

ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ БЮДЖЕТНОЕ
НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ
«ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ИНСТИТУТ ИСКУССТВОВЕДЕНИЯ»
Министерства культуры Российской Федерации

На правах рукописи

Шашкова Наталья Олеговна

АРХИТЕКТУРНЫЙ АНСАМБЛЬ МОСКОВСКО-КУРСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ
ДОРОГИ: ФОРМИРОВАНИЕ И РАЗВИТИЕ В ПЕРИОД С 1864 ПО 1917 гг.

Специальность: 17.00.04 – Изобразительное и декоративно-прикладное
искусство и архитектура.

Диссертация на соискание
ученой степени кандидата искусствоведения

Научный руководитель:
кандидат искусствоведения
Щёболева Е.Г.

Москва
2022

СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ	4
ГЛАВА 1. ИСТОРИЯ ПРОЕКТИРОВАНИЯ И СООРУЖЕНИЯ, ОСНОВНЫЕ ЭТАПЫ РАЗВИТИЯ МОСКОВСКО-КУРСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ ДО 1917 г.	23
1.1. Социально-экономические и геополитические предпосылки сооружения Московско-Курской железной дороги	23
1.2. Природные особенности территории прохождения Московско- Курской железной дороги и трассировка линии	43
1.3. Основные этапы строительства и развития Московско-Курской железной дороги с 1864 по 1917 гг.	48
ГЛАВА 2. ФОРМИРОВАНИЕ АРХИТЕКТУРНОГО АНСАМБЛЯ МОСКОВСКО-КУРСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ В 1864-1871 гг.	59
2.1. Классификация и планировка станционных комплексов. Организация проектных и строительных работ	59
2.2. Гражданские сооружения Московско-Курской железной дороги	86
2.3. Производственные и искусственные сооружения Московско- Курской железной дороги	118
ГЛАВА 3. РАЗВИТИЕ ПОД ВЛИЯНИЕМ ЭКСПЛУАТАЦИОННЫХ ФАКТОРОВ И СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ АРХИТЕКТУРНОГО АНСАМБЛЯ МОСКОВСКО-КУРСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ	140
3.1. Проектирование и сооружение постоянного здания Курского вокзала в Москве в 1871 – 1896 гг.	140
3.2. Развитие станционных комплексов по линии Московско-Курской железной дороги в процессе эксплуатации с 1871 по 1917 гг.	171
3.3. Современное состояние архитектурного ансамбля Московско- Курской железной дороги	213
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	240

Список источников и литературы	246
Приложение 1. Основные сведения о станциях Московско-Курской железной дороги	260
Приложение 2. Иллюстрации	263

ВВЕДЕНИЕ

Научный интерес к архитектуре железных дорог появился сравнительно недавно, в связи с чем методологические основы ее изучения еще не сложились, корпус памятников, о которых имеются корректные, научно выверенные сведения очень мал, не вполне осмыслена художественная и функциональная типология железнодорожных построек, а также их градоформирующая роль. Искусствоведческие исследования в этой области сопряжены с определенными сложностями, вследствие значительного влияния инженерно-технических и экономических факторов на формирование художественного образа зданий и сооружений железных дорог.

Историю отечественного рельсового транспорта до 1917 г. можно условно разделить на три крупных этапа, для каждого из которых были характерны особые подходы к проектированию и различное понимание роли архитектора на железной дороге. Период с середины 1830-х до середины 1860-х гг. – начальный этап, когда строились отдельные железнодорожные линии разных форм собственности и велись поиски наиболее эффективных способов финансирования и реализации железнодорожных проектов. С середины 1860-х до 1880-го г. – в эпоху «железнодорожной горячки» – десятки частных компаний проложили в короткие сроки большое количество рельсовых путей, нередко жертвуя качеством ради скорости строительства и моментальной финансовой выгоды. Участие государства в железнодорожных проектах сводилось в основном к утверждению наиболее желательных направлений и предоставлении предпринимателям стимулирующих льгот. В годы бума сформировалась железнодорожная сеть европейской части России. С 1880-х и до 1917 г. постепенно возрастала регулирующая роль государства в сфере сооружения и эксплуатации железных дорог, целенаправленно повышалась доля казенных магистралей, частные компании усилиями правительства объединялись и укрупнялись. В этот период железнодорожная сеть активно

распространялась в северные регионы страны, на Кавказ, в Среднюю Азию и за Урал.

Немногочисленные образцы железнодорожной архитектуры, которые широко известны и хорошо описаны в специальной литературе, относятся к первому и последнему из упомянутых этапов.

К проектированию архитектурных объектов первых железных дорог в стране привлекались признанные мастера. Причин тому множество: высокий государственный статус этих линий, независимо от формы собственности, и ориентация их, в первую очередь, на обслуживание состоятельной и влиятельной клиентуры; стремление создать на железной дороге привлекательную комфортную среду, с тем чтобы преодолеть опасения публики по отношению к новому виду транспорта; отсутствие жестких финансовых ограничений. Вокзалы в конечных пунктах назначения самой первой российской дороги (1836-1838 гг.) – Царском селе и Павловске – строили соответственно Г. Фоссати и А.И. Штакеншнейдер. Пассажирские здания Санк-Петербург-Московской магистрали (1842-1851 гг.) в столицах проектировал К.А. Тон, а технические сооружения и вокзалы по линии дороги Р.А. Желязевич. Для создания вокзалов частной Балтийской железной дороги, соединившей в 1856-1858 гг. Санкт-Петербург с Петергофом и Ораниенбаумом, были приглашены А.И. Кракау и Н.Л. Бенуа¹. Проекты создавались в каждом случае индивидуальные в соответствии со вкусами заказчиков и эстетическими установками зодчих, спецификой линии и окружающими ландшафтами – природными и архитектурными.

К концу XIX столетия сформировалась практика выбора архитекторов для строительства значительных общественных сооружений, в том числе и железнодорожных вокзалов, на основании конкурсов. Как упоминалось выше, государственная политика этого периода в сфере транспорта была направлена

¹ Щеболева, Е.Г. Ансамбль железной дороги как новый градостроительный организм // Градостроительство России середины XIX – начала XX века. Т. 2: Города и новые типы поселений / [Редкол.: Е.И. Кириченко и др.]. – М.: Прогресс-Традиция, 2003. – С. 471, 474, 482.

на укрупнение железнодорожных компаний и увеличение доли казенных линий. К 1910 г. 34 % железнодорожной сети находилось в частной собственности, 64% – в государственном управлении.² В новых условиях заказчики железнодорожных сооружений располагали большими финансовыми ресурсами и не менее значительными амбициями.

Самые крупные и политически значимые проекты этого времени воплощались государством: Самаро-Златоустовская, Закаспийская, Транссибирская, Мурманская магистрали проходили через отдаленные и малонаселенные территории империи и имели, без преувеличения, цивилизационное значение. Станции этих дорог с пристанционными поселками стали основой развития многих российских городов, в частности Новосибирска, Мурманска и других, менее крупных. Сооружения дорог, строго функциональные, исполненные из доступных местных материалов, среди которых основным было дерево, выдерживались в едином архитектурном стиле и соответствовали представлениям своего времени о гигиене, безопасности и комфорте.

Во главе частных компаний в этот период стояли уже не «железнодорожные короли» первых лет «горячки», а их по преимуществу образованные и рафинированные наследники, в числе которых крупнейшие российские меценаты, такие как С.И. Мамонтов, Н.К. фон Мекк. Вектор их интересов переместился из области извлечения быстрой прибыли в сферу соперничества в роскоши и комфорте пассажирских сооружений, уровне технического оснащения принадлежащих им магистралей.

При разработке конкурсного задания заказчики – государство или железнодорожные компании – формировали программу, иногда очень подробную, которой архитекторам предлагалось следовать. Она определяла, с одной стороны, технические требования к проекту, с другой стороны, его образно-художественное содержание. Весьма популярной была идея, что

² Статистический ежегодник России ... / Центральный стат. ком. М. В. Д. – Петроград: Центральный стат. ком. М. В. Д., 1913. – XI, С. 1-4.

вокзалы конечных станций, а иногда и ансамбль железной дороги на всем ее протяжении, должны отражать архитектурные традиции местности, через которую дорога пролегла, или края, в который она вела. Именно в русле этого направления были созданы наиболее значительные памятники железнодорожной архитектуры рубежа XIX-XX вв.: ансамбль Вологодско-Архангельской железной дороги по проектам Л.Н. Кекушева и И.А. Иванова-Шица, Ярославский вокзал Ф.О. Шехтеля, Казанский вокзал А.В. Щусева и др.³

Государственная Московско-Курская магистраль (1864-1868 гг.) стояла у истоков частнопредпринимательского бума в сфере сооружения железных дорог. Этой линии была отведена особая историческая роль: переломить общественные предубеждения относительно экономической целесообразности развития рельсового транспорта в стране. Несмотря на активные попытки правительства поддержать железнодорожное строительство, оно развивалась в России крайне медленно, в первую очередь по причине капиталоемкости, а также отсталости сопутствующих отраслей: ресурсодобывающей, металлообрабатывающей и т.д. На рубеже 1850-1860-х гг. стало очевидно, что транспортные проблемы – основной фактор стагнации экономики. В 1864 г. новый главноуправляющий, впоследствии министр путей сообщения, П.П. Мельников инициировал строительство за государственный счет рельсового пути между Москвой и Курском через Серпухов, Тулу и Орел с тем, чтобы отработать на практике рациональные и экономичные методы устройства железнодорожного полотна и типовой станционной инфраструктуры и подать пример частным предпринимателям.

Эпоха железнодорожного бума наименее изучена с точки зрения истории архитектуры, хотя именно в 1860-1870-е гг. сформировались и получили распространение наиболее эффективные по функциональным и экономическим параметрам типы железнодорожных сооружений и было

³ Архитектурное путешествие по железной дороге: альбом проектов, эскизов и фотографий / [ред.-сост.: Е.В. Борисова]. – М.: Студия «4+4», 2010. – С. 33, 54, 155.

построено 30 % рельсовых путей Российской Империи со всей необходимой инфраструктурой. В эти годы дорога была местом господства инженеров-техников и коммерсантов. Высокое качество и художественная выразительность построек предполагались как само собой разумеющиеся, особенно применительно к пассажирским зданиям, но деятельность архитекторов и процесс выработки образных решений не попадали в поле зрения современников. Многочисленные источники – документы, публикации в прессе и воспоминания – свидетельствуют о вторичной роли зодчего на железной дороге: учредители, инженеры и даже крупные подрядчики широко в них упоминаются и вошли благодаря этому в историю железнодорожного дела, а имя архитектора можно встретить только в штатном расписании и на чертежах. По этой причине создание объективной картины развития железнодорожной архитектуры и проектирования отдельных памятников в указанный период требуют значительных усилий, поскольку заслуживающие доверия публикации практически отсутствуют и полагаться можно исключительно на анализ большого массива архивных материалов. Опыт изучения архитектурного ансамбля Московско-Курской железной дороги демонстрирует сколь неожиданные и интересные результаты может принести углубленное, основанное на принципах научной методологии, исследование в данной сфере.

Актуальность исследования. Архитектура середины – второй половины XIX в. характеризуется появлением большого количества новых типов зданий и сооружений, среди которых железнодорожные постройки наиболее многочисленны и интересны с точки зрения сочетания инженерно-технических и художественных качеств. Новые приемы проектирования и стилистические решения, материалы и конструкции на железных дорогах проходили жесткий «естественный отбор» в силу высоких требований к функциональности, активно распространялись в регионах благодаря стремительному расширению железнодорожной сети и оказывали существенное влияние на архитектурно-строительную практику в масштабах

страны. Тем не менее архитектуре железных дорог до недавнего времени практически не уделялось внимания специалистами по истории искусства, относительно хорошо изучено лишь несколько вокзалов крупных городов. Включение в искусствоведческий дискурс железнодорожных зданий и сооружений разного назначения необходимо для формирования объективной и полной картины развития архитектуры России в эпоху промышленного переворота. В данном исследовании ансамбль Московско-Курской железной дороги, ранее совершенно не изучавшийся, впервые представлен как образец новой архитектурной типологии во всей его полноте и в развитии.

Степень научной разработанности темы. Научных работ, раскрывающих в целом или частично тему диссертации не выявлено. Экономические основания, история и технические вопросы строительства магистрали между Москвой и Курском подробно освещены в диссертационном исследовании К.А. Ермакова⁴ «История строительства Московско-Курской железной дороги» 1971 г. Несмотря на то, что данная работа написана относительно давно, она сохраняет актуальность, так как вводит в научный оборот широкий круг архивных материалов более нигде не опубликованных.

История становления и совершенствования отечественного железнодорожного транспорта в целом изучена достаточно хорошо. Первые публикации, посвященные развитию железнодорожного дела в России, появились уже в 1870-е гг. и в дальнейшем выходили регулярно (А.А. Головачев⁵, Н.А. Кислинский⁶, «Очерк сети русских железных дорог...»⁷,

⁴ Ермаков, К.А. История строительства Московско-Курской железной дороги (1864-1868): диссертация ... кандидата исторических наук: 07.00.00. – Л., 1970. – 401 с.

⁵ Головачев, А.А. История железнодорожного дела в России / А.А. Головачев. – СПб.: тип. Р. Голике, 1881. – 404 с.

⁶ Кислинский, Н.А. Наша железнодорожная политика по документам архива Комитета министров. – СПб.: 1902. - 4 т.

⁷ Очерк сети русских железных дорог, ее устройства, содержания и деятельности по 1892 год составленный и изданный, по поручению Русского отдела Постоянной комиссии международных железнодорожных конгрессов, VIII отделом Имп. Русского технического общества: в 2 т. с альбомом чертежей. – СПб.: Тип. Бр. Пантелеевых, 1896. – Разд. паг.

«Исторический очерк развития железных дорог в России с их основания по 1897 г. включительно»⁸ и проч.).

В числе работ советского времени следует упомянуть книгу В.С. Виргинского о внедрении рельсового транспорта «Возникновение железных дорог в России до начала 40-х годов XIX века»⁹ и впечатляющую широтой охвата темы и богатством источниковой базы «Историю железнодорожного транспорта России»¹⁰ в 2-х томах под общей редакцией Е.Я. Красковского, В.Е. Павлова, М.М. Уздина. Среди публикаций последних лет можно выделить подготовленное в 2015 г. Институтом экономики и развития транспорта издание энциклопедического характера «Атлас железных дорог России»¹¹. Ознакомление с указанными трудами необходимо для формирования общей картины развития железнодорожного дела в России, без чего невозможно вести исследовательскую работу в области изучения архитектуры отрасли.

Проблемы проектирования гражданских сооружений на железных дорогах изучали И.Г. Явейн¹²,
Е.В. Васильев, Н.Н. Щетинин¹³, В.М. Батырев¹⁴.

В 2020 г. опубликован полный каталог проектов выдающегося теоретика и практика железнодорожной архитектуры И.Г. Явейна, автора ряда вокзалов

⁸ Исторический очерк развития железных дорог в России с их основания по 1897 г. включительно: Выпуск первый. – СПб.: Тип. МПС, 1898. – 592, 59 с.

⁹ Виргинский, В.С. Возникновение железных дорог в России до начала 40-х годов XIX века / В.С. Виргинский. – М.: ООО «РейлИнфо», 2007. – 163 с.

¹⁰ История железнодорожного транспорта России и Советского Союза. / Г.М. Фадеев [и др.]; под общ. ред. Е.Я. Красковского, В.Е. Павлова, М.М. Уздина. – СПб., М.: ПГУПС, 1994. – 2 т.

¹¹ Атлас железных дорог России: информационно-справочное издание / ОАО «Ин-т экономики и развития транспорт»; редкол.: В.И. Якунин [и др.]; отв. ред. А.П. Притворов. – М.: ООО «Феория», 2015. – 677 с.

¹² Явейн, И.Г. Архитектура железнодорожных вокзалов / Всес. Акад художеств. М.: Изд-во Всесоюзной Академии архитектуры, 1938. – 304 с.

¹³ Васильев, Е.В., Щетинин Н.Н. Архитектура железнодорожных вокзалов / М.: Гос. изд-во литературы по строительству, 1967. – 275 с.

¹⁴ Батырев, В.М. Вокзалы / М.: Стройиздат, 1988. – 214 с.

Московско-Курской железной дороги, построенных после Великой отечественной войны¹⁵.

Важно подчеркнуть, что формирование архитектурно-художественной среды железных дорог и деятельность архитекторов не входили в круг интересов специалистов по истории железнодорожного дела. Искусствоведческая наука также не воспринимала в качестве значимого объекта изучения широкий массив железнодорожных построек, уделяя внимание лишь отдельным пассажирским зданиям Москвы и Петербурга, которые рассматривались с применением методов формально-стилистического анализа без учета экономической и инженерной специфики их проектирования.

Специализированные искусствоведческие исследования, посвященные архитектуре российских железных дорог, стали появляться лишь в последние два десятилетия. В первую очередь необходимо упомянуть важнейшие публикации общего характера: главы «Железная дорога в судьбе российских поселений» Е.И. Кириченко¹⁶ и «Ансамбль железной дороги как новый градостроительный организм» Е.Г. Щеболевой¹⁷, включенные в 1-й и 2-й тома трехтомника «Градостроительство России середины XIX – начала XX века», а также два несколько отличающихся по содержанию художественных издания, вышедших под редакцией Е.А. Борисовой «Архитектурное путешествие по железной дороге: альбом проектов, эскизов и фотографий»¹⁸ и «Архитектурное путешествие. Из Москвы по железной дороге: Альбом

¹⁵ Архитектор Игорь Явейн: полный каталог проектов. 1923-1980 / [автор-составитель, автор текстов и аннотаций: Олег Явейн]. – Екатеринбург: TATLIN, 2020. – 479 с.

¹⁶ Кириченко, Е.И. Железная дорога в судьбе российских поселений // Градостроительство России середины XIX – начала XX века. Т. 2: Общая характеристика и теоретические проблемы / [Редкол.: Е.И. Кириченко и др.]. – М.: Прогресс-Традиция, 2003. – С. 30-37.

¹⁷ Щеболева, Е.Г. Ансамбль железной дороги как новый градостроительный организм // Градостроительство России середины XIX – начала XX века. Т. 2: Города и новые типы поселений / [Редкол.: Е.И. Кириченко и др.]. – М.: Прогресс-Традиция, 2003. – С. 470-506.

¹⁸ Архитектурное путешествие по железной дороге: альбом проектов, эскизов и фотографий / [ред.-сост.: Е.В. Борисова]. – М.: Студия «4+4», 2010. – 279 с.

проектов, эскизов и фотографий»¹⁹. В данных работах рассмотрены вопросы влияния железных дорог на формирование и развитие населенных пунктов, описана типология железнодорожных сооружений, введено понятие архитектурного ансамбля железнодорожной линии, обозначены основные этапы исторического развития железнодорожной архитектуры в России, представлен большой массив изобразительных материалов.

Ряд исследований, посвященных русской архитектуре середины XIX – начала XX века, включает упоминания о наиболее выдающихся вокзалах крупных городов (Е.И. Кириченко²⁰, В.Г. Лисовский²¹, М.В. Нащокина²² и др.), или содержит отдельные разделы, посвященные транспортной архитектуре (Е.А. Борисова²³, А.Л. Пунин²⁴). Вопросы развития русской архитектурной мысли в XIX столетии подробно рассмотрены Е.И. Кириченко в работе «Архитектурные теории XIX века в России»²⁵, значительное внимание уделяет теоретическим архитектурным воззрениям А.Л. Пунин.

По мере изучения отдельных аспектов развития архитектурного ансамбля железнодорожной линии при написании данной работы возникала необходимость в обращении к специальным исследованиям определенной, относительно узкой, тематики по истории архитектуры, социологии, истории

¹⁹ Архитектурное путешествие. Из Москвы по железной дороге: Альбом проектов, эскизов и фотографий / [ред.-сост.: Е.В. Борисова]. – М.: Студия «4+4», 2014. – 276 с.

²⁰ Кириченко, Е.И. Русская архитектура 1830-1910-х годов / Е.И. Кириченко. – М.: Искусство, 1982. – 399 с.

²¹ Лисовский, В.Г. Архитектура России XVIII – начала XX века. Поиски национального стиля / В.Г. Лисовский. – М.: Белый город, 2009. – 567 с.

²² Нащокина, М.В. Московский модерн. 4-е изд., с испр. и доп. / М.В. Нащокина. – СПб.: Коло, 2012. – 792 с.

²³ Борисова, Е.А. Русская архитектура второй половины XIX века. / Е.А. Борисова. – М., 1979. – 318 с.

²⁴ Пунин, А.Л. Архитектура Петербурга середины и второй половины XIX века. Т. 1: 1830-1860-е годы. Ранняя эклектика. – СПб.: Крига, 2009. – 582 с.

²⁵ Кириченко, Е.И. Архитектурные теории XIX века в России / Е.И. Кириченко. – М.: Искусство, 1986. – 344 с.

повседневности (Е.И. Кириченко²⁶, М.Г. Меерович²⁷, М.В. Нащокина²⁸, А.Л. Пунин²⁹, А.Б. Вульф³⁰, Ю.Б. Демиденко³¹, Е.В. Лаврентьева³²).

Определенный интерес представляют краеведческие издания и публикации, профессиональные (К.А. Аверьянов³³) или любительские (Т.А. Ильинская³⁴, В.Б. Степанов³⁵ и др.), поскольку они содержат, как правило, редкие изображения из личных или ведомственных архивов, фиксируют воспоминания жителей пристанционных районов и сотрудников железной дороги об особенностях использования зданий и сооружений, времени их перестроек, перепрофилирования и т.п.

Немногочисленные диссертационные исследования, посвященные градостроительному влиянию железнодорожных сооружений и ансамблям отдельных магистралей, хотя и не содержат сведений, непосредственно относящихся к теме данной работы, представляют методологический интерес и свидетельствуют о возникновении в научном сообществе внимания к

²⁶ Кириченко, Е.И. Города-сады // Градостроительство России середины XIX – начала XX века. Т. 2: Города и новые типы поселений / [Редкол.: Е.И. Кириченко и др.]. – М.: Прогресс-Традиция, 2003. – С. 506-545.

²⁷ Меерович, М.Г. Рождение и смерть советского города-сада [Электронный ресурс] // Электронная библиотека www.archi.ru. URL: https://archi.ru/lib/e_publication_for_print.html?id=1850569462 (дата обращения 04.02.2021)

²⁸ Нащокина, М.В. Дачные поселки // Градостроительство России середины XIX – начала XX века. Т. 2: Города и новые типы поселений / [Редкол.: Е.И. Кириченко и др.]. – М.: Прогресс-Традиция, 2003. – С. 347-394.

²⁹ Пунин, А.Л. Архитектура отечественных мостов / А.Л. Пунин. – Л.: Стройиздат : Ленингр. отд-ние, 1892. – 152 с.

³⁰ Вульф, А.Б. Повседневная жизнь российских железных дорог: посвящается железным дорогам и их труженикам, уже 170 лет работающим на благо России / А.Б. Вульф. – М.: Молодая гвардия, 2007. – 452 с.

³¹ Демиденко, Ю.Б. Рестораны, трактиры, чайные...: из истории общественного питания в Петербурге XVIII - начала XX века / Юлия Демиденко. – М.: Центрполиграф; СПб.: Русская тройка-СПб, 2011. – 285 с.

³² Лаврентьева, Е.В. «Хорошо было жить на даче...»: Дачная и усадебная жизнь в фотографиях и воспоминаниях / Елена Лаврентьева. – М.: Этерна, 2008. – 224 с.

³³ История московских районов: энциклопедия / [К.А. Аверьянов и др.]; под ред. К.А. Аверьянова. – М.: Астрель, АСТ, 2005. – 830 с.

³⁴ Ильинская Т.А. Страницы истории района Люблино. Воспоминания. Рассказы. Документы. – М.: [б.и.], 2017. – 239 с.

³⁵ Степанов, В.Б. Курск-ветка. [Электронный ресурс] // Курск дореволюционный и Курская губерния до 1917 года. URL: <http://old-kursk.ru/book/stepanov/paints/page012.html> (дата обращения: 11.01.2021).

архитектуре отечественных железных дорог (Т.Л. Вальтеран³⁶, Г.М. Камалова³⁷, Н.М. Петухова³⁸, Т.Ю. Троицкая³⁹, и др.).

Объект исследования: здания и сооружения Московско-Курской железной дороги, построенные с 1864 по 1917 гг.

Предмет исследования: формирование и развитие архитектурного ансамбля Московско-Курской железной дороги в период с 1864 по 1917 гг.

Цель исследования – рассмотреть историю проектирования, строительства и развития ансамбля Московско-Курской железной дороги под влиянием экономических, инженерно-технических и эксплуатационных факторов в качестве нового для второй половины XIX в. архитектурного типа.

Задачи исследования:

- выявить основные этапы строительства Московско-Курской железной дороги в 1864–1871 гг. и особенности ее развития в период эксплуатации до 1917 г. с учетом социально-экономических факторов, природных особенностей территории пролегания магистрали и иных условий, оказавших влияние на проектные решения;
- сформулировать принципы планировки станционных комплексов и включения их в структуру существующих поселений, подходы к организации архитектурно-строительного процесса при сооружении Московско-Курской железной дороги;

³⁶ Вальтеран, Т.Л. Железная дорога и ее сооружения в градостроительном развитии г. Новосибирска: 1893-1980 гг.: диссертация ... кандидата архитектуры: 18.00.01. – Новосибирск, 2002. – 228 с.

³⁷ Камалова Г.М. Архитектура зданий и сооружений Оренбург-Ташкентской железной дороги конца XIX – начала XX в.: диссертация ... кандидата архитектуры: 18.00.01. – Новосибирск, 2006. – 175 с.

³⁸ Петухова, Н.М. Градостроительная роль железнодорожных вокзалов России и эволюция их архитектуры: 1830 -1910-е годы: диссертация ... кандидата искусствоведения: 17.00.04. – СПб.: 2010. – 311 с.

³⁹ Троицкая, Т.Ю. Особенности архитектуры Китайско-Восточной железной дороги (конец XIX – первая треть XX вв.): диссертация ... кандидата архитектуры: 18.00.01. – Новосибирск, 1996. – 292 с.

- представить состоящий из гражданских, производственных и искусственных сооружений архитектурный ансамбль Московско-Курской железной дороги, сложившийся в период ее строительства;
- проанализировать влияние архитекторов и инженеров на формирование типологии и художественного образа элементов ансамбля;
- охарактеризовать основные направления модернизации архитектурного ансамбля Московско-Курской железной дороги под влиянием эксплуатационных факторов в контексте общих тенденций развития отечественной архитектуры последней трети XIX – начала XX вв.;
- установить авторство отдельных сооружений Московско-Курской железной дороги в период формирования ансамбля и на этапе его развития;
- описать современное состояние архитектурного ансамбля Московско-Курской железной дороги и его отдельных элементов, проанализировать потенциал сохранения его в качестве характерного образца железнодорожной архитектуры середины XIX столетия.

Хронологические рамки исследования определяются, с одной стороны, датой издания императорского указа о строительстве железной дороги южного направления Москва – Орел 21 мая (3 июня) 1864 г., с другой стороны, Октябрьской революцией 1917 г., вследствие которой полностью изменились административные и социально-экономические условия строительства и эксплуатации железнодорожных линий и сопутствующей им инфраструктуры.

Территориальные границы исследования соответствуют области пролегания Московско-Курской железной дороги через четыре губернских центра европейской части Российской империи: Москву, Тулу, Орел, Курск.

Источниковая база исследования. В связи с отсутствием научных работ, посвященных теме диссертационного исследования, достижение поставленной цели было возможно исключительно на основании изучения проектной и управленческой документации по строительству Московско-Курской железной дороги в архивных собраниях, а также опубликованных

источников. Материалы, связанные с сооружением и эксплуатацией Московско-Курской железной дороги, были выявлены в Российском государственном историческом архиве (документы Министерства путей сообщения до 1917 г.), Центральном государственном архиве Москвы (документы территориальных органов управления строительством и эксплуатацией Московско-Курской железной дороги), Государственном архиве Орловской области (материалы, отражающие деятельность архитектора И.Ф. Тибо-Бриньоля; свидетельства послевоенного восстановления орловской железнодорожной станции), Российском государственном архиве литературы и искусства (личный фонд архитектора В.И. Чагина), Центральном государственном архиве научно-технической документации Санкт-Петербурга (личный фонд инженера В.А. Глазырина).

Выявление материалов, связанных с архитектурным проектированием на железной дороге, в обширном массиве управленческих и финансовых документов требует больших усилий, особенно применительно к периоду эксплуатации магистрали. Результаты архивного поиска невозможно с уверенностью прогнозировать. Так, из более чем 140 просмотренных в процессе исследования архивных дел при написании работы непосредственно были использованы 79. Авторских проектов и исполнительных чертежей сохранилось немного, но в сочетании с развернутыми пояснительными записками и делопроизводственной документацией они дают достаточно полное представление о том, как формировался архитектурный образ Московско-Курской линии. Комплекс изобразительных материалов дополнен графическими листами и фотографиями из коллекции Государственного научно-исследовательского музея архитектуры имени А.В. Щусева, а также тиражными изображениями зданий и сооружений Московско-Курской железной дороги разных лет (альбомы видов, почтовые открытки), доступными в открытых источниках.

Сведения по теории и практике проектирования станционных территорий и объектов железнодорожной инфраструктуры в XIX в. можно

почерпнуть в специализированных публикациях, в учебных пособиях для инженеров и архитекторов последней трети XIX – начала XX вв. (Д.И. Журавский⁴⁰, П.П. Мельников⁴¹, И.Ф. Рерберг⁴², А.К. Красовский⁴³, П.О. Сальманович⁴⁴, В.А. Глазырин⁴⁵ и др.). Важным источником информации о датах открытия станций и их переименованиях, о прилегающих территориях, о деталях эксплуатации являются трактовые списки почтово-телеграфных учреждений и станций железных дорог, а также путеводители разных лет⁴⁶. Ценные детали, характеризующие отдельные постройки, деятельность архитекторов и инженеров, встречаются в периодической печати («Зодчий», «Неделя строителя», «Нива», «Новости дня» и др.).

Методологические основы и методы исследования. Для решения задач и достижения цели исследования использован комплекс общенаучных и специальных методов. Важнейшим этапом работы стало натурное обследование и описание современного состояния архитектурного ансамбля магистрали. На основе исторического метода с элементами социально-экономического анализа проводилась реконструкция истории

⁴⁰ Журавский, Д.И. О железных дорогах в России // Русский вестник. 1856. №№ 5–6. – С.417-457.

⁴¹ Мельников, П.П. О железных дорогах / [Соч. корпуса инж. пут. сообщ. майора Мельникова]. СПб.: тип. Гл. упр. пут. сообщ. и публ. зданий, 1835. – 99 с.

⁴² Рерберг, И.Ф. Правила для расположения путей, зданий и прочих принадлежностей при проектировании станций железных дорог: Сообщ. И.Ф. Рерберга: Докл. П.П. Михальцева. Санкт-Петербург: тип. Эксп. загот. гос. думы, 1868. – 28 с.

⁴³ Красовский, А.К. Гражданская архитектура: части зданий / Соч. Аполинария Красовского. М.: Тип. А.А. Левенсон, 1886. – 443 с.

⁴⁴ Сальманович, П.О. Несколько слов об экономии в строительном искусстве // Архитектурный вестник. 1860. № 4. – С. 316–324.

⁴⁵ Глазырин, В.А. Основы проектирования железнодорожных гражданских сооружений / Петроград: Ин-т инж. пут. сообщ. Имп. Александра I. 1918. 139 с.; Глазырин, В.А. Поселки-сады и поселки на путях сообщения / Л.: [б.и.], 1928–1929. 2 т.

⁴⁶ Иллюстрированный путеводитель по окрестностям Москвы: с приложением карты окрестностей Москвы / под ред. Ю.С. Розенберга. М.: Молодой Ленинец. 1926. 319 с.; Полный путеводитель по всем дачным окрестностям Москвы / Сост. Н.Н.Ч. М.: Д. Дмитриев и Ко. 1894. 32 с.; Путеводитель по Московско-Курской железной дороге. М.: Упр. Моск.-Кур., Нижегород. и Муром. ж. д., 1905. 408 с.; Путеводитель по Царицыну: Издание Об-ва благоустройства дачной местности. М.: Типо-лит. Кирстен, 1912. 60 с.; Трактовый список почтово-телеграфных учреждений и станций железных дорог. Петроград: т-во Р. Голике и А. Вильборг. 1916. – 288, 106 с. и др.

проектирования, строительства и развития архитектурного ансамбля Московско-Курской железной дороги. Источниковедческие методы обеспечили достоверную атрибуцию отдельных построек магистрали. Формально-стилистический, типологический и сравнительный анализ позволили вписать здания и сооружения Московско-Курской железной дороги в архитектурно-градостроительный контекст эпохи промышленного переворота в России.

Научная новизна исследования:

- с возможной полнотой реконструирована на основе архивных материалов история проектирования и строительства архитектурного ансамбля Московско-Курской железной дороги с учетом влияния природных и социально-экономических факторов, перспектив включения линии в развивающуюся железнодорожную сеть;

- на примере Московско-Курской магистрали рассмотрена проблема формирования функциональной и стилевой типологии железнодорожных построек, участие в этом процессе архитекторов и инженеров-транспортников; представлены принципы планировки станций разных классов, гражданских, производственных и искусственных сооружений;

- охарактеризованы основные направления развития архитектурного ансамбля Московско-Курской железной дороги в период эксплуатации и влияние на железнодорожную инфраструктуру актуальных архитектурных идей и тенденций последней трети XIX – начала XX в.;

- установлено и подробно описано участие в формировании и развитии ансамбля зданий и сооружений Московско-Курской железной дороги архитекторов М.Г. Арнольда, И.Ф. Тибо-Бриньоля, И.П. Ропета, П.А. Дриттенпрейса, Н.И. Орлова, В.И. Чагина, инженера В.А. Глазырина, введены в научный оборот авторские проектные материалы;

- проанализированы методологические проблемы изучения и атрибуции памятников железнодорожной архитектуры, на основе опыта проведенного исследования предложены возможные пути их решения;

- зафиксировано современное состояние архитектурных сооружений Московско-Курской железной дороги, проанализирован их потенциал в качестве туристических объектов, местных центров культурной и общественной жизни.

Теоретическая и практическая значимость исследования. Впервые предпринято в отечественной гуманитарной и историко-архитектурной науке рассмотрение ансамбля железной дороги в качестве особого архитектурного типа и всесторонний анализ влияния экономических, инженерно-технических, эксплуатационных факторов на формирование и развитие комплекса зданий и сооружений магистрали. Исследование вносит вклад в разработку методологических принципов изучения архитектурного наследия железных дорог, дополняет картину развития архитектуры России второй половины XIX – начала XX вв. Выявленные в результате архивных изысканий фактические сведения расширяют представление о творчестве отдельных зодчих, участие которых в реализации железнодорожных проектов ранее не было установлено или полноценно описано (М.Г. Арнольд, И.Ф. Тибо-Бриньоль, И.П. Ропет, П.А. Дриттенпрейс, Н.И. Орлов, В.И. Чагин). Материалы диссертации могут быть востребованы специалистами в области изучения и охраны культурного наследия. Систематизированные и введенные в научный оборот достоверные новые данные о памятниках железнодорожной архитектуры и их создателях будут полезны при проведении краеведческих исследований, разработке образовательных программ, подготовке лекционных курсов, экскурсий и других мероприятий, направленных на популяризацию отечественной архитектуры.

Апробация результатов исследования. Отдельные положения и идеи диссертационной работы были изложены в докладах на научных мероприятиях: круглом столе в рамках деловой программы выставки «История архитектуры Садового кольца» (Москва, ГБУ «Мосстройинформ», 15 мая 2019 г.), Всероссийской научной конференции «Архитектурное наследие» (Москва, НИИТИАГ, 11-12 ноября 2019 г.), круглом столе «Сто

лет модернизации: архитектура в России 1840-1940-х гг.» (Москва, РГГУ, 21 февраля 2020 г.), круглом столе «Россия – Италия: сотрудничество в сфере гуманитарных наук и образования в XXI веке» (Москва, кафедра ЮНЕСКО по глобальному образованию при ФГБНУ «Институт стратегии развития образования РАО», 16 декабря 2021 г.). Практическим вкладом в дело сохранения архитектурного наследия отечественных железных дорог стала координация (разработка концепции, привлечение спикеров, написание информационных материалов) круглого стола «Железнодорожный вокзал в структуре города: противоречия и возможности» в рамках научно-практической конференции ОАО РЖД «Вокзалы России. Проблемы и перспективы» (Москва, 17 сентября 2019 г.), организованного по инициативе Государственного научно-исследовательского музея архитектуры имени А.В. Щусева и Фонда развития науки и культуры «Таволга».

По теме диссертации автором опубликованы 8 статей общим объемом 6,8 а.л., из них 5 – в журналах, рекомендованных ВАК, 3 – в сборниках научных трудов, входящих в базу данных РИНЦ.

Основные положения, выносимые на защиту.

В ходе реконструкции на основе архивных материалов истории проектирования и реализации архитектурного ансамбля Московско-Курской железной дороги показано, что планировка станционных комплексов и архитектурные решения зданий и сооружений железной дороги жестко детерминированы экономическими факторами и инженерно-техническими условиями устройства и эксплуатации магистрали, а, следовательно, не могут быть полноценно изучены без учета этого влияния.

История создания архитектурного ансамбля Московско-Курской железной дороги, построенной на раннем этапе развития железнодорожного дела в России, позволяет проследить формирование типологии объектов железнодорожной инфраструктуры и организационных подходов к архитектурно-строительной деятельности на железных дорогах. Ансамблевый подход к проектированию и высокий художественный уровень построек стали

характерными чертами отечественной железнодорожной архитектуры благодаря тому, что здания и сооружения железных дорог в России воспринимались не только как утилитарные, но и как представительские объекты. Строительство по типовым проектам, целесообразное на железных дорогах, обеспечивало удобную формальную основу для создания целостного, разворачивающегося во времени и пространстве архитектурного ансамбля.

Анализ архитектурной практики на Московско-Курской железной дороге в период ее эксплуатации дает представление о трансформации существующего ансамбля линии под влиянием разнообразных факторов, свидетельствует о глубокой вовлеченности железнодорожных специалистов в общий архитектурно-художественный процесс, а также о готовности признанных востребованных зодчих участвовать в реализации железнодорожных проектов.

Высокие требования к функциональности железнодорожных строений сочетались с большим вниманием к их художественным качествам, что подтверждается обязательным присутствием в штатном расписании железной дороги должности архитектора и практикой представления проектов гражданских сооружений на высочайшее утверждение. Однако специфика проектирования транспортных объектов, выдвигающая на первый план деятельность инженеров, очень затрудняет поиски достоверной информации о зодчих, определявших образный строй элементов ансамбля железнодорожной линии. Несмотря на указанные трудности, впервые установлено и подробно описано участие в формировании и развитии ансамбля зданий и сооружений Московско-Курской железной дороги архитекторов М.Г. Арнольда, И.Ф. Тибо-Бриньоля, И.П. Ропета, П.А. Дриттенпрейса, Н.И. Орлова, В.И. Чагина, инженера В.А. Глазырина, введены в научный оборот авторские проектные материалы.

Результаты натурного обследования свидетельствуют о недостаточном внимании к сохранению архитектурных объектов железных дорог со стороны органов, ответственных за охрану наследия, руководства и эксплуатационных

служб ОАО РЖД. Железные дороги играют заметную роль в развитии крупных городов, а для малых поселений и неосвоенных территорий являются важнейшим градообразующим фактором. Объекты железнодорожной инфраструктуры, как правило, относятся к числу наиболее выразительных сооружений населенного пункта, обладают большим потенциалом в качестве центров общественной и культурной жизни. Их всестороннее изучение способствует формированию более полной картины развития отечественной архитектуры и создает необходимую научную основу для планомерной работы по сохранению архитектурного наследия железных дорог.

Проведенный в процессе исследования анализ методологических проблем изучения и атрибуции объектов железнодорожной инфраструктуры позволяет предложить возможные пути их решения и вносит вклад в развитие методологии изучения архитектуры.

Структура работы. Диссертация состоит из введения, трех глав, заключения, списка литературы и источников, дополнена двумя приложениями: перечнем станций Московско-Курской железной дороги с указанием даты открытия, класса, последующих переименований и альбомом иллюстраций.

ГЛАВА 1.

ИСТОРИЯ ПРОЕКТИРОВАНИЯ И СООРУЖЕНИЯ, ОСНОВНЫЕ ЭТАПЫ РАЗВИТИЯ МОСКОВСКО-КУРСКОЙ ДОРОГИ ДО 1917 г.

1.1. Социально-экономические и геополитические предпосылки сооружения Московско-Курской железной дороги

Железная дорога от Москвы до Курска через Тулу и Орел была построена в 1864-1868 гг. на средства казны и стала первой линией южного направления – «точкой отсчета» ряда других железных дорог. Эта магистраль сыграла совершенно особую роль в становлении российских железных дорог на этапе перехода от сооружения первых опытных линий к массовому железнодорожному строительству и до настоящего времени имеет исключительное значение в общероссийской системе железнодорожных сообщений. На протяжении всего своего существования Московско-Курская дорога находилась в центре дискуссии по вопросам железнодорожной политики и практики железнодорожного дела, поэтому ее история весьма точно отражает общие тенденции развития рельсового транспорта в России, в том числе в сфере архитектурного проектирования объектов дорожной инфраструктуры.

Решение о сооружении Московско-Курской дороги имеет долгую предысторию и тесно связано с общим ходом развития железнодорожного транспорта в стране, начиная с 1830-х гг. Экономические аспекты, которые всегда оказывают заметное влияние на архитектурное проектирование и строительство, в данном случае имели особое, можно даже сказать, идейное значение, поэтому им необходимо уделить особое внимание, чтобы точно определить контекст реализации этого переломного для отечественного железнодорожного транспорта проекта.

Внедрение железных дорог в России происходило с большим трудом и чрезвычайно медленно, хотя совершенствование путей сообщения являлось одной из наиболее насущных потребностей развития экономики. Приступив к

своему первому железнодорожному проекту – 25-верстной Царскосельской дороге экспериментального значения – лишь на несколько лет позже западных держав – в 1836 г., в середине XIX столетия Россия располагала ничтожно малым в масштабах страны количеством железнодорожных путей и катастрофически отстала в этом вопросе от Европы и США. К 1855 г. в стране было построено 979 верст железных дорог⁴⁷, из них реальное экономическое значение имела только магистраль между Санкт-Петербургом и Москвой, протяженностью 604 версты. Строительство Варшаво-Венской (304 версты) и Петербурго-Варшавской (в рассматриваемый период был открыт для движения первый ее участок до Гатчины длиной 42 версты) дорог преследовало в первую очередь стратегические цели. Великобритания первой в мире приступила к строительству линий общего пользования в 1825 г. и к указанному времени располагала 12 574 верстами железных дорог. В США устройство рельсовых путей шло еще быстрее за счет упрощения технических требований в пользу повышения темпов строительства, и их протяженность в 1855 г. составила 27 718 верст⁴⁸. Железные дороги энергично сооружали также во Франции и Германских государствах, менее активно в Австрии, Бельгии и некоторых других странах Европы.

Первый этап железнодорожного строительства в России позволил преодолеть оппозиционные настроения в обществе и правительстве по отношению к новому виду транспорта и снял вопросы о возможности сооружения и эксплуатации рельсовых путей в условиях российского климата. Была заложена основа кадрового обеспечения потенциальных железнодорожных проектов: двухпутная линия между Санкт-Петербургом и Москвой была проложена на высочайшем техническом уровне и эксплуатировалась под руководством отечественных специалистов-выпускников Института Корпуса инженеров путей сообщения. В то же время

⁴⁷ Кислинский, Н.А. Наша железнодорожная политика по документам архива Комитета министров. Т. 1. – СПб.: 1902. – С. 49.

⁴⁸ Радциг, А.А. Влияние железных дорог на сельское хозяйство, промышленность и торговлю / Исслед. Антона Радцига. – СПб.: Деп. ж. д. М-ва пут. сообщ., 1896. – С. 244.

по двум принципиально важным проблемам не было выработано эффективного решения: какой способ финансирования железных дорог более оптимален, частный или государственный, и какова должна быть стоимость железнодорожных путей в России?

Царскосельская дорога сооружалась частным акционерным обществом, которое испытывало определенные сложности со сбором капитала и вынуждено было прибегнуть к займам у правительства для завершения проекта. Стоимость дороги составила 57 504 металлических руб. за версту⁴⁹. Дорога между Санкт-Петербургом и Москвой строилась сразу в два пути непосредственным распоряжением казны около 10 лет и обошлась еще дороже: 66 850 металлических руб. или 110 000 кредитных руб. за версту⁵⁰. Причиной ее высокой стоимости было, с одной стороны, высочайшее качество прокладки пути по очень сложной местности, с другой стороны, неэффективность существовавших методов государственного хозяйствования. Принимая во внимание, что русская казна не располагала свободными средствами в таком объеме и финансирование осуществлялось за счет внутренних и внешних займов, с учетом расходов на реализацию кредитов и выплату процентов, стоимость сооружения этой линии окажется еще более значительной. Устройство Варшаво-Венской дороги было начато акционерным обществом в 1838 г., однако в 1842 г. оно признало себя несостоятельным, и работы завершались на средства казны. Еще несколько частных железнодорожных обществ, учрежденных в период с 1843 по 1855 гг., не смогли собрать необходимых капиталов и приступить к реализации запланированных линий. Прокладка Петербурго-Варшавской железной дороги в 1851 г. была начата на средства казны, но приостановилась в период Крымской войны. Таким образом, и частная, и государственная формы

⁴⁹ Головачев, А.А. История железнодорожного дела в России / А.А. Головачев. – СПб.: тип. Р. Голике, 1881. – С. 11.

⁵⁰ История железнодорожного транспорта России и Советского Союза. Т. 1: 1836-1917 / Г.М. Фадеев [и др.]; под общ. ред. Е.Я. Красковского, М.М. Уздина. – СПб., М.: ПГУПС, 1994. – С. 58.

финансирования и управления железнодорожными проектами показали себя недостаточно эффективными. Важно отметить, что в эпоху правления Николая I вопрос о финансировании каждой железнодорожной линии решался индивидуально и четко выработанного подхода к этой проблеме не существовало. Правительство рассматривало варианты привлечения частных инвестиций к сооружению железных дорог, но в силу ряда объективных причин: новизны этого дела, высокой стоимости устройства рельсовых путей, неразвитости российского рынка капиталов, существовавших бюрократических ограничений, – эти попытки оказывались безуспешными. Государственное финансирование железнодорожного строительства являлось скорее вынужденной мерой, чем политическим решением.

Крымская война со всей очевидностью показала, что недостаток путей сообщения плохо сказывается не только на экономическом развитии страны, но, в не меньшей степени, на ее обороноспособности. После окончания войны в западной прессе появились прямые указания на то, что наличие в России железнодорожной магистрали, соединяющей столицы с югом страны, могло переломить ход событий: «Восточная война [как ее именовали в Европе] представляет нам поразительный пример пользы, какую, в известных обстоятельствах, железные дороги могут доставить защите страны... При помощи железной дороги, которая была бы совершенно вне нападения неприятельского, правительство могло бы почти мгновенно бросить в Крым армию в несколько сот тысяч человек, и такая армия не допустила бы взять Севастополь и занять страну, продовольствовать эту армию было бы весьма легко. Поздравим себя, что Россия не имеет в своем распоряжении этого страшного орудия...»⁵¹. Российские государственные и общественные деятели разделяли эту точку зрения.

Императору Александру II, вступившему на престол в 1855 г., предстояло принять решительные меры для формирования в России системы

⁵¹ Журавский, Д.И. О железных дорогах в России // Русский вестник. – 1856. – №№ 5-6. – С. 444.

железнодорожных сообщений. По общему мнению, дело это не терпело отлагательства. К разработке проекта первой сети железных дорог отечественные специалисты подходили рационально: в условиях ограниченности финансовых ресурсов дороги должны были «при максимально полезном их действии», иметь наименьшее протяжение. Среди наиболее приоритетных, с экономической и стратегической точек зрения, задач было соединение рельсовым путем двух столиц империи с плодородными губерниями России и портами Черного моря. Первый участок южной линии должен был связать Москву с Орлом и Курском, чтобы в дальнейшем эти города стали отправными точками новых магистралей.

Вопрос о выборе способа финансирования железнодорожных проектов новым правительством был однозначно решен в пользу «частной предприимчивости». В основе этого предпочтения лежало, во-первых, бедственное положение российских финансов, особенно усугубившееся в послевоенный период, во-вторых, стойкое убеждение в неэффективности казенного способа хозяйствования. Первая из этих причин, безусловно, является объективной. Не погружаясь в подробный анализ экономического положения страны, приведем лишь некоторые данные: дефицит государственного бюджета в 1856 г. составлял 258 млн. 374 тыс. руб.⁵², общая сумма государственного долга с 1853 по 1861 год возросла с 401 млн. рублей до 1264 млн. руб.⁵³. Правительство ежегодно предпринимало новые займы, которые в первую очередь направлялись на выплату процентов по взятым ранее. В таких обстоятельствах приступить к строительству новых железных дорог средствами казны представлялось невозможным. Второй довод выглядит в принципе удивительным: правительство вместо того, чтобы принять меры к усовершенствованию методов хозяйствования, фактически признало собственное бессилие, и передало развитие стратегически важной

⁵² Кислинский, Н.А. Указ. соч. – С. 60.

⁵³ Боголепов, М.И. Государственный долг: (К теории гос. Кредита): Типол. Очерк / М.И. Боголепов. – СПб.: О.Н. Попова, 1910. – С. 26

отрасли экономики на откуп группе предпринимателей, преимущественно иностранных.

Сооружение и эксплуатация основной сети железных дорог протяженностью около 4 000 верст были доверены одному акционерному обществу со смешанным российским и иностранным капиталом. В сеть вошли линии Санкт-Петербург – Варшава, строительство которой уже началось на государственные средства, с продолжением до Прусской границы, Москва – Нижний Новгород, Москва – Курск – Феодосия, Курск или Орел – Динабург – Либава. Компания была основана 28 января 1857 г. и получила название «Главное общество российских железных дорог». Общество обязывалось построить в течение 10 лет указанную сеть и содержать ее на протяжении 85 лет (ранее рассматривались сроки предоставления железнодорожных концессий только на 56 лет), а по истечении этого времени безвозмездно передать ее в казну. Со стороны правительства обществу давалась гарантия 5% дохода на затраченный капитал с момента ввода линий в эксплуатацию на весь концессионный срок из расчета поперечной стоимости Варшавской железной дороги 87 000 руб., линии к Прусской границе – 69 000 руб., всех остальных – 62 500 руб. серебром. Право выкупа дорог общества правительством наступало через 20 лет. Капитал общества определялся в 275 млн. руб. серебром и должен был быть составлен за счет выпуска акций и облигаций.

Российское правительство полагало, что включение в число учредителей «Главного общества российских железных дорог» крупнейших европейских банкиров, обеспечит приток иностранных инвестиций, а наличие в их руках значительных финансовых ресурсов и обширный практический опыт являются порукой надлежащего исполнения возложенных на общество задач. Именно поэтому ему были предоставлены такие широкие льготы. На деле события развивались совершенно иначе. Размещение акций «Главного общества...» носило спекулятивный характер, и в результате большая их часть оказалась в руках русских подписчиков по завышенной цене, а столь

необходимого зарубежного финансового вливания в отечественную экономику не произошло. В первые годы работы общества в его деятельности были допущены чрезвычайные злоупотребления, и в 1861 г. правительство было вынуждено ограничить его обязательства постройкой и дальнейшей эксплуатацией Варшавской железной дороги с ветвью к Прусской границе общей протяженностью 1206 верст и 410 верст Московско-Нижегородской линии. Для их окончания потребовался займ в размере 28 млн. руб. От сооружения Феодосийской и Либавской линий компания освобождалась. Московско-Нижегородская железная дорога была с большими недоделками сдана в эксплуатацию в августе, Варшавская – в декабре 1862 г. Дороги были устроены в один путь, при двухпутном земляном полотне. Издержки на их сооружение составили 88 093 руб. серебром за версту Нижегородской дороги и 103 755 руб. серебром – Варшавской⁵⁴. Магистраль южного направления, которая была наиболее необходима для развития отечественной промышленности и торговли, осталась нереализованной.

Руководство «Главного общества...» прикрывало свои злоупотребления, распространяя информацию о трудностях и дороговизне строительства железных дорог в России, которая не могла быть с уверенностью опровергнута в силу отсутствия достаточного опыта. В российском обществе сформировалось стойкое предубеждение против железнодорожных проектов. Критический настрой был так велик, что в 1860-е гг. правительство ввело цензурные ограничения на публикации о железнодорожном деле.

Помимо «Главного общества российских железных дорог» во второй половине 1850-х гг. возникали и другие железнодорожные компании (Общества Риго-Динабургской, Волго-Донской, Московско-Ярославской и Московско-Саратовской железных дорог), однако они испытывали значительные проблемы с реализацией акций и, в итоге, вынуждены были

⁵⁴ Главное общество российских железных дорог // Энциклопедический словарь / Ф.А. Брокгауз, И.А. Ефрон. Т. 8. – СПб., 1893. — С. 783.

обращаться за правительственной поддержкой, чтобы завершить начатые работы. Затруднения упомянутых акционерных обществ со сбором средств были обусловлены не только негативным имиджем железнодорожных проектов, но и общей ситуацией на российском кредитном рынке вследствие избыточного количества в обращении необеспеченных бумажных денег. По замечанию Н.А. Кислинского, сыграли свою роль также опасения, связанные с ожидавшейся крестьянской реформой: некоторые землевладельцы предпочитали вывести имеющиеся у них средства за границу, нежели вкладывать их в отечественные предприятия⁵⁵.

Таким образом, в начале 1860-х гг. развитие российских железных дорог зашло в тупик, несмотря на предпринимаемые правительством меры к его поощрению. Инженер путей сообщения, видный железнодорожный деятель А.И. Дельви́г в своих воспоминаниях приводит высказывание Главноуправляющего путями сообщения К.В. Чевкина, что «лопаты земли не насыпят в полотно железной дороги в России, пока стоимость нашего кредитного рубля не будет восстановлена»⁵⁶.

В 1862 г. П.П. Мельников сменил К.В. Чевкина на посту Главноуправляющего путями сообщения и общественными зданиями. Выдающийся ученый и инженер-практик, один из руководителей строительства Санкт-Петербурго-Московской магистрали, он начал свою деятельность с представления нового, расширенного и уточненного, проекта сети железных дорог. Его план включал пять направлений: южное - от Москвы до Севастополя через Тулу, Орел, Курск и Харьков; восточное – от Орла через Тамбов и Елец до Саратова; западное – от Орла через Витебск на соединение с Риго-Динабургской и Санкт-Петербурго-Варшавской дорогами; юго-западное – от Одессы через Балту, Киев и Чернигов на соединение с западной линией между Брянском и Рославлем; юго-восточное – от Екатеринослава

⁵⁵ Кислинский, Н.А. Указ. соч. – С. 117.

⁵⁶ Дельви́г, А.И. Мои воспоминания. Т. 3. / Бар. А.И. Дельви́г – М.: Моск. публ. и Румянцев. музей, 1913. – С. 203.

вдоль каменноугольной формации до Грушевки, которая уже была соединена с Ростовом-на-Дону 66-верстной дорогой, построенной на средства Войска Донского. Общая протяженность рельсовых путей, предполагаемых к постройке, составляла 4 510 верст⁵⁷. Главной задачей, которую стремился решить П.П. Мельников, было формирование максимально эффективных транспортных связей между добывающими и производящими регионами, пунктами внутреннего и внешнего сбыта. Сеть была в целом одобрена Александром II и Комитетом министров и опубликована в Журнале путей сообщения для проведения общественного обсуждения. Наиважнейшей дорогой предложенной сети, к сооружению которой следовало приступить незамедлительно, была признана южная.

П.П. Мельников был убежденным сторонником постройки железных дорог непосредственным распоряжением правительства за казенный счет. Он полагал, что частные общества руководствуются в своей деятельности прежде всего соображениями о скорейшем получении прибыли, которые не всегда совпадают с соображениями общей пользы. Государство же может пожертвовать сиюминутной выгодой ради общественного блага, поэтому строительство путей сообщения, особенно наиважнейших, распоряжением правительства предпочтительнее частного. Однако эта позиция П.П. Мельникова не совпадала с установкой императора и правительства на всемерное поощрение отечественной «частной предприимчивости» и широкое привлечение иностранных инвестиций.

В июле 1863 г. было принято решение о выдаче концессии на строительство южной железной дороги акционерному обществу, учрежденному английскими банкирами Фрюлингом и Гешеном, Дентом Пальмером и Ко, и др. В силу огромного экономического и стратегического значения, которое придавалось Московско-Севастопольской магистрали, этой

⁵⁷ История железнодорожного транспорта России и Советского Союза. Т. 1: 1836-1917 / Г.М. Фадеев [и др.]; под общ. ред. Е.Я. Красковского, М.М. Уздина. – СПб., М.: ПГУПС, 1994. – С. 85; Исторический очерк развития железных дорог в России с их основания по 1897 г. включительно: Выпуск первый. – СПб.: Тип. МПС, 1898. – С. 118.

компания были предложены беспрецедентные условия. Общество должно было построить дорогу длиной 1 446 верст в течение 6 лет и получало право пользоваться ею на протяжении 99 лет с момента завершения строительства или 105 лет с момента его начала. Право выкупа дороги правительством наступало не ранее 1900 года, то есть через 36 лет, в отличие от 20 лет, принятых для других частных линий. Уставный капитал составлял 22,5 млн. фунтов стерлингов или 140 млн. 625 тыс. металлических рублей, то есть 97 251 руб. на версту – очень большую сумму, как показывал предшествующий практический опыт, однако этот капитал подлежал увеличению, если фактическая стоимость дороги окажется выше и это подтвердится проверкой. На весь капитал давалась гарантия дивиденда в 5% с момента начала строительных работ, кроме того, для содействия скорейшему его сбору, предлагалась премия в размере 20% стоимости акции, которая также обеспечивалась 5% гарантией дохода. Общество получало право использовать войска для осуществления работ и беспошлинно ввозить из-за границы все необходимое для устройства дороги, безвозмездно использовать казенные земли для сооружения линии, разработки угля в Донецком бассейне и реорганизации порта в Севастопольской бухте, причем не только пустопорожние, но и содержащие казенные сооружения. Капиталы, вложенные в устройство каменноугольных шахт, прокладку к ним железнодорожных ветвей и обустройство Севастопольского порта также обеспечивались 5% гарантией дохода. Проект концессионного соглашения предусматривал объявление территории вокруг окончания Московско-Севастопольской магистрали зоной *porto franco* для увеличения грузооборота железной дороги⁵⁸. Невзирая на столь обширные льготы, компания не смогла реализовать акции, и спустя 16 месяцев концессию объявили несостоявшейся. Как метко подметил впоследствии исследователь железнодорожного вопроса А.А. Головачев: «... самая громадность предоставленных обществу

⁵⁸ Исторический очерк развития железных дорог в России с их основания по 1897 г. включительно: Выпуск первый. – СПб.: Тип. МПС, 1898. – С. 108-109.

привилегий заставляла практических людей опасаться и предполагать, нет ли в этом деле каких-нибудь непреодолимых препятствий, если Главное общество отказалось от постройки этой линии, а правительство соглашается на такие обременительные условия»⁵⁹.

Надежды на привлечение иностранного капитала для сооружения наиважнейшей железной дороги не оправдались. В сложившихся обстоятельствах П.П. Мельникову удалось убедить Александра II в том, что для преодоления кризиса в железнодорожном строительстве есть только один путь: в кратчайшие сроки приступить к постройке наиболее необходимых линий средствами казны. Дешевое и качественное производство работ под руководством опытных отечественных инженеров должно было разрушить предубеждения потенциальных инвесторов. Доводы П.П. Мельникова поддержал министр финансов М.Х. Рейтерн, который принадлежал числу наиболее настойчивых проводников идеи частного железнодорожного строительства, но не смог предложить другого варианта выхода из транспортного кризиса. В мае 1864 г. было принято решение на государственные средства проложить рельсовый путь от Москвы до Орла, в июне 1865 г. – продолжить его до Курска.

Здесь необходимо остановиться на причинах, по которым южной линии отдавался приоритет по сравнению со всеми остальными направлениями. Военно-стратегические основания для ее сооружения со времен Крымской войны были очевидны, и, как сказано выше, признавались всеми без исключения, поэтому сосредоточим внимание на экономических преимуществах, которые эта дорога обеспечивала России.

Значение магистрали южного направления для экономики страны в целом и внешней торговли рассматривалось во многих работах с момента возникновения железнодорожного вопроса в России в первой трети XIX в. В частности, учредитель первой в отечественной Царскосельской железной

⁵⁹ Головачев, А.А. Указ. соч. – С. 46.

дороги Ф.А. Герстнер в своей первой записке на имя Николая I в 1835 г. указывал среди других необходимых стране рельсовых путей линию от Москвы до Одессы⁶⁰, в 1838-1839 гг. о магистрали от Москвы в «полуденный край» говорится в «записках» на высочайшее имя Н.Н. Муравьева⁶¹, в 1841 г. А.В. Абаза высказал мнение, что естественным продолжением железной дороги между двумя столицами должна стать линия по направлению Москва – Тула – Орел – Курск – Харьков⁶², в 1844 г. П.П. Мельников включил дорогу от Москвы к портам Черного моря в свой первый проект железнодорожной сети⁶³. Из многочисленных публикаций в прессе необходимо отметить вышедшую в 1856 г., незадолго до принятия решения о создании «Главного общества российских железных дорог», работу известного инженера Д.И. Журавского «О железных дорогах в России». Он всестороннее рассмотрел железнодорожный вопрос с учетом опыта эксплуатации первых российских линий и опорой на богатый статистический материал, привел экономические обоснования первоочередной необходимости южной магистрали и ее оптимального направления⁶⁴.

Региональная производственная специализация России того периода хорошо известна. Промышленность и торговля были сосредоточены в северных и восточных губерниях Европейской части страны. Московская губерния вместе с Костромской, Владимирской, Нижегородской, Казанской и др. составляла так называемый «мануфактурный округ» России. Торговые операции даже в отдаленных от столиц частях империи контролировались, в основном, московскими коммерсантами.

⁶⁰ Первые железные дороги в России // Красный архив. Т. 3 (76). – М.: Государственное социально-экономическое издательство, 1936. – С. 92.

⁶¹ Там же. – С. 124.

⁶² Виргинский, В.С. Возникновение железных дорог в России до начала 40-х годов XIX века / В.С. Виргинский. – М.: ООО «РейлИнфо», 2007. – С. 138.

⁶³ История железнодорожного транспорта России и Советского Союза. Т. 1: 1836-1917 / Г.М. Фадеев [и др.]; под общ. ред. Е.Я. Красковского, М.М. Уздина. – СПб., М.: ПГУПС, 1994. – С. 71.

⁶⁴ Журавский, Д.И. О железных дорогах в России // Русский вестник. – 1856. – №№ 5-6. – С. 417-457.

На юг и юго-восток от Москвы простиралась центральная черноземная полоса – житница России, в которую входили Тульская, Орловская, Курская, Рязанская, Воронежская, Тамбовская губернии. Еще южнее развивалось преимущественно животноводство.

В рассматриваемый период именно в южных регионах находились также наиболее значительные разведанные запасы минерального топлива, необходимого как для развития промышленности, так и для функционирования железных дорог.

Горные заводы Урала исправно работали, но находились в состоянии стагнации: устаревшие способы хозяйствования в сочетании с транспортными проблемами привели к тому, что их продукция не выдерживала качественную и ценовую конкуренцию с английским металлом даже на внутреннем российском рынке, не говоря уже о европейском.

Наибольший объем грузооборота как внутри страны, так и в направлении внешних рынков приходился на долю зерновых культур. В середине XIX столетия хлеб составлял основу российского экспорта. В период с 1848 по 1854 гг. за границу было отправлено 58 млн. 460 тыс. пудов груза, из них 40 млн. составлял хлеб⁶⁵.

Доставка хлеба из районов низовья Волги в Англию через Санкт-Петербург по воде и гужом занимала два года, благодаря железным дорогам этот срок мог сократиться в 3-4 раза. Стоимость доставки четверти хлеба только до Санкт-Петербурга доходила до 11 руб. 57 коп. без учета подвоза к речным пристаням. По расчетам Д.И. Журавского, за эту цену можно было бы перевезти хлеб по железной дороге на 1 480 верст, что значительно превышает расстояние от центра черноземной полосы к Балтийским портам (например, от Курска до Риги через Динабург – 950 верст)⁶⁶.

⁶⁵ Журавский, Д.И. Указ. соч. – С. 435.

⁶⁶ Там же. – С. 427.

В 1844-1850 гг. через Балтийские порты отпускалось 15,8% хлеба, тогда как через Одессу 37,6% и Таганрог 8,2%⁶⁷. Статистические данные свидетельствуют о том, что значение южных портов для хлебной торговли в течение первой половины XIX в. постепенно возрастало. Транспортировка хлебных грузов к ним осуществлялась на волах в те периоды года, когда имелся подножный корм и волы не были заняты на сельскохозяйственных работах, то есть в определенные месяцы весны и осени. Возрастание населения южных регионов и площадей возделываемых земель постепенно ограничивало доступность бесплатного подножного корма и вело к росту стоимости перевозок. Железная дорога значительно расширила бы регион подвоза хлебных и иных экспортных грузов к южным портам, сократила стоимость доставки и обеспечила бы их постоянную загрузку.

Несмотря на приведенную статистику, многие экономисты склонялись к тому, что по ряду причин, среди которых наиболее значимая - стоимость фрахта, более низкая в Балтийских портах по сравнению с южными, развитие хлебного экспорта предпочтительнее было бы осуществлять через Балтику. Для достижения этой цели формирование эффективных транспортных связей юга России с северными и западными регионами страны приобретало еще большее значение. Соединение южных губерний с Москвой должно было обеспечить подвоз продовольственных товаров и сырья к столицам для их собственного потребления и для отправки за границу через Санкт-Петербургский порт. Кроме того, из черноземного центра, например, из Курска или Орла, целесообразно было проложить прямой рельсовый путь к Рижскому и Либавскому портам. В обратном направлении осуществлялось бы движение промышленных «произведений» «мануфактурного округа» и импортных товаров в сельскохозяйственные регионы.

Несовершенство путей сообщения было причиной того, что стоимость доставки товаров к местам обработки и потребления приводила к

⁶⁷ Там же. – С. 429.

многократному их удорожанию. В 1850-е годы пшеница из Балтийских портов доставлялась в Англию, по ценам несколько высшим, а из Черноморских портов по ценам несколько низшим, нежели из США. Таким образом, конкурентное преимущество России в международной хлебной торговле напрямую зависело от сокращения сроков и стоимости перевозки грузов к портам, о чем весьма образно сказал Д.И. Журавский в своей статье: «Жизненный вопрос нашей хлебной торговли есть время и цена доставки хлеба к портам»⁶⁸.

Необходимо принимать во внимание и то, что российская внешняя торговля в то время была ориентирована на вывоз грубого сырья. Совершенствование путей сообщения должно было не только облегчить традиционный сырьевой экспорт, но и вывести внешнюю торговлю на новый качественный уровень через стимуляцию отечественного промышленного производства за счет повышения оборота капиталов, распространения образования, формирования гибкого рынка рабочей силы и проч., а также за счет облегчения транспортных связей между уже сложившимися центрами добычи сырья, производства сельхозпродукции и центрами их обработки. Учитывая огромный потенциал развития российской экономики, можно было не сомневаться, что сотни тысяч рабочих рук, занятых в перевозках, найдут себе применение в производящих отраслях. (В своих рассуждениях мы исходим из того, что в рассматриваемый период вопрос об освобождении крестьян от крепостной зависимости, которая сдерживала формирование новой системы хозяйствования, был фактически делом решенным).

В ситуации многолетнего бюджетного дефицита и избытка в обращении необеспеченных бумажных денег вопрос успешного экспорта, который, выражаясь языком того времени, приносил «звонкую монету», имел первостепенное значение для достижения финансовой стабильности. Однако

⁶⁸ Там же. – С. 435.

для внутреннего рынка скорейшее формирование сети железных дорог было не менее важным.

Торговое движение хлебных грузов для внутреннего потребления составляло в середине XIX столетия около 9 млн. четвертей (1,9 млн. куб. м) в год и в 2-3 раза превышало объемы внешней торговли. Бедствием для России была невозможность своевременно переместить излишки продовольствия из плодородных губерний в зоны рискованного земледелия, что приводило к чрезвычайной разнице в ценах. Так, в 1843 г. в южных губерниях куль ржаной муки стоил в пределах 1 руб. 20 коп., а в Эстляндской губернии цена на рожь составила 7 руб. за аналогичное количество, зерно ввозили из-за границы. В 1845 г. при неурожае в Псковской губернии четверть ржи стоила до 10 руб. серебром, а в Орле и Мценске в 600 верстах от Пскова 1 руб. 40 коп. за четверть. В 1855 г. в Виленской губернии цена на рожь была 15 руб. 60 коп., на пшеницу до 20 руб. за четверть, тогда как на расстоянии 750 верст в Курске 4 руб. 95 коп. и 6 руб. соответственно. «При разнице в 14 рублей серебром на четверть можно было бы подвозить ее [по железной дороге] не за 750, а даже за 6 000 верст», - пишет Д.И. Журавский⁶⁹. При этом население хлебных районов страдало от невозможности реализовать свою продукцию. В конце 1850-х гг. в Орловской губернии из-за трудностей вывоза скопилось до 80 млн. пудов непроданного хлеба⁷⁰.

Анонимный автор статьи о железнодорожном деле в февральском номере «Современника» за 1856 г. исчерпывающе охарактеризовал ситуацию, сложившуюся на внутреннем рынке России: «...при теперешнем недостатке внутренних сообщений, ... когда в хлебобордных губерниях юга и юго-востока, хлеб в таком изобилии, что от неимения сбыта цена на него не вознаграждает труд земледельца, тогда в других губерниях запада и северо-запада люди нередко терпят недостаток в хлебе; обильные рудники каменного угля и

⁶⁹ Там же. – С. 432.

⁷⁰ Ермаков, К.А. История строительства Московско-Курской железной дороги (1864-1868): диссертация ... кандидата исторических наук: 07.00.00. – Л., 1970. – С. 141.

пространные леса в одних частях государства остаются бесплодным богатством, между тем, как другие части не могут достигнуть до надлежащего развития свойственной им мануфактурной или заводской промышленности от недостатка топлива. Рабочий класс вынужден оставлять места жительства, где среди изобилия произведений земли, он не находит им сбыта и теряет драгоценное время в дальних переходах, к центрам больших населений или к судоходным путям, чтобы снискать несколько денег на уплаты своих повинностей. Наконец, сбыт произведений за границу доступен только частям государства, прилежащим к портам или к главным линиям водных сообщений; другие же, и между ними самые плодородные губернии, лишены этого преимущества...»⁷¹. Нет смысла говорить, какие выгоды для населения всех регионов страны должно было принести создание эффективной транспортной системы.

Скажем несколько слов о хозяйственных особенностях района, по которому непосредственно пролегла Московско-Курская железная дорога. Линия прошла по территории четырех губерний: около 100 верст – по Московской, 200 верст – по Тульской, 140 верст по Орловской и 60 верст по Курской.

В середине XIX в. Москва являлась торгово-промышленным центром всей России, ученый-экономист В.П. Безобразов именовал ее «главным жизненным центром в промышленном и коммерческом отношениях». По данным на 1863 г., в Московской губернии насчитывалось 1 027 фабрик. В 1871 г. 30% населения региона проживало в городах. Земледелие было малопродуктивным, поэтому под злаковые культуры распахивалось 290,7 тысяч десятин земли, то есть менее 10% территории губернии⁷². Слабо развитое сельское хозяйство не обеспечивало потребностей Москвы и губернии в продуктах питания и промышленном сырье. Таким образом,

⁷¹ Соображения касательно устройства железных дорог в России // Современник. – 1856. – № 2. – С. 108.

⁷² Ермаков, К.А. Указ. соч. – С. 132.

активный ввоз в Москву самых разнообразных грузов со всех направлений был обусловлен как ее собственными потребностями, так и ее ролью центра всероссийского обмена. Транспортная ситуация в Московской губернии была относительно благополучной: к середине 1860-х гг. она располагала, помимо водных путей, шоссе в направлении Санкт-Петербурга, Брест-Литовска, Нижнего Новгорода, Рязани, Ярославля и Харькова и железнодорожными линиями до Санкт-Петербурга, Нижнего Новгорода, Рязани и Сергиева Посада.

Тульская губерния находилась на границе промышленного и сельскохозяйственного районов страны. С древних времен Тула являлась российским центром «железодельного» производства, но после возникновения металлургических предприятий на Урале сосредоточилась на производстве огнестрельного оружия. В губернии имелись железные рудники, обеспечивавшие сырьем промышленность города. В то же время большая часть населения губернии – 96% - проживала в сельской местности и занималась земледелием. Выращивались, преимущественно, рожь, гречиха, овес и технические культуры. В губернии развивались предприятия по переработке сельскохозяйственной продукции: свеклосахарные, винокуренные, крахмальные заводы. Продукция губернии поставлялась, в основном, в Москву⁷³.

Орловская и Курская губернии были чисто земледельческими, под земледелие было занято 80% производительного пространства, кроме того, разводили крупный рогатый скот. Промышленность была не развита, имелись только мелкие предприятия по переработке сельхоз сырья. Продукция этих губерний поставлялись помимо Москвы в неплодородные районы запада и северо-запада страны⁷⁴.

Пути сообщения в Тульской, Орловской и Курской губерниях были крайне неудовлетворительны. Доставка грузов от Орла до Москвы водным

⁷³ Там же. – С. 134-135.

⁷⁴ Там же. – С. 135-136.

путем по разным источникам занимала от четырех недель до двух с половиной месяцев. Причем судоходный период был очень коротким в связи с мелководьем Оки в этом регионе. Две другие относительно крупные реки – Зуша в Орловской губернии и Упа в Тульской – были судоходны на очень коротких участках и не имели существенного значения для транспортировки грузов.

Дороги с твердым покрытием появились в этих губерниях только после 1850 г.: в середине 1850-х через них прошло Московско-Харьковское шоссе, а в 1861 г. через Тулу пролегло Воронежское шоссе. Кроме них имелись лишь грунтовые и проселочные пути, в отдельные периоды года практически непроходимые.

И без того затруднительная ситуация с транспортировкой предназначенной к продаже продукции региона еще более осложнилась в 1860-х гг. Во-первых, после крестьянской реформы заметно возросла стоимость гужевых перевозок, так что цена реализованных товаров не покрывала затрат на доставку их к местам сбыта. Во-вторых, после ввода в эксплуатацию Московско-Нижегородской и Московско-Рязанской железных дорог Москва стала получать более дешевый, вследствие снижения транспортных издержек, хлеб из юго-восточных районов Черноземья, и продукция Тульской, Орловской и Курской губерний лишилась значительной части рынка сбыта. Экономика региона находилась на грани упадка, поэтому вопрос о соединении его с другими частями России принял жизненно важное значение.

Важно отметить, что в условиях развития железнодорожного транспорта и изменения, вследствие этого, значения водных сообщений, район Орла и Курска идеально подходил на роль транспортного центра Европейской России: «Орловская губерния представляется, с первого взгляда, удобным местом для связи линий железных дорог между собою: так как она имеет довольно центральное положение, если принять в соображение все производительное пространство южной и средней России, со включением

заводской и мануфактурной промышленности; из этого центра линии естественно направляются на север к Москве, через Тулу и Каширу; на юг к Черному морю, через Курск и Харьков, касаясь Днепра выше и ниже порогов и простираясь до Черного моря с ветвью к каменноугольным копям бассейна Донца; на восток до Саратова, с дорогой между Волгою и Доном, и на запад до Динабурга (имея в виду, что продолжение дороги до Балтийского моря у Риги уже предпринимается компанией рижского купечества)»⁷⁵.

Таким образом, вопрос об общем желательном направлении Московско-Курского участка южной дороги к моменту начала строительства был неоднократно подвергнут общественному обсуждению и, в целом, решен. Дорога должна была пройти по густонаселенным территориям центральной России и соединить четыре важных в экономическом отношении крупных губернских центра: Москву, Тулу, Орел и Курск, каждый из которых в дальнейшем должен был стать развитым транспортным узлом. Дорога планировалась, в первую очередь, для транспортировки большого количества грузов в обоих направлениях, однако пассажирское движение также ожидалось активное. При сооружении объектов железнодорожной инфраструктуры учитывалась возможность использования линии для поездок членов императорской семьи. Также создавались необходимые условия на случай переброски войск. Помимо решения, собственно, транспортных задач, сооружение Московско-Курской дороги должно было разрушить негативные стереотипы о железнодорожном деле в России и явить отечественным и иностранным предпринимательским кругам пример эффективного и экономичного сооружения рельсовых путей, создания качественной, представительной и имеющей потенциал развития железнодорожной инфраструктуры. Указанные факторы предопределили особенности проектирования линии, выработку планировочных решений станций и архитектурный образ станционных построек.

⁷⁵ Соображения касательно устройства железных дорог в России // Современник. – 1856. – № 2. – С. 112-113.

1.2. Природные особенности территории прохождения Московско-Курской железной дороги и трассировка линии

Условия местности пролегания железной дороги имеют решающее влияние на сложность проектных и строительных работ и, как следствие, на стоимость ее сооружения. В этом отношении выбор оптимального направления Московско-Курской железной дороги представлял большие трудности для инженеров-проектировщиков.

В «Путеводителе по Московско-Курской железной дороге» 1905 года издания сказано, что окружающий рельеф «при проезде по ней, на первый взгляд, представляется нам крайне однообразным, тогда как на самом деле он довольно сложен»⁷⁶. Действительно, на территории Московской губернии дорога проложена по холмистой местности с перепадами высоты в пределах от 105 до 239 м над уровнем моря и реками, текущими в глубоких долинах. Далее линия проходит по Среднерусской возвышенности. Рельеф этого края представляет собой «холмистую равнину, капризно изрезанную многочисленными и нередко сильно углубленными речными долинами, а также глубокими и длинными оврагами»⁷⁷. Специфическая особенность оврагов Среднерусской возвышенности, обусловленная качествами грунта, – разрастание и изменение их конфигурации в достаточно короткие промежутки времени, что выдвигает особые требования к искусственным сооружениям железной дороги и их обслуживанию.

Почвы на значительной части трассы – суглинки, пески и лёсс – рыхлые и легко размываемые, они вызывали значительные затруднения не только на этапе сооружения дороги, но и при ее эксплуатации, так как требовали регулярных усилий по поддержанию железнодорожного полотна в

⁷⁶ Путеводитель по Московско-Курской железной дороге. – М.: Упр. Моск.-Кур., Нижегород. и Муром. ж. д., 1905. – С. 34.

⁷⁷ Там же. – С. 35.

исправности. Именно эта особенность грунта в сочетании с ливневыми дождями небывалой силы привела к скорому размытию полотна и стала причиной одной из самых известных железнодорожных катастроф в истории России – Кукуевской, которая произошла 30 июля 1882 г. недалеко от станции Бастыево Московско-Курской железной дороги.

Таким образом, в связи с географическими особенностями местности, трассировка линии представляла определенную сложность: территория, по которой проходила дорога, была пересеченной, имела множество естественных преград и грунты, предрасположенные к образованию осыпей и пучин.

Ход и технические вопросы строительства Московско-Курской дороги достаточно подробно освещены в диссертационном исследовании К.А. Ермакова «История строительства Московско-Курской железной дороги» 1971 г. на основании изучения большого массива архивных материалов. На этот источник мы, в основном, опирались при нижеследующем кратком описании изысканий линии.

Первые изыскательские работы для постройки южной железной дороги проводились в 1854-1856 гг., и были спровоцированы ходом Крымской кампании. В то время планировалось построить на средства казны магистраль в 1270 верст, которая охватила бы все значимые центры юга империи, по направлению Москва – Кашира – Тула – Орел – Фатеж – Курск – Обоянь – Харьков – Полтава – Кременчуг – Елизаветград – Ольвиополь – Одесса⁷⁸. Общее руководство изысканиями осуществлял П.П. Мельников, а работу по отделениям возглавили: Д.И. Журавский – от Москвы до Орла, В.А. Киприянов – от Орла до Харькова, фон Пален – от Харькова до Кременчуга, В.С. Семичев – от Кременчуга до Одессы. Для данного исследования представляют интерес работы по первым двум отделениям.

⁷⁸ История железнодорожного транспорта России и Советского Союза. Т. 1: 1836-1917 / Г.М. Фадеев [и др.]; под общ. ред. Е.Я. Красковского, М.М. Уздина. – СПб., М.: ПГУПС, 1994. – С. 76.

Изыскатели столкнулись с большими трудностями, так как доступные на тот момент картографические материалы были неполными и неточными, в частности, топографическая съемка местности в Орловской губернии вообще никогда не проводилась, за исключением ближайших окрестностей города Орла, множество таких участков было также в Тульской и Курской губерниях. Работы финансировались исключительно медленно, инженеров было выделено мало – по 5 человек на отделение, но несмотря на это на каждом отрезке нивелировочные работы велись в объеме, значительно превышающем окончательную протяженность трассы с тем, чтобы выявить оптимальные с точки зрения строительства и эксплуатации варианты. Например, для прокладки участка Москва – Орел было нивелировано 800 верст, приблизительно вдвое больше протяженности пути⁷⁹. В течение двух летних сезонов 1855 и 1856 гг. полевые изыскания были проведены и по их итогам составлен проект дороги.

Линия от Москвы до Курска имела протяженность 490 верст. Важной особенностью проекта было то, что она проходила в 40 верстах западнее Орла по причине сильного пересечения местности в районе города. Предложенный вариант позволял значительно сократить объем земляных работ. Трасса была спланирована с минимальным уклоном – в одну тысячную, по примеру Санкт-Петербурго-Московской магистрали, что наряду с особенностями территории обусловило очень высокий объем земляных работ и поперстную стоимость около 88,5 тыс. руб. Построить дорогу между Москвой и Курском планировалось за 10 лет⁸⁰. По всем показателям: тщательности проектных работ, высокому качеству проектируемого рельсового пути, значительной поперстной стоимости и срокам строительства, Московско-Курская дорога была сопоставима с другими отечественными линиями, выполнявшимися в николаевское время распоряжением правительства – Санкт-Петербурго-

⁷⁹ Ермаков, К.А. Указ. соч. – С. 108.

⁸⁰ Там же. – С. 109, 112.

Московской и Петербурго-Варшавской (до передачи ее «Главному обществу»).

В 1857 г. строительство южной магистрали было поручено «Главному обществу российских железных дорог», которому предоставили все имеющиеся проектные материалы. Французские инженеры общества предложили провести линию от Москвы до Тулы через Коломну и Зарайск, что удлиняло ее на 50 верст, но позволяло обойти значительное количество естественных препятствий. Проект был отклонен Главным управлением путей сообщения на основании того, что в этом случае осложнялась эксплуатация дороги.

Следующий проект «Главного общества» подразумевал устройство дороги к Орлу через Калугу на расстоянии более 100 верст от Тулы, важного военно-промышленного центра. У этого варианта нашлось немало сторонников и среди русских инженеров. Он вызвал горячую дискуссию в Главном управлении путей сообщения, но мнение о необходимости включить Тулу в систему железнодорожных сообщений возобладало. Как уже говорилось в первом разделе данной главы, «Главное общество» в 1861 г. было освобождено от обязательств по сооружению железной дороги южного направления, не приступив к строительству.

В 1863 г. по инициативе П.П. Мельникова изыскания по линии возобновились, в теплый сезон этого года были составлены предварительные планы и продольный профиль пути. В 1864 г., после принятия решения о строительстве магистрали распоряжением правительства, полевые работы между Москвой и Орлом были продолжены. Изыскания на участке Москва – Тула возглавил инженер И.П. Павловский, на участке Тула – Орел – инженер А.И. Фалевич. Все предшествующие наработки были ими использованы, поэтому изыскания обошлись очень недорого: 43 руб. на версту на участке от Москвы до Тулы и 61 руб. на версту между Тулой и Орлом⁸¹.

⁸¹ Там же. – С. 123.

Напомним, что в то время вопрос сокращения издержек при сооружении Московско-Курской железной дороги имел принципиальное значение. С целью уменьшения стоимости линии проводилась тщательная работа по сравнению возможных вариантов ее прохождения. Только на дистанции между Москвой и Тулой была исследована трасса общей протяженностью 408 верст, тогда как окончательная длина пути составила 180⁸².

Изыскания на участке Орел – Курск проводились в 1865 г. под руководством В.О. Керсновского. Наибольшую сложность на этом этапе составило проектирование подходов к Орлу по причине особой сложности рельефа в окрестностях города.

Результатом двухлетней работы по изысканиям трассы стало значительное сокращение объемов земляных работ, что является важнейшим фактором снижения затрат при устройстве рельсовых путей. По проекту дороги, составленному инженерами ведомства путей сообщения, объем земляных работ на линии между Москвой и Орлом должен был составить 2112000 куб. сажень, тогда как «Главное общество российских железных дорог» планировало переместить 2221990 куб. сажень грунта только на участке Москва – Тула. Объем земляных работ на участке Орел – Курск по новому проекту был сокращен примерно на одну пятую, по сравнению с расчетами «Главного общества»⁸³.

Чтобы снизить строительные издержки, пришлось отчасти поступиться удобством эксплуатации. Руководящий уклон был установлен в восемь тысячных, в отличие от пяти-шести тысячных, допущенных на построенных ранее в России дорогах. На горизонтальные участки приходилось только 140 из 508 верст общего протяжения пути, при этом около половины подъемов имели максимальный уклон. Кривые допускались радиусом от 300 (в

⁸² Там же. – С. 121.

⁸³ Там же. – С. 126-127.

исключительных случаях) до 1 000 саженой и составляли 20% длины линии – хороший показатель, с учетом особенностей местности⁸⁴.

Главным показателем экономической эффективности при сооружении железных дорог являлась средняя цена одной версты (поверстная стоимость), в которую закладывалось не только устройство полотна, но и строительство всех необходимых производственных и гражданских объектов. Относительно сложные и непредсказуемые природные условия в районах прохождения Московско-Курской железной дороги потребовали вложения значительных денежных и человеческих ресурсов в изыскания и сооружение рельсового пути, вследствие чего архитектурное проектирование велось в рамках жестких финансовых ограничений. Это обстоятельство оказало значительное влияние как на выбор строительных материалов и технологий, так и на художественные решения инфраструктурных объектов линии.

1.3. Основные этапы строительства и развития Московско-Курской железной дороги с 1864 по 1917 гг.

П.П. Мельников форсировал начало строительства, добившись этого права уже в летний сезон 1864 г., до объявления несостоявшейся концессии английского акционерного общества на устройство дороги Москва – Севастополь, при условии, что в случае успешного размещения ценных бумаг, все произведенные работы передадут ей по номинальной стоимости. Начальником работ был назначен В.С. Семичев, который имел большой опыт, полученный при сооружении многих строившихся в середине XIX столетия в России шоссейных и рельсовых путей. В частности, он руководил одним из отделений при строительстве Санкт-Петербурго-Московской магистрали в 1842-1851 гг., участвовал в разработке проекта южной линии в 1854-1856 гг. В.С. Семичев пользовался большим доверием П.П. Мельникова. Помощником

⁸⁴ Там же. – С. 120, 125-126.

начальника работ стал опытный инженер А.И. Фалевич, возглавлявший изыскания между Тулой и Орлом.

«В видах удешевления, облегчения и ускорения постройки» П.П. Мельников предложил внести изменения в правила ведения казенных работ, пока, в исключительном порядке, для Московско-Курской железной дороги. Он предлагал значительно расширить полномочия начальника работ, а через него и начальников отделений, освободить их от согласований всех, особенно мелких, вопросов с руководством в столице, упростить техническую и финансовую отчетность, но при этом возложить на них полную ответственность за результат. В ходе рассмотрения предложение П.П. Мельникова было значительно скорректировано, удалось добиться лишь незначительных уступок: некоторого расширения полномочий начальника работ в технических вопросах и права утверждать подряды до 10 000 руб. Также впервые в российской практике было предусмотрено материальное поощрение исполнителей за получение экономии при строительстве: если будет обеспечена стоимость версты дороги ниже 45 000 кредитных руб. (за исключением расхода на рельсы и подвижной состав), то, по представлению начальника работ, 10% от полученного сбережения полагалось в награду строителям, добившимся сокращения издержек⁸⁵.

Линию разделили на строительные отделения: Москва – Серпухов, Серпухов – Тула, Тула – Скуратово, Скуратово – Орел. Их возглавили инженеры И.П. Павловский, Н.П. Хлуднев, барон Р.А. Штейнгель и В.А. Титов соответственно. Несколько позже, весной 1865 г., появилось пятое отделение Орел – Курск. Работами по нему руководил производивший на этом участке изыскания инженер В.О. Керсновский. Первые четыре отделения подразделялись на четыре строительные дистанции каждое, в пятом отделении, самом протяженном, было пять дистанций. Кроме того, особое

⁸⁵ Головачев, А.А. Указ. соч. – С. 49; Исторический очерк развития железных дорог в России с их основания по 1897 г. включительно: Выпуск первый. – СПб.: Тип. МПС, 1898. – С. 114.

Городское отделение под руководством инженера П.П. Грека осуществляло работы на территории Москвы, в первую очередь сооружение соединительной ветви Московско-Курской магистрали с Николаевской и Нижегородской железными дорогами⁸⁶.

Земляное полотно Московско-Курской дороги отсыпалось под два пути шириной 4,6 сажень, верхнее строение устраивалось в один путь⁸⁷. Строительство продвигалось медленно, по мере выделения средств из казны. Долго и трудно решались вопросы с приобретением рельсов, креплений и прочих металлических изделий, оборудования для водоснабжения и подвижного состава. Заказы размещались, преимущественно, за рубежом, причем на разных заводах, так как ни одно предприятие не могло выдать требуемые объемы продукции в установленные на сооружение дороги краткие сроки, еще более сократившиеся из-за задержек финансирования. В отдельные периоды эти затруднения приводили к приостановке строительных работ и отсрочке начала движения на практически готовых участках. Металлические фермы мостов изготавливались в России на заводе подрядчика А.Е. Струве из английского железа.

В районе прокладки дороги остро не хватало строительных материалов хорошего качества. Так, на протяжении практически всей линии в относительной близости от нее имелись каменоломни, однако добывались в них известняки и песчаники, а более прочных и надежных пород, таких как гранит, в регионе не было. Подвоз их издалека стоил очень дорого, поэтому из соображений экономии в облицовке каменных искусственных сооружений – труб и опор мостов – использовались местные породы камня, которые со временем подвергались выветриванию и требовали регулярного обновления⁸⁸.

Начиная со второй половины 1870-х гг., в Московской губернии в непосредственной близости от Московско-Курской железной дороги активно

⁸⁶ РГИА. Ф.219. Оп. 1. Д. 341. Л. 53-55, 68, 101.

⁸⁷ Ермаков, К.А. Указ. соч. – С. 126.

⁸⁸ РГИА. Ф. 350. Оп. 29. Д. 1. Л. 54

развивалось промышленное производство цемента в г. Подольске и кирпича в окрестностях Царицыно. Однако в период строительства магистрали эта деятельность была сосредоточена в руках мелких кустарных производителей, не обеспечивавших надлежащего качества продукции. Требования к качеству используемых материалов и исполнению работ были детально прописаны в договорах подряда, поэтому в отдельных случаях подрядчики вынуждены были устраивать собственные кирпичные заводы в непосредственной близости от сооружаемых ими объектов, а после окончания строительства их демонтировать. Именно таким образом возведены здания Серпуховской станции II класса подрядчиком А.Е. Струве⁸⁹.

В некоторых случаях низкое качество доступных материалов вызывало изменение проекта. Так, при строительстве виадука через р. Скнигу на 101-й версте дороги запроектированная первоначально кирпичная кладка была, вследствие непрочности местного кирпича, заменена бутовой кладкой с облицовкой из тесаного камня «до горизонта высоких вод», несмотря на удорожание по этой причине и без того чрезвычайно сложного и дорогостоящего объекта⁹⁰.

Строительный лес относительно свободно можно было получить на протяжении дороги до Серпухова, а к югу от Оки лесистая местность постепенно сменялась лесостепью и степью. Особые затруднения с приобретением строительных материалов возникли при сооружении Орловско-Курского участка дороги: во-первых, эта местность, в силу природно-географических особенностей, была наименее обеспечена необходимыми ресурсами, во-вторых, начало сооружения частными обществами Орлово-Витебской и Курско-Киевской железных дорог вызвало в регионе значительное повышение спроса на строительные материалы и, как следствие, заметный рост цен.

⁸⁹ ЦГА Москвы. Ф. 413. Оп. 5. Д. 29. Л. 39-40.

⁹⁰ ЦГА Москвы. Ф. 413. Оп. 4. Д. 90. Л. 48.

Открытие движения происходило по мере готовности участков. Дорога вводилась в эксплуатацию с некоторыми недоделками, но это было осознанным решением и соответствовало практике, широко распространенной в Европе и США. Начало движения до полного завершения работ, с одной стороны, позволяло уменьшить строительные издержки благодаря подвозу материалов по открытым участкам пути, с другой стороны, сокращало срок окупаемости дороги. Между Москвой и Серпуховом рабочее грузовое движение началось летом 1866 г., а регулярное пассажирское движение открылось 17 ноября того же года. В Москве поезда отходили от временной пассажирской платформы на 4-й версте линии, так как к сооружению вокзала только приступили⁹¹.

Движение на участке Москва – Тула началось 5 ноября 1867 г., в тот же период открылось рабочее движение между Тулой и Курском: по дороге доставляли материалы для Орлово-Витебской и Курско-Киевской линий. Наладили также транспортировку хлебных грузов в направлении Москвы. В сентябре 1867 г. по дороге совершил поездку император Александр II⁹².

Регулярная эксплуатация Тульско-Орловского участка началась 15 августа 1868 г., 7 сентября того же года между Москвой и Курском открылось регулярное пассажирское сообщение, а с 16 сентября – товарное⁹³.

Протяженность дороги от оси пассажирского здания в Москве до оси пассажирского здания в Курске составила 502,26 версты, полная же длина вместе с московскими соединительными ветвями – 507,96 версты⁹⁴.

Для устранения недоделок и усовершенствования магистрали после ввода ее в эксплуатацию было создано временное строительное управление, которое действовало до 1871 г. В этот период был уложен второй путь от Москвы до станции Сергиево в Тульской губернии, построены полустанции, завершены каменные пассажирские и производственные здания.

⁹¹ Ермаков, К.А. Указ. соч. – С. 182-183.

⁹² Там же. – С. 192, 195-196.

⁹³ Там же. – С. 197.

⁹⁴ РГИА. Ф. 350. Оп. 29. Д. 1. Л. 4

В докладе императору по итогам строительства П.П. Мельников сообщил: «Московско-Курская железная дорога, построенная весьма капитально, при значительных станционных зданиях и большом мосте через р. Оку обошлась ... в 62 тысячи [кредитных] рублей с версты»⁹⁵. К.А. Ермаков отмечает, что доклад П.П. Мельникова послужил источником для большинства последующих исследователей, и указанная цифра прочно закрепилась в отечественных трудах по истории железнодорожного дела. Однако он состоялся до того, как были подведены окончательные итоги, которые согласно ведомости окончательных счетов оказались еще более удовлетворительными, – поверстная стоимость Московско-Курской железной дороги составила 60 348 руб.⁹⁶. При этом некоторое влияние на расчет средней стоимости оказала дороговизна 7-верстной московской соединительной ветви. С учетом стоимости отчуждения земель, каменного моста через Язу, реконструкции прилегающих улиц и соединения ее с ветвью от Нижегородской к Николаевской дороге она обошлась в 150 763 руб. за версту⁹⁷.

Уже в 1869 г. – в первый год эксплуатации – по Московско-Курской железной дороге было перевезено около 1 млн. пассажиров и 40 млн. пудов грузов. Валовый доход за этот год составил 5,7 млн. руб., а к 1872 г. достиг 7,9 млн. руб. Для сравнения: валовый доход дороги Санкт-Петербург – Москва в эти годы колебался между 16,4 и 17,5 млн. руб., а она занимала по этому показателю второе место в Европе⁹⁸. В последующие годы Московско-Курская дорога входила в число наиболее успешных в России по экономическим показателям.

Таким образом, две главные задачи, поставленные П.П. Мельниковым, были решены. Во-первых, долгожданная магистраль южного направления

⁹⁵ Исторический очерк развития железных дорог в России с их основания по 1897 г. включительно: Выпуск первый. – СПб.: Тип. МПС, 1898. – С. 112.

⁹⁶ Ермаков, К.А. Указ. соч. – С. 202.

⁹⁷ Там же. – С. 62.

⁹⁸ Головачев, А.А. Указ. соч. – С. 106; Ермаков, К.А. Указ. соч. – С. 206.

была построена. Во-вторых, удалось доказать, что сооружение железных дорог в России может быть экономичным. Этот пример в сочетании с программой предоставления государственных льгот частным железнодорожным компаниям привел к впечатляющему результату: в конце царствования Александра II, в 1880 году, Россия располагала уже 21 155 верстами рельсовых путей⁹⁹.

Как и планировалось, в течение короткого времени вокруг Московско-Курской дороги сформировалась сеть новых магистралей и так называемых питательных ветвей. Крупные станции дороги превратились в узловые.

Так, в 1866-1870 гг. построена Курско-Киевская железная дорога, движение открывалось по участкам, начиная от Курска с 1868 г. В 1893 г. в связи с сооружением линии Курск – Воронеж, дорога реорганизована в Киево-Воронежскую, а еще через два года переименована в Московско-Киево-Воронежскую.

В 1869 г. открылось движение на всем протяжении Курско-Харьково-Азовской железной дороги. В 1895 г. она была объединена с Лозово-Севастопольской и Джанкой-Феодосийской дорогами и получила название Курско-Харьково-Севастопольская, а позднее вошла в состав Южных железных дорог.

Станция Курск Московско-Курской железной дороги располагалась в пяти верстах от центра города, в 1874-1878 г. была проложена городская железнодорожная ветка – первая в России – и открыта товарно-пассажирская станция Курск-город.

