавно работал (бывший дом А.И. Мусина-Пушкина на Разгуляе). Учился Савва Иванович очень плохо, его неоднократно хотели выставить из гимназии за неуспеваемость, но сидел он на первой парте – как отличник. Потому что все ученики его любили, он был душой класса, лидером. Савва был общительным и внимательным к друзьям, всегда им помогал, так что его «мамонтовский кружок» начал создаваться еще в гимназии.

Иван Федорович был вынужден делать вложения в эту гимназию, чтобы удержать сына в ее стенах. Савва Иванович был слаб, в частности, в латыни. Когда на экзамене присутствовал городской инспектор, Мамонтова спросили: «Господин Мамонтов, вы ведь не знаете латыни?», он ответил: «А я и знать не хочу. Она мне не нужна». Вот из-за латыни Савва Иванович и был вынужден покинуть это заведение, но там осталась чугунная лестница, которую Иван Федорович подарил этому заведению для того, чтобы удерживать там на какое-то время своего сына.



Текст: Инесса Иванова,
завсектором фотонегативных материалов «Музея Москвы»

АЛЬБОМ ДЛЯ ТОП-МЕНЕДЖЕРОВ

СТАЛ ФОТОСВИДЕТЕЛЬСТВОМ ДЛЯ ИСТОРИИ



Строительство Московско-Курской дороги, являвшейся частью магистральной линии от Москвы к Черному морю, было начато по высочайшему повелению Александра II от 26 мая 1864 года. Оно осуществлялось на государственные средства и шло довольно быстро. Каждый год открывался новый участок движения: 17 ноября 1866 года заработал участок от Москвы до Серпухова, 16 ноября 1867 года – от Серпухова до Тулы, 15 августа 1868 года – от Тулы до Орла и 7 сентября 1868 года – участок от Орла до Курска. Хранящийся в фонде фотонегативных материалов музейного объединения «Музей Москвы» «АЛЬБОМЪ ВИДОВЪ МОСКОВСКО-КУРСКОЙ ЖЕЛЬЗНОЙ ДОРОГИ» дает представление о масштабах этого железнодорожного строительства, зафиксированного московскими фотографами – современниками событий.



Выпуск альбома, вероятно, был приурочен к открытию всей линии Московско-Курской железной дороги от Москвы до Курска, которое состоялось 7 сентября 1868 года. Выполненный вручную в московском «переплетном и футлярном» заведении Ф. Никельса, о чем свидетельствует небольшая бумажная этикетка на авантитульном листе, он, судя по всему, предназначался для вручения чиновникам Министерства путей сообщения России. Его тираж вряд ли превышал 100–150 экземпляров. Сколько их сохранилось до настоящего времени, неизвестно. Автор имеет информацию только о трех экземплярах этого альбома, в связи с чем его можно отнести к раритетам истории страны и фотографии. На 39 картонных листах альбома с рельефным тисненым клеймом с гербом России размещены 34 раскрашенные фотографии с видами станций, полустанков, мостов, путепроводов, производственных сооружений (депо, мастерских), городов и мест, по которым была проложена дорога. Московское фотографическое заведение «Шерер, Набгольц и К⁰», подготовившее этот альбом, во II половине XIX века считалось лучшим в Москве. В 1865 году его владельцы – М.Н. Шерер и Г.И. Набгольц, за фотографические работы, «принесшие пользу обществу», были удостоены почетного права включить в изображение клейма заведения государственный герб России, что давало право выполнять государственные заказы, являясь «фотографом Его Императорского Величества». «Альбом видов Московско-Курской железной дороги» – не единственное подобное издание фотографического заведения «Шерер, Набгольц и К⁰». Известны также аналогично оформленные альбомы раскрашенных фотографий Московско-Рязанской, Курско-Харьковской, Московско-Брестской, Орловско-Витебской и Грязи-Царицынской железных дорог. И, по-видимому, это неполный список фотокниг, освещавших строительство и открытие существовавших в России до 1917 года 55 железных дорог и 298 их отдельных направлений. Возвращаясь к «Альбому видов Московско-Курской железной дороги», остановимся на некоторых иллюстрациях, посвященных первому участку Московско-Курской железной дороги (98 верст), от Москвы до Серпухова, открытому для движения 17 ноября 1866 года. В следующем – 2016 году этому событию исполнится 150 лет.

На этой фотографии запечатлено довольно длинное одноэтажное здание с отходящей от него высокой платформой. Это первый Курский вокзал в Москве. Снимок сделан с северной стороны линии «соединительной ветви», проходящей через Каланчевскую площадь, между Петербургской и Курской дорогой. На переднем плане, справа, видны две колеи этой линии. На заднем плане, за зданием вокзала, просматривается поворот дороги вправо, на фоне которого вдали в дымке возвышается силуэт собора Сергия Радонежского Спасо-Андроникова монастыря.

Сопоставление расположения здания первого Курского вокзала на фотографии с планом Москвы 1878 года позволяет определить его местонахождение – между 1-м и 2-м Кобыльскими тупиками (в настоящее время – Путейский тупик) за улицей Земляной вал. Место для него было выбрано лично Павлом Петровичем Мельниковым в соответствии с планами развития Московского железнодорожного узла: предполагалось строительство единого вокзала для Курского и Нижегородского направлений. Построенный в 1862 году Нижегородский вокзал, как и первый Курский, был временным и находился далеко от центра Москвы, за Покровской заставой Камер-Коллежского вала, то есть за пределами города. Эти вокзалы совсем не вписывались в облик «второй столицы» империи, тем более по сравнению с трехэтажными выразительными станциями в Серпухове, Туле, Орле и Курске.

В 1896 году, 14 июня, был открыт для пассажиров новый, уже объединенный Курско-Нижегородский вокзал, построенный по проекту архитектора Н.И. Орлова в 215 метрах к югу от старого здания Курского вокзала. Левое крыло нового вокзала было отдано курскому направлению, правое – нижегородскому. В 1972 году по проекту архитектора Георгия Ипполитовича Волошинова на том же месте было возведено новое значительно большее здание Курского вокзала, в которое вошли помещения с колоннадой и оригинальным лепным декором старого строения по проекту архитектора Н.И. Орлова.



«ПАРОВОЗНЫЙ САРАЙ НА СТАНЦИИ МОСКВА-КУРСКАЯ»

На снимке – большое здание для стоянки не менее шести паровозов, один из которых с прицепленным пассажирским вагоном виден на переднем плане. Это, по-видимому, паровоз западноевропейского производства типа 1–3–0 с тендером, загруженным дровами. Двухосный пассажирский вагон, судя по высоким трубам над крышей, оборудован двумя печами для обогрева, что практиковалось с 1863 года.

Местонахождение этого «паровозного сарая» пока точно не установлено. На пассажирской станции Москва-Курская и вблизи нее, судя по планам города II половины XIX века, его не было. Не мог он из соображений пожароопасности находиться и на товарной станции. Единственным и ближайшим к пассажирской станции Москва-Курская был «паровозный сарай», обозначенный на ряде планов города за вокзалом и товарной станцией Николаевской железной дороги. И, видимо, для подачи паровозов отсюда была проложена соединительная ветвь к Курскому вокзалу.



«МОСТ ЧЕРЕЗ Р. ЯУЗУ»



По пути следования на 2-й версте от Курского вокзала линия пересекает реку Яузу, через которую и был проложен этот мост. Трехарочный, кирпичный, он был построен в 1865 году по проекту инженеров Н.М. Колоколова, С.Я. Терехина и архитектора Бориса Михайловича Надежина.

Мост через реку Яузу является одним из четырех значительных железнодорожных мостов, возведенных на первом участке Москва – Серпухов, и единственным сохранившимся до настоящего времени в почти первозданном виде. Снимок моста сделан с левого берега Яузы в утреннее время, на что указывают тени двух столбов с левой стороны насыпи. За ним с левой стороны видна верхняя часть церкви архангела Михаила, расположенного поблизости Спасо-Андроникова монастыря.



«ТОВАРНАЯ СТАНЦИЯ В МОСКВЕ»

В виду масштабности сооружения оно представлено в альбоме панорамным видом из двух фотографий. На переднем плане, с левой стороны за оврагом, проходит изогнутая линия путей с товарными вагонами, за которой видны сложенные тюки товаров на открытой площадке и строящиеся склады. С правой стороны – большой, с 12 въездными воротами, кирпичный комплекс, по-видимому, склад для разгрузки, временного хранения, взвешивания грузов. На дальнем плане видны соборы и колокольни Даниловского, Новоспасского и Спасо-Андроникова монастыря.

«ПОЛУСТАНЦИЯ ЛЮБЛИНО»



Она находилась на 10-й версте дороги. На фотографии с соответствующим названием представлена часть ее общего вида с южной стороны. Вдоль дальнего пути – высокая деревянная платформа с квадратным в плане, украшенным резьбой навесом – для входа и выхода пассажиров первого класса. На платформе, перед навесом, в центре снимка, позируя фотографу, стоит полицейский. Здание полустанции – деревянное, одноэтажное, трехчастное, с двумя входами в центре и парой окон с обеих сторон. С прокладкой железной дороги Люблино становится популярным дачным районом, и полустанция к началу XX века становится станцией: в 1870 году здесь были сначала открыты пристанционные мастерские, а в 1908 году – паровозное депо.



«СТАНЦИЯ ЦАРИЦЫНО»

На фотографии запечатлена часть этой станции, расположенной на 18 версте дороги. Ее отличает необычное одно-двухэтажное деревянное станционное здание в неорусском стиле, украшенное деталями, выполненными узорной пропильной резьбой. Характерна для этого стиля и форма кладки печных труб. К зданию станции примыкает расположенная вдоль одного из путей высокая деревянная платформа, которая, как и на полустанции Люблино, имеет по внешнему периметру поясное ограждение, разделенное на секции с диагональным перекрестием из брусьев внутри них. Вторая, низкая, платформа проходит вдоль третьего пути.

Станцию Царицыно упоминает Л.Н. Толстой в своем романе «Анна Каренина» – в эпизоде чествования там добровольцев, отправлявшихся с Курского вокзала в воинском поезде на Русско-турецкую войну в 1877–1878 годов: «… На Царицынской станции поезд был встречен стройным хором молодых людей, певших: «Славься». Опять добровольцы кланялись и высовывались, но Сергей Иванович не обращал на них внимания».



ПОЛУСТАНЦИЯ БУТОВО

Следующий остановочный пункт, запечатленный в альбоме, – «Полустанция Бутово», расположенная на 29-й версте дороги. В центре снимка – типовое, как и на полустанции Люблино, одноэтажное деревянное станционное здание и рядом стоящая высокая кирпично-деревянная водонапорная башня. Как видно по снимку, полустанция Бутово находится у леса. С проведением Московско-Курской дороги в ее окрестностях начинается активное строительство дач состоятельных москвичей, среди которых был, в частности, Фердинанд Теодор Эйнем – основатель известной московской кондитерской фабрики (впоследствии – «Красный Октябрь»).

Не стремясь представить полностью всю дорогу, понимая, что нельзя объять необъятное, авторы альбома отобрали, с их точки зрения, наиболее значимые объекты. К сожалению, время неумолимо, и первоначальный облик Московско-Курской железной дороги исчез безвозвратно.

Из четырех мостов в почти прежнем виде сохранился лишь мост через Яузу, утрачены или искажены перестройками вокзальные здания, платформы и другие сооружения, иными стали и виды вдоль пути. От былой дороги осталась только ее трасса. Тем ценнее является то немногое, что удалось сохранить, благодаря чему еще можно заглянуть в прошлое.

Текст: Дмитрий Ястржембский





НИКОЛАЕВСКИЕ *железная дорога и вокзал*

ИСТОРИЯ В БРОНЗОВЫХ ЛИЦАХ

Все главные действующие лица истории создания Петербурго-Московской железной дороги и Николаевского (ныне – Ленинградского) вокзала – архитектор Тон, инженеры Мельников и Крафт, даже император Николай I – отлиты в бронзе вокзальных памятников и мемориальных досок. А вот графа Клейнмихеля, главноуправляющего путей сообщения, под руководством которого ведомство успешно справилось со строительством дороги, в этой достойной компании нет. Почему?