В 1868 г. введена в строй Орлово-Витебская дорога, которая в 1895 г. вошла в состав Риго-Орловской дороги после объединения с Риго-Двинской (ранее Риго-Динабургской) и Двинско-Витебской линиями. В 1869-1870 гг. построена и по участкам открылась Орлово-Грязская железная дорога. В 1893

⁹⁹ Радциг, А.А. Влияние железных дорог на сельское хозяйство, промышленность и торговлю / Исслед. Антона Радцига. – СПб.: Деп. ж. д. М-ва пут. сообщ., 1896. – С. 252.

г. после объединения с Грязе-Царицынской и другими линиями она вошла в состав Юго-Восточных железных дорог.

В 1874 г. через станцию Тула Московско-Курской железной дороги прошла Ряжско-Вяземская железная дорога. В 1890 году она стала частью Сызрано-Вяземской магистрали после объединения с Ряжско-Моршанской и Моршанско-Сызранской линиями.

В 1900 г. от станции Царицыно проведена однопутная соединительная ветвь длиной 4 км к станции Бирюлёво Павелец-Московской линии Рязанско-Уральской железной дороги.

В 1916 г. в состав Московско-Курской дороги была передана Московская окружная железная дорога, ранее, с момента открытия в 1907 г., находившаяся в управлении Николаевской дороги.

Сразу же после ввода Московско-Курской дороги в эксплуатацию возник вопрос о продаже линии частному обществу. Это решение было вызвано, с одной стороны, общим направлением экономической политики рассматриваемого периода, ориентированной на активное поощрение частного предпринимательства, с другой стороны, острым дефицитом государственного бюджета, вынуждавшего правительство стремиться к немедленному возврату вложенных средств. В 1871 г. дорогу уступили на 81 год компании московских капиталистов во главе с П.Ф. Чижовым¹⁰⁰. П.П. Мельников, который в 1869 г. был уволен от должности министра путей сообщения, но оставался членом Государственного совета и Комитета железных дорог, решительно возражал против передачи в частные руки единственной на тот момент государственной линии. Он полагал, что по истечении срока окупаемости Московско-Курская дорога, учитывая ее выгодное направление и активное строительство примыкающих к ней новых магистралей, будет приносить в казну значительный стабильный доход. Помимо этого П.П. Мельников обращал внимание комитета министров на

¹⁰⁰ Устав общества Московско-Курской железной дороги: утвержден 21 мая 1871 года. – Москва: Тип. А.И. Мамонтова и Ко, 1880. – С. 3-4.

нематериальные выгоды казенной эксплуатации: как и случае с сооружением линий, это должно было обеспечить получение практического опыта и данных, необходимых для контроля за деятельностью частных железнодорожных компаний. Мнение П.П. Мельникова не было принято во внимание, так как противоречило общему направлению государственной политики в сфере железнодорожного дела, направленной на скорейшее формирование системы рельсовых сообщений за счет частных инвестиций.

В конце 1870-х годов наряду с достоинствами концессионной системы сооружения и эксплуатации железных дорог стали выявляться и ее недостатки. Предприниматели, получившие значительные выгоды, как правило, уже на этапе строительства линий и защищенные правительственной гарантией дохода, в период эксплуатации не имели личной заинтересованности в рациональном ведении дорожного хозяйства. В начале 1880-х гг. абсолютное большинство железных дорог в России было убыточно и обременяло казну значительными приплатами по гарантии. Это обстоятельство, наряду с военно-стратегическими соображениями и требованиями безопасности движения, стало причиной поворота железнодорожной политики в сторону усиления государственного регулирования отрасли и постепенного возвращения к строительству и эксплуатации дорог распоряжением правительства. Начался процесс выкупа в казну частных железнодорожных линий.

Однако судьба Московско-Курской дороги в годы ее нахождения в частном управлении сложилась вполне благополучно. Ф.В. Чижов, который возглавил правление дороги после ее покупки, был не только успешным коммерсантом, но и выдающимся общественным деятелем, много сделавшим для развития отечественного предпринимательства, человеком с убеждениями государственника. Он входил в число учредителей Московского купеческого банка и Московско-Ярославской железной дороги, которая выгодно выделялась на общем фоне образцовой эксплуатацией. Возможно, именно репутация Ф.В. Чижова склонила правительство к выбору возглавляемой им

группы московских купцов в качестве покупателя Московско-Курской линии, хотя предложение их конкурентов было более привлекательным с финансовой точки зрения. На протяжении всего периода своей деятельности общество Московско-Курской железной дороги получало стабильную прибыль от эксплуатации и исправно выплачивало правительству причитающиеся ему суммы. Дорога занимала третье место по доходности после Санкт-Петербурго-Московской и Нижегородской линий.

В 1893 г. наступил новый этап в истории Московско-Курской железной дороги: она была выкуплена государством и годом позже объединена с Московско-Нижегородской и Муромской магистралями, также перешедшими в казну из частных рук. В период правления Александра III был принят новый курс в железнодорожной политике, направленный на усиление государственного регулирования отрасли и объединение отдельных линий в крупные группы с целью оптимизации управления. Это соответствовало военно-стратегическим целям правительства и должно было разрешить острые проблемы безопасности и эффективности эксплуатации, накопившиеся в период действия концессионной системы. В период с 1893 по 1917 гг. на Московско-Курской магистрали проводились работы, направленные, в первую очередь, на модернизацию и повышение пропускной способности: совершенствовалось путевое хозяйство и водоснабжение, в Люблино была построена современная сортировочная станция и началось сооружение центральных ремонтных мастерских для обслуживания подвижного состава московского железнодорожного узла, в Москве и некоторых населенных пунктах по линии дороги возвели новые пассажирские здания.

Таким образом, в истории развития Московско-Курской железной дороги до 1917 г. можно выделить три этапа, характеризующиеся разными финансовыми возможностями и ограничениями в деятельности, и, как следствие, особыми подходами к проектированию, реализации и обслуживанию зданий и сооружений линии:

- сооружение магистрали и сопутствующей инфраструктуры на средства казны в соответствии с высоким статусом государственной железной дороги в условиях ограниченности ресурсов (1864-1871 гг.);
- эксплуатация дороги частным обществом с усовершенствованием инфраструктуры и реорганизацией станционных комплексов, вызванных развитием движения и формированием железнодорожных узлов (1871-1893 гг.);
- выкуп в казну, объединение с Московско-Нижегородской и Муромской дорогами и реорганизация всех сфер деятельности, в соответствии с новейшими достижениями в области сооружения и эксплуатации инфраструктуры железных дорог (1893-1917 гг.).

ГЛАВА 2.

ФОРМИРОВАНИЕ АРХИТЕКТУРНОГО АНСАМБЛЯ МОСКОВСКО-КУРСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ В 1864-1871 гг.

2.1. Классификация и планировка станционных комплексов.

Организация проектных и строительных работ

Определение числа станций по линии и сроков их сооружения, применительно к первым российским железным дорогам, представляет собой особую исследовательскую задачу. Достоверно разрешить ее удастся только на основании архивных источников. Однако, если сведения об устройстве станций, запланированных первоначально, при строительстве магистрали, представлены в архивах достаточно компактно, то материалы о добавлении новых и реорганизации существующих станций на этапе эксплуатации линии рассеяны и с трудом поддаются выявлению.

По линии Московско-Курской железной дороги первоначально было запроектировано двадцать семь станций. Утверждение их количества и расположения происходило в два этапа: осенью 1865 г. для участка Москва-Орел и весной 1866 г. для участка Орел-Курск¹⁰¹. В 1869 г. правительство признало необходимым устроить второй путь между станциями Москва и Сергиево и полустанции на всем протяжении магистрали. Работы эти выполнены в 1869-1870 гг.¹⁰².

Немногочисленные станции и остановочные пункты, которые появились с 1871 г. по 1893 г., то есть в период нахождения дороги в частной собственности, установлены по «Журналу осмотра Московско-Курской железной дороги комиссией по приему дороги в казенное управление» 1893 г.¹⁰³

¹⁰¹ РГИА. Ф. 219. Оп. 1. Д. 6013. Л. 2-24; РГИА. Ф. 219. Оп. 1. Д. 6019. Л. 28-31.

¹⁰² РГИА. Ф. 350. Оп. 29. Д. 1. Л. 1.

¹⁰³ РГИА. Ф. 350. Оп. 29. Д. 1. Л. 46-47.

Станции и остановочные пункты, устроенные с 1893 по 1916 гг., выявлены по Трактовым спискам почтовых учреждений и Спискам станций железных дорог, из которых наиболее близкий к поздней временной границе исследования опубликован в 1913-1915 гг. Эти издания содержат перечни станций и сведения о переименованиях, но в них отсутствует информация о датах их открытия и классе. Датировка ввода станций в эксплуатацию с 1893 по 1917 г. приведена по справочнику «Железнодорожные станции СССР»¹⁰⁴, однако в ходе работы было замечено, что информация в этом издании в ряде случаев расходится с архивными источниками. Таким образом, выявленные сведения о станциях дороги после 1893 г. наименее полны и достоверны. В связи с тем, что датировка и история развития отдельных станций линии не является основной темой данного исследования, и сформированная общая картина представляется вполне достаточной для дальнейшего историко-архитектурного анализа, было принято решение более детального изучения вопроса не проводить. Имеющиеся сведения о числе станций и дате их открытия обобщены в таблице (Приложение 1) (илл. 1).

Определяющее влияние на формирование инфраструктуры железнодорожной магистрали имели потребности обслуживания подвижного состава. Число станций и расстояние между ними напрямую зависели от пробега паровоза без дозаправки топливом и водой. На станциях II класса производился оборот паровозов, а на станциях I класса – смена паровоза и локомотивной бригады, следовательно, на них устраивались соответственно оборотные и главные депо. Дозаправка паровоза водой требовалась на каждой станции. Впервые в российской практике теоретически обоснованные расчеты расстояний между отдельными пунктами были проведены в ходе проектирования железной дороги между Санкт-Петербургом и Москвой. На этой магистрали были приняты следующие расстояния: станции I класса располагались в 150 верстах (160 км) одна от другой, посередине между ними

¹⁰⁴ Железнодорожные станции СССР: Справочник. / А.С. Архангельский, В.А. Архангельский. – М.: Транспорт, 1981. – 2 т.

в 75 верстах (80 км) от каждой устраивались станции II класса: «[...] дабы паровозы, отправляясь с поездами со станции I класса, довели оные до станции II класса и в тот же день могли возвратиться до прежнего места, где будут устроены заведения (депо) для починки паровозов и вагонов»¹⁰⁵. Далее по тому же принципу – ровно посередине между станциями более высокого класса – располагались станции III и IV классов. Наименьшее расстояние между отдельными пунктами составляло около 19 верст (20 км). Выработанные инженерами-создателями первой отечественной магистрали подходы к планированию дорожной инфраструктуры оказались настолько точны, что на протяжении десятилетий применялись практически без корректировки. По сведениям «Очерка сети русских железных дорог...» 1896 года издания, расстояние между станциями в России не превосходило 25 верст (26,7 км) в местности равнинной и 18 верст (19,2 км) в гористой местности, а станции I и II классов устраивались в 80 – 100 верстах (85,3 – 106,7 км) друг от друга. Первое исключение из указанных правил было сделано при строительстве Транссибирского железнодорожного пути, так как значительная его часть пролегла по незаселенным местностям¹⁰⁶. Важно помнить также о том, что на однопутных участках железной дороги станции и полустанции служили местом разъезда составов, поэтому от их числа напрямую зависела пропускная способность магистрали.

На Московско-Курской дороге самое большое расстояние между станциями Золотухино и Поныри на момент постройки составляло 27 верст (28,8 км), и на этом перегоне в числе первых была устроена полустанция. Вообще выбор участков для строительства первых полустанций на линии очень показателен для понимания особенностей эксплуатации железной

¹⁰⁵ РГИА. Ф. 249. Оп. 1. Д. 80. Л. 35-36. Цит. по: История железнодорожного транспорта России и Советского Союза. Т. 1: 1836-1917 / Г.М. Фадеев [и др.]; под общ. ред. Е.Я. Красковского, М.М. Уздина. – СПб., М.: ПГУПС, 1994. – С. 63.

¹⁰⁶ Очерк сети русских железных дорог, ее устройства, содержания и деятельности по 1892 год составленный и изданный, по поручению Русского отдела Постоянной комиссии международных железнодорожных конгрессов, VIII отделом Имп. Русского технического общества. Т. 1. – СПб.: Тип. Бр. Пантелеевых, 1896. – IV, С. 1.

дороги в эпоху паровой тяги. Так, на упомянутом однопутном участке между Поньями и Золотухино устройство полустанции (Карасевка) «вынуждалось» тем, что на прохождение его каждый товарный поезд затрачивал 1 час 25 минут; на участке между Скуратовым и Чернью (полустанция Кресты) – недостатком воды на этих двух станциях, «...а потому и необходимостью в более беспрепятственном сообщении между ними», на участке между Ивановым и Серпуховом (полустанция Свинская) – крутым подъемом, замедляющим ход поездов¹⁰⁷.

Станции Московско-Курской железной дороги располагались на окраинах или в некотором удалении от населенных пунктов, через которые проходила магистраль. Основной причиной этого была экономия средств и времени на отчуждении городских земель, а также трудности трассировки. В итоге от Подольска железнодорожная линия прошла в 1 версте, от Серпухова – в 2,5 верстах, от Черни – в 5 верстах, от Орла – в 1,5 верстах, от Курска – в 5,5 верстах. В Туле, Мценске, крупном торговом селе Сергиевском железнодорожные станции были устроены за чертой поселения в непосредственной близости от него¹⁰⁸. Две из трех станций II класса – Скуратово и Поньяри – располагались в местностях малонаселенных, где даже со временем не ожидалось активного развития пассажирского и товарного движения, и обустроивались исключительно с целью остановки поездов для обслуживания пассажиров и замены паровозов. Выбор места для них был обусловлен центральным положением на дистанциях между станциями I класса Тула-Орел и Орел-Курск¹⁰⁹.

Станции дороги были разделены на четыре класса. Разработка и обсуждение планов станций разных классов, количества и назначения строений на них, типовых проектов зданий и сооружений велись наиболее активно в 1865-1866 гг. при устройстве первого участка дороги Москва-

¹⁰⁷ РГИА. Ф. 219. Оп. 1. Д. 6173. Л. 70.

¹⁰⁸ РГИА. Ф. 350. Оп. 29. Д. 1. Л. 2-4.

¹⁰⁹ РГИА. Ф. 219. Оп. 1. Д. 5960. Л. 203.

Серпухов. Работы по этому отделению возглавлял опытный инженер И.П. Павловский, который не только руководил строительством, но и принимал активное участие в проектировании станционной инфраструктуры. На следующих четырех участках применялись апробированные в первом отделении решения с корректировкой на местные условия.

Первые проекты общего расположения путей и зданий для станций на участке от Москвы до Серпухова, разработанные И.П. Павловским, представлены на утверждение в департамент железных дорог Министерства путей сообщения 8 февраля 1865 г.¹¹⁰. Они были в целом одобрены, но по ряду вопросов требовали уточнений и доработки. 28 сентября 1865 г. начальник работ по строительству дороги В.С. Семичев подготовил рапорт «О числе и роде всех строений, потребных на станциях по линии Московско-Орловской железной дороги сообразно назначениям и местным условиям каждой станции»¹¹¹. Для рассмотрения этого документа департамент железных дорог Министерства путей сообщения созвал особую комиссию в составе директоров действующих железных дорог (Николаевской, Варшавской и Нижегородской), а также инспектора Варшавской железной дороги. Наибольшее внимание комиссия уделила вопросам обслуживания подвижного состава на будущей магистрали: было установлено необходимое на первом этапе эксплуатации количество паровозных зданий и стойл в них, утверждено решение расположить главные ремонтные мастерские для паровозов и малые для вагонов в Туле, а главные вагонные мастерские – на Московской товарной станции. Подробно обсуждались условия водоснабжения на каждой станции. Кроме того, постановили сократить число дровяных сараев «по безлесности местности». О пассажирских зданиях в протоколе заседания комиссии сказано, что они будут строиться по высочайше утвержденным проектам¹¹².

¹¹⁰ РГИА. Ф. 219. Оп. 1. Д. 5960. Л. 79.

¹¹¹ РГИА. Ф. 219. Оп. 1. Д. 6013. Л. 2-24.

¹¹² РГИА. Ф. 219. Оп. 1. Д. 6013. Л. 37-53.

Впоследствии решения комиссии были распространены и на участок дороги между Орлом и Курском.

Материалы заседания дополнены запиской министра путей сообщения П.П. Мельникова, в которой говорится о необходимости устроить на Орловской станции «приспособления для перевозки войск», и подчеркнуто, что работы по строительству помещений для стрелочников, машинистов и кочегаров нужно начать, «не ожидая общего решения вопроса о количестве жилых домов и служб на станциях»¹¹³.

На формирование планов общего расположения путей и зданий на станциях оказывали значительное влияние особенности ландшафта, однако существовали и некоторые общие подходы к проектированию. Инфраструктура для обслуживания пассажиров была сосредоточена со стороны ближайшего города или, при отсутствии поблизости крупных населенных пунктов, наиболее удобных подъездных путей, другими словами, с той стороны рельсового пути, с которой ожидался наибольший приток пассажиров. Это, вполне обоснованно, объяснялось тем, что железная дорога пройдет через густонаселенные районы и следует ожидать активного пассажирского движения не только между конечными станциями, как, например, на Николаевской магистрали, но и между промежуточными, поэтому каждая станция линии должна быть удобна как для транзитных, так и для местных путешественников¹¹⁴.

Подъезды к пассажирским зданиям, товарных дворам и жилым домам служащих мостили камнем в пределах станционной площадки на станциях всех классов, за исключением первого – в этом случае предусматривалось обустройство большой красивой площади, а подъездные пути проектировались особо с целью оптимального включения железнодорожной станции в систему городских сообщений¹¹⁵.

¹¹³ РГИА. Ф. 219. Оп. 1. Д. 6013. Л. 54.

¹¹⁴ РГИА. Ф. 219. Оп. 1. Д. 5960. Л. 88-89.

¹¹⁵ РГИА. Ф. 219. Оп. 1. Д. 5961. Л. 122.

На станциях I и II классов были устроены высокие пассажирские платформы. В центральной части, примыкающей к пассажирскому зданию, они были укрыты навесом и вымощены лещадным камнем, а за границами фасада были открытыми, с деревянным настилом. Платформы при пассажирском здании имели ширину 2 сажени (4,3 м). В одном конце устраивался пандус для въезда, в другом – отхожее место. Между путями располагалась низкая платформа шириной 1 – 1,25 сажени (2,1 – 2,7 м), для перехода через пути были предусмотрены деревянные мостки на уровне рельсов. На станциях III и IV классов после продолжительной дискуссии между начальником работ и департаментом железных дорог было решено делать платформы низкие¹¹⁶.

Территория станции обязательно озеленялась и огораживалась. Пристанционные сады передавались управлением по строительству дороги службе эксплуатации по ведомостям, наряду со зданиями и сооружениями¹¹⁷. Согласно документам 1869 г. древесный питомник был запланирован на Орловской станции, однако более поздние материалы свидетельствуют, что большой питомник растений с разнообразным ассортиментом был создан в Скуратово, он использовался как для озеленения, так и для формирования снегозащитных полос вдоль пути¹¹⁸.

Пассажирское здание на станциях IV класса было деревянным. Рядом с ним располагался обнесенный глухим забором комплекс жилых построек со службами для железнодорожников. Отдельно, как правило в станционном сквере, строили ледник. Квартира начальника размещалась на станциях всех классов в пассажирском здании. В непосредственной близости от путей и вокзала находилось водоемное здание, чуть поодаль дровяной сарай или навес. Вода из резервуара использовалась как для заполнения тендеров паровозов, так и для нужд станции. Водоподъемное здание с насосом и паровой машиной

¹¹⁶ РГИА. Ф. 350. Оп. 29. Д. 108, 109, 110, 111, 114, 116.

¹¹⁷ ЦГА Москвы. Ф. 413. Оп. 4. Д. 263. Л. 21, 81, 96-97.

¹¹⁸ РГИА. Ф. 350. Оп. 29. Д. 1. Л. 41-42; РГИА. Ф. 350. Оп. 29. Д. 66. Л. 2.

располагалось в месте забора воды: у естественного водоема, пруда или колодца. Способ обеспечения станции водой и удаленность водозабора зависели от местных условий, поэтому проекты водоснабжения станций были индивидуальными.

Товарные дворы на станциях IV класса устраивались только в населенных пунктах, которые уже вели активную торговую деятельность. Товарный двор располагался, за редким исключением, по другую сторону путей от пассажирского здания и предполагал возможность дальнейшего расширения и развития¹¹⁹ (илл. 2).

На станциях III класса к перечисленному набору строений добавлялось кирпичное паровозное здание с одним стойлом и резервуаром для воды, водоемное здание, следовательно, отсутствовало¹²⁰ (илл. 3).

На станциях II класса (Серпухов, Скуратово, Поньри) предусматривалось каменное пассажирское здание переменной этажности (два-три этажа) с квартирами старших служащих в верхних этажах. К нему примыкала со стороны путей высокая платформа, частично крытая навесом. В здании проектировались ватерклозеты, на платформе – отхожие места. На станциях I и II класса происходил оборот паровозов, поэтому создавалась необходимая инфраструктура для обслуживания подвижного состава и размещения локомотивных бригад. В комплекс станции входили паровозное здание, при нем мастерские с резервуаром воды, вагонный и дровяной сарай, конюшня, цейхгауз, две казармы для дорожных рабочих и два дома для машинистов со службами. Все эти постройки располагались с одной стороны путей. По другую сторону путей обустраивалась товарная станция с платформами для погрузки и разгрузки, пакгаузами, складом дров¹²¹. Проектов общего расположения путей и зданий на станциях II класса периода строительства магистрали не выявлено, поэтому в качестве иллюстрации

¹¹⁹ РГИА. Ф. 219. Оп. 1. Д. 5960. Л. 82-85.

¹²⁰ РГИА. Ф. 219. Оп. 1. Д. 5960. Л. 83.

¹²¹ РГИА. Ф. 219. Оп. 1. Д. 5960. Л. 85-86, 214-217; РГИА. Ф. 219. Оп. 1. Д. 5961. Л. 142; РГИА. Ф. 219. Оп. 1. Д. 6019. Л. 79-80; ЦГА Москвы. Ф. 413. Оп. 4. Д. 263. Л. 81.

приводится план Скуратовской станции 1898 г., на котором основные объекты первоначальной инфраструктуры хорошо визуализируются (илл. 4).

Станций I класса на Московско-Курской дороге протяженностью чуть более 500 верст было спроектировано четыре: в Москве, Туле, Орле и Курске. Это очень редкий случай для второй половины XIX в., когда на большинстве российских железных дорог комфортабельные станции I класса, как правило, не предусматривались¹²². Особая ситуация, которая сложилась на магистрали от Москвы до Курска, объясняется не только тем обстоятельством, что первый класс был присвоен станциям крупных губернских городов, но и профессиональной позицией инициировавшего ее строительство министра путей сообщения П.П. Мельникова. При сооружении государственной магистрали между Москвой и Санкт-Петербургом (1842-1851 гг.), которую, напомним, П.П. Мельников совместно с Н.О. Крафтом проектировал и строил в качестве инженера, было предусмотрено пять станций I класса с соответствующим спектром услуг для пассажиров: в двух столицах, Малой Вишере, Бологом и Твери¹²³. В полной мере оценить значение такого подхода к проектированию можно, если вспомнить об особенностях путешествия по железной дороге в XIX столетии.

Особые вагоны для приема пищи появились в России в 1890-е гг. в императорских поездах и составах «Международного общества спальных вагонов и скорых европейских поездов». Отечественными железнодорожными компаниями они внедрялись очень медленно, преимущественно на линиях заграничных направлений. Широкое распространение в поездах дальнего следования вагоны-рестораны получили только с 1920-х гг.¹²⁴ До этого времени обслуживание пассажиров питанием

¹²² Щеболева, Е.Г. Ансамбль железной дороги как новый градостроительный организм // Градостроительство России середины XIX – начала XX века. Т. 2: Города и новые типы поселений / [Редкол.: Е.И. Кириченко и др.]. – М.: Прогресс-Традиция, 2003. – С. 480.

¹²³ Там же. – С. 474.

¹²⁴ Вульф, А.Б. Повседневная жизнь российских железных дорог: посвящается железным дорогам и их труженикам, уже 170 лет работающим на благо России / А.Б. Вульф. – М.: Молодая гвардия, 2007. – С. 314; Демиденко, Ю.Б. Рестораны, трактиры, чайные...: из

производилось исключительно на станциях, там же можно было получить холодную и горячую питьевую воду. Видный железнодорожный деятель А.И. Дельви́г в своих воспоминаниях описывает, как император Александр II во время поездки по Московско-Нижегородской железной дороге в 1863 г. завтракал на Вязниковской станции, страдая от внимания заглядывающей в окна любопытной публики, затем последовал обед на станции во Владимире¹²⁵. Этот эпизод свидетельствует о том, что даже в императорских поездах далеко не сразу появились условия для приготовления и приема горячей пищи. Наличие просторных вокзалов на станциях I и II классов давало возможность за короткое время стоянки поезда одновременно и с удобством накормить путешественников. Информация о количестве пассажиров передавалась заранее телеграфом, и к прибытию поезда на станцию в ресторане вокзала накрывалась трапеза из трех-четырёх блюд с напитками для пассажиров I и II классов, пассажиры III класса могли воспользоваться «горячим буфетом». На станциях III, иногда и IV, класса открывали «холодные буфеты»¹²⁶.

Первые поезда на отечественных железных дорогах были не очень комфортными во всех отношениях, за исключением, пожалуй, сидений в I и II классе. Вагоны закупали за границей или выполняли по европейскому образцу, вследствие чего они плохо соответствовали реалиям российского климата и расстояний. Только после того, как П.П. Мельников возглавил ведомство путей сообщения, с середины 1860-х гг., на железной дороге начали постепенно внедряться усовершенствования, призванные обеспечить комфорт и безопасность пассажиров: отопление вагонов, утепленные оконные рамы и двери, закрытые тамбуры, туалеты и умывальники, принадлежности для сна, при формировании парка подвижного состава стали отдавать предпочтение

истории общественного питания в Петербурге XVIII - начала XX века / Юлия Демиденко. – М.: Центрполиграф; СПб.: Русская тройка-СПб, 2011. – С. 151-152.

¹²⁵ Дельви́г, А.И. – Указ. соч. – С. 257.

¹²⁶ Вульфова, А.Б. – Указ. соч. – С. 314, 317.

вагонам с внутренним, а не внешним проходом¹²⁷. Тем не менее, наличие разнообразных услуг на станции и удобные помещения вокзалов по-прежнему имели большое значение не только для отъезжающих и прибывающих пассажиров, но и для транзитных.

Применение типовых проектов помимо рационализации строительства и обслуживания дороги давало возможность пассажирам легко и быстро ориентироваться на станциях во время остановки поездов. Так, утверждая проект пассажирского дома для станций IV класса Московско-Курской дороги, П.П. Мельников отмечал: «Устройством домов IV класса по одному образцу от Москвы до Орла достигается большая однообразность зданий, представляющая удобство для проезжающих пассажиров»¹²⁸.

Помимо того, что непосредственно касалось жизнеобеспечения в пути, на железнодорожных станциях и путешественники, и местные жители могли воспользоваться услугами почты и телеграфа, аптеки, парикмахерской, иногда – гостиницы. На станциях I и II классов устраивали амбулатории и больницы, которые принимали как служащих дороги, так и заболевших пассажиров. Широко известен факт, что вокзалы в России становились центрами общественной и культурной жизни поселений. В ходе согласования проектов станций Московско-Курской железной дороги П.П. Мельников твердо пресек попытки сэкономить средства за счет сокращения размеров пассажирских зданий II класса в малых населенных пунктах Скуратово и Поныри, настоял на увеличении размера вокзалов в Орле и Курске ввиду их использования в качестве узловых для нескольких железнодорожных направлений¹²⁹.

Станции I класса Московско-Курской железной дороги имели разные планы расположения путей и зданий, обусловленные местными условиями и функциональной специализацией, а также, вопреки первоначальной установке

¹²⁷ Там же. – С. 215-217, 231.

¹²⁸ РГИА. Ф. 219. Оп. 1. Д. 5960. Л. 213.

¹²⁹ РГИА. Ф. 219. Оп. 1. Д. 5961. Л. 60-61, 90-92.

на типовое проектирование, разные проекты главного сооружения станции – пассажирского вокзала.

В Москве предполагалось устройство отдельных товарной и пассажирской станций, причем первой должна была открыться товарная станция со временными сооружениями для приема пассажирских поездов. Обсуждались два варианта организации товарного движения: от станции Николаевской железной дороги или от специально построенной собственной товарной станции за Рогожской заставой. Первое предположение, хотя и обеспечивало значительное сбережение средств на этапе сооружения дороги, было отвергнуто по ряду причин. Удлинение пути грузов по Москве на 6 верст – от Рогожской заставы до Каланчевской площади – стеснило бы и без того затрудненный проезд по улицам города. Развитие товарной станции для нужд Московско-Курской дороги по мере роста товарного движения в силу ограниченности территории было бы невозможным, так же, как и увеличение размера товарных вагонов по причине относительно малого расстояния между путями на Николаевской станции. В итоге, отдельная товарная станция, рассчитанная в первое время на отправку 14 товарных и 4 угольных поездов в сутки, была устроена за Рогожской заставой. Она разделялась на две зоны: одна включала запасные пути на сто вагонов, «нагрузной» и «разгрузной» дворы с сараями, платформы, товарную контору и жилые помещения для служащих, в другой располагались паровозный сарай, вагонные мастерские, резервуары воды. Избранная местность была ровная и совершенно свободная от застройки, что позволяло в дальнейшем беспрепятственно расширять станцию¹³⁰.

Отдельная пассажирская станция в Москве открылась в 1868 г. с началом движения по магистрали до Орла и Курска. Она была устроена на Садовом кольце, практически на том же самом месте, где располагается ныне действующий Курский вокзал. Первое пассажирское здание было временным

¹³⁰ РГИА. Ф. 219. Оп. 1. Д. 5960. Л. 80-82.

каменно-деревянным и относительно небольшим¹³¹. Узкая площадь перед ним примыкала к церкви Николая Чудотворца «в Ковыльском» с восточной стороны и имела подъезды со стороны Земляного Вала по Малому и Большому Никольским переулкам (илл. 5).

В рапортах начальника работ упоминается, что временное пассажирское здание должно располагаться таким образом, чтобы не мешать строительству «Центральной станции», и впоследствии будет приспособлено для других нужд, например, для размещения служащих¹³². Оказывается, уже в самом начале сооружения Московско-Курской дороги предполагалось устройство для нее общей пассажирской станции с частной Московско-Нижегородской магистралью, которая подходила к городу с той же стороны и имела временный деревянный пассажирский вокзал неподалеку от товарной станции Московско-Курской линии. В новейших публикациях по истории железных дорог и железнодорожной архитектуры (в том числе и на официальном сайте РЖД) произошло «смешение» временных станций разных железных дорог, хотя внимательное изучение источников и картографических материалов 1860–1880-х гг. полностью исключает путаницу в этом вопросе: Московско-Курская и Московско-Нижегородская дороги имели отдельные временные пассажирские здания, на протяжении 30 лет велось согласование проектов одного общего или двух отдельных вокзалов для них, и только после объединения дорог в государственной собственности в 1894–1896 гг. для них была устроена общая пассажирская станция на Земляном Валу (илл. 6).

Тульская станция I класса была устроена в 300 саженьях (640 м) от предместья города у реки Воронки, от которой предполагалось организовать водоснабжение. Тула была одним из наиболее значительных промышленных центров российской Империи с числом жителей около 60 тыс. человек и густозаселенными окрестностями, поэтому движение, и пассажирское,

¹³¹ РГИА. Ф. 350. Оп. 29. Д. 1. Л. 48.

¹³² РГИА. Ф. 219. Оп. 1. Д. 5961. Л. 24-25.

и грузовое, ожидалось напряженное¹³³.

На Тульской станции – в старинном российском центре металлообработки – планировали устроить главные ремонтные мастерские Московско-Курской дороги и размещать свободный подвижной состав, однако в ходе дальнейших согласований было принято решение перенести вагонные мастерские на Московскую товарную станцию, а в Туле сосредоточить сборку и ремонт паровозов¹³⁴. Для этого были спроектированы мастерские из расчета на одновременную работу с тринадцатью паровозами, при них – главный магазин для материалов, кладовая литейной и резервуар станционного водопровода. Паровозное здание первоначально закладывалось на 21 машину, но верной планировки с широким радиусом, чтобы его можно было увеличивать без капитальных перестроек по мере развития движения. Для освещения станции и мастерских построили газовый завод. После проведения экспертиз и испытаний было установлено, что в качестве исходного материала при производстве газа допустимо использовать местный дешевый лигнит. В комплекс станции также входил угольный сарай, в котором хранилось топливо для паровозов, выходящих на маршрут и маневровых. Товарный двор на первом этапе имел лишь два деревянных пакгауза с платформами для загрузки и выгрузки товаров, но место для сооружения дополнительных складов и платформ на территории станции было зарезервировано¹³⁵.

Пассажирская станция включала каменное здание переменной этажности, к которому со стороны путей примыкала платформа, крытая навесом в средней части, со стороны города была устроена просторная площадь со сквером. Из служебных построек имелись ретирады, прачечная, ледники, сарай¹³⁶. Количество и месторасположение домов для мастеровых и служащих определялось не сразу, а по мере развития станции после ввода в

¹³³ РГИА. Ф. 219. Оп. 1. Д. 5960. Л. 103.

¹³⁴ РГИА. Ф. 219. Оп. 1. Д. 5961. Л. 1-18.

¹³⁵ РГИА. Ф. 219. Оп. 1. Д. 5960. Л. 103-105.

¹³⁶ РГИА. Ф. 219. Оп. 1. Д. 5960. Л. 103-105, 113-119.

эксплуатацию. План расположения путей и зданий 1894 г. позволяет увидеть вполне сложившуюся инфраструктуру Тульской станции с развитым комплексом ремонтных мастерских, жилыми строениями, расположенными компактной группой между пассажирским зданием и паровозным депо (илл. 7).

Местность между Тулой и станцией железной дороги представляла собой заливной луг в районе впадения реки Воронки в реку Упу. При сооружении станции было согласовано строительство шоссе на насыпи в одном горизонте с железнодорожным полотном, то есть выше уровня самых высоких весенних вод, по направлению к Томилинской улице – ближайшей, ведущей от вокзала в центр города. В середине 1860-х гг. Томилинская улица еще не была вымощена и в нижней части становилась непроезжей во время половодья, поэтому был утвержден проект шоссе длиной 296,7 сажень (633 м) до Томилинской улицы с ответвлением 62,8 (134 м), которое имело два съезда: на возвышенность в районе Кривоноговской улицы и прямо – на заливной луг, пригодный для движения в летнее время. Ответственность за устройство «надлежащим образом» подходов к шоссе со стороны Тулы возлагалась на городские власти¹³⁷. В 1888 г. из центра города к вокзалу была проведена первая линия тульской конки (илл. 8).

Наибольшие затруднения вызвал выбор места для Орловской станции. Рельеф местности в окрестностях города был настолько сложен, что, как уже говорилось в первой главе исследования, существовал проект отведения железной дороги от Орла на расстояние 40 верст (42,5 км), но необходимость включить этот крупный губернский центр в систему железнодорожных сообщений заставила преодолеть трудности. Станция была устроена на окраине Орла в районе, где рельсовый путь пересекался с Харьковским шоссе (илл. 9). Составители проекта понимали, что станция неизбежно будет стеснена в развитии: два оврага ограничивали ее по длине, а сильный уклон

¹³⁷ РГИА. Ф. 219. Оп.1. Д. 5962. Л. 61-62.

участка в направлении центра города предполагал значительный объем земляных работ при разрастании станционного хозяйства в ширину¹³⁸. Постепенно после рассмотрения нескольких вариантов и их корректировки план расположения путей и зданий был выработан. Пассажирское здание с хозяйственными постройками, предназначенными как для служебных нужд, так и для личного пользования проживающих в нем сотрудников дороги, каменный двухэтажный жилой дом для машинистов, кочегаров, стрелочников и сторожей со службами (дровяными сараями, кладовыми, конюшней), а также платформа для «нагрузки воинских тяжестей» расположены с одной стороны железнодорожной линии, ближе к городу, с противоположной стороны размещены парковые пути и паровозное здание на 21 паровоз с мастерскими и сараем для угля, товарный двор, склады топлива¹³⁹.

Сообщение Орла с железнодорожной станцией осуществлялось по Харьковскому шоссе, которое на территории города после пересечения триумфальных ворот, построенных к приезду в город Екатерины II в 1786 г., переходило в Московскую улицу. В 1898 г. центр Орла был соединен с вокзалом трамвайным сообщением, а в первые годы XX в. шоссе между станцией и Московскими воротами было превращено в бульвар с электрическим освещением, получивший название Трубниковского в честь только что оставившего свою должность губернатора А.Н. Трубникова (1894-1901)¹⁴⁰.

В Курске, в отличие от Орла, подходы к городу были достаточно удобными, поэтому разгорелась острая борьба между торговыми слободами Ямской и Стрелецкой за размещение станции на их территории. На стороне Стрелецкой слободы выступала Курская городская дума при поддержке губернатора и министра внутренних дел. По мнению инженеров дороги, станцию следовало разместить за Ямской слободой, в соответствии с

¹³⁸ РГИА. Ф. 219. Оп. 1. Д. 5961. Л. 110, 144.

¹³⁹ РГИА. Ф. 219. Оп. 1. Д. 5961. Л. 144-151; ЦГА Москвы. Ф. 413. Оп. 4. Д. 263. Л. 96-97.

¹⁴⁰ Путеводитель по Московско-Курской железной дороге. – М.: Упр. Моск.-Кур., Нижегород. и Муром. ж. д., 1905. – С. 271-272.

первоначальным предложением изыскателей, потому что эта местность была, во-первых, более ровная, во-вторых, ближе расположена к центру города¹⁴¹. П.П. Мельников посетил Курск во время поездки по дороге для ознакомления с ходом работ в декабре 1866 г. и принял решение разместить станцию за Ямской слободой. Через Стрелецкую слободу прошла построенная в 1874-1878 гг. городская железнодорожная ветвь от вокзала Московско-Курской железной дороги в центр города (илл. 10). Общая планировка Курской станции сходна с принятой в Орле. С одной стороны путей ближе к городу расположены пассажирское здание и службы при нем, дровяной сарай, каменный жилой дом, объединенный оградой в общий замкнутый комплекс со служебными постройками, платформа для «нагрузки воинских тяжестей»; с другой стороны путей – товарная станция, включающая платформы, навес, пакгауз, контору со службами, здесь же в московском конце станции размещено паровозное депо на 14 столб с мастерской и вагонный сарай для мелкого ремонта, в курском конце станции – казарма для рабочих и цейхгауз. Территория товарного двора вымощена, площадь перед вокзалом обрамлена зелеными насаждениями и украшена фонтаном, с товарным двором соединена мощеной дорогой¹⁴². В РГИА сохранился план Курской станции 1868 г. с минимальным набором относительно компактно расположенных строений (илл. 11).

Во время визита министра путей сообщения был также разрешен вопрос о соединении железнодорожной станции с городом. Рассматривалось два направления: кратчайшее к Цыганской улице и более длинное прямое. Оба пути выводили к переправе по земляной дамбе через реку Тускарь. В итоге было выбрано прямое направление, причем одним из доводов в пользу этого решения стало то, что ведущая к станции «новая улица должна в непродолжительное время застроиться новыми благовидными домами».

¹⁴¹ РГИА. Ф. 219. Оп.1. Д. 6019. Л. 72.

¹⁴² РГИА. Ф. 219. Оп. 1. Д. 6019. Л. 69-72, 88-89; РГИА. Ф. 219. Оп. 1. Д. 7575. Л. 11; РГИА. Ф. 350. Оп. 29. Д. 55. Л. 1.

Проезд шириной 15 сажень (32 м), вымощенный булыжным камнем, получил в дальнейшем название «улица Вокзальная»¹⁴³.

Полустанции Московско-Курской дороги проектировались в 1869 г. уже после открытия движения. «Нормальный чертеж полустанции при двух путях» предельно лаконичен и содержит всего три постройки, расположенные вокруг огороженного двора: жилой дом, сарай и погреб¹⁴⁴ (илл. 12). Полустанции устраивали двух видов: с водоснабжением и без него. Очевидно, что на станциях с водоснабжением, помимо указанных сооружений, возводили водоемные и водоподъемные здания. Все необходимые служебные и жилые помещения были сосредоточены в одном доме: пассажирский зал, телеграф, квартира начальника станции, помещения для телеграфистов и стрелочников, кухни нижних чинов и, на станциях с водоснабжением, комната для машинистов. На чердаке устроены чуланы, по сторонам крыльца у двери во двор – отхожие места¹⁴⁵.

Анализ изобразительных и документальных источников показывает, что в проектировании инфраструктуры Московско-Курской железной дороги существовала определенная специализация, выразившаяся и в облике построек. В ведении архитектора находились пассажирские и жилые здания, все необходимые при них службы (ретирады, сараи и склады, ледники и проч.). Проектирование сооружений, связанных с обслуживанием подвижного состава, осуществляли преимущественно инженеры. Только по поводу одного объекта – вагонных мастерских на Московской товарной станции – имела место конкуренция проектов инженера и архитектора и предпочтение было отдано последнему, о чем будет подробнее сказано в соответствующем разделе работы. Проекты, пояснительные записки к ним и сметы на строительство паровозных зданий разного типа и мастерских, вагонных сараев, водоемных и водоподъемных зданий подписаны исключительно

¹⁴³ РГИА. Ф. 219. Оп.1. Д. 5963. Л. 10-14.

¹⁴⁴ РГИА. Ф. 350. Оп. 29. Д. 70. Л. 1.

¹⁴⁵ РГИА. Ф. 350. Оп. 29. Д. 70. Л. 1; РГИА. Ф. 219. Оп. 1. Д. 6173. Л. 143, 144; ЦГА Москвы. Ф. 413. Оп. 25. Д. 45. Л.7.

инженерами дороги, как правило, руководителями отделений. В результате на Московско-Курской дороге сложилось два стилистически разных комплекса строений, которые отчетливо прочитываются на всем протяжении линии: представительные и нарядные, решенные в формах эклектики гражданские сооружения (вокзалы, линейные и жилые постройки) и строгие, лаконичные, но при этом не лишенные гармонии, производственные сооружения в кирпичном стиле с минимальным декором.

Проекты всех зданий и сооружений дороги рассматривались поэтапно начальником работ, департаментом железных дорог и министром путей сообщения. Действующий министр и инициатор строительства Московско-Курской дороги П.П. Мельников был выдающимся инженером-теоретиком и опытным практиком, поэтому он принимал активное участие в обсуждении проектов, вносил множество предложений и замечаний. Особое внимание уделялось пассажирским зданиям – они оценивались как функциональные и представительские объекты. В документах неоднократно встречаются комментарии П.П. Мельникова о важности соответствия качества и масштаба построек высокому статусу казенной железной дороги: «...желательно было бы пассажирским зданиям правительственной дороги в городах придать сколь можно лучший наружный вид»¹⁴⁶. Проекты пассажирских зданий утверждались императором и после этого корректировка их была весьма нежелательна, поскольку требовала повторного представления на высочайшее рассмотрение.

Должности архитектора и архитекторского помощника были включены в штатное расписание Управления работами по постройке Московско-Курской железной дороги на первом этапе проектирования в 1864 г., а весной 1865 г. на них назначены М.Г. Арнольд и В.З. Воровский соответственно¹⁴⁷.

В «Юбилейном сборнике сведений о деятельности бывших воспитанников Института гражданских инженеров», составленном В.Г.

¹⁴⁶ РГИА. Ф. 219. Оп. 1. Д. 5961. Л. 60-61.

¹⁴⁷ РГИА. Ф. 219. Оп. 1. Д. 341. Л. 6, 52.

Барановским, о Максимилиане Георгиевиче Арнольде (1838 – 1897) сказано следующее: «Обширная деятельность М.Г. известна большинству бывших воспитанников Строит[ельного] Учил[ища] и Института, как по множеству прекрасных сооружений в разных местах Империи, так и по целому ряду научных статей, главным образом, по строительной механике, напечатанных в журнале “Зодчий”»¹⁴⁸. Особо отмечено, что сооружение гражданских объектов Московско-Курской железной дороги стало для М.Г. Арнольда крупнейшим проектом за его многолетнюю профессиональную деятельность. При внимательном рассмотрении выясняется, что пассажирские здания и другие постройки Московско-Курской дороги относятся к числу очень немногочисленных самостоятельных работ М.Г. Арнольда, которые он не только создал на бумаге, но и частично воплотил в жизнь. Помимо сооружений Московско-Курской магистрали М.Г. Арнольд спроектировал и построил здание Константиновского реального училища в Севастополе (1876 г.) и здание Красноярской женской гимназии (1882-1885 гг.), о чем опубликовал подробные статьи в журнале «Зодчий»¹⁴⁹, а также комплекс Телеграфно-почтовой конторы в Чите (1893 г.). Другие объекты, с которыми связывают имя М.Г. Арнольда, были выполнены в соавторстве или сооружены под его руководством по проектам других архитекторов.

При изучении архивных документов возникает впечатление, что М.Г. Арнольд пользовался покровительством начальника работ по строительству Московско-Курской магистрали В.С. Семичева. Сотрудничество их началось в 1856 г., когда архитектор был откомандирован на Волго-Донскую железную дорогу после окончания Строительного училища. Идея соединения рельсовым путем двух важнейших водных артерий России активно продвигалась П.П.

¹⁴⁸ Барановский, Г.В. Юбилейный сборник сведений о деятельности бывших воспитанников Института гражданских инженеров (Строительного училища). 1842-1892. / Г.В. Барановский. – СПб: Институт гражданских инженеров, 1893. – С. 13.

¹⁴⁹ Арнольд М.Г. Дом Красноярской женской гимназии // Зодчий. – 1885. - № 7-8. С. 49-51; Арнольд М.Г. Константиновское реальное училище в г. Севастополе // Зодчий. – 1877. – № 2. – С. 19-20.

Мельниковым. Сам он входил в число акционеров, а В.С. Семичев руководил строительными работами¹⁵⁰. Видимо, у В.С. Семичева и М.Г. Арнольда сложились особые личные или деловые отношения на долгие годы, иначе трудно объяснить факты настойчивого продвижения В.С. Семичевым проектных решений М.Г. Арнольда для Московско-Курской линии даже после того, как министр отклонил их и утвердил другие варианты. Именно таким образом, в критические перед началом работ сроки были согласованы проект пассажирского здания для станций IV класса, альтернативу которому разрабатывал департамент железных дорог, и проект вагонных мастерских в Москве взамен предложения И.П. Павловского, составленного им после командировки за казенный счет для осмотра Ковровских мастерских Московско-Нижегородской железной дороги¹⁵¹.

В литературе по истории архитектуры творчество М.Г. Арнольда освещено слабо, а о строительстве Московско-Курской железной дороги можно встретить лишь упоминания, при этом высказанное в вышеназванном издании В.Г. Барановского мнение, что М.Г. Арнольд является автором всех сооружений этой магистрали, закрепилось достаточно прочно. Архивные источники убедительно свидетельствуют, что в создании архитектурного ансамбля дороги принимали участие, наряду с М.Г. Арнольдом, другие зодчие и инженеры, о чем подробнее будет сказано ниже. В целом, проектирование и реализация железнодорожных сооружений представляли собой достаточно сложный и длительный процесс, требовавший взаимодействия многих специалистов, поэтому говорить о единоличном авторстве применительно к объектам железнодорожной инфраструктуры не всегда корректно. Тем не менее, М.Г. Арнольду принадлежит значительная роль в формировании архитектурного облика Московско-Курской дороги, поскольку он составил

¹⁵⁰ Барановский, Г.В. Указ. соч. – С. 13; Луночкин А.В. Служба и выгода (государственные служащие в руководстве акционерного общества Волго-Донской железной дороги в 1858-1878 гг.) // Власть. – 2009. – № 4. – С. 108.

¹⁵¹ РГИА. Ф. 219. Оп. 1. Д. 5960. Л. 120; РГИА. Ф. 219. Оп. 1. Д. 5963. Л. 24-33.

первоначальные типовые проекты гражданских сооружений, пояснительные записки и сметы к ним.

Архитекторский помощник Вацлав Зенонович Воровский (1840 – 1873) в 1864 г. окончил Строительное училище, Московско-Курская дорога стала первым местом его службы. Подписи В.З. Воровского имеются на пояснительных записках к проектам сооружений, связанных с обслуживанием подвижного состава дороги, однако из рапортов начальника работ В.С. Семичева следует, что разрабатывали их И.П. Павловский и другие инженеры.

На Орловской и Курской станциях I класса пассажирские здания построены по проекту, значительно отличающемуся от московского и тульского как стилистически, так и объемно-планировочным решением. Проблема установления авторства этих сооружений не попадала в поле зрения исследователей, возможно, потому что памятники были разрушены во время Великой отечественной войны и на их месте видными советскими зодчими С.А. Мхиторяном (в Орле) и И.Г. Явейном (в Курске) были возведены новые вокзальные комплексы, которые и публикуются в литературе по истории архитектуры и железнодорожного дела, тогда как первоначальные пассажирские здания дороги оказались практически забыты. Автором диссертационного исследования выявлен в фондах РГИА ряд документов, указывающих, что проекты первоначальных пассажирских зданий в этих городах создал орловский архитектор, академик Иосиф Францевич Тибо-Бриньоль (1820 – 1895).

В 1844 г. после окончания Императорской академии художеств в Санкт-Петербурге И.Ф. Тибо-Бриньоль был определен на службу в Орел, где плодотворно трудился пятьдесят лет, в том числе с 1869 г. в должности городского архитектора. Орловские специалисты полагают, что зодчий буквально сформировал архитектурный облик города и высоко ценят его достижения. К.А. Седойкина, автор единственного посвященного творчеству И.Ф. Тибо-Бриньоля научного исследования, отмечала: «Каждый дом, созданный по проекту выдающегося русского архитектора французского

происхождения, не только свидетельствовал об интересах и занятиях своих владельцев, но и отражал время, стиль эпохи, связь с национальными традициями, был органично вписан в общий архитектурный стиль города»¹⁵².

Вокзал И.Ф. Тибо-Бриньоля – одно из двух пассажирских зданий (наряду с вокзалом в Петергофе Н.Л. Бенуа), заслуживших упоминания в «Памятниках старинной архитектуры России...» Г.К. Лукомского: «Подобное здание вокзала в готике построено Тибо-Бриньодем в Орле»¹⁵³. Согласно устному свидетельству М.Е. Казанцевой, потомицы и биографа архитектора, К.А. Седойкина знала об этом упоминании, но не решилась приписать сооружение И.Ф. Тибо-Бриньолю по причине отсутствия в ее распоряжении документальных свидетельств. Тем более интересно получить подтверждение причастности зодчего к одному из наиболее значительных событий в жизни Орла второй половины XIX в. – открытию железнодорожного движения.

Орловский вокзал был задуман в большем размере, чем в Москве и Туле, так как станция сразу планировалась в качестве узловой для нескольких дорог. Вариант И.Ф. Тибо-Бриньоля появился в качестве альтернативы типовому проекту М.Г. Арнольда и был утвержден императором для Орла и Курска.

При сооружении отдельных объектов Московско-Курской магистрали выбирался способ ведения работ, наиболее эффективный, исходя из обстоятельств места и времени: подрядный, хозяйственный, с привлечением региональных специалистов или без их участия. Строительство большинства объектов сдавалось с подряда. В подрядной документации тщательно прописывались требования к качеству работ и материалов, закреплялась руководящая роль инженеров-начальников участка, дистанции или отделения в зависимости от масштаба постройки. Архитектор М.Г. Арнольд совместно с

¹⁵² Седойкина, К.А. И.Ф. Тибо-Бринионль. Расцвет архитектуры Орла XIX века / К.А. Седойкина. – Москва – Орел: ООО «Наша молодежь», БУКОО «Орловский дом литераторов», 2016. – С. 31.

¹⁵³ Лукомский, Г.К. Памятники старинной архитектуры России в типах художественного строительства. Часть первая: Русская провинция / Г.К. Лукомский. – Петроград: Шиповник, 1916. – С. 175.

купцом 1-й гильдии Г.Н. Вишняковым выступил подрядчиком при устройстве пассажирской и товарной станций в Москве¹⁵⁴. Интересно отметить, что факт разработки проекта и смет не давал архитектору преимущества при получении подряда – ценовая конкуренция являлась в данном случае решающей. Кроме того, он принимал обязательство в ходе строительства следовать «ближайшим указаниям начальства работ»¹⁵⁵.

В материалах о постройке вокзалов на других станциях неоднократно упоминаются «цены утвержденной подписки Г. Арнольда» в качестве стоимостного ориентира¹⁵⁶. Очевидно, первый подряд, заключенный с М.Г. Арнольдом, использовался в дальнейшем как образцовый.

Подряд на сооружение Серпуховской станции был заключен с инженером А.Е. Струве. Его доверенным лицом, наблюдавшим за производством работ и подписывавшим все, в том числе финансовые документы был архитектор Ф.К. Кнорре¹⁵⁷. Видимо, упоминание в каких-либо источниках, связанных с постройкой вокзала, имени этого архитектора было расценено невнимательными исследователями как достаточное основание для того, чтобы приписать ему авторство вокзала в Серпухове, и даже всего ансамбля Московско-Курской железной дороги. На различных интернет-ресурсах эта ошибочная информация многократно повторена. Архивное дело о постройке Серпуховского пассажирского здания из собрания ЦГА Москвы, в котором содержатся документы за 1865-1869 гг., убедительно свидетельствует об исключительно организационной роли Ф.К. Кнорре. В случае, когда требовалось внести изменения и уточнения в проект, даже по технической части, например, устранить сырость в подвальных помещениях, делался запрос начальнику работ и в департамент железных дорог Министерства путей сообщения¹⁵⁸.

¹⁵⁴ РГИА. Ф. 219. Оп. 1. Д. 20904. Л. 5-14.

¹⁵⁵ РГИА. Ф. 219. Оп. 1. Д. 20904. Л. 2-3, 5.

¹⁵⁶ ЦГА Москвы. Ф. 413. Оп. 5. Д. 29. Л. 32, 76.

¹⁵⁷ ЦГА Москвы. Ф. 413. Оп. 5. Д. 29. Л. 20, 32, 35, 41-42.

¹⁵⁸ ЦГА Москвы. Ф. 413. Оп. 5. Д. 29. Л. 15, 18.

Подрядчиком по возведению зданий и сооружений Тульской станции выступил инженер С.В. Яфимович¹⁵⁹, Скуратовской, Понырской и Курской станций – купцы 1-й гильдии П.И. Губонин и 2-й гильдии Т.Л. Садовский. Все они давали подписки типового содержания, в которых обязались производить работы в соответствии с выданными проектами и «ведомостью описания работ», представлять строительные материалы для освидетельствования прежде, чем завозить их на площадку, и во всем следовать указаниям начальников дистанции и отделения¹⁶⁰.

Любопытны эпизоды согласования стоимости подрядов. П.И. Губонину и Т.Л. Садовскому позволили повысить цены на работы по устройству Скуратовской станции в сравнении с другими подрядчиками, поскольку подвоз лесных и некоторых каменных материалов к месту строительства должен был производиться гужом на большой расстояние – до 136 верст (145 км). За неимением других «надежных подрядчиков, желающих понизить цены», предложение П.И. Губонина и Т.Л. Садовского было согласовано¹⁶¹. В то же время А.Е. Струве настойчиво призывали к понижению цены «в том внимании, что опытность его в строительном деле, конечно, даст ему возможность сделать большую экономию на постройках против обыкновенных подрядчиков». При этом из переписки начальника работ и министра путей сообщения следует, что от услуг А.Е. Струве отказываться не планировали, независимо от его решения о понижении стоимости, однако в результате переговоров некоторых уступок от него удалось добиться¹⁶².

Пассажирское здание и другие объекты Орловской станции строились хозяйственным способом. Такой способ ведения работ был избран по настоянию руководителя IV отделения В.А. Титова в целях сбережения времени и средств, так как затянулась ценовая конкуренция за право реализации сооружений станции между подрядчиками. Полагаясь на опыт и

¹⁵⁹ РГИА. Ф. 219. Оп. 1. Д. 20834. Л. 5-12, 23-28.

¹⁶⁰ РГИА. Ф. 219. Оп. 1. Д. 2849. Л. 2-7.

¹⁶¹ РГИА. Ф. 219. Оп. 1. Д. 7265. Л. 1, 3-6.

¹⁶² ЦГА Москвы. Ф. 413. Оп. 5. Д. 29. Л. 3, 5, 7.

высокие профессиональные качества этого инженера, департамент железных дорог дал свое согласие¹⁶³. Переписка по данному вопросу велась в марте-апреле 1866 г., сразу после утверждения проекта вокзала в Орле. Автор проекта И.Ф. Тибо-Бриньоль уже с 1 сентября 1864 г. состоял в штате IV отделения в должности старшего техника для составления чертежей и смет и впоследствии сам «наблюдал за правильным исполнением постройки Орловской станции»¹⁶⁴. По свидетельству архитектора, П.П. Мельников во время пребывания в Орле признал, что Орловская станция – самая лучшая по всей линии Московско-Курской железной дороги¹⁶⁵.

Сооружение крупных объектов, особенно каменных вокзалов на станциях I и II классов, не укладывалось в плановые сроки. К открытию движения на станциях Серпуховской, Орловской, Понырской и Курской были построены временные деревянные пассажирские здания по типовому проекту казарм для рабочих с перепланировкой внутренних помещений¹⁶⁶. Для завершения строительства и устранения недоделок после открытия регулярного движения в 1869 г. было создано временное управление постройки Московско-Курской железной дороги. Руководство им предполагалось возложить на В.О. Керсновского, возглавлявшего V отделение Орел-Курск, работы по которому еще активно велись. В.О. Керсновский отказался от этих обязанностей, ссылаясь на то, что он достаточно обременен делами по собственному отделению, поэтому в мае 1869 г. эту должность занял инженер А.А. Еремеев. В рапорте В.С. Семичева от 8 ноября 1868 г. о передаче неоконченных работ Управлению дороги упомянуто: «Неоконченные работы остаются по отделке пассажирских домов на станциях Орловской, Понырской и Курской, не считая оборудования мастерских и рассыпки верхнего балластного слоя, которые поручены уже начальнику

¹⁶³ РГИА. Ф. 219. Оп. 1. Д. 5961. Л. 74-76, 80; РГИА. Ф. 219. Оп. 1. Д. 7312. Л. 126.

¹⁶⁴ РГИА. Ф. 219. Оп. 1. Д. 5961. Л. 230, 234.

¹⁶⁵ РГИА. Ф. 219. Оп. 1. Д. 341. Л. 230.

¹⁶⁶ РГИА. Ф. 219. Оп. 1. Д. 5961. Л. 137-139; РГИА. Ф. 219. Оп. 1. Д. 5988. Л. 46.

дороги»¹⁶⁷.

Неоконченные на момент открытия регулярного движения объекты железной дороги вводили в эксплуатацию в рабочем порядке и определить момент полной готовности всех строений по линии не представляется возможным. Окончательно завершён комплекс архитектурных сооружений Московско-курской железной дороги был в 1872-1873 гг., когда она находилась уже в частной собственности.

Материалы данного раздела позволяют сформулировать базовые принципы, на основе которых была организована архитектурно-строительная деятельность при сооружении Московско-Курской железной дороги. Планировка станционных комплексов и типологические характеристики элементов инфраструктуры определялись опытом, накопленным в ходе устройства и эксплуатации первых отечественных железных дорог. Важным условием проектирования был активный обмен мнениями между специалистами разных уровней – от инженеров, руководивших работами на линии, до министра путей сообщения. Места расположения станций выбирались в зависимости от особенностей ландшафта и экономических условий отчуждения земель, близость к населённым пунктам и градостроительная ситуация не имели решающего значения, однако организация транспортных связей продумывалась на этапе проектирования. Разработка производственных и искусственных сооружений линии велась инженерами-путейцами, для создания типовых проектов гражданских сооружений в штат управления по строительству Московско-Курской железной дороги была включена должность архитектора, которую занял М.Г. Арнольд. Полную ответственность за результат работ несли инженеры – руководители строительных участков и дистанций, они оказывали существенное влияние на утверждение архитектурных проектов, вплоть до замены зодчего, и руководили деятельностью подрядчиков. Многоэтапное

¹⁶⁷ РГИА. Ф. 219. Оп. 1. Д. 341. Л. 108-109.

согласование проектов и применение конкурсных процедур при выборе исполнителей работ способствовали выработке оптимальных с точки зрения функциональности и экономичности проектных решений, а практика высочайшего согласования важнейших сооружений магистрали задавала высокую планку в поиске художественного образа построек железной дороги.

2.2. Гражданские сооружения Московско-Курской железной дороги

В архитектурном комплексе дороги пассажирские здания, безусловно, являются наиболее выразительными и значимыми постройками.

В соответствии с проектами общего расположения путей и зданий на станциях Московско-Курской магистрали вокзалы предусмотрены берегового типа: они примыкают к пассажирскому пути одной длинной стороной, с которой находится и платформа. Противоположная сторона сооружения обращена на «чистый» двор и, также, как и торцевые стороны, остается свободной для организации подъездов и расположения входов и выходов. Интересно, что вопреки распространенной на раннем этапе железнодорожного строительства практике, вокзалы конечных станций Московско-Курской дороги принадлежат не тупиковому, а также береговому типу. Это объясняется тем, что Московская станция линии была устроена вдоль соединительной ветви с Николаевской железной дорогой, а при строительстве Курской станции изначально предполагалось продолжение рельсового пути на юг и формирование крупного железнодорожного узла.

На станциях IV класса планировалось построить деревянные пассажирские здания. Согласование проекта, как это ни удивительно, было наиболее продолжительным и трудным по сравнению с другими гражданскими сооружениями магистрали. Согласно первоначальному замыслу М.Г. Арнольда здание проектировалось деревянное одноэтажное длиной 11 сажень (23,5 м) и шириной от 4 до 4,5 (8,5 – 9,6 м). Самое просторное помещение - пассажирский зал площадью 12,5 кв. сажень (56,8

кв. м) и высотой 2,25 саженой (4,8 м). Из него имелись выходы в комнату, где работал телеграф, и дамскую комнату, при которой устроены отдельные ретирады. С кассой пассажирский зал сообщался через проем в стене с прилавком для продажи билетов, приема и выдачи багажа. Кроме того, в здании располагались помещения для жандармов, сигнальщиков и квартира начальника станции, состоящая из трех небольших комнат и кухни и имеющая выходы в пассажирский зал, кассу, черные сени. Конструктивно строение представляло собой обшитый тесом сруб на фундаменте из бутового камня с крытой железом крышей. Окна и двери во всех комнатах, за исключением пассажирской и дамской, были предусмотрены предельно малого размера, видимо, из соображений сбережения тепла. Отопление предполагалось голландскими печами в помещениях, предназначенных для публики и в квартире начальника станции, а в комнатах для служащих – русскими. Отделка интерьеров – скромная и недорогая: полы дощатые, в зонах пребывания пассажиров и старших служащих – «чистой, столярной работы», младших чинов – плотничной, потолки подшиты деревом и оштукатурены, стены оштукатурены по войлоку и драни, а затем в дамской комнате и квартире оклеены обоями, в пассажирском зале, телеграфе и кассе выкрашены масляными красками, а во всех остальных помещениях – клеевыми¹⁶⁸. Этот вариант пассажирского здания был признан «как по расположению своему, так и по внешнему виду не вполне удовлетворительным». Замечания, зафиксированные в докладе департамента железных дорог, важны с точки зрения функциональности: размещение сигнальщиков и телеграфных аппаратов в разных концах здания может «служить причиной неисправности телеграфной службы, особенно в ночное время», в пассажирском зале мало простенков для установки мебели, не предусмотрено помещение для сторожей и т.д. По поводу усовершенствования фасада конкретных предложений не сделано, но указано: «При доработке проекта желательно, чтобы внешнему

¹⁶⁸ РГИА. Ф. 219. Оп. 1. Д. 5960. Л. 13-14.

виду здания был придан по возможности лучший вид»¹⁶⁹. Изображений данного варианта здания не выявлено.

Новый проект деревянного одноэтажного вокзала был составлен архитектором И.-Ф.С. Вишневым, служившем при департаменте рассмотрения проектов и смет Главного управления путей сообщения и общественных зданий, и одобрен П.П. Мельниковым. На его основании подготовили детальные чертежи и сметы. Однако В.С. Семичев, уже практически на этапе реализации, подверг проект серьезной критике и представил на рассмотрение переработанный вариант пассажирского здания М.Г. Арнольда, утвержденный в итоге для Московско-Курской дороги на всем ее протяжении¹⁷⁰. Единственным следом проекта И.-Ф.С. Вишневого в изобразительных источниках является типовая план станции IV класса, на который нанесено пассажирское здание П-образной формы с узкими боковыми крыльями, сходное с описанным в делопроизводственных документах¹⁷¹(илл. 13).

Согласно новому проекту М.Г. Арнольда, вокзал представлял собой деревянное строение с мезонином, в котором располагалась квартира начальника станции (илл. 14). План имел сложные очертания вследствие того, что архитектор свободно скомпоновал вокруг небольших сеней при входе со стороны станционного двора помещения, площадь и высота которых заметно различались в зависимости от функционального назначения: «Несимметрический план здания, удовлетворяя лучше симметрического удобствам внутреннего расположения, дает в то же время возможность красивее согласовать между собою части, имеющие различную высоту», – замечал архитектор в пояснительной записке¹⁷²(илл. 15). Такой подход к проектированию находился на острие архитектурной моды и в 1860-е гг. активно распространялся прежде всего в частном жилом строительстве.

¹⁶⁹ РГИА. Ф. 219. Оп. 1. Д. 5960. Л. 62-64.

¹⁷⁰ РГИА. Ф. 219. Оп. 1. Д. 5960. Л. 69-70, 120, 208, 213.

¹⁷¹ ЦГА Москвы. Ф. 413. Оп. 25. Д. 157. Л. 2.

¹⁷² РГИА. Ф. 219. Оп. 1. Д. 5960. Л. 69.

Благодаря выразительной ассиметричной объемно-пространственной композиции и обильным украшениям в технике пропиленной резьбы, выполнявшейся по шаблонам, зданию был «придан характер легкой загородной постройки». Живописным акцентом фасада со стороны путей стал балкон мезонина, вынесенный над платформой на резных кронштейнах. Один из боковых объемов постройки, в котором располагались помещения жандармов и сторожей, имел глухую стену, выходящую на платформу, чтобы избавить публику «от вида кухни нижних чинов». Архитектор предлагал использовать это место для размещения буфетной стойки или скамьи для пассажиров, украсив стену, «по примеру построек заграничных железных дорог», вьющимися растениями (илл. 16).

Состав помещений и внутренняя отделка предполагались такие же, как в первоначальном проекте¹⁷³. В документации по сооружению станций IV класса в третьем отделении дороги сохранился счет от поставщика обоев для вокзала в Ясенках, позволяющий представить себе интерьер пассажирских помещений более полно: для общего зала ожидания были закуплены обои в полоску и бордюры цвета «солферино» (разновидность красно-пурпурного оттенка), для дамской комнаты – обои лилового цвета вчетверо дороже всех остальных, упомянутых в документе, и лиловые с зеленым бордюры. Обои для других помещений перечислены по количеству без описания, из чего можно сделать вывод, что дизайну интерьера придавали небольшое значение¹⁷⁴. Оттенки краски для стен также не определены в проектной документации, а в сметах для пассажирских зданий всех классов предусмотрена, в зависимости от категории помещений, окраска «хорошими» или «нежными» колерами, окраска «простыми» колерами.

Снаружи вокзалы, также, как и все расположенные в непосредственной близости от них деревянные строения, - жилые дома со службами, заборы и

¹⁷³ РГИА. Ф. 219. Оп. 1. Д. 5960. Л. 69-70.

¹⁷⁴ РГИА. Ф. 219. Оп. 1. Д. 7313. Л. 53.

ограждения платформ, верхние этажи водоемных зданий – окрашивались палевой краской, резные декоративные элементы цветом не выделялись.

На станциях III класса М.Г. Арнольд предполагал построить двухэтажные каменные вокзалы с квартирами старших и средних служащих во втором этаже. Общий для всех классов пассажирский зал площадью около 22 кв. сажень (100 кв. м) дополнялся отдельными комнатами для путешествующих I классом и для дам, был предусмотрен холодный буфет. Здание должно было оборудоваться ватерклозетами¹⁷⁵. Этот вариант остался невостребованным, так как после длительных согласований проекта деревянного пассажирского здания IV класса, когда был достигнут удовлетворительный результат, приняли решение использовать его также и для станций III класса¹⁷⁶(илл. 17). В скором времени эти относительно небольшие деревянные вокзалы потребовали расширения в населенных пунктах, где наиболее активно развивалось пассажирское движение, однако на этапе строительства дороги, с учетом острой нехватки средств и времени, такой выход виделся оптимальным, поскольку пассажирские дома относились к числу объектов, без которых движение на участке не могло быть открыто.

На станциях II класса были построены кирпичные пассажирские здания переменной этажности с подвалом. Первоначальный проект М.Г. Арнольд разработал для г. Серпухова, а затем его применили на двух других станциях II класса: Скуратово и Поныри. На первом этаже вокзала располагались пассажирские и служебные помещения. На всех станциях II класса предполагалась длительная остановка поездов – на 20-30 минут, а в Серпухове ожидалось также большое число местных путешественников, поэтому пассажирские залы были сделаны весьма просторные. Перекрытия больших по площади помещений покоились на мощных столбах с арочными перемычками¹⁷⁷. Архитектор основывал расчеты площадей на статистических

¹⁷⁵ РГИА. Ф. 219. Оп. 1. Д. 5960. Л. 15-16.

¹⁷⁶ РГИА. Ф. 219. Оп. 1. Д. 5960. Л. 244.

¹⁷⁷ РГИА. Ф. 219. Оп. 1. Д. 5960. Л. 18, 27.

данных действующих железных дорог. В пояснительной записке к проекту он пишет, что в полном пассажирском поезде бывает 150 пассажиров I и II класса и 300 пассажиров III класса. Наблюдения показывают, что во время обедов и завтраков за стол садится не более $2/3$ пассажиров высших классов, а из числа пассажиров III класса пользуется залами лишь незначительная часть. С определенным запасом М.Г. Арнольд спроектировал пассажирские залы, исходя из вместимости 125 человек для I и II класса и 200 человек для III класса¹⁷⁸.

К общему пассажирскому залу I и II класса примыкали комнаты для путешественников I классом и для дам с уборной и отдельным ватерклозетом. Кроме того, на первом этаже вокзала были размещены касса и багажное отделение, буфет, помещения для телеграфной службы и проживания телеграфистов, жилое помещение для сторожей и запасная комната, которая могла быть приспособлена под контору начальника отделения дороги, либо использоваться, в случае необходимости, для отдыха членов императорской фамилии¹⁷⁹.

Второй этаж, по уже сложившейся на железной дороге практике, отводился под служебные квартиры. На Серпуховской станции планировалось разместить отделение управления дорогой и движением, следовательно, требовались дополнительные жилые площади для его сотрудников. Пассажирские залы, расположенные в центральной части здания и занимающие всю его ширину, были высокими. Примыкающие к ним помещения: в одном крыле – комнаты для пассажиров I класса и для дам, а также для сторожей, в другом – телеграф и комнаты телеграфистов, имели значительно меньшую высоту, что позволило в боковых частях вокзала устроить дополнительный «промежуточный» этаж, где запланировали небольшие квартиры младших служащих¹⁸⁰. В торцевых частях здания были

¹⁷⁸ РГИА. Ф. 219. Оп. 1. Д. 5960. Л. 25.

¹⁷⁹ РГИА. Ф. 219. Оп. 1. Д. 5960. Л. 21-22.

¹⁸⁰ РГИА. Ф. 219. Оп. 1. Д. 5960. Л. 19.

предусмотрены черные входы и лестницы, которыми должны были пользоваться проживающие на первом и промежуточном этажах нижние чины.

В дореволюционное время проживание железнодорожников непосредственно на станции считалось не только допустимым, но и вполне удобным даже в тех случаях, когда станция строилась в пределах населенного пункта, так как это позволяло сотрудникам дороги попадать на рабочие места быстро и без затруднений – ценное преимущество в условиях непрерывного круглосуточного несения службы. Очень яркая формулировка, иллюстрирующая такой подход, содержится в одной из пояснительных записок по поводу размещения квартиры начальника Московской товарной станции в одном здании с товарной конторой: «[он] таким образом всегда может быть готов на всякое востребование и иметь постоянный надзор за действиями служащих»¹⁸¹. Кроме того, размещение квартир служащих дороги непосредственно в здании вокзала позволяло сэкономить средства на строительстве для них отдельных домов.

Подвальный этаж М.Г. Арнольд распланировал следующим образом. Со стороны высокой платформы, где невозможно было устроить окна, были размещены калориферы и винные погреба. Со стороны двора в центральной части здания – кухня, сообщающаяся особой лестницей с буфетом на первом этаже. Кроме кухни в подвале располагались комнаты для проживания содержателя буфета, поваров и буфетной прислуги, казармы для жандармов и рабочих¹⁸².

М.Г. Арнольд уделял большое внимание естественному освещению всех помещений и учитывал при проектировании влияющие на него факторы, например, затененность окон первого этажа с одной стороны здания навесом пассажирской платформы. Однако наиболее радикальные предложения архитектора в этой сфере, такие как устройство большого светового фонаря

¹⁸¹ РГИА. Ф. 219. Оп. 1. Д. 5960. Л. 190.

¹⁸² РГИА. Ф. 219. Оп. 1. Д. 5960. Л. 24-25.

над главной лестницей, были отклонены из-за высокой стоимости и сложности в обслуживании¹⁸³.

К пассажирским зданиям со стороны путей примыкала высокая платформа. Согласно проекту, она должна быть вымощена лещадными плитами, конструкция навеса предполагалась деревянная, с колоннами и открытыми стропилами «чистой работы». П.П. Мельников распорядился деревянные опоры заменить более «красивыми» и долговечными чугунными, которых к тому же требовалось меньшее количество, поэтому они создавали меньше помех для перемещений пассажиров по платформе. Нижнюю, обшитую деревом, поверхность навеса и стропила окрашивали в палевый цвет и расписывали масляными красками по шаблонам «для избежания монотонного вида». Предложение М.Г. Арнольда выполнить покрытие навеса из толстого литого стекла, чтобы обеспечить приток естественного света на платформу и в выходящие на нее окнами помещения вокзала, поддержки не нашло¹⁸⁴(илл. 19).

Согласно пояснительным запискам и имеющимся чертежам пассажирское здание на Тульской станции I класса было по инженерно-техническим характеристикам совершенно идентичным Серпуховскому и несколько больше по размеру. Единственное важное отличие, повлекшее за собой изменения в планировке и функциональном распределении помещений, – наличие апартаментов для особ императорской фамилии рядом с залом для пассажиров I и II классов. В их состав входили: небольшая комната с выходом на платформу и в пассажирский зал, кабинет с альковом и уборной¹⁸⁵(илл. 20). Комнаты для путешественников I классом и дам заняли место, которое в проекте Серпуховского вокзала было занято помещением сторожей и «запасной» комнатой. Так как императорские апартаменты должны были иметь большую высоту, то и телеграфная контора на другом конце здания

¹⁸³ РГИА. Ф. 219. Оп. 1. Д. 5960. Л. 29-31, 40.

¹⁸⁴ РГИА. Ф. 219. Оп. 1. Д. 5960. Л. 31-32, 47-48.

¹⁸⁵ РГИА. Ф. 219. Оп. 1. Д. 5960. Л. 38-39.

получила высокие потолки и окна для сохранения симметрии фасада. Вследствие того, что на первом этаже увеличилось число высоких помещений, площадь промежуточного этажа уменьшилась практически вдвое, поэтому там устроили только комнаты для сторожей и кладовые, а для квартир служащих остался лишь второй этаж¹⁸⁶.

Остановимся подробнее на тех особенностях проектов пассажирских зданий в Серпухове и Туле, которые подверглись обсуждению и пересмотру, поскольку именно они позволяют проследить формирование объемно-пространственной композиции вокзала как нового типа общественного здания. В первоначальном варианте М.Г. Арнольд предложил сделать два входа в здание со стороны двора, чтобы пассажиры разных классов заходили прямо в предназначенные для них помещения. В противоположном конце пассажирских залов архитектор расположил двери, ведущие на платформу. Буфет и багажное отделение размещались в центральной части здания и имели двери и прилавки, выходящие в пассажирские залы на две стороны для отдельного обслуживания путешественников I, II и III классами. Между багажным отделением и буфетом был запланирован вестибюль с главной лестницей, который должен был освещаться большим световым фонарем, устроенным в крыше (илл. 21, 22).

П.П. Мельников ознакомился с предложениями М.Г. Арнольда и сделал замечания, в соответствии с которыми и были созданы окончательные проектные решения. Наличие входов со станционного двора прямо в пассажирские залы, через которые путешественники должны были следовать с вещами в противоположный конец помещения к окну приема багажа, было признано стеснительным для пассажиров и неудобным для кассирской службы, разделявшейся, вследствие такой планировки, на две. Кроме того, расположение дверей на противоположных концах залов привело бы к возникновению сквозняков. В результате был выработан план вокзала с одним

¹⁸⁶ РГИА. Ф. 219. Оп. 1. Д. 5960. Л. 38-39.

центральным подъездом «с достаточным количеством дверей», ведущих в просторные сени перед стойкой приема багажа, общей для всех пассажиров. Приоритет эффективности организации железнодорожной службы над классовыми различиями можно расценивать как признак (или как фактор!) демократизации русского общества во второй половине XIX столетия. Лестница во второй этаж была устроена в небольших «средних» сенях при центральной входной двери и освещалась обычными окнами, выходившими на фасад со стороны двора. При таком расположении помещений буфет уже не мог находиться между пассажирскими залами. Для пассажиров I и II классов был устроен ресторан с горячими блюдами, а для III-го, «сообразно с ясно выразившимися на других дорогах потребностями пассажиров этого класса» был предусмотрен холодный буфет в зале ожидания¹⁸⁷ (илл. 23, 24).

Упомянутые усовершенствования касались как Серпуховского, так и Тульского вокзалов. Кроме того, в здании Тульского вокзала для высочайших путешественников в соответствии с рекомендациями министра был сделан отдельный выход не только на платформу, но и в город, в результате чего планировка императорских комнат приняла более рациональный и менее нарядный характер¹⁸⁸. Высочайшее утверждение проектов пассажирских зданий Серпуховской и Тульской станций, исправленных с учетом замечаний, состоялось 10 марта 1865 г.

Художественное решение пассажирских зданий в полной мере соответствовало сложившемуся за короткий период существования железных дорог в России образу крупного городского вокзала. Композиция фасадов выявляла функциональное распределение помещений и была одинакова со стороны станционного двора и со стороны железнодорожных путей, однако в зоне расположения крытой платформы отчасти нарушалась непрозрачным навесом. Центральный ризалит с тремя порталами, увенчанный аттиком, соответствовал объему общего вестибюля, с двух сторон от него симметрично

¹⁸⁷ РГИА. Ф. 219. Оп. 1. Д. 5960. Л. 39-40.

¹⁸⁸ РГИА. Ф. 219. Оп. 1. Д. 5960. Л. 47.

располагались просторные пассажирские залы с арочными окнами и выходами на платформу. Высокие эффектные проемы дверей и окон с полукруглым завершением, очень близкие по размеру и пропорциям – наиболее выразительная часть фасада. Этот художественный прием, восходящий к эстетике Ренессанса, был привнесен в отечественную железнодорожную архитектуру автором пассажирских зданий Николаевской дороги в Москве и Санкт-Петербурге К.А. Тоном и прочно закрепился. В виде светлой аркады были оформлены помещения для обслуживания пассажиров в зданиях на московских станциях Троицкой (впоследствии Ярославской) и Московско-Рязанской дорог, Московского вокзала в Нижнем Новгороде и ряда других. В стилистическом отношении каменные пассажирские здания Московско-Курской железной дороги также близки творениям К.А. Тона: они имеют жесткую симметричную классицистическую композиционную схему, в которую включены отдельные декоративные мотивы, заимствованные из византийской и древнерусской архитектуры.

Решение главного фасада, по первому впечатлению, восходит к лоджиям итальянского Ренессанса, однако с помощью лепного декора проемам первого этажа приданы необычные очертания: арки со стрелой подъема, значительно превышающей ширину пролета, «опираются» на приземистые пилястры. По пропорциям и ритму эта композиция сходна с аркатурными поясами древнерусских храмов. Горизонтальное членение фасадов подчеркнуто сложно профилированным сильно выступающим карнизом, который, опоясывая сооружения по периметру, визуальнo объединял центральные и боковые объемы, имеющие разное количество этажей. Указанные композиционные и декоративные приемы были общими для вокзала I класса в Туле и вокзалов II класса. Различия проявились в оформлении второго этажа и боковых частей пассажирских зданий разного класса.

Вокзал I класса в Туле имел боковые ризалиты с высокими дверями, фланкированными широкими рустованными пилястрами, что было продиктовано, напомним, необходимостью устроить достойные входы с

платформы и из города в императорские помещения. Таким же образом решены черные входы с торцевых сторон. Окна второго этажа – прямоугольной формы и расположены очень близко друг от друга. В целом декор фасадов тщательно разработан и включает множество мелких деталей из арсенала классицистической архитектуры, преимущественно, простых геометрических форм (илл. 25, 26).

Здания на станциях II класса (Серпухов, Скуратово, Поньри) с одним центральным ризалитом симметрично сужаются вправо и влево от него тремя уступами: пассажирские залы, несколько меньшей ширины, чем вестибюль, еще уже боковые части здания в три окна по фасаду с промежуточным этажом, а на торцах сооружения имеются небольшие выступы, в которых расположены сени черных входов, лестницы и туалеты. Эта объемно-пространственная композиция хорошо прочитывается и при рассмотрении плана, и при взгляде на фасады.

Проект вокзалов II класса был частично переработан на этапе строительства вокзала в Серпухове¹⁸⁹. Первопричиной изменений послужило уточнение штатного расписания службы эксплуатации дороги – во втором этаже потребовалось устроить шесть квартир вместо четырех, запланированных первоначально. Заодно с планировкой квартир были переделаны и фасады второго этажа: «вместо 16 окон <...> по обеим сторонам главного фасада здания, проектировано 12 окошек <...> и сделано изменение в расположении архитектурных украшений, имеющее целью упростить как производство работ, так и будущий ремонт здания», – говорится в пояснительной записке к проекту¹⁹⁰. Записка подписана руководителем I отделения строительства дороги инженером И.П. Павловским и архитектором П. Ивановым. Возможно, это Павел Иванович Иванов, выпускник Московского дворцового архитектурного училища, который служил в 1866 г.

¹⁸⁹ ЦГА Москвы. Ф. 413. Оп. 5. Д. 29. Л. 15.

¹⁹⁰ РГИА. Ф. 219. Оп. 1. Д. 5961. Л. 41.

по придворному ведомству¹⁹¹. Как бы то ни было, авторство М.Г. Арнольда в данном случае уже не является единоличным.

Проектные чертежи фасадов, по-видимому, не сохранились, но на позднейших фотографиях мы видим у зданий II класса во втором этаже небольшие арочные окна, расположенные в плоских прямоугольных нишах, в ризалите попарно, а над пассажирскими залами – по одному на оси с окнами первого этажа. По краю крыши проходит изящная балюстрада, окрашенная в белый цвет, некоторые декоративные детали фасада также выделены белым на фоне стен (илл. 27).

Теплый желтый колер для окраски стен пассажирских зданий I и II класса, возможно, был избран по аналогии с цветом сооружений казенной Николаевской железной дороги. Лишь вокзал Серпуховской станции резко выделяется красным цветом стен с ярко-белыми карнизами и наличниками, но этому есть практическая причина. В районе Серпухова на момент строительства было трудно найти кирпич высокого качества, потому был использован кирпич из белой глины, идущей на производство изразцов и черепицы. «Штукатурный намет к означенному кирпичу приставал весьма худо», поэтому стены здания покрыли составом на основе черляди, применявшейся обычно для окраски кровли, а карнизы и наличники оштукатурили по большому числу насечек и побелили «для благовидности фасадов»¹⁹²(илл. 28).

В целом, здание Тульского вокзала с частым ритмом окон второго этажа, узкими горизонтальными полосами руста на широких лопатках и измельченным декором, занимающим практически всю поверхность стен, производит впечатление более монументальное и, в то же время, более сухое, чем пассажирские здания II класса, которые благодаря монолитности объема, лаконичному оформлению и мягким цветовым контрастам имеют вид

¹⁹¹ Зодчие Москвы времени эклектики, модерна и неоклассицизма (1830-е-1917 годы): Иллюстрир. биограф. слов. / Гос. н.-и. музей архитектуры им. А.В. Щусева и др. – М.: КРАБиК, 1998. – С. 117.

¹⁹² РГИА. Ф. 219. Оп. 1. Д. 6012. Л. 166-167.

гармоничный и уютный, особенно в сельском антураже Скуратовской и Понырской станций.

По сравнению с внешним видом интерьер зданий был более скромным. Стены предполагалось окрасить по штукатурке в подвальных помещениях клеевыми красками, в пассажирских и служебных – масляными, жилые комнаты и комнаты для дам и пассажиров I класса – оклеить обоями. На планах М.Г. Арнольда намечена лепная отделка потолков в комнатах первого этажа: карнизы по периметру и розетки в центре¹⁹³. Императорские апартаменты должны были быть оформлены по особому проекту¹⁹⁴. Также в зависимости от предназначения помещений в них устанавливались печи голландские «изразчатые» с медными приборами или русские беленые с чугунными приборами. На кухне был предусмотрен облицованный изразцом английский очаг. Ватерклозеты отделаны полированным ясенем¹⁹⁵.

Полы были предусмотрены в подвале цементные простые, в пассажирских залах – цементные с рисунком, в комнатах для пассажиров I класса и для дам, в императорских покоях – паркетные, в жилых помещениях – столярные щитовые¹⁹⁶. Однако на этапе реализации Серпуховского вокзала были сделаны некоторые изменения в этой части проекта, нацеленные на упрощение дальнейшего обслуживания, а именно: цементные полы с деревянными балками в основании заменены в подвальных помещениях кирпичными, в вестибюле – лещадными, в зале I и II класса – паркетными по той причине, что «пол на деревянных балках подвержен зыби, особенно в пассажирских залах при большом стечении народа, отчего цемент может дать трещины, которые в короткое время при быстром увеличении представят безобразие и потребуют частого ремонта»¹⁹⁷.

¹⁹³ РГИА. Ф. 350. Оп. 29. Д. 104. Л. 1; РГИА. Ф. 350. Оп. 29. Д. 105. Л. 1.

¹⁹⁴ РГИА. Ф. 219. Оп. 1. Д. 5960. Л. 37.

¹⁹⁵ РГИА. Ф. 219. Оп. 1. Д. 20904. Л. 5-14, 15.

¹⁹⁶ РГИА. Ф. 219. Оп. 1. Д. 5960. Л. 27-28.

¹⁹⁷ ЦГА Москвы. Ф. 413. Оп. 5. Д. 29. Л. 3-4; РГИА. Ф. 219. Оп. 1. Д. 6012. Л. 90-97, 167.

Лестницы и площадки планировались из натурального или искусственного камня, перила черных лестниц – «обыкновенные железные», главной лестницы – «легкие чугунные» с дубовыми или ясеневыми поручнями¹⁹⁸.

В пояснительной записке М.Г. Арнольд упоминал, что отделка интерьеров – это оптимальная статья для сбережения средств, так как экономия в этом вопросе практически не наносит ущерба комфорту пассажиров и эффективности эксплуатации¹⁹⁹.

Такая установка была наиболее популярна в рассматриваемый период. Первые вокзалы российских железных дорог, за исключением, пожалуй, Павловского, исполнявшего по замыслу создателей роль культурно-досугового центра, были отделаны сдержанно и, можно сказать, прагматично, даже в тех случаях, когда имели представительный внешний вид. К концу XIX столетия эта тенденция уступила место другой – соперничеству между наиболее богатыми частными компаниями в роскоши и богатстве художественного оформления вокзалов.

Пассажирские здания станций Московско-Курской дороги II, III и IV классов были построены по типовым проектам на всем протяжении линии, но вокзалы на станциях I класса в силу ряда причин оказались разными.

На Московской станции был устроен временный вокзал площадью 230 квадратных саженей (1047 кв. м), который имел каменный центральный объем и деревянные боковые крылья. По набору и распределению помещений он в целом соответствовал типу вокзалов I и II классов: в средней части располагался общий вестибюль с выходами в город и на крытую платформу, из него широкие проемы вели в залы ожидания для пассажиров I, II (направо от входа) и III (налево от входа) классов, размещенные в деревянных пристройках. Торцевые части здания были заняты с одной стороны парадными комнатами, с другой – служебными помещениями (телеграф и комнаты

¹⁹⁸ РГИА. Ф. 219. Оп. 1. Д. 5960. Л. 28-29.

¹⁹⁹ РГИА. Ф. 219. Оп. 1. Д. 5960. Л. 30.

телеграфистов, сторожей, служащих дороги). Они имели отдельные выходы в город и на платформу²⁰⁰.

Особых комментариев заслуживает архитектурно-художественный образ вокзала. Уже при сооружении Николаевской железной дороги – первой отечественной магистрали – была заложена традиция соблюдения стилистического единства для всех построек линии и введена практика типового проектирования сооружений разного класса и назначения. Очевидно, что каменная часть временного вокзала с высокими полуциркульными проемами дверей и окон, рустованными пилястрами и классическим аттиком вступает в явное противоречие с пристройками, решенными в стиле «альпийского шале», весьма характерного для деревянных сооружений ранней эклектики по всей Европе. Однако в этом странном, на первый взгляд, здании наглядно и прямолинейно воплощена идея железной дороги, как целостного архитектурного ансамбля: каменная и деревянные части постройки являются прямыми цитатами пассажирских зданий по линии – I, II и III, IV классов соответственно (илл. 29, 30).

Фасады вокзала со стороны площади и платформы были практически одинаковыми. Каменная часть главного фасада, оштукатуренная и окрашенная «легким колером», имела выступающий ризалит с двумя окнами, увенчанный аттиком, с каждой стороны от него – три высоких проема арочной формы. Вертикальное членение стены подчеркивалось рустованными пилястрами крупных пропорций. Фасад со стороны платформы отличался от городского распределением дверных и оконных проемов, но так как размер их был одинаков, это не оказало существенного влияния на общую композицию. Двери «с полукруглым верхом филенчатые в нижней части», также, как и оконные рамы, выполнялись из сосны с окраской под дуб с медными приборами²⁰¹.

²⁰⁰ РГИА. Ф. 350. Оп. 29. Д. 1. Л. 48.

²⁰¹ РГИА. Ф. 219. Оп. 1. Д. 20904. Л. 15.

Деревянные крылья здания представляли собой сосновый сруб, обшитый тесом и украшенный, также как вокзалы III и IV классов по линии дороги, накладными реечными деталями и пропиленной резьбой²⁰². К пассажирскому зданию со стороны путей примыкала высокая платформа, крытая навесом на деревянных опорах (илл. 31).

Интерьер, как и у других пассажирских зданий дороги, был простым и практичным. Однако качеству материалов и отделки уделялось большое внимание, несмотря на то, что вокзал являлся временным. Как и для постоянных сооружений дороги, в подрядной документации детально зафиксированы требования к используемым материалам, а также необходимость представлять их образцы на одобрение начальства работ «предварительно употребления в дело». Например, «приборы» для окон и дверей должны быть «медные, лучшего достоинства, прочные, известных тульских фабрик», стекла «первого сорта, чистой воды, без пузырей и нечистот» и т.п.²⁰³.

Тщательность строительства, естественно, не могла компенсировать в полной мере функциональных недостатков временного сооружения: для московской конечной станции дороги с активным пассажирским движением вокзал был крайне тесен и неудобен с точки зрения путей подъезда, однако он просуществовал в таком виде до 1894 г.

В первом разделе данной главы уже было сказано, что пассажирские здания на Орловской и Курской станциях I класса были построены по особому проекту орловского архитектора И.Ф. Тибо-Бриньоля и стилистически очень отличаются от других сооружений Московско-Курской железной дороги. М.Г. Арнольд предполагал сделать пассажирские здания I класса одинаковыми на всем протяжении линии - вокзалы в Орле и Курске должны были быть построены по образцу Тульского. Причиной изменения проекта стали практические соображения: обе станции изначально проектировались как

²⁰² РГИА. Ф. 219. Оп. 1. Д. 5960. Л. 69.

²⁰³ РГИА. Ф. 219. Оп. 1. Д. 20904. Л. 8-9, 15.

узловые, и вокзалы Московско-Курской дороги планировалось использовать для обслуживания пассажиров всех линий, которые со временем примкнут к железнодорожным узлам. Кроме того, для Орловского вокзала было определено место на высоком косогоре и возведение здания, аналогичного тульскому, вызывало затруднения с технической точки зрения. Принимая во внимание эти обстоятельства, начальник строительства IV отделения магистрали В.А. Титов вынес на рассмотрение В.С. Семичева составленный с учетом ожидаемого развития пассажирского движения проект вокзала для Орла местного архитектора И.Ф. Тибо-Бриньоля, сопроводив его краткой пояснительной запиской. В.С. Семичев расширение вокзала счел «излишнею роскошью», а проект И.Ф. Тибо-Бриньоля «не подходящим к характеру зданий Московско-Орловской дороги», однако в марте 1866 г. представил его министру путей сообщения вместе с альтернативным вариантом, подготовленным по его поручению М.Г. Арнольдом «в тех же размерах с фасадом соответственным утвержденным проектам»²⁰⁴.

По новому проекту были увеличены размеры помещений первого этажа, предназначенных для пребывания пассажиров и службы пассажирского движения. Жилые площади не подлежали расширению, поэтому второй этаж, в котором по традиции должны были располагаться квартиры высших служащих дороги – начальников отделения, участка и станции, а также кассиров, – запланировали «над среднею и крайними частями» здания. В обширном полуподвальном этаже помимо пространства для калориферов, оставалось место для помещений сторожей, рабочих, ламповщиков и буфетной прислуги²⁰⁵. Стоимость вокзала, по оценкам, увеличивалась на 70000 руб. по сравнению с Тульским (илл. 32).

В собрании РГИА сохранился полный комплект чертежей пассажирского здания, подписанных И.Ф. Тибо-Бриньодем (илл. 33-37). Они дают исчерпывающее представление об авторском замысле. Расположение

²⁰⁴ РГИА. Ф. 219. Оп. 1. Д. 5961. Л. 42-43.

²⁰⁵ РГИА. Ф. 219. Оп. 1. Д. 5961. Л. 43.

помещений первого этажа в целом сходно с планировкой Тульского вокзала, но даже при первом взгляде на проекты возникает впечатление, что орловское здание более просторно и гармонично по пропорциям. Перед входом со стороны площади было устроено широкое крыльцо с пандусом для экипажей, четыре высокие остекленные двери вели в просторный общий вестибюль, а центральная пятая, сравнительно небольшого размера – в «средние» сени, где находилась главная лестница. В противоположном от входа конце вестибюля была размещена стойка приема багажа, по сторонам от нее – две отдельные кассы для пассажиров I, II и III классов. Широкие проемы соединяли вестибюль с залами ожидания, в каждом из которых имелось отдельное помещение для буфета с лестницей в полуподвальный этаж, где по обыкновению устроены кухни и кладовые. В зале I и II классов, кроме того, выделены кабинет и дамская комната. В правой части здания устроены императорские апартаменты с отдельными выходами в город и на платформу, в левой части – телеграф и кабинет начальника станции. Несмотря на различие планировки и функционального назначения помещений в этих зонах, симметрия фасадов строго соблюдена. Со стороны путей к вокзалу примыкала крытая высокая платформа, на которую вели по четыре широких прохода из пассажирских залов²⁰⁶.

Стилистически здание И.Ф. Тибо-Бриньоля представляло собой характерный образец эклектики, с большим количеством декоративных мотивов, почерпнутых из готической и романской архитектуры, хотя наиболее выразительных элементов готики, имеющих конструктивное значение, – стрельчатых арок, башен-пинаклей и проч., И.Ф. Тибо-Бриньоль не использовал. Пилястры, вертикально членящие фасад, были решены в виде уступчатых контрфорсов с возвышающимися над уровнем стен двускатными завершениями. Выступающие объемы здания фланкированы сложными в плане башнями, имеющими четыре грани с фасадной стороны и

²⁰⁶ РГИА. Ф. 350. Оп. 29. Д. 103. Л. 62, 96-100.

прямоугольную форму задней части. Арочные карнизы напоминали о средневековых машикулях. Фасад верхней части главной башни имел очевидное композиционное сходство с западным фасадом католического храма города Орла, в создании которого И.Ф. Тибо-Бриньоль принимал участие за несколько лет до строительства вокзала. Кованные декоративные элементы, которые также, как и все остальные детали сооружения, были тщательно прорисованы И.Ф. Тибо-Бриньодем (решетки вдоль крыш, детали навеса над платформой) исполнены в лучших традициях английской неоготической орнаментики. К сожалению, опубликовать эти весьма эффектные проектные материалы не представляется возможным, как уже говорилось выше, по причине плохого состояния сохранности.

И.Ф. Тибо-Бриньоль уходит от монолитности в объемно-планировочном решении и мотива крупной аркады первого этажа. Симметрия относительно центральной оси здания и жесткие границы прямоугольного плана не нарушены, фасад, расположенный вдоль путей, неизбежно имеет слабо выраженный «рельеф», однако фасад, обращенный на площадь, представляет собой живописную композицию, сформированную объемами разного размера и высоты. При этом требования целесообразности остаются приоритетными: расположение архитектурных объемов подчинено функциональному зонированию постройки и решению прикладных задач, даже элементы, играющие, на первый взгляд, декоративную роль, служат практическим целям. Так, в доминирующей над главным фасадом башне с высоким арочным окном расположена главная лестница, часовой механизм и, в самой верхней части, резервуар с водой для питания водопровода пассажирского здания²⁰⁷. В невысоких башенках по углам среднего двухэтажного объема устроены независимые входы и лестницы в жилые помещения второго этажа²⁰⁸.

Объяснений, чем было мотивирован выбор образно-художественного решения вокзала, выявить не удалось. До момента утверждения данного

²⁰⁷ РГИА. Ф. 350. Оп. 29. Д. 103. Л. 94, 96-100.

²⁰⁸ РГИА. Ф. 350. Оп. 29. Д. 103. Л. 62, 64, 92.

проекта в России было возведено только одно неоготическое пассажирское здание – вокзал в Петергофе Н.Л. Бенуа, но его невозможно признать прямым прообразом работы И.Ф. Тибо-Бриньоля. Черты готического стиля, вполне естественно, присутствуют в облике католического костела и церкви лютеранской общины Орла, строительством которых архитектор занимался практически одновременно на рубеже 1850-1860-х гг., хотя оба эти сооружения значительно менее нарядны и выразительны, чем здание вокзала. В тексте верноподданейшего доклада П.П. Мельникова императору с представлением разных вариантов пассажирского здания для Орла упомянуто, что по новому проекту сооружению был придан другой фасад «соответственно расположению станции на возвышенном месте»²⁰⁹, однако этот комментарий относится скорее к пропорциям строения, чем к стилистике. Можно лишь предположить, что И.Ф. Тибо-Бриньоль, всю жизнь работавший в рамках относительно малых масштабов и ограниченного финансирования губернских заказов, просто позволил себе в полной мере проявить творческую фантазию, воплощая дорогостоящий государственный проект.

Интерьеры вокзала, насколько можно судить по разрезу здания, представляли собой в высшей степени лаконичный вариант эклектики и не имели выраженных признаков какого-либо стиля.

Проектная графика И.Ф. Тибо-Бриньоля замечательна по уровню исполнения. Листы из собрания РГИА полностью подтверждают мнение орловских исследователей творчества архитектора, подчеркивающих, что для его проектов характерен «легкий изящный рисунок в отделке при классической симметрии, точности и соразмерности»²¹⁰. Возможно, именно выдающееся графическое мастерство зодчего стало одной из причин предпочтения, отданного императором его проекту, – он получил высочайшее одобрение 10 марта 1866 г.²¹¹.

²⁰⁹ РГИА. Ф. 219. Оп. 1. Д. 5961. Л. 61.

²¹⁰ Седойкина, К.А. Указ. соч. – С. 31.

²¹¹ РГИА. Ф. 219. Оп. 1. Д. 5961. Л. 60.

На чертеже главного фасада вокзала в Орле из собрания РГИА имеются карандашные пометы: набросок зубцов на одной из боковых башен, декорация пересекающимися диагональными линиями верхней части фасада главной башни (илл. 38). Эти пометы отражают изменения, сделанные в проекте Курского вокзала по сравнению с Орловским: башни, фланкирующие центральный объем сооружения, имеют завершенную восьмигранную форму и увенчаны каменными зубцами, такими же зубцами заменена балюстрада с ажурными коваными вставками по периметру крыши. В целом, новый декор усиливает «средневековое» звучание в образе сооружения (илл. 39, 40). Местность, выбранная для строительства в этом городе, не налагала ограничений на проект, поэтому министр путей сообщения представил императору на выбор два варианта пассажирского здания первого класса – Тульский и Орловский. Сам П.П. Мельников склонялся к строительству вокзала в Курске по образцу Тульского, так как это обошлось бы дешевле, однако Александр II предпочел проект И.Ф. Тибо-Бриньоля²¹². Интересно, что в делопроизводственной документации речь о каких-либо изменениях в проекте Курского вокзала не ведется, и вопрос о том, кем и когда они были сделаны после того, как император утвердил орловский проект для реализации в Курске, остается открытым.

В диссертационном исследовании М.А. Шаненкова «Формирование и эксплуатация железнодорожной сети Орловской губернии во второй половине XIX – начале XX вв.» авторство Орловского и Курского вокзалов ошибочно приписано архитектору Э.К. Левенштерну: «Вокзал в Орле являлся почти точной копией дореволюционного вокзала в Курске и был построен по чертежам архитектора Э.К. Левенштерна»²¹³. Столь уверенная атрибуция сделана, по-видимому, на основании перечня работ зодчего, приведенного в «Юбилейном сборнике...» Г.В. Барановского: «постройка пассажирского

²¹² РГИА. Ф. 219. Оп. 1. Д. 6019. Л. 59-61.

²¹³ Шаненков, М.А. Формирование и эксплуатация железнодорожной сети Орловской губернии во второй половине XIX - начале XX вв.: дис. ... кандидата исторических наук: 07.00.02. – Курск, 2009. – С. 140, 242.

зд[ания] на моск[овско]-курск[ой] ж[елезной] д[ороге]»²¹⁴, так как на другие источники автор не ссылается. Однако в этом же издании указано, что Э.К. Левенштерн в годы сооружения Московско-Курской магистрали занимал должность младшего инженера при строительном отделении губернского правления и «исполнял технические работы по приглашению <...> начальника V отд[еления] по постройке моск[овско]-курск[ой] ж[елезной] д[ороги]»²¹⁵. Возможно, молодой архитектор контролировал постройку по готовым исполнительным чертежам. В 1870 г., когда здание еще не было вполне завершено, Э.К. Левенштерн покинул Курск.

Особняком среди гражданских сооружений дороги стоят полустанции. Они были спроектированы инженерами позже, чем другие постройки по линии. Все необходимые помещения были собраны под крышей одного станционного здания, именуемого жилым домом. Оно отделялось от путей небольшим двором, с которого пассажиры могли попасть и в отведенную для них комнату, и на платформу. С противоположной от путей стороны располагался окруженный глухим забором двор с хозяйственными постройками.

Одноэтажные деревянные дома на полустанциях выполнялись по двум типовым проектам. По внешнему виду эти варианты заметно отличались, но подход к планировке пространства был сходный. В центре здания находились просторные общие сени, из которых можно было попасть во все основные помещения: пассажирский зал, телеграфную контору, квартиру начальника станции и комнаты младших служащих, здесь же располагалась лестница, ведущая в чуланы на чердаке. Один коридор соединял общие сени с выходом к платформе, другой коридор вел к двери на хозяйственный двор и к отхожим местам. На «чистый двор» выходили окна пассажирского зала, телеграфной

²¹⁴ Барановский, Г.В. Указ. соч. – С. 188.

²¹⁵ Там же. – С. 187-188.

конторы и помещений начальника полустанции, таким образом бытовая сторона жизни служащих была максимально скрыта от пассажиров²¹⁶.

Для полустанций первых двух отделений дороги от Москвы до Тулы утверждены дома прямоугольные в плане с вальмовой крышей. Эти небольшие сооружения представляют собой своеобразный пример русского направления эклектики в духе К.А. Тона, с классицистической композиционной основой и национальными декоративными мотивами. К образцам классицизма отсылает симметрично решенный фасад, обращенный к пути: по центру расположены две остекленные в верхней части двери, фланкированные пилястрами, «несущими» аттик, справа и слева от них – по два одинаковых окошка. При этом изучение плана здания показывает, что выход на платформу имелся только один, а второй проем в действительности являлся окном телеграфной конторы, хотя снаружи был оформлен как дверь для соблюдения симметрии фасада. Нарядные резные наличники окон с элементами, почерпнутыми в русском зодчестве XVII в., сочетаются с нехитрыми классическими деталями – гладкими пилястрами с легко намеченными базами и капителями, профилированными карнизами, небольшим аттиком в средней части здания. Стены домов этого типа окрашивались светло-зеленой краской, а декоративные элементы и дымоходы выделялись белым цветом (илл. 41, 42).

В третьем, четвертом и пятом отделениях дома на полустанциях, благодаря традиционному подходу к компоновке объемов деревянной постройки и резному декору в русском стиле напоминали сельские дома. Основной светло-голубой цвет стен сочетается с темно-голубым оттенком резных декоративных деталей (илл. 43, 44).

В том же стиле, что и жилые дома, на полустанциях были оформлены деревянные части водонапорных башен, колодцы, заборы и другие объекты, расположенные рядом с ними (илл. 45).

²¹⁶ РГИА. Ф. 219. Оп. 1. Д. 6173. Л. 143, 144; ЦГА Москвы. Ф. 413. Оп. 25. Д. 45. Л. 7.

В завершение темы пассажирских зданий скажем несколько слов об их меблировке. Для вокзалов Московско-Курской магистрали были разработаны типовые варианты предметов мебели специального назначения (билетные шкафы для касс, багажные, буфетные и телеграфные стойки) для станций и залов разных классов по образцам, хорошо зарекомендовавшим себя при использовании на Николаевской, Рязанской, Варшавской и Нижегородской дорогах. Это лаконичные функциональные предметы с минимумом декора: простыми филенками, кронштейнами, балясинками ограждений токарной работы. Чертежи их подписаны М.Г. Арнольдом (илл. 46-48). Изготавливали мебель из дуба для помещений высоких классов и из сосны, окрашенной под дуб, для залов III класса. Столы для ресторанов были предусмотрены длиной 1,25 сажени (2,7 м) с тем, чтобы их можно было без затруднений переставлять в зависимости от обстоятельств. Мебель «общеизвестных форм» (диваны, кресла, столы и зеркала) решено было заказывать у мебельщиков «по готовым образцам», вероятнее всего, она была разной в пассажирских зданиях по линии дороги. Меблировка императорских апартаментов на станциях I класса была отнесена к «прочим художественным работам по отделке этих комнат» и, в итоге, заказана по образцу обстановки помещений для «высочайших путешественников» на станциях Николаевской железной дороги²¹⁷. На продольном разрезе вокзала в Орле И.Ф. Тибо-Бриньоля присутствуют отдельные предметы мебели, вписанные по размерам в пространства проектируемого здания: скамьи и стойка для приема багажа²¹⁸ (илл. 37). Очевидно, что при сооружении Московско-Курской железной дороги подход, когда зодчий, проектируя общественные здания, создавал эскизы мебели и других элементов убранства, органически связанных с архитектурой и планировкой сооружения, в полном объеме не применялся. Вопрос обстановки вокзалов этой линии также, как и оформления интерьеров в целом, не

²¹⁷ РГИА. Ф. 219. Оп.1. Д. 5961. Л. 219-222; РГИА. Ф. 219. Оп.1. Д. 5962. Л. 38.

²¹⁸ РГИА. Ф. 350. Оп. 29. Д. 103. Л. 92.

обсуждался детально, к нему подходили исключительно с практической точки зрения.

На станциях для сотрудников службы эксплуатации помимо квартир в пассажирском здании строили также отдельно стоящие жилые дома. Основной типовой проект: деревянный дом на фундаменте из бутового камня с четырьмя небольшими квартирами, состоящими из двух комнат и кухни, на каждые две квартиры – общие сени и вход. Количество таких домов на станциях изначально было минимальным и должно было увеличиваться по мере развития движения. К моменту открытия движения предполагалось возвести на станциях III и IV классов по одной казарме для дорожной прислуги, на станциях II класса, где предусматривался оборот паровозов, – по два дома для машинистов и по две казармы, на станциях I класса – по три дома для машинистов и две казармы²¹⁹. Дома, предполагавшиеся к постройке на первом этапе, отражались на генеральных планах станций²²⁰. Проекты жилых домов, судя по документации, направлялись на доработку для переделки «фасадов в лучший вид», но в изобразительных источниках мы видим только окончательные варианты²²¹.

На Орловской и Курской станциях вместо нескольких деревянных жилых домов и казарм (в частности, на Орловской станции их число достигло бы шести на первое время) было решено строить трехэтажные кирпичные дома размером 20 x 5-7,5 сажень (42,7 x 10,7-16 м) с хозяйственными постройками во дворе: дровяным сараем, кладовыми, сараем для лошадей и коров, ледником. По расчетам, строительство одного каменного дома вместо шести деревянных должно было обойтись заметно дешевле (30998 руб. против 37950 руб.), тогда как срок службы каменных зданий был значительно дольше. Из доклада департамента железных дорог следует, что было разработано два варианта фасада, изображения которых, к сожалению, не сохранились: один

²¹⁹ РГИА. Ф. 219. Оп. 1. Д. 6019. Л. 30.

²²⁰ РГИА. Ф. 219. Оп. 1. Д. 5960. Л. 42-43.

²²¹ РГИА. Ф. 219. Оп. 1. Д. 5960. Л. 181.

экономичный, второй - на 3000 руб. дороже, но «более соответствующий дому, устраиваемому на главной станции и в значительном губернском городе». Департамент утвердил проект при условии использования более дорогостоящего нарядного фасада²²².

На Московской товарной станции по проекту И.П. Павловского были построены два дома размером 5 x 10,5 сажений (10,7 x 22,4 м) для размещения товарной конторы и проживания служащих при ней. Впоследствии проект товарной конторы был применен и в Курске²²³. Из пояснительной записки следует, что это деревянные сооружения с мезонином, обшитые тесом, на фундаменте из бутового камня. Отопление предусмотрено голландскими и русскими печами, внутренняя отделка в высшей степени простая – пол из бруса, стены и потолок побелены по штукатурке. Дома, одинаковые по внешнему виду, имели различную планировку. В одном из них располагались собственно контора, квартира начальника станции и помещение для сторожа, в другом – только жилые помещения: квартира помощника начальника станции и комнаты для весовщиков, конторщиков, сторожей²²⁴. В собрании РГИА сохранились планы обоих вариантов. В жилом здании имелось три входа: один по центру главного фасада вел в состоящие из трех помещений квартиры средних служащих и к лестнице в мезонин, два входа в торцевых частях здания – в комнаты сторожей и весовщиков. Через небольшие коридоры, соединенные с сенями боковых входов, жильцы всех квартир могли пройти к отхожим местам, пристроенным по сторонам от крылец²²⁵(илл. 49). В здании товарной конторы было два входа: центральный вел в служебные помещения, вход с торца сооружения – в квартиру начальника станции. По оси центрального входа располагались сени, небольшая приемная и кабинет начальника, для создания этой композиции лестница в мезонин сдвинута

²²² РГИА. Ф. 219. Оп. 1. Д. 5961. Л. 19-20; РГИА. Ф. 219. Оп. 1. Д. 6019. Л. 88-89.

²²³ РГИА. Ф. 219. Оп. 1. Д. 5963. Л. 125

²²⁴ РГИА. Ф. 219. Оп. 1. Д. 5960. Л. 190-191, 201-202; РГИА. Ф. 219. Оп. 1. Д. 5961. Л. 155-157.

²²⁵ РГИА. Ф. 350. Оп. 29. Д. 124. Л. 1.

вправо относительно входа. Кабинет начальника станции имел проходы и в контору, и в квартиру²²⁶(илл. 50). Изучение материалов такого рода позволяет не только судить об архитектурно-строительной практике, но дает повод поразмышлять об образе жизни и возможных формах взаимодействия людей, круглосуточно работавших и проживавших на относительно изолированной территории.

Сооружения по линии дороги – сторожевые будки и казармы для дорожной прислуги (ремонтных рабочих, стрелочников и сторожей) – выполнялись подрядчиками по «нормальным» чертежам и сметам под руководством инженеров – начальников дистанций. Количество построек такого рода на этапе проектирования магистрали не было окончательно определено, так как опыт действующих в России дорог показывал, что многие линейные сооружения, запланированные на основе теоретических расчетов, впоследствии бывают не востребованы и простаивают заколоченными²²⁷. К началу эксплуатации необходимо было устроить минимальное количество будок и казарм, с тем чтобы в дальнейшем увеличивать их число в зависимости от потребностей движения. Так, в подписках на строительство в IV отделении зафиксирован разброс от пятидесяти до семидесяти будок и от шести до пятнадцати казарм, при этом цена назначена не для всего подряда в целом, а для одного сооружения каждого типа²²⁸.

Казармы строились для размещения дорожного мастера, который по расчетам требовался на каждые 8 верст пути, и бригады постоянных рабочих из шести человек. Сооружение представляло собой прямоугольный в плане деревянный сруб без обшивки со служебными постройками: теплым хлевом, холодным сараем, отхожим местом и помойной ямой. Для бытового водоснабжения казарм и сторожевых будок рыли колодцы. Все постройки

²²⁶ РГИА. Ф. 350. Оп. 29. Д. 124. Л. 2.

²²⁷ РГИА. Ф. 219. Оп. 1. Д. 5988. Л. 62.

²²⁸ РГИА. Ф. 219. Оп. 1. Д. 341. Л. 141.

объединялись в замкнутый комплекс глухим забором с калиткой и воротами²²⁹ (илл. 51, 52).

Требования к качеству материалов и способам производства работ в подрядах прописывались очень подробно с очевидным стремлением соблюсти баланс между экономичностью и надежностью построек: «Нижний венец срубов и половые балки должны быть дубовые; затем следующие венцы по крайней мере до высоты окон должны быть сосновые, затем далее может быть использован лес еловый хорошего качества». Фундамент и цоколь зданий выполнялись из камня, кровля из листового железа высокого качества или отборного теса – для небольших сооружений (сараяв, кладовых, ретирад, дровяных навесов)²³⁰.

К полотну железной дороги здание размещали «фронтоном», то есть более приглядной стороной, а вход в виде высокого крыльца с тамбуром устраивали с хозяйственного двора, чтобы не «обезобразить» части постройки, попадающие в поле зрения проезжающих пассажиров. Внутри казармы имелось отдельное помещение для дорожного мастера (направо от входа) и большая комната, оборудованная койками, для артели рабочих (налево от входа). Для отопления и приготовления пищи использовались две русские печи. Отделка помещения имела целью лишь сохранение тепла и соблюдение чистоты, поэтому сводилась к побелке стен по войлоку и укладке кирпичного пола²³¹.

Сторожевые будки должны были стоять на каждой версте дороги. Они имели сходную с дорожными казармами композицию, но были меньшего размера и включали только кухню и одну «чистую» комнату, так как предполагали проживание 1-2 человек²³².

Рядом со стрелками, наиболее удаленными от жилых строений, строились теплые постовые будки. Маленькие сени без двери вели в теплую

²²⁹ РГИА. Ф. 219. Оп. 1. Д. 5988. Л. 3-5, 27-28.

²³⁰ РГИА. Ф. 219. Оп. 1. Д. 341. Л. 141.

²³¹ РГИА. Ф. 219. Оп. 1. Д. 5988. Л. 3-5.

²³² РГИА. Ф. 219. Оп. 1. Д. 5988. Л. 3.

комнату с двум окошками, где имелись железная печь и деревянный залавок²³³(илл. 53).

Неотъемлемой частью станционных и жилых комплексов были ограждения и заборы. Такие малозначительные объекты лишь в исключительных случаях становятся предметом внимания искусствоведов, однако на железной дороге они воспринимались авторами проектов как органическая часть архитектурного ансамбля. Интересно, что даже в таком несложном вопросе проектирования, как разработка разного рода заборов, перил, ворот и калиток на станциях, руководители проекта стремились по возможности учесть накопленный отечественный опыт: в делах конторы начальника работ хранятся чертежи ограждений разных типов, предоставленные практически всеми действующими на тот момент железными дорогами России. Они имеют исключительно функциональный вид, лишены какого-либо декора, так что тип ограждений, принятый на Московско-Курской железной дороге, даже выигрывает на общем фоне²³⁴.

Заборы предполагались двух типов: сплошные и решетчатые, в основании два горизонтально положенных бревна, сверху – брус, «составляющий карниз». Сплошные ограждения высотой 1 сажень (2,1 м) ставились вокруг дворов при жилых постройках, решетчатые высотой 0,76 сажени (1,6 м) – вокруг станционных дворов²³⁵.

Платформы имели типовые деревянные ограждения из прямоугольных секций размером 0,5 х 0,57 сажени (1 х 1,2 м) с двумя диагонально перекрещивающимися перекладинами. Вертикальные опоры и брусья перекладин имеют единственное украшение – выемки на ребрах в средней части. Эти типовые ограждения можно увидеть как на чертежах, подписанных инженерами дороги²³⁶, так и в изобразительных источниках периода эксплуатации дороги (илл. 54). Для Орловской и Курской станций навесы и

²³³ РГИА. Ф. 219. Оп. 1. Д. 5988. Л. 41-43.

²³⁴ ЦГА Москвы. Ф. 413. Оп. 25. Д. 151.

²³⁵ РГИА. Ф. 219. Оп. 1. Д. 5961. Л. 182-198.

²³⁶ РГИА. Ф. 350. Оп. 29. Д. 113. Л. 1.

ограждения платформ были выполнены по особому проекту и шаблонам И.Ф. Тибо-Бриньоля²³⁷ (илл. 55).

Линейные постройки, при крайней простоте конструкции и внутренней отделки, снаружи декорировались в той же стилистике, что и деревянные сооружения на станциях. Украшения по коньку и свесам кровли, наличники дверей и окон выполнялись в технике пропиленной резьбы по типовым шаблонам. Вертикальные элементы конструкции – пилястры по углам здания, боковые стойки наличников, опоры ограды – имели выемки по ребрам в средней части, аналогичные тем, что украшали столбы и перекладины ограждений пассажирских платформ.

Таким образом, все деревянные станционные и линейные сооружения имели декор одного типа, более или менее развитый в зависимости от назначения и размеров постройки, и влияли на формирование целостного архитектурного образа дороги, возможно даже в большей степени, чем редко расположенные и стилистически разнородные каменные здания вокзалов I и II классов.

Принцип формирования застройки железнодорожной линии как единого архитектурного ансамбля утвердился при сооружении первой отечественной магистрали между Москвой и Санкт-Петербургом. Его последовательному развитию в дальнейшем способствовало, с одной стороны, восприятие железнодорожных сооружений в качестве представительских объектов, с другой стороны, целесообразность применения на железной дороге типовых решений. Однако Московско-Курская железная дорога являет собой пример гибкого подхода к пониманию архитектурного ансамбля и воплощения на практике идей рационализма, активно дискутировавшихся в среде инженеров-путейцев в 1850-1860-е гг. Объекты инфраструктуры, выполненные по функциональным и экономическим соображениям в разном материале, отличались и своим обликом. Комплекс наиболее выразительных в

²³⁷ РГИА. Ф. 350. Оп. 29. Д. 103. Л. 110-114.

художественном отношении гражданских сооружений Московско-Курской железной дороги разделялся на две стилистические линии, представлявшие разные направления эклектики: монументальные пассажирские здания на станциях I и II классов, оштукатуренные, с лаконичным лепным декором, основанным на переработке элементов и форм позднего классицизма, а многочисленные деревянные постройки (вокзалы на станциях III и IV классов, жилые дома, казармы, будки) богато украшенные пропиленной резьбой, восходили к более свободным и разнообразным образцам загородной архитектуры с элементами русского стиля. История утверждения проекта вокзалов И.Ф. Тибо-Бриньоля для Орла и Курска, заметно отличающегося по художественному образу от типовых каменных построек магистрали, представляет пример того, как сочетание двух совершенно невзаимосвязанных факторов: особенностей строительного участка и субъективных предпочтений императора, возобладало над принципом ансамблевого проектирования.

Важно отметить, что необходимость экономии финансовых средств при строительстве и эксплуатации заставляла архитекторов воздержаться от применения сложных строительных технологий и дорогих материалов, например конструкций из металла и стекла. В результате новый прогрессивный вид транспорта, символизирующий величие и экономическую мощь государства, имел консервативную в технологическом и стилистическом отношении сопутствующую инфраструктуру. В то же время высокие требования к функциональности сооружений привели к широкому применению на железной дороге отдельных приемов проектирования, обычно ассоциирующихся с более поздними этапами архитектурной эволюции, таких как свободная компоновка архитектурных объемов, соответствующих функциональному зонированию постройки, и расчет площадей и кубатуры пассажирских и жилых помещений на основании санитарных норм и статистических сведений, предоставленных действующими в России железными дорогами.

2.3. Производственные и искусственные сооружения Московско-Курской железной дороги

Производственные сооружения являлись неотъемлемой частью архитектурного ансамбля железной дороги. На Московско-Курской линии они стилистически заметно отличались от гражданских построек: здания, предназначенные для размещения и ремонта подвижного состава, строились в кирпичном стиле и по облику перекликались с каменными частями искусственных сооружений магистрали. Так сфера господства инженерно-технической мысли на образном уровне дифференцировалась от той стороны жизни железной дороги, которая была связана с обслуживанием и проживанием людей.

Наиболее значимым производственным сооружением железнодорожной станции являлось паровозное здание. В первом разделе данной главы уже говорилось, что распределение паровозных зданий по станциям Московско-Курской дороги и количество стойл в них были определены созданной департаментом железных дорог особой комиссией на основе опыта эксплуатации ранее построенных в России магистралей. При этом избранный тип проекта подразумевал возможность увеличения паровозных зданий в случае необходимости. На станциях III класса были предусмотрены паровозные здания на 1 стойло, на станциях II класса в Серпухове – на 8 стойл, в Скуратово и Понырях – на 7, на Московской пассажирской станции – временное на 2 стойла, на Московской товарной – на 13, на Орловской и Курской – на 14, в Туле – на 21 стойло²³⁸. Важно отметить, что суждение комиссии имело экспертный характер и не являлось обязательным к исполнению, так как количество необходимых на каждой станции паровозных стойл в дальнейшем уточнялось и в архивных документах неоднократно меняется.

²³⁸ РГИА. Ф. 219. Оп.1. Д. 6013. Л. 37-53.

Паровозные здания строились из кирпича по одному принципу: «по дуге круга большого радиуса с путями, сходящимися вместе вне здания». От зданий с поворотным кругом отказались, так как при любой его неисправности вход-выход паровозов во все стойла становился невозможен, а исправление стрелок и перекладка рельсов считались более простыми операциями, чем ремонт поворотного круга. Согласно проекту, внутри сооружение разделялось тонкими поперечными стенками на сектора, по два стойла в каждом. Стенки выводились выше кровли и служили брандмауэрами. Стойла внутри сектора отделялись друг от друга столбами, соединенными аркой, которая поддерживала стену, выведенную до крыши. В каждом отделении устанавливалось две печи для отопления и один кран, «могущий питать оба тендера». При таком типе планировки постройку можно было беспрепятственно расширять по мере необходимости²³⁹. С одной стороны к зданию депо примыкал двухэтажный прямоугольный в плане корпус ремонтных мастерских. Пояснительная записка к типовому проекту паровозных зданий подписана инженером Н.П. Хлудневым, руководителем работ на участке между Серпуховом и Тулой²⁴⁰.

В Туле был создан большой комплекс мастерских по сборке и ремонту паровозов и построено самое большое на линии депо на 21 стойло. В «Альбоме видов Московско-Курской железной дороги» тульским производственным сооружениям уделено особое внимание, поэтому в нашем распоряжении имеется ряд изображений, существенно дополняющих данные проектной документации. Представление о планировке производственной зоны Тульской станции можно получить, сопоставив изобразительные материалы «Альбома» и сохранившийся план станции 1894 г., на котором красным цветом помечены здания, предполагающиеся к постройке в будущем, а черным – существовавшие ранее (илл. 56).

²³⁹ РГИА. Ф. 219. Оп. 1. Д. 5960. Л. 148.

²⁴⁰ РГИА. Ф. 219. Оп. 1. Д. 5960. Л. 144-145.

Паровозное здание со слабо выраженным изгибом размещено перпендикулярно главным путям Тульской станции, каждое стойло имеет арочный въезд с одной стороны и широкое окно с лучковой перемычкой – с другой. Простенки между проемами полностью заняты широкими пилястрами, которые необходимы для повышения несущей способности кирпичных стен. Обращает на себя внимание небольшое отличие реализованного здания от описанного в пояснительной записке Н.П. Хлуднева первоначального проекта: стенки-брандмауэры выступают выше кровли между каждыми четырьмя, а не двумя стойлами, что свидетельствует о продолжении поисков оптимального решения сооружения на этапе строительства (илл. 57, 58).

С противоположной стороны путей, также перпендикулярно к ним, размещен вытянутый корпус главных мастерских дороги для сборки и ремонта паровозов. Здание, прямоугольное в плане, по пропорциям и внешнему оформлению сходно с паровозным, имеет арочные окна, попарно размещенные между пилястрами, и высокий световой фонарь по всей длине крыши. Кроме того, в состав комплекса входят слесарно-токарная и колесная мастерские, кузница. Все корпуса соединены между собой и решены в едином стилистическом ключе (илл. 59, 60).

На Тульской станции был предусмотрен газовый завод для освещения мастерских и, заодно, всей станционной территории. Его сооружению предшествовало длительное изучение опыта освещения газом железнодорожных станций и вопроса о способах производства газа из разного сырья на оборудовании разного типа для того, чтобы найти наиболее выгодный вариант. В итоге строительство завода, поставка оборудования и обучение персонала были поручены инженеру Баумгартену (инициалы не установлены), управляющему газовым заводом Царскосельской железной дороги. Здание завода в Туле проектировалось из кирпича под железной кровлей на стропилах, без потолков и состояло из трех помещений: два предназначались для размещения оборудования, одно – для хранения годового

запаса угля. Рядом располагался газгольдер характерной цилиндрической формы²⁴¹(илл. 61).

На станциях III класса сооружали паровозное здание особого типа на одно стойло. Это было прямоугольное в плане строение с двускатной крышей и арочным въездом на торцевой стороне. Как и у веерных депо дороги, лаконичный декор сводился к плоским пилястрам, карнизам и наличникам простого профиля, которые выделялись белым цветом на фоне краснокирпичной окраски стен. И.П. Павловский, руководитель работ по I отделению дороги, разработал проект размещения в паровозном здании этого образца подвешенного к потолочным балкам танка для воды вместимостью 1500 или 2200 кубических футов (42457 и 62297 л соответственно) без увеличения размеров строения. Таким образом достигалась экономия не только на сооружении водоемного здания, но и на отоплении паровозного, так как в холодное время года вода в танке подогревалась. После тщательного рассмотрения этого предложения в департаменте железных дорог П.П. Мельников утвердил его при условии замены деревянных балок металлическими для большей прочности²⁴²(илл. 17).

Паровозные здания на один локомотив изначально строились как резервные и в ходе эксплуатации магистрали оказались невостребованными, поэтому на момент выкупа Московско-Курской дороги в казну при осмотре 1893 г. выяснилось, что они переоборудованы на одних станциях под жилье, на других – под товарные конторы²⁴³.

Из пояснительных записок к проектам и смет на строительство паровозных зданий и мастерских следует, что фундаменты их выводились из отборной бутовой плиты, стены – из кирпича, кровля укладывалась по стропилам и обрешетке, потолков в помещениях не делали. Пол устраивали

²⁴¹ РГИА. Ф. 219. Оп. 1. Д. 5963. Л. 52-73.

²⁴² РГИА. Ф. 219. Оп. 1. Д. 5960. Л. 1-10, 137-138; РГИА. Ф. 219. Оп.1. Д. 5961. Л. 254-258, 266.

²⁴³ РГИА. Ф. 350. Оп. 29. Д. 1. Л. 90.

кирпичный в паровозных стойлах и деревянный плотничный – в мастерских, стены внутри штукатурили и окрашивали клеевой краской. С внешней стороны стены окрашивали в красно-коричневый цвет без штукатурки, что требовалось из-за низкого качества доступного в районах строительства кирпича, а карнизы, пилястры, наличники и дымовые трубы белили. Этот цветовой контраст подчеркивал конструктивную основу сооружений и придавал им эстетическую выразительность²⁴⁴. На всем протяжении магистрали был применен общий подход не только к конструктивным и планировочным решениям построек для обслуживания подвижного состава, но и к их оформлению. В результате ансамбль производственных сооружений дороги получился более целостным по сравнению с разнообразными по типам, размерам и художественному решению гражданскими постройками.

Первоначально предполагалось сосредоточить сборку и ремонт всего подвижного состава на Тульской станции, однако в ноябре 1865 г. министр путей сообщения распорядился об устройстве главных мастерских для починки вагонов на Московской товарной станции. В.С. Семичеву было рекомендовано направить на Ковровскую станцию инженера, «к которому поручено составление проекта <...> для подробного изучения находящихся там в действии вагонных мастерских Нижегородской железной дороги с целью принять их в руководство при проектировании мастерских для Московской станции Орловской линии»²⁴⁵(илл. 62).

Ковров посетил начальник I строительного отделения И.П. Павловский. В донесении по итогам командировки он отметил, что по сравнению с вагонными мастерскими Нижегородской дороги в Москве необходимо будет установить большее количество механических станков и другого оборудования, так как в Коврове одновременно обслуживали весь подвижной состав и часть работ по ремонту вагонов выполнялась на оборудовании

²⁴⁴ РГИА. Ф. 219. Оп. 1. Д. 7265. Л. 97-102.

²⁴⁵ РГИА. Ф. 219. Оп. 1. Д. 5961. Л. 53.

паровозной мастерской²⁴⁶. Проект И.П. Павловского подразумевал сооружение трех примыкающих друг к другу корпусов перпендикулярно пути, ведущему к Москве²⁴⁷. В пояснительной записке инженера прямо сказано, что архитектура здания определяется функцией. Корпуса имели мощные стены 0,4 сажени (0,85 м) толщиной, дополнительно укрепленные выступающими пилястрами между окнами и по углам здания, так как перекрытие не имело других опор. По одной стороне с торца сооружения располагались 33 арочных проема для ввода вагонов, на противоположной стороне были предусмотрены окна, причем располагались они так, чтобы проем приходился между путями и вагоны не заслоняли свет. Дополнительное освещение обеспечивали фонари вдоль конька крыши каждого корпуса, по примеру Ковровских мастерских. Описанный проект был утвержден департаментом железных дорог 2 декабря 1866 г.²⁴⁸

В январе следующего года В.С. Семичев представил в Министерство путей сообщения проект вагонных мастерских, составленный по его «приглашению» архитектором М.Г. Арнольдом. Основным преимуществом нового проекта было сокращение толщины стен до 0,25 сажени (0,53 м) и продуманное естественное освещение. М.Г. Арнольд предложил разделить здание на 12 секций, рассчитанных на один путь и перекрытых отдельной двускатной кровлей каждая. Световые фонари размещались не вдоль коньков, а между скатами крыш, благодаря чему располагались между путями и значительно ближе к полу, то есть освещали рабочее пространство наиболее эффективно. Такая конструкция перекрытий представляла значительные затруднения при очистке от снежных заносов, но департамент железных дорог счел этот недостаток допустимым ввиду приобретаемых выгод. Проект М.Г. Арнольда был утвержден в феврале 1867 г. и реализован²⁴⁹ (илл. 63).

²⁴⁶ РГИА. Ф. 219. Оп.1. Д. 5961. Л. 99-104.

²⁴⁷ РГИА. Ф. 219. Оп.1. Д. 5961. Л. 214-218.

²⁴⁸ РГИА. Ф. 219. Оп.1. Д. 5962. Л. 66-67; 103-108.

²⁴⁹ РГИА. Ф. 219. Оп.1. Д. 5963. Л. 15-33.

Неотъемлемой частью станционной инфраструктуры были сооружения, связанные с организацией водоснабжения. Расположенные в непосредственной близости от путей водоемные здания можно отнести к числу наиболее выразительных и узнаваемых инженерно-технических построек железной дороги. На Московско-Курской магистрали в отдельных зданиях размещались резервуары объемом 1500 кубических футов (42457 л) на станциях IV класса и полустанциях. Типовой проект водоемного здания восьмиугольной формы для I отделения дороги был составлен И.П. Павловским по образцу аналогичных сооружений «Главного общества российских железных дорог». В других строительных отделениях этот проект воспроизводился с незначительными изменениями лаконичного декора. Стены нижнего уровня восьмигранной башни, поддерживающие танк, выкладывались в 2,5 кирпича толщиной с плоскими угловыми пилястрами. Широкие карнизы формировали обходную площадку для проведения технических осмотров танка. Стены верхнего, деревянного, яруса первоначально было предложено выполнить из вертикальных брусьев с войлочной прослойкой, однако В.С. Семичев в сопроводительном рапорте к проекту подчеркнул, что по эксплуатационным характеристикам более дорогой горизонтальный сруб, обшитый тесом, будет предпочтительнее, так как в процессе усадки здания между вертикальными брусьями образуются щели и тепло будет сохраняться хуже. В нижнем этаже сооружения располагался насос для накачивания воды и железная печь. Печная труба проводилась сквозь танк, чтобы максимально полно использовать тепловую энергию для нагрева воды. Пологую пирамидальную крышу венчал световой фонарь, композиционно повторяющий ее форму в меньшем масштабе. Проект был утвержден П.П. Мельниковым при условии увеличения размеров здания для размещения в будущем паровой машины и сторожа при ней и выполнения деревянной части в виде горизонтального сруба. Таким образом эффективности эксплуатации был отдан приоритет перед единовременным сбережением средств на этапе строительства. Любопытно отметить, что

площадки и проходы для осмотра и обслуживания оборудования на большинстве объектов железной дороги имели весьма малые размеры, например, в водоемных зданиях они были шириной всего 14 вершков (61,5 см), что формировало, неизбежно, определенные требования к физической форме служащих²⁵⁰ (илл. 64, 44, 45).

На станциях III класса, как уже упоминалось выше, бак для воды был размещен в резервном паровозном здании на одно стойло. На товарной станции в Москве, на станциях I и II класса резервуары емкостью 5000 кубических футов (141584 л) устанавливали на верхнем этаже мастерских при паровозных зданиях. По расчетам для участка Москва – Серпухов предусмотренного объема воды должно было хватить для обслуживания двадцати одной пары поездов в сутки в теплое время года, а зимой танки необходимо было заполнять дважды в день²⁵¹.

Водоподъемные здания строились рядом с водозабором на станциях, где снабжение водой осуществлялось не из колодца, а из естественного или искусственного водоема. Прямоугольная в плане кирпичная постройка на фундаменте из камня, с оконными и дверными проемами, имевшими лучковые перемычки, с крышей на четыре ската и отдельно стоящей высокой трубой, включала машинное отделение, в котором находились котел и насос, а также жилое помещение для машиниста с русской печью для отопления и приготовления пищи. Декоративное оформление сводилось к угловым филенчатым пилястрам, наличникам и карнизам простого ступенчатого профиля²⁵². Типовой проект, составленный для I отделения дороги, предусматривал в водоподъемном здании четыре окна, в аналогичных сооружениях других отделений количество окон увеличено до семи²⁵³. Изображения из «Альбома видов Московско-Курской железной дороги»

²⁵⁰ РГИА. Ф. 219. Оп. 1. Д. 5960. Л. 47-52, 71-74.

²⁵¹ РГИА. Ф. 219. Оп. 1. Д. 5960. Л. 47-52, 81-82, 86.

²⁵² РГИА. Ф. 219. Оп. 1. Д. 5960. Л. 126-127; РГИА. Ф. 350. Оп. 29. Д. 137. Л. 1.

²⁵³ РГИА. Ф. 219. Оп. 1. Д. 5961. Л. 252-253.

показывают, что водоподъемные здания окрашивались в краснокирпичный цвет без светлых акцентов (илл. 65, 66).

Оснащение товарных дворов на этапе строительства дороги планировалось минимальное, с тем чтобы в дальнейшем развивать его в соответствии с реальными потребностями товарного движения. Пакгаузы и товарные навесы строились по типовым проектам. Строго функциональные сооружения из бруса под толевой кровлей были полностью лишены декора и отличались друг от друга лишь размером в зависимости от класса станции²⁵⁴. Тем не менее даже для таких простых построек поиск оптимальных решений не ограничился первым этапом проектирования. В конце 1866 г., когда строительство инфраструктурных объектов в первом отделении дороги уже было начато, В.С. Семичев представил на рассмотрение департамента железных дорог новый вариант пакгаузов, хорошо зарекомендовавший себя на Нижегородской линии. Это сооружение представляло собой прямоугольный навес на каменных столбах с разборными стенками из горизонтально уложенных в пазы брусьев. Преимуществом такой конструкции была возможность заносить в помещение грузы с любой стороны без особых ограничений по их размеру. Новый тип пакгауза был утвержден для всех отделений дороги, кроме первого²⁵⁵.

На Московской товарной и Курской станциях были предусмотрены навесы для грузов на деревянных столбах под железной кровлей и с вымощенным камнем полом²⁵⁶(илл. 67).

Искусственные сооружения – важнейшая составляющая инфраструктуры железной дороги. Они свидетельствуют, в первую очередь, об уровне инженерного проектирования магистрали, но в то же время представляют собой пример своеобразной эстетики технических построек, где сама конструкция, правдиво выявленная, обладает художественной

²⁵⁴ РГИА. Ф. 219. Оп.1. Д. 5962. Л. 15-16.

²⁵⁵ РГИА. Ф. 219. Оп.1. Д. 5962. Л. 77-79.

²⁵⁶ РГИА. Ф. 219. Оп.1. Д. 5962. Л. 35-39.

выразительностью. А.Л. Пунин, исследовавший историю мостостроения с точки зрения истории архитектуры, отмечал, что развитие наук и успехи строительной техники, а также распространение эклектики в XIX столетии привели к развитию в мостостроении «нового, инженерного, типа, композиционного мышления» и ослаблению «художественных «контактов» мостостроения с гражданской архитектурой». «То «равновесие» утилитарных и эстетических аспектов, которым отличалось мостостроение эпохи классицизма, начинает сменяться все более решительным превалированием инженерно-технических и экономических соображений», – отмечает исследователь²⁵⁷. Тенденция, описанная А.Л. Пуниным, еще более отчетливо проявилась в период активного массового железнодорожного строительства, когда архитектурно осмыслить десятки и сотни искусственных сооружений в принципе не представлялось возможным. Это отнюдь не означает полного исчезновения из проектирования искусственных сооружений эстетического компонента, но само понимание красоты при восприятии сложных инженерных объектов полностью изменилось в сравнении с предшествующими историческими периодами. Монументальные формы и надежная облицовка несущих частей, энергичные и ритмически выразительные металлические пролеты мостов, пропорциональность и гармоничное единство всех деталей конструкции формировали новые понимание прекрасного.

К моменту открытия регулярного движения на Московско-Курской линии было построено 46 крупных искусственных сооружений: 24 моста (12 железных решетчатой конструкции, 9 железно-балочных, 3 каменных) и 22 путепровода²⁵⁸. Малые искусственные сооружения (трубы, подпорные стены и т.п.), как и на любой железной дороге, исчислялись десятками.

²⁵⁷ Пунин, А.Л. Архитектура отечественных мостов / А.Л. Пунин. – Л.: Стройиздат : Ленингр. отд-ние, 1982. – С. 23-24.

²⁵⁸ Ермаков, К.А. Указ. соч. – С. 198.

Важнейшей отличительной особенностью Московско-Курской магистрали было то, что конструктивные элементы наиболее значительных искусственных сооружений выполнялись из камня и металла. Деревянные пролетные части имели только мосты малого размера – отверстием от 0,125 до 0,7 сажени (0,27 – 1,5 м). Опоры этих мостиков выполнялись из бутовой кладки или из рельсовых стоек, замаскированных камнем. Все мосты с металлическими пролетными частями имели опоры из бутового камня или кирпича с облицовкой тесаным известняком или песчаником, большинство из них покоилось на свайном основании²⁵⁹. Такая ситуация была нехарактерна для периода, когда прокладывалась Московско-Курская железная дорога.

На раннем этапе железнодорожного строительства в России преобладающим материалом для сооружения мостов было дерево, причем даже опоры не всегда выполнялись из камня полностью и могли быть деревянными на каменном фундаменте. Только на магистрали Санкт-Петербург – Варшава строились железные мосты, спроектированные частично французскими инженерами, частично – выдающимся российским мостостроителем С.В. Кербедзом. Безоговорочный приоритет металлическим конструкциям стал отдаваться после того, как в 1869 г. в результате пожара был разрушен мост через р. Мсту на Николаевской железной дороге²⁶⁰. Очевидно, что решение строить железные и каменные мосты и путепроводы на Московско-Курской дороге в период широкого распространения деревянных мостовых переходов было обусловлено влиянием П.П. Мельникова, который, стремясь в целом к сбережению ресурсов, исключал экономию в вопросах, касающихся безопасности движения и эффективности эксплуатации линии.

Использование дерева для сооружения мостов было вызвано экономическими соображениями и никоим образом не свидетельствует об

²⁵⁹ РГИА. Ф. 350. Оп.29. Д. 1. Л. 29.

²⁶⁰ История железнодорожного транспорта России и Советского Союза. Т. 1: 1836-1917 / Г.М. Фадеев [и др.]; под общ. ред. Е.Я. Красковского, М.М. Уздина. – СПб., М.: ПГУПС, 1994. – С. 226-228; Щеболева, Е.Г. Указ. соч. – С. 487.

инженерной отсталости отечественного мостостроения. Напротив, российские специалисты, в первую очередь Д.И. Журавский, активно изучая и применяя зарубежный опыт, внесли исключительный вклад в развитие теоретических начал проектирования конструкций мостов и исследование свойств строительных материалов, значительно опередив в этом вопросе западных коллег. Прочная традиция основывать проекты искусственных сооружений на теоретических расчетах, сохранялась и развивалась в дальнейшем, благодаря чему в России аварии мостов, в отличие от Америки и Европы, практически не случались: «Русские инженеры построили для своей сети путей сообщения тысячи мостов. Если мы не можем похвалиться особым блеском наших мостов в смысле оригинальности их системы, мы можем, однако, сказать, что мы скромно делали, мы делали хорошо, солидно с полным знанием дела и с полным пониманием ответственности за те жизни, которые общество доверило нам, поручая сооружение мостов. Мы можем похвалиться минимумом мостовых катастроф»²⁶¹.

Проекты искусственных сооружений Московско-Курской железной дороги составлялись штатными инженерами и проходили многоэтапное согласование в Министерстве путей сообщения. Заключение и рекомендации по проектам крупнейших мостов давали лучшие отечественные специалисты в данной области: С.В. Кербедз и Д.И. Журавский²⁶².

Из числа мостов Московско-Курской железной дороги, в целом выполненных на высоком качественном уровне и в соответствии с новейшими инженерно-техническими достижениями, стоит особо выделить два, для своего времени выдающихся: двухъярусный мост через реку Оку в районе Серпухова и трехпролетный каменный виадук на реке Скниге. И в том, и в

²⁶¹ Передерий Г.П. Памяти проф. Н.А. Белелюбского. – М.: Транспечать, 1923. Цит. по: История железнодорожного транспорта России и Советского Союза. Т. 1: 1836-1917 / Г.М. Фадеев [и др.]; под общ. ред. Е.Я. Красковского, М.М. Уздина. – СПб., М.: ПГУПС, 1994. – С. 229.

²⁶² РГИА. Ф. 219. Оп. 1. Д. 5967. Л. 135-139.

другом случае имел место первый в стране опыт постройки сооружения указанного типа.

Окский мост длиной 245,15 сажень (523 м) – первый двухъярусный мост в России: по верху ферм был проложен железнодорожный путь, а в нижней части по деревянному настилу осуществлялась экипажная езда. Инициатива строительства совмещенного моста для рельсового и гужевого транспорта принадлежала П.П. Мельникову²⁶³.

Сооружение Окского моста было поручено Аманду Егоровичу Струве (1835 – 1898). Этот человек совмещал в себе качества инженера и предпринимателя и внес значимый вклад в развитие отечественной промышленности. В 1857 г. он с отличием окончил Николаевскую инженерную Академию и начал практическую деятельность на строительстве железных дорог: сначала Московско-Нижегородской, затем Московско-Рязанской. На этом поприще А.Е. Струве, работая в качестве начальника дистанции, проявил выдающийся талант при сооружении мостов. При постройке в 1863-1865 гг. моста через Оку в районе Коломны длиной 250 сажень (533 м) – самого протяженного на тот момент в России – А.Е. Струве рискнул взять на себя исполнение работ за сумму на 25% меньшую по сравнению с ценой, запрошенной иностранными производителями металлических конструкций. Для выполнения этой задачи он вместе с братом устроил недалеко от места строительства мастерскую и впервые в России из импортного железа изготовил все металлические части железнодорожного моста²⁶⁴. Необходимо, однако, отметить, что этот мост имел деревянные фермы и железные пояса²⁶⁵. Впоследствии мастерская под Коломной выросла в механический и литейный Завод инженеров братьев Струве, а Аманд Егорович построил несколько выдающихся по своим размерам и техническим характеристикам мостов, оставаясь монопольным производителем

²⁶³ РГИА. Ф. 219. Оп. 1. Д. 5967. Л. 104, 235.

²⁶⁴ Инженер-полковник Аманд Егорович Струве // Нива. –1876. – № 48. – С. 797-798.

²⁶⁵ РГИА. Ф. 219. Оп. 1. Д. 5967. Л. 143-144.

металлоконструкций для них: через Днепр в Киеве и Кременчуге, Литейный мост в Санкт-Петербурге и др.

В 1865 г., когда А.Е. Струве привлекли в качестве подрядчика для производства работ по строительству нескольких мостов Московско-Курской железной дороги, он уже имел прекрасную деловую репутацию. В.С. Семичев писал о нем: «<...> г. Струве известен как человек, которому можно поручить дело с полной уверенностью в добросовестном и точном его исполнении»²⁶⁶.

Согласно подписке, А.Е. Струве принимал обязательства по полному устройству металлических ферм мостов через реки Москву, Пахру, Лопасню и Оку, в том числе поставку высококачественного железа «с английских заводов» (беспошлинно), «обделку» его по чертежам, грунтовку, доставку к месту монтажа, сооружение подмостей и монтаж ферм с окраской их «диким» (серым) цветом²⁶⁷. Для Окского моста А.Е. Струве выполнял также забивку свай и возводил каменные опоры по отдельному подряду²⁶⁸.

Высочайшее утверждение чертежей Окского моста в общем виде последовало 25 февраля 1865 г. после верноподданейшего доклада П.П. Мельникова²⁶⁹. Строительные работы начались незамедлительно – 3 марта и продлились два года²⁷⁰.

19 февраля 1867 г. А.Е. Струве направил телеграмму министру путей сообщения П.П. Мельникову: «Господину министру путей сообщения. Имею честь уведомить, что сегодня мост через реку Оку в Серпухове окончен и рельсовый путь по нему уложен. Инженер-капитан Струве». 20 февраля на нее был дан ответ: «Серпухов. Капитану Струве. Поздравляю и благодарю за сообщение приятного известия. Министр Мельников»²⁷¹.

²⁶⁶ РГИА. Ф. 219. Оп. 1. Д. 5967. Л. 1.

²⁶⁷ РГИА. Ф. 219. Оп. 1. Д. 5967. Л. 72-78.

²⁶⁸ РГИА. Ф. 219. Оп. 1. Д. 5967. Л. 84, 180-181.

²⁶⁹ РГИА. Ф. 219. Оп. 1. Д. 5967. Л. 45, 142-144.

²⁷⁰ РГИА. Ф. 219. Оп. 1. Д. 5967. Л. 179.

²⁷¹ РГИА. Ф. 219. Оп. 1. Д. 6073. Л. 11, 12.

Официальный рапорт В.С. Семичева был послан несколько позже: «Мост через Оку готов двенадцатого марта. Ожидаю приказания об испытании и открытии движения по низу». На бланке этой телеграммы имеется помета за подписью П.П. Мельникова: «Доложено Государю Императору в С[анкт]-Петербурге 9-го марта 1867 г.». На следующий день после доклада последовал отклик министра В.С. Семичеву: «Замедлил ответом, полагая быть сам, но, к сожалению, не могу. Воскресенье выезжает Генерал-лейтенант Герстфельд для открытия езды во вторник»²⁷². За этой краткой и сдержанной по тону перепиской отчетливо проступает удовлетворение от успешного завершения сложного большого проекта. Комиссия, осматривавшая в сентябре 1867 г. участок Московско-Курской дороги от Серпухова до Тулы перед передачей в ведение службы эксплуатации, именовала Окский мост «монументальным сооружением» и отмечала «тщательность» выполнения работ по его постройке²⁷³. Отзывы в прессе также свидетельствуют о выдающемся значении Окского моста для своего времени. Например, в газете «Современная летопись» от 2 апреля 1867 г. о нем написали следующее: «Это новое произведение искусства заслуживает полного внимания как по величине своей, так и по оригинальности постройки»²⁷⁴.

Мост имел 11 пролетов, из которых 9 средних больших были перекрыты 3-мя решетчатыми неразрезными фермами, а два коротких пролета по краям – балочными подкосными фермами²⁷⁵. Фермы опирались на восемь быков, под каждый из которых забивалось по 205 свай. Быки выкладывались из отборной бутовой плиты с «правильною облицовкою» камнем твердых пород, в нижней части более крупными блоками, а в верхней, не подвергающейся воздействию льда, – блоками меньшего размера. Береговых устоев с каждой стороны было два: верхний и нижний. Нижние опирались непосредственно на грунт и

²⁷² РГИА. Ф. 219. Оп. 1. Д. 6073. Л. 15, 16.

²⁷³ ЦГА Москвы. Ф. 413. Оп. 11. Д. 8. Л. 52-54.

²⁷⁴ Ермаков, К.А. Указ. соч. – С. 191.

²⁷⁵ РГИА. Ф. 350. Оп. 29. Д. 1. Л. 31-32.

поддерживали насыпь и фермы моста. На них располагались вымощенные камнем въезды на проезжую часть для гужевого транспорта. Верхние устои частично опирались на верхние площадки нижних устоев, поддерживали насыпь и служили опорой балок, перекрывающих въезды на железнодорожную часть моста и составляющих продолжение верхних поясов ферм. Для того чтобы сделать прохождение поезда по устоям менее жестким и избежать удара при въезде состава на мост толщина балластного слоя в этой зоне была увеличена до 0,5 сажени (1,05 м), а «подрельсные» мостовые брусья продолжены через весь устой и еще на 3 сажени (6,4 м) по насыпи за его пределами. Тротуары с дощатым настилом и легким металлическим ограждением были устроены в обоих ярусах моста за пределами поясов ферм, также в верхнем и нижнем ярусах были предусмотрены системы для стока воды и люки «для сбрасывания сора». Департамент железных дорог предписал заменить сложной формы карнизы каменных быков и устоев, которые по замыслу проектировщиков, очевидно, были призваны добавить выразительности внешнему виду моста, на более простые, с тем чтобы облегчить их ремонт или замену в дальнейшем²⁷⁶. Приведенные описания характеристик Окского моста сделаны на основании пояснительных записок к проекту и связанных с его рассмотрением и утверждением делопроизводственных документов Министерства путей сообщения. К большому сожалению, изобразительные проектные материалы выявить не удалось, и получить представление о внешнем виде этого грандиозного сооружения можно лишь благодаря фотографиям рубежа XIX-XX вв. (илл. 68, 69).

Для выгрузки деталей моста, которые доставлялись из Коломны водным путем, была построена пристань на Оке, а к ней проложена железнодорожная ветка. В дальнейшем станция Ока-пристань активно использовалась для перевалки грузов между рекой и железной дорогой.

²⁷⁶ РГИА. Ф. 219. Оп. 1. Д. 5967. Л. 104-110; РГИА. Ф. 350. Оп. 29. Д. 1. Л. 235-260; ЦГА Москвы. Ф. 413. Оп. 5. Д. 25. Л. 72, 138-140.

Интересно, что после завершения строительства обслуживание Окского моста в целом осуществлялось эксплуатационным подразделением Московско-Курской железной дороги, но проезжая часть нижнего яруса и подъезды к ней были переданы в ведение городских властей города Серпухова. Во время осмотра линии при выкупе ее в казну в 1893 г. выяснилось, что мост обслуживался железной дорогой хорошо и находится в удовлетворительном состоянии, в то время как проезжая часть для гужевого транспорта, ремонт которой лежал на обязанности земства, «содержится неисправно»²⁷⁷. Отмечено также, что облицовка быков выветривается и требуется постепенная ее замена новой из камня более твердой породы²⁷⁸.

В 1916 г. пролетные части Окского моста были реконструированы выдающимся инженером-мостостроителем Л.Д. Проскуряковым²⁷⁹. После строительства нового железнодорожного моста в 1929 г. Окский мост использовался для проезда автотранспорта, а затем, когда к Олимпиаде 1980 г. открылся новый автомобильный мост на скоростном Симферопольском шоссе, в качестве пешеходного. В 1988 г. мост признали аварийным и демонтировали.

Виадук через реку С Книгу, приток Оки, всего в двух верстах от Окского моста в направлении Тулы был спроектирован по инициативе инженеров дороги. Река протекала в глубоком и широком овраге, и первоначально предполагалось устроить для ее перехода каменную трубу. Был выполнен проект и произведены финансовые расчеты. Сооружение трубы подразумевало объемные земляные работы – наибольшая высота насыпи достигала 12,54 сажень (26,8 м). В целях сбережения средств отверстие для пропуска воды спланировали в 4 сажени (8,5 м) – более узким, чем русло обыкновенных вод реки С Книги, с допущением полного залития свода подпорными водами Оки в весенний период, что неизбежно повлекло бы за

²⁷⁷ РГИА. Ф. 350. Оп. 29. Д. 1. Л. 32.

²⁷⁸ РГИА. Ф. 350. Оп. 29. Д. 1. Л. 30.

²⁷⁹ РГИА. Ф. 350. Оп. 29. Д. 36. Л. 1-25.

собой регулярные повреждения насыпи. Однако даже реализация столь экономно составленного проекта должна была обойтись весьма дорого: 66 102 руб.²⁸⁰

По предложению инженера Р.А. Штейнгеля, руководителя III строительного отделения Московско-Курской дороги, был разработан альтернативный проект перехода реки посредством виадука. Стоит отметить, что в пояснительной записке с обоснованием преимуществ виадука в сравнении с каменной трубой содержится едва ли не единственное указание на зарубежный опыт в делопроизводственной документации по строительству Московско-Курской магистрали: «До сих пор, кажется, не было сделано в России ни одного сооружения подобного рода, по крайней мере, для железных дорог, между тем как за границей мы видим множество примеров этих сооружений. Почти каждое издание о железных дорогах наполнено чертежами, проектами и описаниями виадуков...»²⁸¹. Правда в дальнейшем, при обосновании расчетов несущих частей сооружения, ссылки даются не на описания из иностранных изданий, а на отечественный опыт возведения мостов.

Выявленный в собрании РГИА исполнительный чертеж виадука и пояснительные записки к проекту подписаны начальником второй дистанции II строительного отделения дороги инженером Вильбрехтом (инициалы не установлены)²⁸². Исполнителем работ выступил купец 1-й гильдии почетный гражданин Г.В. Гладин²⁸³ (илл. 70).

Виадук в три пролета отверстием по 6,87 сажени (14,7 м) имел общую длину 30,66 сажени (65,4 м) и высоту 12,54 сажени (26,8 м). Русло реки шириной 5,2 сажени (11,1 м) проходило под средним пролетом, на этой же ширине оканчивались откосы, ограничивающие насыпь земляного полотна с обеих сторон сооружения. Первоначальный проект виадука был утвержден в

²⁸⁰ РГИА. Ф. 219. Оп. 1. Д. 5967. Л. 220-229; ЦГА Москвы. Ф. 413. Оп. 4. Д. 90. Л. 12-16.

²⁸¹ ЦГА Москвы. Ф. 413. Оп. 4. Д. 90. Л. 13.

²⁸² РГИА. Ф. 350. Оп. 29. Д. 90. Л.1; ЦГА Москвы. Ф. 413. Оп. 4. Д. 90. Л. 90-94.

²⁸³ ЦГА Москвы. Ф. 413. Оп. 4. Д. 90. Л. 21-25.

в общем виде департаментом железных дорог 24 апреля 1865 г.²⁸⁴. Некоторые детали постройки должны были быть уточнены после начала работ и более тщательного изучения условий местности, например, необходимость устройства свайного основания²⁸⁵.

В ходе земляных работ выяснилось, что почва в зоне строительства виадука крепко-глинистая с примесью хряща (обломков твердых горных пород), поэтому основания быков и устоев из бутовой кладки были поставлены непосредственно на грунт с втрамбованным щебнем. Первоначально предполагалось вывести быки из кирпича с облицовкой камнем, но после проверки заготовленного подрядчиком материала, который оказался недостаточно качественным, было принято решение заменить кирпичную кладку бутовой, несмотря на увеличение стоимости²⁸⁶. В конструкции быков на трех уровнях предусмотрены прокладные ряды из камней толщиной 0,25 сажени (0,5 м) для равномерной передачи нагрузки. Облицовка сооружения до пят свода выполнена из тесаного камня, а выше – из бутовой кладки с грубой околкой лицевой стороны²⁸⁷.

Полуциркульные своды виадука выведены из кирпича. Толщина их была «определена вычислениями» в три кирпича «в ключе», но в связи с недостатком качественной глины в районе Серпухова В.С. Семичев в целях обеспечения надежности сооружения предложил добавить четвертый ряд кирпичной кладки. Для облегчения нагрузки на быки над ними устроены кирпичные трубы («бычачьи глаза») диаметром 1,5 сажени (3,2 м) на всю ширину сооружения. Под путь насыпан толстый слой песка для равномерного распределения нагрузки на арочную конструкцию. Карниз виадука выполнен из тесаного камня и вдоль него установлены легкие металлические перила²⁸⁸.

²⁸⁴ РГИА. Ф. 219. Оп. 1. Д. 5967. Л. 220.

²⁸⁵ РГИА. Ф. 219. Оп. 1. Д. 5967. Л. 220-224; ЦГА Москвы. Ф. 413. Оп. 4. Д. 90. Л. 90-94.

²⁸⁶ ЦГА Москвы. Ф. 413. Оп. 4. Д. 90. Л. 48; ЦГА Москвы. Ф. 413. Оп. 6. Д. 29. Л. 15.

²⁸⁷ ЦГА Москвы. Ф. 413. Оп. 4. Д. 90. Л. 90-94.

²⁸⁸ РГИА. Ф. 219. Оп. 1. Д. 5967. Л. 220-224; ЦГА Москвы. Ф. 413. Оп. 4. Д. 90. Л. 90-94.

Откосы были облицованы камнем на 0,25 саженой (0,5 м) над горизонтом высоких вод, а выше – выложены дерном. Для предупреждения подмыва быков русло реки в зоне сооружения вымостили камнем. Принятые согласно проекту меры для укрепления откосов и дна оказались недостаточными: весенняя вода 1867 г. смыла все мощение и повредила откосы. Дополнительные работы по укреплению берегов велись в несколько этапов и повлекли за собой значительное удорожание сооружения²⁸⁹.

Итоговая стоимость постройки составила 63 748 руб. против первоначально запланированных 31 268 руб., то есть почти сравнялась со стоимостью каменной трубы²⁹⁰. Однако в отношении преимуществ виадука с точки зрения свободного пропуска воды в любой сезон и, как следствие, надежности сооружения, предположения инженеров оказались достаточно точны. В журнале осмотра дороги 1893 г. в качестве недостатка этого объекта указано лишь выветривание облицовки подпорных стенок, что было общей проблемой каменных частей мостов Московско-Курской дороги в связи с отсутствием в зоне строительства твердых пород камня²⁹¹.

Художественное оформление виадука предусмотрено не было, даже характер облицовки его частей определялся в процессе строительства в зависимости от качества и стоимости доступных в ближайших окрестностях кирпича и камня. Фактически элементы конструкции, выполняющие различную роль в распределении нагрузки, решены в разном материале. Виадук представляет собой редкий пример сооружения с абсолютно отчетливо выявленной во внешнем облике работой физических сил, и, хотя образ строения сформировался под влиянием экономических соображений, его можно отнести к числу наиболее эстетически выразительных искусственных сооружений Московско-Курской железной дороги благодаря гармоничным пропорциям и интересному соотношению поверхностей разной фактуры (илл.

²⁸⁹ РГИА. Ф. 219. Оп. 1. Д. 5967. Л. 220-224; ЦГА Москвы. Ф. 413. Оп. 4. Д. 90. Л. 90-94.

²⁹⁰ ЦГА Москвы. Ф. 413. Оп. 4. Д. 90. Л. 101.

²⁹¹ РГИА. Ф. 350. Оп. 29. Д. 1. Л. 27, 28.

71). По назначению виадук использовался до середины 1990-х гг., когда рядом с ним был построен новый железнодорожный мост, однако прежнее сооружение не разобрали, и этот замечательный памятник инженерной мысли сохраняется в непосредственной близости от действующего моста (илл. 72).

Любопытным будет сравнение виадука на Скниге с каменным мостом через реку Яuzu в Москве на второй версте пути от начала железнодорожной линии, получившем продуманное декоративное решение. Также как и виадук, мост имел три арочных пролета и соединял высокие берега реки, помещавшейся в один центральный пролет, но в отличие от стройного легкого виадука, в котором читается вызов силам природы, мост выглядит приземистым и надежным, имеющим большой запас прочности. Лаконичность и монументальность форм подчеркнуты гладкой кирпичной облицовкой. Некоторую живость облику моста придавали белокаменные арочные карнизы, протянувшиеся вдоль верхнего края и на уровне пят сводов, – без них сооружение, несмотря на сбалансированные пропорции, выглядело бы откровенно скучным (илл. 73), но этот декор был утрачен при реконструкции 1880-х гг. В настоящее время мост используется по назначению, а рядом с ним построен еще один металлический мост, для свободного разъезда поездов встречных направлений (илл. 74).

Сочетание кирпичной облицовки с деталями из светлого камня грубой оковки и металлические пролетные части решетчатой конструкции, окрашенные в «дикий» (серый) цвет, – характерные элементы искусственных сооружений Московско-Курской дороги, благодаря которым достигается их единство на образном уровне. Анализ проектной документации показал, что для каждого сооружения выбор и соотношение материалов определялись в первую очередь их доступностью и качеством, а также особенностями ландшафта. Абстрактные эстетические критерии при проектировании мостов и труб значения не имели, однако общность инженерно-технического подхода обеспечила целостность и единообразие внешнего вида искусственных сооружений на всем протяжении железнодорожной линии (илл. 75, 76, 77, 78).

В отличие от проектирования гражданских сооружений дороги, которые должны были соответствовать консервативным художественным вкусам и требованиям экономичности, добротности, долговечности, создание производственных и искусственных сооружений детерминировалось соображениями целесообразности и эффективности. Оптимальные проектные решения, материалы и технологии, инженерное оборудование зданий и т.п. отбирались в результате обмена опытом. Сложные или спорные вопросы создания и эксплуатации железнодорожной инфраструктуры решались на совещаниях с участием представителей Министерства путей сообщения, авторитетных инженеров и начальников наиболее эффективных железных дорог. Применение дорогостоящих материалов и экспериментальных проектов в инженерной сфере признавалось оправданным. Научный подход, непрерывный поиск и практика коллегиального принятия важных решений обеспечивали непрерывное совершенствование инженерно-строительных технологий.

Важно отметить, что специалистам, проектировавшим производственные здания и искусственные сооружения, как и авторам гражданских построек Московско-Курской железной дороги, было присуще ансамблевое мышление. В общей стилистике на протяжении всей магистрали выдержаны строения разного масштаба, обеспечивавшие ее функционирование: от мастерских по сборке и ремонту подвижного состава до водоподъемных и водоемных зданий. Единое оформление имели мосты, каменные водопропускные трубы и подпорные стенки. Соответствующие принципам архитектурного рационализма лаконичные постройки из кирпича с акцентированными белой окраской или светлой каменной облицовкой конструктивными деталями формировали особую стилистическую линию в ансамбле железной дороги.

ГЛАВА 3.

РАЗВИТИЕ ПОД ВЛИЯНИЕМ ЭКСПЛУАТАЦИОННЫХ ФАКТОРОВ И СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ АРХИТЕКТУРНОГО АНСАМБЛЯ МОСКОВСКО-КУРСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

3.1. Проектирование и сооружение постоянного здания

Курского вокзала в Москве в 1871 – 1896 гг.

Ввод в эксплуатацию железнодорожной линии не является конечной точкой формирования ее архитектурного ансамбля, напротив, этот процесс никогда не прекращается, и со временем комплекс зданий и сооружений магистрали может значительно измениться в сравнении с первоначальным замыслом. Это обусловлено тем, что железная дорога – непрерывно функционирующая система, стремящаяся к максимальной эффективности. В случае Московско-Курской линии острая необходимость наладить транспортную связь между столичным и южными регионами страны потребовала открыть движение при незавершенных пассажирских зданиях I и II класса, а вокзал на Московской станции изначально возводился как временный. Тот факт, что он прослужил практически без изменений в течение 30-ти лет, не означает отсутствия действий со стороны руководства дороги в направлении строительства постоянного здания. Более того, поиск оптимального решения задачи по устройству комфортабельной пассажирской станции велся практически непрерывно на протяжении трех десятилетий и затрагивает проблему сооружения в Москве центрального железнодорожного вокзала, которая требует, безусловно, отдельного углубленного исследования.

В 1864 г., на первом этапе проектирования Московско-Курской линии, главноуправляющий путями сообщения П.П. Мельников получил одобрение императора на сооружение Центральной станции в районе Каланчевской площади для трех железных дорог: Николаевской, Нижегородской и будущей Московско-Курской. Однако через год он вынужден был отказаться от этого масштабного замысла и принял решение в целях сокращения издержек и

скорейшего начала движения в курском направлении построить для новой магистрали временную пассажирскую станцию на Земляном Валу²⁹².

В 1867 г., когда развитие рельсовых путей в юго-западном направлении от Орла и Курска было делом решенным, и перспектива значительного роста пассажиропотока приобрела реальные очертания, работы по отчуждению земель и проектированию Центральной станции возобновились, но речь шла уже о двух дорогах – Курской и Нижегородской, – которые не располагали постоянными пассажирскими зданиями. В качестве места для строительства была избрана территория рядом с временным Курским вокзалом. Особо оговаривалось создание на Центральной станции условий для беспрепятственной передачи поездов и пересадки пассажиров Николаевской железной дороги²⁹³. Ведущая организационная роль отводилась администрации государственной Курской линии. Главное общество российских железных дорог, в чьем ведении находилась Нижегородская магистраль, выразило готовность взять на себя половину расходов при условии рассрочки платежей в пользу казны на 25 лет²⁹⁴. М.Г. Арнольд и Г.Н. Вишняков, в свою очередь, вышли с предложением взять подряд на строительство Центральной станции при условии рассрочки платежей со стороны казны за выполненные работы на 10 лет²⁹⁵.

Начальник строительства городского отделения Московско-Курской железной дороги инженер П.П. Грек подготовил проект общего расположения путей и зданий Центральной станции совместно со специалистами управления Нижегородской дороги. Из сохранившейся пояснительной записки к этому проекту очевидно, что инженеры не смогли осмыслить Центральную станцию как транспортный объект нового типа с особыми функциональными возможностями и исполнили ее просто как конгломерат сосредоточенных в одном месте сооружений двух дорог. Отчасти это можно объяснить

²⁹² ЦГА Москвы. Ф. 413. Оп. 4. Д. 269. Л. 18.

²⁹³ ЦГА Москвы. Ф. 413. Оп. 4. Д. 269. Л. 19-20.

²⁹⁴ ЦГА Москвы. Ф. 413. Оп. 4. Д. 269. Л. 16-17.

²⁹⁵ ЦГА Москвы. Ф. 413. Оп. 4. Д. 269. Л. 8-10.

необходимостью сохранить «совершенную независимость распоряжения» каждой из них. Как вокзалы, так и пути запланированы отдельные: «общего имеются только царские комнаты, выход приехавших пассажиров и средняя крытая платформа, которую, впрочем, полагается разделить продольной решеткой». Для пассажиров Николаевской дороги была предусмотрена особая платформа. Подача поездов на станцию требовала при таком подходе к планировке весьма сложных маневров²⁹⁶. Вариант П.П. Грека был отклонен департаментом железных дорог Министерства путей сообщения, причем было высказано мнение, что «лучшим средством для составления удобнейшего проекта означенного здания может служить публичный конкурс»²⁹⁷. Департамент направил в Москву специалиста для формирования конкурсного задания по итогам изучения всех условий строительства на месте. П.П. Грек отказался оказывать ему помощь на основании того, что его собственный проект был составлен без технического задания и отклонен без разъяснения недостатков, поэтому он не видел, чем мог бы быть полезен²⁹⁸. Вероятно, дальнейшего развития история с конкурсом не получила, по крайней мере документальных свидетельств его проведения не выявлено.

В 1871 г. Московско-Курская железная дорога была продана компании московских купцов во главе с Ф.В. Чижовым. Правление Общества незамедлительно приняло меры к проектированию постоянной пассажирской станции в районе Каланчевской улицы «у площади железных дорог»²⁹⁹. Видимо, в этот период еще жива была идея, если и не создания общей центральной станции сходящихся в Москве железных дорог, то по крайней мере сосредоточения пассажирских вокзалов в одной точке города. В 1875 г. проект, подробностей которого мы не знаем, после согласований с Министерством путей сообщения, был утвержден императором и началось отчуждение земель. Однако в ходе его детальной разработки выяснилось, что

²⁹⁶ ЦГА Москвы. Ф. 413. Оп. 4. Д. 269. Л. 3-4.

²⁹⁷ ЦГА Москвы. Ф. 413. Оп. 4. Д. 269. Л. 22.

²⁹⁸ ЦГА Москвы. Ф. 413. Оп. 4. Д. 269. Л. 24.

²⁹⁹ ЦГА Москвы. Ф. 413. Оп. 12. Д. 25. Л. 287.

сооружение вокзала с необходимой инфраструктурой в избранном месте создает значительные неудобства для городского движения, при этом станция в дальнейшем будет стеснена в своем развитии. Правление Общества Московско-Курской железной дороги обратилось с ходатайством о переносе строительства на территорию в районе церкви Николая «в Ковыльском» у Садового кольца, где располагалась временная пассажирская станция³⁰⁰. Эта местность была более удобной во многих отношениях: не слишком удалена от центра города, относительно слабо застроена и ближе расположена к товарной станции дороги, что обеспечивало значительные преимущества для службы эксплуатации.

В последующие годы было рассмотрено несколько вариантов устройства постоянного вокзала. Наибольший интерес представляет конкурс 1886 г. на проект «станции Московско-Курской железной дороги для города Москвы», в котором первое место получила работа выдающегося мастера русского стиля Ивана Павловича Ропета³⁰¹. «Неделя строителя» от 26 января 1886 г. посвятила ей краткую заметку: «Новое время» слышало, что в непродолжительном времени будет приступлено к постройке вокзала на станции Москва Московско-Курской дороги. Как известно, ныне существующий крайне тесен, что в особенности ощутительно при большом наплыве пассажиров 3-го класса. Проект нового здания составлен в русском стиле и отличается большим изяществом. Здание вокзала предполагается освещать электричеством. Вокзал предположено строить в небольшом удалении от ныне существующего, причем самая станция будет значительно расширена. Стоимость постройки, со всеми расходами по уширению станции, при дорогом стоящем отчуждении земли, исчислена в сумме около 3 миллионов рублей»³⁰².

³⁰⁰ ЦГА Москвы. Ф. 413. Оп. 12. Д. 25. Л. 285-288.

³⁰¹ Максимов, А.П. Материалы к истории двадцатипятилетней деятельности СПб. общества архитекторов / Сост. Секр. О-ва А.П. Максимов. – СПб.: тип. С.-Петербург. градоначальства, 1895. – С. 90.

³⁰² Слухи и вести // Неделя строителя. – 1886. – № 4. – С. 3.

В 1889 г., невзирая на успешно проведенный конкурс, Министерство путей сообщения вновь распорядилось о составлении проекта общей пассажирской станции для линий курского и нижегородского направлений. Эту задачу выполнил штатный архитектор Общества Московско-Курской дороги П.А. Дриттенпрейс, однако объединить интересы двух частных железнодорожных компаний не удалось даже по воле министра, поэтому строительство объединенного вокзала не состоялось, и администрация Московско-Курской магистрали обратилась к итогам проведенного тремя годами ранее конкурса³⁰³. На рассмотрение Правления был вынесен «...вновь составленный проект нового пассажирского здания на ст. Москва I и проект переустройства путей самой станции. Расценочные ведомости всем работам, ведомости отчуждения, все проектные чертежи вокзала Архитектора Ропета и составленные им сметы...»³⁰⁴. Детализация проекта И.П. Ропета, согласование с инженерными службами дороги и утверждение в Министерстве путей сообщения происходили в 1890-1892 гг.

Иван Павлович Ропет (Иван Николаевич Петров, 1844–1908) – один из наиболее значительных мастеров русского стиля, архитектор сложной личной и творческой судьбы. Выходец из простой семьи, он с университетской скамьи вошел в круг ярчайших представителей архитектурного сообщества России, формировавших ведущие тенденции в развитии архитектуры и декоративно-прикладного искусства, с первых лет профессиональной деятельности активно практиковал. На пике активности И.П. Ропета постигла нервная болезнь, вызвавшая паралич рук, после которой он полностью уже не восстановился, «удалился от людей, и больной, разбитый, жил одним искусством, которому служил до последних своих дней честно и бескорыстно»³⁰⁵. Его творчество, на протяжении двух с половиной десятилетий широко востребованное, восторженно принимаемое критиками в России и в мире (И.П. Ропет – автор

³⁰³ ЦГА Москвы. Ф. 413. Оп. 3. Д. 369. Л. 1; ЦГА Москвы. Ф. 413. Оп. 12. Д. 25. Л. 67.

³⁰⁴ ЦГА Москвы. Ф. 413. Оп. 12. Д. 25. Л. 1.

³⁰⁵ Памяти И.П. Ропета: 1844-1908 // Зодчий. – 1909. – № 3. – С. 30.

русских павильонов на трех международных выставках), растиражированное многочисленными подражателями, на следующем этапе архитектурной эволюции, еще при жизни мастера, стало символом наихудших, как тогда виделось, тенденций в отечественном зодчестве второй половины XIX столетия. Он умер в одиночестве и забвении. Некролог, помещенный в журнале «Зодчий», начинался словами: «Мало кто помнил о нем. Многие даже думали, что его нет в живых <...>. А между тем, 30 лет назад <...> имя его гремело»³⁰⁶. Лишь в 70-х гг. XX столетия началось взвешенное, объективное изучение наследия И.П. Ропета, осмысление феномена его чрезвычайной популярности среди современников и отрицания преемниками. В настоящее время творчество И.П. Ропета, как и более широкая тема поисков национального стиля в архитектуре России второй половины XIX в., привлекает большое внимание исследователей, поэтому выявление ранее практически неизвестного произведения мастера представляет значительный научный интерес. Упоминание без ссылки на источник о причастности зодчего к проектированию Курского вокзала в Москве содержится только в статье Е.И. Кириченко «Архитектор И.П. Ропет», опубликованной в 1972 г.³⁰⁷ В дальнейшем исследователи либо воспроизводят данную информацию без уточнений и дополнений, либо вообще не указывают проект вокзала в числе произведений И.П. Ропета.

Обширный, очень информативный комплекс материалов 1890–1892 гг., позволяющий воссоздать картину работы И.П. Ропета над Курским вокзалом, обнаружен в Центральном государственном архиве г. Москвы³⁰⁸. Он включает делопроизводственные документы Министерства путей сообщения и Общества Московско-Курской железной дороги, подробные пояснительные записки, документы, определяющие взаимоотношения архитектора и

³⁰⁶ Памяти И.П. Ропета: 1844-1908. // Зодчий. 1909. № 3. – С. 29.

³⁰⁷ Кириченко, Е.И. Архитектор И.П. Ропет // Архитектурное наследство. Вып. 20. – М.: «Стройиздат», 1972. – С. 86.

³⁰⁸ ЦГА Москвы. Ф. 413. Оп. 12. Д. 25; ЦГА Москвы. Ф. 413. Оп. 15. Д. 339; ЦГА Москвы. Ф. 413. Оп. 24. Д. 14.

должностных лиц дороги, ответственных за функционально-технические характеристики здания, переписку И.П. Ропета с указанными лицами, сметы с подробным перечнем строительных материалов и видов работ. Изобразительные источники немногочисленны, но достаточны для того, чтобы составить представление об архитектурном замысле: план общего расположения путей и зданий на станции, подписанный главным инженером дороги Д.П. Кандауровым, 8 разрезов здания вокзала в мелком масштабе с представлением элементов интерьера на одном листе большого формата с подписью «Архитект. Ив. Петрово-Ропет. 27 ию[ля] 1890 г.» (илл. 79) и карандашные наброски на кальке, приложенные к письмам архитектора в качестве иллюстраций.

Курский вокзал относится к числу редких в творчестве И.П. Ропета каменных сооружений. Большинство его проектов и осуществленных зданий было выполнено в дереве. Исследователи единодушно признают, что талант зодчего наиболее полно раскрылся в небольших деревянных постройках, органично сочетающих затейливое декоративное убранство со свободными планировками и динамичным построением объемов³⁰⁹. В камне он проектировал немного, а воплощено было только одно здание – Народный дом в Барнауле, построенный в 1898–1900 гг. при участии гражданского архитектора Алтайского округа И.Ф. Носовича, причем со стороны И.П. Ропета это был благотворительный жест, так как он выполнил работу бесплатно³¹⁰ (илл. 80). В.Г. Лисовский предполагает, что И.П. Ропет был также автором фасада дома Н.П. Басина на площади у Александринского театра в Петербурге (1878–1881 гг.)³¹¹ (илл. 81). Декоративное оформление каменных

³⁰⁹ Борисова, Е.А. Русская архитектура второй половины XIX века. / Е.А. Борисова. – М., 1979. – С. 241; Кириченко, Е.И. Русская архитектура 1830-1910-х годов / Е.И. Кириченко. – М.: Искусство, 1982. – С. 136; Лисовский, В.Г. Архитектура России XVIII – начала XX века. Поиски национального стиля / В.Г. Лисовский. – М.: Белый город, 2009. – С. 289-291.

³¹⁰ Государственная филармония Алтайского края: памятник архитектуры, истории и культуры. [Электронный ресурс]. URL: http://www.philharmonia-barnaul.com/teatr/peoples_house (дата обращения 28.02.2017).

³¹¹ Лисовский, В.Г. Указ. соч. – С. 303-304.

зданий И.П. Ропета вызывает неоднозначные оценки, но, как правило, архитектору удавалось находить эффективные планировочные решения, хотя случались и неудачи: широко известный, внешне выразительный, проект Публичной библиотеки в Петербурге не был реализован именно по причине его несоответствия функциональному назначению здания³¹². Для Курского вокзала был создан проект, значительно отличающийся от сложившихся к этому времени образцов пассажирских зданий, эффектно обыгрывающий сложный рельеф участка и выполненный с учетом новейших требований к железнодорожным объектам.

Создатели вокзала были поставлены в весьма сложные условия в связи большим количеством разного рода ограничений: требований департамента железных дорог, границ территории отчуждения, особенностей участка и т.п. В результате возник очень необычный с точки зрения пространственного решения замысел вокзала в виде комплекса отдельных построек, образующих сложную композицию вокруг рельсовых путей разного назначения.

К концу 1880-х гг. в России сформировалось два основных типа пассажирских зданий с устойчивыми принципами планировки, которые воспроизводились на всех железных дорогах, различаясь лишь размерами и декоративным оформлением в зависимости от класса станции, местных условий и экономических особенностей эксплуатации магистрали. Вокзалы тупикового типа, как правило, П-образные в плане, строили на конечных станциях железных дорог: главный корпус со входом из города размещался в торце путей, а по сторонам от него вдоль платформ – корпуса отправления и прибытия с залами ожидания для пассажиров I, II и III классов и служебными помещениями. На промежуточных и узловых станциях сооружали вокзалы берегового (редко – островного) типа. В этом случае вытянутое вдоль путей здание имело вестибюль в центральной части, с одной стороны от которого располагались залы для пассажиров I и II классов, с другой – для III класса. В

³¹² Кириченко, Е.И. Указ. соч. – С. 137; Лисовский, В.Г. Указ. соч. – С. 289-291.

верхних этажах устраивали кабинеты и квартиры служащих. Некоторые функции по обслуживанию пассажиров могли осуществляться в отдельном сооружении. Например, багажное отделение или буфет иногда строили рядом с вокзалом, если его размеры не соответствовали потребностям развивающегося движения. Этим постройкам, как и всем другим сооружениям станции, придавали сходные с пассажирским зданием стилистические черты, но о сознательном формировании ансамбля речь в таких случаях, конечно, не шла.

Вокзал И.П. Ропета был далек от стандартных вариантов и представлял собой уникальный комплекс смешанного транзитно-тупикового типа, художественно выразительный и функционально продуманный. Пассажирское здание предполагалось построить между Садовой улицей (Земляным Валом) и линией Московско-Курской железной дороги, которая на территории станции не заканчивалась, а переходила в соединительную ветвь с Николаевской железной дорогой и пролегла практически параллельно Садовому кольцу.

Необычное проектное решение было обусловлено углом подхода тупиковых путей к привокзальной площади и значительным уклоном рельефа от Садового кольца к железнодорожным путям. План общего расположения путей и зданий станции, безусловно, разрабатывался не архитектором, а инженерами дороги под руководством Д.П. Кандаурова при участии специалистов МПС³¹³(илл. 82). Наибольшую сложность представляло обеспечение допустимых уклонов железнодорожных путей при подходе к станции и экипажных проездов к вокзалу со стороны города. От сквозных главных путей отходили два тупика, ведущие к платформам отправления и прибытия, между ними располагались еще два тупиковых пути для обслуживания пассажирских составов, а между ними, в свою очередь, короткая широкая платформа для операций с багажом и почтовыми грузами.

³¹³ ЦГА Москвы. Ф. 413. Оп. 15. Д. 339. Л. 32.

Все три платформы были объединены поперечной платформой для свободного перемещения между ними пассажиров и служащих. Кроме того, от главных путей в зоне станции отделялся сквозной путь для остановки «передаточных» (транзитных) поездов с пассажирской платформой при нем, которая соединялась короткой поперечной платформой с платформой прибытия. Общий дебаркадер над путями не был предусмотрен, платформы планировалось укрыть от непогоды навесами на чугунных колоннах: отправления и прибытия – частично, а все остальные, включая багажную, – полностью³¹⁴.

При составлении плана станции принимался во внимание также эстетический фактор: представлялось, что пассажирское здание, стоящее параллельно Садовой улице в одном с ней уровне, будет выглядеть более впечатляюще и послужит украшению города. После многолетних обсуждений условий местности в очередном предписании Министерства путей сообщения относительно составления проекта была высказана идея компенсировать перепад высоты за счет устройства лестниц внутри самого сооружения³¹⁵. Художественное воплощение этого решения и было выполнено И.П. Ропетом. В результате возник очень необычный с пространственно-композиционной точки зрения замысел вокзала в виде комплекса отдельно стоящих и соединенных между собой построек. По сложности и живописности архитектурного образа проект И.П. Ропета можно сравнить с Казанским вокзалом А.В. Щусева, строительство которого началось на 20 лет позже.

Здание для пассажиров, отправляющихся из Москвы, было расположено между тупиковыми путями и Земляным валом и разделено на два корпуса – верхний и нижний – с перепадом высоты в 2,66 сажени (5,7 м). Они соединены по краям крытыми лестничными переходами, причем нижний корпус поставлен вдоль путей, а верхний ориентирован параллельно Садовому кольцу, в результате чего план сооружения получил форму неправильной

³¹⁴ ЦГА Москвы. Ф. 413. Оп. 12. Д. 25. Л. 3, 5-7.

³¹⁵ ЦГА Москвы. Ф. 413. Оп. 15. Д. 339. Л. 17.

трапеции. Образовавшийся таким образом внутренний двор на уровне пола нижнего корпуса и высокой платформы представлял «большое удобство в вопросе хорошего освещения окружающих его помещений нижних зал I, II и III классов, лестниц и багажных помещений». В дальнейшей переписке с должностными лицами дороги И.П. Ропет называет этот двор «садином», из чего следует, что его планировалось озеленить. К верхнему (главному) корпусу через площадь шириной 35 саженей (75 м) со сквером посередине предполагалось устроить удобные подъезды с небольшим уклоном от улицы³¹⁶.

В верхнем корпусе должны были располагаться два вестибюля с отдельными входами для пассажиров I, II и III классов, помещение для сдачи багажа, билетная и багажная кассы, залы ожидания, отделения почты и телеграфа. В нижнем – рестораны и залы для пассажиров, готовых к отправлению. Функциональное распределение помещений было подчинено задаче регулирования пассажиропотоков: «При устройстве всех зал и ресторанов вверху лестницы пассажиры, уже имеющие билеты, очень отдалены от платформ, и при открытии выхода движение по лестнице будет стремительное и массами, что небезопасно, в особенности, в третьем классе, при проектированном же расположении помещений пассажиры, взявшие билеты, постепенно перейдут вниз»³¹⁷. Кухня спроектирована не в подвале, как это часто бывало в зданиях вокзалов, а на втором этаже, чтобы чад и испарения не поднимались в помещения ресторанов и буфета. Багажное отделение и грузовая платформа соединены тоннелем с рельсами для вагонеток, расположенным под одной из лестничных галерей. В нижнем корпусе предусмотрены также помещения служебного назначения: контора начальника станции и телеграфная служба. Справа к нижнему корпусу и платформе отправления примыкал двор с подъездом от Садовой улицы, предназначенный для посадки пассажиров в особых случаях, например, при

³¹⁶ ЦГА Москвы. Ф. 413. Оп. 12. Д. 25. Л. 3-4, 8, 108.

³¹⁷ ЦГА Москвы. Ф. 413. Оп. 12. Д. 25. Л. 3-4.

переброске войск. Там же были сосредоточены хозяйственные постройки (склад топлива, сараи, погреба)³¹⁸.

Напротив здания отправления между платформой прибытия и передаточной платформой был запланирован корпус прибытия с залом ожидания, помещением для хранения и выдачи багажа, парадными комнатами. «Таким образом, пассажиры, отправляющиеся и прибывающие в Москву, не сталкиваются между собою и обе операции производятся совершенно правильно», – подчеркивалось в пояснительной записке к проекту, так как разделение пассажиропотоков указанным образом было обязательным к исполнению требованием департамента железных дорог. Остановка императорских поездов планировалась у передаточной платформы, поэтому рядом с ней должен был быть построен отдельный императорский павильон. Эти корпуса имели выходы на просторный двор прибытия, соединенный широким удобным проездом с Садовой улицей³¹⁹.

В торце тупиковых путей между корпусами отправления и прибытия И.П. Ропет поставил трехэтажное здание служебного назначения для размещения коменданта, почтовой службы, жандармского отделения, приемного покоя, аптеки и квартир начальника станции, его помощника и фельдшера (в верхних этажах)³²⁰.

«Временный» вокзал 1868 г. постройки решено было частично сохранить. При реконструкции станции главные пути планировали перенести ближе к Садовому кольцу, в результате чего старое пассажирское здание оказывалось на «служебной» территории. Каменную часть бывшего вокзала предполагалось переоборудовать под товарную контору с особой платформой для погрузки товаров большой скорости, а пострадавшие от времени деревянные крылья подлежали разборке³²¹.

³¹⁸ ЦГА Москвы. Ф. 413. Оп. 12. Д. 25. Л. 3-4, 8, 37, 108, 224.

³¹⁹ ЦГА Москвы. Ф. 413. Оп. 12. Д. 25. Л. 5-6.

³²⁰ ЦГА Москвы. Ф. 413. Оп. 12. Д. 25. Л. 4, 224.

³²¹ ЦГА Москвы. Ф. 413. Оп. 12. Д. 25. Л. 6.

Важно, что все предусмотренные проектом И.П. Ропета сооружения были вписаны в границы уже отчужденных для нужд дороги земель, планировка станции и помещений вокзала отвечали актуальным нормам и требованиям Министерства путей сообщения с точки зрения функциональности, безопасности и технического оснащения.

После того, как департамент железных дорог утвердил общее расположение путей и зданий станции, планы и фасады вокзала (с замечаниями), обязанности по доработке и реализации проекта были четко разделены между И.П. Ропетом и специалистами дороги и закреплены в «Записке об организации дела по разработке проекта и постройке нового вокзала в г. Москве», составленной главным инженером дороги Д.П. Кандауровым и утвержденной правлением Общества по представлению директора дороги³²².

Этот интереснейший документ является наглядной иллюстрацией наметившегося во второй половине XIX столетия разделения труда архитектора и инженера, а также весьма характерной для этого периода совместной работы нескольких архитекторов и инженеров над одним объектом. Пример проектирования Курского вокзала подтверждает слова Е.А. Борисовой о том, что «никогда до этого зодчество не было столь тесно связано с коллективным творчеством, с совместной проектной и практической работой отдельных мастеров <...> Широкое распространение в русской архитектурной практике подобных случаев свидетельствовало скорее о силе, чем о слабости творческих возможностей зодчих»³²³.

В записке Д.П. Кандаурова разработана весьма сложная схема взаимодействия целого ряда специалистов, причем функция руководства и координации возложена на инженера-путейца. «Дело постройки нового пассажирского здания и переустройства ст. Москва I поручается Главному Инженеру Д.П. Кандаурову <...>. Вся техническая часть, как по составлению

³²² ЦГА Москвы. Ф. 413. Оп. 12. Д. 25. Л. 51, 58, 62.

³²³ Борисова, Е.А. Указ. соч. – С. 266.

проектов, так и исполнению работ находится под руководством Главного Инженера <...> Все чертежи, расчеты, пояснительные записки и условия поставок и работ составляются и заключаются при посредстве технического бюро Главного Инженера и утверждаются установленным порядком (Директором дороги или Правлением Общества).

Ввиду значительности работ и специального характера постройки здания, при работе которого важное значение имеет не только расчетная, но и художественная часть, существующий штат сл[ужбы] пути усиливается <...>. Для руководства исключительно художественною частью проектировки здания приглашается Архитектор Роппет, обязанности которого состоят, таким образом, в составлении: подробного проекта всех фасадов здания со всеми деталями, вычерченными в надлежащем масштабе, составлении рисунков всей внутренней отделки, включая и детальные чертежи окон и дверей, рисунки полов и потолков и прочих украшений стен и, наконец, мебели. К означенной проектировке Роппет может приступить теперь, руководствуясь утвержденным Департаментом планом, но по детальной разработке размеров частей здания и в случае некоторых частных изменений, которые необходимо будет сделать, руководствуясь потребностями постройки, подробные чертежи фасадов должны быть согласованы с этими изменениями и в таком, уже переработанном, виде переданы Главному Инженеру.

Что касается детальной разработки строительной части проекта, то есть определения глубины заложения фундамента, рода основания, толщины стен, размеров сводов, балок, системы стропил и т.п. вопросы проектировки и исполнения, то работы эти к Роппету не относятся, а выполняются в конторе Главного Инженера <...>. Служебное положение Роппета по отношению ко всем лицам, причастным к делу постройки, определяется как главного руководителя в вопросах художественной стороны дела, причем все сношения его с лицами причастными постройке ведутся через Главного Инженера, с указаниями которого он должен согласовываться при решении подлежащих

его рассмотрению вопросов <...>. [Служащие технического бюро] до начала работ должны заниматься под наблюдением Заведывающего Техническим Отделом и Архитектора Дриттенпрейс разработкою всех деталей проекта; с началом же работ Заведывающий Техническим Отделом и Архитектор Дриттенпрейс командируются на место работ: первый для производства работ вне здания, второй – специально по работам постройки вокзала...» (в цитате сохранено написание фамилии Роппет в версии авторов документа)³²⁴.

Стиль записки, весьма жесткий и рациональный, заставляет усомниться в идеалистических представлениях о коллективных настроениях в среде архитекторов и «совместном архитектурном творчестве». Возможно, такой метод работы был принят в относительно тесных художественных кружках, но при реализации больших коммерческих проектов он уступал место строгому деловому взаимодействию. Принимая во внимание спокойное согласие крупного признанного мастера И.П. Ропета на предложенные ему условия сотрудничества, описанный характер профессиональных отношений можно признать, если не типичным, то вполне приемлемым для архитектурно-строительной практики эпохи. В ответном письме директору дороги В.Ф. Карташеву зодчий написал: «На письмо Ваше ко мне от 26 марта [1891 г.] <...> и на выраженное в нем предложение Правления Общества Московско-Курской железной дороги спешу ответить, что с готовностью принимаю это предложение на тех условиях, которые в общих чертах изложены Вами при этом»³²⁵ (илл. 83).

Проживавший в Санкт-Петербурге И.П. Ропет в ходе работы регулярно общался посредством переписки с главным инженером дороги Д.П. Кандауровым и с П.А. Дриттенпрейсом, который был штатным архитектором Московско-Курской железной дороги с 1877 по 1893 гг., т.е. почти на

³²⁴ ЦГА Москвы. Ф. 413. Оп. 12. Д. 25. Л. 68-73.

³²⁵ ЦГА Москвы. Ф. 413. Оп. 12. Д. 25. Л. 84.

протяжении всего периода, пока она находилась в частной собственности³²⁶. В корреспонденции подробно обсуждались варианты планировки и декоративного оформления здания, его инженерно-технические особенности. Некоторые письма содержат наброски-иллюстрации, позволяющие, в комплексе с чертежом разрезов, составить представление о художественном образе вокзала.

Важным дополнением немногочисленных изобразительных материалов являются данные «Сметы на постройку здания для пассажирской станции Московско-Курской железной дороги в г. Москве на сумму 730 000 руб.»³²⁷. Смета подписана И.П. Ропетом 24 ию[ля] 1890 г., и содержит значительные правки, сделанные рукой главного инженера. Д.П. Кандауров сократил в смете некоторые излишества, например, уменьшил количество каминов в залах, исключил тротуары из лещадной плиты, но при этом повысил стоимость инженерного оборудования для водоснабжения, выгребных ям и других важных для жизнеобеспечения сооружения элементов. Однако в данной работе при описании отделки здания будут упоминаться виды материалов и работ, предусмотренные в смете И.П. Ропетом, чтобы наиболее полно представить замысел архитектора.

Компактный верхний корпус, протяженностью всего 45 саженей (96 м), выходил на Садовую улицу, поэтому имел не только функциональное, но и представительское значение. Он выделяется в комплексе вокзала крупным масштабом, сложностью композиции и богатством декора³²⁸ (илл. 84, 85). Из опубликованных проектов каменных сооружений И.П. Ропета он более всего близок эффектному ассиметричному зданию русского посольства в Японии³²⁹. Данные сметы указывают на то, что в этом корпусе предполагалось устроить

³²⁶ Зодчие Москвы времени эклектики, модерна и неоклассицизма (1830-е-1917 годы): Иллюстрир. биограф. слов. / Гос. н.-и. музей архитектуры им. А.В. Щусева и др. – М.: КРАБиК, 1998. – С. 191.

³²⁷ ЦГА Москвы. Ф. 413. Оп. 12. Д. 25. Л. 22-43.

³²⁸ ЦГА Москвы. Ф. 413. Оп. 24. Д. 14. Л. 2.