Первым русским инженерам-железнодорожникам посвящается

Если на памятных досках, скромно спрятавшихся в глубине вокзала, инженеры справедливо представлены «авторами проекта и строителями Петербурго-Московской железной дороги», то величественный памятник Мельникову, воздвигнутый в 2003 году посреди Комсомольской площади, установлен Павлу Петровичу, судя по надписи на постаменте, как «первому министру путей сообщения России». Но в отличие от П.А. Клейнмихеля роль чиновника не была для него главной. Куда более важной заслугой Мельникова перед Отечеством была его деятельность в качестве выдающегося ученого, крупного инженера и, конечно, одного из первых организаторов российского железнодорожного строительства.

Москвич по рождению, он к двадцати одному году окончил в Петербурге Институт корпуса инженеров путей сообщения, остался преподавать в нем прикладную механику и, получив в 1833 году профессорское звание, впервые в России ввел в курс своей дисциплины раздел о железных дорогах. О них же им была тогда написана книга – первый такого рода российский теоретический труд и одновременно учебное пособие.

В 1837 году профессор Мельников отправляется в Европу. В компании своего ученика Станислава Валериановича Кербедза, прославившегося несколько лет спустя строительством петербургского Благовещенского моста, Павел Петрович осматривает железные дороги

и инженерные сооружения, заводы по производству паровых машин и паровозов, общается с Джорджем Стефенсоном и другими изобретателями. В 1839–1840 годах, уже вместе с Николаем Осиповичем Крафтом, «для обозрения устройства железных дорог и других систем внутреннего сообщения» Мельников посещает США.

Неслучайно в эти поездки был командирован именно он. Царю инженер был известен, по крайней мере, с 1826 года, когда «монаршего благоволения» Мельников удостоился за работу, связанную с Волховскими порогами. В ряде источников утверждается, что именно он убедил Николая приступить к строительству Петербурго-Московской железной дороги.

После указа о ее сооружении Мельников и Крафт вошли в Строительную комиссию при учрежденном для руководства всем делом комитете и возглавили ведавшие изысканием маршрута, а потом и строительством дирекции – соответственно, Северную и Южную. Мельников, таким образом, строил дорогу от Петербурга почти до станции Бологое, а работами на участке до Москвы руководил Крафт (последний после открытия дороги занимал в 1852–1855 годах должность ее начальника).

Под руководством Мельникова и Крафта работала целая плеяда их соратников и учеников, а в помощь отечественной инженерно-технической школе привлекались иностранцы. Франц Герстнер, ездивший по заданию русского правительства в США, рекомендовал Николаю привлечь к железнодорожному строительству американских специалистов. Отправившиеся в Америку после Герстнера Мельников и Крафт нашли среди американских инженеров достаточно компетентным лишь Джорджа Уистлера.

В 1842 году, после указа о строительстве железной дороги, Уистлера по высочайшему поручению приглашают в Россию, где ему как главному консультанту предлагают оклад в четыре раза больший, чем он получал у себя на родине, – словом, ценный специалист был перекуплен.

Консультант привез с собой чертежи моста «раскосной системы Гау», вскоре усовершенствованной у нас учеником Мельникова Дмитрием Ивановичем Журавским и использованной при строительстве железнодорожных мостов Петербурго-Московской линии. Далее одни приписывают Уистлеру, а другие – Крафту обоснование предпочтительности колеи в пять футов. Так или иначе, инженеры на этот счет сходились во мнении, и ширина между рельсами в 1524 мм стала со временем единой для всех широколейных железных дорог Российской империи и СССР (до 1970–1990-х гг.).

Переутомив себя работой и переболев холерой, Уистлер умер в 1849 году в Петербурге от сердечного приступа. На его место был приглашен другой американский инженер – Томпсон Браун. Американская фирма участвовала и в подготовке подвижного состава. Такое количество американцев вокруг железнодорожного строительства, вероятно, послужило основанием изложенной Михаилом Ивановичем Пыляевым легенды, будто Клейнмихель отдал им Петербурго-Московскую дорогу на откуп, потому что-де они обольстили графа копеечным счетом, назначив себе по полторы копейки с версты, а из этого в целом вышла огромная сумма.

На самом деле Петербурго-Московская (с 1855 года – Николаевская) железная дорога оставалась казенной до 1868 года, когда, несмотря на сопротивление Мельникова – сторонника государственной монополии в сфере железнодорожного дела и на тот момент уже министра

Московская главная складочная таможня. Арх. К. Тон. 1849–1853 гг. Дверь на главном фасаде



путей сообщения, она все же была передана в концессию Главному обществу российских железных дорог (в 1894-м выкуплена обратно в казну).

Стихотворный памятник крестьянам-землекопам

Памятник крестьянам-землекопам создал Некрасов – знакомые нам со школы строки, возможно, переживут бронзу и гранит. Ежегодно к земляным работам при прокладке дороги привлекалось до 40 тысяч человек («[голод] согнал сюда массы народные»), преимущественно крестьяне Витебской и Виленской губерний («высокорослый больной белорус»). Жилищем им служили шалаши, землянки, реже бараки («жили в землянках, боролися с голодом»). Летними месяцами это, наверное, было сносно, но сезон, на который обычно вербовались – с 1 мая по 1 ноября, – захватывал и дожди с холодами, а так как со строительством спешили, то, случалось, работы не прекращались и в зимнее время: «Мерзли и мокли, болели цингой».

Хуже всего было то, что даже гроши, на которые рассчитывали рабочие (35 рублей – землекопы, 17 с полтиной – ровняльщики и крючники), иногда сводились на нет различными вычетами. С больного ежедневно высчитывалось по 15 копеек за питание и пятак – на лазарет. Количество штрафов увеличивалось круговой порукой и намеренным занижением объема сделанных работ («грабили нас грамотеи-десятники»). Между тем, несмотря на заку-пленные в США паровые экскаваторы и заведенные Мельниковым «земляные вагоны» под конскую тягу, весь этот колоссальный труд по перемещению 10 миллионов кубических саженей грунта был большей частью ручным и тачечным, и выполняли его некрасовские мужики.

Поэтом увековечен еще один создатель железной дороги, без которого дело бы не обошлось:

В синем кафтане – почтенный лабазник,
Толстый, присадистый, красный, как медь,
Едет подрядчик по линии в праздник,
Едет работы свои посмотреть.

В отношении труда и оплаты рабочих подрядчики чувствовали себя полновластными хозяевами, поскольку по договорам, заключенным напрямую с Главным управлением путей сообщения и публичных зданий, не давали в этих вопросах отчета практически никому. Подряды на поставку леса, а также на постройку всех промежуточных станций, депо, складов и прочих станционных строений на участке Южной дирекции получили коммерции советники Торлецкий и Синебрюхов, обогатившиеся на этом несказанно. Купец 1-й гильдии Александр Логинович Торлецкий был также единоличным подрядчиком при строительстве вокзала в Москве.

Благодарные потомки – архитектору

Если подрядчику досталась дань стихотворная, то память архитектора увековечена в бронзе и граните: Константину Андреевичу Тону на западном торце построенного им вокзального здания в 1997 году была установлена солидная мемориальная доска (гранитная плита с накладным поясным портретом-горельефом), а в августе 2013-го, после очередной реконструкции Ленинградского вокзала, перед его главным фасадом на невысоком постаменте появился бюст архитектора.

Обусловленный, конечно, прежде всего личными талантами и превосходным образованием, карьерный взлет Тона по-настоящему начался с интереса Николая I к его проектам в «византийском стиле». Творчество зодчего оказалось созвучным официальной идеологии, которая



«Строительство Николаевской железной дороги», 1843 г.



придала новому архитектурному направлению небывалый размах. В 1840–1860-х годах центр Москвы буквально преображается в «тоновском» вкусе – по заданию царя архитектор создает проекты, а затем руководит возведением храма Христа Спасителя, Большого Кремлевского дворца, Оружейной палаты.

В одно и то же время с последней – в 1844–1851 годах – Константин Андреевич строит в Петербурге и Москве железнодорожные вокзалы-близнецы. В результате их здания соединили в себе черты и мотивы, отработанные архитектором при проектировании комплекса Кремлевского дворца.

Почти тогда же завершается строительство здания таможни (ныне – Комсомольская площадь, 1А), спроектированного К.А. Тоном в строгой классической манере.

Говоря же о стиле московского паровозного депо (Комсомольская площадь, 3/30, стр. 1) и водонапорной башни (проезд Комсомольской площади, 12), надо иметь в виду их функциональное назначение. Подобные производственные сооружения были, как и сама железная дорога, новшеством, небывалым еще в архитектуре жанром. Депо проектировались по круглой схеме американских локомотивных зданий инженерами Мельниковым, Крафтом и Уистлером. Всего зданий такого типа было задумано и сооружено девять – на всех станциях I и II классов. Круглые в плане, они разделялись внутри на 22 секции для въезда-выезда и отстоя паровозов. Над поворотным кругом, в центре строения, возвышался величественный купол с фонарем для освещения и вентиляции.

Подготовкой первоначального проекта, утвержденного в 1845 году, занимался, судя по рисунку того времени, петербургский архитектор Рудольф Андреевич Желязевич, строитель вокзалов Петербурго-Московской линии. Но строительство московского локомотивного здания осуществлял сам Тон. Об этом сохранились его письма главноуправляющему путей сообщения. Именно Константин Андреевич вносил в типовой проект и согласовывал с Клейнмихелем изменения, связанные с особенностями рельефа и близостью Красного пруда – необходимость подъема здания на высокий фундамент, отмену пристройки к нему корпуса мастерских и т. д.

В результате это американское техническое сооружение после коллективной работы нескольких выдающихся российских инженеров и зодчих приобрело свой неповторимый облик.

След чиновника в истории и фольклоре

Намечалось, чтобы первым пассажирским поездом на празднование 25-летия своей коронации в Первопрестольную приехал сам Николай I с семейством. За несколько дней до этого события, 14–16 августа 1851 года, железную дорогу подвергли последнему испытанию. На девяти поездах до Москвы благополучно добрались отважные гвардейцы – два батальона преображенцев и семеновцев, два эскадрона Кавалергардского и Конного полков, а также дивизион артиллеристов.



Царский поезд отправился из Петербурга 18 августа в 4 часа утра. Спустя девятнадцать часов запланированное путешествие было без малейшей помехи совершено, ознаменовав собой официальное открытие Петербурго-Московской железной дороги. Для общественного же пользования магистраль между столицами начала действовать еще через два месяца с небольшим.

Но Клейнмихеля все равно не любили. При дворе – за убытки казне, в народе – за многочисленные человеческие жертвы на подведомственных ему стройках. Ходившие тогда анекдоты изображали его самого человеком недалеким и самодуром, а его увольнение с поста главы ведомства путей сообщения – всеобщим праздником. Автор слов знаменитой «Попутной песни» Нестор Васильевич Кукольник рассказывает, что узнал об отставке Клейнмихеля на одной из станций Петербурго-Московской железной дороги, где по этому поводу «радости, шуткам и толкам не было конца». Больше всех «честил» графа «какой-то ражий и рыжий купец в лисьей шубе».

« – Да за что вы его так ругаете? – спросил я. – Видно, он вам насолил.

– Никак нет! Мы с ним, благодарение Господу, никаких дел не имели. Мы его, Бог миловал, никогда и в глаза не видали.

– Так как же вы его браните, а сами-то и не видали.

– Да и черта никто не видел, однако ж поделом ему достается. А тут-с разницы никакой».



Декоративные элементы фасада
Николаевского вокзала



На станции Тверь Николаевской железной дороги

Текст: Алла Бурцева
Иллюстрации: из альбома («виды Николаевской железной дороги. 1855-1864 гг.»)

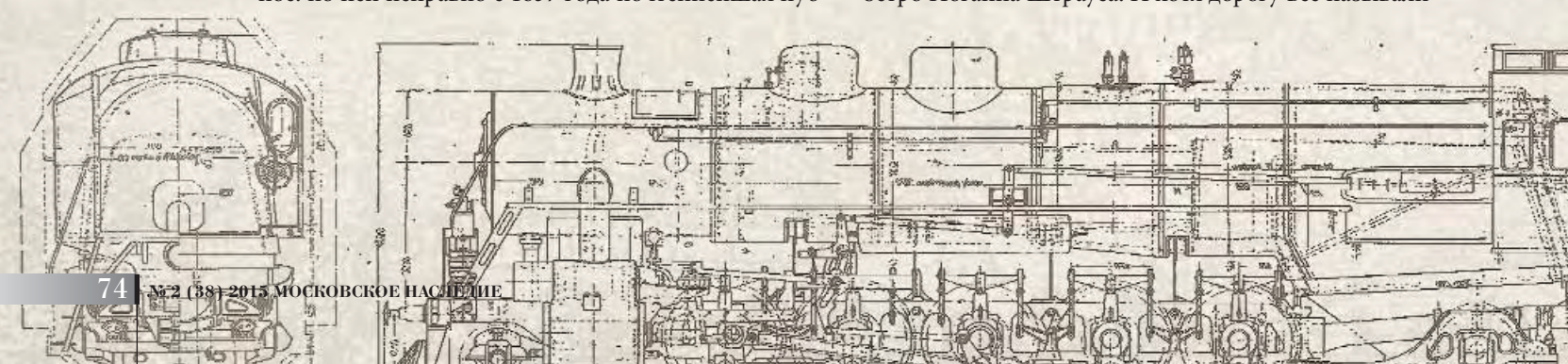
«БЫСТРО ЛЕЧУ Я ПО РЕЛЬСАМ ЧУГУННЫМ»

КАРТИНУ, НАРИСОВАННУЮ НЕКРАСОВЫМ В ЕГО «ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ», ДОРЕВОЛЮЦИОННЫЕ МЕМУАРИСТЫ СОЧЛИ «ЧЕРЕСЧУР УТРИРОВАННОЙ»

История того, как наш город становился одним из крупнейших в мире транспортных узлов, запечатлена во многих воспоминаниях участников грандиозного дела – строительства железнодорожной системы России.

«Соединит обе столицы как бы воедино»

Первая железная дорога в Российской империи имела значение в основном познавательно-развлекательное: по ней исправно с 1837 года почтеннейшая публика каталась из Санкт-Петербурга в Царское Село и обратно. На вокзале в Павловске концертный зал славился выступлениями оркестра под управлением маэстро Иоганна Штрауса. И хотя дорогу все называли





Площадь Казанского вокзала. Памятник «Создателям российских железных дорог». Скульптор С. Щербаков. 2013 г.



Николаевский вокзал в Москве



Мост через реку Тверца

«увеселительной», Институт корпуса инженеров путей сообщения, открытый еще в 1809 году, находил ей сугубо практическое применение – с 1830-х здесь обучали инженеров-железнодорожников. Особенно ратовал за подготовку таких специалистов молодой профессор Павел Петрович Мельников.

Споры по поводу того, быть или не быть железным дорогам в России, шли в то время нешуточные. В них принимал участие даже Александр Сергеевич Пушкин, который считал, что первую трассу нужно проложить от Москвы до Нижнего Новгорода. «Дорога (железная) из Москвы в Нижний Новгород была бы еще нужнее дороги из Москвы в Петербург, и мое мнение было бы с нее и начать», – писал поэт незадолго до гибели.

Но необходимость железной дороги даже между двумя столицами отвергали многие «авторитетные ньюсмейкеры» того времени. Вот, например, мнение министра финансов Российской империи в 1823–1844 годах графа Егора Францевича Канкрина: «Предположение покрыть Россию сетью железных дорог есть мысль, не только превышающая всякую возможность, но сооружение одной дороги, например хотя бы до Казани, должно считать на несколько веков преждевременным… При этом невозможно допустить употребления на дорогах парового движения, так как это повело бы к окончательному истреблению лесов, а между тем каменного угля в России нет… С устройством железных дорог останутся без занятий и средств прокормления крестьяне, ныне занимающиеся извозом».

Два года Комитет министров – с 1839-го по 1841-й – рассматривал проекты строительства железной дороги между Петербургом и Москвой и пришел к практически единодушному (!) выводу, что это невозможно. О развитии этой многоходовой истории далее стоит справиться в изданном в 1914 году «Иллюстрированном путеводителе по Николаевской железной дороге»: «Император Николай Павлович, дав полную возможность излиться всем мнениям до конца и недовольный на большинство в Комитете Министров за отрицательные результаты, пожаловал сам 13 января 1842 г. в последнее заседание и, выслушав все возражения г.г. министров, изволил объявить решительным тоном Высочайшую волю свою, что он признает «сооружение железной дороги между столицами вполне возможным и полезным, что к исполнению сего должно быть немедленно приступлено».

1 февраля того же года Николай I подписал соответствующий указ Правительствующему сенату. Участник строительства, инженер-путеец, а по совместительству и литератор, Валерьян Александрович







Станция Саблино Николаевской железной дороги

Панаев писал о том, какие споры затем последовали по поводу направления дороги – провести ли ее через Новгород или сделать максимально прямой. Большинство членов комитета по постройке дороги считали, что никак нельзя миновать Новгород и нужно делать немаленький «крюк».

«Называется дорогою Императора»

Во время строительства, как описывал в своих воспоминаниях уже упомянутый инженер-полковник Мельников, оказалось, что наилучшее направление железной дороги было опробовано еще в… эпоху Петра I. «На самом берегу реки, еще покрытой льдом, я собрал совет из моих офицеров, чтобы решить вопрос о том, как действовать для определения прямого направления на Волочек…Пока мы обсуждали этот затруднительный вопрос ввиду короткого срока, данного государем, нас окружила толпа любопытных мужичков, и один из них, уже древний старик, решился спросить меня, о чем мы толкуем. «Да толкуем о деле, в котором ты нам, любезный, не поможешь; думаем, как взять направление просека, чтобы выйти прямо к Волочку». – «Нет, помогу, – отвечал мне, улыбаясь, старик, – потому что эта линия есть на самом деле, по ней шла прямая на Москву дорога, проложенная первым императором». – «Ты ошибаешься, любезный, потому что неизвестно, чтобы Петром Великим была когда-нибудь прокладываема дорога по прямому направлению из Петербурга в Москву». – «Нет, не ошибаюсь, барин, а вы ошибаетесь. У нас эта дорога называется дорогою Первого Императора, есть старики в деревнях близ дороги, которые помнят еще, где стояли верстовые столбы... Да вы стоите на самой линии – впереди, смотрите, по разливу видны как бы верхушки свай, это те самые, на которых стоял мост, а там за рекою верстах в четырех отсюда в лесу видно, как будто вырубка на вершинах деревьев. Это на самой линии, и деревья, выросшие на дороге, не доросли до прочих. Ежели отсюда вы возьмете направление на эту вырубку в лесу, то вы попадете прямо на Вышний Волочек». Вот такая случилась историческая перекличка…

Сегодня, когда уже все споры позади, остается только вспомнить, что разница между идеальной прямой между Москвой и Петербургом и железной дорогой между ними составляет всего 6,6 км (638 до 644,6 км).

«Преимущественное сооружение казною»

Многие помнят стихотворение Николая Алексеевича Некрасова «Железная дорога». Если верить этому





Станция Бологое



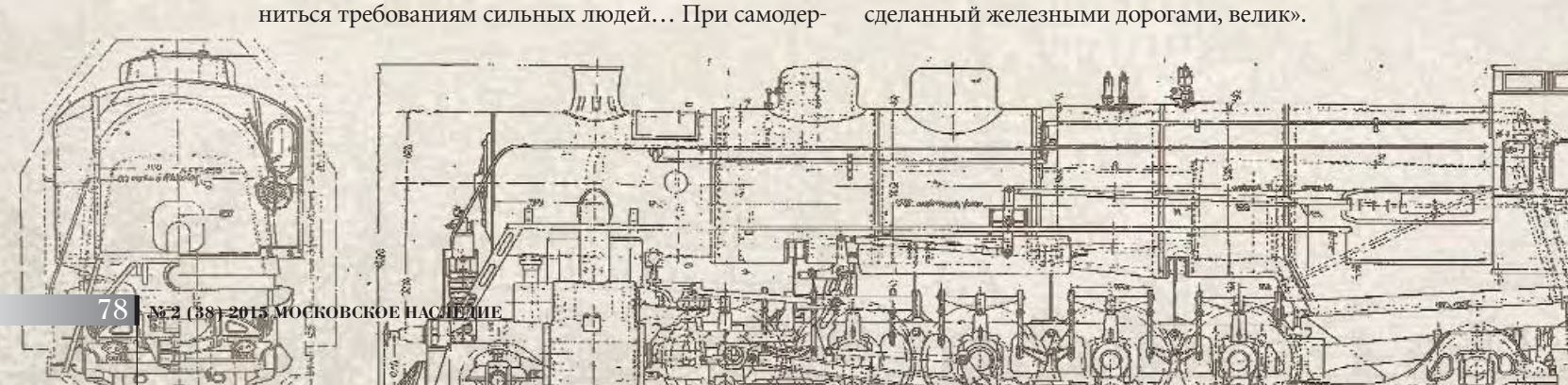
Мстинский мост

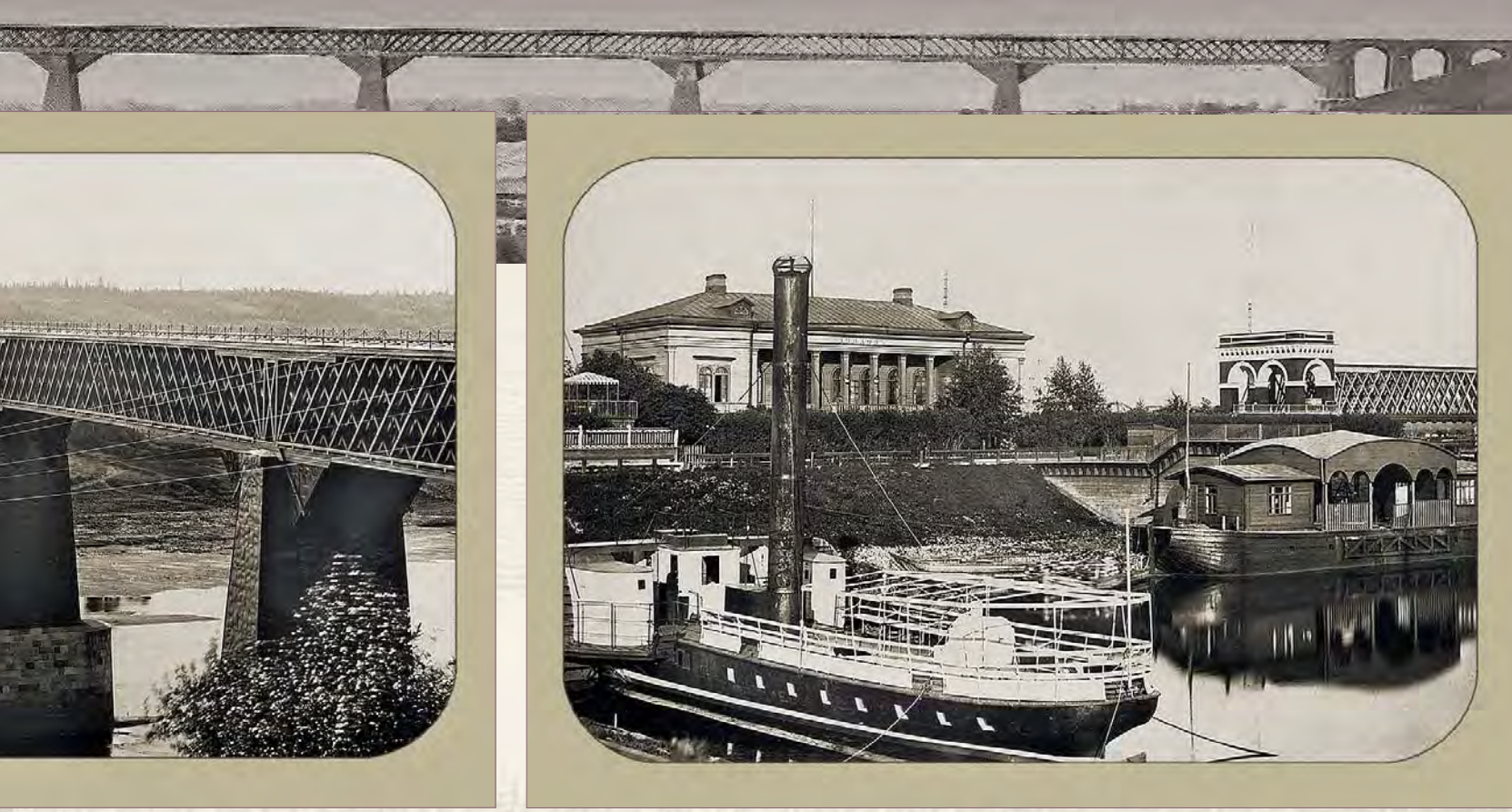
источнику, то проект Николаевской железной дороги оплачен тысячами жизней. Однако, как деликатно писал Антон Иванович Штукенберг, инженер-путеец и, опять-таки, по совместительству литератор (что неудивительно, инженеры-путейцы были элитой российского общества в те годы): «Санитарное состояние рабочих – при таком скоплении их и таких условиях тяжкой работы и помещении в землянках, которые, как бы ни были хороши, все же не совсем предохраняли от непогоды – не могло быть удовлетворительно. Вследствие этого появлялись тиф и лихорадка... Но все же смертность была незначительная. Прекрасное стихотворение Некрасова «Железная дорога» рисует картину чересчур утрированную».