³²⁹ Лисовский, В.Г. Указ соч. – С. 299.

два отдельных входа для пассажиров I, II классов и III класса³³⁰. Сходные по очертаниям, однако разные по размерам, башни над вестибюлями не только придают динамичность композиции сооружения, но и маркируют социальные различия. Даже беглый набросок кровли в одном из писем свидетельствует о том, что часть здания, предназначенная для пассажиров I и II класса, имела более сложную композиционную структуру³³¹ (илл. 86). Оформление центральной части фасада с окнами, рамы которых должны были иметь форму трехлопастной арки, отсылает к позднему варианту проекта Публичной библиотеки, над которым архитектор работал в том же году³³². Схематичное изображение этой части здания приложено к письму И.П. Ропета, в котором он согласует с главным инженером дороги возможность устройства водосточных труб внутри стены, так как «...в простом обыкновенном виде они вовсе не желательны бы были на простенках...»³³³ (илл. 87).

Нижний корпус здания отправления и корпус прибытия имеют более скромные размеры, лаконичный декор и, как можно понять из переписки И.П. Ропета и П.А. Дриттенпрейса, сходное оформление фасадов³³⁴. Интересно, что И.П. Ропет, которого обычно упрекали в избыточной декоративности его построек, в данном случае предложил проект слишком скромный. В одном из писем Д.П. Кандауров, от имени начальника дороги, просит архитектора «несколько украсить фасад со двора здания прибытия, разрабатывая его в стиле главного фасада, хотя и несколько проще. Здание это нельзя рассматривать как не имеющее никакого значения, так как с главного пути все проезжающие по дороге пассажиры только и видят эту часть здания»³³⁵.

Как правило, у П-образных вокзалов тупикового типа главное здание, наиболее просторное и эффектное, с вестибюлем, кассами, багажным

³³⁰ ЦГА Москвы. Ф. 413. Оп. 12. Д. 25. Л. 37.

³³¹ ЦГА Москвы. Ф. 413. Оп. 12. Д. 25. Л. 108.

³³² Лисовский, В.Г. Указ соч. – С. 373.

³³³ ЦГА Москвы. Ф. 413. Оп. 12. Д. 25. Л. 110-111.

³³⁴ ЦГА Москвы. Ф. 413. Оп. 12. Д. 25. Л. 131.

³³⁵ ЦГА Москвы. Ф. 413. Оп. 12. Д. 25. Л. 134.

отделением и выходами в зоны отправления и прибытия располагается в торце путей. В рассматриваемом проекте функции представительства и обслуживания пассажиров вынесены в корпуса, размещенные параллельно путям и Садовой улице, а в торце тупиковых путей поставлен корпус служебного назначения, практически не предназначенный для пребывания пассажиров. Судить о его облике позволяет небольшой набросок, приложенный к одному из писем и поперечный разрез³³⁶(илл. 88, 89). Это трехэтажное сооружение, сугубо функциональное по композиции, имеет со стороны платформы гладкий фасад с рядами окон одного размера и неакцентированным входом по центру. Скромными украшениями его служат раскреповки с затейливым остроконечным венчанием «в русском стиле», членящие фасад на три части, и небольшой аттик по центру.

В качестве материала фасадов архитектор предполагал использовать гжельский кирпич высокого качества и изразцы. Кладку произвести самым тщательным образом, «с расшивкою швов, с обтескою кирпича на карнизы, полки, выпуски и другие украшения». Оконные рамы и двери проектировал дубовые³³⁷.

Фрагменты убранства интерьеров, воспроизведенные на изображении разрезов вокзала, демонстрируют характерные для И.П. Ропета декоративные приемы: эффектно скомпонованные элементы в русском и романо-византийском стиле. В нарядных залах I и II класса затейливый декор стен и потолков должна была дополнять богато украшенная мебель. Продольный разрез главного корпуса показывает, что для каждого из пассажирских помещений (зала ожидания I и II классов, вестибюля I и II классов, зала ожидания III класса и вестибюля III класса) И.П. Ропет предусмотрел особый тип оформления оконных и дверных проемов. Своеобразная игра декоративных мотивов, которую в полной мере дают почувствовать

³³⁶ ЦГА Москвы. Ф. 413. Оп. 12. Д. 25. Л. 131, 131б; ЦГА Москвы. Ф. 413. Оп. 24. Д. 14. Л. 2.

³³⁷ ЦГА Москвы. Ф. 413. Оп. 12. Д. 25. Л. 29, 38-39.

проектные чертежи, возникала при переходе из одного помещения в другое, так как они отделялись друг от друга не глухими стенами, а арками на мощных столбах. Окна и двери вписаны в декоративные арки с профилированными обрамлениями. В вестибюлях двери, ведущие в галереи-переходы, фланкированы парой двустворчатых окон. В залах ожидания оконные рамы выполнены в виде трех арочек на стройных колонках, вписанных в большую арку. Наиболее сложно разработаны оконные переплеты и двери вестибюля и зала ожидания I и II классов – здесь в рисунок рам вписан небольшой круглый проем.

Пассажирские залы вокзала должны быть просторны и функциональны, поэтому декор сосредоточен преимущественно в верхней их части, а для пола и нижней части стен в первом варианте проекта было предусмотрено исключительно практичное решение: по данным сметы, во всех частях здания, где ожидался большой поток пассажиров, включая рестораны, архитектор планировал облицевать метлахской плиткой не только полы, но и стены, несущие столбы, откосы дверей и окон на высоту $2/3$ сажени (1,4 м). Паркетные полы были предусмотрены только в дамской комнате, служебных кабинетах, приемном покое, жилых помещениях³³⁸. Смета, составленная П.А. Дриттенпрейсом (в соответствии с утвержденной схемой разделения обязанностей) в конце проектного периода 24 января 1892 г., свидетельствует о некоторых изменениях в пользу большей роскоши и уюта по сравнению с первоначальным вариантом. В частности, упоминается отделка стен дубовыми панелями в сенях и залах ресторана и сосновыми окрашенными – во всех остальных помещениях на высоту 2 аршина (те же 1,4 м), дубовые паркетные полы, покрытие живописью стен и потолков зала ожидания и ресторана I и II классов, «клеевым колером с трафаретами» стен в сенях, переходах и залах III класса. Сметой предусмотрены значительные объемы лепных работ по всех пассажирских помещениях.

³³⁸ ЦГА Москвы. Ф. 413. Оп. 12. Д. 25. Л. 31, 33, 36.

Стоимость сооружения вокзала на этом этапе проектирования возросла до 980 тыс. руб.³³⁹

В вестибюле I и II классов главного корпуса И.П. Ропет предложил устроить стеклянный потолок с естественным освещением через окна второго света: «Освещение через стеклянный потолок может быть чрезвычайно эффективным, особенно если допустить какой-нибудь рисунок в переплете стекол, и если при этом допустить цвет стекол в два или в три тона. Наглядным доказательством красоты стеклянного потолка может отчасти служить освещение чудесной залы ресторана «Славянский базар», – пишет он в письме Д.П. Кандаурову, и в уже законченный текст вставляет комментарий: «Там же можно, разумеется, привести справки о его практичности»³⁴⁰. Главный инженер в целом одобрил эту идею, но между ним и архитектором завязалась дискуссия о том, как обеспечить приток света к потолку: И.П. Ропет полагал необходимым приподнять для этого покрытие здания, а Д.П. Кандауров предлагал прорезать световые отверстия прямо в скатах крыши, чтобы не увеличивать утвержденную высоту сооружения. К письмам, в которых обсуждалась эта тема, зодчий прикладывал наброски вариантов покрытия зала I и II классов, которые являются наиболее выразительными изображениями внешнего облика вокзала, из числа сохранившихся³⁴¹. Эффектная ступенчатая крыша «на уровне второй связи» имеет ряд арочных окон, по пропорциям и композиции напоминающий аркатурные пояса древнерусских памятников. Над «галерейкою окон» И.П. Ропет помещает большое окно для дополнительного освещения плафона или чердака, в зависимости от проекта, который будет в итоге выбран. На эскизах представлены два варианта его формы: трехлопастная и килевидная. Декоративное оформление крыши завершают ажурные металлические гребни и шпили (илл. 90, 91). В окончательный вариант сметы стеклянный потолок не входил.

³³⁹ ЦГА Москвы. Ф. 413. Оп. 12. Д. 25. Л. 231, 235-236.

³⁴⁰ ЦГА Москвы. Ф. 413. Оп. 12. Д. 25. Л. 100-100а.

³⁴¹ ЦГА Москвы. Ф. 413. Оп. 12. Д. 25. Л. 101, 103-105.

Проект И.П. Ропета был практически готов к реализации, утвержден Министерством путей сообщения и императором и, кстати сказать, обошелся правлению Общества довольно дорого – в 12 тыс. руб.³⁴², – но несмотря на это от него решено было отказаться.

В начале 1892 г. был назначен новый правительственный инспектор Московско-Курской и Курско-Киевской железных дорог инженер путей сообщения И.А. Сытенко, который проявил исключительный интерес к дорогостоящему замыслу реконструкции Московской пассажирской станции подведомственной линии и фактически его уничтожил. Из делопроизводственных материалов инспекции нельзя понять, что послужило для него мотивом: предубеждение или искренняя уверенность в нерациональности запланированных преобразований. И.А. Сытенко досконально изучил историю вопроса, имеющуюся проектную документацию, требования и замечания к проекту со стороны Министерства путей сообщения и сделал из рассмотренных материалов обширные выписки. После тщательной подготовки инспектор привлек «лучшие технические силы города Москвы» к рассмотрению проекта станции и пассажирского здания на специально созванном заседании 8 февраля 1892 г. Письма-приглашения были направлены главному инженеру Московско-Ярославской дороги С.А. Казакову, начальнику Нижегородской железной дороги П.А. Онуфровичу, академикам-архитекторам А.Н. Померанцеву и В.П. Загорскому, инженерам С.А. Подэрни, М.К. Шпейру, А.Е. Веберу, А.А. Семенову, М.П. Пупареву. В них инспектор подчеркивал, что считает обсуждение необходимым, поскольку «такое капитальное <...> сооружение, расположенное почти в центре г. Москвы, кроме целей специально железнодорожных, должно служить и украшением города и соединять в себе все возможности применения новейшей техники и искусства»³⁴³. К заседанию И.А. Сытенко подготовил длинный список вопросов, затрагивающих темы функциональности и комфорта,

³⁴² ЦГА Москвы. Ф. 413. Оп. 12. Д. 25. Л. 73а.

³⁴³ ЦГА Москвы, Ф. 413. Оп. 15. Д. 339. Л. 81-82.

правильности инженерных расчетов, эстетических характеристик спроектированного здания. Справедливость инженерно-технических претензий под силу оценить только специалистам соответствующего профиля, но оценки инспектора в части архитектурных форм и декора очевидно свидетельствуют о его склонности к экономичности и упрощению в строительстве, например, он планировал обсудить: «Есть ли надобность для выдерживания русского стиля производить такие ценные и капитальные работы, как устройство каменного свода в зале I класса, громадной толщины входной арки в вестибюль I класса и нельзя ли уменьшить непроизводительные затраты и сделать фальшивые деревянные украшения или цинковые на железном карнизе и т.д.»³⁴⁴.

Сведений о том, состоялось ли заседание, и кто из приглашенных специалистов принял в нем участие, не сохранилось, однако месяц спустя, 7 марта, И.А. Сытенко направил в Департамент железных дорог Министерства путей сообщения развернутое донесение, в котором проект был подвергнут резкой критике практически по всем параметрам без указания на то, были ли замечания высказаны приглашенными экспертами или отражают точку зрения автора документа³⁴⁵.

Некоторые претензии имеют рациональный характер и звучат вполне убедительно из уст инженера: на чертежах не показаны вентиляционные каналы в стенах, перекрытия предпочтительнее было бы сделать несгораемые бетонные, окна ватерклозетов I, II классов вынесены на главный фасад, черные и хозяйственные лестницы слишком узки, помещения некоторых служб разбросаны по разным корпусам здания, конструкции рассчитаны на основе заниженных показателей предполагаемой нагрузки. Суждения, касающиеся художественного решения вокзала, выглядят субъективными и недоброжелательными как по содержанию, так и по форме: «способ перекрытия крыши ничем не вызван, и наружные формы крыши не

³⁴⁴ ЦГА Москвы, Ф. 413. Оп. 15. Д. 339. Л. 92.

³⁴⁵ ЦГА Москвы, Ф. 413. Оп. 15. Д. 339. Л. 118-121.

соответствуют внутренним формам», «входная арка не соответствует русскому стилю, принятому автором проекта, глубина ее ничем не вызвана», «ложные декоративные украшения фасада ничем не вызваны и ничего не выражают», «вообще фасад здания не имеет монументального характера, не отвечает русскому стилю <...>, не имеет цельности, и для уменьшения расходов фасады могли бы быть без значительного ущерба красоте значительно упрощены»³⁴⁶.

Наиболее подробно в донесении рассмотрен вопрос о необходимости постановки главного корпуса вокзала параллельно Садовому кольцу и в одном уровне с ним. Реализация этой задачи, объективно, приводила к усложнению и удорожанию постройки. Любопытно, однако, что критикуя композиционное решение, разработанное И.П. Ропетом в соответствии с запросом заказчика, И.А. Сытенко противоречил своим собственным доводам, которые он выдвигал, настаивая на необходимости экспертизы проекта: «Но если бы даже и происходило некоторое улучшение в фасаде вследствие подъема передней части его, то это не должно служить достаточным основанием к увеличению стоимости здания, так как улица Садовая, удаленная от центра, имеет более торговый характер, вследствие преобладания движения товара из Рогожской и Таганки...»³⁴⁷.

Кроме того, И.А. Сытенко обращал внимание руководства на то, что до разрешения вопроса о переустройстве соединительных путей в Москве и организации беспрепятственной передачи пассажирских поездов между всеми железными дорогами, проектирование новых пассажирских станций не представляется целесообразным³⁴⁸.

Очевидно, позиция правительственного инспектора вызвала отклик в Министерстве путей сообщения, и 12 марта 1892 г. в департаменте железных дорог при участии председателя Правления Общества А.И. Мамонтова и

³⁴⁶ ЦГА Москвы, Ф. 413. Оп. 15. Д. 339. Л. 118-121.

³⁴⁷ ЦГА Москвы, Ф. 413. Оп. 15. Д. 339. Л. 118.

³⁴⁸ ЦГА Москвы, Ф. 413. Оп. 15. Д. 339. Л. 136.

назначенного в начале 1892 г. нового директора Московско-Курской дороги Н.К. Шауфуса состоялось совещание, по итогам которого было принято решение «...отложить постройку новой пассажирской станции Московско-Курской ж[елезной] дороги в Москве и предназначенные на эту постройку денежные средства обратить на приобретение дополнительного подвижного состава в той сумме, какая окажется свободною за покрытием расходов на работы, необходимые для удобства движения при сохранении существующей станции»³⁴⁹.

В число указанных необходимых мер входили реконструкция Сокольнического переезда и расширение деревянных частей имеющегося временного здания для увеличения площади расположенных в них залов ожидания. При внимательном рассмотрении вопроса выяснилось, что пристройки к существующему зданию выполнить невозможно по причине его крайней ветхости, а также из-за тесноты привокзальной площади, которая при увеличении вокзала станет непригодной для конных экипажей³⁵⁰, поэтому руководство дороги вернулось к идее сооружения нового пассажирского здания, более дешевого по сравнению с вариантом И.П. Ропета (750 тыс. рублей против 1 млн. 950 тыс. рублей на расширение станции и строительство вокзала)³⁵¹.

Новый проект составлялся силами штатных специалистов дороги: пояснительная записка к нему подписана главным инженером Д.П. Кандауровым, расценочная ведомость составлена архитектором П.А. Дриттенпрейсом, изобразительные материалы, к сожалению, не выявлены. Экономия достигалась в первую очередь за счет отказа от эстетического «освоения» перепада высоты в зоне строительства, то есть здание предполагалось разместить в нижнем уровне уже отчужденного участка земли: «вокзал поместить внизу, то есть поступиться художественной

³⁴⁹ ЦГА Москвы. Ф. 413. Оп. 12. Д. 25. Л. 263.

³⁵⁰ ЦГА Москвы. Ф. 413. Оп. 12. Д. 25. Л. 297.

³⁵¹ ЦГА Москвы. Ф. 413. Оп. 12. Д. 25. Л. 289-292.

стороной вопроса, так как здание, поставленное ниже Садовой улицы на 3,5 сажени, должно в архитектурном отношении значительно проиграть»³⁵². Новый вокзал планировался компактный, но с возможностью расширения залов ожидания по мере необходимости, другими словами, снова временный. На первом этапе его площадь должна была составить 790,6 квадратных саженей (около 3600 кв. м). Здание проектировалось с двухсветным центральным вестибюлем и двухэтажными торцевыми частями, облицованное белым кирпичом. Помимо обычного набора самых необходимых помещений были предусмотрены ресторан и буфеты, комнаты для прислуги при них, кладовые, посудная, мужская парикмахерская, парадные комнаты. Должна была разрешиться острейшая проблема старого вокзала, связанная с неудобной, тесной и зловонной подъездная площадью: при новом здании предполагалось устроить отдельные дворы прибытия и отправления. Старое пассажирское здание сохранялось и подлежало приспособлению под новые функции: размещение конторы товаров большой скорости, почтового отделения, приемного покоя, помещения дежурных кондукторов³⁵³. В октябре 1892 г. новый проект был направлен на согласование в Министерство путей сообщения³⁵⁴.

В 1893 г. случился очередной поворот в истории Московско-Курской железной дороги: она была выкуплена государством, а в 1894 г. объединена с Московско-Нижегородской и Муромской линиями. В журнале осмотра комиссией по приему дороги в казенное управление отмечено плачевное состояние вокзала Московской станции: «Временное пассажирское здание тесно и неудовлетворительно во многих отношениях. Вентиляция здания крайне недостаточна и совершенно не соответствует количеству скопляющейся публики при одновременном приходе и отходе поездов. Пассажирский двор при его тесноте и деятельности экипажного движения

³⁵² ЦГА Москвы. Ф. 413. Оп. 12. Д. 25. Л. 258.

³⁵³ ЦГА Москвы. Ф. 413. Оп. 12. Д. 25. Л. 269-272, 277-278.

³⁵⁴ РГИА. Ф. 350. Оп. 29. Д. 1. Л. 52.

нуждается в усиленной очистке и дезинфекции, особенно летом, так как издает зловоние, проникающее во внутренность здания»³⁵⁵. Нижегородская дорога также не располагала постоянным вокзалом в Москве: временное одноэтажное деревянное пассажирское здание использовалось с 1862 г. и не отвечало современным техническим и санитарным требованиям, кроме того, как уже упоминалось выше, оно отстояло далеко от центра города.

Затянувшаяся на 30 лет история проектирования постоянного вокзала для этих магистралей разрешилась благодаря организации в Нижнем Новгороде XVI Всероссийской промышленной и художественной выставки в 1896 г. Подготовка к этому мероприятию началась в середине 1893 г. и совершенствование путей сообщения стало одним из важнейших ее направлений. В 1894 г. началось строительство вокзала Московско-Курско-Нижегородской и Муромской железных дорог в Москве форсированными темпами.

Архивные источники свидетельствуют о том, что согласование и уточнение проекта шло параллельно со строительством, возможно, в основу его был положен вариант 1892 г. В телеграмме председателя Управления казенных железных дорог Министерства путей сообщения П.П. Василевского от 16 мая 1894 г. поставлен вопрос о возможных сроках сооружения нового вокзала: «Прошу телеграфировать, по всестороннем обсуждении, можно ли ручаться за окончание к весне девяносто шестого года каменного пассажирского здания в Москве, если закладка фундамента и начало работ по постройке здания последуют в августе месяце, а с июня начнутся подготовительные действия, то есть отдача работ и заготовки материалов». Начальник Московско-Курской дороги Н.К. Шауфус подтвердил готовность соблюсти необходимые сроки: «При соблюдении указанного в депеше <...> постройка проектированного каменного пассажирского здания в Москве к назначенному сроку будет окончена»³⁵⁶. 20 августа последовал новый запрос

³⁵⁵ РГИА. Ф. 350. Оп. 29. Д. 1. Л. 51.

³⁵⁶ ЦГА Москвы. Ф.414. Оп. 2. Д. 13. Л. 2, 3.

П.П. Василевского: «Может ли быть вполне окончено к открытию Нижегородской выставки каменное пассажирское здание в Москве, если взамен проектированной смешанной конструкции будет решено строить каменное здание по тому же проекту, и если утверждение проекта последует 10 сентября»³⁵⁷. Н.К. Шауфус выразил готовность реализовать и такой сценарий при условии немедленного начала работ, что и было исполнено, хотя уточнение и согласование проекта продолжалось еще несколько месяцев³⁵⁸. Требуемые сроки были соблюдены: 25 мая 1896 г. вокзал был освящен и встретил первых восторженных пассажиров.

Вокзал берегового типа располагался вдоль железнодорожных путей под углом к улице Земляной Вал в районе Сыромятнического и Колокольникова переулков несколько южнее прежней пассажирской станции. Параллельно зданию были устроены пассажирские платформы, крытые навесами на колоннах. Одна из них предназначалась для поездов, отбывающих в Курск, другая – в Нижний Новгород, а третья – центральная - для прибывающих и транзитных составов. Короткая поперечная платформа, соединяющая три вышеназванные, позволяла приехавшим в Москву пассажирам выйти прямо в город, минуя здание. Перед вокзалом была устроена площадь неправильной трапециевидной формы со сквером посередине. Отчужденную железной дорогой территорию между путями и Садовым кольцом занимали здания и сооружения технического и служебного назначения: слева от площади располагалось веерное паровозное депо, вагонный сарай, мастерские и магазины (склады запасных частей и материалов) Курской железной дороги, справа – центральная электрическая станция и жилые дома. Эти постройки отделялись от проезжей части ограждением и участками озеленения. В дальнейшем, после выкупа дополнительных земельных владений, планировалось вывести к правой части площади дополнительные тупиковые пути и построить отдельное

³⁵⁷ ЦГА Москвы. Ф.414. Оп. 2. Д. 13. Л. 4.

³⁵⁸ ЦГА Москвы. Ф.414. Оп. 2. Д. 13. Л. 7, 13.

пассажирские платформы для приема поездов нижегородского направления и депо для обслуживающих его паровозов, однако до 1917 г. эти намерения реализованы не были³⁵⁹(илл. 92, 93).

Вокзал был очень просторным и имел все мыслимые на тот период удобства. Площадь одного только зала ожидания для пассажиров III класса составляла 300 кв. саженей (1365 кв. м), тогда как старый временный вокзал, напомним, весь целиком имел площадь 230 кв. саженей (1047 кв. м). Центральный объем сооружения, в соответствии со сложившейся практикой, был отдан под багажный зал, освещенный большими окнами и световым фонарем, устроенном в потолке. Ему предшествует просторный вестибюль, по сторонам которого расположены кассы I и II классов и почтовое отделение с отдельными входами. Из багажного отделения широкие проходы вели в залы ожидания: направо – III класса, налево – I и II класса, с рестораном, в который можно было попасть и по коридору внутри здания, и через отдельный вход с вокзальной площади. По сторонам проходов между пассажирскими залами расположены служебные помещения – кабинет и контора начальника станции, приемный покой, телеграф дороги. В торцах здания размещены с одной стороны имеющие особые выходы на платформу и в город парадные комнаты, состоящие из столовой, кабинета, приемной, отдельного ватерклозета, с другой – комнаты дежурных жандармов и других мелких служащих (илл. 94, 95). На втором этаже находились помещения для дежурных служащих, кухня и комнаты кухонной прислуги, в подвале – отопительное оборудование, ламповые, кладовые. Пассажирское здание было электрифицировано, оснащено водопроводом и канализацией³⁶⁰.

Автор вокзала Николай Иванович Орлов (1860 – 1918 гг.) состоял в штате службы пути и зданий Московско-Курской железной дороги в должности архитектора и сам руководил работами по его возведению.

³⁵⁹ РГИА. Ф. 350. Оп. 29. Д. 72. Л. 4, 56.

³⁶⁰ Здания и сооружения Всероссийской художественно-промышленной выставки 1896 года в Нижнем Новгороде / сост. Г.В. Барановский. – СПб.: Ред. журн. «Строитель», 1897. – С. 144.; Хроника // Неделя строителя. – 1896. – № 23. – С. 102.

Впоследствии он выполнял также и другие постройки для объединенных дорог: в 1898 г. совместно с инженером М.А. Аладыным проектировал Дом правления на Старой Басманной улице и, вероятно, строил каменные пассажирские здания в Подольске и Сергиево³⁶¹.

Специалисты, как правило, не подвергают сомнению принадлежность Курского вокзала авторству Н.И. Орлова, однако в архивных источниках встречаются неподтвержденные свидетельства о том, что к работе над проектом фасадов привлекались другие зодчие. Так, в материалах И.Е. Бондаренко, озаглавленных «Записки архитектора-художника (труды, встречи, впечатления)», из собрания РГАЛИ, содержится следующий комментарий: «Ученики МУЖВЗ слишком подражали своим учителям <...> Свежестью веяло только от работ одного из учеников, Саввы Крошечкина. Вначале он дал интерпретацию палладианства, а под конец своей в вине загубленной жизни дошел до такой ординарной архитектуры, образцом которой остался фасад Курского вокзала, нарисованный им для архитектора Орлова, строителя этого вокзала»³⁶². Савва Петрович Крошечкин – талантливый архитектор с несостоявшейся судьбой. Посвященный ему некролог в газете «Новости дня» от 10 октября 1903 г. содержит указание на то, что он анонимно выполнял работы для других мастеров: «Слышались общие сетования [на отпевании], что те архитекторы, которые возвысились благодаря работам Крошечкина, не явились отдать последнюю дань покойному. Называли имена».^{363, 364}

Среди документов, посвященных строительству Курского вокзала, в ЦГА Москвы выявлен черновик письма от 17 декабря 1894 г. к архитектору

³⁶¹ Зодчие Москвы времени эклектики, модерна и неоклассицизма (1830-е-1917 годы): Иллюстрир. биограф. слов. / Гос. н.-и. музей архитектуры им. А.В. Щусева и др. – М.: КРАБиК, 1998. – С. 191-192.

³⁶² РГАЛИ. Ф. 964. Оп. 3. Ед. хр. 23-24, 88.

³⁶³ Новости дня. – 1903. – 10 октября. – С. 10.

³⁶⁴ Автор выражает благодарность за сведения о причастности С.П. Крошечкина к проектированию Курского вокзала Л.В Сайгиной, главному научному сотруднику научного отдела хранения архитектурно-графических фондов XVIII-XIX вв. Музея архитектуры имени А.В. Щусева.

Сергею Илиодоровичу Загоскину, который в 1891-1893 гг. проектировал крупные вокзалы в Харькове и Лозовой, и, возможно, был хорошим знакомым Н.К. Шауфуса, назначенного в 1892 г. директором Московско-Курской дороги после службы в аналогичной должности на Курско-Киевской магистрали. Письмо содержит предложение архитектору за 500 руб. составить детальные эскизы фасада и поперечного разреза для строящегося вокзала, опираясь на план здания, «уже отчасти исполненный в натуре», и схематичный разрез с указанием высоты помещений. Исход этого обращения не известен, но письмо особенно интересно тем, что содержит краткое изложение художественной программы проектируемого сооружения: «Стиль здания желателен простой и функциональный, чему, например, отвечает характер построек эпохи Возрождения»³⁶⁵.

В соответствии с установкой заказчика фасад вокзала был решен в неоренессансных формах, взятых в крупном масштабе. Композиция фасада совершенно симметрична и отчасти подчиняет себе внутреннее распределение помещений. Протяженное здание не выглядит монотонным, благодаря сочетанию разновысоких объемов, формирующему эффектный силуэт. Наиболее выразительно – в виде глубокого портика на двух колоннах, фланкированного башнями с купольными завершениями сложных очертаний, – оформлен главный вход в здание. Возвышающийся и заметно выступающий за линию фасада центральный объем сооружения уравновешен двумя одинаковыми павильонами по краям, имеющими выходы на площадь. В одном из них расположен ресторан для пассажиров I и II класса, в другом – зал ожидания для пассажиров III класса. Павильоны соединены одноэтажными галереями с высокими арочными окнами и балюстрадой вдоль крыши. Иерархия корпусов подчеркнута сложностью архитектурного декора: при оформлении боковых павильонов применены те же декоративные приемы, что и для центрального, но композиция их более проста. На фоне павильонов

³⁶⁵ ЦГА Москвы. Ф. 414. Оп. 2. Д. 13. Л. 7.

оформление галерей выглядят строго и лаконично, а двухэтажные корпуса в торцах здания, предназначенные для служебных помещений, откровенно скромны, хотя строго выдержаны в общей стилистике. Композиционное решение фасада, основанное на чередовании разнообразно скомпонованных архитектурных мотивов единого образца (карнизов, фронтонов, пилястр и проч.), производит целостное впечатление, однако многообразие и некоторая избыточность декоративных элементов, заимствованных из классической архитектуры, позволяют предположить, что источником вдохновения для архитектора послужили не подлинные памятники ренессанса и классицизма, а образцы современной эклектичной западноевропейской архитектуры, отдаленно напоминающие их.

Здание эффектное и представительное, но лишено каких-либо ярких своеобразных черт, которые позволили бы особо выделить его в ряду других сооружений эклектического направления и приписать уникальному таланту определенного архитектора. По стилистике и композиционным приемам оно очень близко уже упоминавшимся выше вокзалам в Харькове и Лозовой, построенным несколькими годами ранее. Вопрос о том, является ли этот факт подтверждением участия в проектировании С.И. Загоскина или просто отражает архитектурную моду последнего десятилетия XIX в. в области железнодорожного строительства, остается открытым (илл. 96, 97). Весьма вероятно, что в условиях жестких временных ограничений занятый непосредственно на строительных работах Н.И. Орлов не имел возможности уделить должное внимание художественной составляющей проекта и обращался за помощью к другим зодчим лично или через руководство дороги. Ни в коей мере не умаляя вклад Н.И. Орлова в создание Курского вокзала, можно считать историю создания этого сооружения еще одним свидетельством того, что большинство объектов железнодорожной архитектуры является в той или иной мере плодом коллективных усилий многих специалистов.

Курский вокзал, являя в стилистическом отношении типичный пример архитектурной эклектики, в части планировочного решения и технического оснащения ознаменовал собой определенный этап развития отечественного железнодорожного строительства. По мнению Е.А. Борисовой, планировка Курского вокзала, последнего из построенных в России в XIX столетии, «подводила итоги развитию этого типа здания в русской архитектуре XIX в.»³⁶⁶. Тем не менее, он представлял собой весьма архаичный пример «маскировки» функционально-технического предназначения сооружения за условными «дворцовыми» формами. В начале XX столетия получили распространение свободные объемно-планировочные построения железнодорожных пассажирских зданий, более эффективные с функциональной точки зрения, позволявшие гармонично включить в архитектурную ткань современные инженерно-технические конструкции и сформировать художественно выразительный образ вокзала как особого типа общественного здания. Подвергнутый жесткой критике проект И.П. Ропета, возможно несовершенный в деталях, был провозвестником новых принципов архитектурного творчества и представляется более интересным и смелым, чем реализованное здание Н.И. Орлова.

3.2. Развитие станционных комплексов по линии Московско-Курской железной дороги в процессе эксплуатации с 1871 по 1917 гг.

Пассажирская станция Московско-Курской железной дороги в Москве строилась как временная и, таким образом, необходимость ее усовершенствования была предусмотрена изначально, тогда как задачи реорганизации других станций формировались в процессе эксплуатации магистрали. В начале данной главы уже подчеркивалось, что развитие как отклик на «потребности движения» – одно из важнейших свойств железнодорожного транспорта. В ходе эксплуатации подтверждаются или

³⁶⁶ Борисова, Е.А. Указ. соч. – С. 185.

опровергаются теоретические расчеты и выводы социально-экономического анализа, повлиявшие на классификацию и планировку станционных комплексов. Дальнейший процесс трансформации железной дороги, определяющий неизбежно и ее архитектурный облик, настолько сложен и разнонаправлен, что охватить его в рамках диссертационной работы невозможно, а детальное описание вряд ли заслуживает внимания со стороны искусствоведческой науки. По этой причине видится целесообразным осветить несколько особенно ярких и характерных аспектов развития Московско-Курской линии в дореволюционный период, представляющих наибольший интерес с точки зрения истории архитектуры и градостроительства.

Первые вопросы об усилении инфраструктуры дороги, в сравнении с плановыми мощностями, были поставлены представителями торгового сословия. Московско-Курская линия проходила вблизи нескольких значимых центров хлебной торговли, среди которых особую роль сыграло село Сергиево Тульской губернии. Предприимчивые местные купцы озаботились проблемой развития товарной станции еще в период строительства магистрали и проявили в этом деле впечатляющую настойчивость. В.С. Семичев 28 апреля 1867 г. направил в департамент железных дорог рапорт о необходимости устройства на станции Сергиевской пакгаузов и товарной платформы длиной 80 сажень (171 м), вместо предусмотренной в соответствии с классом станции товарной платформы длиной 20 сажень (43 м), по причине ожидаемого высокого грузооборота. «Настоятельность в возведении означенных сооружений выразилось неоднократно в просьбах местных торговцев», – писал он³⁶⁷(илл. 98). Одобрение Министерства путей сообщения было получено, и необходимые работы выполнены, однако запрос сергиевских купцов на отправку грузов по железной дороге оказался настолько велик, что не был реализован в связи с недостатком вагонов и

³⁶⁷ РГИА. Ф. 219. Оп. 1. Д. 7312. Л. 95.

паровозов. Грузоотправители села Сергиево подали на имя министра путей сообщения коллективное прошение, сопроводив его статистическими данными, из которых следовало, что в период с 10 сентября по 12 декабря 1868 г. со станции было отправлено 454 540 пудов (7 446 т) грузов, тогда как ими было заявлено требование на отправку 750 000 пудов (12 286 т) хлебных грузов ежемесячно на срок до 1 апреля 1869 г.³⁶⁸. Следствием данного прошения стало долгое разбирательство с привлечением тульского губернатора и министра внутренних дел. Попытки справиться с проблемой силами службы эксплуатации магистрали не увенчались успехом, так как интенсивность движения по Московско-Курской железной дороге в первые же месяцы после его начала достигла предельных показателей, исходя из качества пути и возможностей для разъезда поездов³⁶⁹. В итоге было принято решение о сооружении второго пути на протяжении 241 версты (257 км) между станцией Сергиево и Москвой в течение 1869-1870 гг., а также об устройстве отдельной товарной станции около села Сергиевского на противоположной стороне реки Плавы в непосредственной близости от шоссе, «... что вполне разрешило, так сказать, жизненный вопрос нашей торговли...», – с удовлетворением сообщали сергиевские купцы новому министру путей сообщения графу В.А. Бобринскому в своем благодарственном послании от 13 января 1871 г.³⁷⁰

Обслуживание пассажиров на товарной станции Сергиево II не производилось, поэтому на ней была построена, помимо протяженных крытых товарных платформ, только товарная контора с помещениями для проживания служащих³⁷¹ (илл. 99). Проектные материалы на здание конторы не выявлены, однако до недавнего времени оно еще существовало, и по сохранившимся фотоизображениям можно сделать вывод, что сооружение было выдержано в едином стиле с деревянными строениями по линии дороги и представляло

³⁶⁸ РГИА. Ф. 219. Оп. 1. Д. 7312. Л. 9, 11.

³⁶⁹ РГИА. Ф. 219. Оп. 1. Д. 7312. Л. 13-61.

³⁷⁰ РГИА. Ф. 219. Оп. 1. Д. 7312. Л. 146.

³⁷¹ ЦГА Москвы. Ф. 413. Оп. 15. Д. 460. Л. 77.

собой обшитый тесом сруб с резным декором, окрашенный в палевый цвет. По объемно-планировочному решению и оформлению фасадов товарная контора была близка деревянным вокзалам на станциях III и IV классов, но отличалась от них эксплуатируемым каменным цоколем и интегрированным в объем первого этажа высоким крыльцом-террасой в угловой части правого крыла. На плане станции 1889 г. намечены участки для строительства элеваторов (литеры А и Б). Эти работы были проведены в 1890-е гг. В 1904 г. станция Сергиево II получила новое название, отражающее характер производимых на ней товарных операций – Овсяная. При реконструкции железнодорожного моста через Плаву в 1950-х гг. трассировка пути изменилась и бывшее здание товарной конторы оказалось вне территории станции, оно было приспособлено под жилье и со временем заброшено (илл. 100), а станция утратила экономическое значение и в настоящее время закрыта.

Очевидно, что интенсивная торговая жизнь села Сергиево способствовала также и развитию пассажирского движения, поэтому местный вокзал реконструировали в числе первых по линии дороги. В 1874 г. был утвержден проект «уширения» типового деревянного пассажирского здания, общий для станций в Сергиево и двух значимых уездных городах – Подольске и Мценске³⁷²(илл. 101). Увеличению подлежала только зона пребывания пассажиров I, II и III классов, при этом планировочная структура сооружения и декоративное оформление фасада полностью сохранялись, так же как и схема расположения путей и зданий станции – на плане станции Сергиево 1889 г. мы видим практически неизменный типовой комплекс станционных построек. Особо выделяется лишь размещенный на некотором удалении от других строений дом начальника четвертой дистанции с большим садом, через который ведет дорожка к открытому мостику через пути³⁷³ (илл. 102). В 1890-е гг., после выкупа Московско-Курской дороги государством на пассажирской

³⁷² ЦГА Москвы. Ф 413. Оп. 24. Д. 13. Л. 3.

³⁷³ ЦГА Москвы. Ф. 413. Оп. 15. Д. 389. Л. 19а.

станции был построен каменный вокзал, о котором подробнее будет сказано ниже.

В 1891–1892 гг. была проложена ветвь от станции Сергиево до деревни Пеньково с четырьмя остановочными пунктами. Рельсовый путь протяженностью немногим более 14 верст (15 км) соединял предприятия, расположенные вдоль реки Плавы: «несколько мельниц, винокуренный и маслобойный заводы и писчебумажную фабрику». Предложение о строительстве поступило Обществу Московско-Курской железной дороги от владельцев указанных заведений, которые не только безвозмездно уступили под рельсовый путь свои земли, но и гарантировали доходность ветви на срок 12 лет в размере 38 тыс. руб. в год. Общество приняло предложение, принимая во внимание, что к конечной станции Пеньково можно будет подвозить грузы от расположенного в 12 верстах уездного города Крапивны, и утвердило проект сооружения ветви на облегченных технических условиях³⁷⁴.

Ветвь от Сергиева до Пенькова является одним из множества примеров строительства примыкающего к Московско-Курской магистрали рельсового пути торгово-промышленного назначения: число ветвей, ведущих к производственным объектам разного рода, неуклонно росло в дореволюционный период, как и количество предприятий в зоне притяжения железнодорожной линии. В этом ряду особое значение и статус имела ветвь, проложенная от Курской станции в центр города – первая железнодорожная ветвь в России для внутригородского сообщения. Напомним, что вокзал в Курске располагался за городской чертой, и это создавало значительные неудобства как для пассажиров, так и для «товарохозяев», тем более, что дорога от города к вокзалу проходила по местности с выраженными перепадами высоты, и проезд тяжелогруженных повозок на некоторых участках был рискованным.

³⁷⁴ Путеводитель по Московско-Курской железной дороге. – М.: Упр. Моск.-Кур., Нижегород. и Муром. ж. д., 1905. – С. 218-219; ЦГА Москвы. Ф. 413. Оп. 15. Д. 460. Л. 39-40.

6 июля 1874 г. был заключен договор между Правлением Общества Московско-Курской железной дороги и Курской городской думой, согласно которому Курская городская управа принимала на себя все издержки по отчуждению земель, частных, городских и уездных, требовавшихся для устройства рельсового пути от станции в Ямской слободе до центра города Курска, а Общество принимало на себя строительство ветви со всеми необходимыми сооружениями строго в пределах 515 670 руб. согласно сметной стоимости³⁷⁵. (илл. 10).

Проект ветви был составлен инженером Н.Е. Ададуrowым³⁷⁶, и в 1872 г. утвержден министром путей сообщения, но производство работ началось только в 1874 г., так как власти Курска долго искали источники для покрытия своих расходов³⁷⁷. Строительство рельсового пути и сопутствующей инфраструктуры было предоставлено одному подрядчику – инженеру А.В. Барминскому, который при сооружении Московско-Курской магистрали руководил 5-м участком V строительного отделения на подходе к Курску, то есть хорошо знал условия местности, технические особенности линии и узловой станции. Специально назначенный акционерным обществом инженер наблюдал за правильностью производства работ по сооружению ветви и подавал ежемесячные донесения в Правление³⁷⁸. Показательно отношение этого специалиста к своим обязанностям. Инженер Бабкин (инициалы не установлены), начальник 7-й дистанции Московско-Курской железной дороги, в ответ на сообщение о возложении на него дополнительных функций пишет: «Имею честь уведомить, что занятия по Курской ветви, поручаемые мне <...>, не будут отвлекать меня от моих обязанностей по 7 дистанции, тем более, что мне необходимо ввиду предстоящего управления означенною

³⁷⁵ ЦГА Москвы. Ф. 413. Оп. 1. Д. 19. Л. 2; РГИА. Ф. 219. Оп. 1. Д. 10720. Л. 3-6.

³⁷⁶ Толстов, Ю.Г. Курская городская ветка соединила в XIX веке вокзал и центр города. // Московский железнодорожник. – 2008. – 11-17 апреля.

³⁷⁷ РГИА. Ф. 219. Оп. 1. Д. 10645. Л. 4; РГИА. Ф. 219. Оп. 1. Д. 10720. Л. 44-46, 79-83.

³⁷⁸ ЦГА Москвы. Ф. 413. Оп. 3. Д. 93; РГИА. Ф. 219. Оп. 1. Д. 341. Л. 100.

ветвью основательно ознакомиться с характером каждого сооружения на ней»³⁷⁹.

Протяженность рельсового пути составила 5,64 версты (6 км)³⁸⁰, правильное движение открылось 2 сентября 1878 г. Комплекс сооружений ветви включал: пассажирское здание, товарную контору, товарный двор, локомотивный сарай и водоподъемное здание на городской станции³⁸¹ (илл. 103), два каменных сторожевых дома, восемь деревянных будок и казарму на линии, три металлических моста через реки Кривец и Тускарь и ручей Бешенный, а также отдельную крытую высокую пассажирскую платформу у вокзала в Ямской слободе³⁸². Городская станция располагалась на пересечении улиц Херсонской и Генеральной «... у подошвы центрального холма, напротив здания мужской гимназии, на берегу р. Куры»³⁸³ (илл. 104). С насыпи железнодорожной ветви открывался очень красивый панорамный вид на центр Курска и путешественники, прибывающие в город по железной дороге, могли увидеть его во всей красе, а в советское время насыпь была одним из любимых мест для прогулок курян³⁸⁴ (илл. 105).

Каменные сооружения ветви были выдержаны в едином стиле, и представляли собой типичный пример эклектики с широким использованием элементов кирпичного стиля. С постройками Московско-Курской дороги они не имели ничего общего (илл. 106-109). Компактный одноэтажный вокзал с мезонином и башенками, с многочисленными высокими дымоходами фигурной кладки напоминают европейские загородные резиденции и охотничьи замки. Еще более камерный вид имеет здание товарной конторы свободной планировки и переменной этажности, главный фасад которого

³⁷⁹ ЦГА Москвы. Ф. 413. Оп. 3. Д. 93. Л. 39.

³⁸⁰ РГИА. Ф. 350. Оп. 29. Д. 1. Л. 4.

³⁸¹ РГИА. Ф. 350. Оп. 29. Д. 55. Л. 3.

³⁸² ЦГА Москвы. Ф. 423. Оп. 3. Д. 93. Л. 45, 50, 69.

³⁸³ Путеводитель по Московско-Курской железной дороге. – М.: Упр. Моск.-Кур., Нижегород. и Муром. ж. д., 1905. – С. 322.

³⁸⁴ Степанов, В.Б. Курск-ветка. [Электронный ресурс] // Курск дореволюционный и Курская губерния до 1917 года. URL: <http://old-kursk.ru/book/stepanov/paints/page012.html> (дата обращения: 11.01.2021).

украшает эффектное окно в виде сдвоенной арки. Выразительное объемно-композиционное решение зданий поддержано пластическим декором фасадов: рустованные пилястры, карнизы с дентикулами, пояса из прямоугольных нишек, отделяющие один этаж от другого, перемычки с «замковыми камнями» над оконными и дверными проемами, резные детали, украшающие крышу и навесы над входами, формируют образ нарядный и уютный.

Сохранившиеся изображения зданий товарной конторы и вокзала Курской городской ветви представляют любопытный материал для сравнения. О первом можно судить по хранящемуся в собрании РГИА проекту (илл. 107-109), а второе хорошо известно по фотографиям (илл. 106, 110). При сопоставлении очевидно, что использованные зодчим композиционные и декоративные приемы (также как и в случае с пассажирскими зданиями Орла и Курска И.Ф. Тибо-Бриньоля) значительно более выигрышно выглядят в графике, нежели реализованными в кирпиче.

С утилитарной точки зрения, товарная контора располагала необходимым набором служебных помещений, снабженных отдельными входами, на первом этаже, а второй этаж занимали квартиры старших служащих. Здание вокзала берегового типа имело, предположительно, характерную для таких сооружений трехчастную планировку: центральный вестибюль и залы для пассажиров разных классов справа и слева от него. В мезонине с кованым балкончиком должна была располагаться, по устоявшейся традиции, квартира начальника станции. По сторонам от здания между крытой пассажирской платформой и привокзальной площадью устроены небольшие скверы. Сохранились отзывы, что вокзал Курской городской станции был «очень мал и тесен»³⁸⁵. В 1900-е гг. мезонин здания расширили до полного этажа, но вряд ли это существенно повлияло на комфорт путешественников, так как помещения, предназначенные для обслуживания пассажиров, на втором этаже располагать было не принято (илл. 111).

³⁸⁵ Путеводитель по Московско-Курской железной дороге. – М.: Упр. Моск.-Кур., Нижегород. и Муром. ж. д., 1905. – С. 322.

Авторство архитектурных сооружений ветви нельзя установить с полной уверенностью. На чертежах товарной конторы имеется подпись: «Архитектор Гальман». В 1876 г., когда был утвержден проект, в России могли практиковать два архитектора с такой фамилией, ни один из них не имеет широкой известности. Николай Оттович Гальман жил в Москве и скончался 14 ноября 1880 г., о чем сообщают «Московские ведомости». Другой информации об этом зодчем не сохранилось. Николай Федорович Гальман упомянут в «Юбилейном справочнике Академии художеств» С.Н. Кондакова. Он родился в 1844 г., в 1858 поступил в Академию художеств. В 1864 г. поощрен серебряной медалью второй степени, в 1866 г. окончил курс наук, в 1870 г. получил звание некласного художника и в том же году – класного художника третьей степени за проект «сельской церкви»³⁸⁶. Можно предположить по хронологии творчества и уровню художественной подготовки, что именно Н.Ф. Гальман является автором построек Курской ветви³⁸⁷.

Сооружения городской станции в Курске не сохранились. В 1934 г. она была закрыта, в здании вокзала разместилось управление железной дороги и билетные кассы. В 1968 г. вокзал снесли, и на его месте построили цирк, существующий до настоящего времени (илл. 112). Рельсовый путь использовался до 2000-х гг. для подвоза грузов к промышленным предприятиям³⁸⁸.

Помимо строительства ветвей и локальных усовершенствований на отдельных станциях во время пребывания Московско-Курской дороги в частной собственности проводились системные преобразования,

³⁸⁶ Кондаков, С.Н. Юбилейный справочник Императорской Академии художеств. 1764-1914. 2 т. [Часть биографическая] / Сост. С.Н. Кондаков – СПб.: т-во Р. Голике и А. Вильборг, [1915]. — С. 312.

³⁸⁷ Автор выражает благодарность за помощь в выявлении сведений об архитекторе Гальмане К.В. Постернаку, заведующему сектором научного отдела по книгохранению и справочной информации Музея архитектуры им. А.В. Щусева.

³⁸⁸ Курский железнодорожный вокзал [Электронный ресурс] // Малая курская энциклопедия. URL: <https://www.mke.su/> (дата обращения 11.01.2021).

направленные на развитие инфраструктуры линии в целом. Они были вызваны развитием движения и изменениями нормативных требований в сфере сооружения и эксплуатации железнодорожных линий. Наиболее значительные работы проводились в 1886–1891 гг.: их масштаб и комплексный характер позволяют рассматривать этот период, как отдельный значимый этап в истории Московско-Курской железной дороги. Основное внимание уделялось совершенствованию путевого хозяйства, но и в архитектурном ансамбле линии произошли большие изменения.

В эти годы был проложен второй путь на участках Сергиево – Скуратово, Орел – Михайловская, Александровка – Золотухино, таким образом, суммарная длина двухпутных участков магистрали составила 329 верст из 503 (более 65%)³⁸⁹. Практически на всех станциях укладывались дополнительные пути и стрелки для повышения эффективности маневров и разъезда поездов, для ускорения передачи поездов на узловых станциях, наращивались мощности товарных станций и потенциал производственных сооружений.

Вновь возводимые архитектурные сооружения выдерживались в едином стиле на протяжении всей линии, даже проектная документация, при ее полном рассмотрении в архивном собрании, имеет признаки художественной целостности и общее оформление для сооружений всех типов – от вокзалов до помойных ям.

Проекты гражданских построек составлялись Петром Александровичем Дриттенпрейсом (1841–1912), с 1877 по 1893 гг. занимавшим должность архитектора в штате Московско-Курской дороги. В этих скромных функциональных зданиях трудно увидеть руку яркого мастера – автора известных богатых московских особняков и доходных домов, однако понимание потребностей железной дороги, высочайший уровень исполнения проектных документов, ансамблевое мышление в масштабах

³⁸⁹ РГИА. Ф. 350. Оп. 29. Д. 1. Л. 4.

многокилометровой линии вызывают большое уважение и показывают зодчего с новой, ранее неизвестной, стороны. Вероятно, не все многочисленные второстепенные сооружения линии П.А. Дриттенпрейс детально разрабатывал лично, но проектирование наиболее важных объектов, общее руководство проектной работой и составление документации были возложены на него.

Задача стилистически выдержать вновь возводимые железнодорожные сооружения в одном ключе с более ранними постройками для П.А. Дриттенпрейса и его заказчиков не являлась приоритетной. Небольшие постройки служебного назначения включены в сформировавшиеся станционные комплексы очень деликатно, в то время как появившиеся в рассматриваемый период вокзалы значительно отличаются от созданных в 1860-е гг., не только художественным образом, но и подходом к проектированию. Пассажирские здания значительных размеров с большим количеством лепных украшений, характерные для раннего этапа развития железнодорожного дела, в эксплуатации были сложны и дорогостоящи. Убеждения в их важном представительском значении, распространенные среди создателей первых казенных магистралей, к 1880-м гг. уступили место идеям архитектурного рационализма, которые зародились и были прочно укоренены в среде инженеров-путейцев. П.А. Дриттенпрейс избрал для новых сооружений Московско-Курской линии кирпичный стиль, характеристики которого – вариативность художественного образа, высокая функциональность и экономическая целесообразность – полностью отвечали запросам железной дороги.

Наибольшее внимание было уделено улучшению условий проживания рабочих и служащих. В 1886 г. утверждены проекты деревянных жилых домов для станций Сергиево, Курск I, Лопасня, Климовка, Лазарево, Самозвановка, Бутово³⁹⁰. В 1889 г. на двенадцати станциях – Москва-товарная, Царицыно,

³⁹⁰ ЦГА Москвы. Ф. 413. Оп. 15. Д. 320. Л. 6, 14; ЦГА Москвы. Ф. 413. Оп. 15. Д. 309. Л. 49, 73, 130, 163, 182.

Подольск, Шарапова Охота, Ока, Пахомово, Лаптево, Козлова Засака, Сергиево, Скуратово, Еропкино, Александровка – построены каменные жилые дома³⁹¹. Типологически деревянные и каменные здания очень близки друг другу: это одноэтажные приземистые постройки одинаковых пропорций с равномерно расположенными по всей длине фасада окнами и высокой вальмовой крышей, которую оживляют полукруглые слуховые окошки. Объемно-пространственная композиция подчинена внутренней планировке: прямоугольные, в большинстве случаев, очертания плана при необходимости нарушаются, иногда без соблюдения симметрии, но сооружение всегда остается компактным, а композиционные нюансы получают архитектурное осмысление.

Деревянные здания поставлены на каменный фундамент и обшиты тесом, декоративные приемы, избранные архитектором, в высшей степени просты: в нижней части до уровня окон тесовая обшивка расположена вертикально, а выше, после тонкого профилированного пояса – горизонтально, углы постройки оформлены гладкими пилястрами, окна – фигурными наличниками несложных геометрических форм, высокие крыльца защищены от непогоды навесами на кронштейнах из перекрещивающихся брусьев, едва тронутых резьбой³⁹² (илл. 113, 114). Здания были выполнены на основе тех же подходов к строительству и декорированию, которые использовал М.Г. Арнольд в 1860-е гг., и не вступали в противоречие с более ранними деревянными сооружениями линии.

Каменные постройки, лаконичные и функциональные, представляют собой интересный пример эклектики, сочетающей черты классицизма (решение входов в виде упрощенных портиков) с элементами кирпичного стиля (фигурная кладка карнизов и декоративное убранство окон) (илл. 115-

³⁹¹ ЦГА Москвы. Ф. 413. Оп. 15. Д. 389. Л. 8.

³⁹² ЦГА Москвы. Ф. 413. Оп. 15. Д. 309. Л. 73а.

118)³⁹³. Рустованными пилястрами подчеркнуты выступы и углы построек, фланкированы двери, над каждым входом возвышается треугольный фронтон, формирующий в комплексе с пилястрами плоский портик, окна, благодаря широкой лучковой перемычке с замковым камнем из вертикально уложенного кирпича и рельефной кладке развитых подоконных выступов, имеют выразительные вытянутые пропорции. Внешний облик каменных построек прямо отражает их функциональное зонирование, о чем наглядно свидетельствует сопоставление фасадов, планов и разрезов на проектных чертежах.

Свободное сочетание композиционных и декоративных приемов из небольшого базового набора позволяет достичь визуального разнообразия сооружений при сохранении их стилистической общности и создать на единой основе здания самого разного назначения. За похожими фасадами могли скрываться жилые дома на несколько квартир, казармы для рабочих артелей с разным количеством спальных мест, медицинские пункты, склады запчастей и даже мастерские малого ремонта. Все постройки ориентированы на конкретные, точно известные потребности станций, в документации прописано назначение каждого помещения, поэтому типовые проекты в чистом виде не встречаются.

Детальная фиксация на планах распределения жилых и служебных площадей дает возможность составить мнение об организации быта служащих железной дороги, их служебной и социальной иерархии и даже личных отношениях. Наиболее яркий пример – большой многонаселенный деревянный жилой дом на станции Лопасня³⁹⁴(илл. 114). Он разделен на две изолированные части с отдельными входами. В одной из них размещены относительно просторные квартиры начальника станции и его первого помощника в три и две комнаты соответственно, кроме того, в каждой

³⁹³ ЦГА Москвы. Ф. 413. Оп. 15. Д. 389. Л. 10а; ЦГА Москвы. Ф. 413. Оп. 15. Д. 389. Л. 88а; ЦГА Москвы. Ф. 413. Оп. 15. Д. 460. Л. 191а; ЦГА Москвы. Ф. 413. Оп. 15. Д. 389. Л. 71а

³⁹⁴ РГИА. Ф. 350. Оп. 29. Д. 129. Л. 1.

квартире имеется кухня. В другой части здания расположена квартира второго помощника, состоящая из трех маленьких помещений; весовщику, жандарму и семейному телеграфисту отведены отдельные большие комнаты, станционные рабочие и холостые телеграфисты расселены по двое, а сторож и горничная при дамской комнате, очевидно, состоят в браке и тоже занимают одно помещение на двоих. Кухня предусмотрена общая для всех жильцов.

Среди новых построек второй половины 1880-х гг. встречается весьма интересный, ранее не описанный в специальной литературе, тип сооружения – железнодорожный медицинский пункт. Согласно журналу осмотра Московско-Курской дороги 1893 г. линия была разделена на шесть врачебных участков и пятнадцать фельдшерских околотков, для приема больных были открыты одиннадцать приемных покоев, по-разному организованных в зависимости от местных условий³⁹⁵. Например, на станции III класса в Подольске медицинский пункт с отдельным входом, включающий приемный покой, аптеку и двухкомнатную квартиру фельдшера, был устроен в жилом доме, большую часть которого занимали другие служащие³⁹⁶ (илл. 115). На станции II класса Скуратово, где работал один из участковых врачей, медицинское учреждение располагалось в отдельном здании. Зона, предназначенная для пациентов, включала сени, переднюю, приемную, кабинет врача, разделенный на две части, палату на две кровати и операционную, совмещенную с аптекой. Фельдшер и доктор имели квартиры в этом же доме, изолированные от помещений для больных, с отдельным входом каждая (илл. 118). Это сооружение до наших дней сохранило свой первоначальный вид и функциональное предназначение: в нем и сейчас действует амбулатория (илл. 119).

Медицинский пункт на станции Орел также располагался в отдельном здании, но был переустроен из жилого дома и несколько отличался по планировке от скуратовского: аптека занимала особое помещение рядом с

³⁹⁵ РГИА. Ф. 350. Оп. 29. Д. 1. Л. 77-78.

³⁹⁶ ЦГА Москвы. Ф. 413. Оп. 15. Д. 389. Л. 10-10а.

кабинетом для амбулаторного приема и была доступна для посетителей, следовательно, операционная освобождалась от дополнительных функций, квартира доктора сообщалась с его рабочим кабинетом. Весьма вероятно, устройство медицинских пунктов на разных станциях было различным, потому что в определении состава и расположения помещений в них участвовали врачи.

Помимо многочисленных жилых и служебных сооружений конце 1880-х гг. было построено два каменных пассажирских здания, до настоящего времени использующихся по назначению – на станции III класса Мценск и на станции IV класса Лопасня (с 1965 г. – Чехов). В собрании ЦГА Москвы хранится комплект чертежей вокзала в Лопасне 1886 г.³⁹⁷(илл. 120-124), а судить о пассажирском здании в Мценске можно только по современному состоянию, поскольку не удалось выявить даже его дореволюционных изображений. Вокзалы выполнены в кирпичном стиле, как и другие гражданские сооружения Московско-Курской дороги тех лет, но отличаются более развитым декором. Здания сходны между собой по объемно-планировочной композиции и оформлению фасадов, но вокзал в Лопасне – одноэтажный и более компактный, а в Мценске те же самые членения и декоративные элементы буквально растянуты на два этажа, а оконные и дверные проемы имеют большие размеры в соответствии с масштабом постройки. Центральные части фасадов, получили более выразительное пластическое решение, чем боковые, и увенчаны ступенчатыми аттиками, которые служат не только украшением зданий, но и акцентируют зоны расположения входов для пассажиров.

Здание вокзала в Лопасне было полностью предоставлено в распоряжение пассажиров и агентов дороги, непосредственно их обслуживающих, квартиры и даже контора начальника станции в нем отсутствовали. Путешествующие со станционного двора через небольшой

³⁹⁷ ЦГА Москвы. Ф. 413. Оп. 15. Д. 309. Л. 59-61.

вестибюль, расположенный в центральном ризалите, попадали в просторный зал III класса, выполнявший также распределительную функцию: из него можно было пройти в небольшую комнату для пассажиров I и II классов и уборные в левой части здания, узкий коридор вел в служебные помещения (телеграф, товарную контору, каморку сторожа) в правой части здания, в общем пространстве зала стеной с широкими проемами были выделены багажная, касса и буфет с комнаткой для прислуги, три двери вели из него на платформу (илл. 122). На изображении продольного разреза постройки хорошо видно, что две несущие колонки в центре этого просторного помещения выполнены из металла и их маскировка какими-либо отделочными материалами не предусмотрена (илл. 124).

Первоначальная планировка первого этажа Мценского вокзала, вероятно, была сходна с лопасненской. Такое предположение можно сделать с большой уверенностью, поскольку в проектах П.А. Дриттенпрейса для Московско-Курской дороги композиция и оформление фасадов четко отражают внутреннее расположение помещений, а здания в Лопасне и Мценске по этим параметрам очень близки. Второй этаж вокзала в Мценске должны были занимать служебные помещения.

К сожалению, в настоящее время оригинальный образ пассажирских зданий в Чехове (Лопасне) и Мценске искажен штукатуркой и окраской в два цвета, которые полностью скрывают красоту первоначальной кирпичной кладки, имевшей самостоятельное художественное значение в постройках кирпичного стиля (илл. 125–126, 127–128). Оба вокзала являются объектами культурного наследия регионального значения.

Важным аспектом развития железнодорожной линии является эффективная организация работы узловых станций, особенно в условиях быстрого роста пассажиро- и грузопотока. Вокзалы I класса Московско-Курской дороги проектировались просторными с учетом формирования железнодорожных узлов и активного развития пассажирского движения. Здания в Курске и Орле эксплуатировались практически без изменений до

Великой Отечественной войны, вокзал в Туле был дополнен пристройкой в 1913 г. (илл. 129).

Любопытен порядок эксплуатации пассажирских станций I класса несколькими магистралями, принадлежавшими разным собственникам: помимо проезжающих по Московско-Курской железной дороге вокзал в Курске обслуживал пассажиров Курско-Харьково-Азовской и Курско-Киевской линий, а также ветви Курск-город, вокзал в Орле – пассажиров Орлово-Витебской и Орлово-Грязской железных дорог, вокзал в Туле – пассажиров Ряжско-Вяземской линии. Здания вокзалов принадлежали Обществу Московско-Курской железной дороги и основные полномочия по управлению узловыми пассажирскими станциями были сосредоточены в его руках. В общем пользовании находились все пассажирские платформы, первый этаж вокзала, за исключением конторы начальника станции Московско-Курской железной дороги, служебные помещения второго этажа, мебель в пассажирских и парадных залах, привокзальная площадь и подъездное шоссе от города к станции. Кассовые и багажные службы, а также телеграф, были у каждой дороги отдельные и занимали особые помещения в здании. Ответственность за эксплуатацию пассажирской инфраструктуры (ремонт построек, отопление, освещение, наблюдение за порядком и проч.) нес начальник станции Московско-Курской железной дороги. Начальники станций других дорог могли распоряжаться только в пределах «устройств», находящихся в исключительном пользовании их линий. За содержание буфета отвечала Московско-Курская железная дорога, однако, обязанности буфетчика в отношении пассажиров и служащих всех дорог были одинаковыми, а цены на «вина и кушанья» устанавливались по соглашению руководства сходящихся на станции линий. Размещение торговых точек на территории вокзала было разрешено только администрации Московско-Курской дороги³⁹⁸. Расходы на амортизацию и содержание станции

³⁹⁸ ЦГА Москвы. Ф. 413. Оп. 1. Д. 98. Л. 9-10.

предполагалось распределять поровну между всеми железными дорогами, которые ею пользовались, но на деле получалось, что Московско-Курская осуществляла наибольшие вложения³⁹⁹.

Поразительно, но официальных соглашений о совместной эксплуатации станций Тула, Орел и Курск не существовало на протяжении многих лет. Вопрос об их необходимости остро встал в связи с утверждением в июне 1885 г. Общего устава российских железных дорог – обязательного для исполнения всеми железными дорогами, независимого от формы собственности нормативного акта, призванного регулировать работу отрасли. Статьи 11 и 12 данного документа содержали требование фиксировать условия совместного пользования узловыми станциями письменным договором, который подлежал утверждению Министерством путей сообщения⁴⁰⁰. Тогда и выяснилось, что соответствующие договоренности об использовании станций Московско-Курской линии не были заключены: «Производилось же это пользование, как и производится до сих пор, по порядку, установившемуся еще с 1872 года, на основании переговоров, введённых в том году»⁴⁰¹. Анализ делопроизводственной документации Московско-Курской железной дороги показал, что и в дальнейшем, несмотря на многолетние усилия, согласовать договоры не удалось, так как стороны разошлись во мнении о доле участия в расходах. Правление Общества Московско-Курской железной дороги настаивало на равном распределении эксплуатационных затрат, а дороги-арендаторы пытались сократить свои выплаты, поставив их в зависимость от количества следующих по линии пассажиров или числа подаваемых на станцию пассажирских поездов. Несмотря на отсутствие официальных договоренностей оплата по счетам, выставленным Московско-Курской

³⁹⁹ ЦГА Москвы. Ф. 413. Оп. 1. Д. 98. Л. 108-109.

⁴⁰⁰ Квачевский, А.А. Общий устав российских железных дорог 12 июня 1885 года: с объяснениями постановлений Устава, по основаниям их и судеб. решениям, с ист. сведениями и разными доп. / Сост. Присяж. Пов. А.А. Квачевский. – СПб.: тип. А.С. Суворина, 1886. – С. 103-104.

⁴⁰¹ ЦГА Москвы. Ф. 413. Оп. 1. Д. 98. Л. 84-85.

дорогой за пользование станционной инфраструктурой, осуществлялась исправно⁴⁰².

По мере развития узловых станций для растущего числа пассажирских поездов уже недостаточно было единственной платформы, примыкающей к зданию вокзала. Так, в начале 1886 г. правительственный инспектор, который курировал деятельность Московско-Курской железной дороги, докладывал министру путей сообщения о том, что использование одной общей платформы на Курской станции для всех пассажирских составов неудобно и опасно и признал необходимость устройства отдельной пассажирской платформы для поездов Курско-Харьково-Азовской и Курско-Киевской дорог⁴⁰³. В декабре того же года проект «междупутной пассажирской платформы с деревянным навесом на металлических колонках» для Курской станции был утвержден⁴⁰⁴ (илл. 130, 133). К работе над этим утилитарным сооружением П.А. Дриттенпрейс подошел с большим вниманием. Пространству крытой платформы, по традиции решенной лаконично, предшествовал перпендикулярно к ней расположенный просторный увенчанный флагштоком «вестибюль» с широким крыльцом, богатым резным декором, высокими изящными окнами и нарядно оформленным входом. Павильон имел стены с трех сторон и открытый проем на металлических опорах со стороны платформы, таким образом, тепла он пассажирам не обеспечивал и выполнял в большей степени символическую функцию замещения пассажирского здания для железных дорог, его не имевших (илл. 131, 132).

На Орловской и Тульской станциях также появились дополнительные платформы для приема поездов отдельных дорог, сходящихся на станции (илл. 134, 135). Подъездные пути для передачи и постановки составов разных линий постепенно окружали пассажирские здания узловых станций. Крытые деревянные платформы были соединены между собой переходами, благодаря

⁴⁰² ЦГА Москвы. Ф. 413. Оп. 1. Д. 98; ЦГА Москвы. Ф. 413. Оп. 3. Д. 181; ЦГА Москвы. Ф. 413. Оп. 12. Д. 41.

⁴⁰³ ЦГА Москвы. Ф. 413. Оп. 15. Д. 309. Л. 17.

⁴⁰⁴ ЦГА Москвы. Ф. 413. Оп. 15. Д. 320. Л. 95, 102.

чему путешественники могли относительно удобно перемещаться между поездами разных направлений и вокзалом. В результате этих изменений здания в Орле и Курске фактически стали островными, не претерпев конструктивных изменений. В период с 1893 по 1897 гг. велось согласование проекта перестройки Курского вокзала, который, в соответствии с островным типом расположения, предполагал устройство высоких платформ вдоль двух протяженных фасадов и организацию отдельных входов для пассажиров разных линий, но реализован этот замысел не был⁴⁰⁵. Товарные станции, независимые у каждой железной дороги, бурно развивались на отведенных для них территориях, однако, изменения на них носили исключительно технический характер и не представляют интереса для данной работы.

После выкупа Московско-Курской железной дороги в казну в 1893 г. вплоть до революции 1917 г. полномасштабные работы по развитию инфраструктуры, затрагивающие всю линию, не проводились. На нескольких станциях были построены каменные пассажирские здания, в крупных городах – многоэтажные жилые дома, обновлялись системы водообеспечения и т.д., но детальный анализ этих мероприятий затруднен в связи с отсутствием документальных источников: в архивных собраниях представлены в основном материалы эксплуатационной и финансовой служб дороги за этот период, авторских проектов и исполнительных чертежей архитектурных сооружений выявить не удалось. По этой причине в отношении построек 1893–1917 гг., о которых речь пойдет ниже, удалось провести лишь обобщение сведений, выявленных в источниках разного уровня, и имеющее целью скорее постановку вопросов для дальнейших локальных исследований, чем поиск окончательных ответов. Важно подчеркнуть, что предположения о датировках отдельных зданий основаны не только на стилистическом анализе, но и на данных журнала осмотра Московско-Курской железной дороги при приеме ее

⁴⁰⁵ ЦГА Москвы. Ф. 413. Оп. 12. Д. 41. Л. 26, 138, 187; Журнал Инженерного совета Министерства путей сообщения № 155 – 1897 г.: По вопросу о переустройстве и развитии узловой станции Курск I-й для всех сходящихся в означенном узле железных дорог. – СПб.: Тип. Министерства путей сообщения, 1902.

в казну, так как все инфраструктурные объекты, существовавшие к 1893 г., в нем перечислены и описаны.

Вокзал станции Подольск, построенный в 1890-е гг. и действующий до настоящего времени, специалисты по истории архитектуры приписывают авторству Н.И. Орлова⁴⁰⁶. С 1893 г. он занимал должность архитектора службы пути и зданий Московско-Курской железной дороги, совместно с инженером М.А. Аладыным спроектировал Дом Правления Московско-Курской, Нижегородской и Муромской дорог на Старой Басманной улице, руководил строительством вокзала объединенных дорог в Москве. Московский и подольский вокзалы имеют несомненное сходство общей композиции и декоративных приемов, но здание в уездном городе, конечно, не сопоставимо по масштабу и роскоши убранства со столичным. Яркая особенность вокзала в Подольске – высокие, близко расположенные арочные окна, придающие ему легкость и воздушность паркового павильона. Очевидно, что жилых помещений в здании не предусмотрено, а служебные сведены к минимуму, основное пространство занято светлыми пассажирскими залами (илл. 136, 137). Гармоничные пропорции и выразительность образа, достигнутая скромными архитектурными средствами, свидетельствуют об участии в проектировании здания профессионального зодчего. Подольские краеведы считают автором вокзала инженера Е.Я. Скорнякова, информация об этом с указанием ошибочной даты постройки (1889 г.) включена в электронную версию Большой российской энциклопедии⁴⁰⁷. В архивных документах Московско-Курской дороги имя Е.Я. Скорнякова не встречается. Возможно, он руководил строительством на месте, не будучи автором проекта, но для однозначного ответа на вопрос о создателях пассажирского здания в Подольске требуются дополнительные исследования.

⁴⁰⁶ Зодчие Москвы времени эклектики, модерна и неоклассицизма (1830-е-1917 годы): Иллюстрир. биогр. слов. / Гос. н.-и. музей архитектуры им. А.В. Щусева и др. – М.: КРАБиК, 1998. – С. 191-192.

⁴⁰⁷ Подольск. Архитектура. [Электронный ресурс] // Большая российская энциклопедия. URL: <https://bigenc.ru/geography/text/5709166> (дата обращения 04.02.2021).

Современный облик подольского вокзала, являющегося объектом культурного наследия регионального значения, ярко демонстрирует насколько сильно меняется облик постройки и производимое ею впечатление, когда она, при сохранении объемно-планировочной структуры, утрачивает предусмотренные автором даже самые простые декоративные элементы – рельефное членение стен, аттики, слуховые окна, продуманные и пропорциональные очертания крыши с дымниками на трубах (илл. 138).

На рубеже XIX–XX вв. были построены еще два каменных вокзала на станциях Сергиево I (с 1904 г. переименована в Паточную, в настоящее время – Плавск) и Змиёвка. Об авторстве этих сооружений и истории их проектирования не удалось найти даже приблизительных сведений. Здания сохранились до настоящего времени и входят в число наиболее значимых архитектурных объектов в населенных пунктах, где они расположены.

Появление каменного вокзала в Сергиево (Плавск), одном из крупнейших торговых центров Тульской губернии, вполне объяснимо (илл. 139). Село во второй половине XIX в. активно застраивалось каменными зданиями благодаря предприимчивости местного населения и попечением князей Гагариных, имевших в нем усадьбу. Помимо церквей и богатых купеческих особняков здесь были возведены торговые ряды, банк, больница и жилые дома для врачей, богадельня, школы, постоялые дворы, электростанция и даже общежитие для сезонных сельскохозяйственных рабочих⁴⁰⁸. Несмотря на активную предпринимательскую и общественную деятельность в Сергиево, в дела железнодорожные Гагарины не вмешивались, по крайней мере документальных свидетельств этому нет, и каменный вокзал на Сергиевской пассажирской станции появился лишь во начале XX в.

Небольшое по размеру здание имеет сложную композицию: одноэтажная средняя часть фланкирована двухэтажными корпусами с

⁴⁰⁸ Паспорт памятника «Станция Сергиево, вокзал» [Электронный ресурс] // Плавский район. Официальный сайт муниципального образования. URL: https://plavskiy.tularegion.ru/city/guests_city/ (дата обращения: 04.02.2021)

низкими пристройками на торцах. Сочетание разновеликих объемов придает постройке некоторую живописность при простоте и сухости декора, восходящего к традициям позднего классицизма. Фасады центральной части сооружения, где располагались высокие пассажирские залы, со стороны путей членятся полуколоннами, а со стороны площади – гладкими пилястрами, поддерживающими тяжеловесный антаблемент с глухим парапетом, окна оформлены простыми прямыми сандриками. Второй этаж и пристройки на торцах, предназначенные для служебных нужд, имеют значительно меньшую высоту и не декорированы. Входы со стороны площади размещались в двухэтажных объемах и были выделены ризалитами, смещенными от центра к их краям, скорее всего, это диктовалось расположением внутренних помещений. Первоначально ризалиты были оформлены угловыми пилястрами и завершались лаконичными прямоугольными аттиками (илл. 140). В настоящее время аттики заменены непропорционально маленькими треугольными фронтонами, пилястры и карниз первого этажа подчеркнуты контрастной окраской. Обслуживание пассажиров осуществляется в главном вестибюле вокзала, украшенном современной росписью, имитирующей интерьер садовой беседки. Реконструкция станции состоялась в 2018 г. и была приурочена к 150-летию открытия железнодорожного сообщения на участке Тула – Орел – Курск. Помимо отремонтированного вокзала на территории станции можно увидеть типовую водонапорную башню 1910-х гг. и отдельно стоящее здание багажного отделения. Станция получила статус историко-культурного комплекса, вокзал включен в реестр выявленных объектов культурного наследия регионального значения Тульской области (илл. 141-144).

Вокзал в небольшом населенном пункте Змиёвка Орловской области вызывает немалое удивление (илл. 145). Поселение возникло как станция Московско-Курской железной дороги и названо было, согласно краеведческим Интернет-источникам, по фамилии помещика Змиёва, через земли которого прошел рельсовый путь. Наличие железной дороги стимулировало

экономическую активность в окрестных районах, однако бурного развития станция Змиёвка не получила, по крайней мере в делопроизводственной документации линии свидетельств этому нет. В 1882 г. местные помещики подавали Правлению общества Московско-Курской дороги прошение о расширении вокзала, их письмо выделяется особой жалостливостью на фоне других аналогичных запросов: «Вследствие дурных дорог, метелей и других причин деревенская публика поставлена в невозможность точно рассчитывать свое время приезда на станцию, так что случается часа полтора-два провести на станции в ожидании поезда», при этом просители отмечают, что комната для дам вмещает всего 5-6 человек, а в общем для всех классов пассажирском зале приходится коротать время, стоя на сквозняке, тогда как хочется «отдохнуть от 20-30-ти верстного пути на лошадях»⁴⁰⁹. В просьбе решено было отказать, чтобы избежать нежелательного прецедента, так как претензии по поводу тесноты и неудобства деревянных вокзалов на станциях III и IV класса, не говоря уже о зданиях полустанций, поступали в адрес Общества Московско-Курской железной дороги постоянно. Ныне существующее пассажирское здание, выстроенное из кирпича в переходной стилистике от эклектики к модерну, выглядит слишком большим и дорогостоящим для Змиёвки. Достоверных предположений об обстоятельствах его постройки сделать, к сожалению, невозможно. Вероятно, материалы региональных архивов и музеев могли бы пролить свет на историю змиёвского вокзала.

В 1899 г. открылась новая станция Горбачево на пересечении Московско-Курской железной дороги и линии Смоленск-Раненбург Рязано-Уральской железной дороги. Одноэтажный вокзал был построен по типу пассажирских зданий линии Смоленск-Раненбург (илл. 146). Как и другие сооружения этой магистрали, симметричное по композиции вытянутое вдоль путей кирпичное пассажирское здание станции Горбачево имеет декоративные элементы, характерные для европейской средневековой

⁴⁰⁹ ЦГА Москвы. Ф. 413. Оп. 15. Д. 227. Л. 3-4.

архитектуры – высокий щипец над главным входом, башенки с коническими завершениями, карнизы на ступенчатых консолях, напоминающих машикули и проч. Применение такого декора для объектов железной дороги западного направления вполне объяснимо, так как к концу XIX в. получила распространение идея, что постройки железнодорожной линии должны напоминать об архитектурных традициях регионов, которые она соединяла.

Особое явление русской общественной и культурной жизни рубежа XIX–XX вв., неразрывно связанное с железными дорогами, – дачные поселки, формировавшиеся вокруг крупных городов, в первую очередь Санкт-Петербурга и Москвы. Конечно, не обошло оно стороной и Московско-Курскую линию. М.В. Нащокина отмечает, что у истоков дачного бума стояла крестьянская реформа 1861 г., которая вызвала трансформацию усадебного образа жизни и способа ведения хозяйства: «Здоровый прагматизм, присущий времени, невозможность для работающего по полгода предаваться «барской неге» и одновременно свойственная русским любовь к земле, природе должны были подсказать и подсказали новые формы загородной жизни. Ими стали пригородные дачи, а затем и дачные поселки»⁴¹⁰. Дача в пригороде, собственная, а чаще арендованная, по сути своей была явлением более демократичным, чем помещичье имение, и «дачное движение» охватило широкие слои городского населения. Со временем дороговизна и неудобства городской жизни привели к возникновению категории семей, постоянно проживающих в дачных поселках, при условии, что глава семейства ежедневно отправлялся на работу в город.

Феномен дачных поселков давно уже привлекает внимание специалистов и любителей старины, но с точки зрения влияния на деятельность железных дорог и архитектуру станций он не рассматривался. Безусловно, железнодорожный транспорт был наиболее эффективен для

⁴¹⁰ Нащокина, М.В. Дачные поселки // Градостроительство России середины XIX – начала XX века. Т. 2: Города и новые типы поселений / [Редкол.: Е.И. Кириченко и др.]. – М.: Прогресс-Традиция, 2003. – С. 347.

перемещения между городом и пригородами, именно поэтому дачное строительство велось преимущественно вдоль рельсовых путей. Любопытным свидетельством, иллюстрирующим такое положение дел, может служить «Полный путеводитель по всем дачным окрестностям Москвы» 1894 года. Небольшая книжка содержит краткие характеристики подмосковных рекреационных зон, которые распределены на категории в зависимости от транспортной доступности: «Дачные местности, лежащие не по железным дорогам», «Дачные местности, сообщаемые посредством конной и паровой тяги» (имеется в виду городской рельсовый транспорт в направлении мало удаленных районов Воробьевы горы и Петровско-Разумовское), «Дачные местности, лежащие по линиям железных дорог». Последний раздел структурирован по шести действовавшим тогда в Москве железнодорожным направлениям⁴¹¹.

Привычное для нашего времени понятие «пригородный поезд» появилось только в 1935 г., а ранее такие составы относились к категории местных пассажирских. В дореволюционное время они чаще именовались «дачными», а количество их в расписании колебалось в зависимости от сезона. К 1901 г. в летнее время общее количество дачных поездов Московского железнодорожного узла достигало 90 пар в сутки⁴¹². Вагоны местных поездов, как обычно, разделялись на классы, и большинство дачников перемещались на природу в тесноте и духоте, что было излюбленной темой анекдотов и карикатур в периодических изданиях рубежа веков. Однако, в престижных дачных направлениях отправлялись поезда, составленные только из вагонов I и II классов.

На Московско-Курской железной дороге дачи строились в окрестностях станций Люблино, Царицыно и Бутово, каждая из которых имела свои особенности. Царицыно было одной из наиболее «бойких» дачных местностей

⁴¹¹ Полный путеводитель по всем дачным окрестностям Москвы / Сост. Н.Н.Ч. – М.: Д. Дмитриев и Ко, 1894.

⁴¹² Вульф, А.Б. Указ. соч. – С. 257-258.

во всем Подмоскowie: в 1894 г. здесь было 240 дач, а к началу XX в., считая с окрестными деревнями, более 1000 (илл. 147). В период наибольшего расцвета дачной жизни станцией пользовались 250 000 пассажиров в год⁴¹³. Кроме того, в этом районе после постройки железнодорожной линии было основано несколько крупных предприятий по производству кирпича, вырабатывавших около 120 млн. штук в год⁴¹⁴. Крестьяне окрестных деревень зарабатывали на жизнь сдачей в аренду своих домов и земель под дачное строительство, а также садоводством и огородничеством. В ягодный сезон только по железной дороге из Царицына вывозилось на продажу до 200 пудов (3,2 т) разных ягод ежедневно, и это без учета местного спроса на сельскохозяйственную продукцию⁴¹⁵. Таким образом, товарное движение на Царицынской станции было также очень интенсивным.

Железнодорожная станция располагалась в непосредственной близости от стоящих на возвышенности развалин императорского дворца. Романтичные, поросшие травой и деревьями руины окружал огромный тенистый парк с обширными прудами и протяженными пешеходными дорожками (илл. 148). Царицынский парк не разделил печальной участи недостроенного дворца: в 1803 г. по инициативе главы Экспедиции Кремлевского строения П.С. Валуева он был приведен в порядок и открыт для публики. На протяжении многих лет это место было популярно среди любителей прогулок и пикников из состоятельных слоев общества, так как добираться туда приходилось на экипажах. После открытия железнодорожного движения привлекательность Царицынского парка для коротких увеселительных поездок значительно возросла: в дни церковных торжеств, выпадавших на летнее время, до Царицыно назначались особые

⁴¹³ Музей-заповедник Царицыно: дворцовый ансамбль, парк, коллекции / [сост. Л.В. Андреева]. – М.: [Гос. музей-заповедник «Царицыно»], 2005. – С. 65.; Путеводитель по Московско-Курской железной дороге. – М.: Упр. Моск.-Кур., Нижегород. и Муром. ж. д., 1905. – С. 109.

⁴¹⁴ Путеводитель по Московско-Курской железной дороге. – М.: Упр. Моск.-Кур., Нижегород. и Муром. ж. д., 1905. – С. 113-114.

⁴¹⁵ Там же. – С. 115.

«праздничные» поезда⁴¹⁶. По свидетельству Путеводителя 1894 г., в Царицыно на летние праздники и выходные, «...наезжает такая масса москвичей, и делается так шумно, что весьма многие дачники предпочитают в такие дни или сидеть дома, или гулять где-нибудь подальше»⁴¹⁷.

Большим преимуществом Царицына была развитая инфраструктура: здесь имелись многочисленные лавки и магазины, аптека, государственная сберегательная касса, почтовое отделение и ремесленные мастерские. На прудах работал прокат лодок и были оборудованы купальни. Между станцией железной дороги и Верхним прудом располагался летний увеселительный «семейный сад», известный по имени его многолетнего владельца, как сад Диппмана. К услугам его посетителей были ресторан, гостиница, летний театр и кегельбан, в дачный сезон играл оркестр, регулярно устраивались танцевальные вечера⁴¹⁸ (илл. 149).

Первый проект усовершенствования царицынской железнодорожной станции был утвержден в 1873 г.: он предполагал удлинение высокой пассажирской платформы на 30 саженей (70 м) и устройство над ней навеса⁴¹⁹ (илл. 150). Новые сооружения выполнены из дерева, по пропорциям и декоративному оформлению строго соответствуют типовому пассажирскому зданию IV класса Московско-Курской железной дороги и органично его дополняют. Монотонность протяженной платформы нарушена четырьмя павильонами с ажурными резными фронтонами: два из них расположены на ее торцах, а два примыкают к вокзалу. В одном из павильонов устроена билетная касса с окошком, выходящим на платформу. Характер изменений отчетливо указывает на то, что станция ориентирована преимущественно на обслуживание пассажиров без багажа, большинство из которых не

⁴¹⁶ Музей-заповедник Царицыно: дворцовый ансамбль, парк, коллекции / [сост. Л.В. Андреева]. – М.: [Гос. музей-заповедник «Царицыно»], 2005. – С. 55.

⁴¹⁷ Полный путеводитель по всем дачным окрестностям Москвы / Сост. Н.Н.Ч. – М.: Д. Дмитриев и Ко, 1894. – С. 28.

⁴¹⁸ Путеводитель по Московско-Курской железной дороге. – М.: Упр. Моск.-Кур., Нижегород. и Муром. ж. д., 1905. – С. 113-114.

⁴¹⁹ РГИА. Ф. 350. Оп. 29. Д. 114. Л. 1.

воспользуется пассажирским зданием. Тем не менее в протоколе осмотра дороги 1893 г. указано на необходимость расширения вокзала в Царицыно «вследствие крайней тесноты помещений для публики»⁴²⁰.

В 1900 г. от станции Царицыно была проложена соединительная ветвь к станции Бирюлево Павелецкой линии Рязано-Уральской железной дороги. С целью обеспечения условий для передачи вагонов между двумя магистралями в 1898–1899 было реорганизовано путевое хозяйство Царицынской станции, однако масштабные работы по ее реконструкции провели несколько позже – в 1904–1908 гг.⁴²¹ (илл. 151). В Царицыно появился каменный вокзал островного типа, к которому примыкали низкие мощные платформы. По протяженности платформы значительно превышали пассажирское здание, поэтому между ними поместился еще и небольшой садик. Проезжающие могли пройти к новому вокзалу по высокому мостику, перекинутому через железнодорожную линию. В торце пассажирской платформы установили поворотный круг, соединенный с путями для постановки дачных составов. Старый деревянный вокзал был отремонтирован и приспособлен под мастерские, а примыкающая к нему крытая пассажирская платформа использовалась для подачи поездов Бирюлевской ветви. В московском конце станции размещался товарный двор с погрузочной платформой, пакгаузом, навесом и просторными площадками «для навалочных грузов» по обе стороны от путей. Между крытой пассажирской платформой и товарным двором возвели новое водоемное здание, расположенное на месте прежнего, но большее по размеру. Жилые комплексы для служащих, которых к моменту реконструкции сформировалось уже три, остались на своих прежних местах в непосредственной близости от пассажирской станции.

Новый вокзал был построен по проекту Владимира Константиновича Филиппова (1871 – ?) – выпускника МУЖВЗ, который практиковал преимущественно в Москве. Здание из красного кирпича благодаря

⁴²⁰ РГИА. Ф. 350. Оп. 29. Д. 1. Л. 49, 50.

⁴²¹ РГИА. Ф. 350. Оп. 29. Д. 68. Л. 6.

островному положению получило идентичные фасады, обращенные к путям, и симметричную относительно поперечной оси объемно-планировочную структуру. Помещения для пассажиров разных классов имели отдельные выходы непосредственно на платформы и были разделены просторным операционным залом. Сооружение выдержано в актуальном для тех лет стиле модерн, трехчастная композиция, характерная для вокзалов, расположенных вдоль путей, хорошо прочитывается в его внешнем облике. Центральный ризалит, соответствующий объему операционного зала, увенчан эффектно разрывающим карниз аттиком, на плоскости которого рельефно выступает название станции, выложенное из отесанного кирпича. Окна и двери образуют непрерывный ряд одинаковых по пропорциям и площади остекления проемов, поэтому входы в пассажирские помещения отмечены гладким выступом кирпичной кладки на плоскости стены и небольшим прямоугольным аттиком. Боковые ризалиты завершены выразительной крышей волнообразной формы. Возникает впечатление, что при проектировании вокзала имело место соперничество двух начал: стремления отдать дань архитектурной моде и необходимости уложиться в смету. Скупость декоративных приемов и простота материалов отчасти компенсирована разнообразием акцентов: окна разных частей постройки имеют контрастное белое обрамление, характерный для модерна рисунок оконных переплетов вытянутых пропорций, придает приземистому сооружению вертикальную динамику, тонкий окрашенный в белый цвет выступ, опоясывающий здание на уровне оснований окон визуально «собирает» его и, в то же время, подчеркивает сложное взаимодействие архитектурных объемов (илл. 152).

Царицынский вокзал включен в реестр объектов культурного наследия и до настоящего времени используется по назначению. При «реставрации» в конце 1990-х гг. отделка здания была радикально изменена: стены облицованы плиткой светлого бежевого цвета с условным сохранением очертаний первоначального декора, дополнены вставками из темно-синей майолики. Формально, декоративно-стилистические приемы модерна не были нарушены

при проведении этих работ, но ощущение подлинности памятника невозможно утрачено. Использование современных кровельных материалов негативно влияет на восприятие одной из самых ярких особенностей сооружения – композиционно сложной живописной крыши (илл. 153).

Остановочный пункт Бутово был открыт в 1868 г. по просьбам местных дачевладельцев, а несколько позже его реорганизовали в полустанцию⁴²². В окрестностях Бутово, по свидетельству путеводителя 1894 года издания, «много дач, но дешевой нет ни одной», поэтому и публика здесь была респектабельная – в основном состоятельные представители купеческого сословия. В отличие от Царицыно, этот район был настолько спокойным, что «жизненные припасы» необходимо было возить из Москвы⁴²³. К концу XIX в. типовое деревянное здание полустанции не только перестало соответствовать потребностям движения, но и сильно обветшало, так как стояло на низком сыром месте. В 1903–1904 гг. были проведены необходимые работы по переустройству станции: уровень земли приподнят и построен новый кирпичный вокзал. Краеведы приписывают его авторству В.К. Филиппова⁴²⁴, создателя пассажирского здания в Царицыно, что весьма вероятно, принимая во внимание период строительства, а также близость расположения и сходный характер использования станций. Подтверждения данной информации в достоверных источниках выявить не удалось, а стилистический анализ не дает однозначных результатов, так как вокзалы возводились по индивидуальным проектам. В отличие от Царицынского вокзала пассажирское здание в Бутово решено в архаичных для времени строительства формах классицизирующей эклектики. Композиция сооружения ассиметрична, о планировке его можно судить

⁴²² История московских районов: энциклопедия / [К.А. Аверьянов и др.]; под ред. К.А. Аверьянова. – М.: Астрель, АСТ, 2005. – С. 744.

⁴²³ Полный путеводитель по всем дачным окрестностям Москвы / Сост. Н.Н.Ч. – М.: Д. Дмитриев и Ко, 1894. – С. 29.

⁴²⁴ Булах, М. Бутовский вокзал [Электронный ресурс] // Узнай Москву. URL: https://um.mos.ru/houses/butovskiy_vokzal/ (дата обращения 04.02.2021).

предположительно, поскольку проектная документация не выявлена, а сохранившиеся изображения начала XX века немногочисленны (илл. 154). Наиболее выразителен облик вокзала со стороны путей. Единственный вход в здание с низкой мощеной платформы был оформлен в виде своеобразного плоского портика с треугольным фронтоном и двумя полуколоннами в антах – рустованных выступах стен. Очевидно, вход вел в центральный операционный зал. Боковые объемы сооружения, выступающие за линию центральной части фасада, заметно различаются по площади и высоте. Компактный правый павильон имел два этажа: на первом, вероятнее всего, располагался зал для пассажиров I и II классов с большим эффектным окном, а на втором этаже – служебные помещения. Левый павильон – одноэтажный, но более просторный, с окнами стандартного размера, по-видимому, служил залом ожидания для пассажиров III класса. Фасад, обращенный на площадь, также как и торцевые, не имел ярких архитектурных деталей. Определенную выразительность постройке придавали многообразные элементы архитектурного декора (руст, карнизы, капители), исполненные аккуратной кирпичной кладкой, но без сложной отёски кирпича – распространенный способ достичь выразительности облика при ограниченных финансовых возможностях. Впоследствии постройка была оштукатурена и окрашивалась в светлые цвета. В 1970-е гг. вокзал был закрыт для обслуживания пассажиров, в середине 2010-х гг. здание законсервировали, и в настоящее время оно не используется (илл. 155).

На станции Люблино очень популярные у москвичей многочисленные недорогие дачи располагались в обширных и живописных владениях купца К.Ф. Голофтеева, который выкупил у наследников великолепное имение Н.А. Дурасова, однако с 1906 г. эта станция активно развивалась в ином направлении – здесь был открыт сортировочный пост, спроектированы ремонтные мастерские, а при них предусмотрен поселок для проживания служащих, организованный в соответствии с концепцией города-сада.

К началу XX столетия при постоянно растущем грузопотоке товарная станция Московско-Курской железной дороги перестала справляться со своими функциями. Место для строительства новой сортировочной станции избрали на 12-й версте линии в районе Люблино. Работы по укладке путей были начаты в 1906 г., первая очередь введена в строй в 1908 г., а полностью функционировать станция начала в 1909 г. Накануне Первой мировой войны через нее ежедневно проходило более 500 грузовых вагонов⁴²⁵. В книге воспоминаний потомственного железнодорожника К.И. Филиппова «Немного о прошлом» приведен рассказ о церемонии открытия паровозного депо сортировочной станции, на которой он присутствовал подростком вместе с отцом-машинистом: «Шли как на праздник. После молебна выступали с речами начальники в мундирах с лентами через плечо и эполетами. Потом было угощение для рабочих на временных столах и лавках прямо на веерных путях»⁴²⁶.

На плане развития станции Люблино 1907 г. из собрания РГИА схематично изображен комплекс сортировочных путей, разделенных на два парка – «на Москву» и «от Москвы», между ними размещены два веерных паровозных депо и резервуары для жидкого топлива. С восточной стороны станции (на чертеже – выше путей) размечены участки под жилищное строительство, входящие в зону отчуждения железной дороги. Любопытно сопоставить масштабы новой сортировочной станции и исторической полустанции Люблино, которая «приютилась» в левом нижнем углу чертежа⁴²⁷ (илл. 156).

В 1910 г. управление Московско-Курской, Московско-Нижегородской и Муромской дорог обратилось в Министерство путей сообщения с

⁴²⁵ История московских районов: энциклопедия / [К.А. Аверьянов и др.]; под ред. К.А. Аверьянова. – М.: Астрель, АСТ, 2005. – С. 592.

⁴²⁶ Филиппов, К.И. Немного о прошлом. – М.: [б.и.], 1997. Цит. по: Ильинская, Т.А. Страницы истории района Люблино. Воспоминания. Рассказы. Документы. – М.: [б.и.], 2017. – С. 66.

⁴²⁷ РГИА. Ф. 350. Оп. 29. Д. 58. Л. 4.

инициативой сооружения центральных паровозоремонтных мастерских для трех объединенных дорог. Ведомство посмотрело на эту проблему шире и приняло решение о строительстве мастерских для изготовления запчастей и ремонта подвижного состава всех казенных дорог Московского железнодорожного узла на территории, смежной с Люблинской сортировочной станцией. Общий план расположения Центральных Люблинских мастерских при станции Люблино-сортировочное 1916 г. демонстрирует, что сортировочная станция осталась практически неизменной по сравнению с чертежом 1907 г., но к ней с юго-восточной стороны примкнул огромный производственный комплекс мастерских, обнесенный железобетонным забором, а с северо-восточной стороны – жилой поселок регулярной планировки с общественным центром и зелеными зонами⁴²⁸ (илл. 157).

Поскольку реализация этого проекта велась в сложный исторический период, она затянулась на много лет и была завершена в 1930-е гг. Естественно, в советскую эпоху вклад, внесенный в проектирование и строительство Люблинских предприятий по обслуживанию подвижного состава до революции, полностью отрицался.

В 1938 г. газета «Заводская правда» опубликовала очерк об истории Люблинского литейно-механического завода, написанный А. Гурковым, начальником планового отдела предприятия. Автор иронически характеризует работу железнодорожного ведомства времен империи: «В дебрях министерских канцелярий переписка длилась 7 лет. Сооружение мастерских оказалось не под силу царским чиновникам»⁴²⁹. Тем не менее, он упоминает, что к 1917 г. строительные работы были начаты, а следовательно, и проекты мастерских должны были быть уже готовы. После революции предприятие получило эффектное название в духе времени: МОЖЕРЕЗ – Московский железнодорожный ремонтный завод. По свидетельству А. Гуркова, в течение

⁴²⁸ РГИА. Ф. 350. Оп. 29. Д. 120. Л. 1.

⁴²⁹ Ильинская, Т.А. Указ. соч. – С. 173.

четырёх послереволюционных лет были построены чугунолитейный, кузнечный, механосборочный, трубный и модельный цеха, материальный склад, а также создана инфраструктура для проживания рабочих и служащих: бараки, больница, гостиница и коттеджи для иностранных инженеров, однако гражданская война и разруха помешали ввести завод в эксплуатацию⁴³⁰ [Ильинская, 174]. В Путеводителе по окрестностям Москвы 1926 года издания, недостроенный завод описан следующим образом: «Печальная судьба у поселка МОЖЕРЕЗ (в одной версте от станции [Люблино]). Здесь в царское время предполагали выстроить многоэтажные корпуса для железнодорожных мастерских. Но русско-германская война смертельно отразилась на начатых сооружениях. Она остановила кипящий пульс этой работы – и до сих пор стоят незащищенными облупленные грязные стены и обнаженный фундамент»⁴³¹. К вопросу о завершении строительства завода вернулись лишь в 1929 г., а весной следующего года были начаты работы. Вступил в эксплуатацию МОЖЕРЕЗ (впоследствии Люблинский литейно-механический завод) 4 ноября 1933 г.⁴³² Сравнение сохранившихся чертежей кузнечного цеха 1916 г. и фотоизображений построенного кузнечного цеха МОЖЕРЕЗа, имеющего выраженные черты рационального промышленного модерна, со всей очевидностью свидетельствует о том, что утвержденный «царскими чиновниками» проект мастерских, по меньшей мере лег в основу сооружений советского периода, а возможно, был реализован в точности⁴³³ (илл. 158-159, 160). Предприятие эффективно функционировало 80 лет, но в 2014 г. было остановлено, цеха демонтированы.