Руководители строительства – Павел Петрович Мельников, его коллега и единомышленник Николай Осипович Крафт – имели репутацию безукоризненную. Даже прославившийся своей нелюбовью к России и к ее власти князь Петр Владимирович Долгоруков, с 1859 года предпочевший эмиграцию, писал о Мельникове: «Без покровителей и без поддержки Мельников благородно обязан своей карьерой себе самому, своему образованию, своим талантам, своей энергии. Можно только опасаться, что Мельников будет вынужден либо покинуть свой пост, либо подчиниться требованиям сильных людей… При самодержавном, деспотическом режиме министр, чтобы действовать самостоятельно, нуждается обязательно в поддержке двора. А этой поддержки у Мельникова нет».

Проблема, о которой писал Долгоруков и которая вынудила Мельникова уйти в отставку с поста министра путей сообщения, – приватизация Николаевской железной дороги, что Павел Петрович считал совершенно недопустимым. Он был уверен, что в наших масштабах железные дороги должны являться единым организмом, работающим по единым правилам, и не зависеть от частного капитала. Правота Мельникова будет еще не раз подтверждена: время «железнодорожных магнатов» – 70-е годы XIX века – показало, что государственное начало в этом деле единственно возможное. И из более чем 70 тысяч км железных дорог Российской империи к 1917 году 70% принадлежали казне.

Председатель правительства С.Ю. Витте так оценил путь, который российские железные дороги прошли на его глазах: «В течение этих 40 лет... железные дороги сделали у нас громадный успех. Если сравнить как полотно железной дороги, так и станционное устройство, а в особенности паровозы и вагоны, того времени с теперешними, то ясно видно, насколько успех, сделанный железными дорогами, велик».





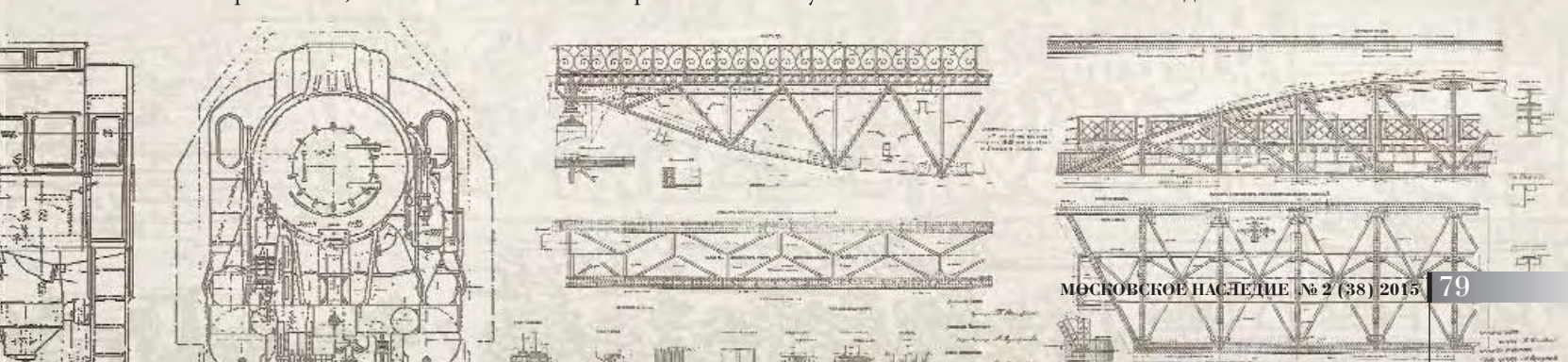
Станция Волхов

В самом деле, при начале эксплуатации Николаевской железной дороги нередки были ситуации, описанные Валерьяном Панаевым: «Бедствия начались с первых же дней движения. Нечего и говорить, что поезда не приходили вовремя. От метелей и заносов они останавливались, не дойдя до той или другой станции, и замерзали на полдороге, оставаясь на месте до 12 часов и более. При отсутствии телеграфа наезжал следующий поезд, который должен был тоже стоять или возвратиться на станцию. Представьте себе положение пассажиров: стоять многие часы на морозе в неотоплявшихся еще тогда вагонах и без пищи. Случалось, что многие уходили в окрестные деревни». Но уже буквально через десятилетие после открытия Николаевской железной дороги французский писатель Теофиль Готье восхищается комфортом поездки из Петербурга в Москву в зимнее время!

«Построенные по единому плану станции великолепны»

Теофиль Готье пишет в начале 1860-х годов: «Царила приятная теплынь, и, если бы не толчки вагона, я мог бы подумать, что нахожусь у себя в комнате. Вагоны третьего класса, устроенные с меньшими удобствами и роскошью, отапливаются таким же образом. В России теплом наделены все». Готье восхищался и тем, что поезд «идет неукоснительно по прямой линии», и тем, что «построенные по единому плану станции великолепны», и особенно подробно остановился на обеде, которым пассажиров кормили на станции Бологое. «Широкие сводчатые оконные проемы с двойными стеклами с двух сторон освещали зал, где был накрыт стол и где царила приятная тепличная температура, в которой веерные пальмы, тюльпанные деревья и другие растения тропических стран уютно расправляли свои широкие листья. Эта роскошь редких растений, которых не ожидаешь увидеть в столь суровом климате, почти повсеместна в России… Стол был накрыт роскошно – с серебряными приборами и хрусталем, над которым возвышались бутылки всевозможных форм и происхождения…»

Одним словом, путешествие не показалось Готье обременительным. В начале XX века в лучших поездах, в вагонах I–II классов, действительно появились практически все современные удобства, исключая разве интернет и телевидение: электрическое освещение, водяное отопление, кондиционеры, вагоны-рестораны. В знаменитом «Сибирском экспрессе» можно было даже заказать горячую ванну, а уж подача чая в купе и свежее белье были обычным делом.



Текст: Илья Печенкин,
кандидат искусствоведения

ЗОДЧИЙ РОССИЙСКОЙ ИМПЕРИИ



ОБШИРНАЯ ГЕОГРАФИЯ АРХИТЕКТУРНОГО ТВОРЧЕСТВА АЛЕКСАНДРА ПОМЕРАНЦЕВА, РАЗНООБРАЗИЕ ЗАДАЧ И СТИЛИСТИЧЕСКИХ РЕШЕНИЙ СООТВЕТСТВУЮТ ИМЕННО ТАКОМУ ОПРЕДЕЛЕНИЮ



Имя Александра Никаноровича Померанцева наверняка известно меньшему числу обывателей, нежели его постройки. В отличие, скажем, от произведений живописи, как правило, прочнее связанных с именами их творцов, здания, привычно окружающие нас в городе, легко отделяются от имен и даже дат, превращаясь в некую будничную «данность». Возможно, имеется особый смысл в том, что, созерцая растянувшийся вдоль главной площади страны фасад ГУМа, а затем совершая путешествие вглубь его светлых пассажей, редкий гость столицы задастся вопросом «кто все это построил?». Будучи делом дорогостоящим и, при должном стечении обстоятельств, прибыльным ремеслом, архитектура часто становится имперсональным искусством. Особенно когда речь идет о таких масштабных проектах, как создание архитектурного оформления Московской окружной железной дороги.



Архитектор
А.Н. Померанцев (1849–1918 гг.).
Фото конца 1880-х гг.

Москва – Петроград. Через Палермо и Нижний

Родился Александр Померанцев 13 декабря 1848 года (по старому стилю) в Москве и, что было не так уж обычно для архитекторов его поколения, был выходцем из дворянской семьи. Облик родителей зодчего, Никанора Григорьевича и Александры Осиповны, до нас донесли небольшие парные портреты, написанные в 1845 году Домиником Гагеном и ныне хранящиеся в Государственной Третьяковской галерее.

Москвич по рождению, Померанцев начинает изучать архитектуру в стенах уже тогда прославленного Училища живописи, ваяния и зодчества (УЖВЗ), которое успешно оканчивает в 1874 году, и тут же подает прошение о приеме в Императорскую Академию художеств в Петербурге. Поступок для того времени весьма характерный, ибо примерно в те же годы в стенах академии оказывается целая плеяда даровитых москвичей-архитекторов – Владимир Суслов, Григорий Котов, Михаил Преображенский, Федор Чагин, Сергей Соловьев. С другой стороны, выбор, сделанный в пользу продолжения образования, а не в пользу практики (ведь выпускники московского училища обладали правом производить



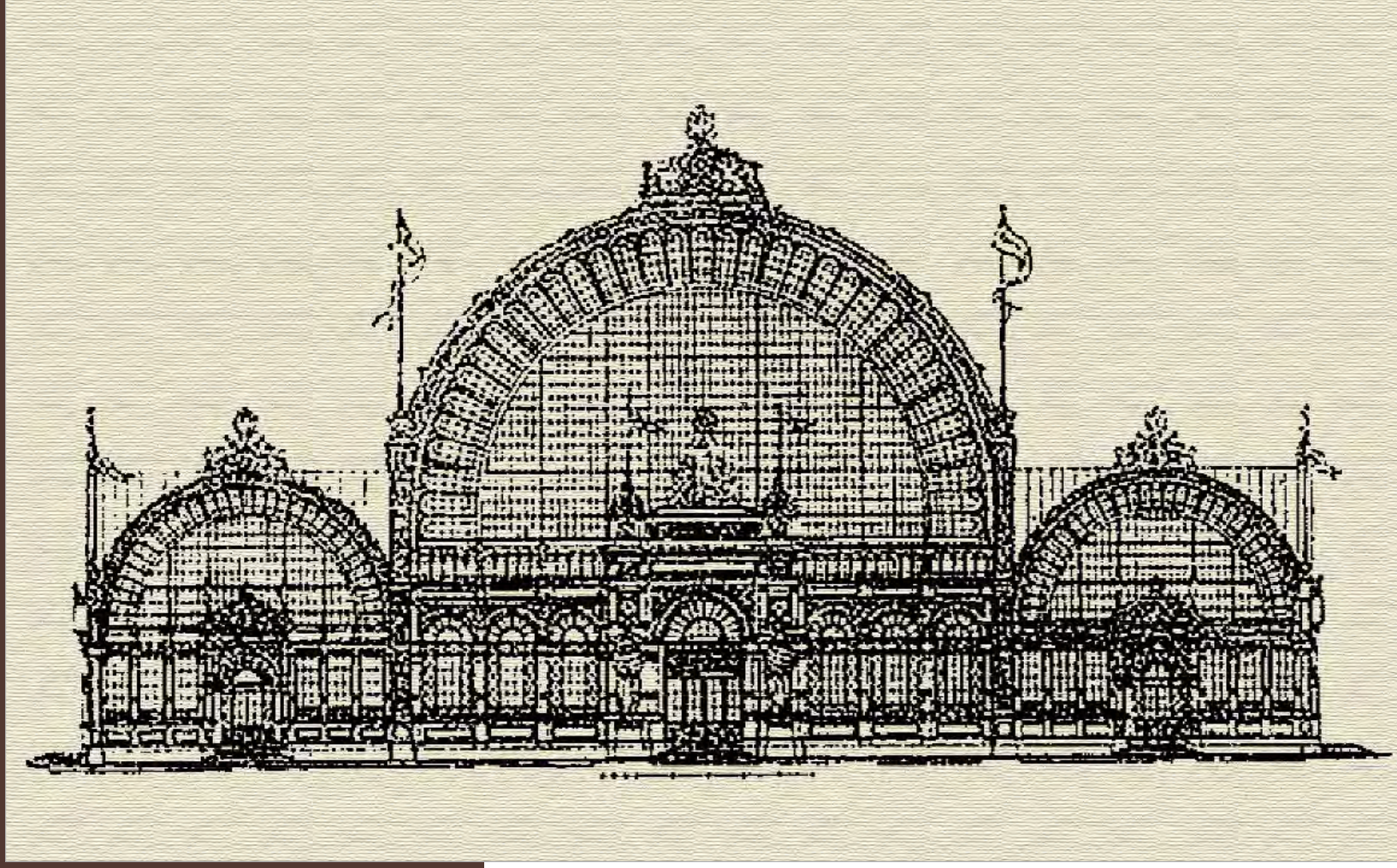
Центральная часть фасада Верхних торговых рядов на Красной площади. Современное фото

постройки и, стало быть, недурно зарабатывать), говорил об уверенности молодого человека в своих шансах построить академическую карьеру – чиновную либо педагогическую. И в этой вере Померанцев не обманулся.

Учеба в Петербурге радовала успехами. Из архивных документов следует, что уже в 1875 году Александр Никанорович удостоился Малой и Большой серебряных медалей за проекты губернской гимназии и павильона кафе-ресторана соответственно, а следом – и Малой золотой медали за проект «Римско-католической церкви на кладбище». В 1877 году он получил от Академии Большую золотую медаль за проект «Увеселительного вокзала близ столицы», что давало ему право на пенсионерскую поездку в Европу с целью очного ознакомления с древними памятниками и примечательными современными сооружениями. Заграничная командировка – завершающий этап в образовании художника-академиста – предполагала исполнение пенсионером масштабной отчетной работы, как правило, заключавшейся в обмерах и зарисовках исторических зданий и интерьеров. Померанцев на двоих с рано затем умершим Федором Чагиным взялись обмерить знаменитый своим мозаичным убранством интерьер Палатинской капеллы в Палермо (домашней часовни во дворце Норманнских королей Сицилии XII века). Эта работа потребовала значительного времени, так что академия по просьбе Померанцева и Чагина даже продлила им срок пребывания в Италии. Результат же был действительно впечатляющий: 172 рисунка на 63 листах плюс 181 рисунок арабской орнаментальной живописи в отдельном альбоме. В ноябре 1887 года Померанцев удостоился за эти труды звания академика архитектуры, а спустя год занял должность штатного адъюнкт-профессора при архитектурном классе академии. Так началась его педагогическая деятельность, продолжившаяся потом до конца жизни.

Его профессиональный дебют в качестве архитектора был связан с Москвой, вернее, с подмосковным селом Федоскино, знаменитым своим промыслом миниатюрной лаковой живописи. Скромная деревянная церковь Николая Чудотворца, выстроенная здесь по проекту Померанцева в 1877 году сохранилась до наших дней. В следующем десятилетии он проектирует доходный дом и гостиницу для Ростова-на-Дону, однако настоящий успех к Померанцеву-архитектору приходит снова в Москве, на конкурсе проектов нового здания Верхних торговых рядов на Красной площади. Но об этом ниже.

В 1895–1896 годах Померанцев исполнял ответственную должность главного архитектора Всероссийской выставки 1896 года в Нижнем Новгороде, для которой разработал генеральный план и проекты основных павильонов – Главного, Машинного, Среднеазиатского, а также «дворца» Искусств с эффектным светопроницаемым куполом. Постройки эти были временными и потому не сохранились; металлический каркас последнего из перечисленных павильонов перевезен в Петербург и использован при возведении Народного дома им. Николая II (арх. Григорий Люцедарский).



Павильон Машин на Всероссийской художественно-промышленной выставке в Нижнем Новгороде. 1895–1896 гг.

В своем творчестве Померанцев являлся достойным представителем архитектурного цеха позднего XIX века, для которого понятие «стиль» не имело сакрального значения, а выступало чем-то сродни краскам на палитре живописца. В зависимости от решаемой задачи архитектор обращался к русскому стилю, «кондитерской» пышности необарокко, стрельчатым силуэтам неоготики или сочетал несколько таких модусов там, где к тому располагала ситуация.

Стекло и железо

А ситуация на исходе позапрошлого столетия настоятельно требовала строительства новой инфраструктуры, в которой нуждалась молодая капиталистическая экономика Российской империи. Это были в первую очередь торговые площади, объекты транспортного хозяйства. И в той, и в другой области Померанцеву довелось сделать нечто значительное.

Первым делом, конечно, это новые Верхние торговые ряды, эффектно оформившие фасад московского «сити» (Китай-города), обращенный к Кремлю. Закрытый конкурс на их проект был объявлен в ноябре 1888 года. Из 23 поступивших вариантов были отобраны и премированы три, авторами которых оказались Померанцев (1-я премия), Роман Клейн (2-я премия) и Август Вебер (3-я премия). Проект Александра Никаноровича, поданный под располагающим девизом «Московскому купечеству!», на пути к реализации подвергся определенной доработке: в частности, изменилось оформление центральной части фасада по Красной площади, а первоначально двускатные, на стропилах, светопроницаемые перекрытия пассажей уступили место легким полуцилиндрическим «сводам» на плоских затяжках, в конструкции которых использованы наработки инженера Владимира Шухова.

Закладка фундаментов была произведена осенью 1889 года, а уже 2 декабря 1893-го состоялось торжественное



Церковь Николая Чудотворца. С. Федоскино (1877 г.). Современное фото

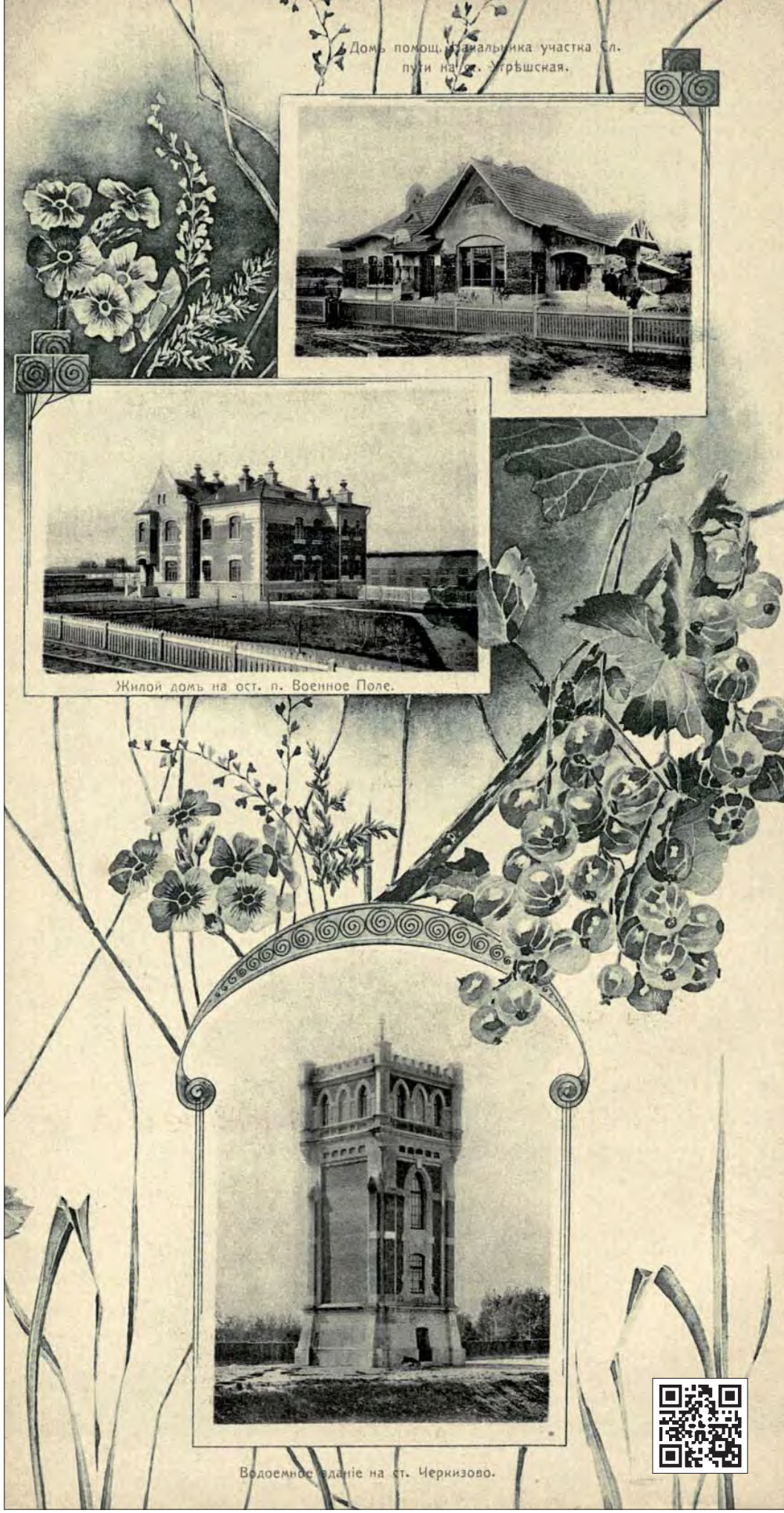


Слева: станция «Угрешская» МОЖД. Водоемное здание после реставрации. 2015 г. Справа: лист из «Альбома сооружений Московской Окружной железной дороги», Том 1. 1903–1908 гг.

открытие Верхних торговых рядов. Фасад в русском стиле протяженностью 241,64 м остроумно скомпонован Померанцевым как система, способная к развитию и открытая к взаимодействию с архитектурным окружением. По наблюдению Евгении Ивановны Кириченко, «здание по-разному выглядит с разных точек зрения, в зависимости от того, с каким зданием оно согласуется». Планировочная композиция, включающая в себя три продольных пассажа, перебитых тремя перпендикулярными им проходами, отчасти напоминает структуру прежних рядов, которые, впрочем, имели целых семь продольных осей. Композиционным и смысловым центром здания является своего рода «средокрестие» в пересечении средних продольного и поперечного пассажей, перекрытое восьмигранным металлостеклянным куполом. В здании помимо собственно торговых помещений разместились три зальных пространства, местоположение которых в обращенных на Красную площадь торцах поперечных пассажей маркировано высокими кровлями и шатрами, перекликающимися с башнями Кремля, Покровского собора, здания Исторического музея, а также Иверских ворот. Верхние торговые ряды стали многофункциональным комплексом, под сводами которого устраивались разнообразные представления, концерты, выставки, заседали ученые собрания, включая II съезд русских зодчих, проходивший в Москве в 1895 году. Но большая часть площадей, конечно, была отведена для торговли – 1200 магазинов плюс целый этаж на антресолях и подземные помещения для складских нужд.

Пореформенный рост благосостояния и экономического значения Москвы был напрямую связан с развитием железнодорожной сети.