⁴³⁰ Там же. – С. 174.

⁴³¹ Иллюстрированный путеводитель по окрестностям Москвы: с приложением карты окрестностей Москвы / очерки Ю.С. Розенберга [и др.]; под ред. Ю.С. Розенберга – М.: Молодой Ленинец, 1926. – С. 96.

⁴³² Ильинская, Т.А. Указ соч. – С. 175.

⁴³³ РГИА. Ф. 350. Оп. 29. Д. 120. Л. 6, 7; Ильинская, Т.А. Указ соч. – С. 64.

Особого внимания на плане 1916 г. заслуживает жилой поселок, очевидно, вдохновленный концепцией города-сада английского философа и социолога Э. Говарда, сформулированной им в 1898 г.

Устройство поселений, по архитектурно-градостроительным признакам близких городам-садам, началось задолго до того, как была сформулирована для этого теоретическая база. Е.И. Кириченко отмечает: «Создание городов-садов в России начинается как бы до срока, до зарождения и оформления этого движения в стране. Представления и приемы, которые в начале XX века будут соотноситься с городами-садами, выкристаллизовались в ходе формирования новых типов поселений: дачных поселков, городов-курортов, железнодорожных поселков и фабричных сел»⁴³⁴.

Из всех указанных Е.И. Кириченко типов поселений железнодорожные поселки наиболее близки типологически и идеологически к понятию города-сада. Эксплуатация железной дороги предполагала децентрализованное расселение служащих вместе с семьями, на территориях, расположенных в непосредственной близости от места исполнения ими профессиональных обязанностей. Большинство сотрудников железной дороги, таким образом, в силу специфики отрасли, проживали за городом в компактных поселениях с продуманной планировкой и организацией быта. Обязательными чертами железнодорожной застройки, как уже неоднократно отмечалось, было формирование рационального и эстетически осмысленного плана станции, стремление к возможно более высокому, при сохранении экономической целесообразности, художественному уровню всех сооружений и озеленение территории. Проектирование, строительство и эксплуатация железнодорожной линии предполагали глубокое непрерывное взаимодействие с окружающей средой и внимание к природным условиям, в совершенно ином роде, но не меньшее, чем при занятии сельским хозяйством.

⁴³⁴ Кириченко, Е.И. Города-сады // Градостроительство России середины XIX – начала XX века. Т. 2: Города и новые типы поселений / [Редкол.: Е.И. Кириченко и др.]. – М.: Прогресс-Традиция, 2003. – С. 519.

Проживание на территории, отчужденной для нужд железной дороги, хотя и было гарантировано только на время службы и отнюдь не всегда предполагало высокий уровень комфорта, но полностью исключало спекулятивные варианты распоряжения землей и недвижимостью. В конце концов, длительное взаимодействие при исполнении сложных и ответственных профессиональных обязанностей, требующих подчас самоотверженности, и вынужденное совместное проведение досуга располагали к формированию уважительных товарищеских взаимоотношений среди работников железных дорог. Корпоративный дух железнодорожников традиционно был очень силен, социальные задачи (образование детей, медицинское обслуживание, организация «разумных развлечений» и т.п.) решались централизованно или коллегиально.

Естественно, здесь представлена идеальная картина, которая осложнялась, в первую очередь, отставанием развития бытовой инфраструктуры от производственных мощностей в периоды расширения станций и наращивания эксплуатационных показателей. Реальные условия жизни железнодорожных служащих, а особенно рабочих, зачастую были очень тяжелыми. В журнале осмотра Московско-Курской железной дороги 1893 г. отмечено, что в жилых домах на станциях в среднем на одного человека, включая детей, приходится 1,82 квадратных сажени (8,3 кв. м) полезной площади, но встречаются и удручающие примеры: «В казарме 108 версты типа Г (пол[езная] площ[адь] 10,27 кв. саж. (46,7 кв. м)) помещаются три путевых сторожа и ремонтная артель»⁴³⁵. Таких перенаселенных казарм по линии дороги выявлено всего три, но подобные ситуации, без сомнения, во множестве встречались по всей огромной сети российских железных дорог, и в неприемлемых условиях проживали тысячи занятых ее обслуживанием людей.

⁴³⁵ РГИА. Ф. 350. Оп. 29. Д. 1. Л. 37, 43.

В 1916–1917 гг. на железных дорогах России по инициативе инженера путей сообщения В.А. Глазырина развернулось движение по строительству благоустроенных поселений-садов для рабочих и служащих железных дорог. По мнению Е.И. Кириченко: «... Глазырин пытался выполнить для поселков на российских железных дорогах то, что в свое время применительно к Англии пытался сделать Говард»⁴³⁶. А именно, он предложил создать по всей стране сеть поселений устроенных по типу городов-садов из расчета на обеспечение новым жильем 2 миллионов железнодорожных рабочих и служащих и добился его обсуждения и принятия на специально созванном Управлением железных дорог совещании во второй половине 1916 г. – начале 1917 г.

Приведенный в данном исследовании Общий план расположения Центральных Люблинских мастерских при станции Люблино-сортировочное был утвержден 27 июля 1916 г. и вряд ли был следствием упомянутого совещания, хотя в полной мере соответствует его решениям. Существуют и более ранние примеры строительства благоустроенных поселений для железнодорожников, из которых наиболее известен поселок Прозоровское, спроектированный в 1912–1913 гг. в соответствии с замыслом собственника Московско-Казанской железной дороги Н.К. фон Мекка. Таким образом, В.А. Глазырину удалось придать общегосударственный масштаб идее, которая «витала в воздухе» и воспринималась профессиональным сообществом как насущная потребность. Хорошо понимая, каким должен быть «идеальный» город-сад или поселок-сад для работников транспортной отрасли, В.А. Глазырин смотрит на перспективы их массового строительства весьма трезво: «Жесткие экономические вопросы заставляют иногда снижать размеры «садов», ограничиваясь только усовершенствованной, проводимой на новых началах, общей планировкой того или иного населенного пункта»⁴³⁷. Разработка вариативных сценариев использования концепции города-сада в

⁴³⁶ Кириченко, Е.И. Указ. соч. – С. 539.

⁴³⁷ Глазырин, В.А. Поселки-сады и поселки на путях сообщения / проф. В.А. Глазырин. – Л.: [б.и.], 1928-1929. – С. 5.

существующих экономических реалиях, придает теоретическим работам В.А. Глазырина большую практическую ценность.

Проект жилого поселка при Люблинских мастерских является характерным примером именно такого «выборочного» подхода к реализации на практике идеи города-сада. Подробно история его строительства не изучена, хотя о существовании этого проекта упоминается в специальной литературе неоднократно⁴³⁸.

Территория поселка разделена на равные по площади прямоугольные участки, разграниченные улицами (илл. 161). Большинство участков предназначалось для жилой застройки, причем каждый включал по 12 деревянных домов со службами и огородом. В первую очередь предполагалось построить 60 домов, однако для дальнейшего развития рабочего поселка намечено еще 46 сегментов по 12 домохозяйств. В точно такие же прямоугольные участки вписаны общественные сооружения и зеленые насаждения. На одном из них располагались друг напротив друга школа и баня, разделенные площадью, на другом – окруженная сквером столовая, совмещенная с театром. Следующий за театром сегмент занимал парк для администрации, который отделял территорию, предназначенную для проживания и досуга рабочих, от комплекса жилых строений руководящих служащих. Для них были предусмотрены каменные коттеджи с двумя входами, расположенные вокруг общего двора. Рядом с административным сектором за пределами поселка и вне производственной территории стояло каменное здание главной конторы, а также пожарное депо и приемный покой. С противоположной стороны поселка запланировано строительство церкви и дома причта. Для этих двух сооружений выделен сдвоенный участок, и относительно маленький по размеру центрический в плане каменный храм свободно поставлен посередине большой квадратной площади. С этой же

⁴³⁸ Кириченко, Е.И. Указ. соч.; Нашекина, М.В. Указ. соч.; Меерович, М.Г. Рождение и смерть советского города-сада [Электронный ресурс] // Электронная библиотека www.archi.ru. URL: https://archi.ru/lib/e_publication_for_print.html?id=1850569462 (дата обращения 04.02.2021) и др.

стороны к поселку должен был примыкать обширный – более 13 гектаров – парк для рабочих, но земля под него на момент утверждения плана еще не была отчуждена.

С идеей города-сада поселок сближают ориентация на создание комфортных условий для проживания, наличие при жилых домах приусадебного хозяйства, комплекс общественных учреждений, обеспечивающих основные потребности жителей, в том числе и культурный досуг, значительные по площади парковые зоны. Однако сухая регулярная планировка, абсолютно лишенная живописности, непосредственное соседство с производственными территориями и подчеркивание социальной иерархии концепции Э. Говарда жестко противоречат.

Дореволюционной проектной документации на отдельные сооружения поселка не выявлено, за исключением плана двух этажей столовой-театра⁴³⁹ (илл. 162). Планировка здания была подчинена театральной функции, на чертеже мы видим широкую парадную лестницу, вытянутый в плане, но достаточно просторный вестибюль, большой – площадью 191,76 квадратных саженей (873 кв. м) – двусветный зрительный зал, окруженный по периметру хорами, полноценную сцену с примыкающими к ней артистическими уборными. На втором этаже предусмотрена библиотека с читальным залом и несколько маленьких комнат «для приезжающих». В качестве столовой использовалось помещение зрительного зала, кухня была оборудована на втором этаже, а выдача блюд производилась на первом – в расположенной непосредственно под кухней буфетной. Яркие черты модерна в оформлении чертежа позволяют предположить, что облик сооружения был выдержан именно в этой стилистике.

В работе «Поселки-сады и поселки на путях сообщения» 1928 года издания В.А. Глазырин упоминает, что является составителем проекта поселка-сада около станции Люблино на участке площадью 140 га⁴⁴⁰, однако,

⁴³⁹ РГИА. Ф. 350. Оп. 29. Д. 120. Л. 8.

⁴⁴⁰ Глазырин, В.А. Указ. соч. – С. 51.

в ЦГАНТД Санкт-Петербурга в личном фонде В.А. Глазырина имеются документы, свидетельствующие о его включении в проектирование люблинского поселка только в 1919 г. по приглашению Управления НКПС по сооружению московского железнодорожного починочного завода. Трудовая биография инженера в послереволюционный период складывалась не очень гладко, как и у многих специалистов, начинавших свою профессиональную деятельность до 1917 г. Вопрос о том имеет ли В.А. Глазырин отношение к проекту 1916 г., на основании выявленных материалов не может быть решен однозначно, но надо признать, схема люблинского поселка весьма точно иллюстрирует положения его книги.

Текст направленного В.А. Глазырину предложения о работе над общим планом и отдельными сооружениями рабочего поселка в Люблино содержит краткое описание текущего состояния дел и пожелания заказчика⁴⁴¹. К письму прилагается выкопировка из плана станции и мастерских, которая в целом соответствует проекту 1916 г.⁴⁴² (илл. 163). Согласно техническому заданию, поселок будет состоять из двух частей: первая – между территорией завода и шоссе, ведущего из города на поля орошения (ныне Люблинская ул.) – «более или менее закреплена», на ней уже стоят бараки, строятся семь домов и баня. За шоссе отчуждение еще не сделано, но контур предполагаемого поселка уже нанесен. Жилая застройка должна состоять преимущественно из 1-2-этажных коттеджей на четыре квартиры, для каждой семьи необходимо предусмотреть участок земли не менее 60 кв. саженей (273 кв. м). Первоначально поселок рассчитывался на 1200–1500 семей, но в дальнейшем предполагалось его увеличение, так как планируемое число работников завода составляло 4000 человек. Кроме жилых построек, в поселке проектировались общественные здания: народный дом-театр, столовая, больница, две школы, продовольственный магазин. Обращает на себя внимание любопытная деталь: в машинописном тексте письма слово «новейший» применительно к проекту

⁴⁴¹ ЦГАНТД СПб. Ф. Р. 282. Оп. 1. Д. 234. Л. 10.

⁴⁴² ЦГАНТД СПб. Ф. Р. 282. Оп. 1. Д. 234. Л. 9.

поселка от руки исправлено на «полный», то есть кто-то из участников переписки все-таки хотел подчеркнуть, что проектирование ведется не с нуля.

В деле имеются эскизы разных вариантов планировки коттеджей с расстановкой предусмотренной заказчиком типовой мебели, а также лист с показанием деталей фасада из комплекта исполнительных чертежей одного из домов⁴⁴³ (илл. 164-166, 167). Изящный декор коттеджа в духе национального направления модерна соответствуют скорее дореволюционной эстетике, чем суровому духу первых послереволюционных лет. Ностальгический характер проекта объясняется тем, что именно в это время В.А. Глазырин, инженер по образованию, решил реализовать давнюю мечту – получить звание художника-архитектора – и поступил на обучение к Л.Н. Бенуа в Петроградские государственные свободные мастерские, созданные на базе закрытой Академии художеств⁴⁴⁴.

В какой степени был реализован замысел поселка-сада в Люблино установить сложно. Картографические данные указывают, что на территории, первоначально выделенной для него, сохранялась застройка барачного типа, сложившаяся в первые послереволюционные годы. Со временем рядом с сортировочной станцией и заводом в районе платформы Люблино-дачное образовалось несколько поселений, застроенных малоэтажными жилыми домами и окруженных приусадебными участками (илл. 168). В книге краеведа Т.А. Ильинской приведено свидетельство потомственной железнодорожницы М.С. Дружковой, которая родилась в 1929 г. в пристанционном поселке и прожила всю жизнь в районе Люблино. Ее воспоминания позволяют предположить, что замысел регулярного поселения с продуманной инфраструктурой был так или иначе реализован: «Все дома в поселке были деревянные, строились по проектам архитекторов МПС. Хозяин не мог изменить проект по своему желанию. Около жилых домов были

⁴⁴³ ЦГАНТД СПб. Ф. Р 282. Оп. 1. Д. 234. Л. 2, 5, 5об; 13.

⁴⁴⁴ Иванова, Т.И. Владимир Александрович Глазырин. Жизнь, как служение науке / Т.И. Иванова. – СПб.: ПГУПС, 2010. – С. 43.

предусмотрены небольшие участки под огороды и сад. Как и во всяком поселке, у нас был детский сад, ясли . . . , магазины Был железнодорожный медпункт, называли его тогда «Приемный покой»⁴⁴⁵. Для организации досуга железнодорожников в 1927–1928 гг. был построен клуб имени III Интернационала, представляющий собой характерный образец конструктивизма. В то же время велось многоэтажное жилое строительство для работников Люблинского литейно-механического завода. После включения Люблино в состав Москвы в 1960 г. старая деревянная застройка была полностью ликвидирована и заменена современными жилыми кварталами.

Большинство рассмотренных в данном разделе исследования примеров характеризует специфические формы развития железнодорожных станционных комплексов под влиянием эксплуатационных и экономических факторов. Преобладание тех или иных функций в работе станции требовало выработки уникальных планировочных и художественных решений, поэтому картина трансформации ансамбля железнодорожной линии в процессе ее использования столь сложна и многообразна. В то же время наблюдение архитектурно-строительной деятельности на железной дороге в динамике свидетельствует, что кругозор занятых ею специалистов не ограничивался узкоспециальными отраслевыми рамками, они были включены в общий архитектурный процесс и живо откликались на наиболее значимые его явления.

3.3. Современное состояние архитектурного ансамбля

Московско-Курской железной дороги

В данном (заключительном) разделе исследования предпринят краткий обзор эволюции архитектурного ансамбля Московско-Курской железной дороги в послереволюционный период и зафиксировано его современное

⁴⁴⁵ Ильинская, Т.А. Указ. соч. – С. 97.

состояние, намечены потенциально интересные для дальнейшей научной разработки вопросы, выходящие за пределы хронологических и тематических рамок данной работы.

В первые советские годы здания и сооружения Московско-Курской железной дороги, как и большинство железнодорожных объектов по всей стране, использовались без изменений. Сформированной в период индустриализации и экономического подъема рубежа XIX–XX вв. транспортной инфраструктурой можно было бы пользоваться без значительных вложений еще много лет, если бы не масштабные разрушения в годы Первой мировой и Гражданской войн. В 1920-е гг. основные усилия советское правительство направляло на восстановление пострадавших железнодорожных сооружений, было построено несколько коротких линий, значимых с точки зрения оптимизации транспортной системы, завершались отдельные крупные железнодорожные проекты, начатые до Первой мировой войны и революции 1917 г. На Московско-Курской железной дороге наибольший урон в эти годы был нанесен вокзалу Орловской станции, но его восстановили в первоначальном виде.

В дальнейшем наиболее интересной и сложной, как нетрудно предположить, оказалась судьба столичного вокзала: с 1930-х гг. он неоднократно оказывался в центре архитектурно-градостроительных дискуссий и претерпел несколько радикальных трансформаций.

На рубеже 1920–1930-х гг. активно обсуждалась тема масштабной перепланировки Москвы, которая подразумевала и реорганизацию столичного транспортного узла. В 1931 г. началось строительство метрополитена, а железнодорожные вокзалы предполагалось укрупнить и придать им функции пересадочных терминалов, обслуживающих несколько географических направлений и разные виды транспорта. Одним из четырех таких терминалов

должен был стать Курский вокзал с пропускной способностью 140 тыс. человек в день⁴⁴⁶.

В 1932 г. – на излете конкурсного движения эпохи авангарда – был проведен Всесоюзный открытый конкурс на проект реконструкции Курского вокзала, ставший своеобразным итогом поиска функциональных и художественно-образных решений современного типа вокзального здания, который в 1920-е гг. вели «на бумаге» многие передовые архитекторы советской России. Изменившиеся социальные условия и мощный рост пассажирского движения выдвинули на первое место новые приоритеты при проектировании вокзалов. Отсутствие деления путешественников на классы, вынуждавшего фактически удваивать весь комплекс пассажирских помещений, отказ от символически-репрезентативной и представительской роли вокзальных зданий позволили архитекторам сосредоточить внимание на оптимизации их функциональных характеристик. Активизация городского и междугороднего движения, развитие традиционных и появление новых видов транспорта, совершенствование инженерно-строительных технологий привели к пониманию образа современного вокзала как сервисно-пересадочного узла, включающего в себя, наряду со зданиями различного назначения, привокзальную площадь, подземные пространства, эксплуатируемые кровли.

Помимо обычного набора услуг, предлагаемых пассажирам (питание, кратковременный отдых, связь, мелкая торговля), Курский вокзал должен был включать гостиницу на 1000 мест, районный почтамт, помещения для проведения официальных и досуговых мероприятий, только под залы матери и ребенка было предусмотрено 300 кв. м. и столько же под читальню. Здание задумывалось в таком масштабе, чтобы объединить районы города, расположенные по разные стороны железнодорожной линии. Наиболее удивительный, не обязательный, но желательный к исполнению, пункт

⁴⁴⁶ Большая архитектурная задача // Строительство Москвы. – 1932. – № 6. – С. 26.

проектного задания – сохранить при создании нового транспортного комплекса исторический вокзал Н.И. Орлова⁴⁴⁷.

На конкурс было представлено множество интересных проектов, основанных, преимущественно, на функциональных и эстетических идеях конструктивизма. Среди них были поистине новаторские варианты, например, «Комплекс семи видов транспорта» И.Г. Явейна, расположенный в нескольких уровнях над и под путями железной дороги (илл. 169), и ряд очень выразительных, но более традиционных по композиции, сгруппированных преимущественно вдоль привокзальной площади, вариантов: И.А. Фомина и Г.И. Волошинова, А.И. Баранского, Н.Я. Колли и др. (илл. 170-173). История проведения этого конкурса и его результаты практически не изучены, хотя, безусловно, заслуживают особого исследования. На данный момент единственным значимым источником сведений о нем является книга «Архитектура железнодорожных вокзалов» И.Г. Явейна, который был не только практиком, но и выдающимся теоретиком железнодорожной архитектуры. В ней автор приводит конкурсные проекты 1932 г. в качестве иллюстраций теоретических положений наряду со многими другими примерами реализованных и нереализованных транспортных сооружений⁴⁴⁸. В 2020 г. вышел каталог работ И.Г. Явейна, подготовленный его сыновьями, также избравшими профессию архитектора. Отдельный раздел издания посвящен судьбе проекта «Комплекс семи видов транспорта», получившего вторую (высшую из присужденных) премию, но задачу формирования полной картины конкурса авторы каталога перед собой не ставили⁴⁴⁹.

Как и многие другие масштабные замыслы 1920–1930-х гг., опережающие свое время, проект создания многофункционального транспортного узла на месте Курского вокзала остался не реализованным. В

⁴⁴⁷ Там же. – С. 26-27.

⁴⁴⁸ Явейн, И.Г. Архитектура железнодорожных вокзалов / Всес. Акад художеств. – М.: Изд-во Всесоюзной Академии архитектуры, 1938.

⁴⁴⁹ Архитектор Игорь Явейн: полный каталог проектов. 1923-1980 / [автор-составитель, автор текстов и аннотаций: Олег Явейн]. – Екатеринбург: TATLIN, 2020. – С. 100-113.

1938 г. и 1948–1952 гг. существующее пассажирское здание реставрировалось и обновлялось, но внешний облик его оставался практически неизменным. В ходе одной из реконструкций к правому крылу вокзала пристроили дополнительный павильон для обслуживания пассажиров Нижегородского (в те годы – Горьковского) направления, выдержанный в общей стилистике со зданием Н.И. Орлова (илл. 174).

О том, сколь велика была пропасть между идеями и возможностями, свидетельствует один пример, касающийся незначительного по объему работ и затратам усовершенствования инфраструктуры Курского вокзала. В 1946 г. архитектор Владимир Иванович Чагин по заказу начальника Московской пассажирской станции выполнил проект колоннады при Горьковском павильоне. Предложенное В.И. Чагиным сооружение представляло собой аккуратный портик на ионических колоннах, с изящными, простого рисунка кованными воротами между ними и декоративными вазами в арочных нишах по краям. Украшенный мутулами карниз был «увязан с общими тягами здания вокзала». Портик перекрывал промежуток между Горьковским павильоном вокзала и «соседним земельным участком» и возводился с целью регулирования потоков прибывающих и отъезжающих пассажиров⁴⁵⁰ (илл. 175, 176). Проект был одобрен и принят к исполнению. Некоторое время спустя архитектор обратился к начальнику станции с письмом следующего содержания: «Осмотрев начатые производственные работы <...> был удивлен изменениями против моих рисунков, которые там произведены без моего и Вашего разрешения. Перечень всех отступлений настолько велик, что я должен Вас просить не выдавать эту работу, как исполненную по рисункам архитектора Чагина»⁴⁵¹. Далее мы увидим, что данный случай не является исключительным, и изменение проектов исполнителями на этапе реализации представляло большую проблему для архитекторов, работавших на железных дорогах в послевоенный период.

⁴⁵⁰ РГАЛИ. Ф. 2011. Оп. 1. Ед. хр. 85. Л. 2-4; РГАЛИ. Ф. 2011. Оп. 1. Ед. хр. 86. Л. 1, 2.

⁴⁵¹ РГАЛИ. Ф. 2011. Оп. 1. Д. 85. Л. 19.

Капитальная реконструкция Курского вокзала состоялась в начале 1970-х гг. Неизбежность масштабных преобразований сооружений Московского железнодорожного узла стала очевидной уже к началу 1960-х гг. – в это время дореволюционные вокзалы столицы перестали справляться с возросшей нагрузкой. Большинство пассажирских зданий пережили радикальные обновления, в ходе которых, как правило, сохранялся исторический фасад при значительных вмешательствах в конструкцию здания со стороны путей. Судьба Курского сложилась иначе: он лишился фасада, но сохранил примыкающие к путям пассажирские залы. В 1964–1972 гг. к вокзалу со стороны площади был пристроен новый объем, решенный в эстетике модернизма. Единое свободное пространство операционного зала отделено от площади эфемерной стеной с витражным остеклением в тонких алюминиевых переплетах. Наиболее выразительной деталью сооружения является железобетонная гофрированная крыша со световыми фонарями в складках, которая далеко выступает за линию фасада и образует широкий навес над тротуаром. Часть старого здания – анфилада залов ожидания, украшенных лепниной и живописью, и фасад, выходящий на платформу, – сохранены, а крупные выступающие части его объема – портик и башни по сторонам главного входа, купола, боковые павильоны – разобраны. Проект реконструкции был выполнен группой архитекторов и инженеров во главе с Г.И. Волошиновым. По мысли авторов операционный зал, полный воздуха и света, должен был сливаться с оживленной привокзальной площадью, открытой на Садовое кольцо. Эскизы нового здания, опубликованные в книге Е.В. Васильева и Н.Н. Щетинина «Архитектура железнодорожных вокзалов» в 1967 г., когда строительные работы были в самом разгаре, наглядно иллюстрируют замысел авторского коллектива, и свидетельствуют о высокой оценке его профессиональным сообществом (илл. 177, 178). В 2001 г. на привокзальной площади был возведен торгово-развлекательный центр, и

яркая идея, лежавшая в основе реконструкции Курского вокзала, утратила смысл⁴⁵².

В настоящее время активно рассматриваются проекты очередной глобальной реконструкции Курского вокзала, а тем временем московские градозащитники ведут работу над включением в реестр объектов культурного наследия по меньшей мере сохранившихся фрагментов постройки Н.И. Орлова 1896 г., хотя для специалистов очевидно, что здание Курского вокзала заслуживает сохранения в целом, и дополнения советского периода с точки зрения истории архитектуры не менее значимы, чем фрагменты дореволюционной постройки⁴⁵³.

Наиболее значительные изменения в архитектурном ансамбле Московско-Курской железной дороги за пределами столицы произошли после Великой Отечественной войны и являлись прямым ее следствием. В военный период инфраструктура железных дорог в целом сильно пострадала не только в результате разрушений, но и от воздействия экстремальных нагрузок, а участок линии между Орлом и Курском находился в зоне тяжелейших сражений и подвергался практически полному уничтожению неоднократно. Например, Курский железнодорожный узел на протяжении весны–лета 1943 г. немецкая авиация бомбила по 4–5 часов ежедневно⁴⁵⁴.

Единственной задачей военных лет было обеспечение движения, и ресурсы направлялись только на восстановление пути, но после окончания войны на железных дорогах по всему Советскому Союзу развернулось масштабное строительство. Новые вокзалы, как и другие общественные

⁴⁵² Архитектурное путешествие по железной дороге: альбом проектов, эскизов и фотографий / [ред.-сост.: Е.В. Борисова]. – М.: Студия «4+4», 2010. – С. 137-138; Васильев, Е.В., Щетинин Н.Н. Архитектура железнодорожных вокзалов / Е.В. Васильев, Н.Н. Щетинин. – М.: Гос. изд-во литературы по строительству, 1967. – С. 56-57.

⁴⁵³ Егоров, Ю. Незнакомый Курский вокзал. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.archnadzor.ru/2018/04/27/neznakomyiy-kurskiy-vokzal> (дата обращения 11.09.2018).

⁴⁵⁴ История железнодорожного транспорта России и Советского Союза. Т. 2: 1917-1945 / Г.М. Фадеев [и др.]; под общ. ред. В.Е. Павлова, М.М. Уздина. – СПб., М.: ПГУПС, 1997. – С. 358.

здания, возведенные в эту эпоху, призваны были выполнять не только утилитарную, но и символическую функцию увековечения памяти о войне и провозглашения идеи мира и счастливой созидательной жизни. К проектированию их привлекались лучшие архитектурные силы. Пафос военной победы в России традиционно выражался в торжественных и величественных классицистических формах. В Орле и Курске были построены вокзалы по индивидуальным проектам, которые значительно отличаются авторским подходом к интерпретации наследия классицизма, но бесспорно относятся к числу наиболее ярких произведений советской транспортной архитектуры.

В 1943 г., через 4 месяца после освобождения, в Орел прибыл, чтобы возглавить работы по его восстановлению, уроженец Ленинграда, молодой зодчий Борис Владимирович Антипов. К этому времени он уже получил большой профессиональный опыт, работая главным архитектором Комсомольска-на-Амуре. В своих воспоминаниях Антипов описал оставленные оккупантами руины: «Вокзал представлял собой груду кирпича с некоторыми участками уцелевших стен и с зияющими пустотой проемами. Странное впечатление оставлял город. Казалось, что он есть, но в тоже время его и нет. Издали дома вдоль улиц казались целыми и невредимыми, но стоило подойти к ним поближе – вырисовывались только фасады стен с пустыми оконными проемами. Фашисты продуманно взрывали здания – так, чтобы улицы после взрывов оставались свободными от завалов <...> В то же время издали город казался неразрушенным, что и использовалось фашистами в помещаемых фотографиях как пропаганда «гуманного» отношения...»⁴⁵⁵. Немецкие открытки и фотографии военного времени ярко иллюстрируют это наблюдение (илл. 179, 180).

Проектирование нового вокзала и привокзальной площади было поручено Степану Аванесовичу Мхитаряну. Строительство пассажирского

⁴⁵⁵ Матвеев, В.П. Орел на старых открытках / Владимир Матвеев; под общ. ред. А.П. Олейниковой. – Орел: Изд-во ОРАГС, 2005. – С. 245-246.

комплекса было завершено в 1954 г., а год спустя, после ввода в эксплуатацию клуба железнодорожников, окончательно сложился задуманный мастером архитектурный ансамбль.

Вокзал в Орле задумывался как береговой, но по мере развития движения, как было сказано в предшествующем разделе исследования, оказался окружен железнодорожными путями и приобрел характер островного, что, конечно, вызывало определенные неудобства при эксплуатации.

С.А. Мхитарян вел проектирование отталкиваясь от существующего обширного путевого хозяйства, поэтому он осмыслил комплекс пассажирской станции в виде группы строений, формирующих целостный, гармоничный ансамбль, вокруг вытянутой вдоль железнодорожного полотна овальной площади (илл. 181, 182, 183). Вокзал был решен необычным образом: он состоял из двух зданий, связанных подземным тоннелем.

Первое пассажирское здание, или, согласно наименованию в архивных документах, «привокзальный корпус», расположено непосредственно на площади. Оно представляет собой протяженный одноэтажный объем с арочными окнами, оформленными грубым рустом, а расположенная над ним платформа увенчана двумя изящными крытыми колоннадами. Образ этой постройки в целом навеян царскосельской Камероновой галереей, однако оформление стен и окон основного этажа по пропорциям и декоративной обработке имеет большее сходство с художественным решением подпорной стенки Каланчевского путепровода в Москве, выполненной А.В. Щусевым в 1912-1916 гг. (илл. 184).

С галерей платформы на площадь ведут две широкие двухмаршевые лестницы, фланкирующие вход во внутренние помещения. Привокзальный корпус предназначен для обслуживания пригородных пассажиров, кроме того, в нем располагаются билетные кассы, справочное бюро и камера хранения багажа. Главный вестибюль, центр которого отмечен мощной колонной с оригинальной капителью в виде обобщенно трактованного снопа колосьев,

выполняет распределительную функцию. К нему примыкают операционные залы, а в торцах постройки сгруппированы служебные помещения (илл. 185, 186).

Архитектор предполагал украсить сооружение шестью скульптурами, «символизирующими самоотверженный труд строителей коммунизма», но эта идея не была реализована⁴⁵⁶ [Орловская правда]. В 1968 г., когда широко отмечалось 25-летие освобождения города от оккупации, над входами в здание были установлены часы, исполняющие фрагмент из Первой симфонии орловского композитора В.С. Калининкова⁴⁵⁷ [Орловская летопись, 375].

Композицию привокзального корпуса завершают изогнутые по линии площади боковые крылья, предназначенные для службы перевозки почт и администрации отделения дороги. Первоначально это были двухэтажные оштукатуренные постройки⁴⁵⁸ без декора, с прямоугольными окнами и арочным проездом по центру фасада, впоследствии эти корпуса надстроили еще двумя этажами, украшенными плоскими пилястрами с коринфскими капителями.

Подземным переходом привокзальный корпус соединяется с платформами и вторым пассажирским зданием, которое построено между путями на цоколе вокзала И.Ф. Тибо-Бриньоля в тех же размерах (илл. 187). Его средняя часть и фланги повышены невысоким вторым этажом. Перед центральным вестибюлем поднимается величественный трехарочный портик главного входа, опирающийся на мощные столбы с базами и капителями коринфского ордера. На торцах здания ему отвечают выступы-портики шириной в одну арку.

Поверхность стен покрыта штукатурной имитацией руста и каменной кладки, окрашена в два цвета. Согласно замыслу архитектора, это должны

⁴⁵⁶ Орловский вокзал. Беседа с архитектором Орловского вокзала С.А. Мхитаряном // Орловская правда. – 1948. – № 173 (9363).

⁴⁵⁷ Орел из века в век: Летопись основных событий. 1566 – 2000 годы. – Орел: Изд-во ОРАГС, 2003. – С. 375.

⁴⁵⁸ ГАОО. Ф. 1831. Оп. 2. Д. 200. Л. 22.

были быть нежные оттенки розового, которые сам он называл «радостными», но впоследствии их сменили яркие контрастные цвета. Помимо традиционного классицистического лепного декора архитектор планировал использовать в оформлении здания рельефные сюжетные композиции, но реализована была только одна из них: масштабное панно (2 x 6,5 м) на военную тематику, включенное в арочный проем входа в здание со стороны, противоположной площади (илл. 188). В нишах боковых портиков были задуманы барельефы, символически отражающие направление движения: Кремль и мавзолей Ленина «напоминающие пассажирам <...> о приближении к сердцу нашей Родины – Москве» с южной стороны, и изображение цветущей природы юга с северной стороны соответственно⁴⁵⁹. При строительстве на боковых фасадах здания появились прямоугольные орнаментальные панно со схематичным, повторяющимся мотивом виноградных лоз (илл. 189).

Планировка пассажирских помещений основного корпуса вокзала очень проста и выстроена по анфиладному принципу: главный вестибюль, занимающий всю ширину здания, соединен арочными проемами с двумя залами ожидания аналогичного масштаба. К одному из них примыкает ресторан, к другому – служебная зона. Высокое светлое пространство вокзала хорошо просматривается из любой точки первого этажа (илл. 190). Окна украшены витражами с орнаментальными и сюжетными композициями, несколько противоречащими отделке залов, исполненной в строгой и помпезной стилистике «сталинского ампира» с применением ордера, лепных карнизов и тяг (илл. 191). Это дополнение интерьеров появилось, вероятнее всего, в юбилейном 1968 году одновременно с музыкальными часами на фасаде привокзального корпуса. На втором этаже здания расположены гостиничные номера и рабочие кабинеты, скомпонованные по коридорной системе.

⁴⁵⁹ Орловский вокзал. Беседа с архитектором Орловского вокзала С.А. Мхитаряном // Орловская правда. – 1948. – № 173 (9363).

Противоположная от пассажирских зданий сторона привокзальной площади ограничена жилой застройкой и замыкается лаконичным монументальным объемом дома культуры железнодорожников, поставленным на одной оси с корпусами вокзала (илл. 192, 193).

В газете «Орловская правда» от 31 августа 1948 г. опубликована заметка «Орловский вокзал. Беседа с автором проекта Орловского вокзала архитектором С.А. Мхитаряном», где от первого лица рассказано о замыслах зодчего⁴⁶⁰. Оптимистичному тону публикации резко противоречат архивные документы, отражающие процесс реализации здания. В мае 1950 г. С.А. Мхитарян в письме на имя председателя Орловского городского совета сообщал в жесткой форме о попытках упрощения проекта и низком качестве выполненных работ: «С каждым днем я убеждаюсь, что как строители, так и субподрядчики по отделочным работам все больше и больше стараются упрощать и ухудшать отделочные работы по вокзалу в г. Орел <...> В связи с тем, что Московско-Курская железная дорога не оформила договор на авторский надзор, я не имею возможности приехать в г. Орел, о моем приезде в г. Орел строители не заинтересованы, так как я требую качество...»⁴⁶¹. Из более поздних документов видно, что помимо элементарной халатности в исполнении работ, допускались и значительные отклонения от проекта, например, сокращение высоты колонн на 18–20 см и увеличение их толщины на 5 см, что искажало пропорции сооружения и, вполне естественно, беспокоило архитектора⁴⁶². В ответ администрация Московско-Курской дороги направляла жалобы на несовершенство и многократные изменения проектной документации. В результате, при поддержке городского архитектора Б.В. Антипова в декабре 1951 г. была созвана комиссия, которая признала справедливыми большинство замечаний архитектора и выявила многочисленные недоработки, вызванные спешкой, небрежностью и

⁴⁶⁰ Там же.

⁴⁶¹ ГАОО. Ф. Р-2577. Оп. 1. Д. 8. Л. 31.

⁴⁶² ГАОО. Ф. Р-2577. Оп. 1. Д. 8. Л. 36.

нарушением технологий при производстве работ⁴⁶³. Здание вводилось в эксплуатацию по частям, в период с 1948 по 1954 гг. В настоящее время Орловский вокзал является объектом культурного наследия регионального значения.

Восстановление железнодорожной станции в Курске, как и в Орле, началось немедленно после освобождения города от оккупации в 1943 г. Новый вокзал, проектирование которого велось в рамках закрытого конкурса, должен был стать памятником героям битвы на Курской дуге – одного из самых важных и кровопролитных сражений Великой Отечественной войны. Автор принятого к реализации варианта Игорь Георгиевич Явейн был твердым последователем принципов конструктивизма. Его конкурсный проект Курского вокзала в Москве 1932 г., как упоминалось выше, был наиболее смелым по замыслу и внешне эффектным. В эпоху возвращения к консервативно интерпретированным классическим идеалам, больше соответствовавшим идеологическим задачам власти, чем авангардные искания 1920-х гг., И.Г. Явейну с трудом удавалось достичь компромисса между собственными представлениями о качественной архитектуре и государственным заказом. Транспортное строительство было призванием И.Г. Явейна. Созданные им многочисленные проекты вокзалов не только художественно выразительны, но и уникальны по своим функциональным характеристикам, а его теоретические идеи в этой области архитектурного творчества сохраняют актуальность до настоящего времени. Железнодорожный вокзал в Курске представляет собой интереснейший пример совмещения конструктивистского подхода к проектированию и образного решения, приемлемого с точки зрения власти.

Для воплощения идеи вокзала-памятника архитектор избрал форму триумфальной арки, но будучи противником «копирования отживших архитектурных стилей», применил ее не как декоративный мотив, а в качестве

⁴⁶³ ГАОО. Ф. Р-2577. Оп. 1. Д. 8. Л. 46-47.

композиционной основы строения. «Центральный объем здания, приближающийся по форме к кубу, трактован в виде грандиозной триумфальной арки», – писал И.Г. Явейн в пояснительной записке к проекту⁴⁶⁴. Углы боковых пониженных крыльев сооружения, вытянутого вдоль путей, решены в виде лоджий с арками меньшего масштаба – они служат для выхода прибывающих пассажиров (в левой части здания) и прохода пассажиров пригородного сообщения (в правой части здания) (илл. 194).

Внутреннее пространство первого этажа разделено на пять частей: центральный и два боковых вестибюля занимают всю ширину здания и соединяются между собой просторными сводчатыми галереями, по сторонам от которых расположены три зала ожидания и ресторан. Эти помещения отделены от галерей стенами с огромными остекленными проемами, благодаря чему возникает впечатление единого пространства, при сохранении необходимой с утилитарной точки зрения изоляции пассажирских зон разного назначения (илл. 195-197). По широким лестницам из галерей можно спуститься в цокольный этаж к нижнему распределительному залу, связывающему подземный переход на платформы, сервисные и служебные помещения (камера хранения багажа, кинозал и проч.). Архитектурный прообраз угадывается как во внешнем облике, так и в интерьере здания – главный вестибюль вокзала решен в виде «четырёхсторонней триумфальной арки, один портал которой ведет в город, другой – на первую платформу, а два остальных – на лестницы, ведущие в пассажирский тоннель, соединяющий здание с промежуточными платформами»⁴⁶⁵ (илл. 198, 199). Идеально симметричная пространственно-композиционная структура сооружения легко прочитывается и способствует уверенной ориентации пассажиров, круглый световой проем в центре здания, пронизывающий все его уровни, придает ему храмовую величественность и позволяет почувствовать вокзал как единый

⁴⁶⁴ Архитектор Игорь Явейн: полный каталог проектов. 1923-1980 / [автор-составитель, автор текстов и аннотаций: Олег Явейн]. – Екатеринбург: TATLIN, 2020. – С. 225.

⁴⁶⁵ Там же. – С. 225.

безупречно действующий организм. К сожалению, в настоящее время предусмотренный автором световой фонарь над главным вестибюлем заглушен (илл. 200, 201).

Оформление фасадов вокзала в Курске построено на контрасте гладкой кирпичной кладки стен и белокаменных рельефных деталей. Мощная арка-портал главного входа, подчеркнутая брутальным рустованным обрамлением, по замыслу автора выступает аллегорией Курской дуги. Но нельзя забывать и о том, что большое арочное окно с витражным остеклением на главном фасаде являлось одним из «родовых» признаков вокзального здания в европейской архитектуре с середины XIX в. Завершать образ сооружения должны были тщательно вписанные в композицию фасада рельефные группы. К большому сожалению архитектора, на этапе реализации проекта были допущены изменения в декоративном убранстве: под давлением экономических обстоятельств кирпичную облицовку заменили штукатуркой, а натуральный белый камень лепной имитацией. Кроме того, в соответствии со вкусами эпохи здание было украшено круглыми скульптурами, которые архитектор, по воспоминаниям близких, называл «фигурками людей, гуляющих по карнизу» и характеризовал, как «антихудожественные»⁴⁶⁶ (илл. 202).

При кажущейся условности компактной и строго симметричной планировки вокзала в Курске, И.Г. Явейн идеально решил задачу грамотной организации пассажиропотоков, что, как уже неоднократно подчеркивалось, является важнейшим функциональным требованием к пассажирским зданиям. И конкурсная комиссия, и авторы вышедших после открытия вокзала публикаций в профессиональных периодических изданиях отмечали своеобразие и новизну планировочного решения⁴⁶⁷. И.Г. Явейн тщательно продумывал и графически фиксировал направления перемещения людей и грузов по территории пассажирской станции. Композиция интерьера

⁴⁶⁶ Там же. – С. 226.

⁴⁶⁷ Там же. – С. 224; Колесников, С. О творческих итогах работ архитекторов РСФСР за 1952 год. // Советская архитектура. – 1953. – № 9. – С. 6.

продумывалась таким образом, чтобы обеспечить быструю ориентацию пассажиров в здании. Комплект проектных материалов вокзала, представленный на соискание Сталинской премии, содержит многочисленные схемы: организации движения на привокзальной площади; организации пассажирских потоков на вокзале; организации перевозки багажа с полным разделением пассажирских и багажных потоков на вокзале и платформах. Именно опора в поиске архитектурного решения на динамические закономерности перемещения людей и грузов в здании и вокруг него является важнейшей особенностью творческого метода И.Г. Явейна, благодаря которой за его проектами закрепилось наименование «архитектура потоков».

Комплексный проект застройки пассажирской станции, помимо возведения здания вокзала, включал также сооружение 11 каменных строений (павильоны у спусков в тоннель и буфеты на промежуточных платформах, здания СЦБ, почты, кубовой, перронный санитарный узел), а также множество малых архитектурных форм и элементов благоустройства (илл. 203). Привокзальная площадь была осмыслена И.Г. Явейном не только с точки зрения организации движения, но и в качестве архитектурного ансамбля, однако ее проектирование в полном объеме ему поручено не было, целостный законченный архитектурный ансамбль перед пассажирским зданием в итоге не сложился (илл. 204, 205).

Несмотря на отклонения от первоначального авторского замысла вокзал в Курске был высоко оценен профессиональным сообществом и занял второе место в творческом конкурсе на лучшие жилые и гражданские здания, выстроенные в 1952 году в городах и поселках РСФСР, а также номинирован на Сталинскую премию, которая не была вручена в связи со смертью ее учредителя⁴⁶⁸. Широкая публика приняла новый монументальный и нарядный вокзал восторженно.

⁴⁶⁸ Колесников, С. О творческих итогах работ архитекторов РСФСР за 1952 год. // Советская архитектура. – 1953. – № 9. – С. 10-11.

В настоящее время здание является объектом культурного наследия регионального значения. На территории станции сохранился и используется в качестве административного здания фрагмент первого Курского вокзала И.Ф. Тибо-Бриньоля (илл. 206).

Наряду с вокзалом в Курске И.Г. Явейн спроектировал типовые пассажирские здания различной вместимости для станций Московско-Курской железной дороги, разрушенных и пострадавших во время военных действий. Он разделял представления о необходимости архитектурного единства построек по линии, сложившиеся в дореволюционную эпоху, но вышел на совершенно иной уровень теоретического осмысления проблемы формирования железнодорожного ансамбля. Для Московско-Курской дороги им были созданы проекты станций на 50 и 100 человек, а также гармоничный и целостный по объемно-планировочному решению вокзал на 400 человек для узловой станции Горбачево (илл. 207).

В диссертации на соискание ученой степени доктора архитектуры И.Г. Явейн сформулировал принцип конструирования художественного образа для зданий разного масштаба: «Какой-либо фрагмент здания, решение входа, навеса, обработка портала, проемов и т.п., будучи решены в небольших зданиях сдержанно и лаконично, могут получить по мере увеличения размеров и значения сооружений все более выразительную прорисовку и более сложную композицию, находя наиболее полное развитие в ведущем здании дороги, чаще всего в наиболее крупном вокзале. В новых зданиях Московско-Курской дороги такими обобщающими элементами являются входные порталы и арки». При этом павильоны на платформах Курской станции имеют общие элементы с типовыми пассажирскими зданиями малых станций на 50 и 100 человек, а здания крупных вокзалов в Курске и Горбачево перекликаются между собой⁴⁶⁹.

⁴⁶⁹ Архитектор Игорь Явейн: полный каталог проектов. 1923-1980 / [автор-составитель, автор текстов и аннотаций: Олег Явейн]. – Екатеринбург: TATLIN, 2020. – С. 212.

Важную роль в формировании художественного образа построек магистрали играло колористическое решение. В сооружениях Московско-Курской дороги И.Г. Явейн использовал прием, имевший прочные корни в древнерусской архитектурной традиции: контраст темно-красного фона стен и белых декоративных деталей. Впоследствии, даже в тех случаях, когда сами постройки сохранялись в первоначальном виде, предусмотренные проектом цвета фасадов зачастую не воспроизводилось. Так, в наши дни типовые постройки Московско-Курской линии окрашены в разные, случайно выбранные оттенки. На круглом столе, посвященном сохранению архитектурного наследия железных дорог, автору данного исследования довелось услышать в докладе Н.И. Явейна, сына И.Г. Явейна, также практикующего архитектора, что даже поддержание авторского колористического решения вокзала в Курске требует больших усилий со стороны наследников.

Типовые вокзалы И.Г. Явейна построены на участке между Курском и Тулой. На станциях Лазарево, Выползово, Казначеевка, Оптуха, Куракино, Малоархангельск, Золотухино, Возы, Свобода – вместимостью 50 человек (илл. 208, 209), на станциях Чернь и Глазуновка – вместимостью 100 человек (илл. 210, 211). Применялись данные проекты и на других железных дорогах СССР.

Пассажирское здание островного типа на узловой станции Горбачево, лаконичное и изящное, выполнено по индивидуальному проекту. Как и вокзал в Курске, оно симметрично относительно продольной и поперечной осей (илл. 212). Скругленные торцы и арочные окна постройки вызывают в памяти вокзалы I и II класса магистрали Санкт-Петербург – Москва, но образ станции Горбачево более ярок и выразителен. Центральная часть здания, соответствующая объему главного вестибюля, акцентирована простым прямоугольным аттиком и тремя высокими арочными проемами. Близко расположенные арочные окна аналогичного размера прорезают стены полуовальных павильонов в торцах сооружения – зала ожидания и ресторана.

Площадь остекления в них настолько велика, что возникает эффект слияния внутреннего и внешнего пространства. Занимающие всю высоту здания залы, предназначенные для пребывания пассажиров, соединены между собой коридорами, по сторонам от которых в два уровня скомпонованы служебные помещения с относительно небольшими прямоугольными окнами. Сочетание в композиции фасада больших арочных и малых прямоугольных оконных и дверных проемов И.Г. Явейн считал характерной чертой вокзальных зданий, обусловленной их функциональными особенностями. Интерьер вокзала в Горбачеве наполнен светом и легок, в основе минималистичного декора – орнаментальные построения ясных пропорций из простых геометрических элементов. Благодаря тому, что сегодня пассажиропоток на станции чрезвычайно мал, художественный образ вокзала не замутнен разного рода «визуальным мусором»: хаотично расположенными киосками, броскими вывесками и прочими случайными элементами вокзального быта, оскверняющими облик большинства пассажирских зданий в России (илл. 213, 214).

На станции Поньри был построен вокзал-мемориал по индивидуальному проекту архитектора Михаила Абрамовича Готлиба. Здесь велись ожесточенные бои, и пассажирское здание, крупнейшее в населенном пункте и его окрестностях, многократно переходило из рук в руки. Сооружение, очевидно, повторяет планировочную структуру первоначального вокзала II класса, и, вероятно, проектировалось с учетом сохранения уцелевших элементов старой постройки. Полностью обновлен центральный объем здания, решенный в монументальных ампирных формах, в этой же стилистике выдержан скульптурный декор – рельефные композиции из воинских атрибутов (илл. 215, 216). В интерьере главным акцентом стал широкий живописный фриз в красно-белых тонах, запечатлевший эпизоды Курской битвы (илл. 217). Как и в XIX столетии, вокзал в Поньрях остается самым значимым архитектурным объектом небольшого, отдаленного от

экономических и культурных центров поселка, и по своим масштабам существенно превышает потребности пассажирского движения.

Вокзал в Туле не был разрушен, так как город не находился в оккупации, однако в послевоенный период здание реконструировали под руководством главного архитектора города Константина Ивановича Гурьева. Со стороны площади к вокзалу был пристроен мощный шестиколонный портик, фасадный декор насытили государственной и военной символикой, в интерьере зала ожидания, пристроенного в 1913 г., появились росписи на тему мирного труда и отдыха советских людей, однако первоначальная объемно-планировочная структура вокзала хорошо прочитывается (илл. 218-221; см. также илл. 19, 25, 26). Здание является объектом культурного наследия регионального значения.

В 2021 г. был рассмотрен вопрос о целесообразности включения в реестр объектов культурного наследия паровозных мастерских Московско-Курской железной дороги 1866–1870 гг., по данному сооружению было получено отрицательное заключение эксперта, в связи с утратой исторической объемно-пространственной и планировочной структуры в ходе многочисленных реконструкций⁴⁷⁰.

В Серпухове и Скуратове сохранились первоначальные каменные пассажирские здания II класса. В интерьер Серпуховского вокзала привнесены элементы декора в духе «сталинского ампира», хотя и в более скромных масштабах по сравнению с Тульским, выполнена облицовка натуральным камнем стен и опор до уровня пят арок. Внешний вид здания близок к оригинальному, более того, применение современных материалов позволило преодолеть существовавшую в XIX в. проблему со штукатуркой и окраской стен по некачественному местному кирпичу, поэтому фасады оштукатурены и окрашены, как и предполагалось проектом М.Г. Арнольда,

⁴⁷⁰ Акт государственной историко-культурной экспертизы выявленного объекта культурного наследия от 31.03.2021 г. «Паровозные мастерские, 1866-1870 гг.: мастерские». [Электронный ресурс]. URL: <https://okn.tularegion.ru/upload/iblock/c60/c609d835592bb0a9d3032b11cd13f4c6.pdf> (дата обращения 04.02.2021.).

однако, по непонятной причине – в два цвета (илл. 222-225; см. также илл. 18, 28).

Согласно последнему акту историко-культурной экспертизы, которая проводилась в связи с проектированием «архитектурно-художественного освещения» здания, вокзал в Серпухове на 95% сохранил свои архитектурные черты как внешне, так и в интерьерах. За время эксплуатации были демонтированы навес над пассажирской платформой и балюстрада над карнизом в центральной части постройки⁴⁷¹ [Акт Экспертизы, 2019]. Несмотря на наличие охранного статуса и продвижение вокзала как одного из важных объектов туристического показа в Серпухове, возникает впечатление, что для собственника он является скорее обременением, чем предметом гордости. Здание, относительно недавно (в 2018 г.) пережившее ремонт, страдает от обильных протечек и поражает бытовой неухоженностью.

На Скуратовской станции сохранилось не только пассажирское здание II класса в хорошем состоянии, но и некоторые строения первоначального станционного комплекса, позволяющие составить представление о качестве его застройки и размерах. Станция Скуратово утратила значение после отказа от паровой тяги на железных дорогах, здание вокзала выполняет свою функцию, но для обслуживания пассажиров используется только центральный вестибюль. Часть помещений (соответствующая залам ожидания III класса) занята постоянно действующей экспозицией, посвященной истории поселка Скуратово и Московско-Курской железной дороги (илл. 226-228; см. также илл. 27).

В непосредственной близости от вокзала находится здание амбулатории,

⁴⁷¹ Акт государственной историко-культурной экспертизы проектной документации по установке устройства архитектурно-художественного освещения на фасаде здания в рамках реализации проекта «Светлый город» в части мер по обеспечению сохранности объекта культурного наследия регионального значения «Здание вокзала, кон. XIX в.» Московская область, г. Серпухов, ул. Привокзальная, д. 1. [Электронный ресурс]. URL: <https://gukn.mosreg.ru/dokumenty/gosudarstvennaya-ohrana-obektov-kulturnogo-na-istorikokulturnaya-ekspertiza/29-11-2019-15-17-43-akt-gosudarstvennoy-istoriko-kulturnoy-ekspertizu> (дата обращения 04.02.2021).

построенное по проекту П.А. Дриттенпрейса в 1889 г., о проекте которого подробно говорилось в предшествующем разделе исследования (илл. 118, 119), а также деревянное временное пассажирское здание, использовавшееся с 1866 по 1870 гг. (илл. 229). Такие временные постройки существовали на всех станциях Московско-Курской дороги, где были предусмотрены каменные вокзалы. Ни на одной из станций эти масштабные сооружения не были завершены к моменту открытия движения, поэтому для обслуживания пассажиров использовались переоборудованные соответствующим образом типовые здания рабочих казарм. Впоследствии они подвергались перепланировке и применялись по прямому назначению. В настоящее время строение не используется, но поддерживается в достойном состоянии, снабжено информационной табличкой.

В отдалении от привокзальной площади сохранился фрагмент двухэтажных железнодорожных мастерских, которые когда-то примыкали к веерному депо, ныне не существующему (илл. 230), а среди жилой застройки поселка возвышается водоемное здание, построенное в начале XX столетия. В 2003 г. нижний, каменный объем этого утилитарного сооружения в память о жертвах Кукуевской катастрофы 1882 г. (крушение поезда из-за размытой ливнем насыпи) был превращен в часовню, освященную в честь праздника Воздвижения Креста Господня (илл. 231).

Постройки станции Скуратово не входят в число объектов культурного наследия, поддержание их существования и реставрация в полной мере зависят от доброй воли руководителей Тульского отделения Московской железной дороги и местной администрации.

Не имеют ни малейшей надежды на сохранение единичные уцелевшие до наших дней первоначальные постройки малых станций Московско-Курской железной дороги. В районе платформы Приокская (до 1964 г. – полустанция Свинская) еще можно увидеть каменный остов нижнего яруса водонапорной башни, возведенной по проекту 1864 г., (илл. 232; см. также илл. 44, 45, 64) и типовое для первого и второго отделений дороги деревянное

здание полустанции, которое используется для жилья (илл. 233; см. также илл. 42, 45), а также каменный дом для служащих 1889 г. (илл. 234; см. также илл. 115). У остановочного пункта Думчино в жилье преобразовано пассажирское здание полустанции второго типа, который применялся в третьем, четвертом и пятом отделении дороги (илл. 235; см. также илл. 44). Состояние всех упомянутых деревянных строений сходно: практически полностью утрачены оригинальные элементы декора, имеются поздние пристройки. Насколько стремительно происходит деградация этих объектов можно судить, сопоставив современную фотофиксацию деревянного, с заколоченными окнами пассажирского здания IV класса на станции Отрада с фотографиями, размещенным в сети Интернет: еще в 1990-е гг. вокзал находился в состоянии, близком к первоначальному (илл. 236-239; см. также илл. 15-17).

Особый вариант использования территории железнодорожных станций – превращение их в музейно-выставочные комплексы. Случаев полного перепрофилирования вокзалов на Московско-Курской дороге нет, но многие из них выполняют, наряду с основной, просветительские и рекреационные функции, возвращая исторически присущую им роль социокультурных центров поселений. Один из примеров такого рода – станция Плавск (бывшая Сергиево) уже описан в предыдущем разделе исследования. Выделены помещения для музейных экспозиций на станциях Чернь и Скуратово.

Образцом профессиональной музеефикации является реконструкция зданий и сооружений полустанции Козлова Засека (в 1918–2001 гг. – Ясная поляна), которой пользовался Л.Н. Толстой, члены его семьи и гости. Этот проект ориентирован на ознакомление публики с различными аспектами жизни железнодорожной станции. Станционный комплекс воссоздан на начало XX в., когда он был уже более развитым и комфортабельным по сравнению с ранним периодом функционирования магистрали. В 2001 г. по инициативе руководства Московской железной дороги были воспроизведены пассажирское здание, для использования по прямому назначению и в качестве выставочного пространства, буфет, ледник, колодец, туалет, деревянная

платформа (илл. 240-244). Расположение некоторых объектов не вполне соответствует принятым на линии схемам планировки полустанций, но общее представление об их устройстве, организации деятельности и бытовых условиях у посетителей этого комплекса, безусловно, может быть сформировано. Музейно-вокзальный комплекс «Козлова Засека» является филиалом Государственного мемориального и природного заповедника «Музей-усадьба Л.Н. Толстого «Ясная поляна». Рядом со станцией можно увидеть сохранившиеся деревянные жилые дома 1889–1890 гг. и уцелевшие при них служебные постройки (сарай) (илл. 245, 246; см. также илл. 113, 114).

Еще один филиал Музея-усадьбы Л.Н. Толстого «Ясная поляна» действует на станции Щекино (до 1904 г. – Ясенки). Здесь установлен двухосный пассажирский вагон конца XIX – начала XX вв., позволяющий составить представление об условиях путешествия разными классами во времена Л.Н. Толстого. В величественном послевоенном здании вокзала проводятся временные выставки и театральные спектакли, а также церемонии бракосочетания⁴⁷² (илл. 247-249).

На станции Ясногорск (до 1965 г. – Лаптево) рядом с маловыразительным зданием действующего вокзала середины XX в. в 2014 г. по инициативе работников Московской железной дороги был открыт историко-культурный комплекс, посвященный 150-летию начала строительства железной дороги Москва-Орел (напомним, решение продлить линию до Курска было принято годом позже – в 1865). В небольшом деревянном здании, похожем на станционные постройки XIX в., показаны предметы железнодорожного быта и макет станции, а на улице перед ним установлен макет паровоза Черепановых и представлены подлинные образцы рельсов, использовавшихся при строительстве Московско-Курской магистрали. В операционном зале вокзала поставлен бюст П.П. Мельникова, а стены украшены рельефными панно, призванными поведать об историко-

⁴⁷² Официальный сайт Музей-усадьба Л.Н. Толстого «Ясная поляна» [Электронный ресурс] // URL: <https://ypmuseum.ru/filials/> (дата обращения 27.09.2021).

культурном значении железных дорог и станции Лаптево (илл. 250-252).

Помимо вышеупомянутых вокзалов станций Щекино и Ясногорск на Московско-Курской линии имеется ряд сооружений советской эпохи, атрибуция которых затруднена. В частности, в рамках данного исследования не удалось установить авторство и точное время создания каменных пассажирских зданий на станциях Бастыево, Еропкино. Это свидетельствует о том, что и в советский период, и даже в новейшее время, роль архитектора на железной дороге по сравнению с XIX столетием не стала более значимой. Даже в тех случаях, когда проектирование вокзалов вели мастера первого ряда они испытывали существенное давление со стороны заказчика, обусловленное не только экономическими причинами, но отчасти и равнодушием к художественным и эстетическим вопросам. Прямым подтверждением существующей проблемы выступает принятый на современных железных дорогах подход к освещению истории железнодорожного дела. Не оспаривая важности предпринятых на станциях Московско-Курской линии начинаний по популяризации истории железных дорог, хочется подчеркнуть, что местные власти и представители РЖД в большинстве случаев не склонны уделять внимание спасению и реставрации подлинных архитектурных элементов железнодорожной инфраструктуры, а функция сохранения памяти парадоксальным образом реализуется через создание «новодельных» объектов.

Выразительным примером подхода ныне действующего руководства Российских железных дорог к поддержанию станционных зданий является реконструкция в 2018 г. вокзала станции Бастыево, ближайшей к имению И.С. Тургенева Спасское-Лутовиново. Это мероприятие было приурочено к празднованию 200-летия со дня рождения писателя, широко и позитивно освещалось в профессиональных и региональных СМИ. Губернатор Орловской области В.В. Потомский назвал намеченные перемены

«преображением»⁴⁷³. О качестве произошедших трансформаций красноречиво свидетельствуют фотографии вокзала до и после проведения работ (илл. 253, 254). Вмешательства в структуру сооружения не произошло, здание законсервировали и выполнили косметический ремонт фасадов. Возрождение его в качестве вокзала и включение в число объектов туристического показа было признано экономически нецелесообразным. Произведенные изменения, при внимательном рассмотрении, незначительны: деревянное заполнение арочного дверного проема с резьбой и частичным остеклением заменено на металлическую антивандальную дверь, установлены стеклопакеты в пластиковых рамах, стены окрашены в корпоративный серый цвет ОАО РЖД. Поразительным образом эти нехитрые мероприятия превратили по усадебному уютный, интересно вписанный в ландшафт пассажирский дом в безликое унылое строение, необходимость дальнейшего сохранения которого, вероятнее всего, вызовет сомнение как у обывателей, так и у железнодорожных функционеров.

Современные постройки, возводимые на линии, носят утилитарный характер и не имеют архитектурных достоинств, целенаправленной систематической деятельности, направленной на сохранение подлинных архитектурных и инженерных объектов не ведется.

По результатам натурного осмотра Московско-Курской железной дороги можно сделать вывод, что в настоящее время здания и сооружения линии в целостный архитектурный ансамбль не складываются. На очередном витке развития магистрали, когда назревала необходимость в повышении эффективности дорожной инфраструктуры, архитекторы, опираясь на актуальную строительную практику и художественные вкусы, формировали новый протяженный стилистически своеобразный комплекс из необходимых в конкретный момент времени сооружений. Образные решения соотносились

⁴⁷³ Орловские власти договорились с РЖД о реконструкции железнодорожной станции Бастыево. [Электронный ресурс] // URL: <https://www.infoorel.ru/news/orlovskie-vlasti-dogovorilis-s-rzhd-o-rekonstrukcii-zheleznodorozhnoy-stancii-bastyevo.html> (дата обращения 27.09.2021).

с обликом существующих строений, но прямого уподобления не допускалось. Кроме того, на наиболее значимых станциях по мере необходимости возводились пассажирские здания по индивидуальным проектам, выбор которых определялся, как правило, пожеланиями заказчика или местными условиями.

Таким образом, с течением времени комплекс архитектурных сооружений магистрали превратился в конгломерат разновременных наслоений, хотя и находящихся в диалоге между собой, но уже не имеющих важнейших ансамблевых признаков – гармоничного взаимодействия элементов и целостности эстетического восприятия.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Железные дороги – совершенно новый для XIX в. вид транспорта. Эксплуатация его требовала создания многообразной и сложной инфраструктуры для размещения и ремонта подвижного состава, хранения запасов топлива и воды, обслуживания пассажиров, организации грузооборота и пребывания железнодорожных служащих, которые в XIX в. на станциях не только работали, но и постоянно проживали. Инженерам и архитекторам необходимо было разработать и планомерно их совершенствовать ранее не существовавшие типы зданий и сооружений, одновременно функциональные и эстетически выразительные. Художественному оформлению железнодорожных сооружений в России придавалось большое значение, поскольку они выполняли как утилитарные, так и представительские задачи. Стремительная территориальная экспансия железных дорог обеспечивала широкое распространение инженерно-технических достижений и эстетических установок, лежавших в основе создания железнодорожных архитектурных ансамблей.

Обязательный набор построек определенной типологии для каждой станции был обусловлен ее классом в соответствии с характером выполняемых на ней операций. Традиция осмысления зданий и сооружений железной дороги как единого архитектурного ансамбля большой протяженности была заложена при строительстве первых отечественных магистралей и в дальнейшем последовательно развивалась.

В силу значительного влияния разнообразных факторов, не имеющих непосредственного отношения к эволюции художественных вкусов, – особенностей ландшафта, инженерно-технических требований, экономических ограничений, социально-бытовых условий функционирования рельсового транспорта – полагаться в изучении архитектуры железных дорог исключительно на методы формально-стилистического анализа невозможно. Внимательное рассмотрение хода проектирования и реализации всего комплекса железнодорожных объектов, в отличие от описания отдельных

законченных построек, позволяет выявить специфику «архитектурного процесса» на железной дороге и создать, таким образом, надежную основу для дальнейшего развития этого направления архитектурной истории.

Московско-Курская железная дорога создавалась на раннем этапе развития железнодорожного дела в России. Детали формирования инфраструктуры этой линии особенно интересны в свете того, что в это время еще продолжалось формирование типологии сооружений, определялся их количественный и качественный состав для станций разных классов, вырабатывались оптимальные принципы планировки станционных территорий.

Несмотря на то, что к моменту начала строительства магистрали, рельсовый транспорт на паровой тяге развивался в России уже тридцать лет, отработанных и экономичных, безусловно приемлемых, проектов железнодорожных сооружений еще не существовало, также, как и четко выработанного теоретического подхода к этой проблеме, который бы позволил формировать техническое задание. Инженеры-путейцы на раннем этапе развития железнодорожного дела были универсально подготовлены и имели довольно точное представление об эксплуатации дороги. Их обучение включало даже обязательную паровозную практику⁴⁷⁴. Исходя из планируемых показателей эксплуатации, основываясь на данных трассировки, собственном опыте и знаниях, инженеры – руководители строительных отделений производили все необходимые расчеты для определения расположения путей и зданий на станциях, количество и параметры технических сооружений. Архитектор таким же образом создавал типовые проекты пассажирских и жилых зданий дороги. В ходе этих поисков решающее значение имело мнение инженерно-технических специалистов: проекты зданий и сооружений рассматривались поэтапно начальником работ, департаментом железных дорог и министром путей сообщения. Важно, что

⁴⁷⁴ Вульф, А.Б. Указ. соч. – С. 63.

ссылок на иностранный опыт в материалах, связанных со строительством Московско-Курской магистрали, не встречается, хотя принимавшие участие в ее проектировании специалисты, без сомнения, были с ним знакомы.

Статус государственной магистрали позволял руководителям строительства Московско-Курской дороги через департамент железных дорог обращаться в любые государственные и частные организации с запросами по поводу эффективности тех или иных проектных решений, материалов, технологий или инженерного оборудования, если они где-то уже были применены, или для получения экспертных мнений по поводу ранее неопробованных. Фактически при устройстве Московско-Курской линии были, в результате анализа имеющегося опыта и многоэтапного усовершенствования проектных решений, выработаны типы зданий и сооружений, которые затем вошли в России в широкую практику. Так, в издании 1896 г. «Очерк сети русских железных дорог, ее устройства, содержания и деятельности по 1892 г.», подготовленном к заседанию Международного железнодорожного конгресса в Санкт-Петербурге, о пассажирских зданиях русских железных дорог сказано: «В общем они представляют собой повторение или заграничных типов, или типа Московско-Курской железной дороги, при избрании которого русские инженеры пожелали быть более самостоятельными»⁴⁷⁵. Проблема использования зарубежных образцов в отечественной железнодорожной архитектуре требует отдельного масштабного исследования.

В стилистическом отношении железнодорожные объекты периода 1860-1880-х гг. отвечали популярным на момент строительства архитектурным тенденциям и отражали субъективные предпочтения заказчиков без какой бы то ни было привязки к направлению магистрали. Постройки Московско-Курской железной дороги являются характерным примером такого рода.

⁴⁷⁵ Очерк сети русских железных дорог, ее устройства, содержания и деятельности по 1892 год составленный и изданный, по поручению Русского отдела Постоянной комиссии международных железнодорожных конгрессов, VIII отделом Имп. Русского технического общества: в 2 т. с альбомом чертежей. – СПб.: Тип. Бр. Пантелеевых, 1896. – VI, с. 7.

Никаких комментариев по поводу предпочтительного художественно-образного решения сооружений линии в архивных документах не встречается, в то же время эстетическая выразительность пассажирских зданий как будто априори подразумевалась, не нуждаясь в декларациях и обсуждении. Архитектор на дороге находился в подчиненном положении относительно инженеров-техников и должен был обеспечить высокий художественный уровень сооружений при безусловной их функциональности. Случалось, что проекты фасадов пассажирских зданий неоднократно возвращались на доработку, даже тогда, когда планировки их были уже утверждены.

Анализ формирования и развития комплекса сооружений Московско-Курской магистрали приводит к заключению, что понятие архитектурного ансамбля применительно к железнодорожной линии имеет выраженные специфические черты. Целостность восприятия в сочетании с целесообразностью имели большее значение, чем стилистическое единообразие, объекты инфраструктуры, выполненные по функциональным и экономическим соображениям в разном материале, отличались и образным строем. На протяжении пятисот верст параллельно реализовались три стилистические линии: монументальные пассажирские здания на станциях I и II классов, оштукатуренные с развитым лепным декором, решенные в формах эклектики; производственные сооружения (депо, мастерские, водоемные и водоподъемные здания) из кирпича с лаконичными украшениями в духе позднего классицизма и многочисленные деревянные постройки (вокзалы на станциях III и IV классов, жилые дома, казармы, будки) ассиметричной свободной планировки, богато украшенные пропиленной резьбой, соответствующие национальному направлению в русской архитектуре. Аналогичный подход характерен для большинства отечественных железных дорог, строившихся во второй половине XIX столетия.

Важно подчеркнуть, что определяющую роль в восприятии железнодорожного ансамбля играют не наиболее масштабные и выразительные постройки, а малые объекты инфраструктуры, число которых

и, следовательно, частота попадания в поле зрения зрителя-путешественника были намного выше в сравнении с более крупными и сложными сооружениями. Вокзалы значимых станций могли как на этапе строительства магистрали, так и в период дальнейших преобразований выбиваться из общего визуального ряда, поскольку дополнительная репрезентативная функция имела значительное влияние при составлении их проектов так же, как и предпочтения заказчиков.

После формирования ансамбля дороги на единых формально-стилистических основаниях происходила его трансформация под влиянием требований развития движения. Воспроизводить типовые постройки более раннего образца было не принято, но новые сооружения, необходимость в которых возникала при очередной реконструкции дороги, выдерживались в единой стилистике и по возможности деликатно интегрировались в сложившиеся комплексы станций. Архитектор был постоянной штатной единицей на железной дороге на протяжении всего периода эксплуатации.

Разделение функций архитектора и инженерных специалистов как на этапе устройства магистрали, так и в дальнейшем, было четко определено, в отдельных случаях составлялись специальные документы, фиксирующие распределение обязанностей и порядок взаимодействия. Такой подход вошел впоследствии и в общую архитектурную практику, но именно железная дорога – новый, исключительно сложный в техническом отношении и, в то же время связанный с постоянным пребыванием и проживанием большого количества людей тип сооружения – стала местом, где этот подход впервые отчетливо проявился. Несмотря на тесное взаимодействие с инженерами-путейцами в процессе работы, архитекторы оставались за пределами профессиональной корпорации железнодорожников. Это обстоятельство обуславливает сложность изучения транспортной архитектуры: имена зодчих, выполнявших проекты железнодорожных сооружений, за редчайшим исключением не известны, хотя это могли быть крупные мастера, востребованные и признанные в своих регионах и даже в столицах. В данном исследовании на

основании анализа архивных документов установлено и подробно описано участие в создании архитектурных сооружений Московско-Курской железной дороги М.Г. Арнольда, И.Ф. Тибо-Бриньоля, И.П. Ропета, П.А. Дриттенпрейса, Н.И. Орлова, В.И. Чагина и введены в научный оборот авторские проектные материалы.

Главенство инженерно-технических и экономических задач в сочетании с мощной и замкнутой корпоративной культурой сформировали в среде железнодорожников своеобразный подход к сохранению исторической памяти: из нее исключен важнейший участник процесса проектирования – архитектор, в профессиональном сообществе не воспитано понимание ценности подлинного архитектурного произведения. Потребность в сохранении памяти о достижениях отрасли реализуется через создание современных или новоделных мемориальных и просветительских объектов, в то время как оригинальные, хранящие истинную историю архитектуры и инженерно-технической мысли сооружения стремительно, нередко умышленно, разрушаются. Изучение, основанное на принципах научной методологии, и активная просветительская деятельность – единственный способ сберечь хотя бы частицы уникального по сочетанию функциональных и художественных характеристик наследия российских железных дорог, без которого представление об отечественной архитектуре XIX столетия не может быть полным.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ**Неопубликованные источники**

1. ГАОО. Ф. 1831. Оп. 2. Д. 200.
2. ГАОО. Ф. Р-2577. Оп. 1. Д. 8.
3. РГАЛИ. Ф. 964. Оп. 3. Ед. хр. 23-24
4. РГАЛИ. Ф. 964. Оп. 3. Ед. хр. 88.
5. РГАЛИ. Ф. 2011. Оп. 1. Ед. хр. 85.
6. РГАЛИ. Ф. 2011. Оп. 1. Ед. хр. 86.
7. РГИА. Ф. 219. Оп. 1. Д. 341.
8. РГИА. Ф. 219. Оп. 1. Д. 2849.
9. РГИА. Ф. 219. Оп. 1. Д. 5960.
10. РГИА. Ф. 219. Оп. 1. Д. 5961.
11. РГИА. Ф. 219. Оп. 1. Д. 5962.
12. РГИА. Ф. 219. Оп. 1. Д. 5963.
13. РГИА. Ф. 219. Оп. 1. Д. 5967.
14. РГИА. Ф. 219. Оп. 1. Д. 5988.
15. РГИА. Ф. 219. Оп. 1. Д. 6012.
16. РГИА. Ф. 219. Оп. 1. Д. 6013.
17. РГИА. Ф. 219. Оп. 1. Д. 6019.
18. РГИА. Ф. 219. Оп. 1. Д. 6073.
19. РГИА. Ф. 219. Оп. 1. Д. 6173.
20. РГИА. Ф. 219. Оп. 1. Д. 7265.
21. РГИА. Ф. 219. Оп. 1. Д. 7312.
22. РГИА. Ф. 219. Оп. 1. Д. 7313.
23. РГИА. Ф. 219. Оп. 1. Д. 7575.
24. РГИА. Ф. 219. Оп. 1. Д. 10645.
25. РГИА. Ф. 219. Оп. 1. Д. 10720.
26. РГИА. Ф. 219. Оп. 1. Д. 20834.
27. РГИА. Ф. 219. Оп. 1. Д. 20904.
28. РГИА. Ф. 249. Оп. 1. Д. 80.

29. РГИА. Ф. 350. Оп. 29. Д. 1.
30. РГИА. Ф. 350. Оп. 29. Д. 36.
31. РГИА. Ф. 350. Оп. 29. Д. 55.
32. РГИА. Ф. 350. Оп. 29. Д. 58.
33. РГИА. Ф. 350. Оп. 29. Д. 66.
34. РГИА. Ф. 350. Оп. 29. Д. 68.
35. РГИА. Ф. 350. Оп. 29. Д. 70.
36. РГИА. Ф. 350. Оп. 29. Д. 72.
37. РГИА. Ф. 350. Оп. 29. Д. 103.
38. РГИА. Ф. 350. Оп. 29. Д. 104.
39. РГИА. Ф. 350. Оп. 29. Д. 105.
40. РГИА. Ф. 350. Оп. 29. Д. 108.
41. РГИА. Ф. 350. Оп. 29. Д. 109.
42. РГИА. Ф. 350. Оп. 29. Д. 110.
43. РГИА. Ф. 350. Оп. 29. Д. 111.
44. РГИА. Ф. 350. Оп. 29. Д. 113.
45. РГИА. Ф. 350. Оп. 29. Д. 114.
46. РГИА. Ф. 350. Оп. 29. Д. 116.
47. РГИА. Ф. 350. Оп. 29. Д. 120.
48. РГИА. Ф. 350. Оп. 29. Д. 124.
49. РГИА. Ф. 350. Оп. 29. Д. 129.
50. РГИА. Ф. 350. Оп. 29. Д. 137.
51. ЦГА Москвы. Ф. 413. Оп. 1. Д. 19.
52. ЦГА Москвы. Ф. 413. Оп. 1. Д. 98.
53. ЦГА Москвы. Ф. 413. Оп. 3. Д. 93.
54. ЦГА Москвы. Ф. 413. Оп. 3. Д. 181.
55. ЦГА Москвы. Ф. 413. Оп. 3. Д. 369.
56. ЦГА Москвы. Ф. 413. Оп. 4. Д. 29.
57. ЦГА Москвы. Ф. 413. Оп. 4. Д. 90.
58. ЦГА Москвы. Ф. 413. Оп. 4. Д. 263.

59. ЦГА Москвы. Ф. 413. Оп. 4. Д. 269.
60. ЦГА Москвы. Ф. 413. Оп. 5. Д. 25.
61. ЦГА Москвы. Ф. 413. Оп. 5. Д. 29.
62. ЦГА Москвы. Ф. 413. Оп. 5. Д. 90.
63. ЦГА Москвы. Ф. 413. Оп. 6. Д. 29.
64. ЦГА Москвы. Ф. 413. Оп. 11. Д. 8.
65. ЦГА Москвы. Ф. 413. Оп. 12. Д. 25.
66. ЦГА Москвы. Ф. 413. Оп. 12. Д. 41.
67. ЦГА Москвы. Ф. 413. Оп. 15. Д. 227.
68. ЦГА Москвы. Ф. 413. Оп. 15. Д. 309.
69. ЦГА Москвы. Ф. 413. Оп. 15. Д. 320.
70. ЦГА Москвы. Ф. 413. Оп. 15. Д. 339.
71. ЦГА Москвы. Ф. 413. Оп. 15. Д. 389.
72. ЦГА Москвы. Ф. 413. Оп. 15. Д. 460.
73. ЦГА Москвы. Ф. 413. Оп. 24. Д. 13.
74. ЦГА Москвы. Ф. 413. Оп. 24. Д. 14.
75. ЦГА Москвы. Ф. 413. Оп. 25. Д. 45.
76. ЦГА Москвы. Ф. 413. Оп. 25. Д. 151.
77. ЦГА Москвы. Ф. 413. Оп. 25. Д. 157.
78. ЦГА Москвы. Ф. 414. Оп. 2. Д. 13.
79. ЦГАНТД СПб. Ф. Р. 282. Оп. 1. Д. 234.

Опубликованные источники

80. Альбом видов Курско-Харьковско-Азовской железной дороги. – М., [1886]. – 22 л. цв. фотогр.
81. Альбом видов Московско-Курской железной дороги. - М., [1885]. – 32 л. цв. фотогр.
82. Арнольд М.Г. Дом Красноярской женской гимназии // Зодчий. – 1885. - № 7-8. С. 49-51.

83. Арнольд М.Г. Константиновское реальное училище в г. Севастополе // Зодчий. – 1877. – № 2. – С. 19-20.
84. Барановский, Г.В. Юбилейный сборник сведений о деятельности бывших воспитанников Института гражданских инженеров (Строительного училища). 1842-1892. / Г.В. Барановский. – СПб: Институт гражданских инженеров, 1893. – 400 с.
85. Боголепов, М.И. Государственный долг: (К теории гос. Кредита): Типол. Очерк / М.И. Боголепов. – СПб.: О.Н. Попова, 1910. – 570 с.
86. Большая архитектурная задача // Строительство Москвы. – 1932. – № 6. – С. 26-27.
87. Волгунов, И. И. Альбом чертежей общего расположения путей, зданий и мостовых сооружений существующих в России железных дорог / составил И.И. Волгунов. – М.: Печатня С. П. Яковлева, 1872. – 8 с., 235 л. ил.
88. Главное общество российских железных дорог // Энциклопедический словарь / Ф.А Брокгауз, И.А. Ефрон. Т. 8. – СПб., 1893. — С. 783.
89. Глазырин, В.А. Основы проектирования железнодорожных гражданских сооружений / В.А. Глазырин. – Петроград: Ин-т инж. Пут. Сообщ. Имп. Александра I, 1918. – 139 с.
90. Глазырин, В.А. Поселки-сады и поселки на путях сообщения / проф. В.А. Глазырин. – Л.: [б.и.], 1928-1929. – 2 т. – 72 с.
91. Головачев, А.А. История железнодорожного дела в России / А.А. Головачев. – СПб.: тип. Р. Голике, 1881. – 404 с.
92. Дачи и окрестности Москвы: путеводитель с приложением 24 планов дачных местностей и карты окрестностей Москвы / составлен Картографической комиссией О-ва изучения русской усадьбы. 2-е изд. – М.: Мосрекламсправиздат, 1930. – 160 с.
93. Дельви́г, А.И. Мои воспоминания / Бар. А.И. Дельви́г – М.: Моск. публ. и Румянцев. музей, 1912-1913. – 4 т.

94. Железные дороги России [Карты]. – СПб.: Картогр. заведение А. Ильина, 1914. – 22 л. ил.
95. Журавский, Д.И. О железных дорогах в России // Русский вестник. – 1856. – №№ 5-6. – С. 417-457.
96. Журнал Инженерного совета Министерства путей сообщения № 155 – 1897 г.: По вопросу о переустройстве и развитии узловой станции Курск I-й для всех сходящихся в означенном узле железных дорог. – СПб.: Тип. Министерства путей сообщения, 1902. – 18 с.
97. Здания и сооружения Всероссийской художественно-промышленной выставки 1896 года в Нижнем Новгороде / сост. Г.В. Барановский. – СПб.: Ред. журн. «Строитель», 1897. – 146 с.
98. Иллюстрированный путеводитель по окрестностям Москвы: с приложением карты окрестностей Москвы / очерки Ю.С. Розенберга [и др.]; под ред. Ю.С. Розенберга – М.: Молодой Ленинец, 1926. – 319 с.
99. Инженер-полковник Аманд Егорович Струве // Нива. – 1876. – № 48. – С. 797-798.
100. Исторический очерк развития железных дорог в России с их основания по 1897 г. включительно: Выпуск первый. – СПб.: Тип. МПС, 1898. – 592, 59 с.
101. Квачевский, А.А. Общий устав российских железных дорог 12 июня 1885 года: с объяснениями постановлений Устава, по основаниям их и судеб. решениям, с ист. сведениями и разными доп. / Сост. Присяж. Пов. А.А. Квачевский. – СПб.: тип. А.С. Суворина, 1886. – 392 с.
102. Кислинский, Н.А. Наша железнодорожная политика по документам архива Комитета министров. Т. 1. – СПб.: 1902. – 340 с.
103. Колесников, С. О творческих итогах работ архитекторов РСФСР за 1952 год. // Советская архитектура. – 1953. – № 9. – С. 6-15.
104. Кондаков, С.Н. Юбилейный справочник Императорской Академии художеств. 1764-1914 / Сост. С.Н. Кондаков – СПб.: т-во Р. Голике и А. Вильборг, [1915]. – 2 т. [Часть биографическая]. – 454 с.

105. Красовский, А.К. Гражданская архитектура: части зданий / Соч. Аполинария Красовского. – М.: Тип. А.А. Левенсон, 1886. – 443 с.
106. Лукомский, Г.К. Памятники старинной архитектуры России в типах художественного строительства. Часть первая: Русская провинция / Г.К. Лукомский. – Петроград: Шиповник, 1916. – 393 с.
107. Максимов, А.П. Материалы к истории двадцатипятилетней деятельности СПб. общества архитекторов / Сост. Секр. О-ва А.П. Максимов. – СПб.: тип. С.-Петербур. градоначальства, 1895. – 171 с.
108. Мельников, П.П. О железных дорогах / [Соч.] Корпуса инж. пут. сообщ. майора Мельникова. – СПб.: тип. Гл. упр. пут. сообщ. и публ. зданий, 1835. – 99 с.
109. Новости дня. – 1903. – 10 октября. – С. 10.
110. Орловский вокзал. Беседа с архитектором Орловского вокзала С.А. Мхитаряном // Орловская правда. – 1948. – № 173 (9363).
111. Очерк сети русских железных дорог, ее устройства, содержания и деятельности по 1892 год составленный и изданный, по поручению Русского отдела Постоянной комиссии международных железнодорожных конгрессов, VIII отделом Имп. Русского технического общества: в 2 т. с альбомом чертежей. – СПб.: Тип. Бр. Пантелеевых, 1896. – Разд. паг.
112. Памяти И.П. Ропета: 1844-1908 // Зодчий. – 1909. – № 3. – С. 29-30.
113. Первые железные дороги в России // Красный архив. Т. 3 (76). – М.: Государственное социально-экономическое издательство, 1936. – 232 с.
114. Полный путеводитель по всем дачным окрестностям Москвы / Сост. Н.Н.Ч. – М.: Д. Дмитриев и Ко, 1894. – 32 с.
115. Полный список станций всех российских железных дорог. – Санкт-Пб.: тип. М-ва пут. сообщ., 1897. – 94 с.

116. Путеводитель по Московско-Курской железной дороге. – М.: Упр. Моск.-Кур., Нижегород. и Муром. ж. д., 1905. – 408 с.
117. Путеводитель по Царицыну: Издание Об-ва благоустройства дачной местности: Царицыно – М.: Типо-лит. Кирстен, [1912]. – 60 с.
118. Радциг, А.А. Влияние железных дорог на сельское хозяйство, промышленность и торговлю / Исслед. Антона Радцига. – СПб.: Деп. ж. д. М-ва пут. сообщ., 1896. – 267 с.
119. Рерберг, И.Ф. Правила для расположения путей, зданий и прочих принадлежностей при проектировании станций железных дорог: Сообщ. И.Ф. Рерберга: Докл. П.П. Михальцева. - Санкт-Петербург: тип. Эксп. загот. гос. думы, 1868. – 28 с.
120. Рязанско-Уральская железная дорога и ее район: [описание ист., археол., геол. и др. достопримечательностей всех станций и р-нов]. – СПб.: Правление О-ва Рязан.-Урал. ж. д., 1913. – 395 с.
121. Сальманович, П.О. Несколько слов об экономии в строительном искусстве // Архитектурный вестник. – 1860. – № 4. – С. 316-324.
122. Сборник материалов для истории Имп. С.-Петербургской академии художеств за сто лет ее существования / Изд. Под ред. П.Н. Петрова и с его примеч. [Ч. 1] – СПб., 1864-1866. – 613 с.
123. Слухи и вести // Неделя строителя. – 1886. – № 4. – С. 3.
124. Соображения касательно устройства железных дорог в России // Современник. – 1856. – № 2. – С. 105-114.
125. Список станций российских железных дорог в алфавитном и географическом порядке их расположения. – СПб.: Контора общ. тариф. съездов представителей рус. ж. д., 1908. – 70 с.
126. Список станций российских железных дорог в алфавитном и географическом порядке их расположения. – СПб.: Контора общ. тариф. съездов представителей рус. ж. д., 1910. – 169 с.
127. Справочник для железнодорожных статистических отделов (списки станций российских железных дорог в алфавитном и

- географическом порядке их расположения, сведения о переименовании станций, об открытии новых линий и проч.)... / Контора общ. тариф. съездов представителей рус. ж. д. – Санкт-Петербург: тип. Спб. т-ва печ. и издат. дела "Труд", 1913-1915. – 214 с.
128. Статистический ежегодник России ... / Центральный стат. ком. М. В. Д. – Петроград: Центральный стат. ком. М. В. Д., 1913. – Разд. паг.
129. Трактовый список почтово-телеграфных учреждений и станций железных дорог. – Петроград: т-во Р. Голике и А. Вильборг, 1916. – 288, 106 с.
130. Трактовый список почтовых учреждений с приемом и выдачей всякого рода и простой корреспонденции и станций железных дорог. – Санкт-Петербург: С.-Петербур. почтамт, 1876. – 340 с.
131. Устав общества Московско-Курской железной дороги: утвержден 21 мая 1871 года. – Москва: Тип. А.И. Мамонтова и Ко, 1880. – 48 с.
132. Хроника // Неделя строителя. – 1896. – № 23. – С. 102.

Литература

133. Акт государственной историко-культурной экспертизы выявленного объекта культурного наследия от 31.03.2021 г. «Паровозные мастерские, 1866-1870 гг.: мастерские». [Электронный ресурс]. URL: <https://okn.tularegion.ru/upload/iblock/c60/c609d835592bb0a9d3032b11cd13f4c6.pdf> (дата обращения 04.02.2021.).
134. Акт государственной историко-культурной экспертизы проектной документации по установке устройства архитектурно-художественного освещения на фасаде здания в рамках реализации проекта «Светлый город» в части мер по обеспечению сохранности объекта культурного наследия регионального значения «Здание вокзала, кон. XIX в.» Московская область, г. Серпухов, ул. Привокзальная, д. 1. [Электронный ресурс]. URL: <https://gukn.mosreg.ru/dokumenty/gosudarstvennaya-ohrana-obektov-kulturnogo-na/istorikokulturnaya-ekspertiza/29-11-2019->

- 15-17-43-akt-gosudarstvennoy-istoriko-kulturnoy-ekspertizy (дата обращения 04.02.2021.).
135. Архитектор Игорь Явейн: полный каталог проектов. 1923-1980 / [автор-составитель, автор текстов и аннотаций: Олег Явейн]. – Екатеринбург: TATLIN, 2020. – 479 с.
136. Архитектурное путешествие по железной дороге: альбом проектов, эскизов и фотографий / [ред.-сост.: Е.В. Борисова]. – М.: Студия «4+4», 2010. – 279 с.
137. Архитектурное путешествие. Из Москвы по железной дороге: Альбом проектов, эскизов и фотографий / [ред.-сост.: Е.В. Борисова]. – М.: Студия «4+4», 2014. – 276 с.
138. Атлас железных дорог России: информационно-справочное издание / ОАО «Ин-т экономики и развития транспорт»; редкол.: В.И. Якунин [и др.]; отв. ред. А.П. Притворов. – М.: ООО «Феория», 2015. – 677 с.
139. Батырев, В.М. Вокзалы / В.М. Батырев. – М.: Стройиздат, 1988. – 214 с.
140. Борисова, Е.А. Русская архитектура второй половины XIX века. / Е.А. Борисова. – М., 1979. – 318 с.
141. Булах, М. Бутовский вокзал [Электронный ресурс] // Узнай Москву. URL: https://um.mos.ru/houses/butovskiy_vokzal/ (дата обращения 04.02.2021).
142. Вальтеран, Т.Л. Железная дорога и ее сооружения в градостроительном развитии г. Новосибирска: 1893-1980 гг.: диссертация ... кандидата архитектуры: 18.00.01. – Новосибирск, 2002. – 228 с.
143. Васильев, Е.В., Щетинин Н.Н. Архитектура железнодорожных вокзалов / Е.В. Васильев, Н.Н. Щетинин. – М.: Гос. изд-во литературы по строительству, 1967. – 275 с.
144. Виргинский, В.С. Возникновение железных дорог в России до начала 40-х годов XIX века / В.С. Виргинский. – М.: ООО «РейлИнфо», 2007. – 163 с.

145. Вульфов, А.Б. Повседневная жизнь российских железных дорог: посвящается железным дорогам и их труженикам, уже 170 лет работающим на благо России / А.Б. Вульфов. – М.: Молодая гвардия, 2007. – 452 с.
146. Государственная филармония Алтайского края: памятник архитектуры, истории и культуры. [Электронный ресурс]. URL: http://www.philharmonia-barnaul.com/teatr/peoples_house (дата обращения 28.02.2017).
147. Градостроительство России середины XIX – начала XX века: Общ. характеристика и теорет. проблемы / [Редкол.: Кириченко Е.И. и др.]. – М.: Прогресс-Традиция, 2001-2010. – 3 т.
148. Демиденко, Ю.Б. Рестораны, трактиры, чайные...: из истории общественного питания в Петербурге XVIII - начала XX века / Юлия Демиденко. – М.: Центрполиграф; СПб.: Русская тройка-СПб, 2011. – 285 с.
149. Егоров, Ю. Незнакомый Курский вокзал. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.archnadzor.ru/2018/04/27/neznakomyiy-kurskiy-vokzal> (дата обращения 11.09.2018).
150. Ермаков, К.А. История строительства Московско-Курской железной дороги (1864-1868): диссертация ... кандидата исторических наук: 07.00.00. – Л., 1970. – 401 с.
151. Железнодорожные станции СССР: Справочник. / А.С. Архангельский, В.А. Архангельский. – М.: Транспорт, 1981. – 2 т.
152. Зодчие Москвы времени эклектики, модерна и неоклассицизма (1830-е-1917 годы): Иллюстрир. биогр. слов. / Гос. н.-и. музей архитектуры им. А.В. Щусева и др. – М.: КРАБиК, 1998. – 318 с.
153. Иванова, Т.И. Владимир Александрович Глазырин. Жизнь, как служение науке / Т.И. Иванова. – СПб.: ПГУПС, 2010. – 55 с.
154. Ильинская Т.А. Страницы истории района Люблино. Воспоминания. Рассказы. Документы. – М.: [б.и.], 2017. – 239 с.

155. История железнодорожного транспорта России и Советского Союза. Т. 1: 1836-1917 / Г.М. Фадеев [и др.]; под общ. ред. Е.Я. Красковского, М.М. Уздина. – СПб., М.: ПГУПС, 1994. – 335 с.
156. История железнодорожного транспорта России и Советского Союза. Т. 2: 1917-1945 / Г.М. Фадеев [и др.]; под общ. ред. В.Е. Павлова, М.М. Уздина. – СПб., М.: ПГУПС, 1997. – 416 с.
157. История московских районов: энциклопедия / [К.А. Аверьянов и др.]; под ред. К.А. Аверьянова. – М.: Астрель, АСТ, 2005. – 830 с.
158. Камалова Г.М. Архитектура зданий и сооружений Оренбург-Ташкентской железной дороги конца XIX – начала XX в.: диссертация ... кандидата архитектуры: 18.00.01. – Новосибирск, 2006. – 175 с.
159. Кириченко, Е.И. Архитектор И.П. Ропет // Архитектурное наследство. Вып. 20. – М.: «Стройиздат», 1972. С. 85-93.
160. Кириченко, Е.И. Архитектурные теории XIX века в России / Е.И. Кириченко. – М.: Искусство, 1986. – 344 с.
161. Кириченко, Е.И. Русская архитектура 1830-1910-х годов / Е.И. Кириченко. – М.: Искусство, 1982. – 399 с.
162. Курский железнодорожный вокзал [Электронный ресурс] // Малая курская энциклопедия. URL: <https://www.mke.su/> (дата обращения 11.01.2021).
163. Лаврентьева, Е.В. «Хорошо было жить на даче...»: Дачная и усадебная жизнь в фотографиях и воспоминаниях / Елена Лаврентьева. – М.: Этерна, 2008. – 224 с.
164. Лисовский, В.Г. Архитектура России XVIII – начала XX века. Поиски национального стиля / В.Г. Лисовский. – М.: Белый город, 2009. – 567 с.
165. Лисовский, В.Г. Деревянный дом: история и архитектура / В.Г. Лисовский. – СПб.: НОНКА : Росса Рекенне, 2009. – 151 с.
166. Луночкин А.В. Служба и выгода (государственные служащие в руководстве акционерного общества Волго-Донской железной дороги в 1858-1878 гг.) // Власть. – 2009. – № 4. С. 108-112.

167. Матвеев, В.П. Орел на старых открытках / Владимир Матвеев; под общ. ред. А.П. Олейниковой. – Орел: Изд-во ОРАГС, 2005. – 304 с.
168. Меерович, М.Г. Рождение и смерть советского города-сада [Электронный ресурс] // Электронная библиотека [www/archi.ru](http://www.archi.ru). URL: https://archi.ru/lib/e_publication_for_print.html?id=1850569462 (дата обращения 04.02.2021).
169. Музей-заповедник Царицыно: дворцовый ансамбль, парк, коллекции / [сост. Л.В. Андреева]. – М.: [Гос. музей-заповедник «Царицыно»], 2005. – 237 с.
170. Нащокина, М.В. Архитекторы московского модерна: Творческие портреты / М.В. Нащокина – 3-е изд. испр. и доп. – М.: Издательство «Жираф», 2005. – 535 с.
171. Нащокина, М.В. Московский модерн. 4-е изд., с испр. и доп. / М.В. Нащокина. – СПб.: Коло, 2012. – 792 с.
172. Орел из века в век: Летопись основных событий. 1566 – 2000 годы. – Орел: Изд-во ОРАГС, 2003. – 519 с.
173. Орловские власти договорились с РЖД о реконструкции железнодорожной станции Бастыево. [Электронный ресурс] // URL: <https://www.infoorel.ru/news/orlovskie-vlasti-dogovorilis-s-rzhd-o-rekonstrukcii-zheleznodorozhnoy-stancii-bastyevo.html> (дата обращения 27.09.2021).
174. Официальный сайт Музей-усадьба Л.Н. Толстого «Ясная поляна» [Электронный ресурс] // URL: <https://yurmuseum.ru/filials/> (дата обращения 27.09.2021).
175. Паспорт памятника «Станция Сергиево, вокзал» [Электронный ресурс] // Плавский район. Официальный сайт муниципального образования. URL: https://plavskiy.tularegion.ru/city/guests_city/ (дата обращения: 04.02.2021)

176. Петухова, Н.М. Градостроительная роль железнодорожных вокзалов России и эволюция их архитектуры: 1830 -1910-е годы: диссертация ... кандидата искусствоведения: 17.00.04. – СПб.: 2010. – 311 с.
177. Подольск. Архитектура. [Электронный ресурс] // Большая российская энциклопедия. URL: <https://bigenc.ru/geography/text/5709166> (дата обращения 04.02.2021).
178. Пунин, А.Л. Архитектура отечественных мостов / А.Л. Пунин. – Л.: Стройиздат : Ленингр. отд-ние, 1982. – 152 с.
179. Пунин, А.Л. Архитектура Петербурга середины и второй половины XIX века. Т. 1: 1830-1860-е годы. Ранняя эклектика. – СПб.: Крига, 2009. – 582 с.
180. Российские железные дороги на старинной почтовой открытке: альбом / [авт.-сост. В.В. Боченков, А.Г. Мясников]. – М.: Изд. Дом «Железнодорожное Дело», 2012. – 255 с.
181. Седойкина, К.А. Гальские в Орле: достопримечательности городского квартала // Литература русского зарубежья (1917 – 1939 гг.): новые материалы. Том 4: Творческая биография В.Л. Гальского в контексте региональной и мировой культуры. – Орел, 2007. – С. 118-123.
182. Седойкина, К.А. И.Ф. Тибо-Бринионль. Расцвет архитектуры Орла XIX века / К.А. Седойкина. – Москва – Орел: ООО «Наша молодежь», БУКОО «Орловский дом литераторов», 2016. – 280 с.
183. Степанов, В.Б. Курск-ветка. [Электронный ресурс] // Курск дореволюционный и Курская губерния до 1917 года. URL: <http://old-kursk.ru/book/stepanov/paints/page012.html> (дата обращения: 11.01.2021).
184. Толстов, Ю.Г. Курская городская ветка соединила в XIX веке вокзал и центр города. // Московский железнодорожник. – 2008. – 11-17 апреля.
185. Троицкая, Т.Ю. Особенности архитектуры Китайско-Восточной железной дороги (конец XIX – первая треть XX вв.): диссертация ... кандидата архитектуры: 18.00.01. – Новосибирск, 1996. – 292 с.