В профессиональной биографии Померанцева «железнодорожная» тема проявила себя дважды и в связи с обеими столицами империи. История с Петербургом, для которого

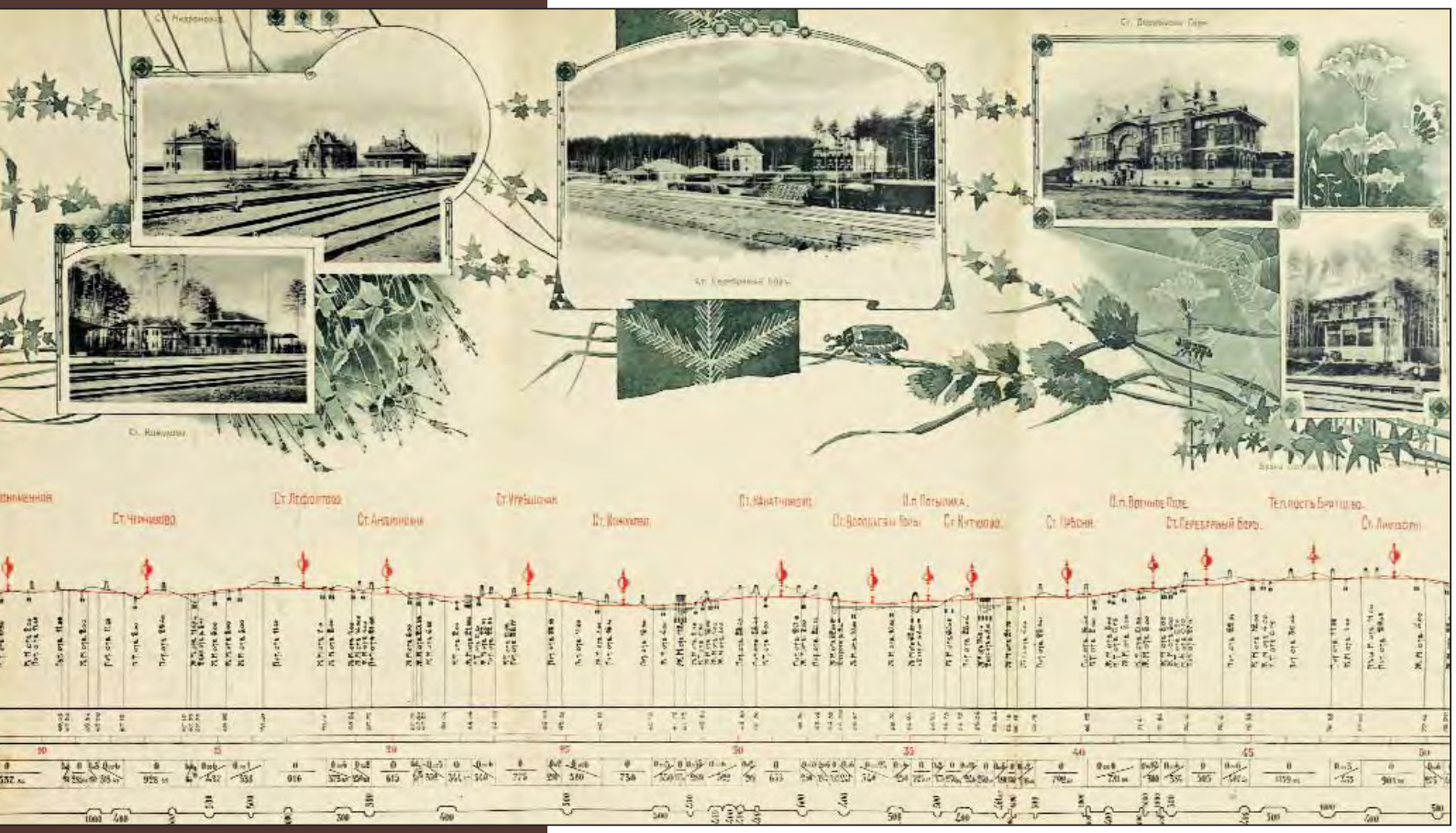






он в 1910 году разработал вариант надстройки нуждавшегося в модернизации и расширении Московского вокзала, не оказалась удачной – проект остался на бумаге. Зато в Первопрестольной Александр Никанорович внес значительную лепту в создание архитектурного оформления Московской окружной железной дороги, призванной соединить все радиальные направления крупнейшего в России товарно-транспортного узла.

Железнодорожное кольцо предназначалось как для грузового, так и для пассажирского сообщения, что предполагало широкую номенклатуру необходимых дороге архитектурных сооружений: мосты, путепроводы, локомотивные депо и мастерские, станционные павильоны, водонапорные башни, будки для стрелочников и обходчиков, жилые дома служащих, продовольственные пункты и т.д. Все эти постройки были спроектированы под руководством Померанцева и его младшего коллеги Николая Марковникова в разнообразных стилях, включая стилизации романики, готики, ренессанса, с небольшими вкраплениями модерна. Эстетике и комфорту уделялось самое значительное внимание.



Листы из «Альбома сооружений Московской Окружной железной дороги» Том 1. 1903–1908 гг.

Архитектура Малого московского кольца, как теперь именуется окружная железная дорога, пущенная в эксплуатацию в далеком 1908 году, является ценным памятником отечественного зодчества и технической культуры.

Именем Александра

Начав свою проектно-строительную деятельность с небольшой подмосковной церкви, Померанцев и в зрелый период творчества много и плодотворно работал на ниве храмостроения. Еще в 1886 году по его проекту возводят церковь в Цетинье (Черногория) на фундаментах здания XV века, разрушенного турецкими завоевателями. Со следующего десятилетия «церковная» тема становится в творчестве Померанцева одной из основных.

В облике двухпрестольного храма Дмитрия Солунского и Покрова Пресвятой Богородицы, выстроенного в 1894 году на средства крупного мецената Ю.С. Нечаева-Мальцова в селе Березовке между Тулой и Липецком, явно развита тема фасадов Верхних торговых рядов. Планировка церковного здания в русском стиле как базилики была довольно обычным решением для эпохи эклектики, самое название которой предполагает сочетания разнородных характеристик. Но у Померанцева перегруженность пластической детализацией компенсируется светлой по тону облицовкой фасадов, в то время как большинство его коллег были склонны ассоциировать русский стиль с эстетикой открытой краснокирпичной кладки.

Выразительный язык архитектуры русского «узорочья» XVII века вдохновил Померанцева и при работе над проектом здания так называемого Синодального дома в Петербурге, осуществленном в 1898–1901 годах. Он представлял собой комплекс административных (Училищный совет Святого Синода), производственных (типография) помещений и учебных классов, в которых располагалась образцовая церковно-приходская школа, с пятиглавой церковью, освященной в честь святого Александра Невского. Примечательной деталью его фасада являлась монументальная мозаика «Христос, благословляющий детей», выполненная в мастерской В.А. Фролова и занимавшая высоту двух этажей. В советские годы интерьер храма был уничтожен, а фасадная мозаика, после ряда неудачных попыток закрасить ее, скрыта под металлическими листами. В минувшем году листы демонтировали, и один из интереснейших памятников русского стиля приобрел вид, близкий к первоначальному.

В программе строительства Синодального дома прямо указывалось на посвящение его памяти императора Александра III. Соответственно, и церковь была освящена в честь его небесного патрона, считавшегося со времен Петра I также покровителем Петербурга и всей империи. На рубеже XIX–XX веков посвящение храмов, возводившихся в рамках официального заказа, святому Александру Невскому было весьма распространено именно в связи с увековечением памяти о почившем государе. Однако отнюдь не всегда тезоименитым оказывался и архитектор… Всего, включая упомянутый петербургский, Померанцев спроектирует и построит четыре храма с аналогичным посвящением.



Проект собора св. Александра Невского на Миусах. Первоначальный вариант с 21 главой. Репродукция из журнала «Искры». 1904 г.

Второй по старшинству и самый крупный из сохранившихся находится в болгарской Софии. Замысел воздвигнуть храм-памятник русским воинам, павшим за освобождение Болгарии от турецкого владычества, родился еще в конце 1870-х годов, а в 1882-м состоялась торжественная закладка будущего здания на господствующей высоте в центре города. Составленный тогда русским архитектором Иваном Богомоловым проект храма в неовизантийском стиле, впрочем, так и остался нереализованным. Когда к оставленному на время храмоздательству возвратились в конце 1890-х, зодчего уже не было в живых, так что хлопоты, связанные с еще одной грандиозной постройкой, достались Померанцеву. Он серьезно переработал изначальный проект, сообщив образу храма эпическую широту и большую стилистическую достоверность. Строительство и убранство храма святого Александра Невского в Софии продолжалось с 1904 по 1912 год, и в этом масштабном предприятии были задействованы лучшие художественные силы России и Болгарии того времени – от Виктора Васнецова до Харалампи Тачева. С некоторых пор софийский храм частенько используется голливудскими кинематографистами в качестве «натуры» для съемок эпизодов, якобы происходящих в России.

В 1907 году Померанцев, уже располагавший репутацией архитектора с мировым именем, спроектировал еще один храм, на сей раз в Челябинске. Замысловатый по силуэту, вознесшийся к небесам множеством глав и шатров, он также был освящен в память святого Александра Невского (подобно предшествовавшей ему часовне). Упоминание о нем – своего рода пролог к разговору о главном детище Померанцева-храмостроителя.

Едва ли не самым важным свершением новейшей российской истории полагались в XIX столетии Великие реформы Александра II и в первую очередь – освобождение крестьян. Мысль ознаменовать столь эпохальные события возведением грандиозного собора в Москве родилась уже в 1861 году. Был даже создан Комитет по строительству храма-памятника, однако сбор пожертвований и вообще организация дела давались худо: все силы и средства уходили на отделку и убранство храма Христа Спасителя. С новой энергией к давней затее обратились уже на исходе 1890-х, когда на горизонте замаячили полувековые юбилейные торжества. Приурочить к ним постройку второго по статусу московского благодарственного храма было бы весьма кстати. Тогда же возникло намерение посвятить его святому Александру Невскому и определилось место строительства – на пустыре в Миуссах.

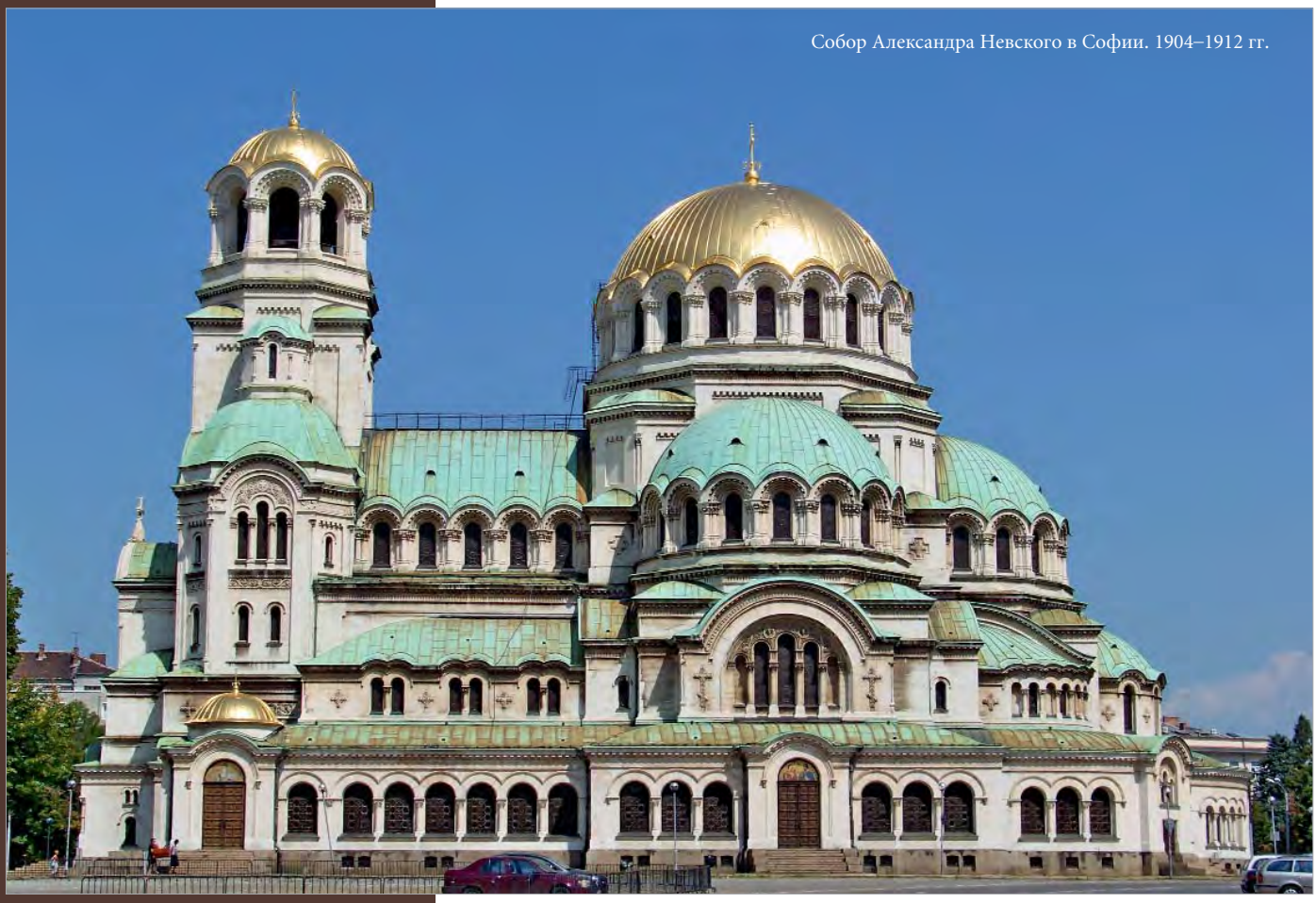
Проект, составленный епархиальным архитектором Александром Латковым в виде гигантской ротонды в русском стиле, воспроизводил образ, довольно типичный для официозного русского зодчества тех лет (например, храм-памятник у станции Борки, места крушения императорского поезда, или церковь Богоявления на Гутуевском острове в Петербурге). Однако представителей Святого Синода он не устроил, и проектировать храм было поручено Померанцеву на основе рисунков Виктора Васнецова, пользовавшегося непререкаемым авторитетом знатока и практика церковного художества. Результатом этого сотрудничества стало беспрецедентное для России культовое сооружение с огромным бесстолпным пространством, способным единовременно вместить шесть тысяч человек (неслучайно в 1917 году промелькнет идея именно здесь проводить заседания Учредительного собрания!). Снаружи воображение потрясала сложная ритмическая разбивка фасадов с перемежающимися малыми и большими закомарами; нижняя часть объема была трактована как мощный цоколь, а завершалось здание девятью главами

(а в первоначальном варианте задумывалась двадцать одна!), из-за чего напоминало целый город, «град-Китеж», восставший неподалеку от Тверской и Александровского (ныне Белорусского) вокзала.