186. Шаненков, М.А. Формирование и эксплуатация железнодорожной сети Орловской губернии во второй половине XIX - начале XX вв.: дис. ... кандидата исторических наук: 07.00.02. – Курск, 2009. – 290 с.
187. Явейн, И.Г. Архитектура железнодорожных вокзалов / Всес. Акад художеств. – М.: Изд-во Всесоюзной Академии архитектуры, 1938. – 304 с.

Приложение 1

Основные сведения о станциях Московско-Курской железной дороги

<i>N n/n</i>	<i>Наименование станции, остановочного пункта</i>	<i>Класс станции на момент открытия</i>	<i>Дата открытия</i>
1.	Москва пассажирская	I	Движение с 1866 г. от временной плф.
2.	Москва товарная	Вне класса	1866 г.
	<i>Москва-бойни (на ветви)</i>	-	<i>До 1892 г.</i>
3.	Чесменская (Текстильщики с 1925 г.)	Платформа	1881 г.
4.	Люблино (Люблино- дачное с 1904 г.)	Полустанция	1869-1870 г.
5.	Перервинская	Платформа	До 1892 г.
6.	Царицыно (Царицыно- дачное с 1904 г.)	IV	1866 г.
7.	Битца	Платформа	1908 г.
8.	Бутово	Полустанция	1869-1870 г.
9.	Щербинская	Платформа	До 1892 г.
10.	Подольск	III	1866 г.
11.	Климовка (Гривно с 1904 г.)	Полустанция	1869-1870 г.
12.	Львовская	Платформа	1905 г.
13.	Молоди (Столбовая с 1904 г.)	IV	1866 г.
14.	Лопасня (Чехов с 1965 г.)	IV	1866 г.
15.	Платформа 77 вер.	Платформа	До 1908 г.
16.	Шарапова Охота	Полустанция	1869-1870 г.
17.	Воздвиженская	Платформа	1904 г.
18.	Серпухов	II	1866 г.
19.	Ока пассажирская	Вне класса	1867 г.
	<i>Ока пристань (на ветви к пристани)</i>	-	<i>До 1983 г.</i>
20.	Свинская (Приокская с 1964 г.)	Полустанция	1869-1870 г.
21.	Иваново (Тарусская с 1894 г.)	III	1867 г.
22.	Спасо-Казанская	Платформа	После 1910 г.
23.	Пахомово	IV	1867 г.
24.	Шульгино	Полустанция	1869-1870 г.

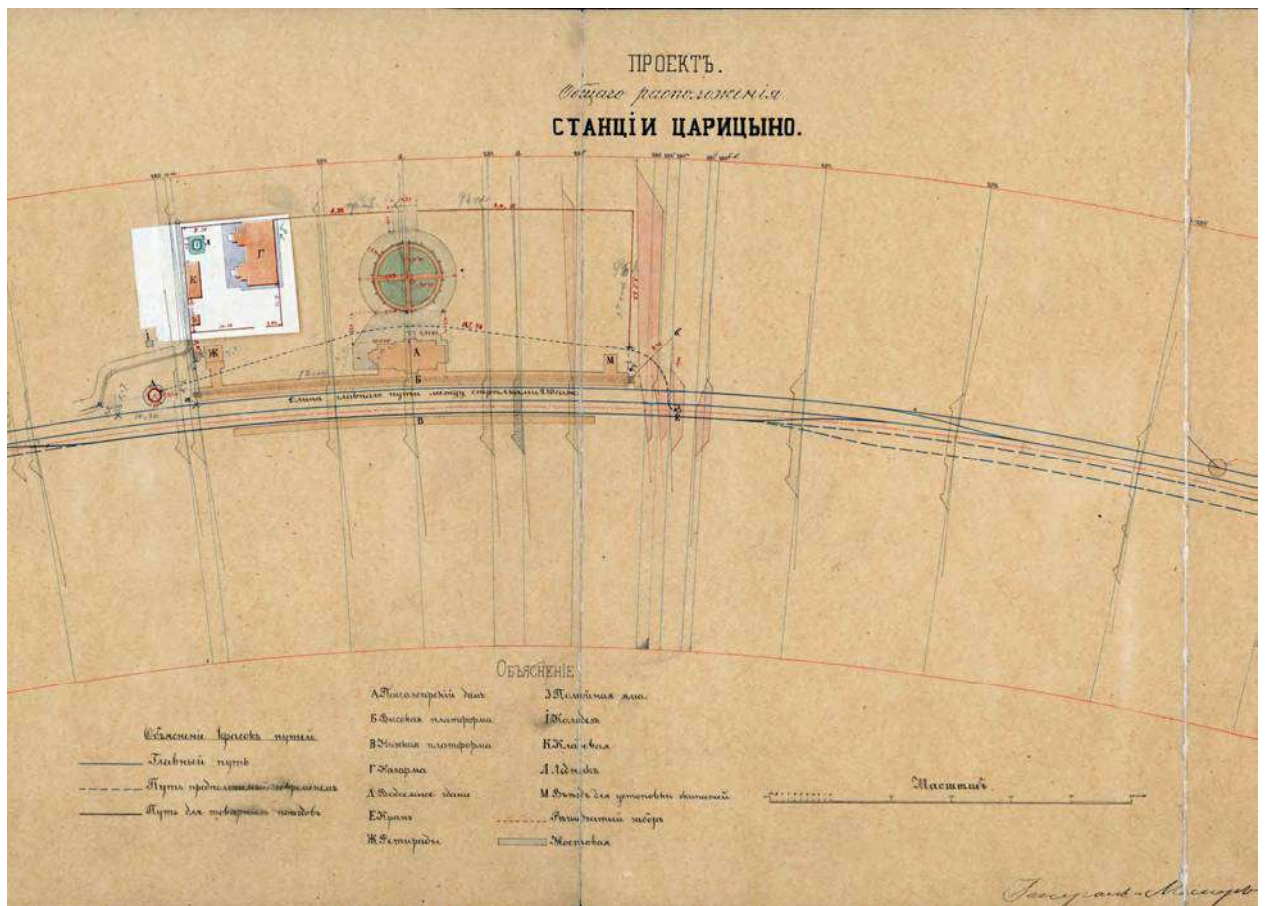
25.	Лаптево (Ясногорск с 1965 г.)	IV	1867 г.
26.	Бараново (Ревякино с 1904 г.)	III	1867 г.
27.	Скобелево (Хомяково с 1908 г.)	Полустанция	1869-1870 г.
28.	Тула	I	1867 г.
29.	Козлова Засека	Полустанция	1869-1870 г.
30.	Ясенки (Щекино с 1904 г.)	IV	1868 г.
31.	Житово	Полустанция	1869-1870 г.
32.	Лазарево	III	1868 г.
33.	Сумароково	Полустанция	1869-1870 г.
34.	Сергиево I (Паточная с 1904 г., Плавск с 1964 г.)	IV	1868 г.
	<i>Окунево (платформа № 1 ветви Паточная - Пеньково)</i>	-	1898 г.
	<i>Юрьево (платформа № 2 ветви Паточная - Пеньково)</i>	-	1898 г.
	<i>Красное (платформа № 3 ветви Паточная - Пеньково)</i>	-	1898 г.
	<i>Пеньково (ветви Паточная - Пеньково)</i>	-	1898 г.
35.	Сергиево II (Овсяная с 1904 г.)	Вне класса	1871 г.
36.	Самозвановка	Полустанция	1869-1870 г.
37.	Горбачево (общего пользования с линией Смоленск-Раненбург Рязано-Уральской железной дороги)	-	1899 г.
37.	Скуратово	II	1868 г.
39.	Кресты (Выползово с 1918 г.)	Полустанция	1869-1870 г.
40.	Чернь	IV	1868 г.
41.	Бастыево	Полустанция	1869-1870 г.
42.	Мценск	III	1868 г.
43.	Думчино	Полустанция	1869-1870 г.
44.	Отрада	IV	1868 г.
45.	Оптуха	Полустанция	1869-1870 г.
46.	Песочная	Полустанция	1886 г.

47.	Орел	I	1868 г.
48.	Михайловка (Стишь с 1904 г.)	Полустанция	1869-1870 г.
49.	Становой Колодезь	IV	1868 г.
50.	Еропкино	Полустанция	1869-1870 г.
51.	Змиёвка	III	1868 г.
52.	Куракино	Полустанция	1869-1870 г.
53.	Александровка (Глазуновка с 1904 г.)	IV	1868 г.
	<i>Платформа 20 вер. (ветви Глазуновка - Дьячье)</i>	-	1905 г.
	<i>Дьячье (Ветви Глазуновка – Дьячье)</i>	-	1905 г.
54.	Малоархангельск	Полустанция	1869-1870 г.
55.	Поныри	II	1868 г.
56.	Карасевка (Возы с 1904 г.)	Полустанция	1869-1870 г.
57.	Золотухино	IV	1868 г.
58.	Будановка (Коренная Пустынь с 1879 г., Свобода с 1922 г.)	III	1868 г.
59.	Букреевка	Полустанция	1869-1870 г.
60.	Курск	I	1868 г.
61.	Курск II город	III	1878 г.

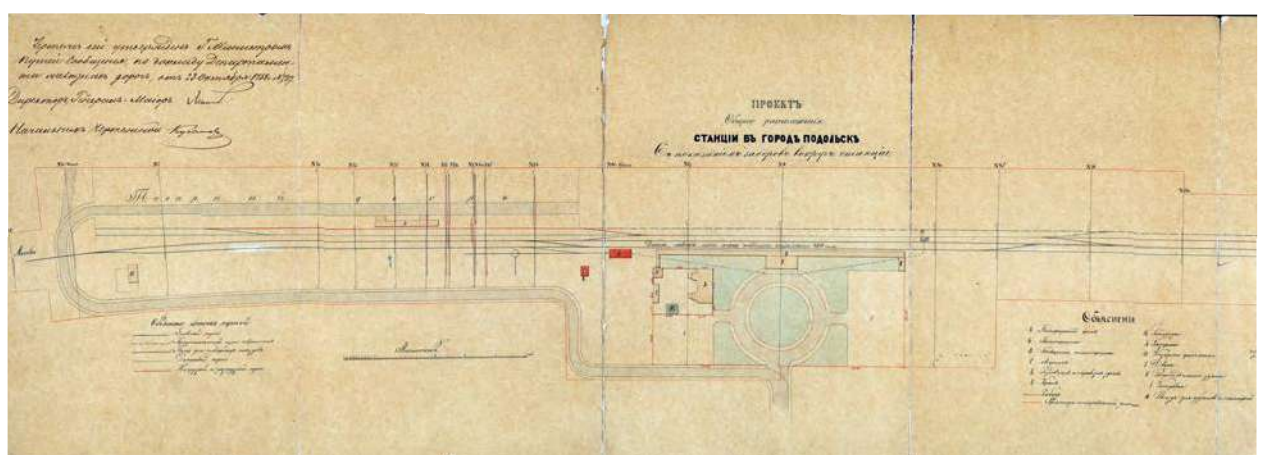
ИЛЛЮСТРАЦИИ



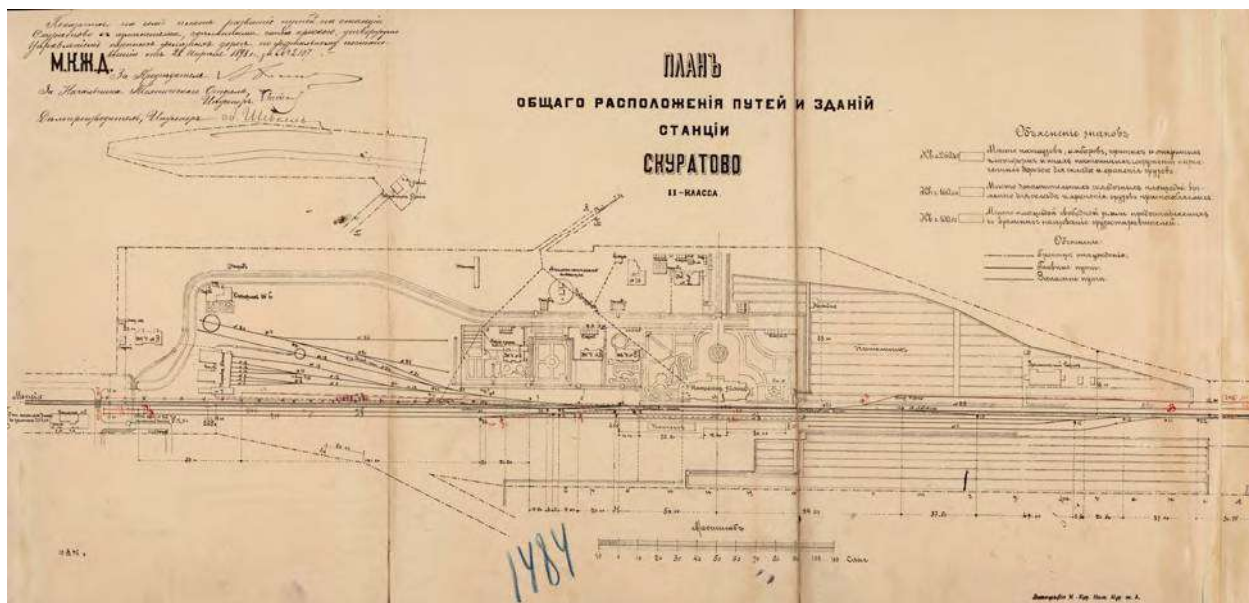
Илл. 1. Московско-Курская железная дорога (фрагмент карты).
 Источник изображения: Железные дороги России [Карты].
 СПб.: Картогр. заведение А. Ильина, 1914.



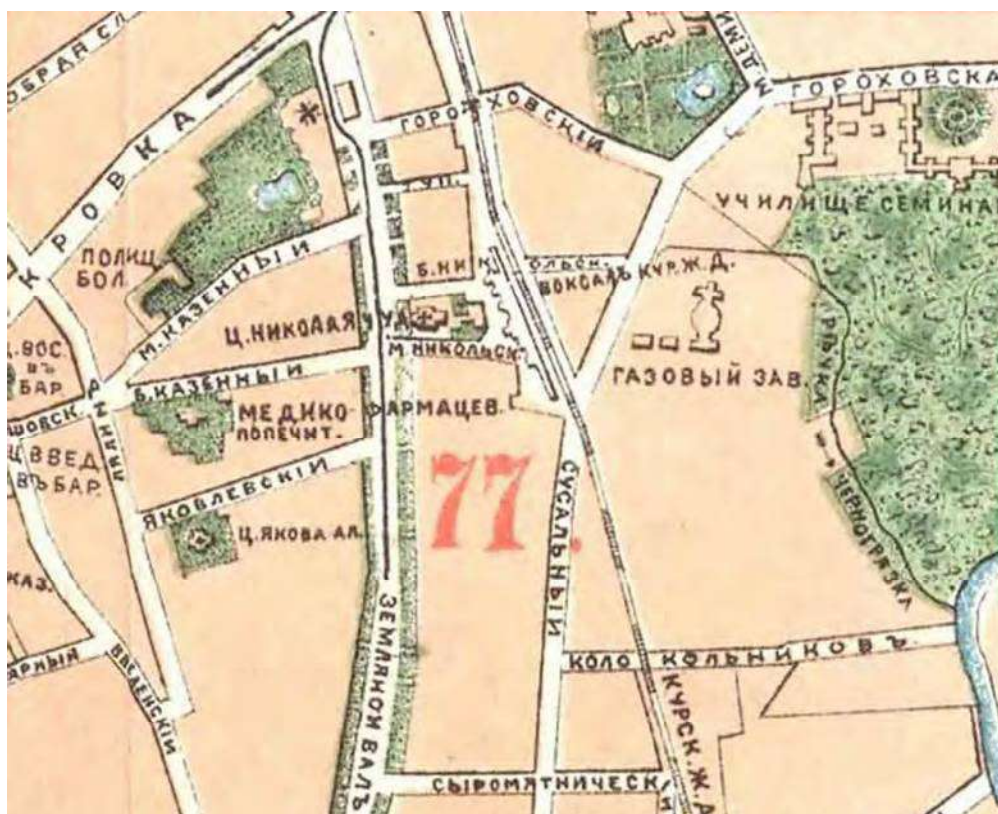
Илл. 2. Проект общего расположения станции IV класса Царицыно (фрагмент).
1868. Источник изображения: РГИА. Ф. 350. Оп. 29. Д. 68. Л. 1.



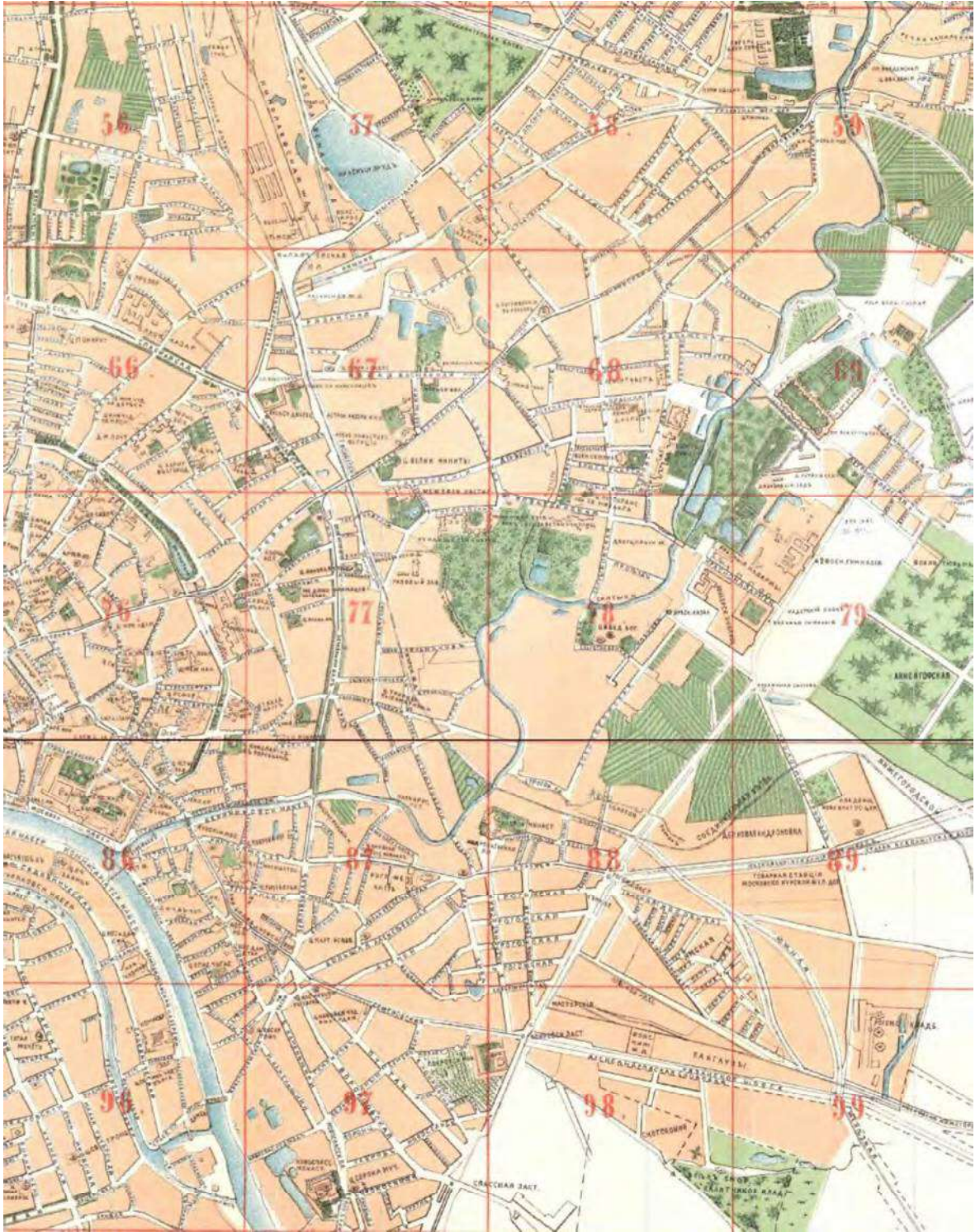
Илл. 3. Проект общего расположения станции III класса Подольск (фрагмент).
1868. Источник изображения: РГИА. Ф. 350. Оп. 29. Д. 64. Л. 1а.



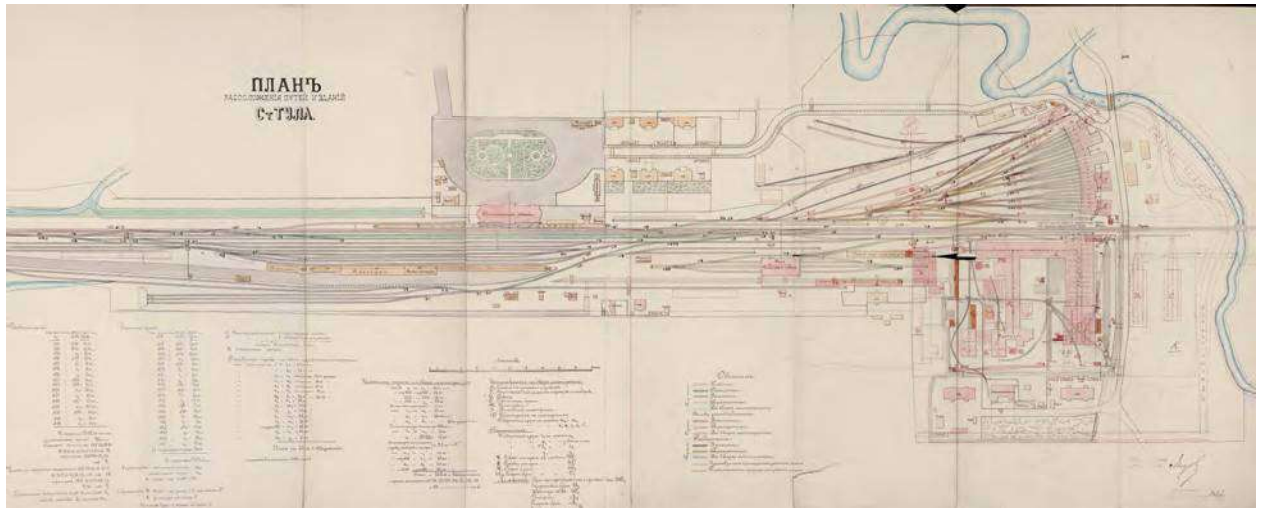
Илл. 4. План общего расположения путей и зданий станции II класса Скуратово. 1898. Источник изображения: РГИА. Ф. 350. Оп. 29. Д. 66. Л. 2.



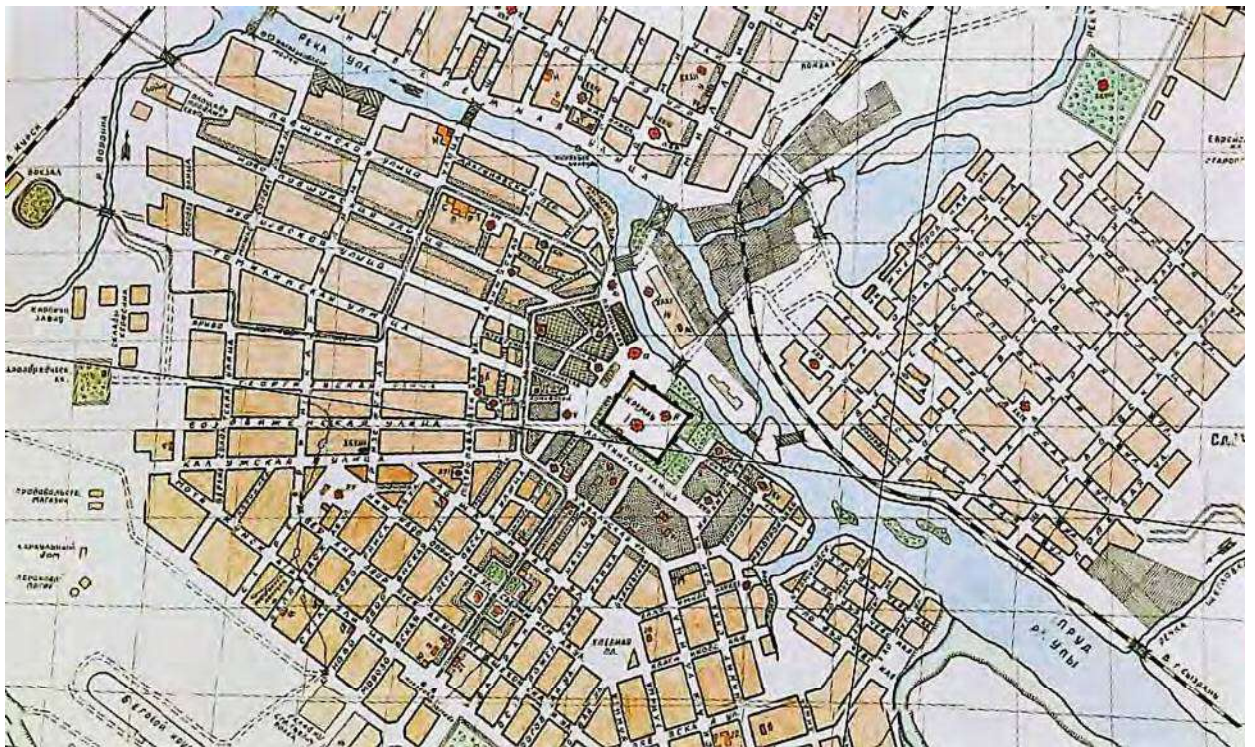
Илл. 5. Пассажирская станция Московско-Курской железной дороги на плане Москвы. 1881.



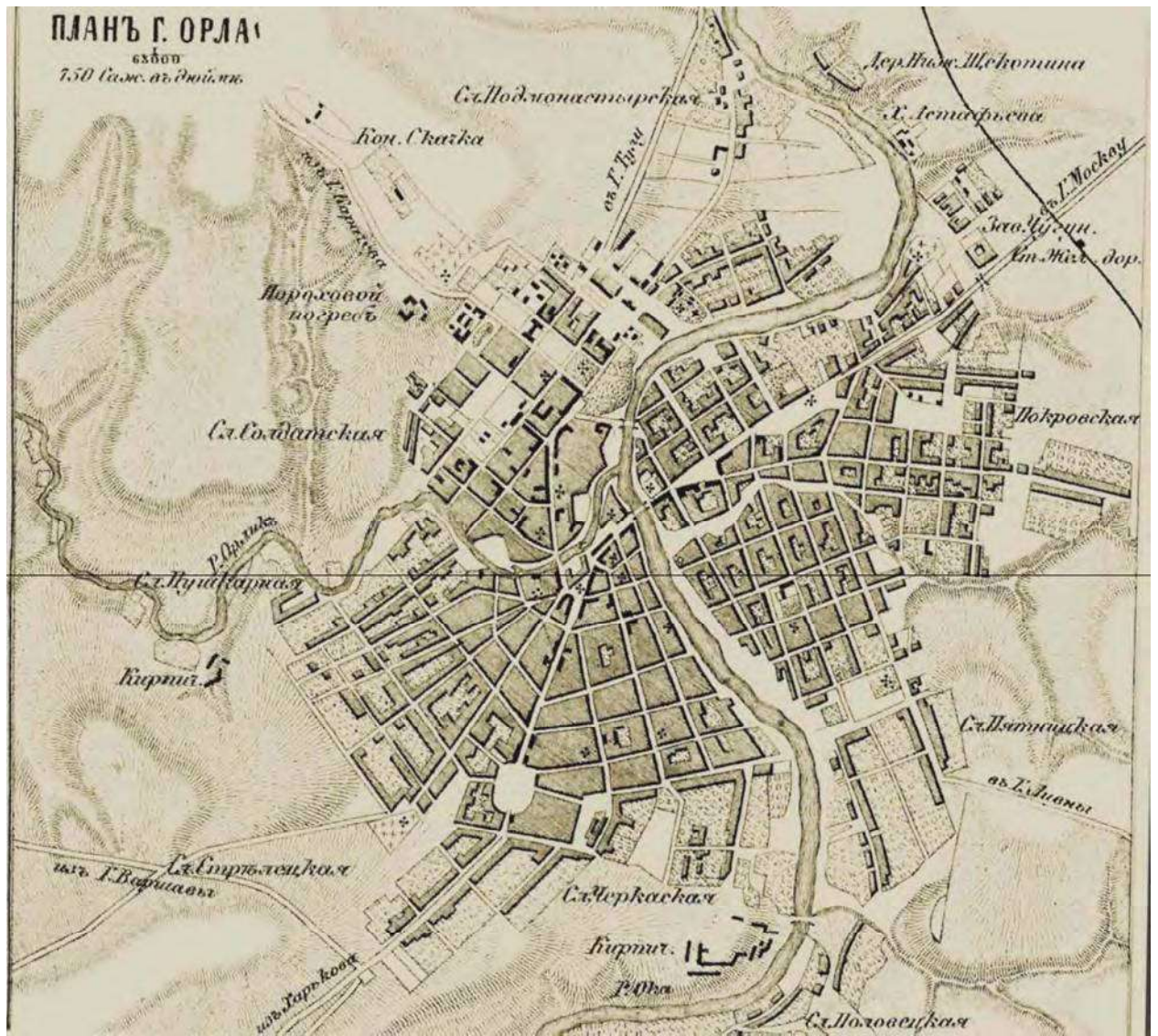
Илл. 6. Станции и соединительные пути Московско-Курской и Московско-Нижегородских железных дорог на плане Москвы. 1881.



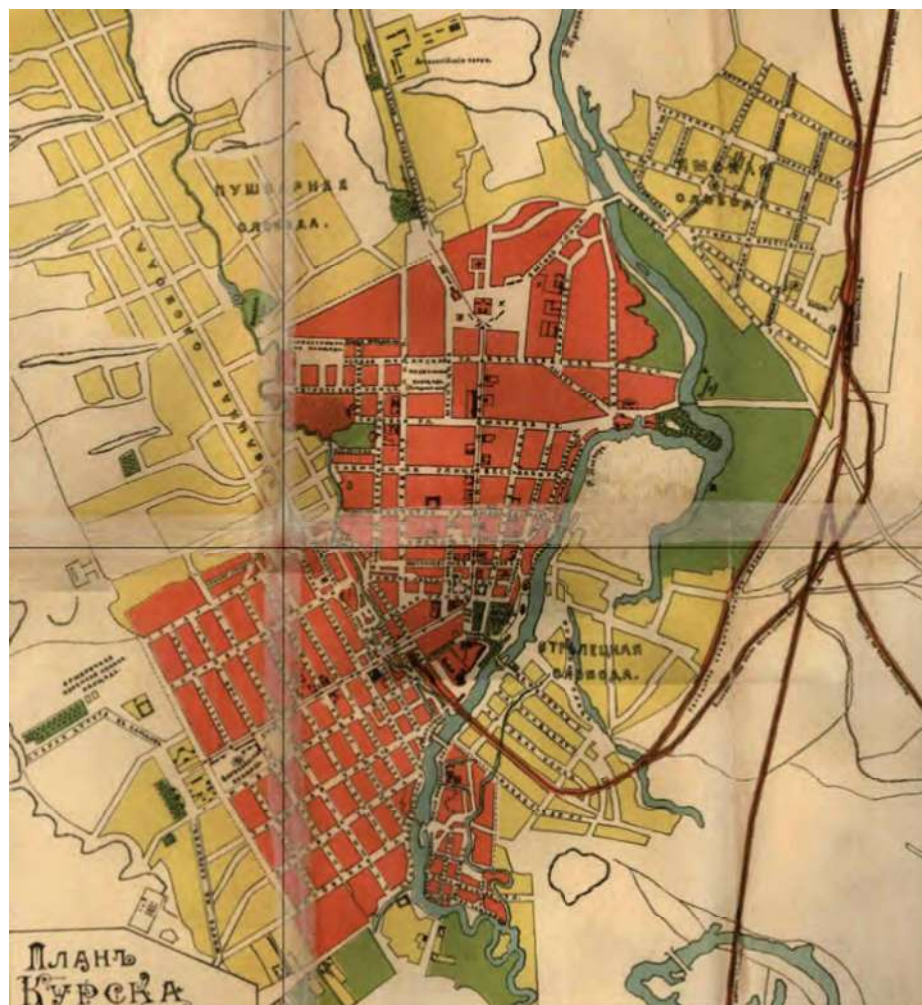
Илл. 7. План расположения путей и зданий станции I класса Тула (фрагмент). 1894. Источник изображения: РГИА. Ф. 350. Оп. 29. Д. 67. Л. 4.



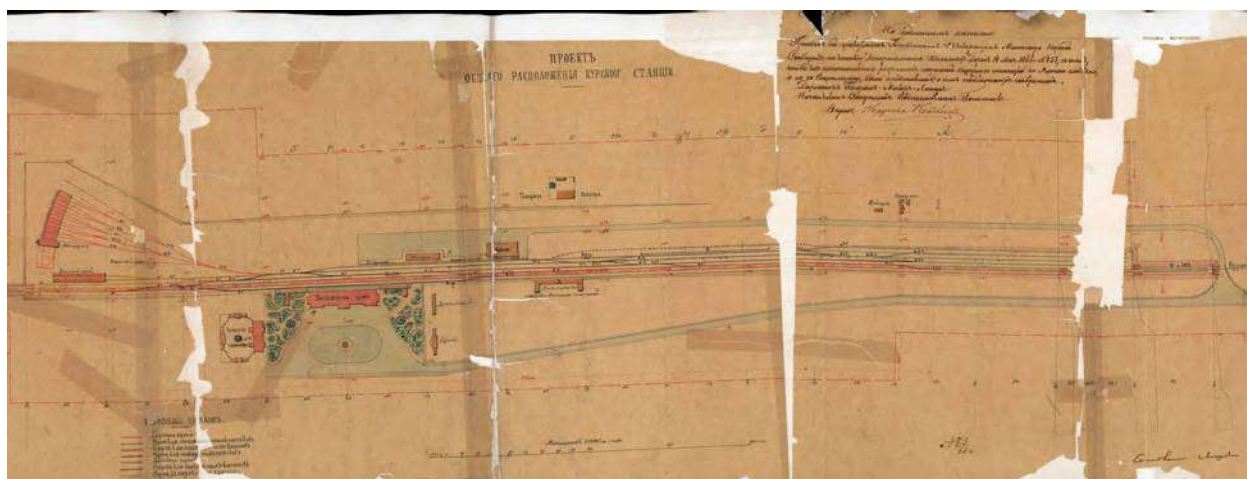
Илл. 8. Станция Московско-Курской железной дороги на плане города Тулы. 1891.



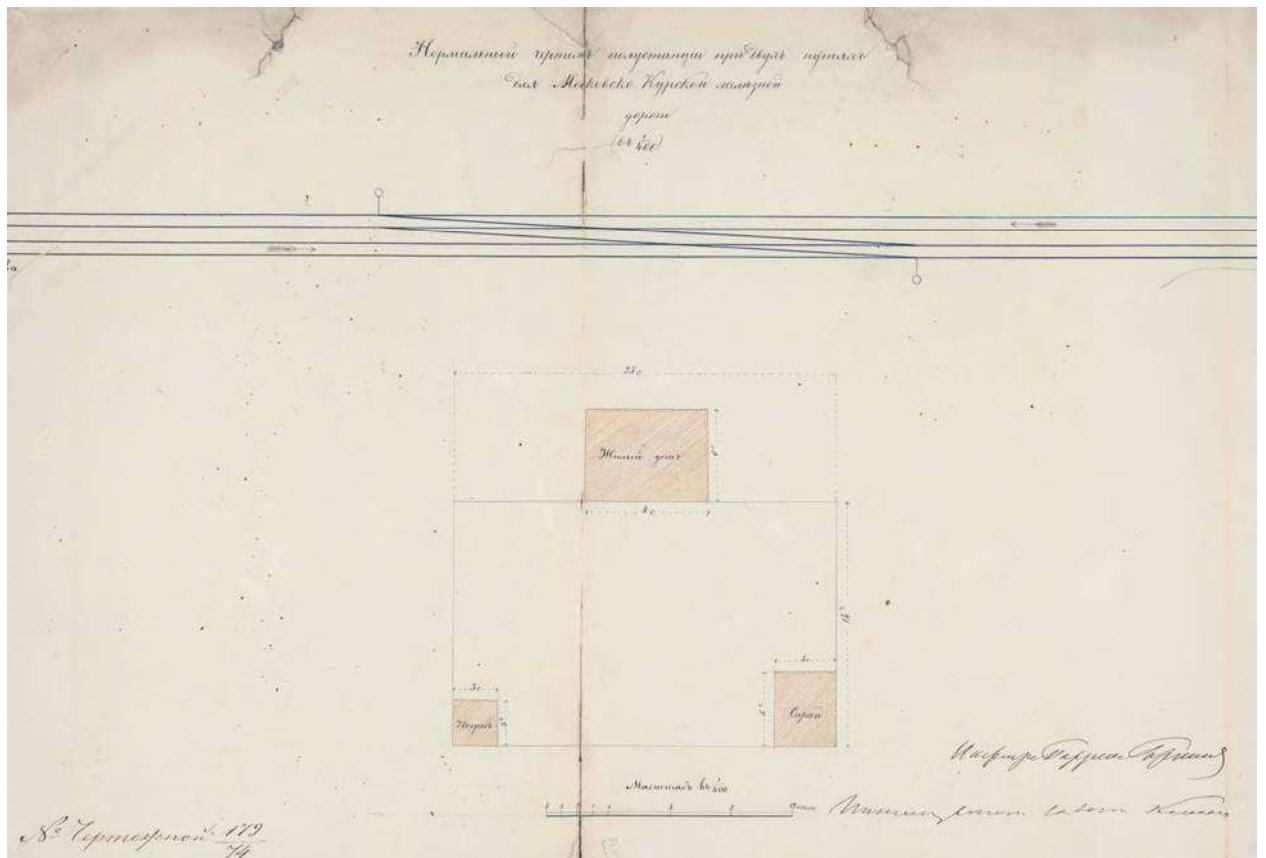
Илл. 9. Станция Московско-Курской железной дороги на плане города Орла. 1876.



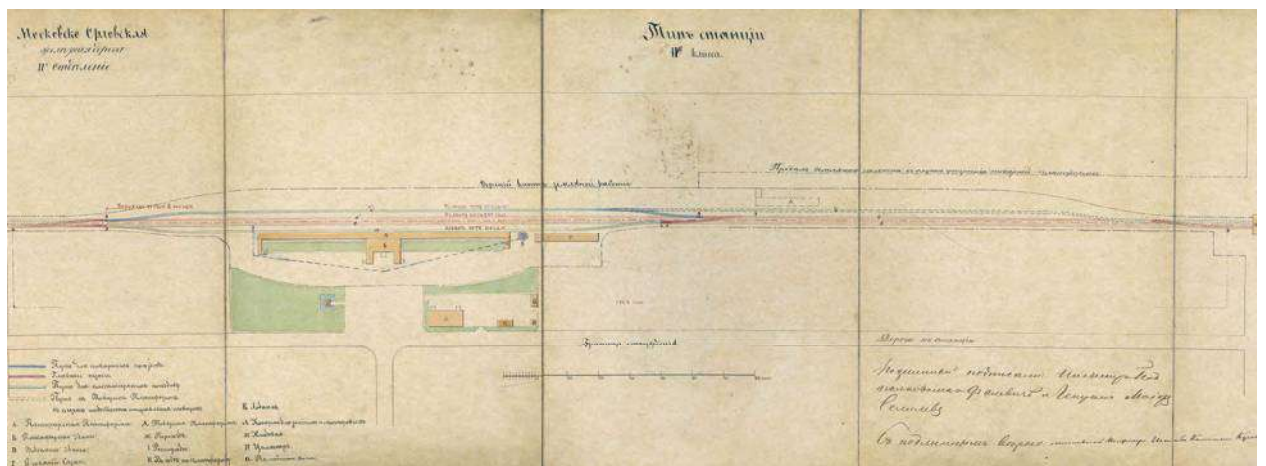
Илл. 10. Станция Московско-Курской железной дороги на плане города Курска. 1902.



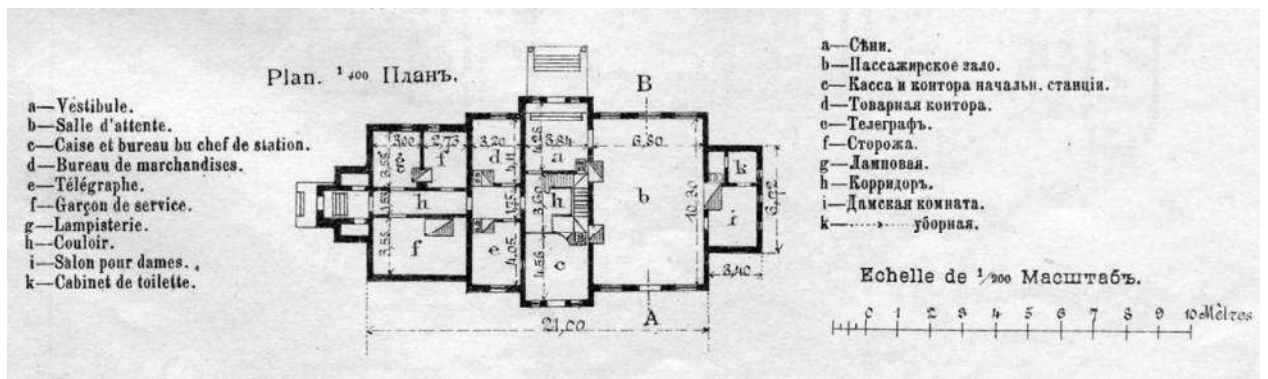
Илл. 11. Проект общего расположения станции I класса Курск. 1866.
Источник изображения: РГИА. Ф. 350. Оп. 29. Д. 55. Л. 1.



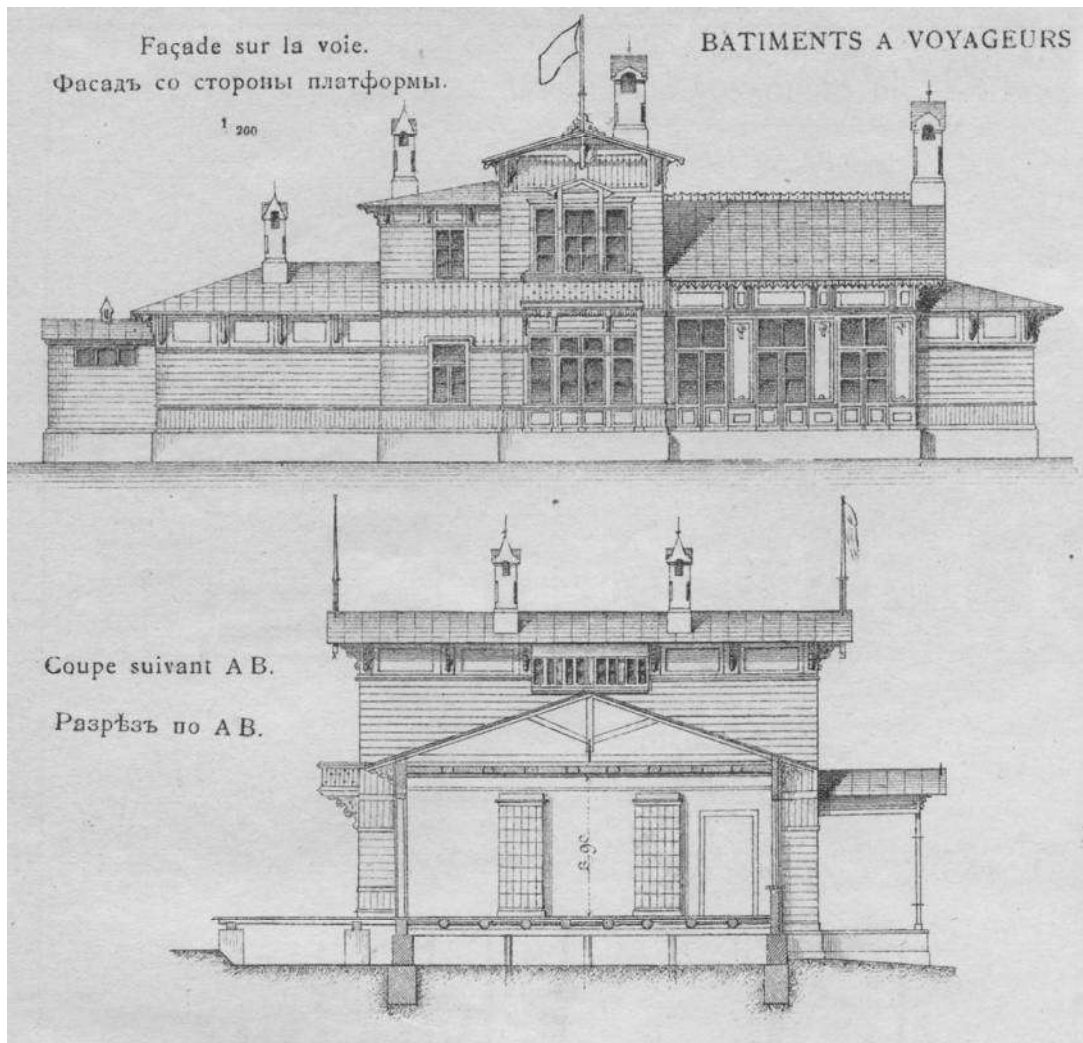
Илл. 12. Нормальный чертеж полустанции при двух путях для Московско-Курской железной дороги. 1869.
Источник изображения: РГИА. Ф. 350. Оп. 29. Д. 70. Л. 1.



Илл. 13. Тип станции IV класса. Московско-Орловская железная дорога. II отделение. 1865.
Источник изображения: ЦГА Москвы. Ф. 413. Оп. 25. Д. 157. Л. 2.



Илл. 14. Пассажи́рское здание станции IV класса Царицыно. План. Арх. М.Г. Арнольд.
Источник изображения: Очерк сети русских железных дорог, ее устройства, содержания и деятельности по 1892 год... СПб.: Тип. бр. Пантелеевых, 1896.



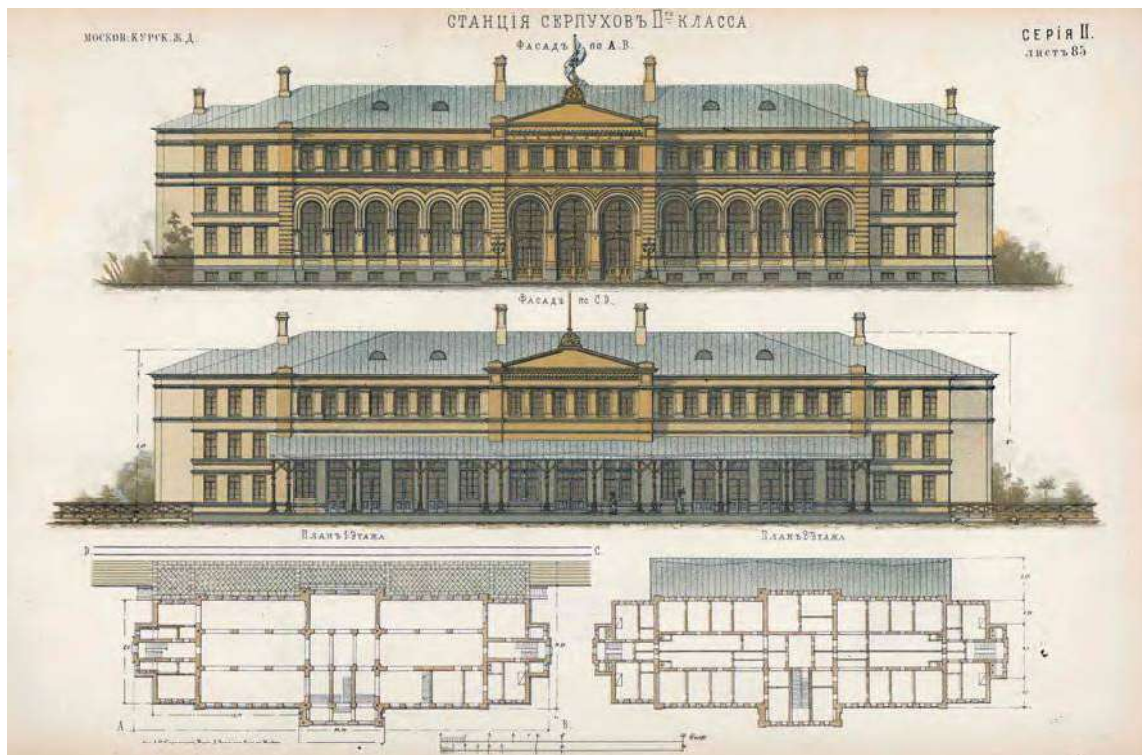
Илл. 15. Пассажи́рское здание станции IV класса Царицыно.
Фасад со стороны платформы, разрез. Арх. М.Г. Арнольд.
Источник изображения: Очерк сети русских железных дорог, ее устройства, содержания и деятельности по 1892 год... СПб.: Тип. бр. Пантелеевых, 1896.



Илл. 16. Станция IV класса Царицыно. Общий вид.
Источник изображения: Альбом видов Московско-Курской железной дороги. М., [1885].



Илл. 17. Станция III класса Мценск. Общий вид.
Источник изображения: Альбом видов Московско-Курской железной дороги. М., [1885].

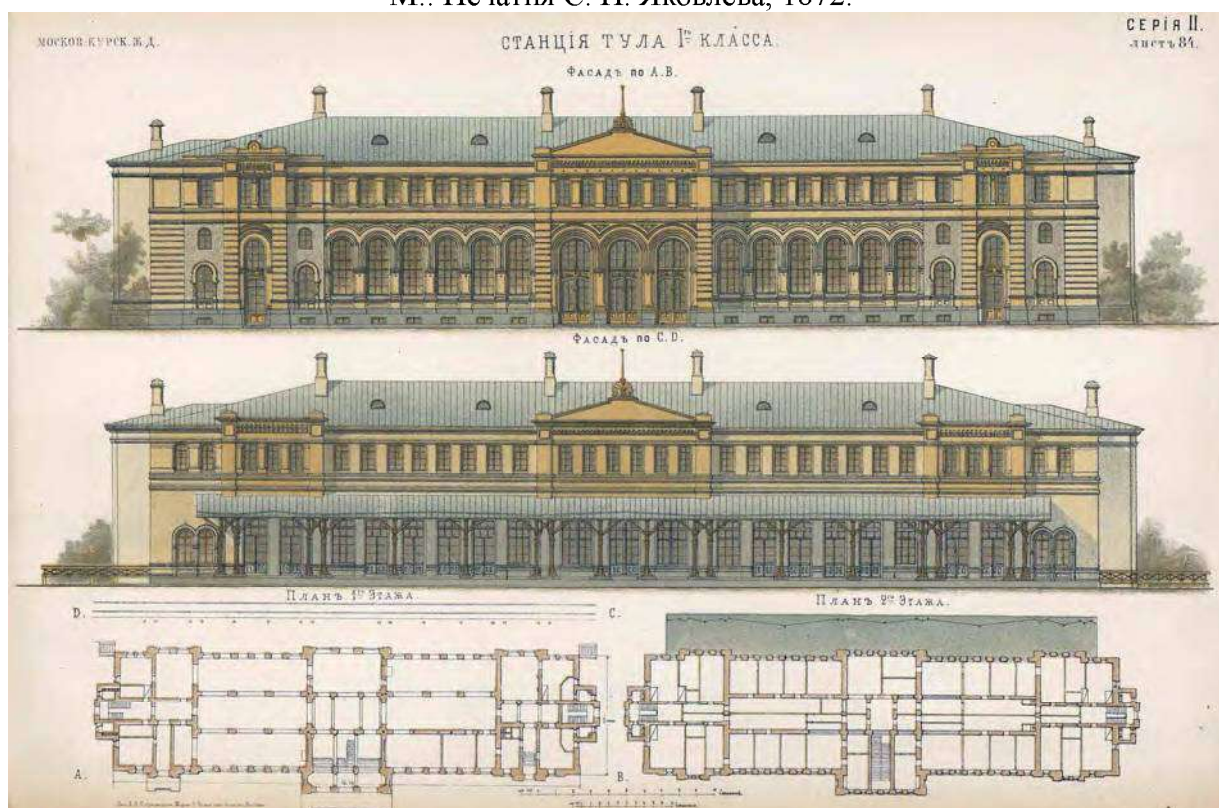


Илл. 18. Пассажирское здание станции II класса Серпухов.

Фасады, планы. Арх. М.Г. Арнольд.

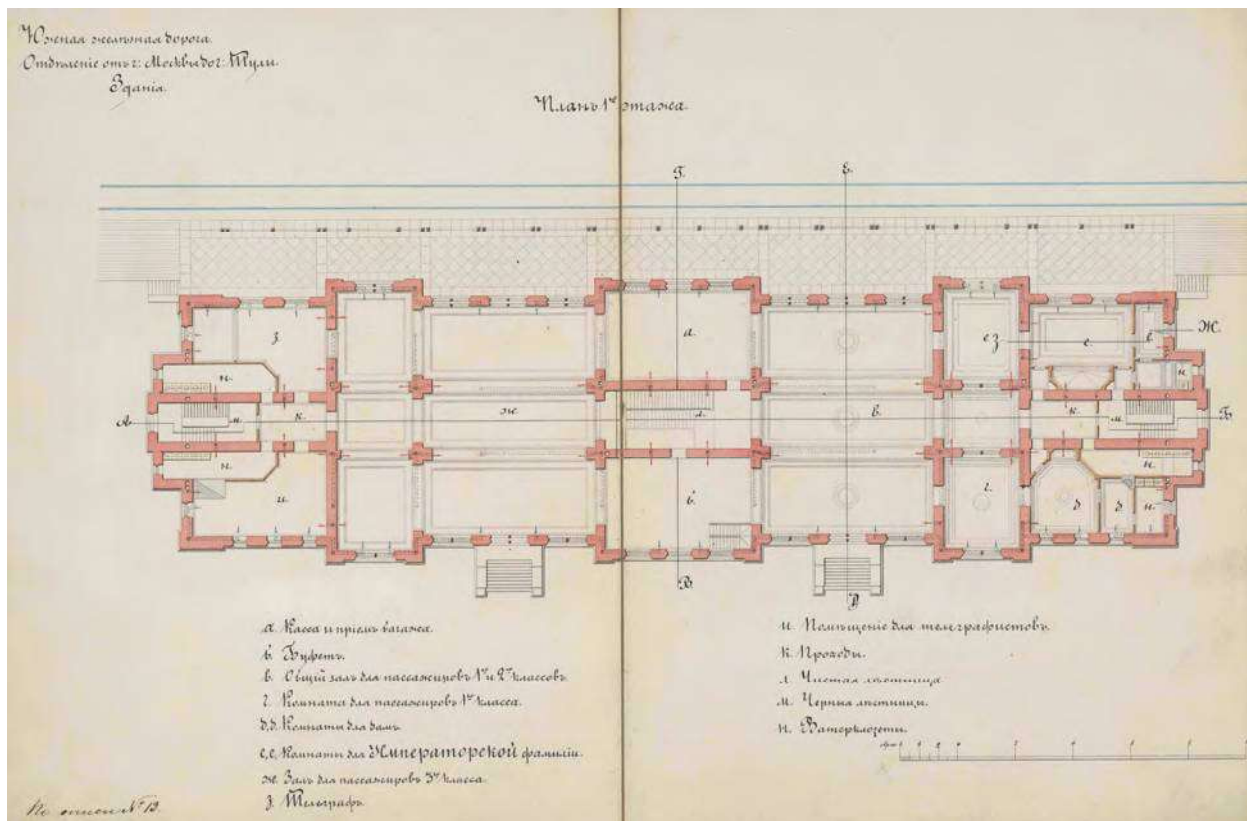
Источник изображения: Волгунов И. И. Альбом чертежей общего расположения путей, зданий и мостовых сооружений существующих в России железных дорог.

М.: Печатня С. П. Яковлева, 1872.



Илл. 19. Пассажирское здание станции I класса Тула. Фасады, планы.

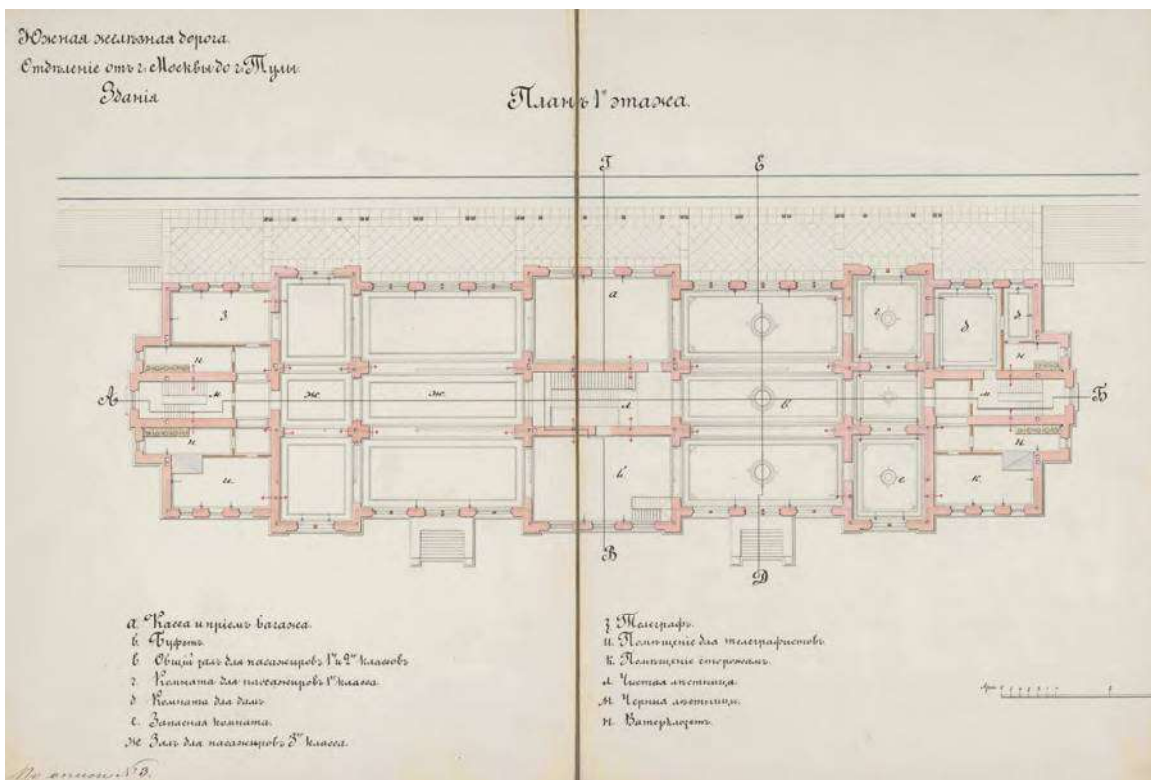
Арх. М.Г. Арнольд. Источник изображения: Волгунов И. И. Альбом чертежей общего расположения путей, зданий и мостовых сооружений существующих в России железных дорог. М.: Печатня С. П. Яковлева, 1872.



Илл. 20. Проект пассажирского здания станции I класса Тула (первый вариант).

План 1-го этажа. Арх. М.Г. Арнольд. 1865.

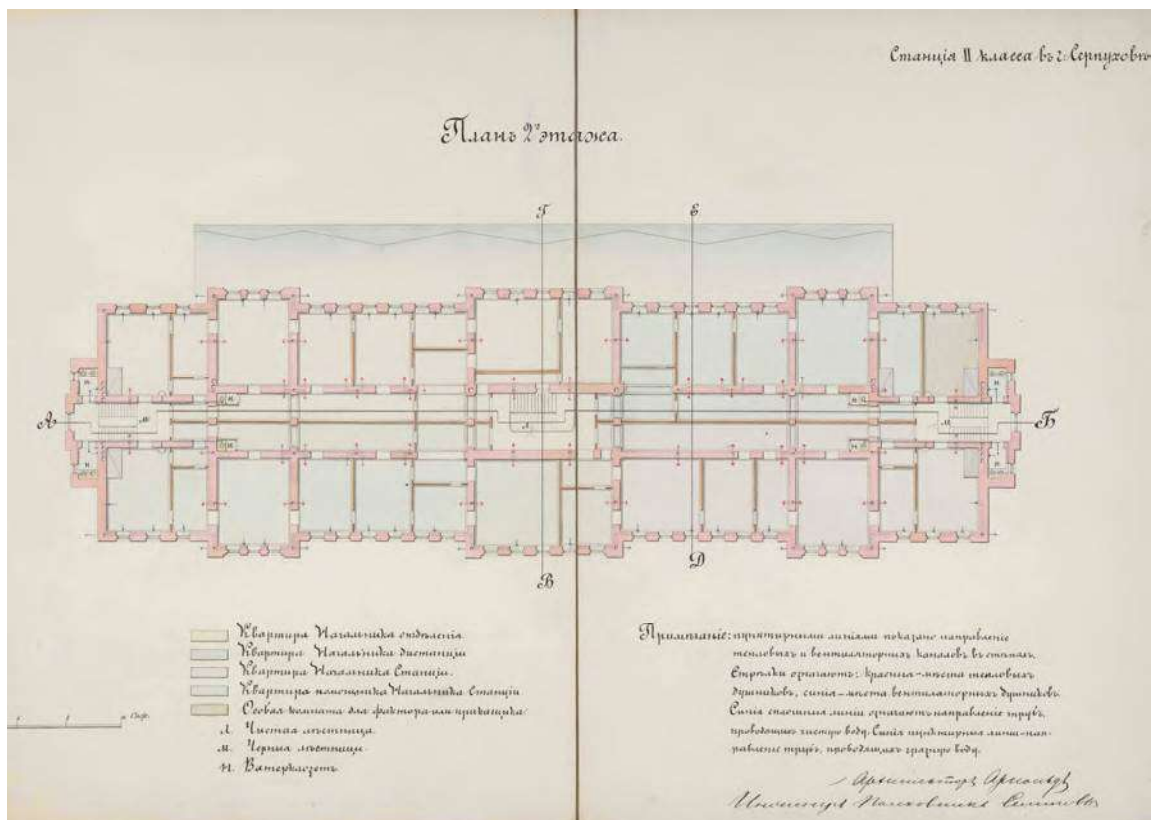
Источник изображения: РГИА. Ф. 350. Оп. 29. Д. 105. Л. 1 (левая часть).



Илл. 21. Проект пассажирского здания станции II класса Серпухов (первый вариант).

План 1-го этажа. 1865. Арх. М.Г. Арнольд.

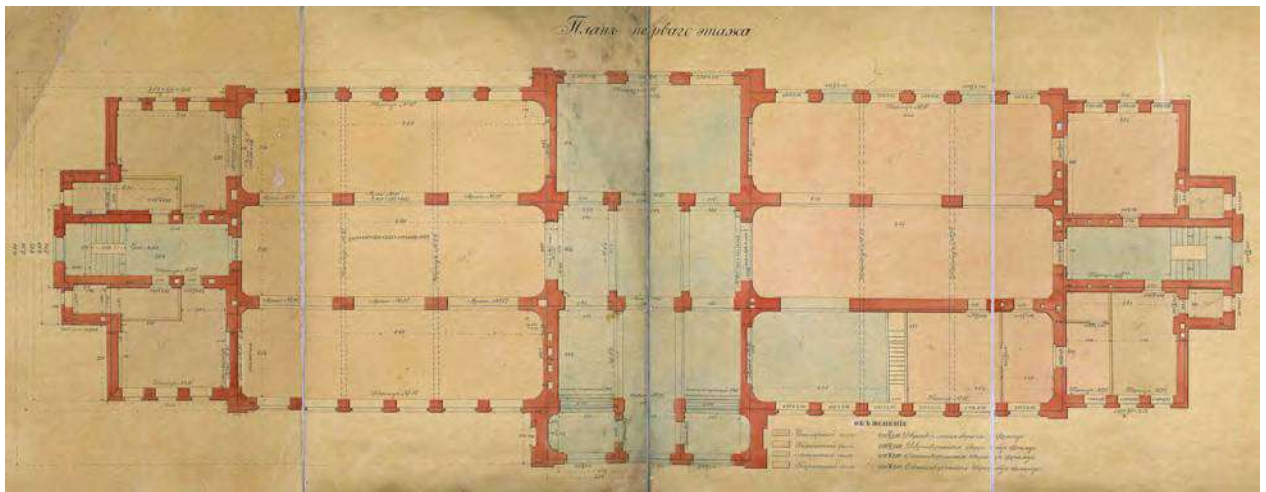
Источник изображения: РГИА. Ф. 350. Оп. 29. Д. 104. Л. 1 (левая часть).



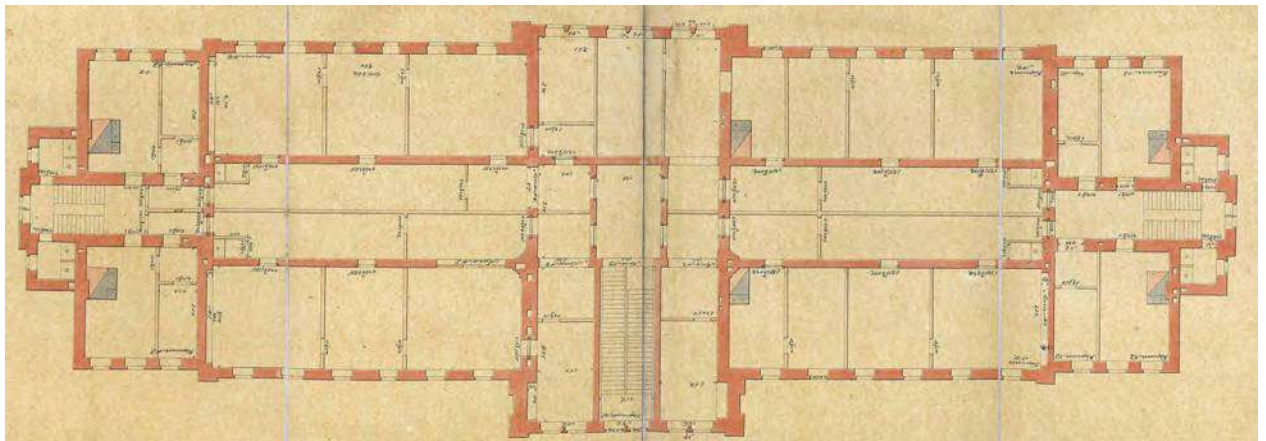
Илл. 22. Проект пассажирского здания станции II класса Серпухов (первый вариант).

План 2-го этажа. Арх. М.Г. Арнольд. 1865.

Источник изображения: РГИА. Ф. 350. Оп. 29. Д. 104. Л. 1 (правая часть).



Илл. 23. Исполнительный чертеж пассажирского здания станции II класса Серпухов.
План 1-го этажа. Арх. М.Г. Арнольд.
Источник изображения: ЦГА Москвы. Ф. 413. Оп. 25. Д. 151. Л. 10.



Илл. 24. Исполнительный чертеж пассажирского здания станции II класса Серпухов.
План 2-го этажа. Арх. М.Г. Арнольд.
Источник изображения: ЦГА Москвы. Ф. 413. Оп. 25. Д. 151. Л. 11.



Илл. 25. Пассажирское здание станции I класса Тула. Вид со стороны путей.
Арх. М.Г. Арнольд. Источник изображения: Альбом видов
Московско-Курской железной дороги. М., [1885].



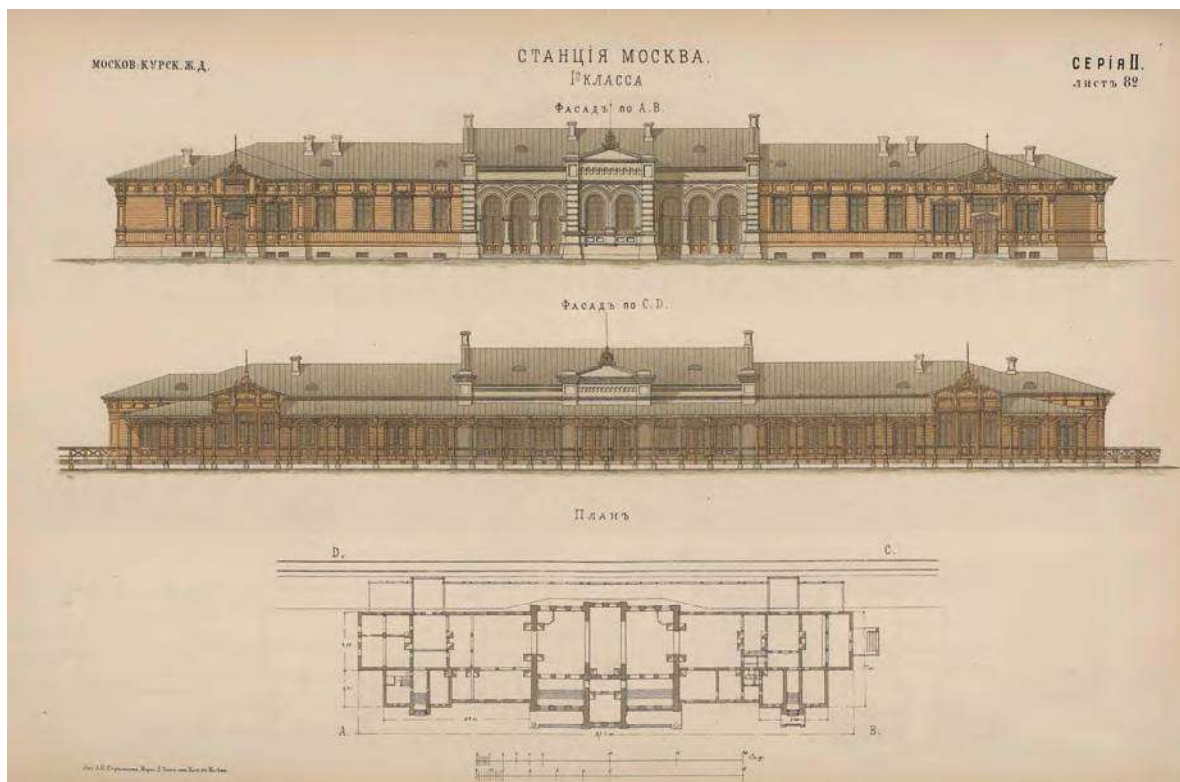
Илл. 26. Пассажирское здание на станции I класса Тула.
Вид со стороны площади. Арх. М.Г. Арнольд. Почтовая открытка. 1900-е.



Илл. 27. Пассажирское здание станции II класса Скуратово. Вид со стороны площади.
Арх. М.Г. Арнольд. Источник изображения: Альбом видов
Московско-Курской железной дороги. М., [1885].



Илл. 28. Пассажирское здание станции II класса Серпухов. Вид со стороны путей.
Арх. М.Г. Арнольд. Источник изображения: Альбом видов
Московско-Курской железной дороги. М., [1885].



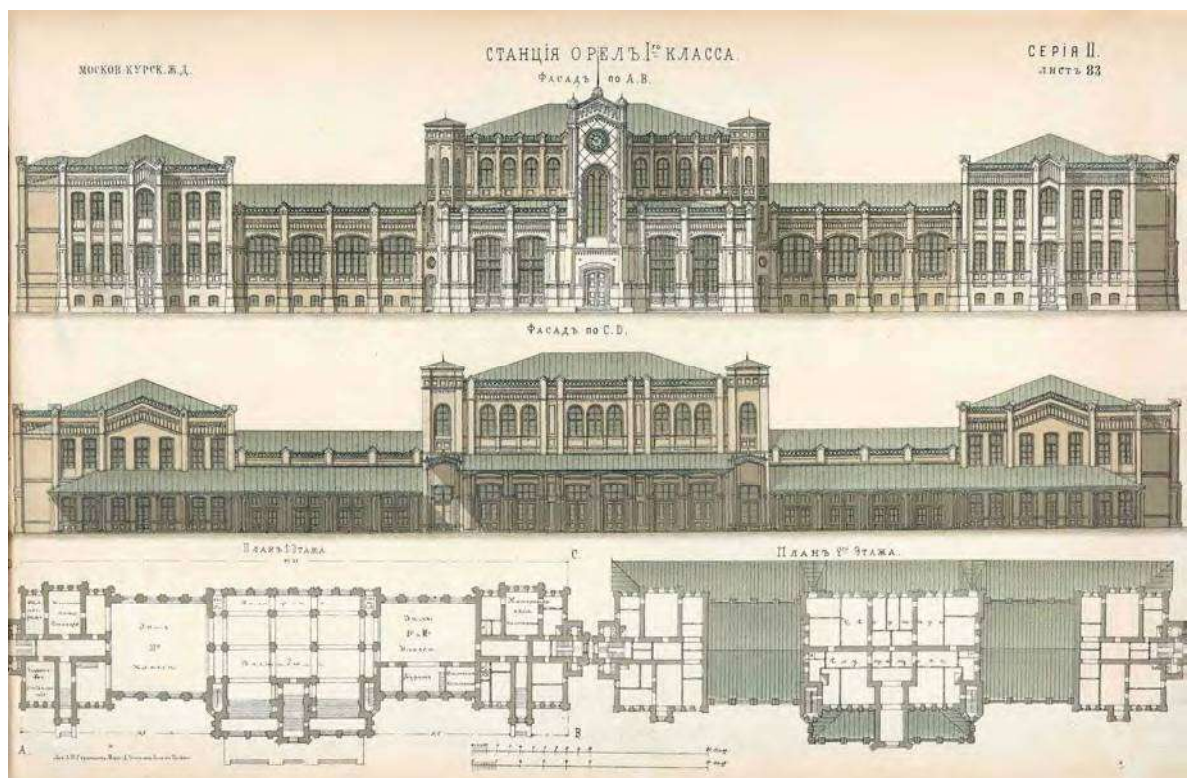
Илл. 29. Пассажирское здание станции I класса Москва. Фасады, планы.
 Арх. М.Г. Арнольд. Источник изображения: Волгунов И. И. Альбом чертежей общего
 расположения путей, зданий и мостовых сооружений существующих в
 России железных дорог. М.: Печатня С. П. Яковлева, 1872.



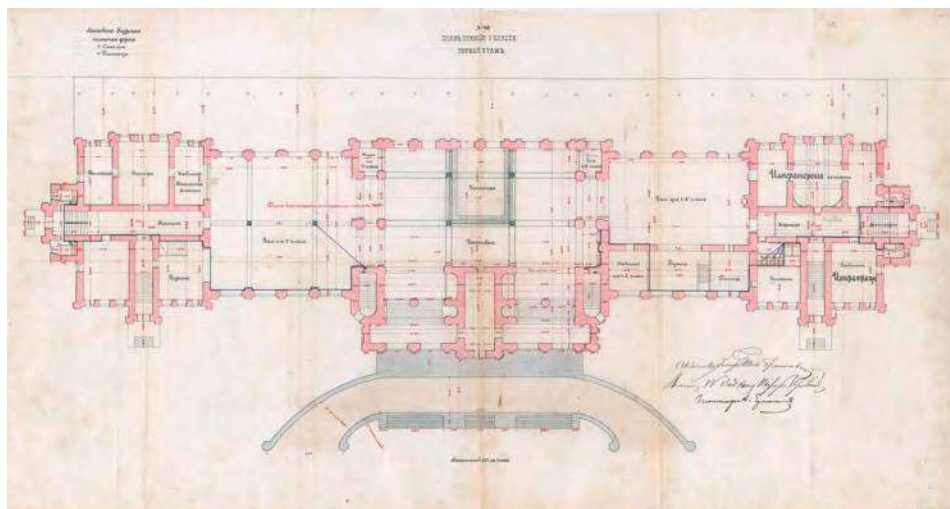
Илл. 30. Пассажирское здание станции I класса Москва. Вид со стороны площади.
 Фотография неизвестного автора. 1870-1880-е. Источник изображения:
 Музей архитектуры им. А.В. Щусева.



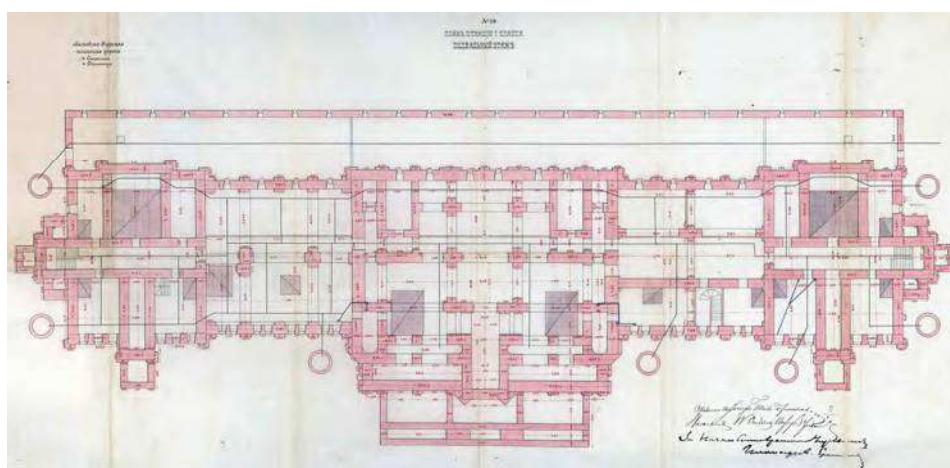
Илл. 31. Станция I класса Москва. Общий вид. Источник изображения: Альбом видов Московско-Курской железной дороги. М., [1885].



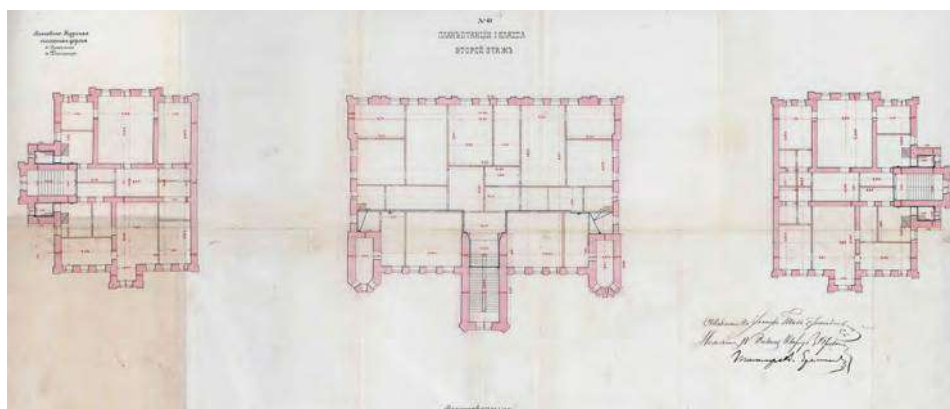
Илл. 32. Пассажирское здание станции I класса Орел. Фасады, планы.
Арх. И. Ф. Тибо-Бриньоль. Источник изображения: Волгунов И. И.
Альбом чертежей общего расположения путей, зданий и мостовых сооружений существующих в России железных дорог. М.: Печатня С. П. Яковлева, 1872.



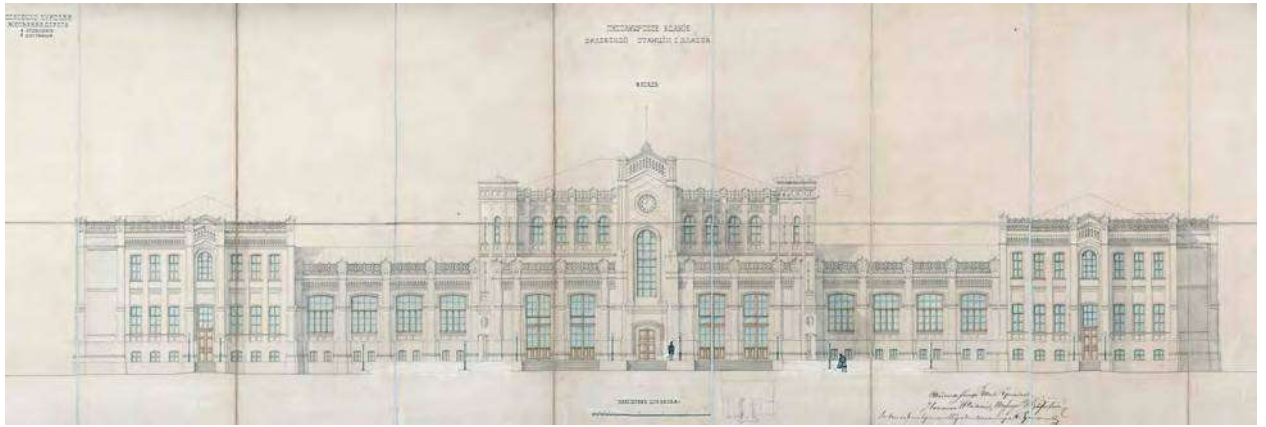
Илл. 33. Проект пассажирского здания станции I класса Орел.
План 1-го этажа. Арх. И.Ф. Тибо-Бриньоль. 1870.
Источник изображения: РГИА. Ф. 350. Оп. 29. Д. 103. Л. 62.



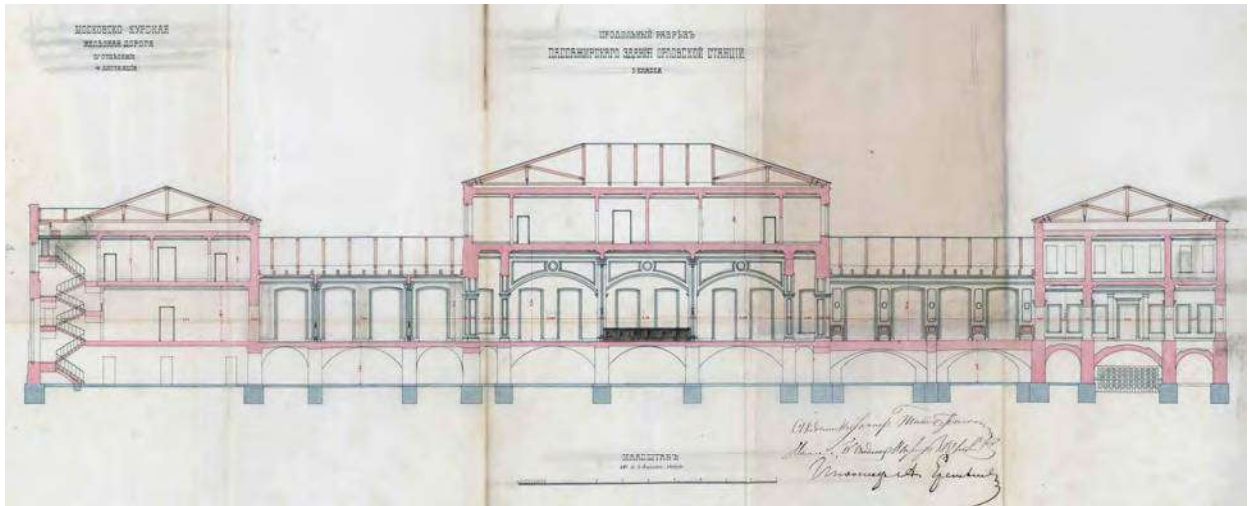
Илл. 34. Проект пассажирского здания станции I класса Орел.
План подвального этажа. Арх. И.Ф. Тибо-Бриньоль. 1870.
Источник изображения: РГИА. Ф. 350. Оп. 29. Д. 103. Л. 60.



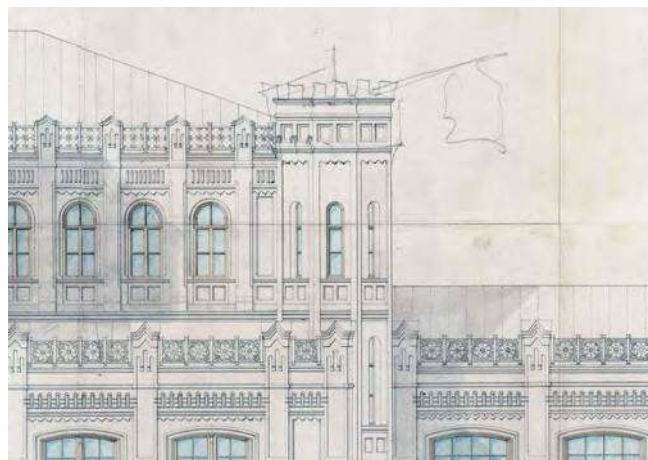
Илл. 35. Проект пассажирского здания станции I класса Орел.
План 2-го этажа. Арх. И.Ф. Тибо-Бриньоль. 1870.
Источник изображения: РГИА. Ф. 350. Оп. 29. Д. 103. Л. 64.



Илл. 36. Проект пассажирского здания станции I класса Орел.
Фасад со стороны площади. Арх. И.Ф. Тибо-Бриньоль. 1870.
Источник изображения: РГИА. Ф. 350. Оп. 29. Д. 103. Л. 96-100.



Илл. 37. Проект пассажирского здания станции I класса Орел.
Продольный разрез. Арх. И.Ф. Тибо-Бриньоль. 1870.
Источник изображения: РГИА. Ф. 350. Оп. 29. Д. 103. Л. 92.



Илл. 38. Проект пассажирского здания станции I класса Орел.
Фасад со стороны площади (деталь). Арх. И.Ф. Тибо-Бриньоль. 1870.
Источник изображения: РГИА. Ф. 350. Оп. 29. Д. 103. Л. 96-100.



Илл. 39. Пассажирское здание станции I класса Курск. Вид со стороны площади.

Арх. И.Ф. Тибо-Бриньоль.

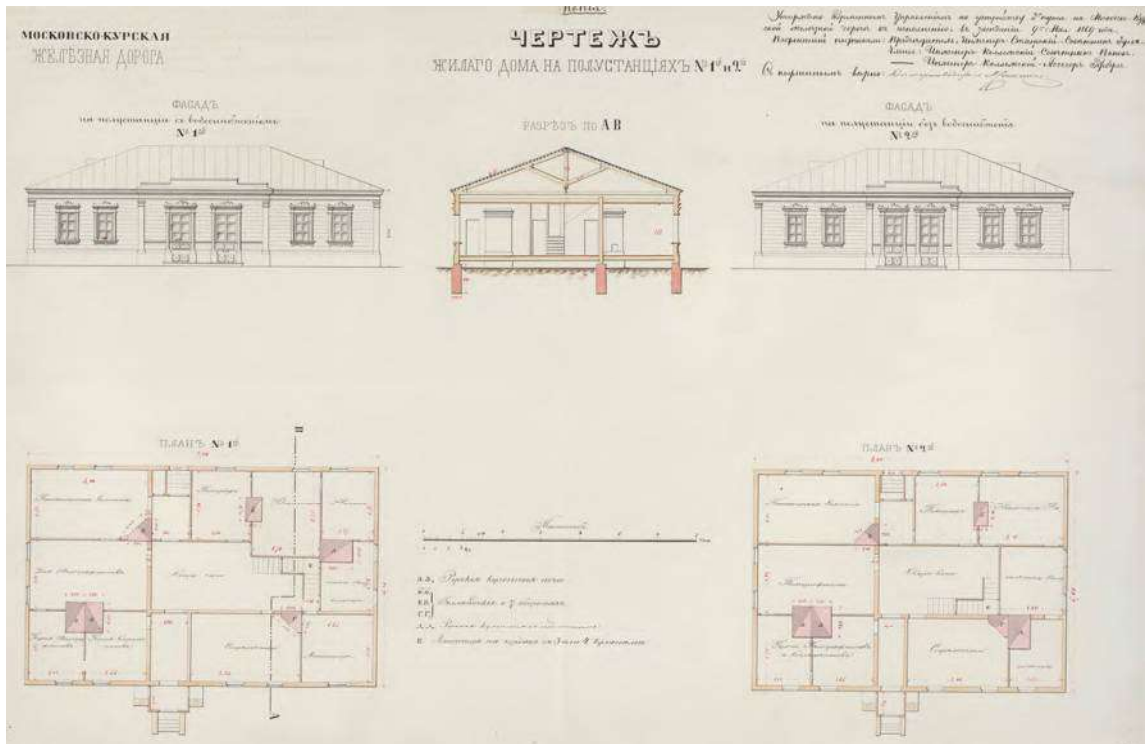
Источник изображения: Альбом видов Московско-Курской железной дороги. М., [1885].



Илл. 40. Пассажирское здание станции I класса Курск. Вид со стороны путей.

Арх. И.Ф. Тибо-Бриньоль. Источник изображения:

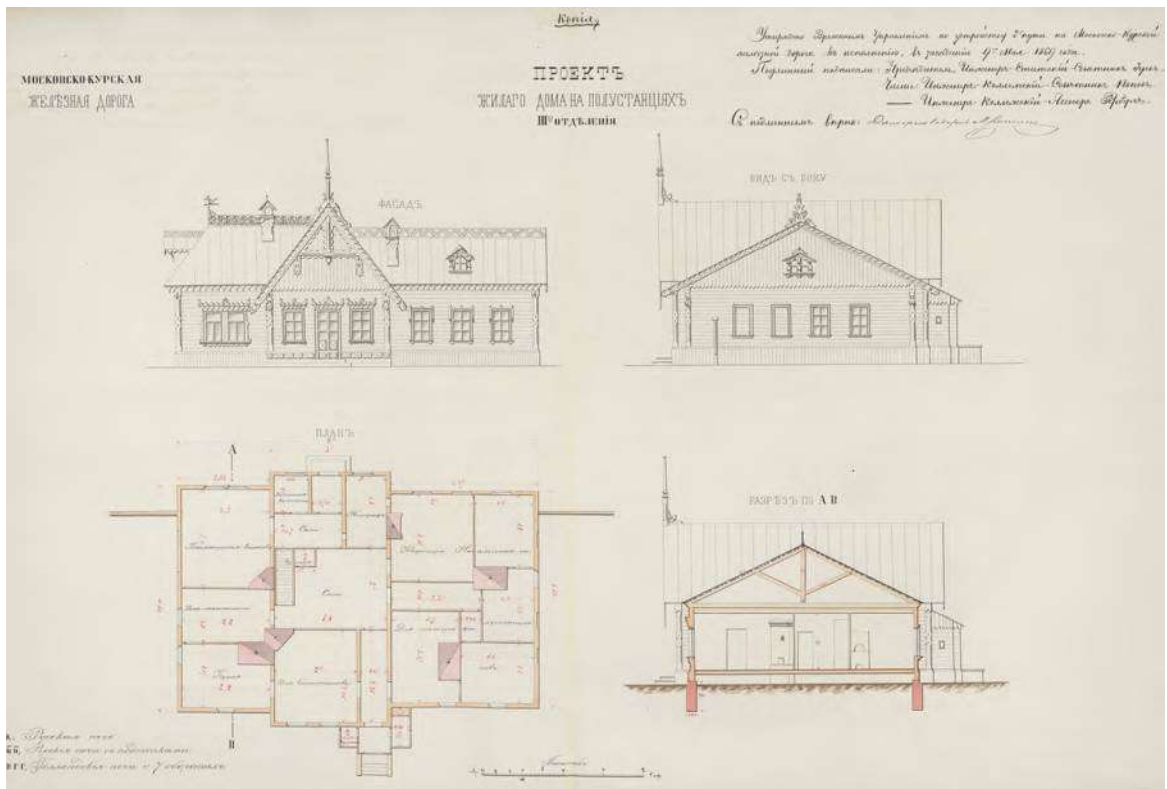
Альбом видов Курско-Харьковско-Азовской железной дороги. М., [1886].



Илл. 41. Проект жилого дома на полустанциях с водоснабжением и без водоснабжения для 1-го и 2-го отделений Московско-Курской железной дороги. 1869. Источник изображения: РГИА. Ф. 219. Оп. 1. Д. 6173. Л. 144.



Илл. 42. Полустанция Люблино. Общий вид.
Источник изображения: Альбом видов Московско-Курской железной дороги. М., [1885].



Илл. 43. Проект жилого дома на полустанциях для 3-го, 4-го и 5-го отделений Московско-Курской железной дороги. Фасады, план, разрез. 1869.
Источник изображения: РГИА. Ф. 219. Оп. 1. Д. 6173. Л. 143.

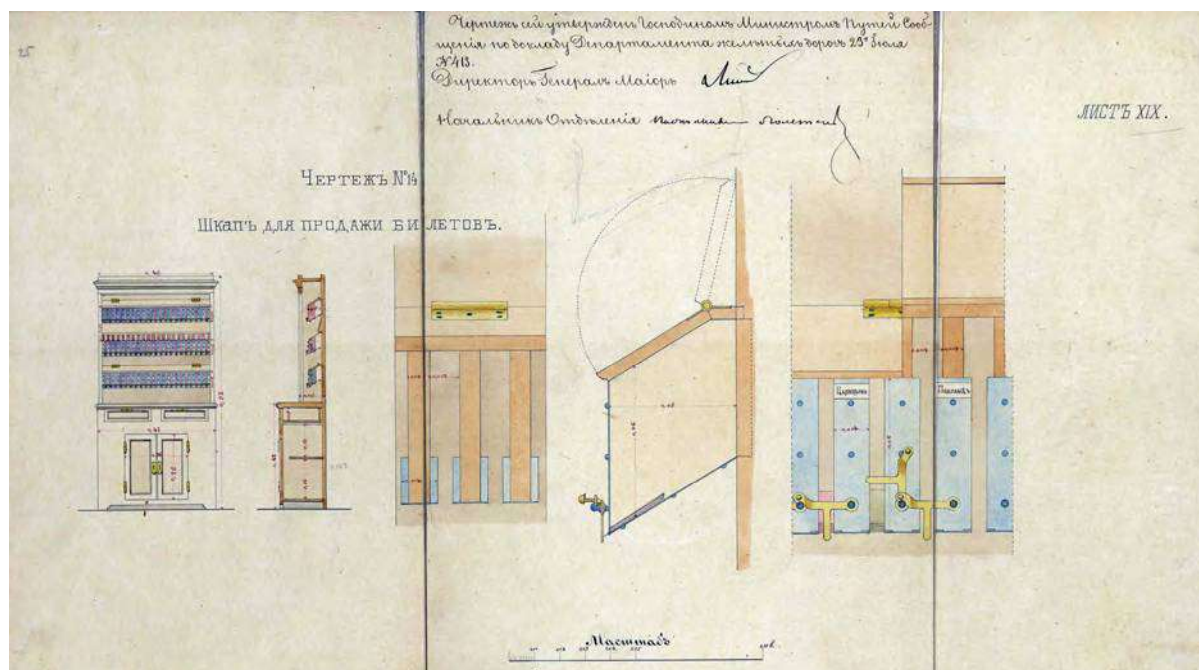


Илл. 44. Полустанция Самозвановка. Общий вид.
Источник изображения: Альбом видов Московско-Курской железной дороги. М., [1885].



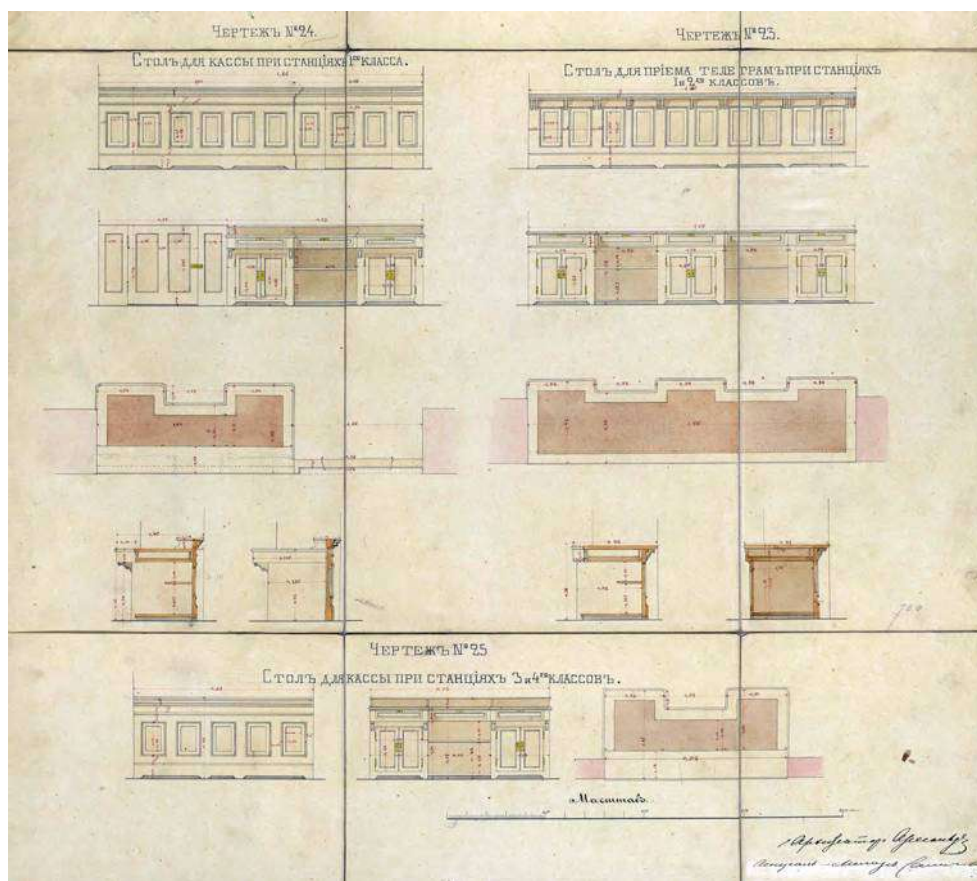
Илл. 45. Полустанция Бутово. Общий вид.

Источник изображения: Альбом видов Московско-Курской железной дороги. М., [1885].

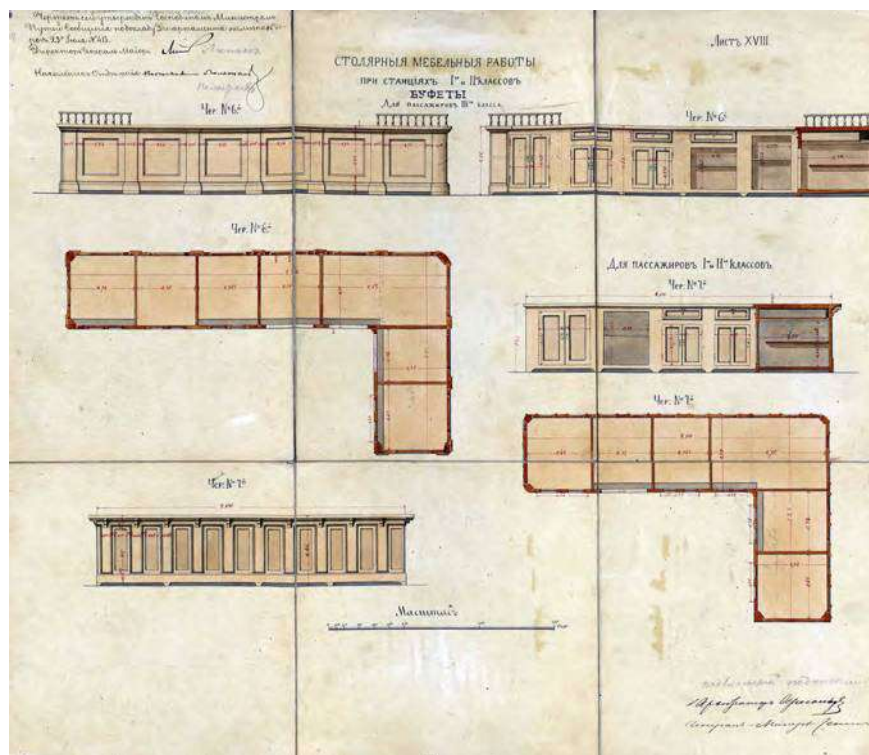


Илл. 46. Чертеж шкафа для продажи билетов. Арх. М.Г. Арнольд. 1866.

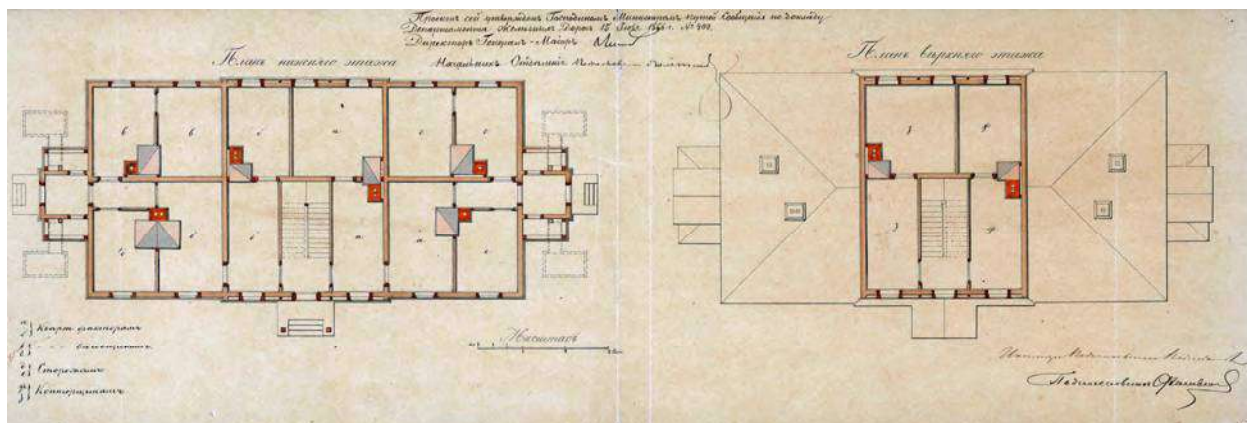
Источник изображения: ЦГА Москвы. Ф. 413. Оп. 25. Д. 71. Л. 1 (верхняя часть).



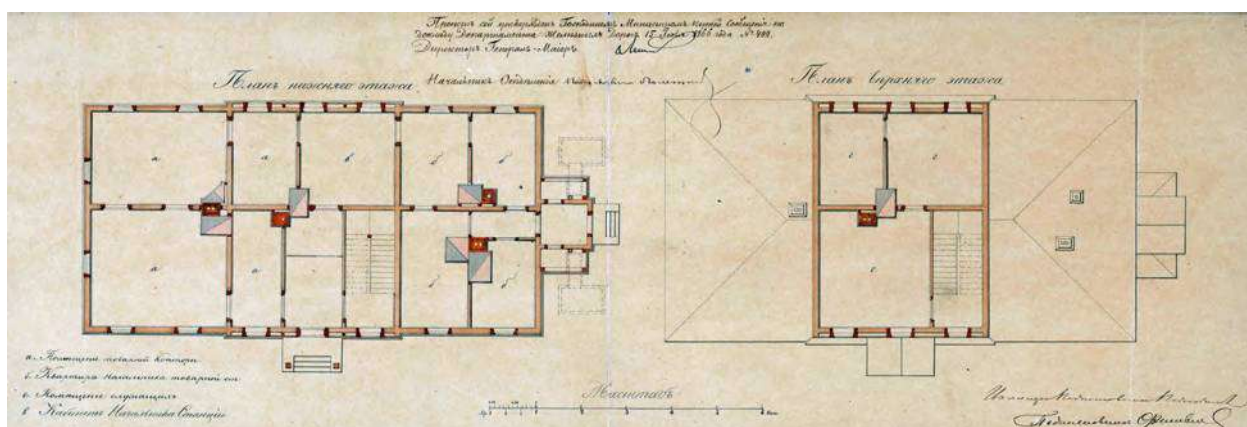
Илл. 47. Чертежи столов для касс и приема телеграмм. Арх. М.Г. Арнольд. 1866. Источник изображения: ЦГА Москвы. Ф. 413. Оп. 25. Д. 71. Л. 1 (нижняя часть).



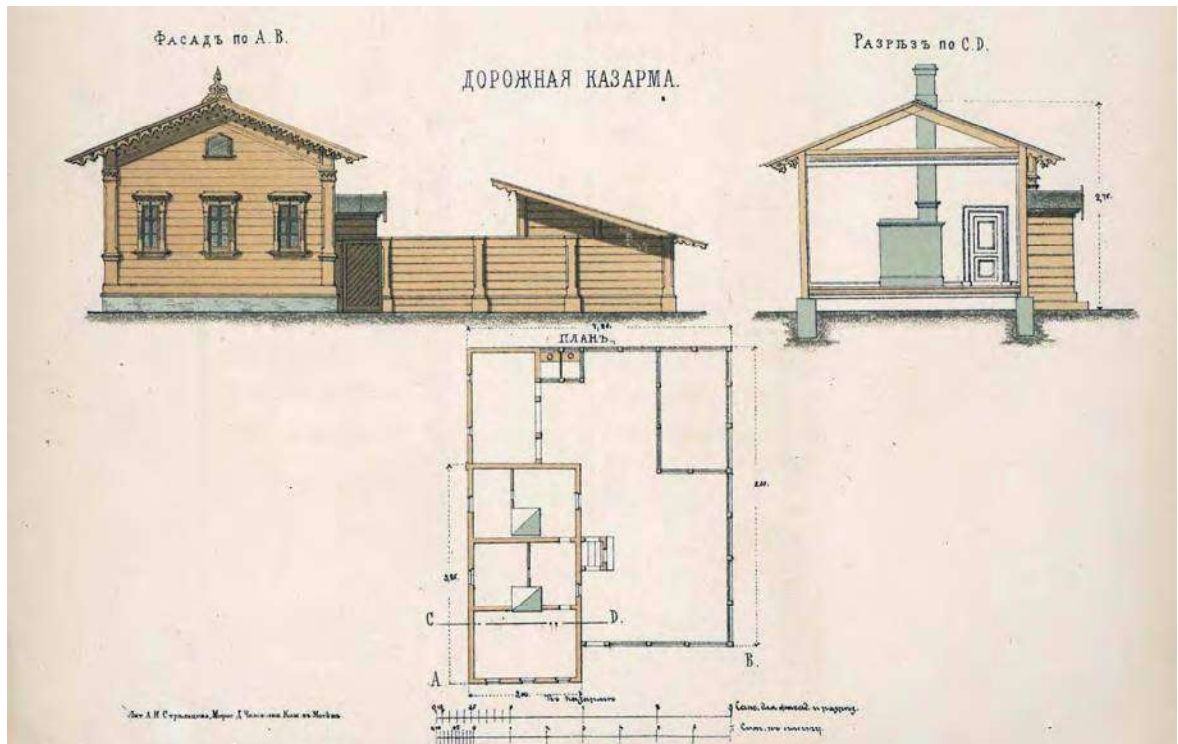
Илл. 48. Чертежи мебели для буфетов пассажирских зданий на станциях I-го и II-го классов. Арх. М.Г. Арнольд. 1866. Источник изображения: ЦГА Москвы. Ф. 413. Оп. 25. Д. 71. Л. 2.



Илл. 49. Проект жилого дома на товарной станции в Москве. Планы 1-го и 2-го этажей. Инж. И.П. Павловский. 1866. Источник изображения: РГИА. Ф. 350. Оп. 29. Д. 124. Л. 1.



Илл. 50. Проект товарной конторы на товарной станции в Москве. Планы 1-го и 2-го этажей. Инж. И.П. Павловский. 1866. Источник изображения: РГИА. Ф. 350. Оп. 29. Д. 124. Л. 2.



Илл. 51. Дорожная казарма. Фасад, план, разрез.

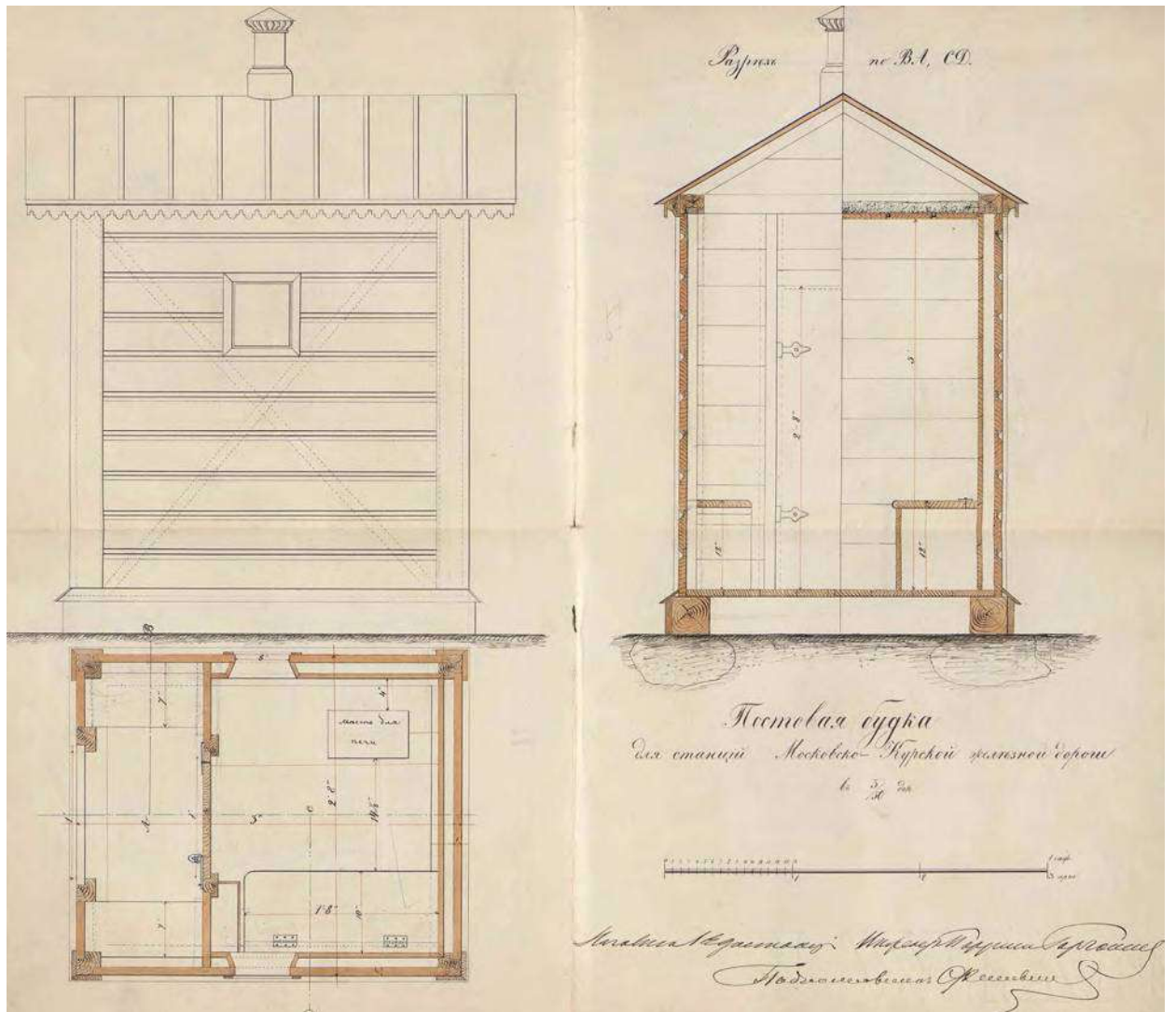
Источник изображения: Волгунов И. И. Альбом чертежей общего расположения путей, зданий и мостовых сооружений существующих в России железных дорог.

М.: Печатня С. П. Яковлева, 1872.

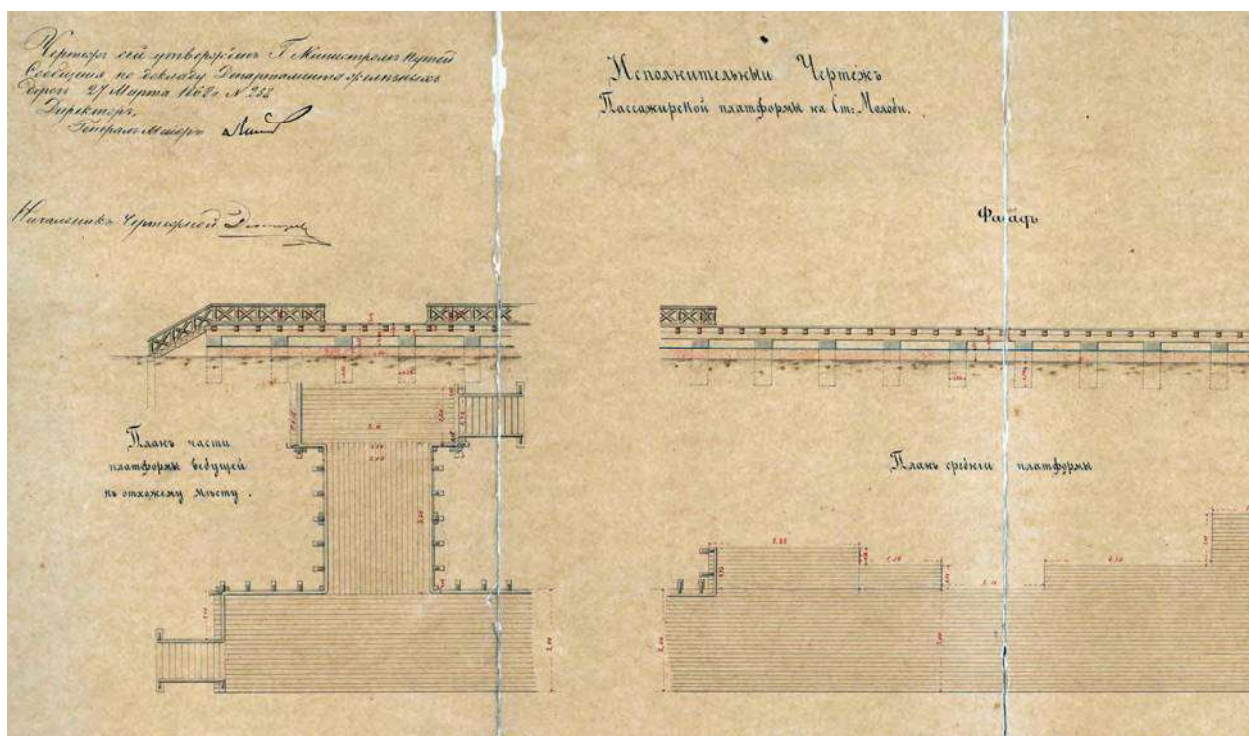


Илл. 52. Дорожная казарма. Общий вид.

Источник изображения: Альбом видов Московско-Курской железной дороги. М., [1885].

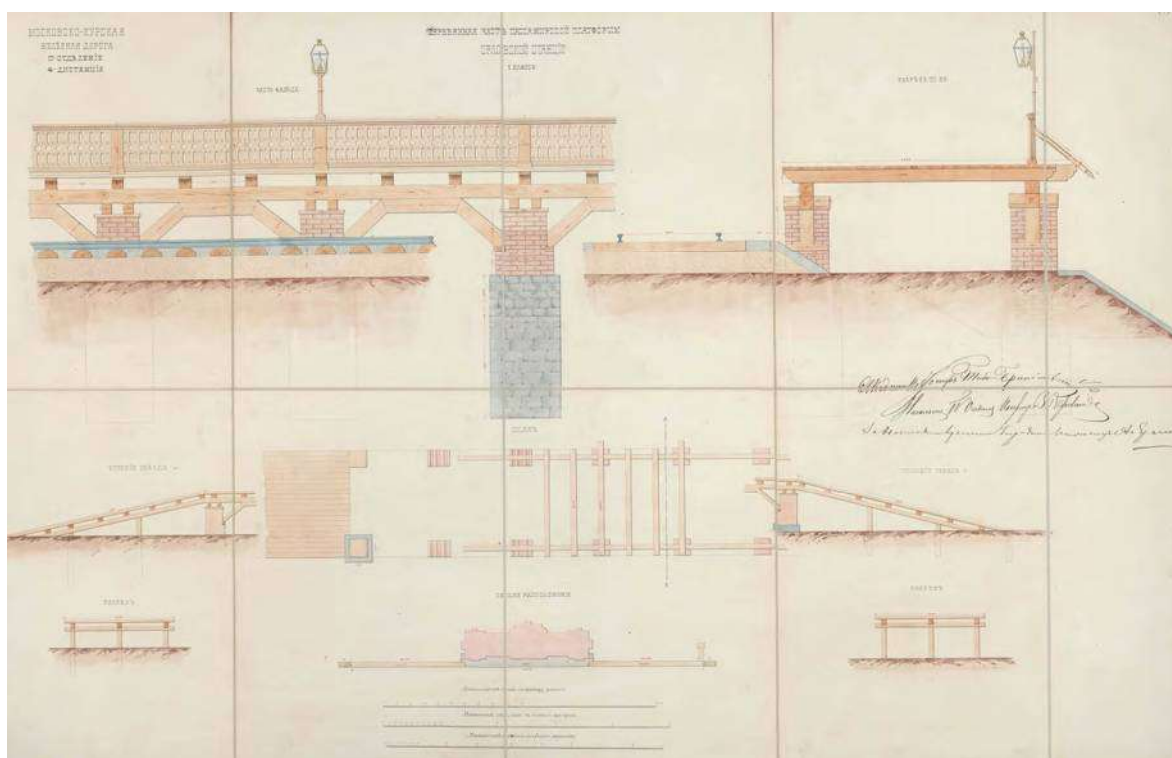


Илл. 53. Проект постовой будки. Фасад, план, разрез. 1867.
 Источник изображения: ЦГА Москвы. Ф. 413. Оп. 25. Д. 151. Л. 21.



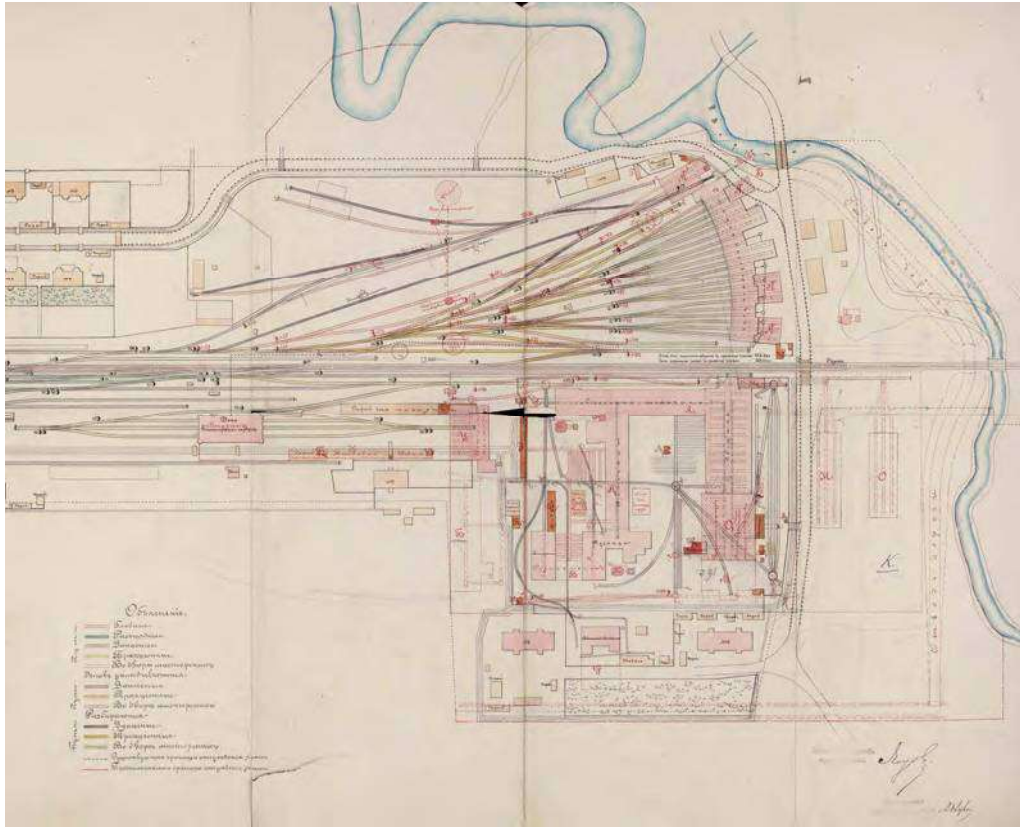
Илл. 54. Исполнительный чертеж пассажирской платформы станции Молоди (фрагмент). 1868.

Источник изображения: РГИА. Ф. 350. Оп. 29. Д. 112. Л. 1.



Илл. 55. Проект деревянной части пассажирской платформы станции Орел. Арх. И. Ф. Тибо-Бриньоль. 1871.

Источник изображения: РГИА. Ф. 350. Оп. 29. Д. 103. Л. 110-111.



Илл. 56. План расположения путей и зданий станции Тула (фрагмент). 1894.
Источник изображения: РГИА. Ф. 350. Оп. 29. Д. 67. Л. 4.



Илл. 57. Станция I класса Тула. Вид со стороны Курска. Паровозное здание и мастерские.
Источник изображения: Альбом видов Московско-Курской железной дороги. М., [1885].



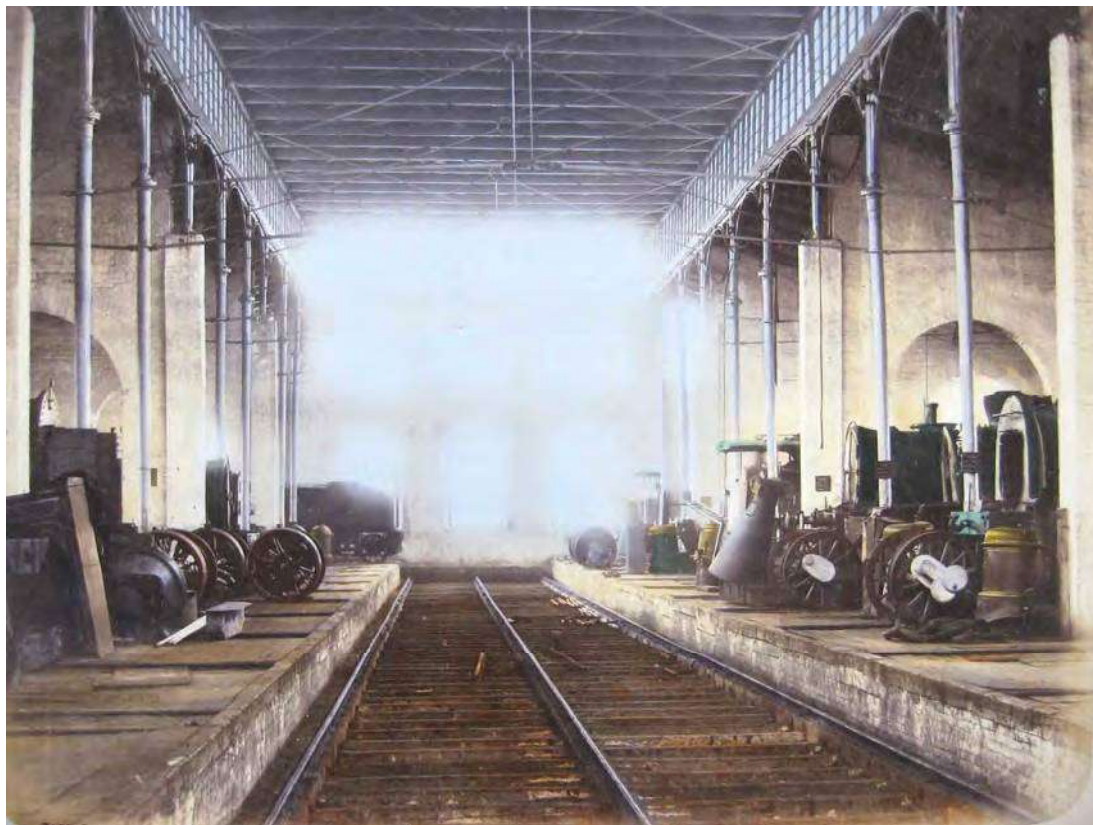
Илл. 58. Паровозное здание на станции Тула.

Источник изображения: Альбом видов Московско-Курской железной дороги. М., [1885].

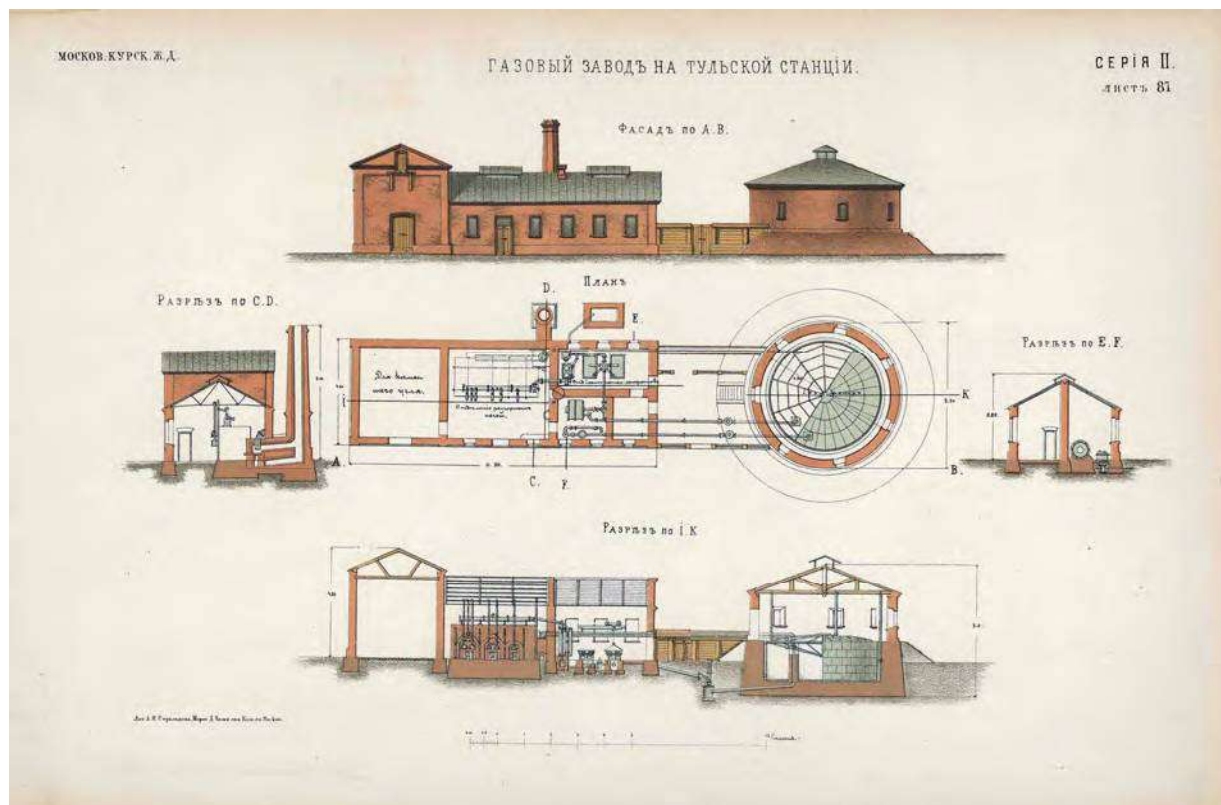


Илл. 59. Слесарно-токарная мастерская на станции Тула.

Источник изображения: Альбом видов Московско-Курской железной дороги. М., [1885].



Илл. 60. Мастерская для сборки паровозов на станции Тула. Внутренний вид. Источник изображения: Альбом видов Московско-Курской железной дороги. М., [1885].



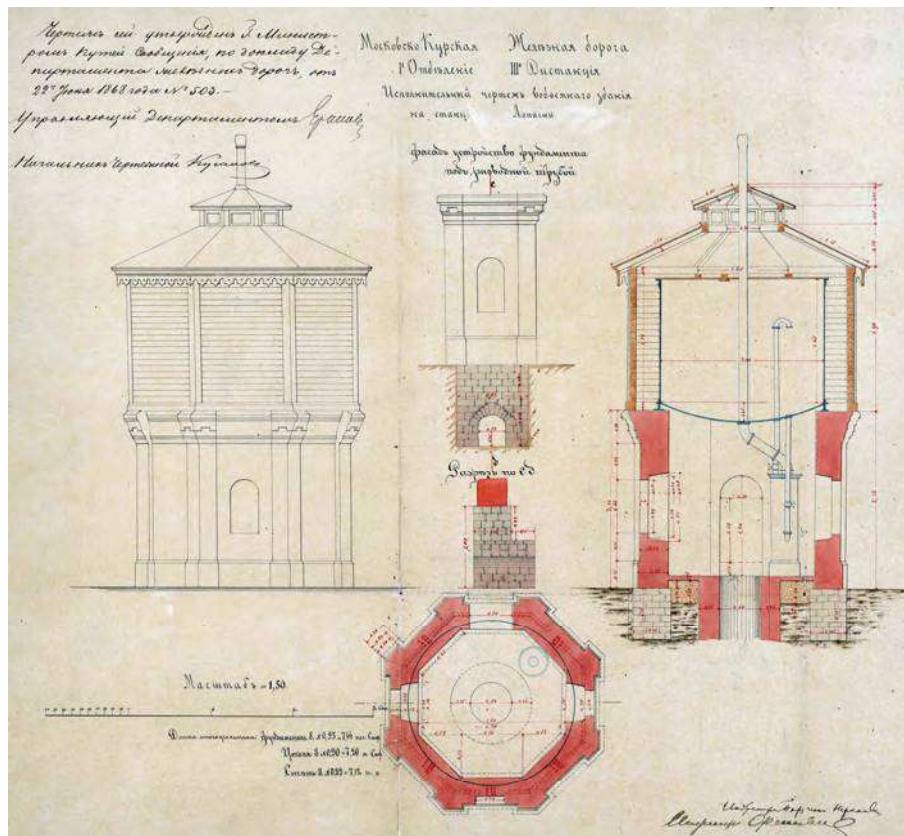
Илл. 61. Газовый завод на станции Тула. Источник изображения: Волгунов И. И. Альбом чертежей общего расположения путей, зданий и мостовых сооружений существующих в России железных дорог. М.: Печатня С. П. Яковлева, 1872.



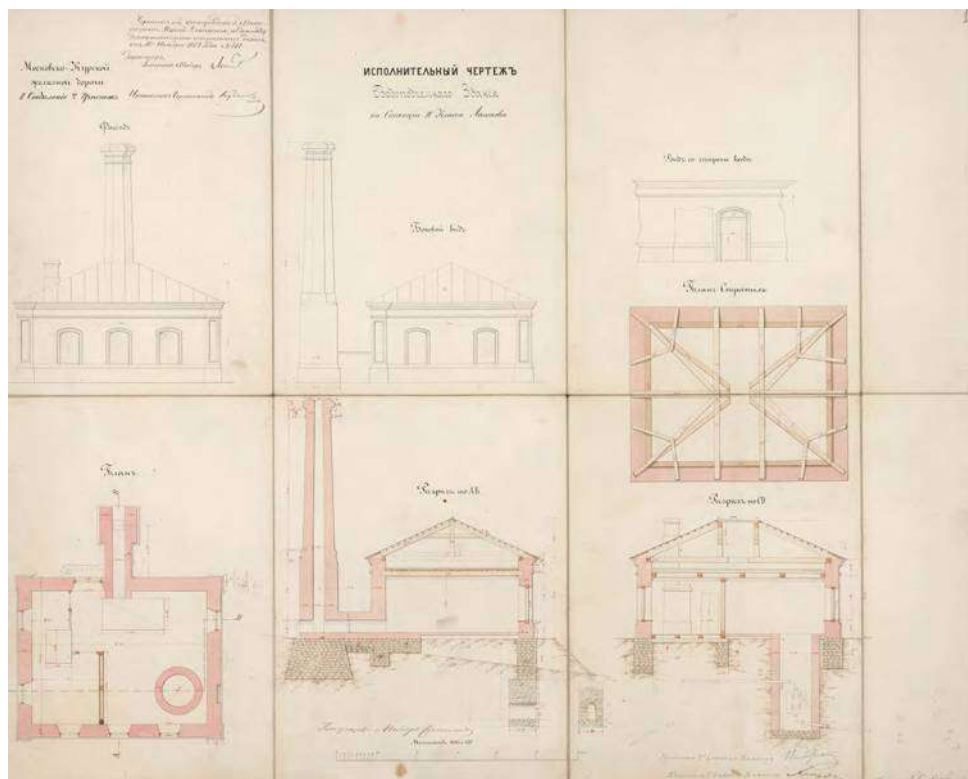
Илл. 62. Мастерские Московско-Нижегородской железной дороги на станции Ковров. Почтовая открытка. 1900-е.



Илл. 63. Главные вагонные мастерские на товарной станции в Москве. Источник изображения: Альбом видов Московско-Курской железной дороги. М., [1885].



Илл. 64. Проект водоемного здания. Фасад, план, разрезы. 1868.
 Источник изображения: РГИА. Ф. 350. Оп. 29. Д. 138. Л. 2.



Илл. 65. Проект водоподъемного здания. Фасады, план, разрезы. 1868.
 Источник изображения: РГИА. Ф. 350. Оп. 29. Д. 137. Л. 1.



Илл. 66. Водоподъемное здание на полустанции Свинская.
Источник изображения: Альбом видов Московско-Курской железной дороги. М., [1885].



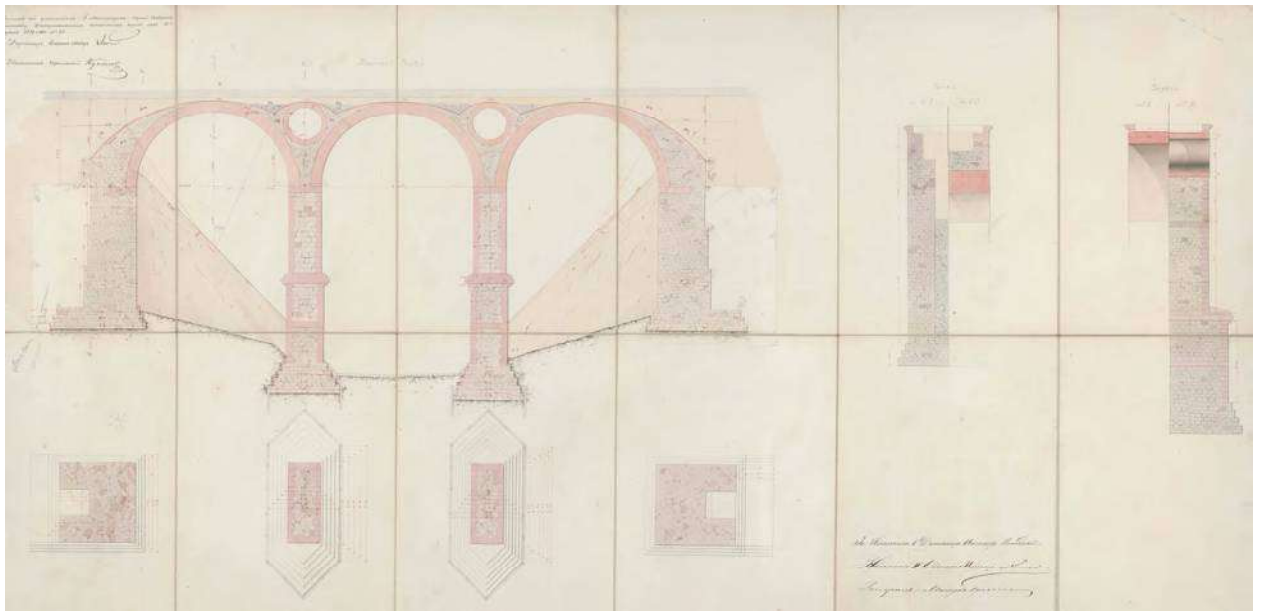
Илл. 67. Складская и погрузо-разгрузочная зона товарной станции в Москве.
Источник изображения: Альбом видов Московско-Курской железной дороги. М., [1885].



Илл. 68. Мост через реку Оку в г. Серпухове. Почтовая открытка. 1900-е.



Илл. 69. Мост через реку Оку в г. Серпухове. Почтовая открытка. 1900-е.



Илл. 70. Проект виадука через реку Скнигу. Разрезы. 1869.
 Источник изображения: РГИА. Ф. 350. Оп. 29. Д. 90. Л. 1.



Илл. 71. Виадук через реку Скнигу.
 Источник изображения: Альбом видов Московско-Курской железной дороги. М., [1885].



Илл. 72. Виадук через реку Скнигу. Фотография автора. 2021.



Илл. 73. Мост через реку Язу.

Источник изображения: Альбом видов Московско-Курской железной дороги. М., [1885].



Илл. 74. Мост через реку Язу (Андроников виадук). Фотография автора. 2021.



Илл. 75. Мост через реку Москву.

Источник изображения: Альбом видов Московско-Курской железной дороги. М., [1885].



Илл. 76. Мост через реку Пахру.

Источник изображения: Альбом видов Московско-Курской железной дороги. М., [1885].



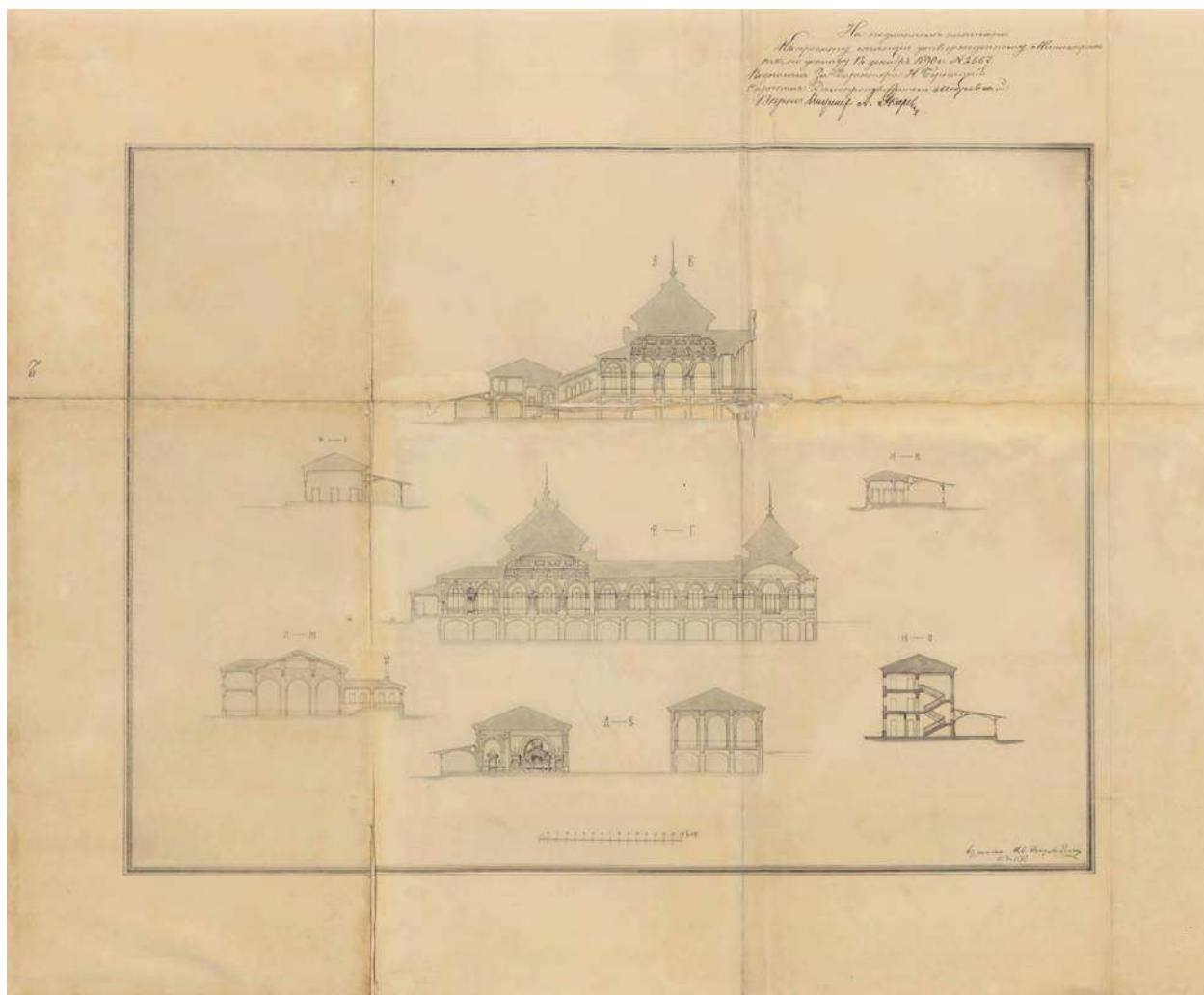
Илл. 77. Мост через реку Плаву.

Источник изображения: Альбом видов Московско-Курской железной дороги. М., [1885].



Илл. 78. Мост через реку Оптуху.

Источник изображения: Альбом видов Московско-Курской железной дороги. М., [1885].



Илл. 79. Проект пассажирского здания Московско-Курской железной дороги в Москве.

Разрезы. Арх. И.П. Ропет. 1890.

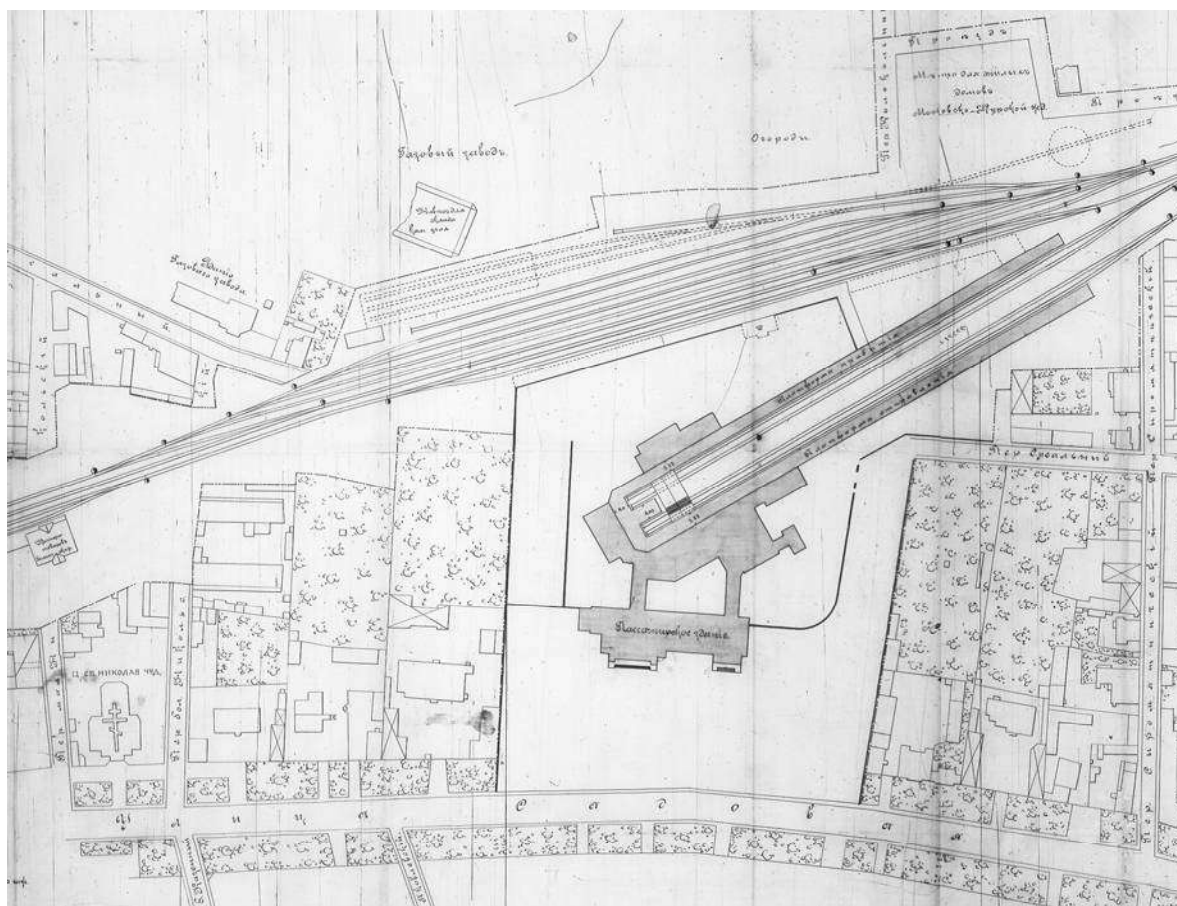
Источник изображения: ЦГА Москвы. Ф. 413. Оп. 24. Д. 14. Л. 2.



Илл. 80. Народный дом в Барнауле. Арх. И.П. Ропет. 1898-1900. Почтовая открытка. 1910-е.



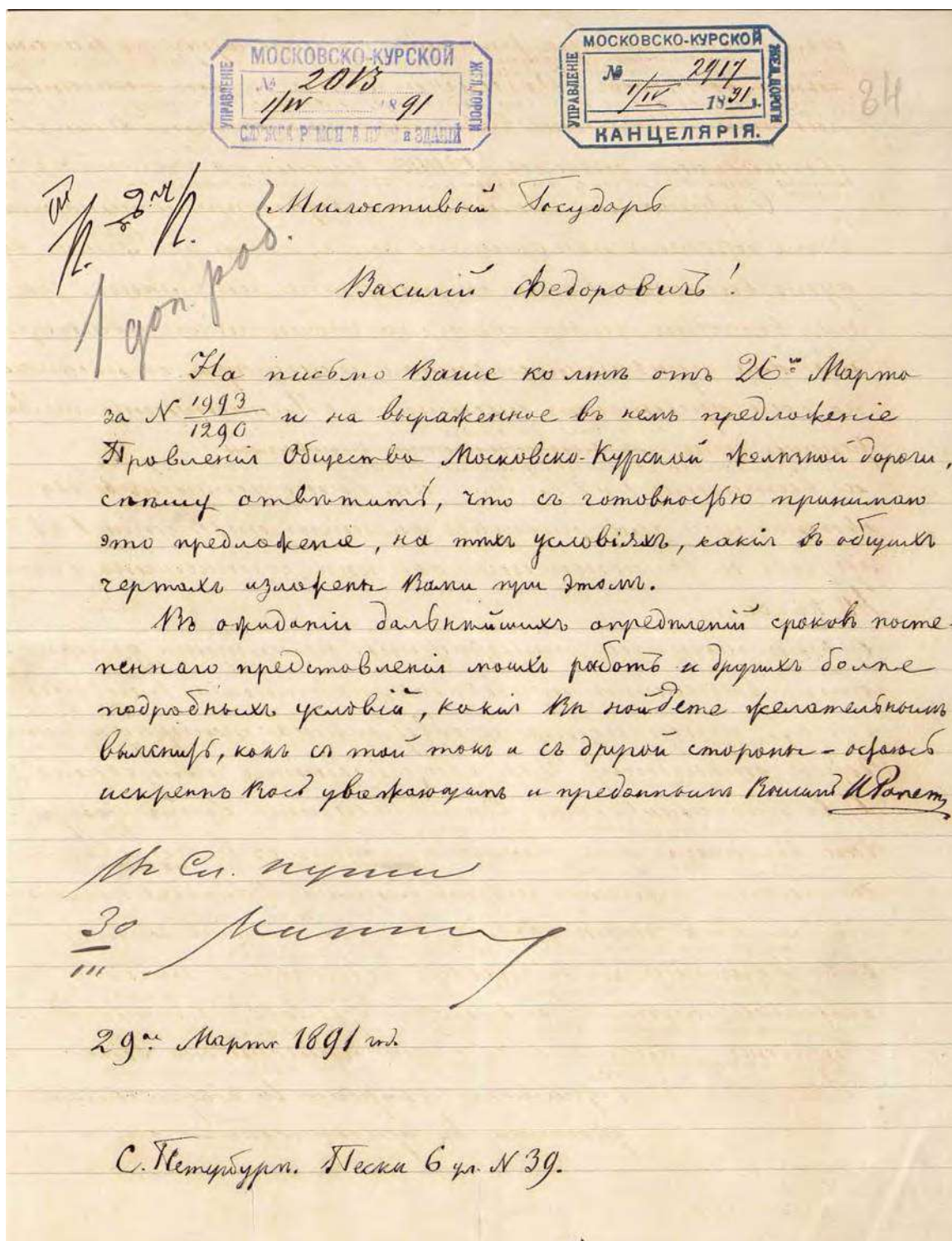
Илл. 81. Доходный дом Н.П. Басина. Арх. И.П. Ропет (?). 1878–1881.
Источник изображения: Зодчий. 1881. № 12. Л. 58.



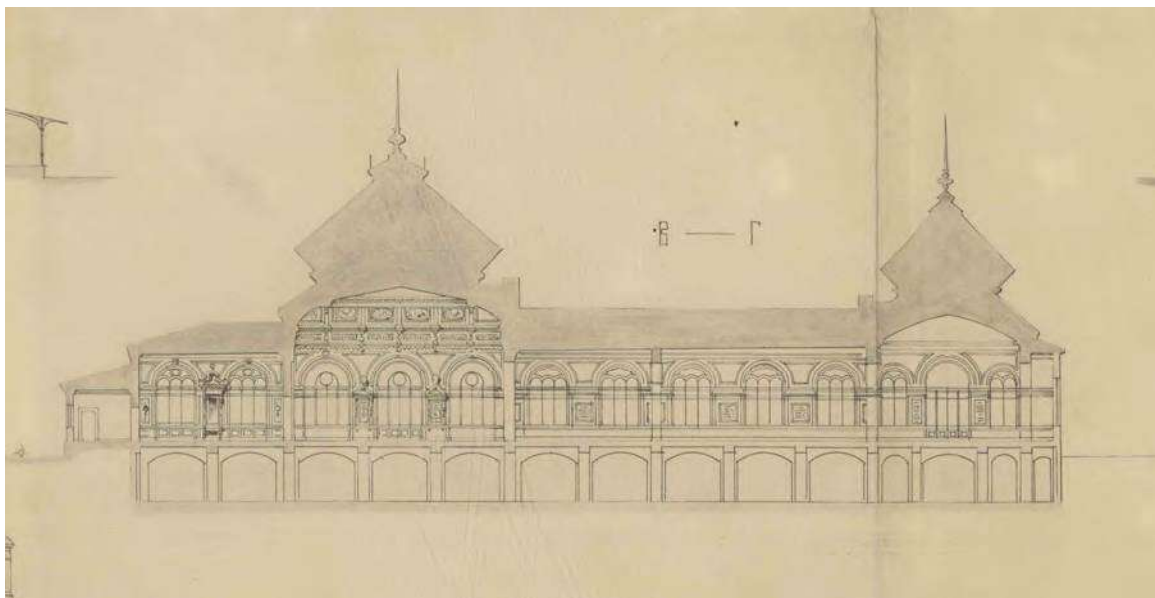
Илл. 82. Проект общего расположения путей и зданий постоянной пассажирской станции Московско-Курской железной дороги в Москве (фрагмент).

Инж. Д.П. Кандауров. 1890. Источник изображения:

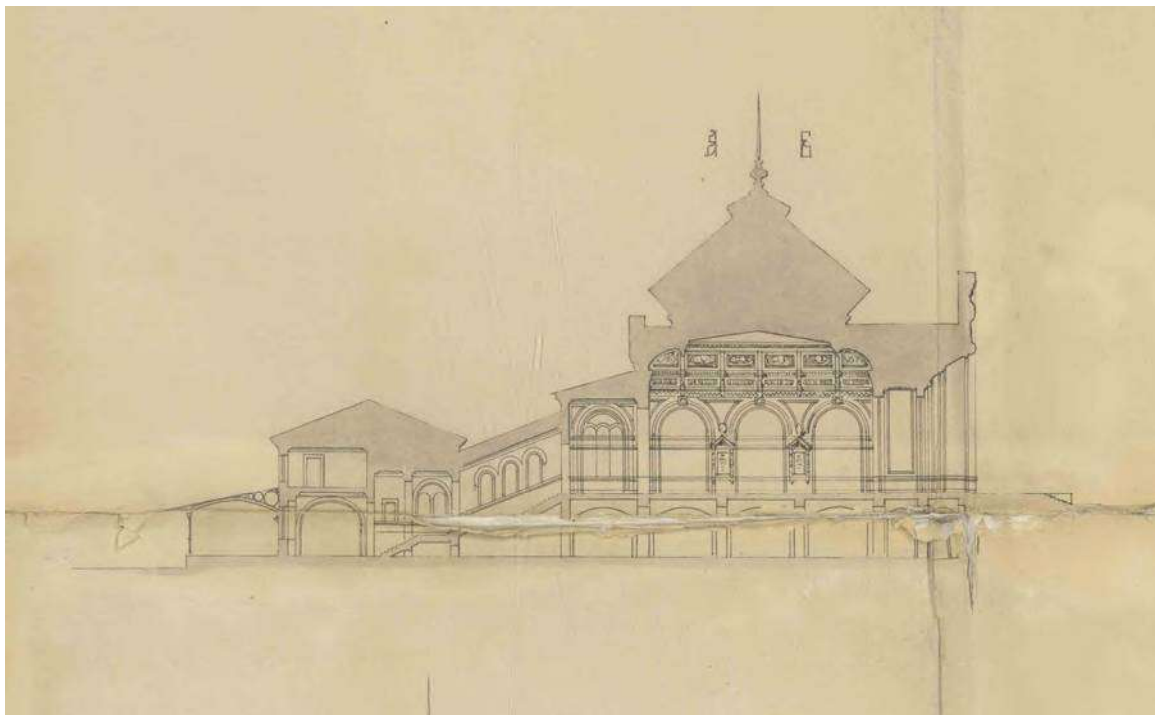
ЦГА Москвы. Ф. 413. Оп. 15. Д. 339. Л. 32.



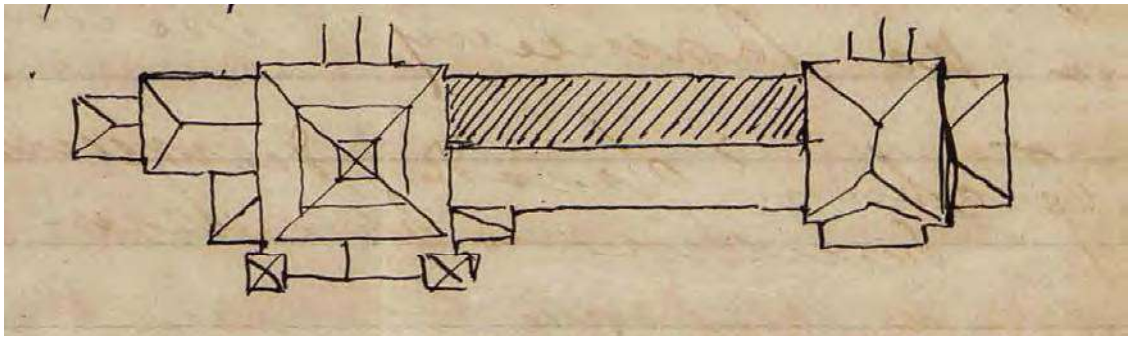
Илл. 83. Письмо И.П. Ропета директору Московско-Курской железной дороги В.Ф. Каргашеву от 29 марта 1891 г. Автограф.
Источник изображения: ЦГА Москвы. Ф. 413. Оп. 12. Д. 25. Л. 84.



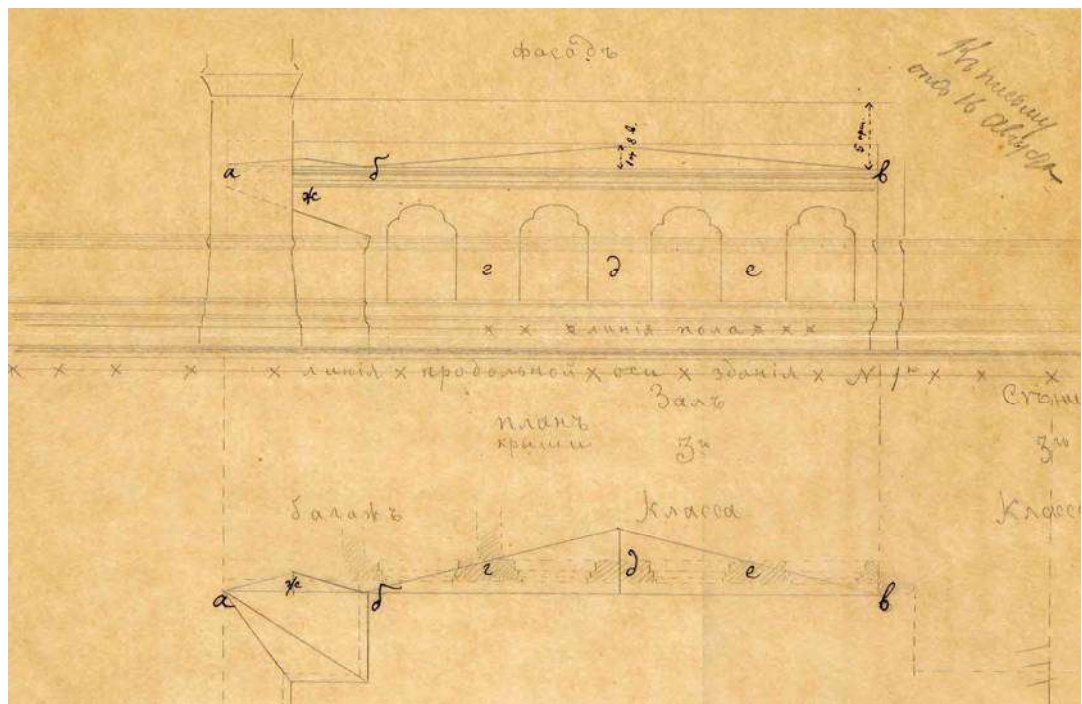
Илл. 84. Главный корпус здания отправления.
 Разрез по линии фасада на Садовую улицу (фрагмент чертежа). Арх. И.П. Ропет. 1890.
 Источник изображения: ЦГА Москвы. Ф. 413. Оп. 24. Д. 14. Л. 2.



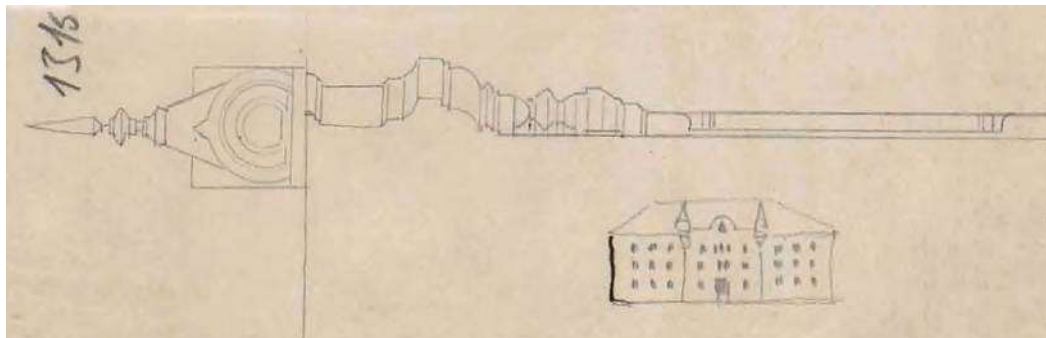
Илл. 85. Здание отправления. Поперечный разрез (фрагмент чертежа).
 Арх. И.П. Ропет. 1890.
 Источник изображения: ЦГА Москвы. Ф. 413. Оп. 24. Д. 14. Л. 2.



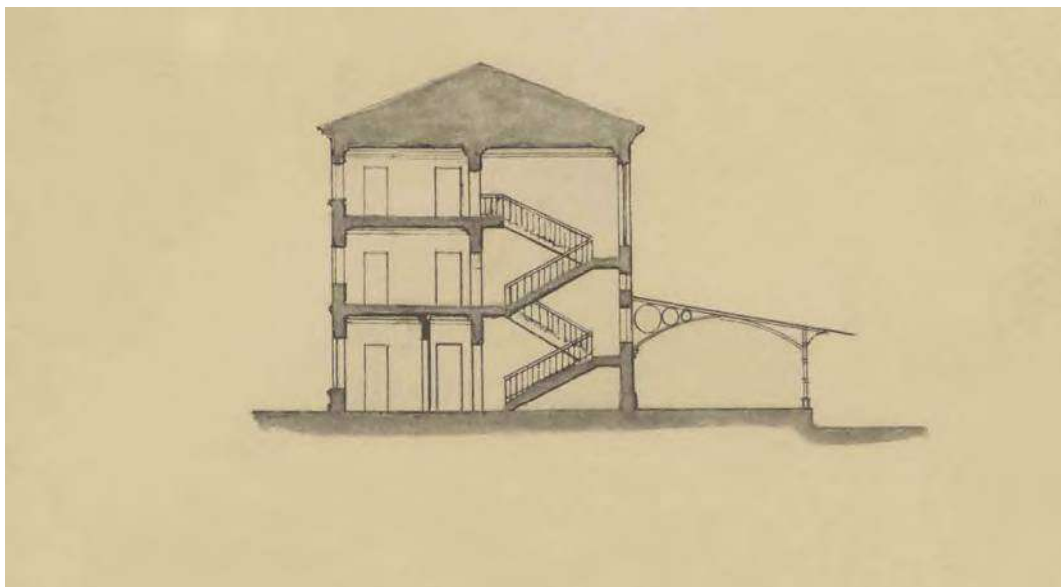
Илл. 86. Кровля главного корпуса вокзала. набросок.
Фрагмент письма Д.П. Кандаурову от 8 августа 1891 г. Арх. И.П. Ропет.
Источник изображения: ЦГА Москвы. Ф. 413. Оп. 12. Д. 25. Л. 108.



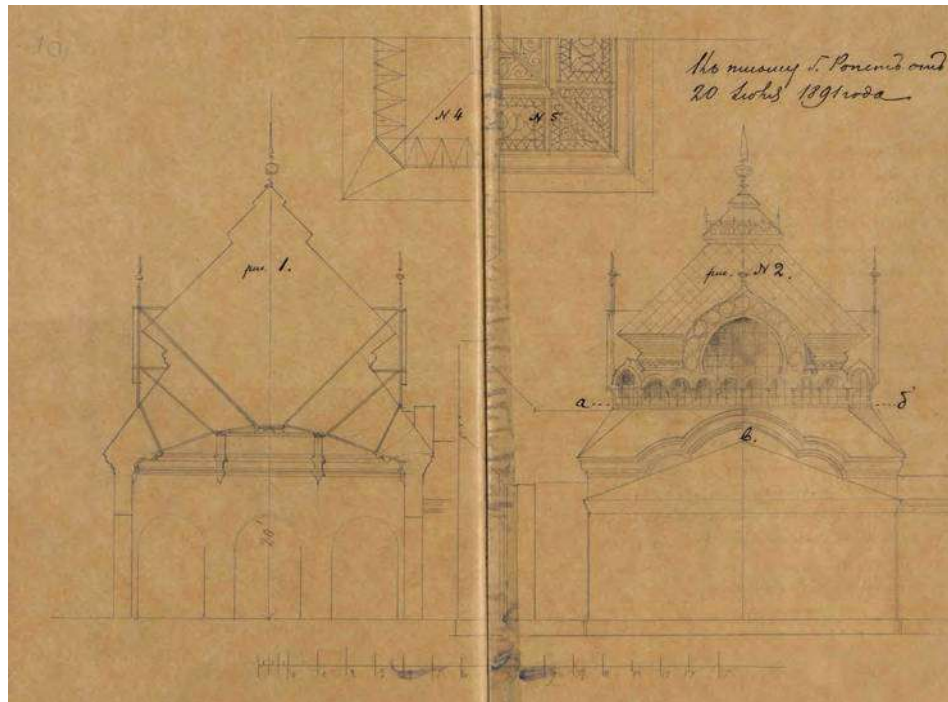
Илл. 87. Центральная часть фасада главного корпуса вокзала. набросок.
Приложение к письму Д.П. Кандаурову от 16 августа 1891 г. Арх. И.П. Ропет.
Источник изображения: ЦГА Москвы. Ф. 413. Оп. 12. Д. 25. Л. 111.



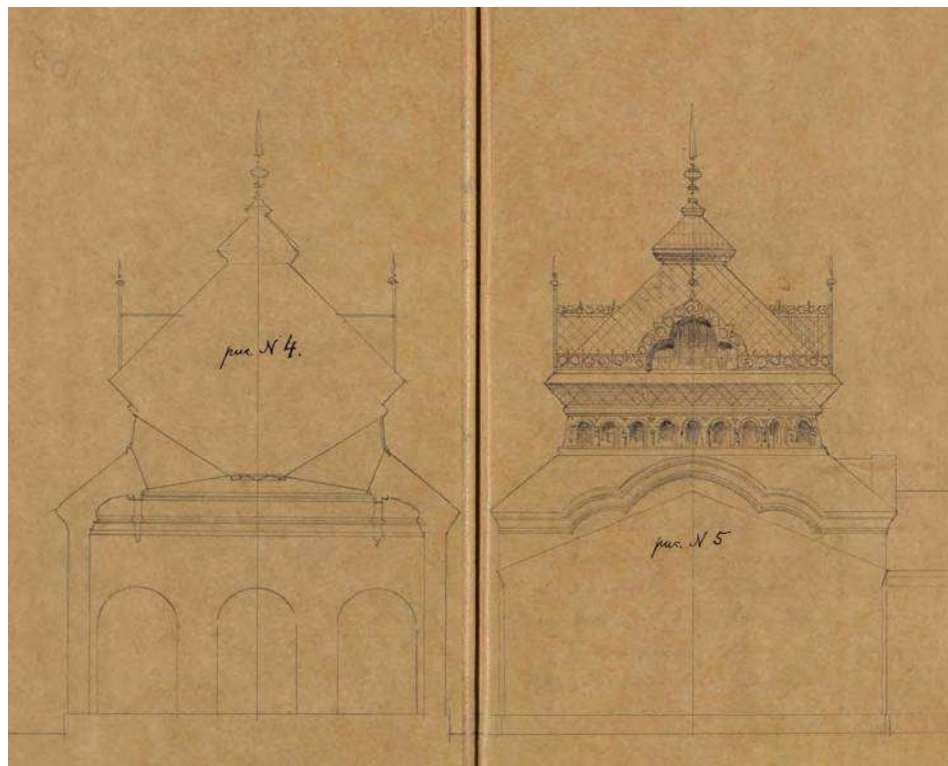
Илл. 88. Служебный корпус вокзала. набросок.
 Приложение к письму П.А. Дриттенпрейсу от 17 сентября 1891 г. Арх. И.П. Ропет.
 Источник изображения: ЦГАМ. Ф. 413. Оп. 12. Д. 25. Л. 1316



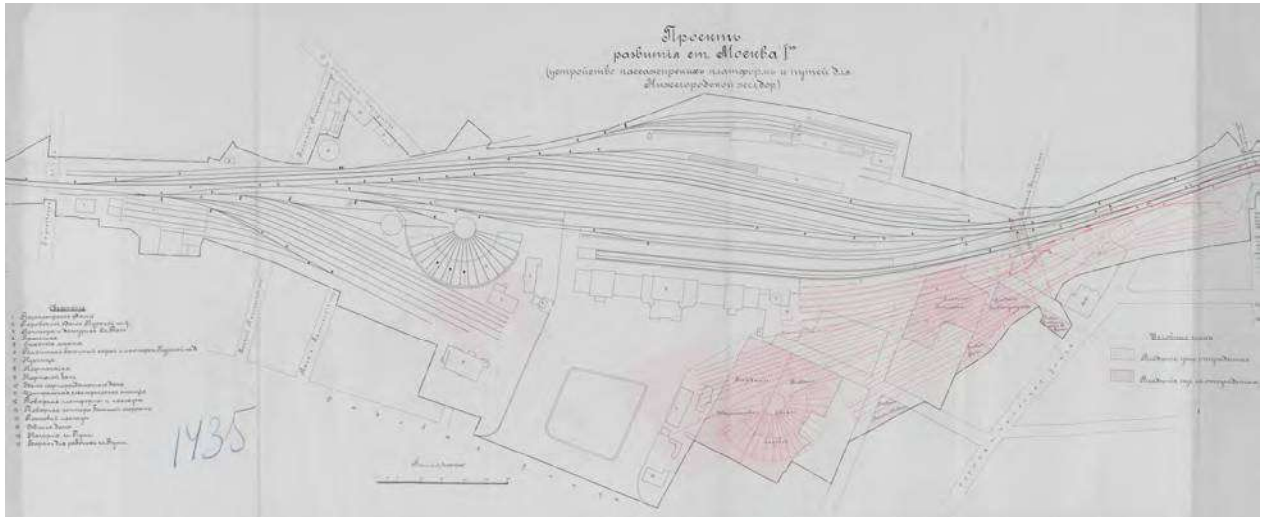
Илл. 89. Служебный корпус вокзала. Поперечный разрез. 1 (фрагмент чертежа).
 Арх. И.П. Ропет. 1890. Источник изображения: ЦГА Москвы. Ф. 413. Оп. 24. Д. 14. Л. 2.



Илл. 90. Крыша над залом I и II классов и стеклянный потолок. Вариант. Эскиз.
 Приложение к письму Д.П. Кандаурову от 20 июня 1891 г. Арх. И.П. Ропет.
 Источник изображения: ЦГА Москвы. Ф. 413. Оп. 12. Д. 25. Л. 101.



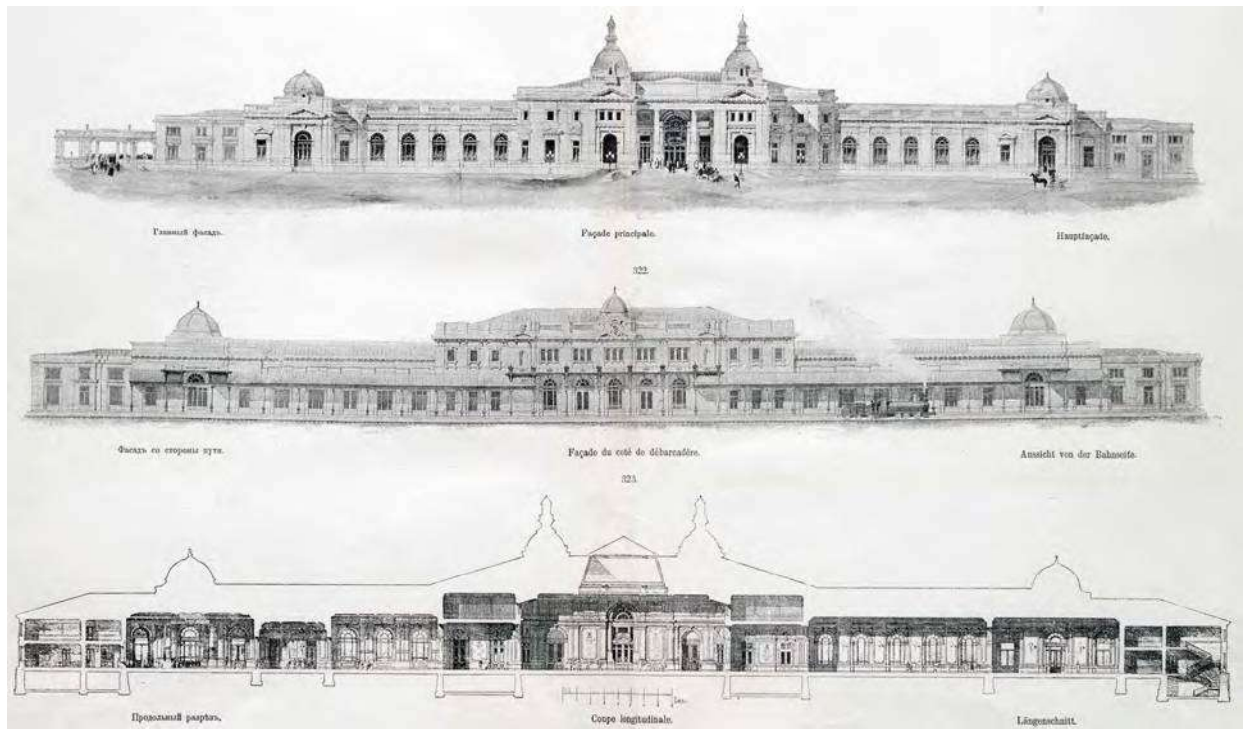
Илл. 91. Крыша над залом I и II классов. Вариант. Эскиз.
 Приложение к письму Д.П. Кандаурову от 20 июня 1891 г. Арх. И.П. Ропет.
 Источник изображения: ЦГА Москвы. Ф. 413. Оп. 12. Д. 25. Л. 105.



Илл. 92. План общего расположения путей и зданий пассажирской станции Московско-Курско-Нижегородской и Муромской железных дорог в Москве с проектом устройства пассажирских платформ и путей для Нижегородской железной дороги (фрагмент). 1910. Источник изображения: РГИА. Ф. 350. Оп. 29. Д. 72. Л. 4.

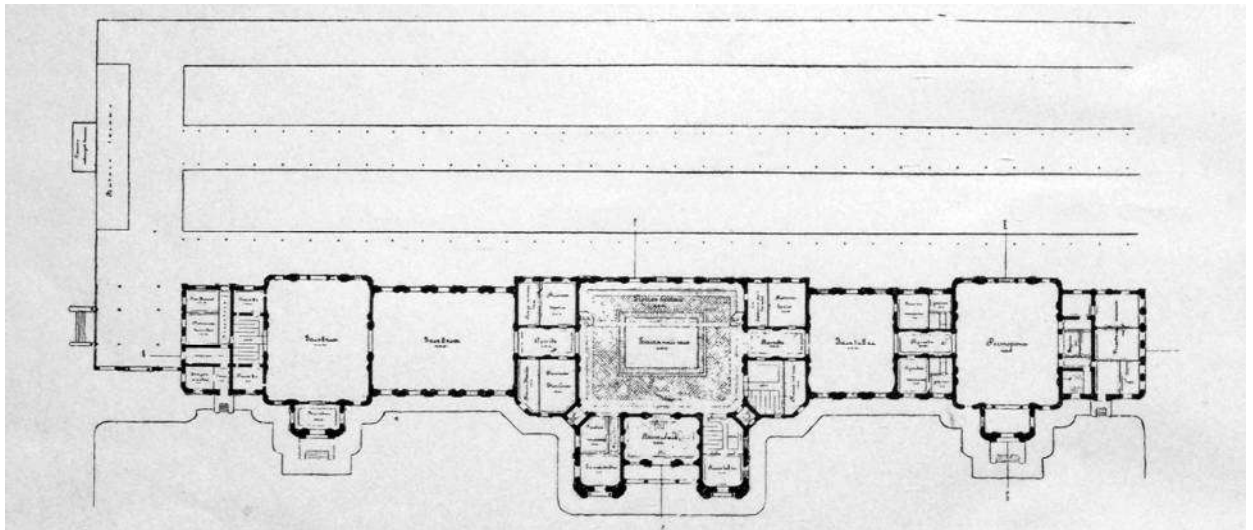


Илл. 93. Вокзал Московско-Курско-Нижегородской и Муромской железных дорог в Москве. Арх. Н.И. Орлов. 1896. Почтовая открытка. 1905.



Илл. 94. Вокзал Московско-Курско-Нижегородской и Муромской железных дорог в Москве. Арх. Н.И. Орлов. 1896. Фасады, разрез.

Источник изображения: Здания и сооружения Всероссийской художественно-промышленной выставки 1896 года в Нижнем Новгороде. СПб.: Тип. Е. Евдокимова, 1897.



Илл. 95. Вокзал Московско-Курско-Нижегородской и Муромской железных дорог в Москве. Арх. Н.И. Орлов. 1896. План.

Источник изображения: Здания и сооружения Всероссийской художественно-промышленной выставки 1896 года в Нижнем Новгороде. СПб.: Тип. Е. Евдокимова, 1897.



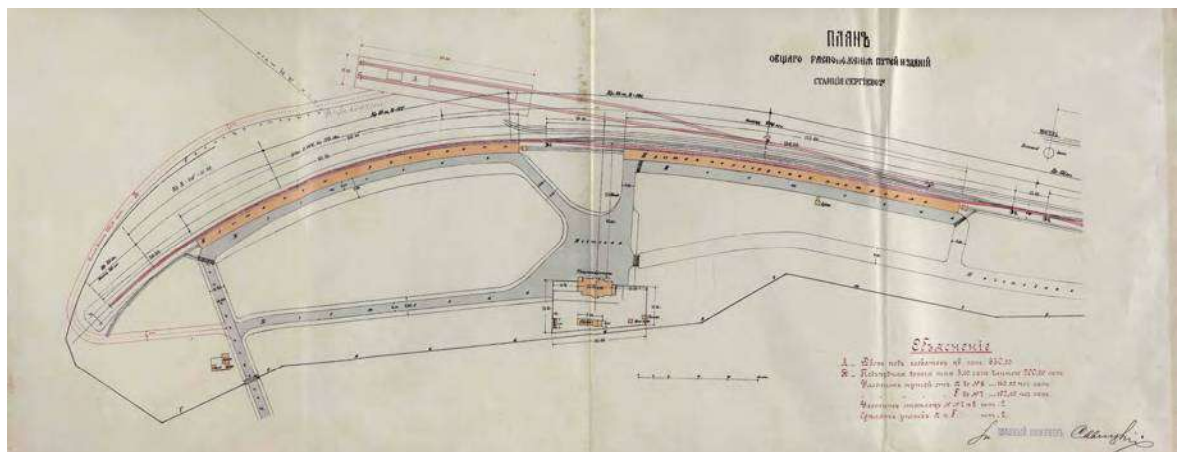
Илл. 96. Вокзал на станции Харьков Южных железных дорог.
Арх. С.И. Загоскин. 1893. Почтовая открытка. 1910-е.



Илл. 97. Вокзал на станции Лозовая Южных железных дорог.
Арх. С.И. Загоскин. 1893. Почтовая открытка. 1910-е.



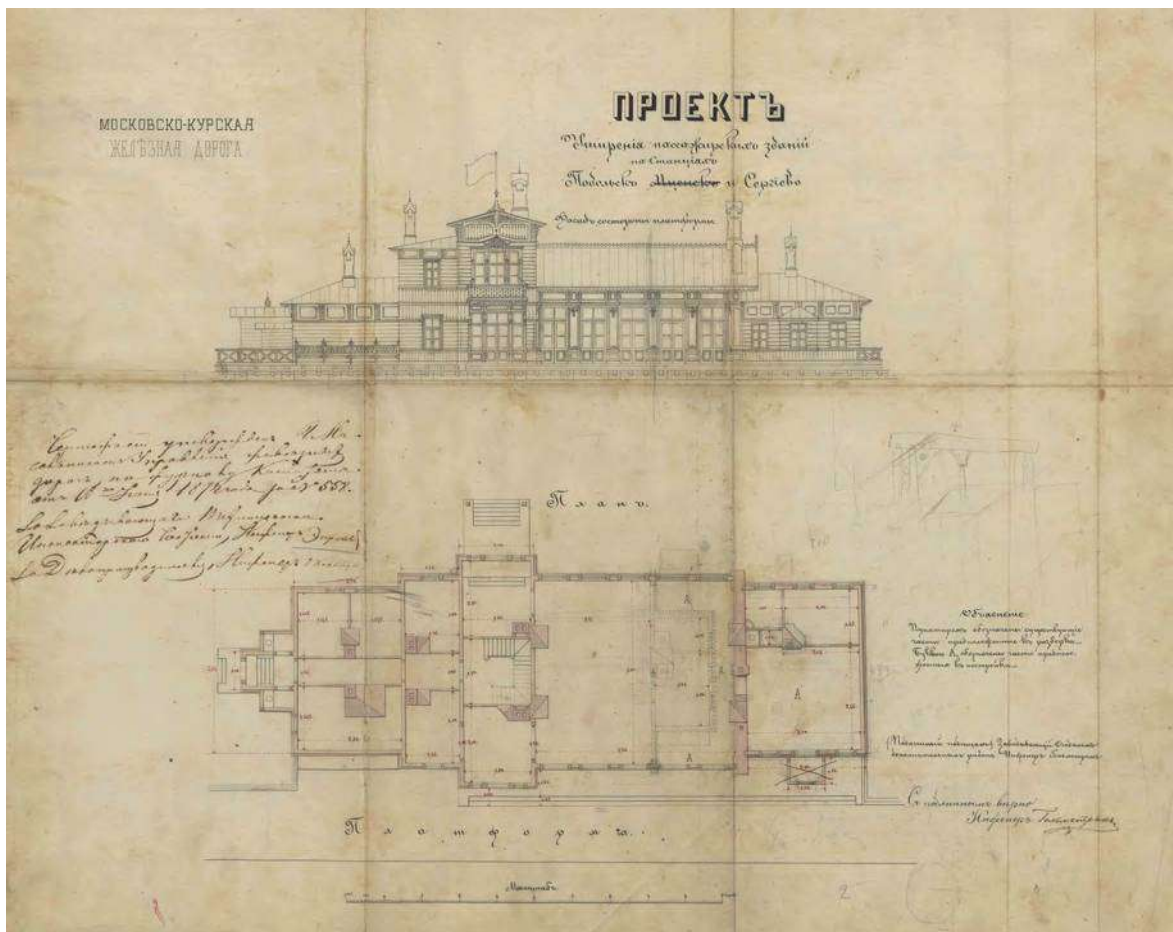
Илл. 98. Станция IV класса Сергиево. Товарная платформа и пакгауз.
Источник изображения: Альбом видов Московско-Курской железной дороги. М., [1885].



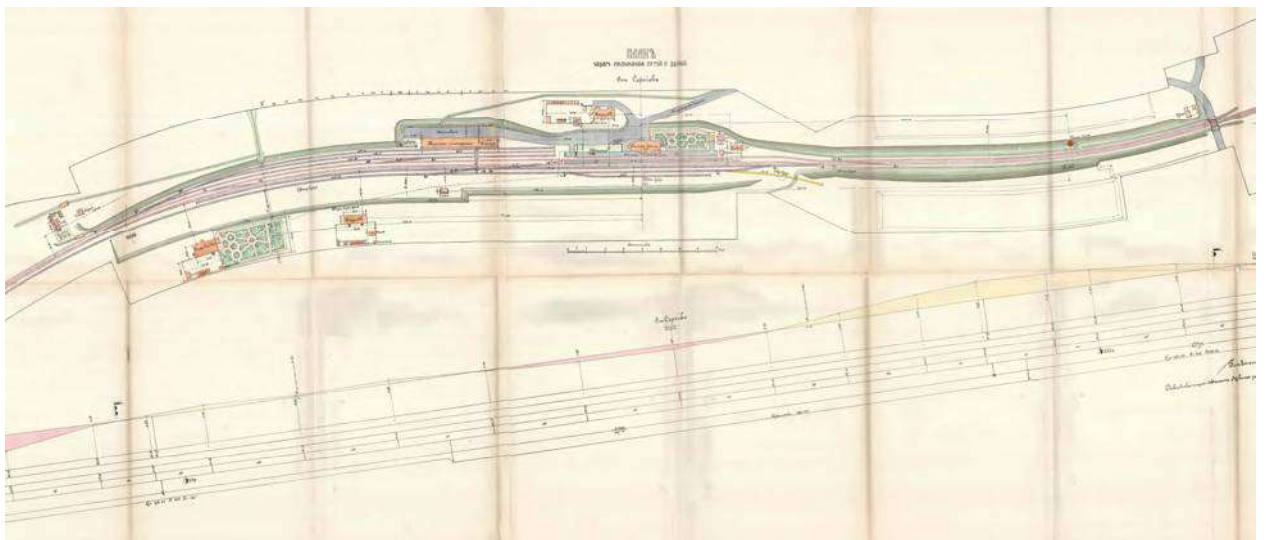
Илл. 99. Станция Сергиево II-е (товарная). План общаго расположения путей и зданій.
1892. Источник изображения: ЦГА Москвы. Ф. 413. Оп. 15. Д. 460. Л. 77.



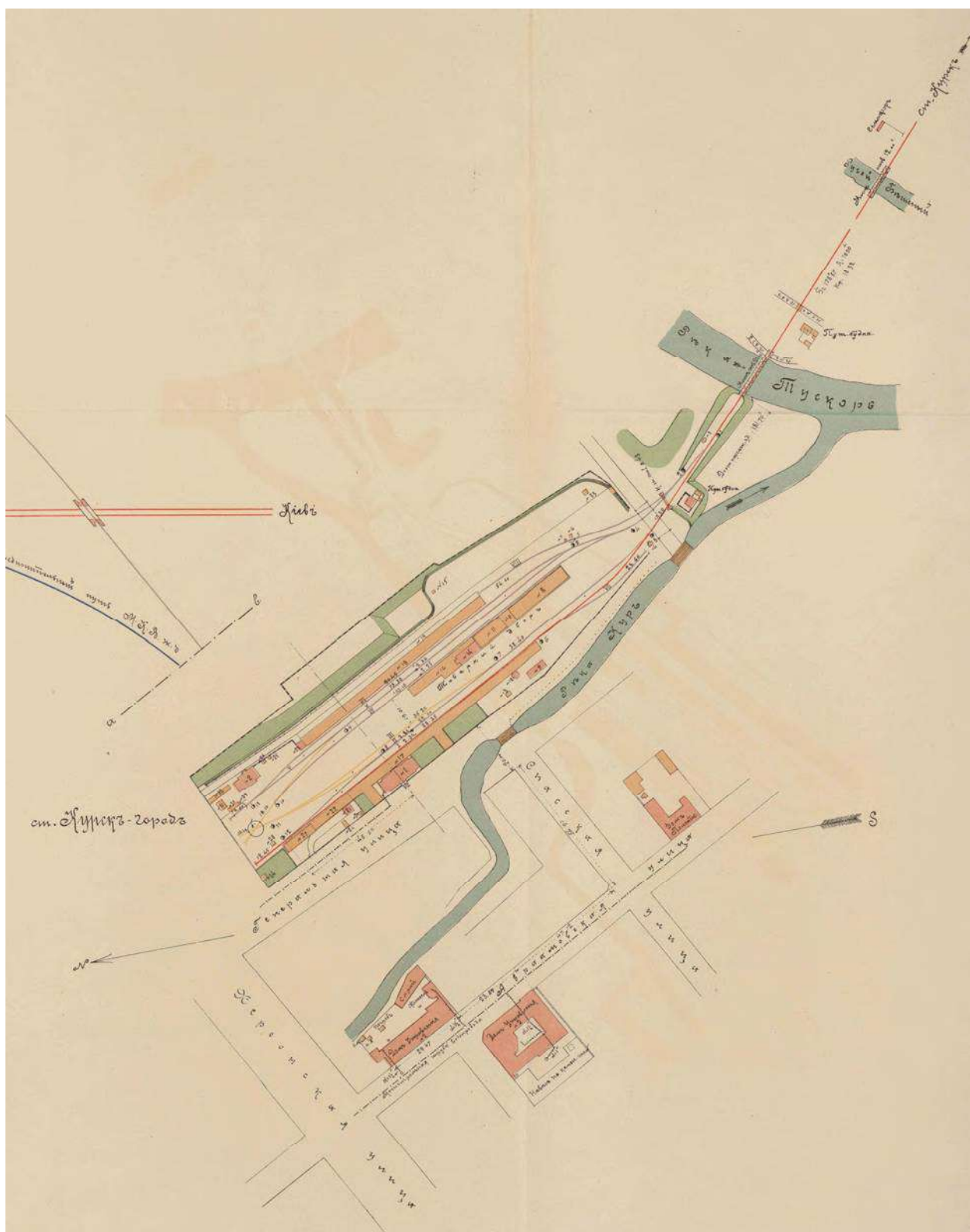
Илл. 100. Здание товарной конторы на станции Сергиево II-е.
Фотография. 2000-е. Источник изображения: <http://www.kukushka.ru/rasskaz/13.html>



Илл. 101. Проект уширения пассажирских зданий на станциях Подольск, Мценск и Сергиево. 1874. Источник изображения: ЦГА Москвы. Ф. 413. Оп. 24. Д. 13. Л. 3.



Илл. 102. Станция Сергиево. План общего расположения путей и зданий. Фрагмент. 1889. Источник изображения: ЦГА Москвы. Ф. 413. Оп. 15. Д. 389. Л. 19а.



Илл. 103. План станции Курск-город (под № 1 на плане – пассажирское здание, под № 2 – товарная контора). Фрагмент Плана общего расположения путей и зданий узловой станции Курск Московско-Курской, Курско-Харьково-Севастопольской и Московско-Киево-Воронежской железных дорог. 1890-е.
 Источник изображения: РГИА. Ф. 350. Оп. 29. Д. 55. Л. 3.



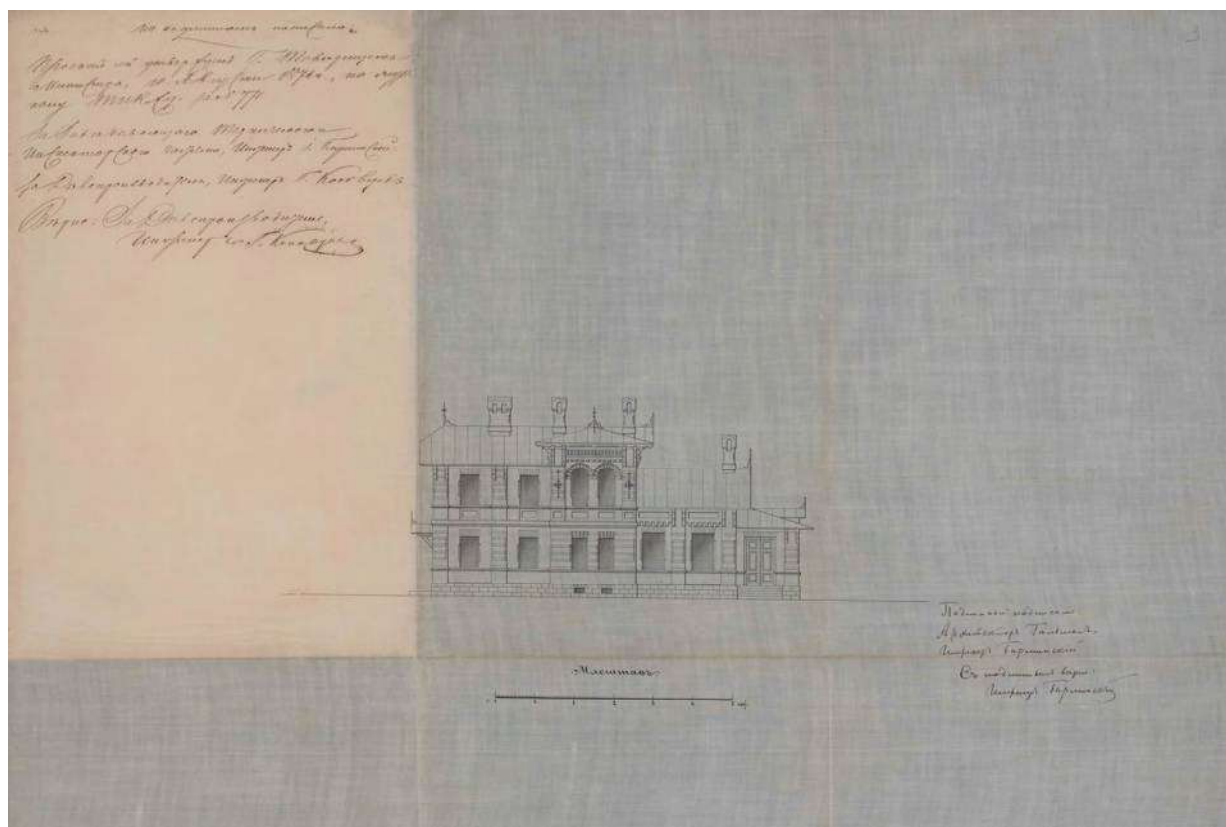
Илл. 104. Курск. Монастырь, гимназия и дворянское собрание.
(Вид с территории городской станции железной дороги). Почтовая открытка. 1890-е.



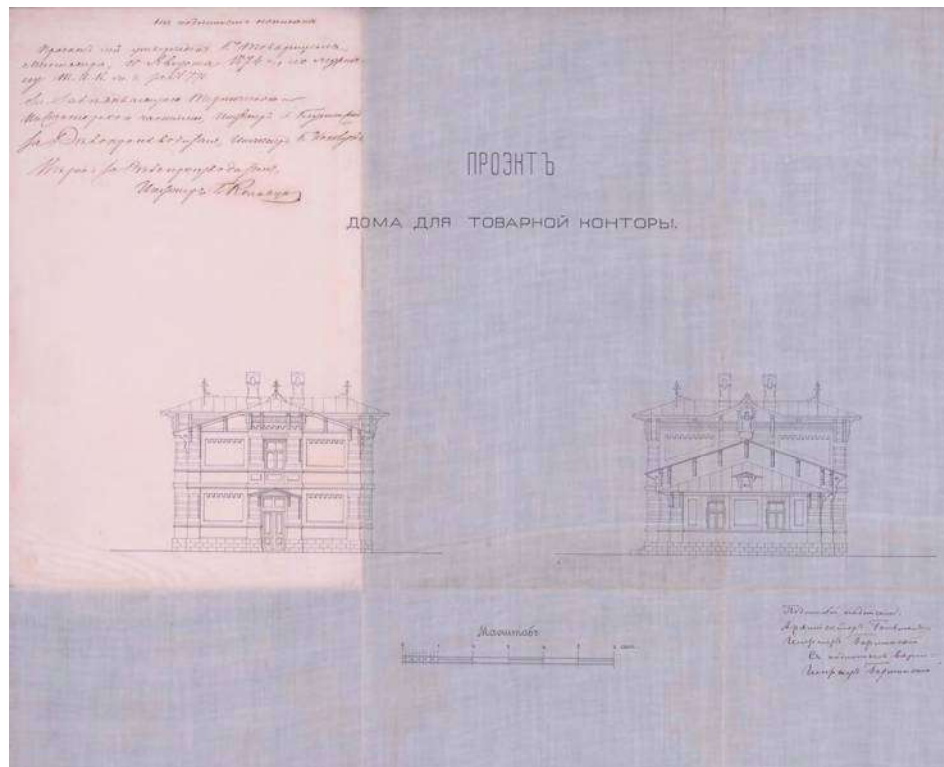
Илл. 105. Курск. Городская ветка железной дороги. Почтовая открытка. 1890-е.



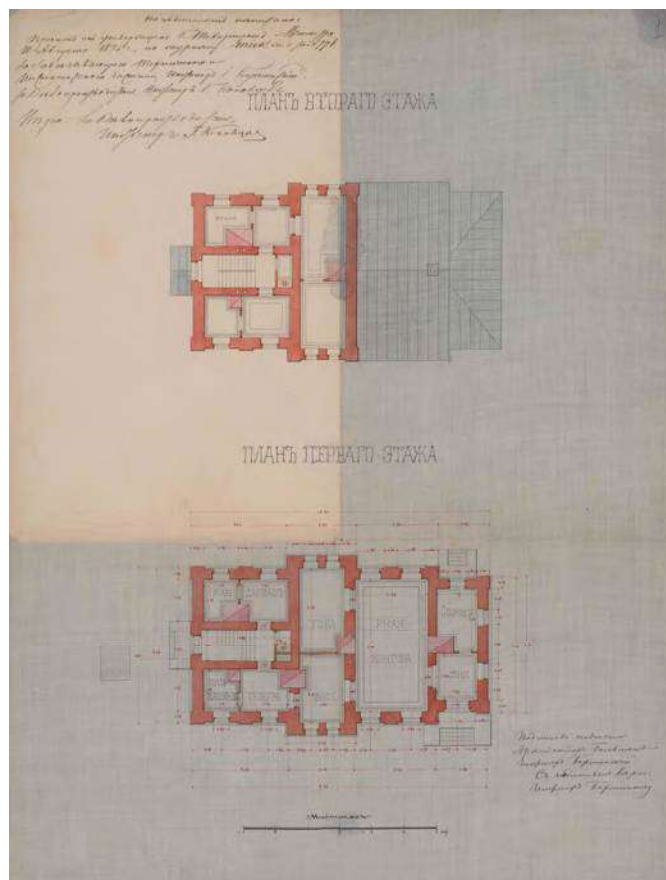
Илл. 106. Вокзал на станции Курск-город. Почтовая открытка. 1890-е.