Из-за волокиты, неспокойной внутренней обстановки в стране и начавшейся затем войны закончить строительство храма-памятника не удалось не только к юбилейному 1911 году (к этому времени не состоялась даже его закладка), но и к 1917-му. Освящен для богослужений был только один придел. Советская власть пыталась распорядиться зданием по-своему, предполагая разместить в его стенах то Первый советский крематорий, то «пантеон Коминтерна», то Радиодом, а то и «Дом химии» им. Д.И. Менделеева. В 1950-х заброшенный храм-памятник народной свободе был уничтожен.

Одним из пластических манифестов позднего российского самодержавия стал монумент Александру III, с большой помпой открытый в 1912 году у подножия храма Христа Спасителя в Москве. Император был показан скульптором Александром Опекушиным восседающим на троне в порфире, венце, со скипетром и державой в руках. Углы невысокого постамента фланкировали фигуры орлов работы известного скульптора-анималиста Артемия Обера, а главным архитектором памятника выступил Померанцев. Разумеется, столь одиозный символ оказался одной из первых жертв большевистского декрета «О снятии памятников, воздвигнутых в честь царей и их слуг…». Бронзовая статуя монарха была демонтирована уже на втором году революции, а гранитный постамент сохранялся до сноса самого храма в 1931-м. Его мечтали использовать для установки памятника «Освобожденному труду», но не случилось.

Профессор архитектуры Александр Никанорович Померанцев ушел из жизни на пике революционного лихолетья, в конце октября 1918 года. За несколько месяцев до этого ему было предписано освободить служебную академическую квартиру в Петрограде, с сентября не выплачивали содержания. В личном деле из фонда Академии художеств в Российском государственном историческом архиве зафиксированы горькие подробности последнего года жизни архитектора, без остатка отдавшего свои силы и талант стране, которой больше не существовало. Давно подмечено, что произведениям архитектуры бывает суждено пережить не только своих создателей, но и целые империи, силу и богатство которых эти произведения были призваны выражать. Некоторые из построек Померанцева своей судьбой подтверждают это.



Собор Александра Невского в Софии. 1904–1912 гг.

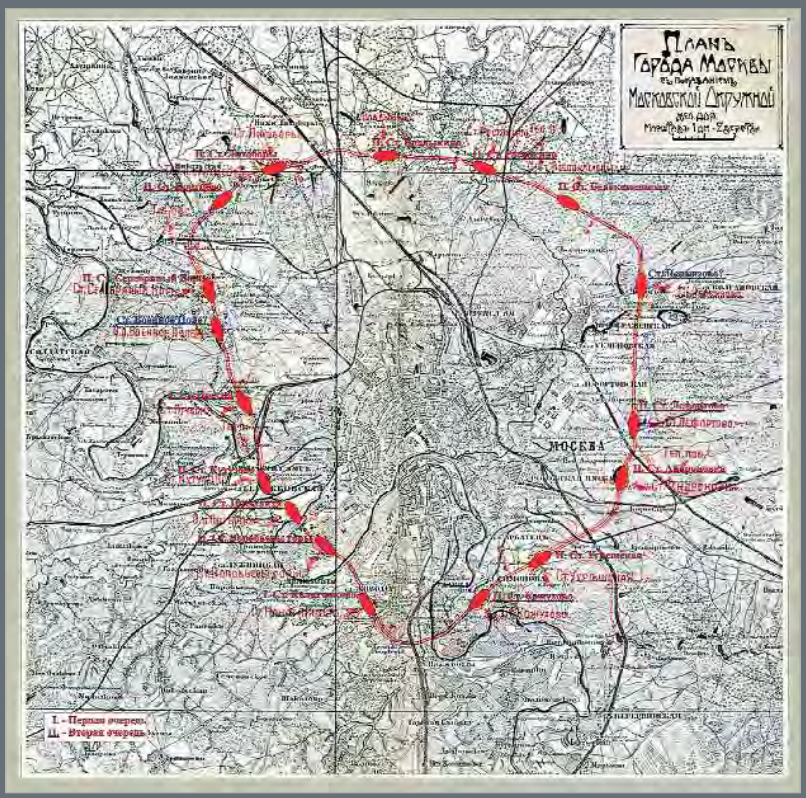


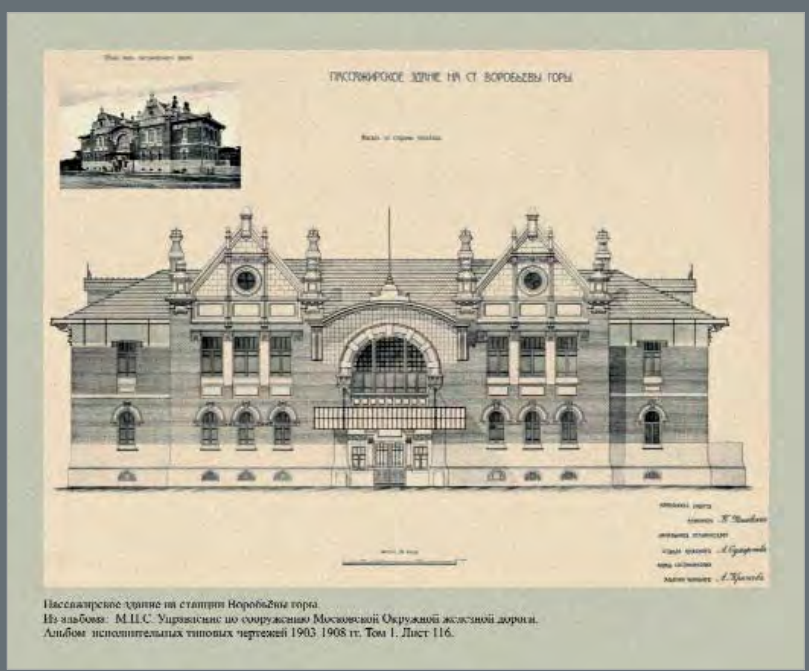
Текст: Ирина Крымова

ДВИЖЕНИЕ ПО КРУГУ: ИСТОРИИ, АРХИТЕКТУРЫ, ФУНКЦИЙ

Пассажирское здание
на станции Воробьевы Горы







Пассажирское здание на станции Воробьевы горы.
Из альбома: М.П.С. Управление по сооружению Московской Окружной железной дороги.
Альбом исполнительных типовых чертежей 1903–1908 гг. Том 1. Лист 116.

ИЗ РЯДА РОССИЙСКИХ И ЗАРУБЕЖНЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПОСТРОЕК НАЧАЛА XX ВЕКА АНСАМБЛЬ МОЖД ВЫДЕЛЯЕТ ОСОБОЕ СОЧЕТАНИЕ ПРИЕМОВ МОДЕРНА С МОТИВАМИ КЛАССИЦИЗМА, ВИКТОРИАНСКОЙ готики И ДРЕВНЕРУССКОГО СТИЛЯ



— А хорошо будетъ, когда выстроятъ окружную дорогу!
— Почему?
— Превосходно отъ кредиторовъ удирать. Кружись вокругъ всей Москвы—ни-за что не поймать!

В первоначальном виде комплекс зданий и сооружений железной дороги относился к своеобразному типу «линейного» ансамбля, в котором чередовались развитые композиции станций с отдельно стоящими инженерными и хозяйственными сооружениями. Планировка и объемно-пространственное решение станций также соответствовали принципу иерархического соподчинения элементов, среди которых главным было здание вокзала.

Между идеей и проектом – четыре десятилетия

Идею строительства окружной железной дороги в Москве первым высказал купец Сушкин в 1869 году, но ни тогда, ни несколькими годами позже начинание не получило должной поддержки. Собственно проектирование началось в конце XIX века. Проект Общества Рязанско-Уральской дороги предполагал прохождение трассы в черте города, причем на отдельных участках под землей поезда должны были двигаться на электрической тяге. По сути, проект представлял собой прообраз метрополитена, но сочетал движение пассажирских и грузовых поездов. Дороговизна городской земли стала основной причиной отказа от этого проекта.

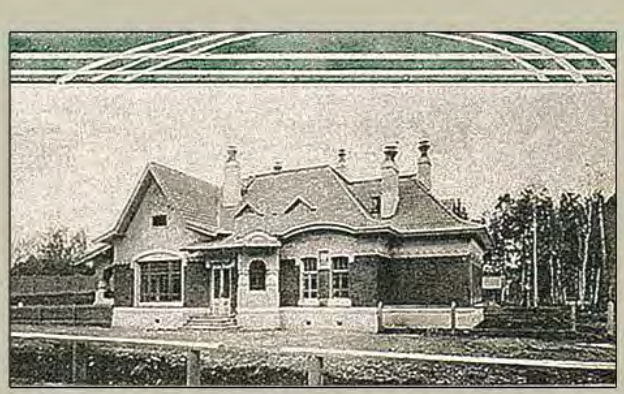
Вывести железную дорогу за пределы Камер-Коллежского вала первым предложил инженер А.И. Антонович. Он рассчитывал, что из-за быстрого развития Москвы фабрики и заводы покинут центральную часть города и пополнят собой уже существующие в пригородах фабричные поселки. Для их транспортного обеспечения, минуя центр города, и предлагалось строительство окружной дороги. Кроме грузовых проект предполагал движение пассажирских поездов, которые предназначались для обслуживания дачных поселков и связи между собой воинских пунктов.

Исследования местности за счет государственных средств были начаты в 1898 году под руководством инженера путей сообщения П.И. Рашевского и инженера В.Н. Коковцева. К 1902 году из четырех вариантов,





Жилой дом или дом начальника участка на ст. Лихоборы. На фасаде: символ мудрости – сова



взявших за основу проект Антоновича, был выбран один и доработан с учетом последних европейских достижений в строительстве железных дорог.

Сооружение 54-километровой дороги было начато в 1902-м и закончено в 1907 году. Всего было построено 14 станций, 2 остановочных пункта и 1 телеграфный пост. 20 июля 1908 года – дата официального открытия дороги.

Типовые проекты – нетипичный ансамбль

Архитектурные проекты основных сооружений железной дороги разработал архитектор А.Н. Померанцев. Вместе с ним работали инженеры Л.Д. Проскуряков и И.И. Рашевский, архитекторы Н.В. Марковников, А. Вигдорчик и др. Из ряда российских и зарубежных железнодорожных построек начала XX века сооружения окружной железной дороги выделяет особое сочетание приемов модерна с мотивами классицизма, викторианской готики

и древнерусского стиля. Все проекты были включены в «Альбом исполнительных типовых чертежей Московской Окружной Железной дороги, 1903–1908 гг.», изданный в Москве к ее открытию.

В первоначальном виде комплекс зданий и сооружений железной дороги, безусловно, относился к своеобразному типу «линейного» ансамбля, в котором чередовались развитые композиции станций с отдельно стоящими будками и инженерными сооружениями. Планировка и объемно-пространственное решение станций также соответствовали принципу иерархического соподчинения элементов, среди которых главным было здание вокзала.

Все строения были возведены из красного кирпича со штукатурным декором из портландского цемента. Высокие черепичные крыши с трубами для голландских печей формировали выразительный силуэт станций, воспринимаемый даже при быстром движении. На всех станциях окружной железной дороги использовались однотипные металлические кронштейны, решетки, козырьки и элементы благоустройства.

Большой объем проектирования и стремление создать единый, запоминающийся образ привели к использованию типовых проектов как отдельных элементов, так и целых станций. Станции были разделены на главные и второстепенные – в зависимости от их роли в городе и системе железной дороги.

Пассажирские станции Владыкино, Воробьевы горы, Потылиха, Пресня, Военное поле, Серебряный бор, Братцево, Лихоборы были построены по индивидуальным проектам. Все остальные были разделены на три типа. По проекту первого типа построены станции Ростокино, Лефортово, Угрешская; второго – Андроновка и



Жилой дом типа № 3 на станции Лихоборы. Альбом М.П.С. Управление по сооружению Московской Окружной железной дороги. Альбом исполнительных чертежей 1903-1908 гг.

Кутузово; третьего – Белокаменная, Черкизово, Кожухово. В состав четырех станций – Угрешской, Пресни, Серебряного бора и Лихобор – входили воинские продовольственные пункты, предназначавшиеся для обеспечения массового передвижения войск через московский пересадочный узел. Они располагались по другую сторону железной дороги от пассажирских комплексов. Вдоль путей размещались только вокзалы и непосредственно связанные с движением поездов постройки. Остальные здания находились поодаль, формируя свои живописные группы.

В 1905–1906 годах территории между Камер-Коллежским валом и дорогой стали подведомственны московской городской полиции, административно оставаясь в составе Московского уезда.

Acta Diurna

Текст: Тимур Башкаев

ПАМЯТНИКИ ОСТАНУТСЯ ПАМЯТНИКАМИ

А МАЛОЕ КОЛЬЦО СТАНЕТ НОВЫМ ОБЩЕСТВЕННЫМ ТРАНСПОРТОМ МОСКВЫ

В 1908 году был закончен грандиозный инфраструктурный проект – строительство Малого кольца Московской железной дороги. Оно объединило в единый транспортный узел все 10 радиальных направлений московской железной дороги. Несмотря на наличие прекрасных станционных строений и пассажирских павильонов, МКЖД стало, в первую очередь, важнейшим элементом Московского транспортного узла, обеспечивающим нарастающие грузоперевозки. Многие специалисты утверждают, что без этого кольца во время Великой Отечественной войны Москва не справилась бы с транспортными нагрузками военного времени. Однако времена меняются, а вместе с ними – требования к инфраструктурным объектам. И в 2000-х годах московскими властями было принято стратегическое решение о реконструкции МКЖД и превращении его из грузовой магистрали в современную скоростную внеуличную систему городского транспорта.





Кольцо, ставшее terra incognita

Окружная железная дорога, успешно выполнявшая грузовые перевозки, среди пассажиров не была популярна. Для территорий в этот период важнее была связь с центром города, чем с соседними поселками. Вскоре после открытия пассажирское движение было отменено. В 1911 году перспектива развития пассажирского движения по окружной железной дороге связывалась с прокладкой диаметральной линии по городу и линий городского трамвая к ее отдельным станциям. Но, несмотря на все меры, предпринятые правительством, оживление движения на дороге не произошло. В 1934 году пассажирское движение по ней окончательно прекратилось. Строительство окружной железной дороги, безусловно, способствовало

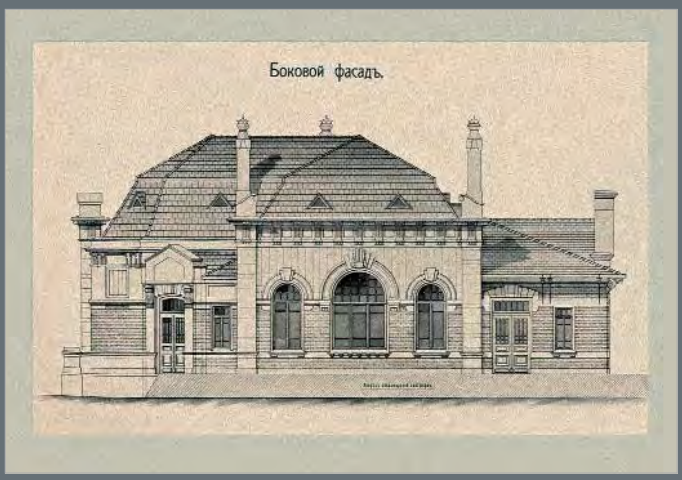


МКЖД – современная система внеуличного транспорта. Проект схемы

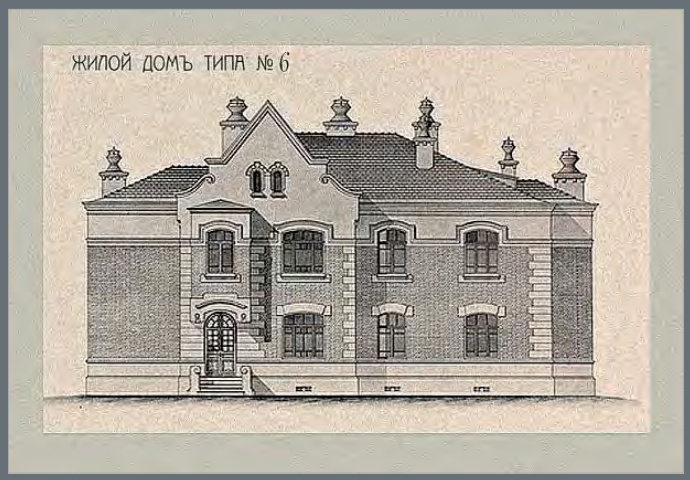
В начале прошлого века новая дорога проходила фактически по пригородным территориям, что в сочетании с прекрасной транспортной логистикой делало прилегающие к МКЖД территории идеальными для расположения промышленных предприятий, в том числе и оборонного назначения. Во время индустриального рывка, до и после войны, на эти цели наша страна ни ресурсов, ни территории не жалела. Так, практически в срединной зоне современного мегаполиса, вокруг МКЖД, сформировался огромный







Пассажирское здание на ст. Лихоборы. Боковой фасад



Жилой дом типа № 6 на ст. Лихоборы

развитию в зоне ее влияния промышленного производства. Но со временем на значительном протяжении образовались сплошные производственные зоны, в большинстве своем связанные с оборонной промышленностью. Сообщение между отдельными предприятиями, как бы нанизанными на железнодорожную ветку, из-за секретности производства выключило всю зону дороги из жизни города.

Московская окружная железная дорога на долгие годы превратилась в terra incognita, и только отдельные иссле-

Acta Diurna

промышленный кластер, занимающий десятки тысяч гектаров ценнейшей городской территории. Пока основой развития городов было промышленное производство, это обстоятельство находило свое экономическое обоснование. Но с вхождением мира в постиндустриальную эпоху промышленное производство перестает быть главной задачей и функцией городов. Стали доминировать и давать больший экономический эффект совсем другие функции города –



Проект
ТПУ «ОТКРЫТАЯ»



Паровозное депо «Лихоборы-Окружные»

дователи, такие как Т.П. Кудрявцева, писали об уникальности и ценности этого комплекса. Два-три года назад, когда по заказу Мосгорнаследия еще только велись работы по постановке под государственную охрану в качестве объектов культурного наследия построек Окружной железной дороги и разработке их зоны охраны, на большую часть станций доступ был ограничен.

Будущее Московской окружной железной дороги

Судьба станций, надо сказать, сложилась по-разному. Одни – такие как Пресня, Лианозово – сохранились очень хорошо. От комплекса застройки других – Кожухово, Кутузовская – остались отдельные элементы, утратившие композиционные связи. Станция Военное поле исчезла с карты города. Здание казармы станции Лефортово в 2010 году было разобрано в связи со строительством транспортной развязки и воссоздано на новом месте вблизи сохранившегося вокзала.

Большинство построек было выкрашено в бирюзовый цвет, принятый в 2000-е годы для объектов РЖД. В ходе уже идущих реставрационных работ памятники обретут первоначальное цветовое решение, будут восстановлены первоначальные формы кровель, рисунки заполнения дверных и оконных проемов, другие характеристики. В настоящее время районы, через которые проходит железная дорога, различаются по характеру городского освоения. Один из отрезков пути проходит по территории национального парка «Лосиный остров». Станция Кожухово полностью включена в промышленную зону. Станции Лихоборы, Каланчевская, Серебряный бор находятся в плотной жилой застройке. Однако большинство станций расположено на стыке жилья и промышленных территорий, вводимых в настоящее время с структуру города. Будущее Московской окружной железной дороги сегодня связывается с развитием городских пассажирских перевозок. Новый общественный транспорт Москвы к 2020–2025 годам будет перевозить 300 млн пассажиров в год. Это примерно столько же, сколько москвичей сегодня перевозят в год пригородные электрички. По сути, МКЖД станет вторым кольцом метро: у них даже билет будет единым. Интервал движения поездов на МКЖД будет тоже как в подземке – каждые 5 минут.

Украшением нового транспортного комплекса станут уникальные объекты культурного наследия. Увеличение пассажиропотока, изменение транспортных технологий не позволят использовать их по первоначальному назначению. Поэтому для сохранения памятников необходимо не только провести научную реставрацию, но и, изменив их первоначальное функциональное использование, включить в жизнь города. ■

управление, обслуживание, образование, наука, отдых и развлечения. А рост производительности труда и применение современных технологий в промышленном производстве уже не требуют таких людских и территориальных ресурсов от города. На фоне непрерывного роста плотности города и стоимости земли наличие неэффективно используемых огромных территорий в наше время практически в центре города стало просто невозможным.



Проект
ТПУ «ОТКРЫТАЯ»
Shopping center

Все это, конечно, бесспорно. Однако территории города не могут эффективно осваиваться без хорошо развитых систем общественного транспорта, желательно скоростных. А метрополитен всегда старательно обходил стороной эти промышленные зоны, где практически не было жилых районов. Прокладку новой кольцевой линии метрополитена, в 3 раза длиннее существующей, по безлюдным зонам посчитали слишком дорогим и нецелесообразным мероприятием – с учетом наличия уже имеющейся транспортной инфраструктуры Малого кольца Московской железной дороги. И в 2000-х годах было принято стратегическое решение о реконструкции МКЖД и превращении его из грузовой магистрали в современную скоростную внеуличную систему городского транспорта (СВТ). Проект предусматривает прокладку по части Малого кольца третьего главного пути с целью выделения первых двух путей только под пассажирские перевозки и с частичным сохранением грузовых перевозок по МКЖД.

На 54 километрах пути будут построены 32 остановочных пункта, которые в будущем будут интегрированы в мощные транспортно-пересадочные узлы с возможностью пересадки на 12 различных станций метрополитена и на 9 станций радиальных направлений Московской железной дороги – по ним также будет организовано пассажирское движение по выделенным главным путям. Как и сто лет назад, МКЖД объединит в единую транспортную систему теперь уже пассажирские виды скоростного общественного транспорта и даст мощный импульс развитию деградирующих городских территорий вокруг МКЖД. Огромные пассажиропотоки в современных транспортных системах не позволяют использовать существующие здания и сооружения МКЖД, которые уже стали архитектурными памятниками, памятниками истории и культуры нашей страны. Поэтому на кольце будут построены новые современные транспортные терминалы, способные пропустить через себя сотни миллионов пассажиров в год! В сегодняшней тяжелой экономической ситуации реконструкция кольца продолжается, но есть попытки сэкономить на пассажирских обустройствах МКЖД.

Этого делать категорически нельзя. Невообразимое количество людей, пользующихся транспортными системами, переводит их в важнейший фактор формирования позитивного образа города, не говоря уже о растущей из года в год мобильности населения, что является необходимым условием будущего экономического роста и повышения качества жизни. ■



Проект ТПУ «ИЗМАЙЛОВО»

Проект
ТПУ «ИЗМАЙЛОВО»
Public space



Проект
ТПУ «ОТКРЫТАЯ»
Public space







БЕЗ ПРАВА

НА КОНЕЧНУЮ / 4 ОСТАНОВКУ