Илл. 107. Проект дома для товарной конторы на станции Курск-город. Главный фасад. Арх. Н.Ф. Гальман (?). 1876. Источник изображения: РГИА. Ф. 350. Оп. 29. Д. 125. Л. 3.



Илл. 108. Проект дома для товарной конторы на станции Курск-город. Боковые фасады.
Арх. Н.Ф. Гальман (?). 1876. Источник изображения: РГИА. Ф. 350. Оп. 29. Д. 125. Л. 5.



Илл. 109. Проект дома для товарной конторы на станции Курск-город.
Планы 1-го и 2-го этажей.
Арх. Н.Ф. Гальман (?). 1876. Источник изображения: РГИА. Ф. 350. Оп. 29. Д. 125. Л. 1.



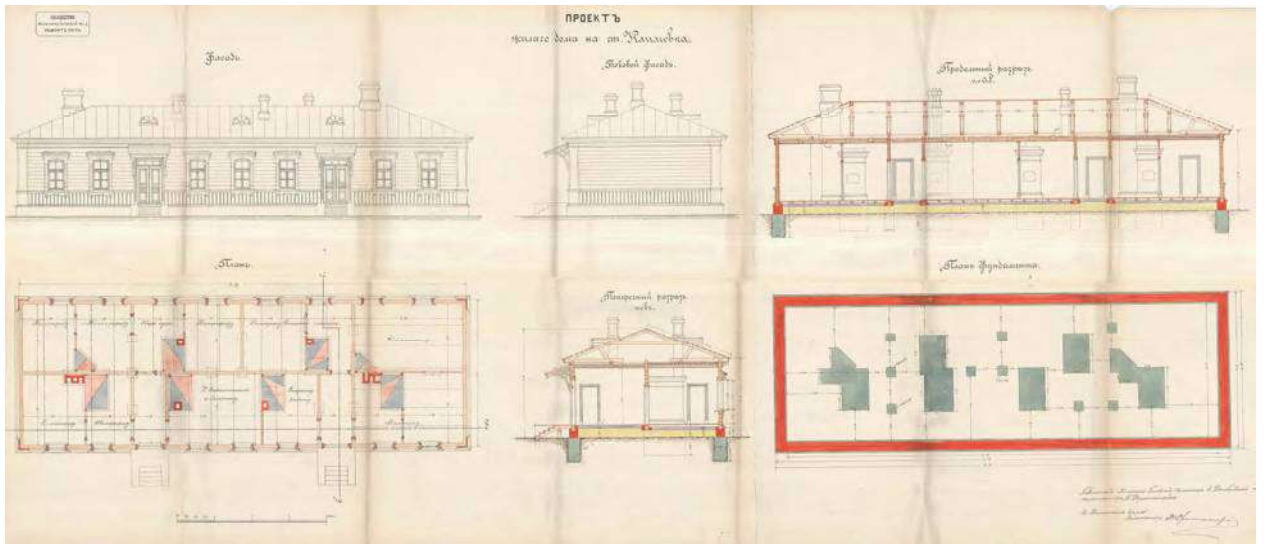
Илл. 110. Площадь перед вокзалом на станции Курск-город. Почтовая открытка. 1890-е.



Илл. 111. Вокзал на станции Курск-город (после расширения). Почтовая открытка. 1900-е.



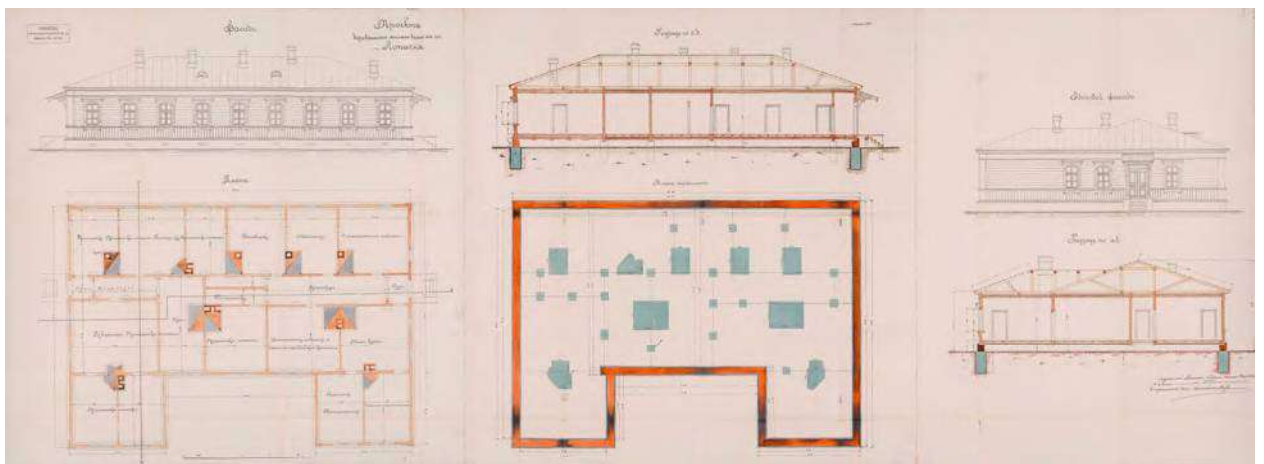
Илл. 112. Курск. Строительство цирка. Фотография. 1968-1969.
 Источник изображения: https://pastvu.com/_p/d/y/3/k/y3kxvoytut4o4je0il.jpg



Илл. 113. Проект деревянного жилого дома на станции Климовка.

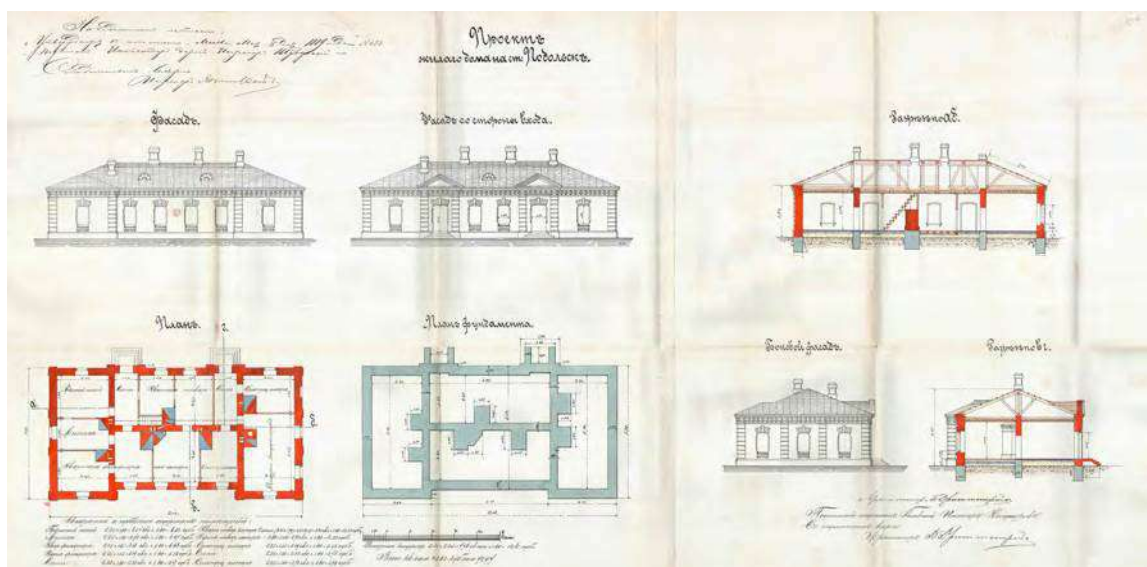
Арх. П.А. Дриттенпрейс. 1886.

Источник изображения: ЦГА Москвы. Ф. 413. Оп. 15. Д. 309. Л. 73а.



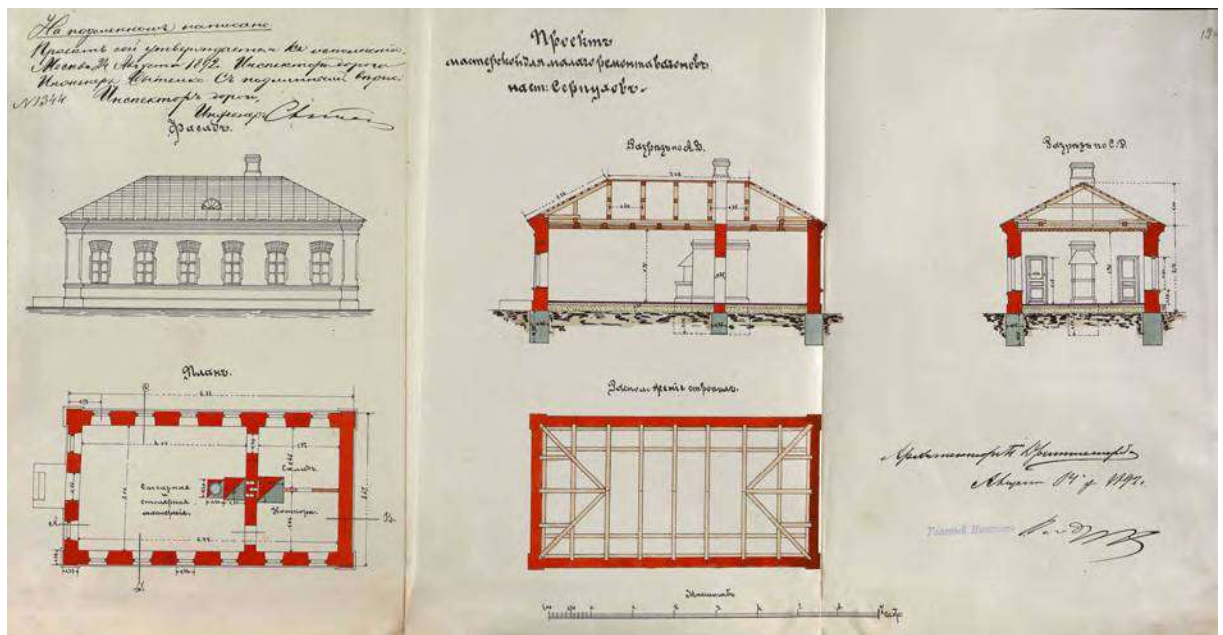
Илл. 114. Проект деревянного жилого дома на станции Лопасня.

Арх. П.А. Дриттенпрейс. 1886. Источник изображения: РГИА. Ф. 350. Оп. 29. Д. 129. Л. 1.



Илл. 115. Проект жилого дома на станции Подольск. Арх. П.А. Дриттенпрейс. 1889.

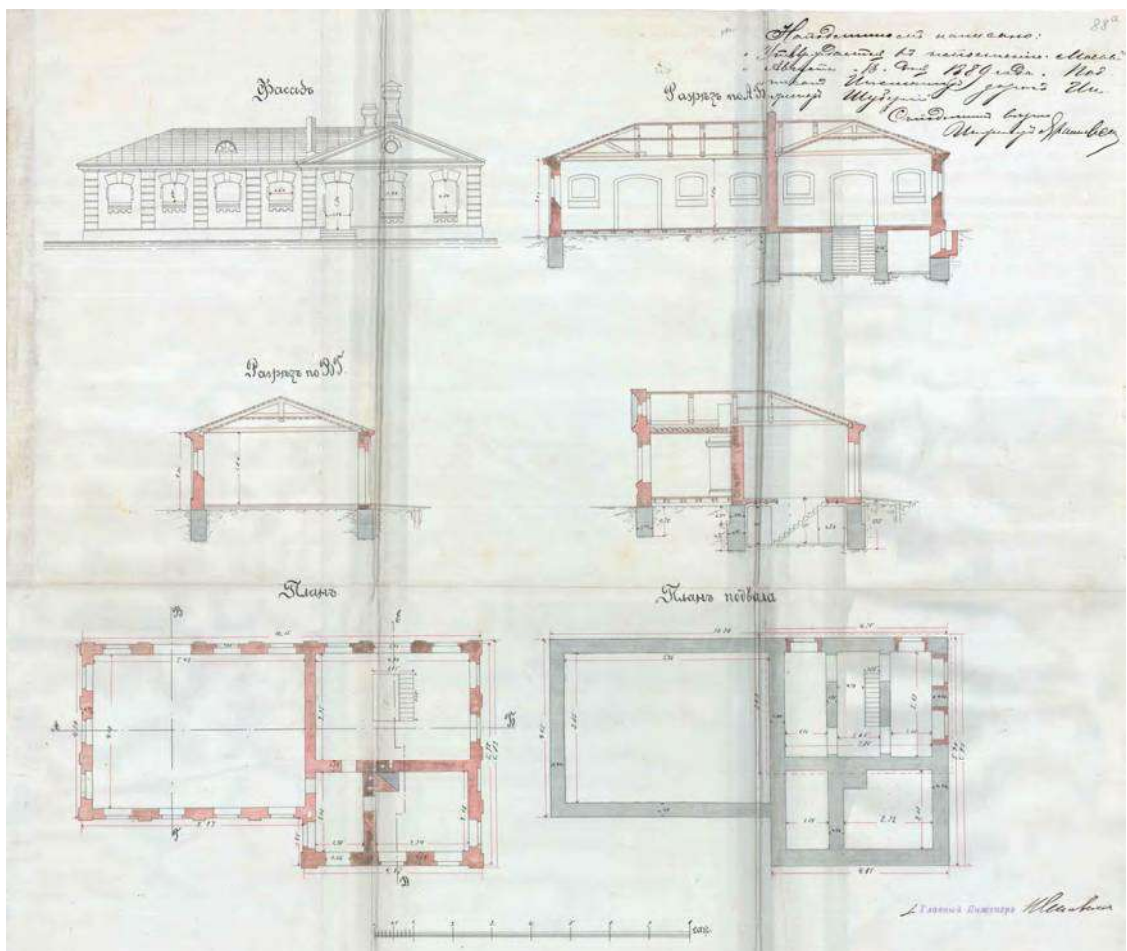
Источник изображения: ЦГА Москвы. Ф. 413. Оп. 15. Д. 389. Л. 10а.



Илл. 116. Проект мастерской для малого ремонта вагонов на станции Серпухов.

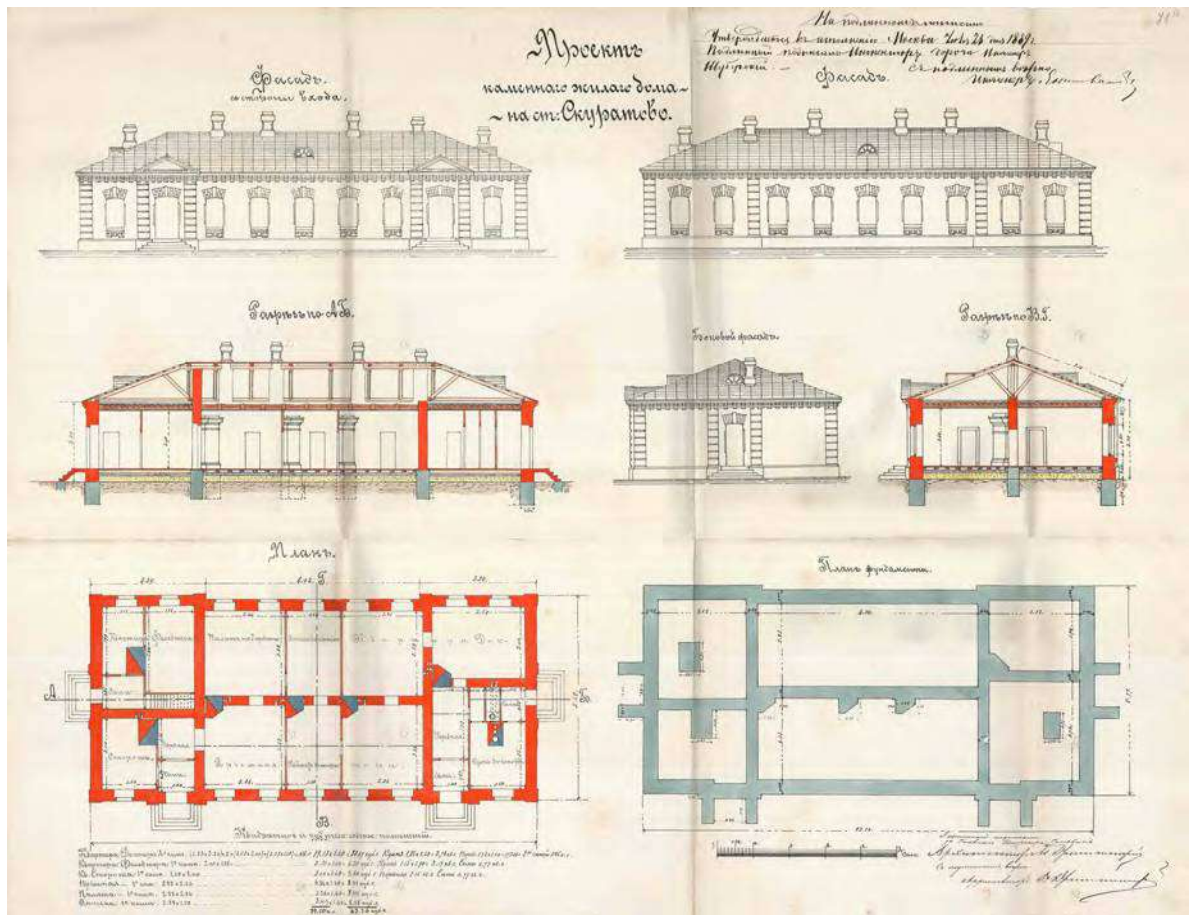
Арх. П.А. Дриттенпрейс. 1889.

Источник изображения: ЦГА Москвы. Ф. 413. Оп. 15. Д. 460. Л. 191а.



Илл. 117. Проект каменного сарая для хранения запасных частей и осветительных материалов с подвалом и конторой службы магазина. Арх. П.А. Дриттенпрейс. 1889.

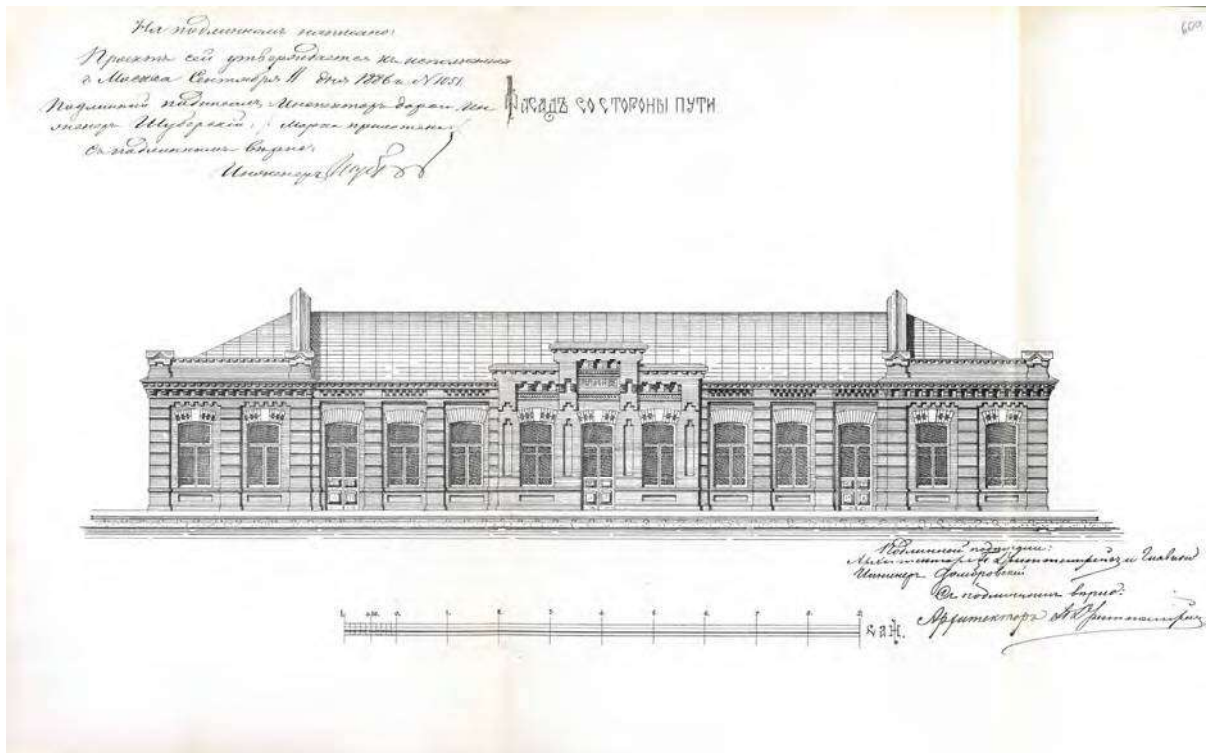
Источник изображения: ЦГА Москвы. Ф. 413. Оп. 15. Д. 389. Л. 88а.



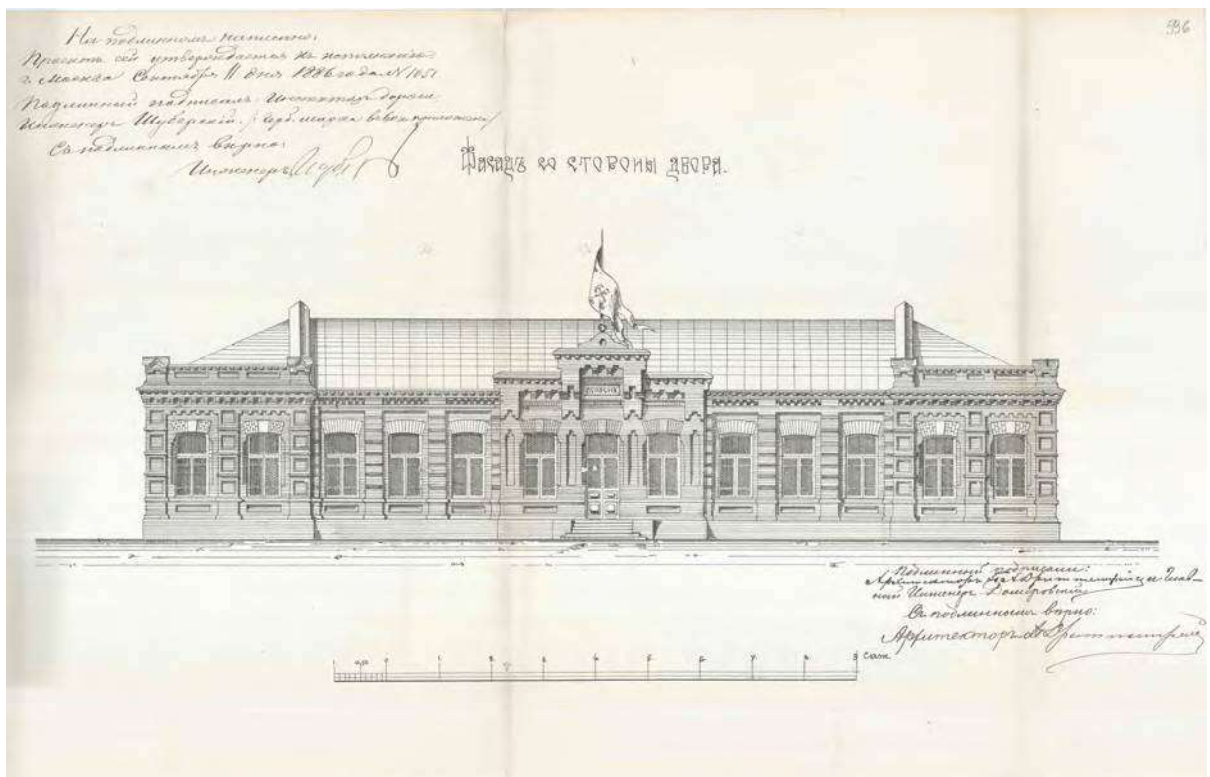
Илл. 118. Проект каменного жилого дома на станции Скуратово (Медицинский пункт с жилыми помещениями для доктора и фельдшера).
Арх. П.А. Дриттенпрейс. 1889. Источник изображения:
ЦГА Москвы. Ф. 413. Оп. 15. Д. 389. Л. 71а.



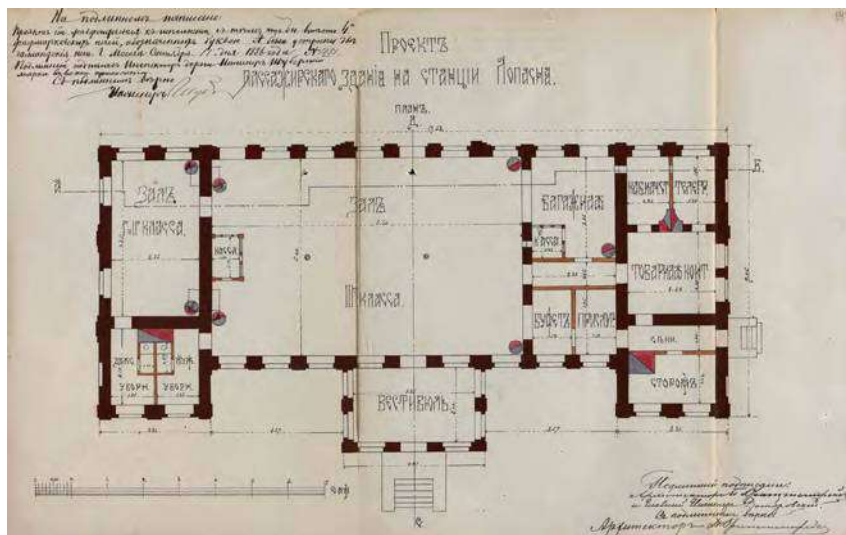
Илл. 119. Амбулатория на станции Скуратово. Фотография автора. 2021.



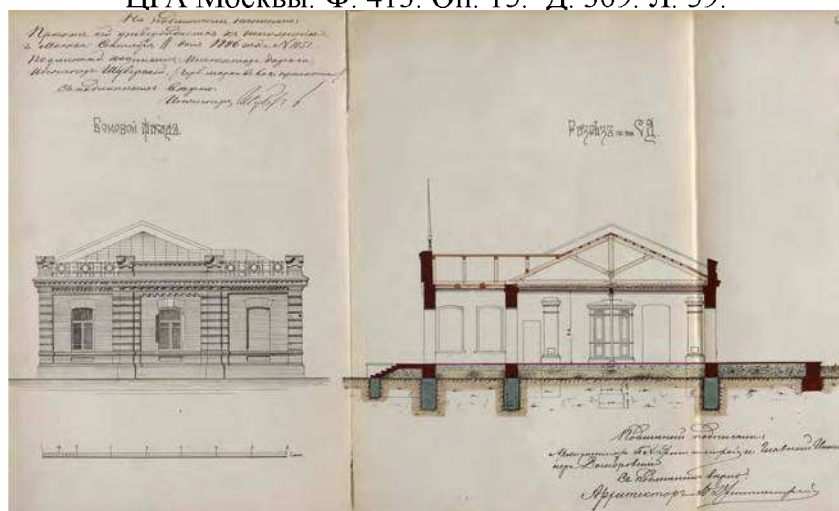
Илл. 120. Проект пассажирского здания на станции Лопасня.
 Фасад со стороны пути. Арх. П.А. Дриттенпрейс. 1886.
 Источник изображения: ЦГА Москвы. Ф. 413. Оп. 15. Д. 309. Л. 60.



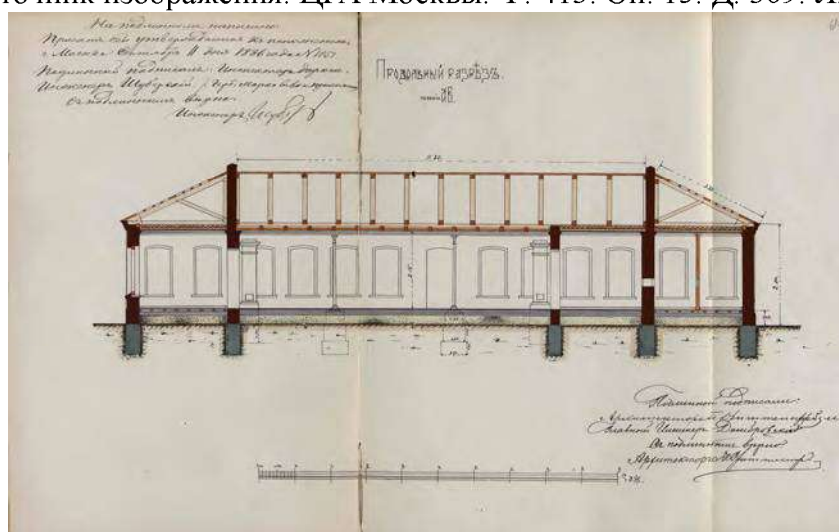
Илл. 121. Проект пассажирского здания на станции Лопасня.
 Фасад со стороны площади. Арх. П.А. Дриттенпрейс. 1886.
 Источник изображения: ЦГА Москвы. Ф. 413. Оп. 15. Д. 309. Л. 59б.



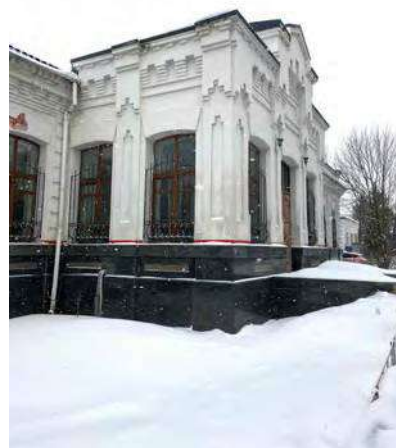
Илл. 122. Проект пассажирского здания на станции Лопасня. План. Арх. П.А. Дриттенпрейс. 1886. Источник изображения: ЦГА Москвы. Ф. 413. Оп. 15. Д. 309. Л. 59.



Илл. 123. Проект пассажирского здания на станции Лопасня. Боковой фасад и поперечный разрез. Арх. П.А. Дриттенпрейс. 1886. Источник изображения: ЦГА Москвы. Ф. 413. Оп. 15. Д. 309. Л. 62.



Илл. 124. Проект пассажирского здания на станции Лопасня. Поперечный разрез. Арх. П.А. Дриттенпрейс. 1886. Источник изображения: ЦГА Москвы. Ф. 413. Оп. 15. Д. 309. Л. 61.



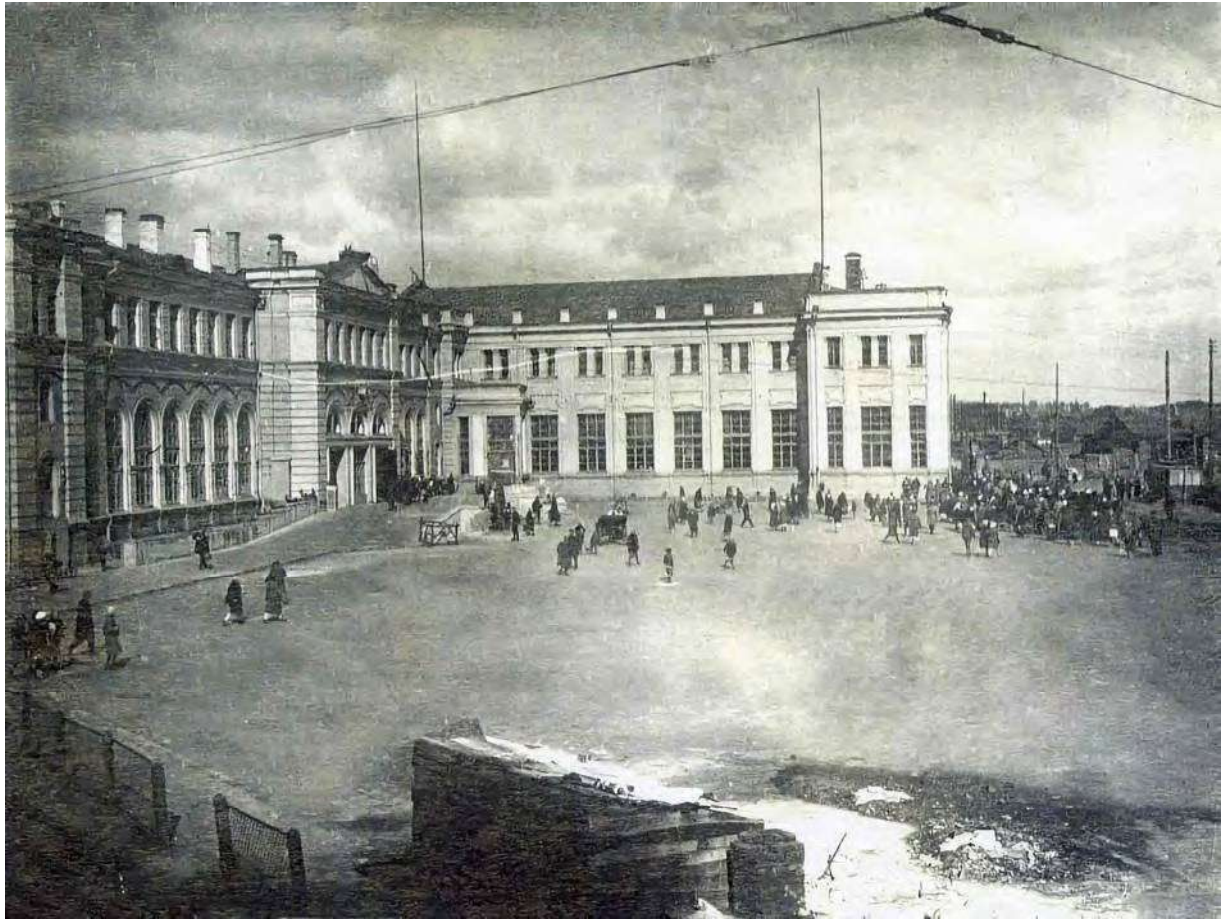
Илл. 125, 126. Вокзал на станции Чехов (Лопасня). Вид со стороны путей (слева). Вид со стороны площади (справа). Фотография автора. 2021.



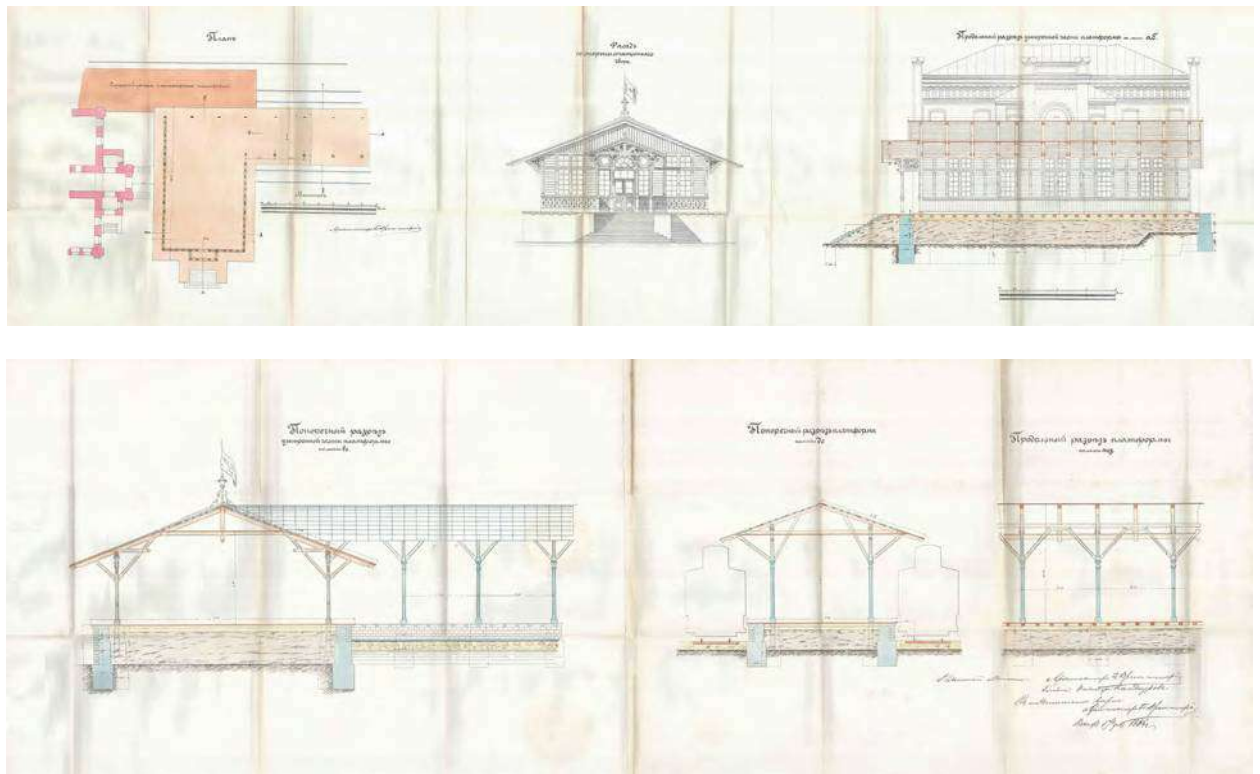
Илл. 127. Вокзал на станции Мценск. Вид со стороны путей. Фотография автора. 2021.



Илл. 128. Вокзал на станции Мценск. Вид со стороны площади. Фотография автора. 2021.



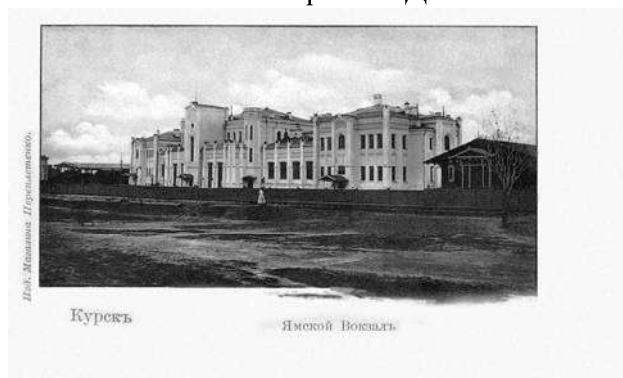
Илл. 129. Вокзал на станции Тула (с пристройкой 1913 года). Фотография. 1930-е.
Источник изображения: <http://www.tulainpast.ru>



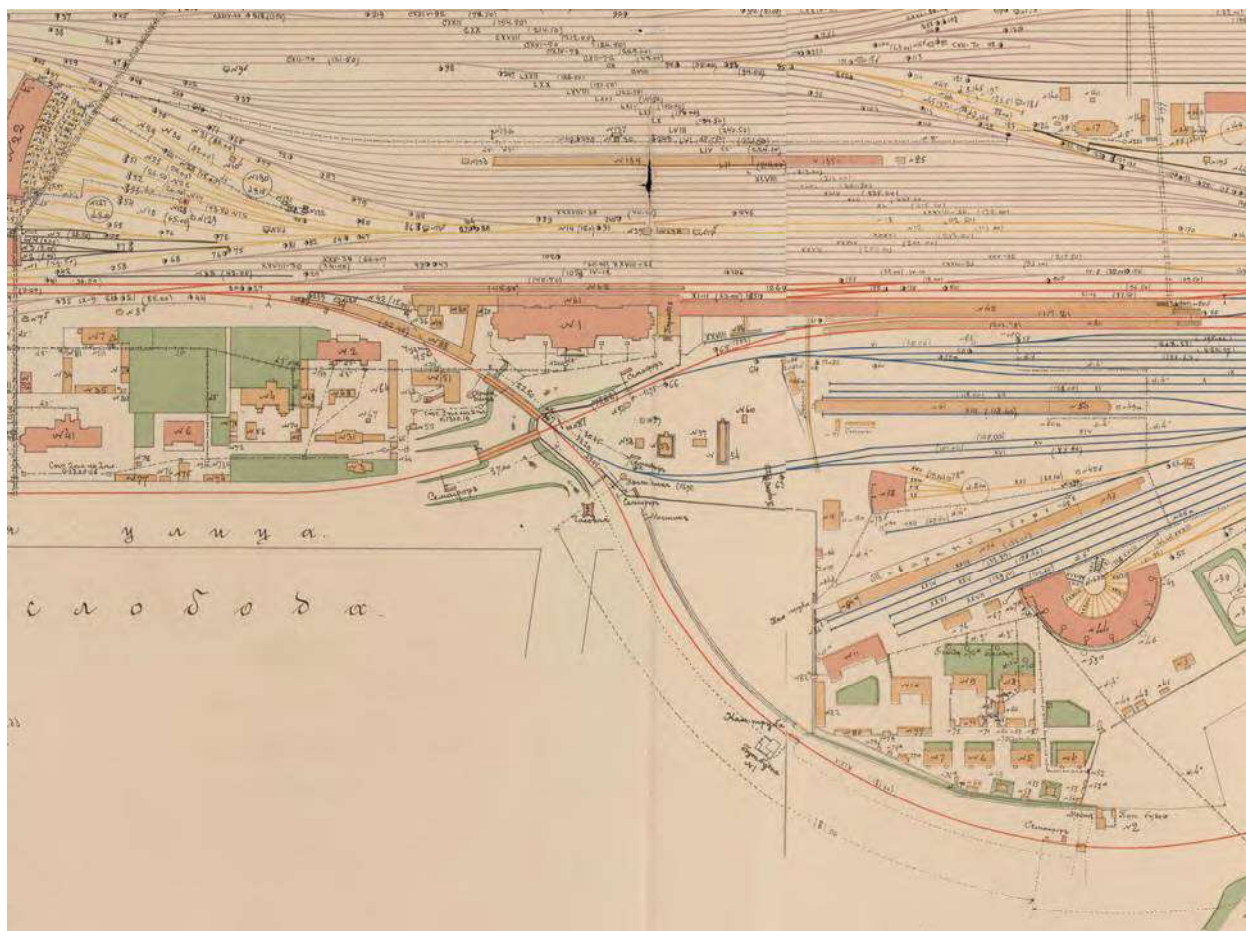
Илл. 130. Проект пассажирской платформы с деревянным навесом на металлических колонках для узловой станции Курск. Арх. П.А. Дриттенпрейс. 1886. Источник изображения: ЦГА Москвы. Ф. 413. Оп. 15. Д. 332. Л. 95.
(левый и правый фрагменты чертежа)



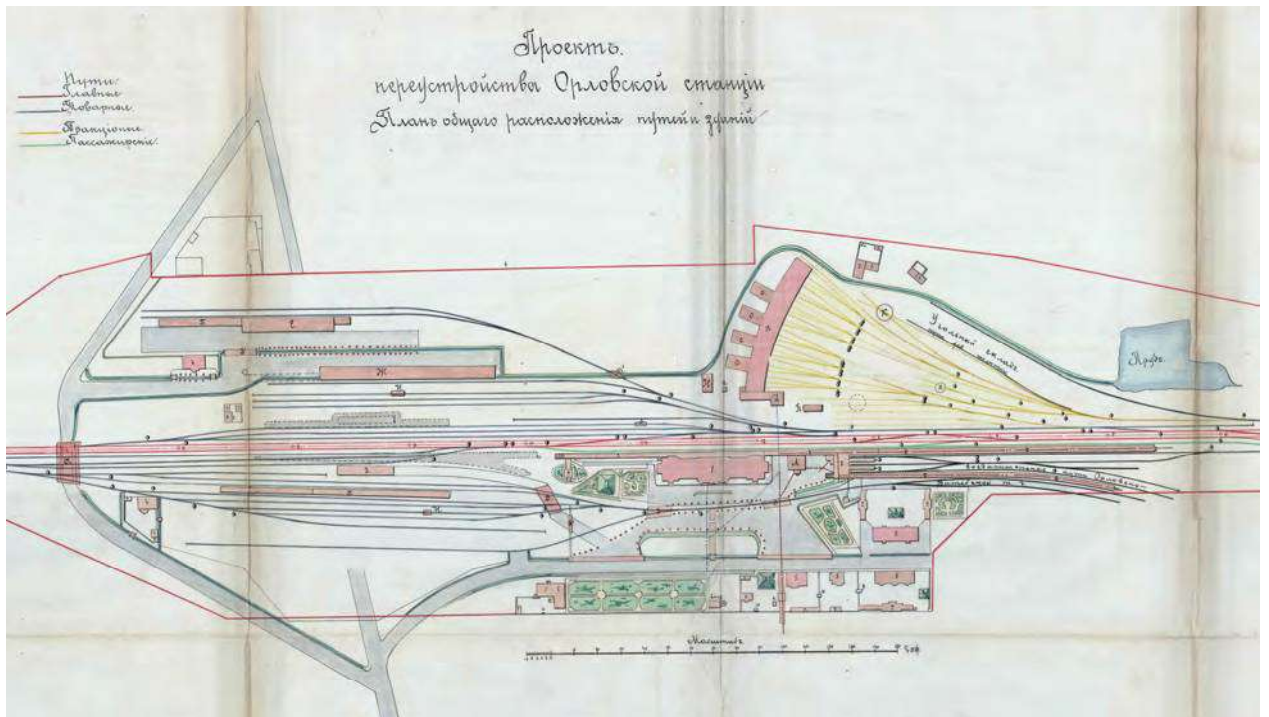
Илл. 131. Вокзал на узловой станции Курск. Вид со стороны путей.
Почтовая открытка. До 1912.



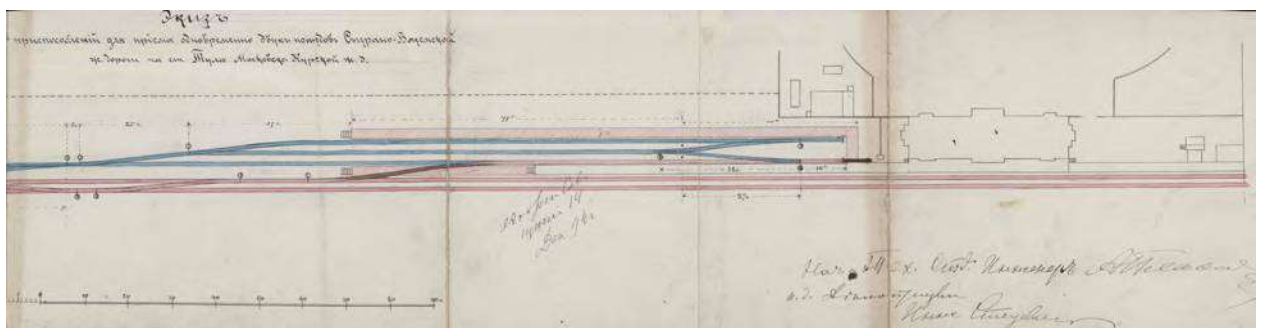
Илл. 132. Вокзал на узловой станции Курск. Вид со стороны площади.
Почтовая открытка. 1890-е.



Илл. 133. План общего расположения путей и зданий узловой станции Курск Московско-Курской, Курско-Харьково-Севастопольской и Московско-Киево-Воронежской железных дорог. Фрагмент. 1890-е. Источник изображения: РГИА. Ф. 350. Оп. 29. Д. 55. Л. 3.



Илл. 134. Проект переустройства Орловской станции. План общего расположения путей и зданий. Фрагмент. 1886. Источник изображения: ЦГА Москвы. Ф. 413. Оп. 15. Д. 309. Л. 27.



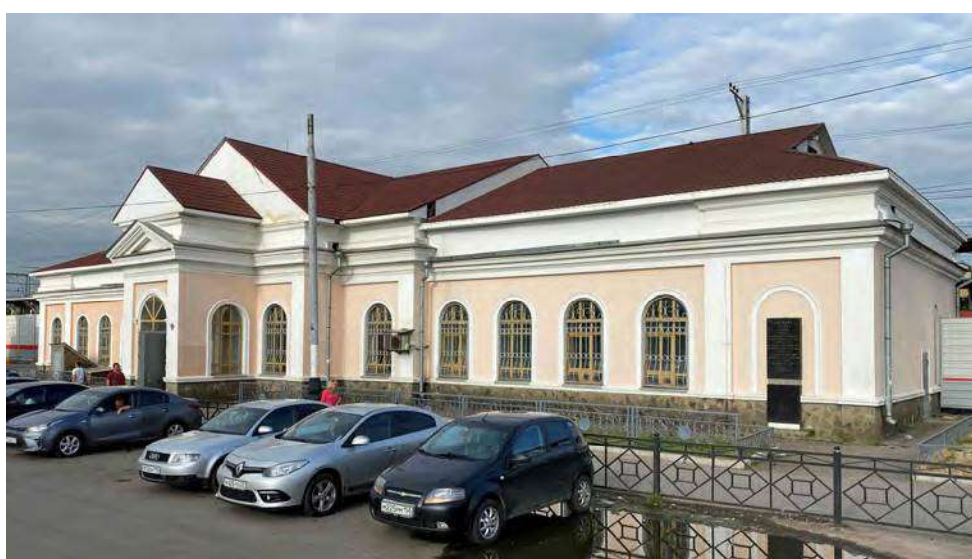
Илл. 135. Эскиз приспособления для приема одновременно двух поездов Сызрано-Вяземской железной дороги на станции Тула. 1894. Источник изображения: РГИА. Ф. 350. Оп. 29. Д. 67. Л. 6.



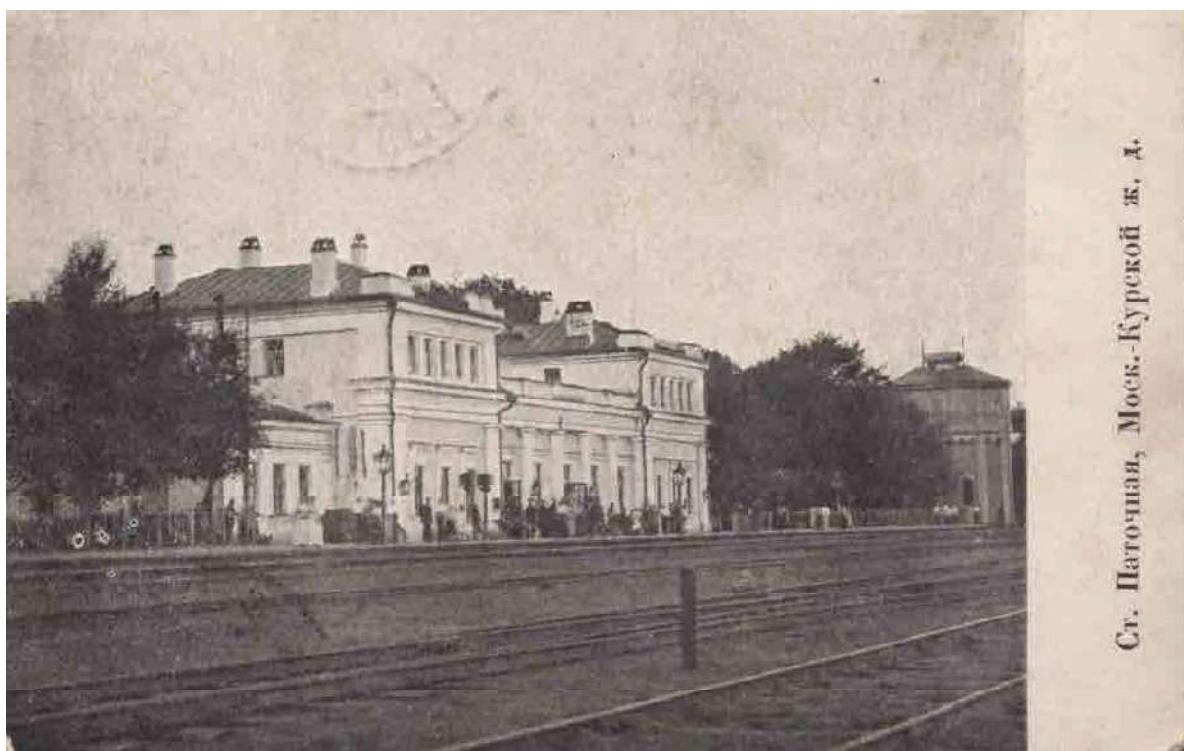
Илл. 136. Вокзал на станции Подольск. Арх. Н.И. Орлов. 1890-е.
Вид со стороны площади. Почтовая открытка. 1905.



Илл. 137. Вокзал на станции Подольск. Арх. Н.И. Орлов. 1890-е.
Вид со стороны путей. Почтовая открытка. 1900-е.



Илл. 138. Вокзал на станции Подольск. Вид со стороны площади.
Фотография автора. 2021.



Ст. Паточная, Моск.-Курской ж. д.

Илл. 139. Вокзал на станции Паточная (Сергиево). Вид со стороны путей.
Почтовая открытка. 1915.



Илл. 140. Вокзал на станции Паточная (Сергиево). Вид со стороны двора.
Фотография. 1900-е. Источник изображения:
[https://plavsktown.wixsite.com/city/st-plavsk?_escaped_fragment_ =](https://plavsktown.wixsite.com/city/st-plavsk?_escaped_fragment_=)



Илл. 141. Вокзал на станции Плавск (Сергиево, Паточная).
Вид со стороны площади. Фотография автора. 2021.



Илл. 142. Вокзал на станции Плавск (Сергиево, Паточная). Зал ожидания
(ранее – центральный вестибюль). Фотография автора. 2021.



Илл. 143. Вокзал на станции Плавск (Сергиево, Паточная).
Вид со стороны путей. Фотография автора. 2021.



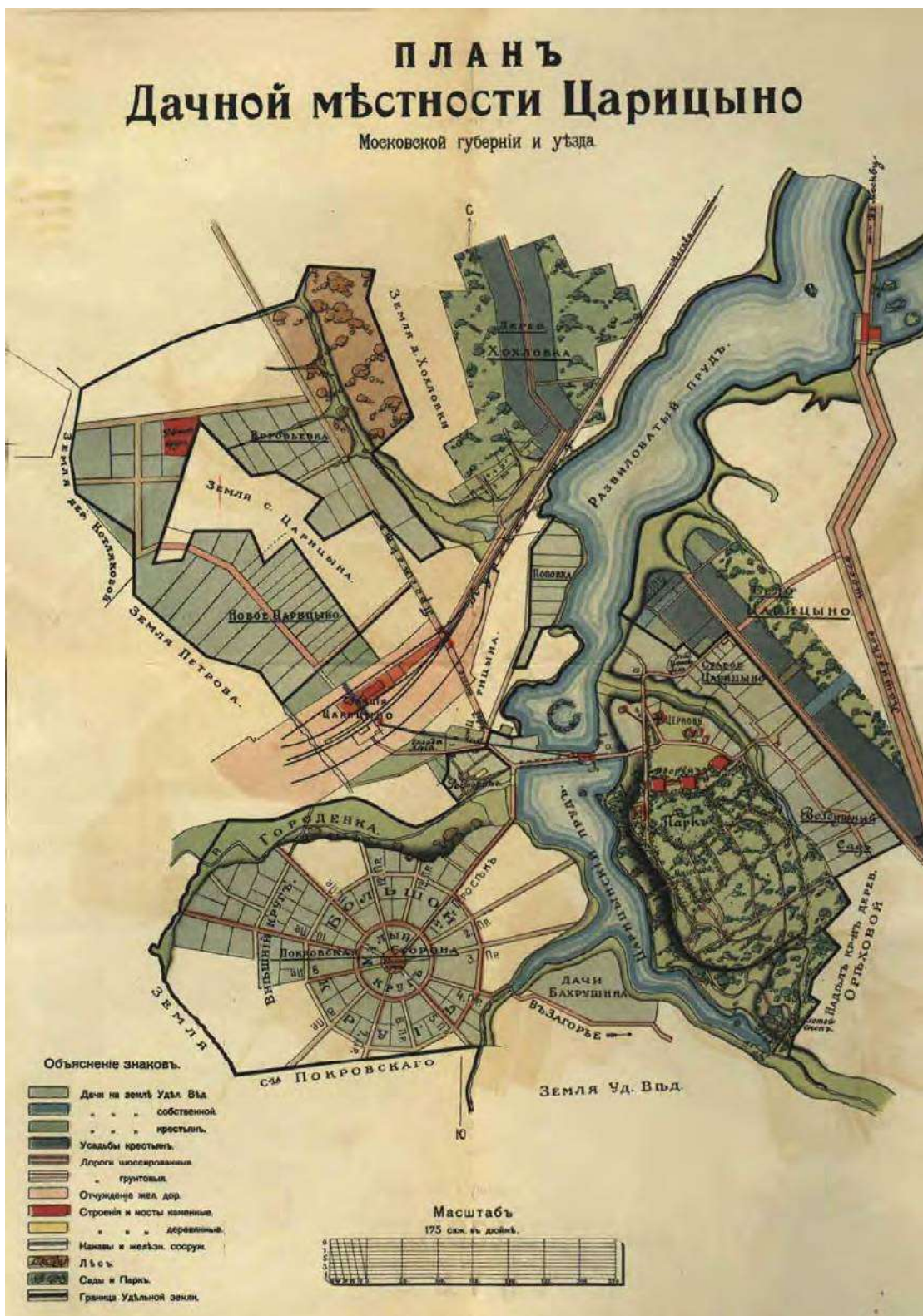
Илл. 144. Станция Плавск (Сергиево, Паточная).
Здание багажного отделения. Фотография автора. 2021.



Илл. 145. Вокзал на станции Змиевка. Вид со стороны путей. Фотография автора. 2021.



Илл. 146. Вокзал на станции Горбачево. Вид со стороны путей. Почтовая открытка. 1916.



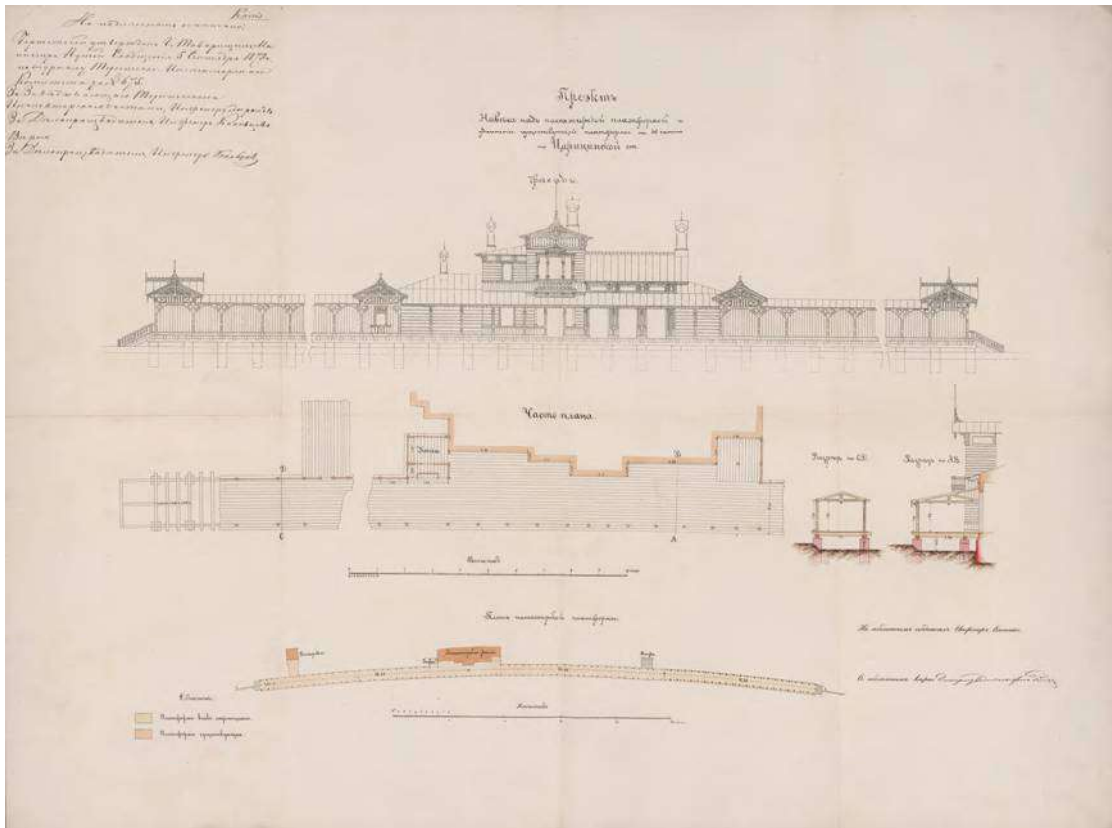
Илл. 147. План дачной местности Царицыно. 1900-е. Источник изображения: Путеводитель по Царицыну: Издание Об-ва благоустройства дачной местности: Царицыно – М.: Типо-лит. Кирстен, [1912].



Илл. 148. Дворец в Царицыно. Изображение из издания: Альбом видов Московско-Курской железной дороги. М., [1885].



Илл. 149. Царицыно. Сад ресторана Дипмана. Почтовая открытка. 1900-е.



Илл. 150. Проект навеса над пассажирской платформой и удлинения существующей платформы на 30 саженьей на Царицынской станции. 1873.
Источник изображения: РГИА. Ф. 350. Оп. 29. Д. 114. Л. 1.



Илл. 151. План расположения путей и зданий станции Царицыно-Дачное (согласно новому проекту в связи с постройкой нового пассажирского здания). 1904.
Источник изображения: РГИА. Ф. 350. Оп. 29. Д. 68. Л. 6.



Илл. 152. Вокзал на станции Царицыно. Арх. В.К. Филиппов.
1900-е. Вид со стороны путей. Почтовая открытка. 1910-е.



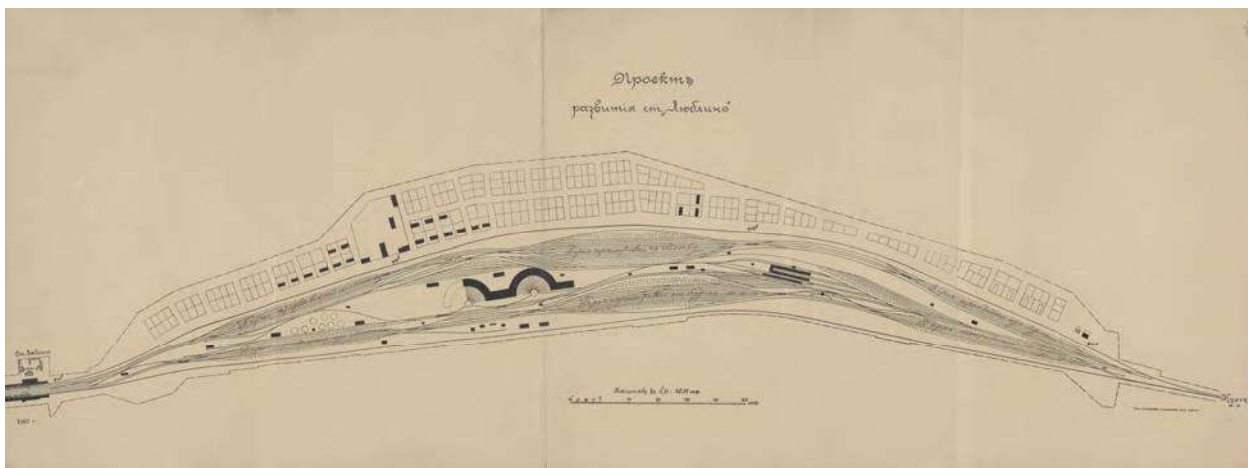
Илл. 153. Вокзал на станции Царицыно. Фотография автора. 2021.



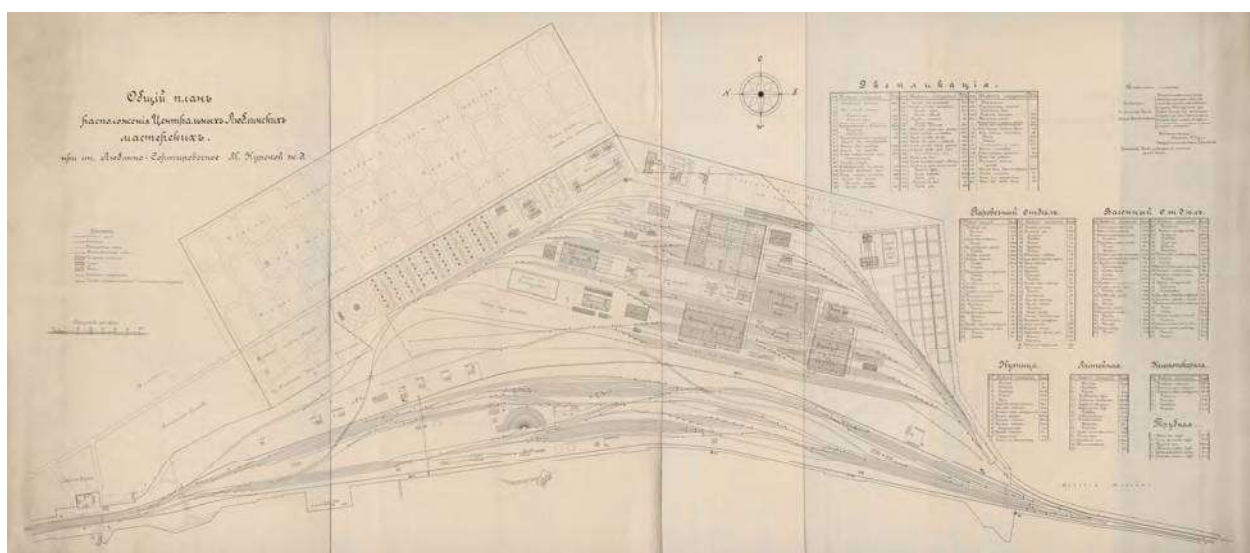
Илл. 154. Вокзал на станции Бутово. Вид со стороны путей. 1900-е. Арх. В.К. Филиппов (?).
 Фотография. 1910-е. Источник изображения:
https://pastvu.com/_p/a/e/0/8/e0890d369ba92a13c710bf3209f1d8c6.jpg



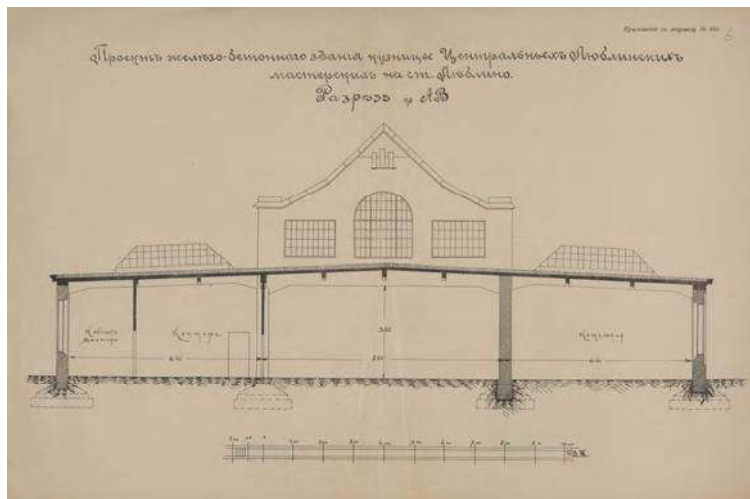
Илл. 155. Вокзал на станции Бутово (здание не используется).
 Вид со стороны путей. Фотография автора. 2021.



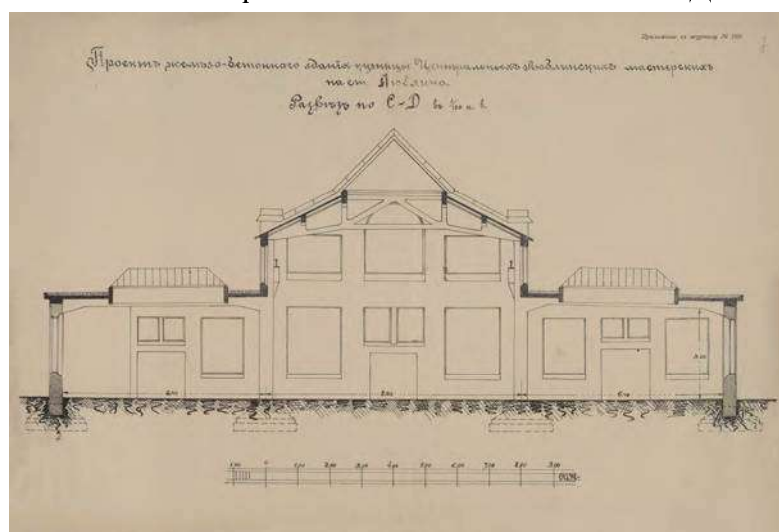
Илл. 156. Проект развития станции Люблино. 1907.
 Источник изображения: РГИА. Ф. 350. Оп. 29. Д. 58. Л. 4.



Илл. 157. Общий план расположения Центральных Люблинских мастерских при станции Люблино-сортировочное. 1916. Источник изображения: РГИА. Ф. 350. Оп. 29. Д. 120. Л. 1.



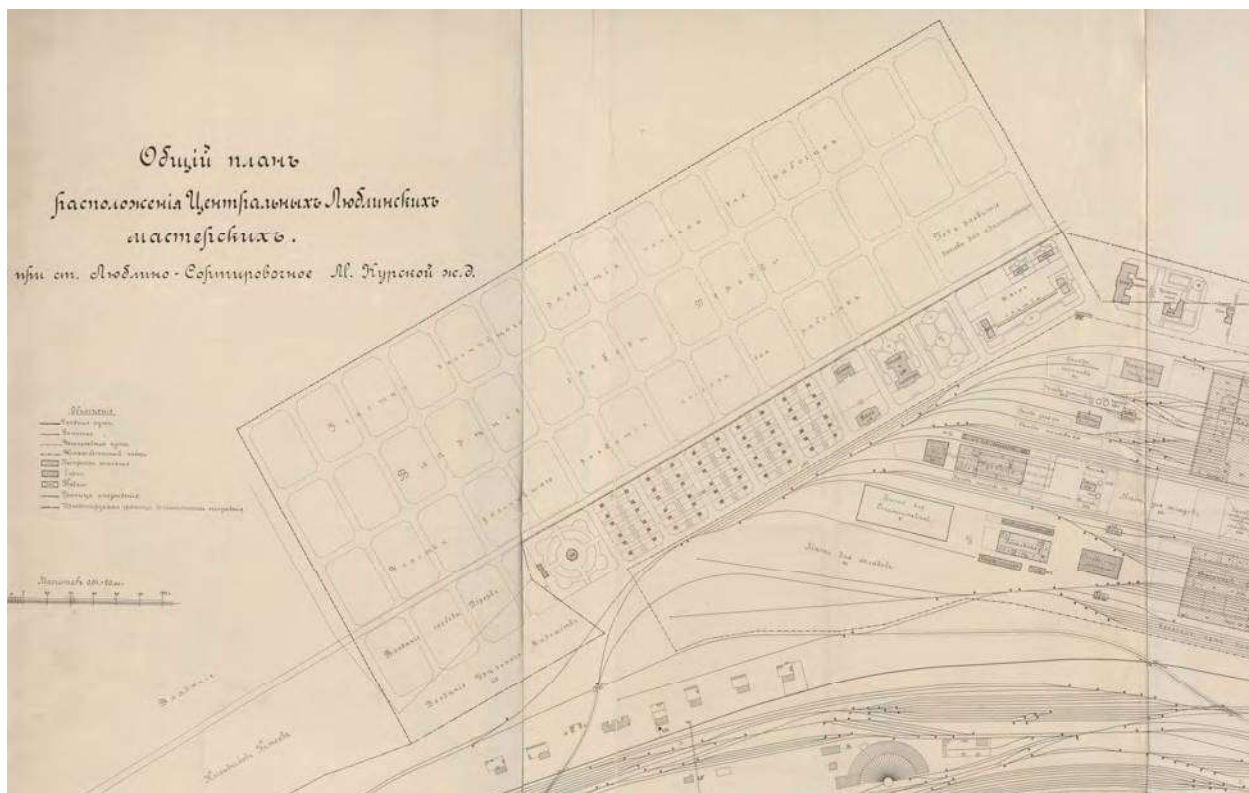
Илл. 158. Проект железобетонного здания кузницы Центральных Люблинских мастерских. Поперечный разрез по линии А-В (служебные помещения). 1916. Источник изображения: РГИА. Ф. 350. Оп. 29. Д. 120. Л. 6.



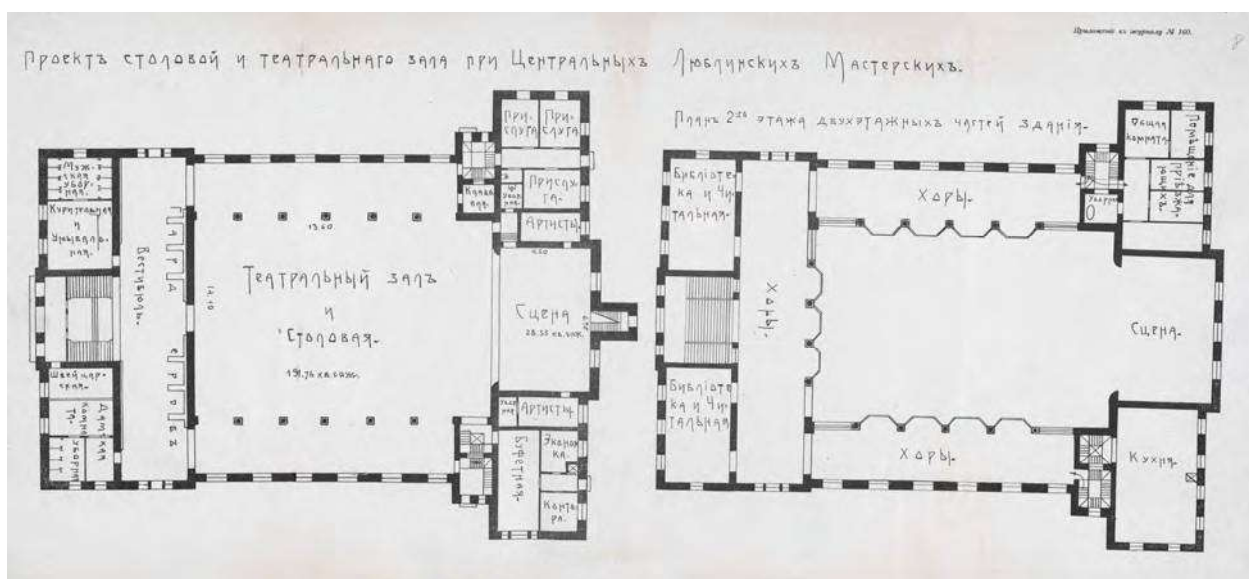
Илл. 159. Проект железобетонного здания кузницы Центральных Люблинских мастерских. Поперечный разрез по линии С-Д (цех). 1916. Источник изображения: РГИА. Ф. 350. Оп. 29. Д. 120. Л. 7.



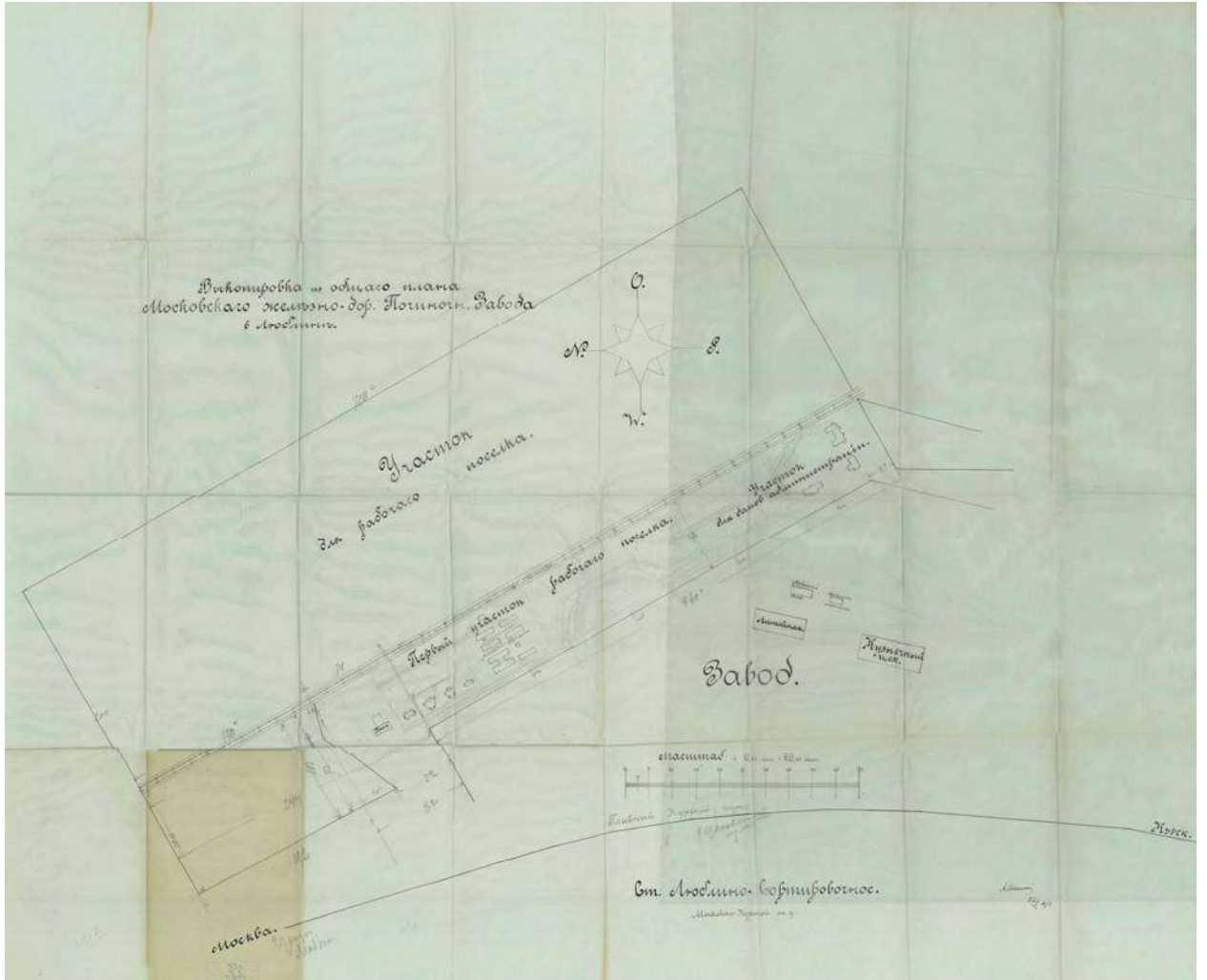
Илл. 160. Здание кузнечного цеха Московского железнодорожного ремонтного завода. Фотография. 1930-е (?). Источник изображения: Архив музея Трудовой славы Люблинского литейно-механического завода школы № 1143.



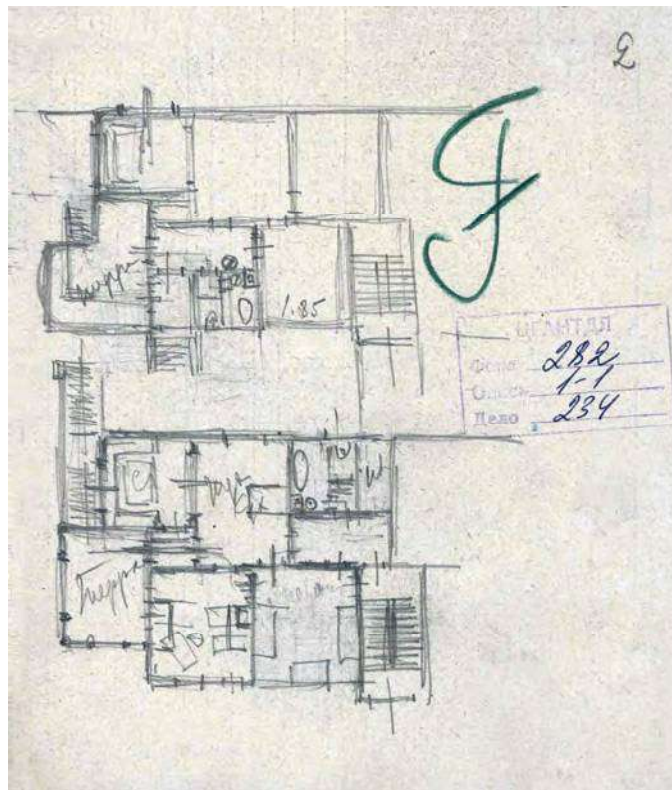
Илл. 161. План поселка для рабочих при Центральныи Люблинских мастерских. Фрагмент Общего плана расположения Центральныи Люблинских мастерских. 1916. Источник изображения: РГИА. Ф. 350. Оп. 29. Д. 120. Л. 1.



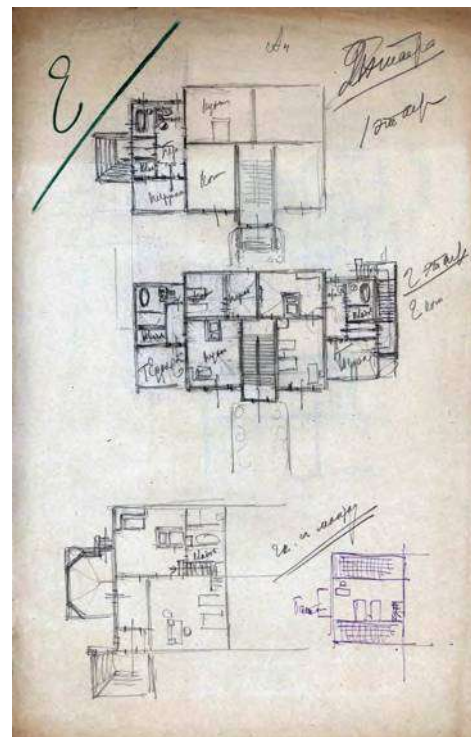
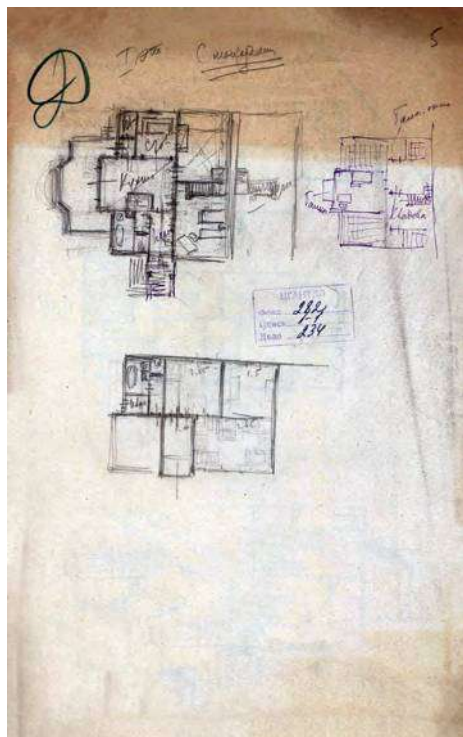
Илл. 162. Проект столовой и театрального зала при Центральныи Люблинских мастерских. Планы 1-го и 2-го этажей. 1916. Источник изображения: РГИА. Ф. 350. Оп. 29. Д. 120. Л. 8.



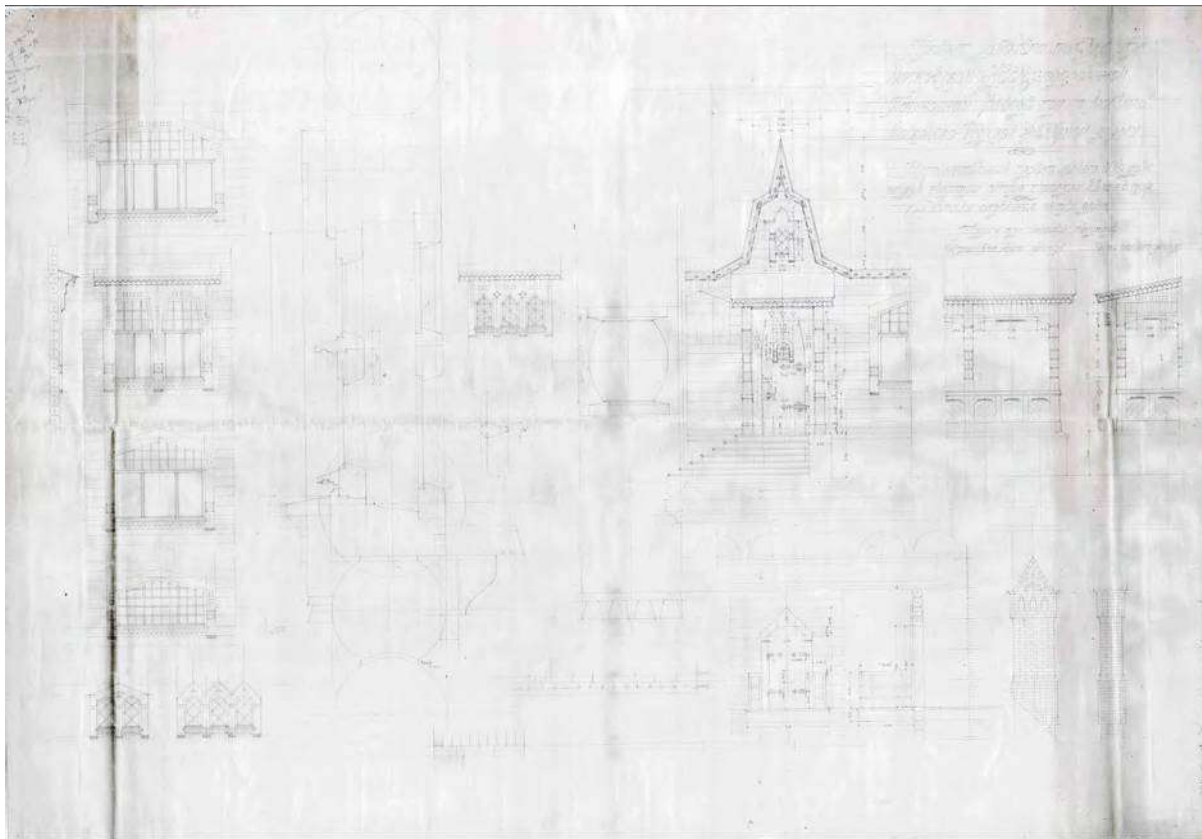
Илл. 163. Выкопировка из общего плана Московского железнодорожного починового завода при станции Люблино. 1919. Источник изображения: ЦГАНТД СПб. Ф. Р 282. Оп. 1. Д. 234. Л. 9.



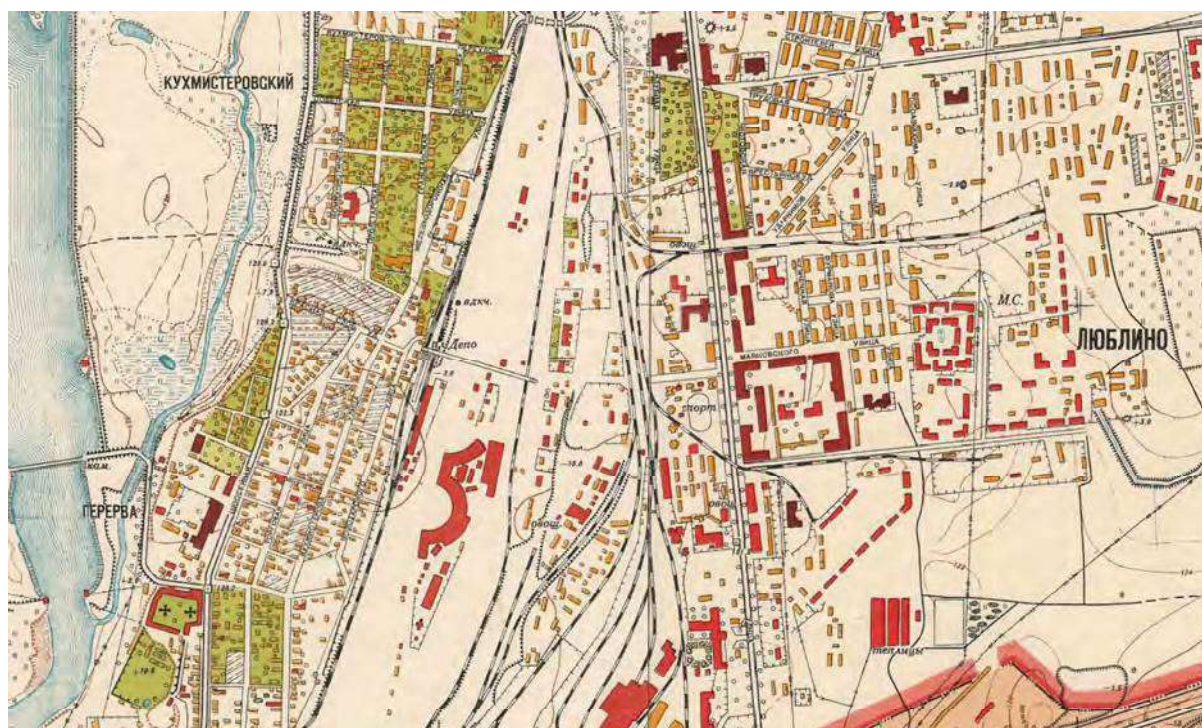
Илл. 164. Эскиз планировки коттеджа типа F для рабочего поселка Московского железнодорожного починочного завода при станции Люблино. Инж. В.А. Глазырин. 1919. Источник изображения: ЦГАНТД СПб. Ф. Р 282. Оп. 1. Д. 234. Л. 2.



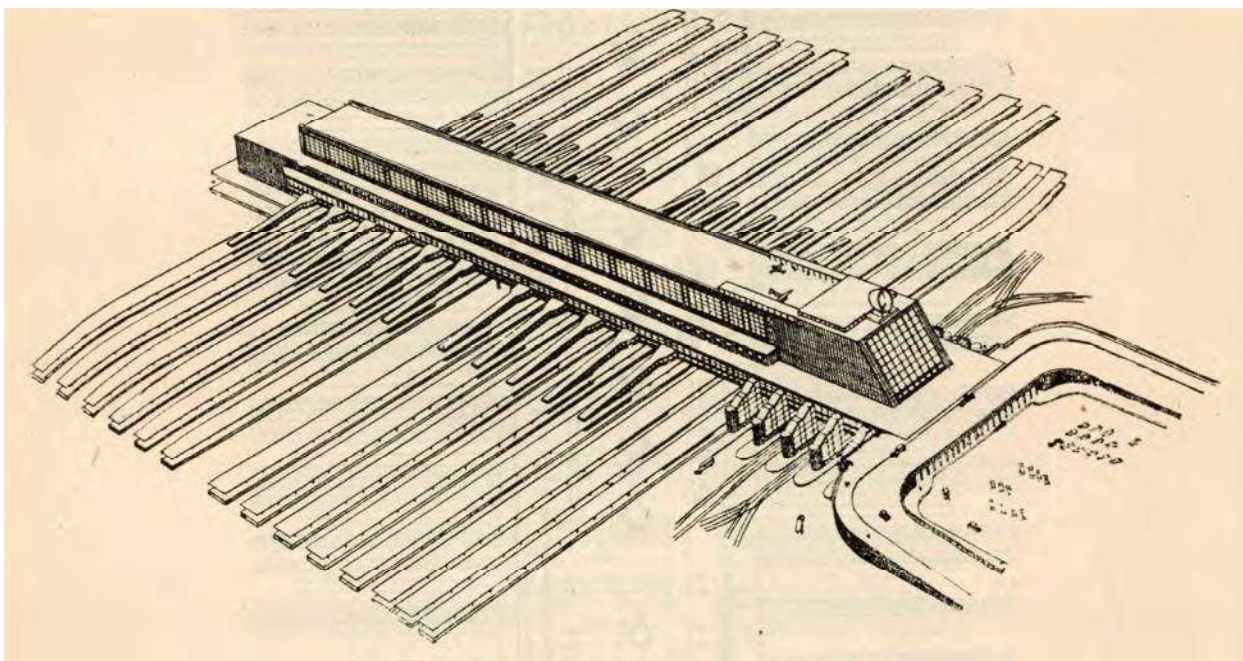
Илл. 165, 166. Эскиз планировки коттеджа типа D и типа F для рабочего поселка Московского железнодорожного починочного завода при станции Люблино. Инж. В.А. Глазырин. 1919. Источник изображения: ЦГАНТД СПб. Ф. Р 282. Оп. 1. Д. 234. Л. 5, 5 об.



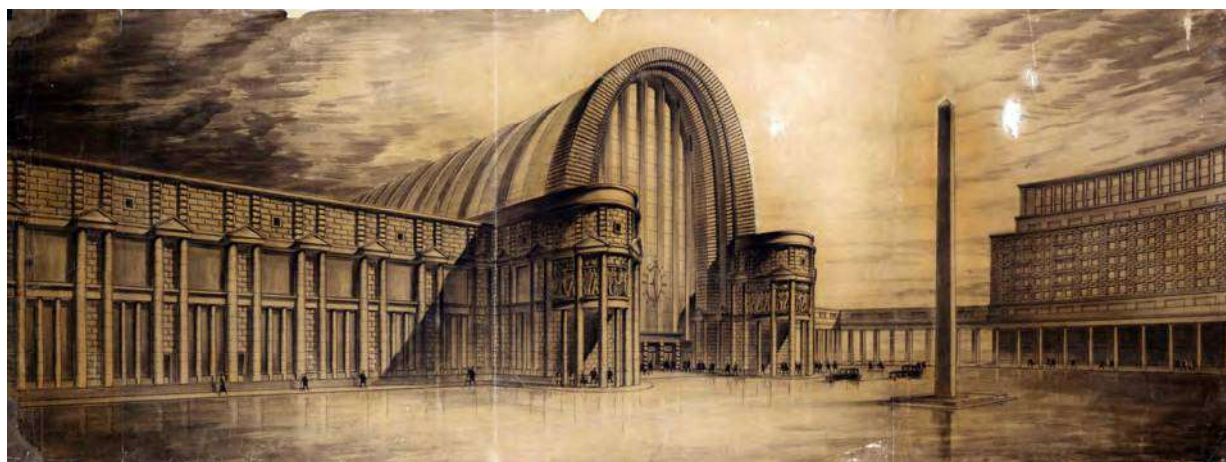
Илл. 167. Исполнительный проект жилого № 10 дома на две квартиры площадью 28,82 кв. саж. для рабочего поселка Московского железнодорожного починочного завода при станции Люблино. Детали отдельные частей дома. Инж. В.А. Глазырин. 1919. Источник изображения: ЦГАНТД СПб. Ф. Р 282. Оп. 1. Д. 234. Л. 13.



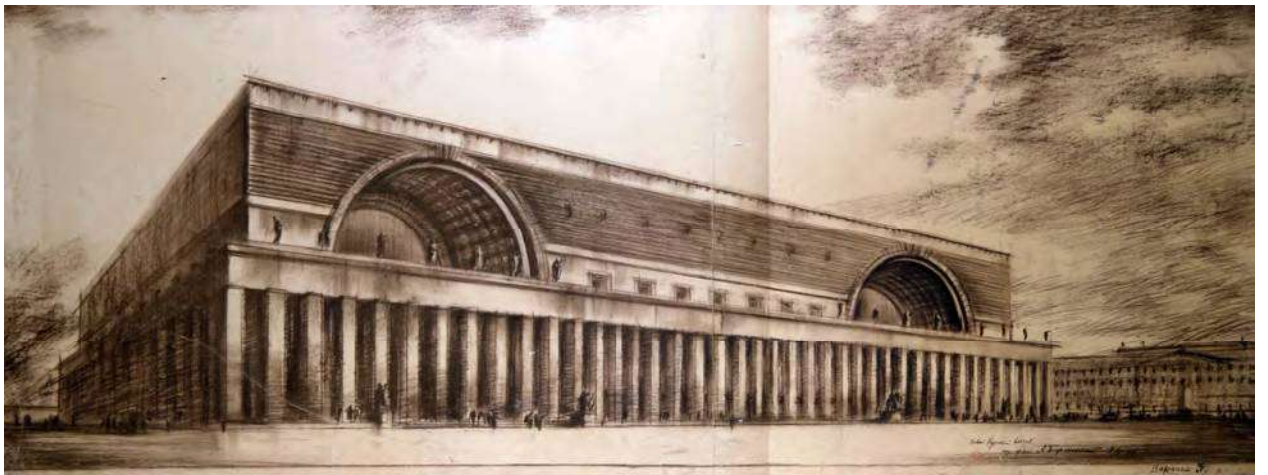
Илл. 168. План Москвы 1:10К (фрагмент). Мосгоргеотрест Архитектурно-планировочного управления г. Москвы. 1952.



Илл. 169. Конкурсный проект Курского вокзала в Москве. Арх. И.Г. Явейн. 1932.
 Источник изображения: Явейн И.Г. Архитектура железнодорожных вокзалов.
 М.: Изд-во Всесоюзной Академии архитектуры, 1938.



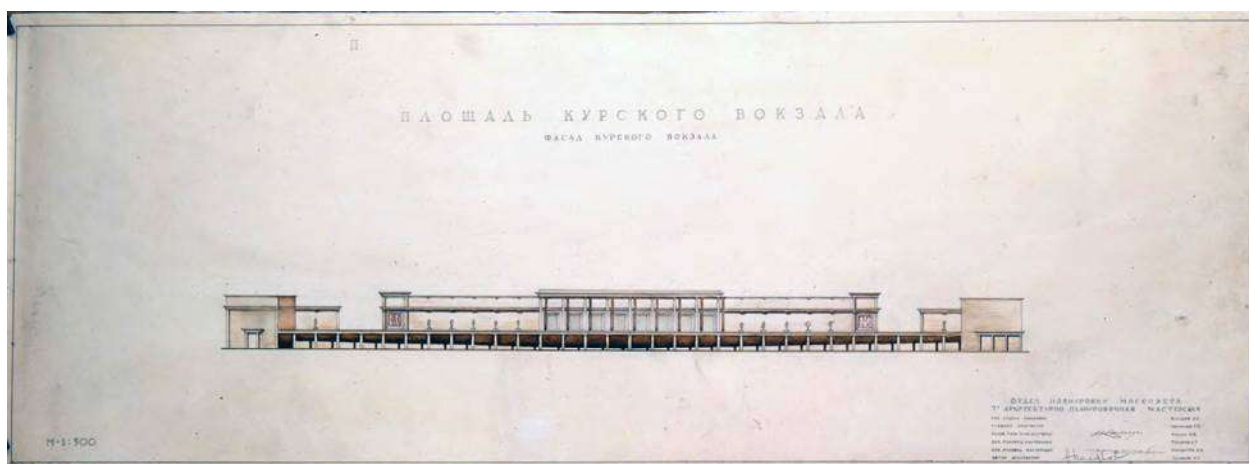
Илл. 170. Конкурсный проект Курского вокзала в Москве. Арх. И.А. Фомин.
 1932. Источник изображения: Музей архитектуры им. А.В. Щусева.



Илл. 171. Конкурсный проект Курского вокзала в Москве. Арх. А.И. Баранский.
Вариант. 1932. Источник изображения: Музей архитектуры им. А.В. Щусева.



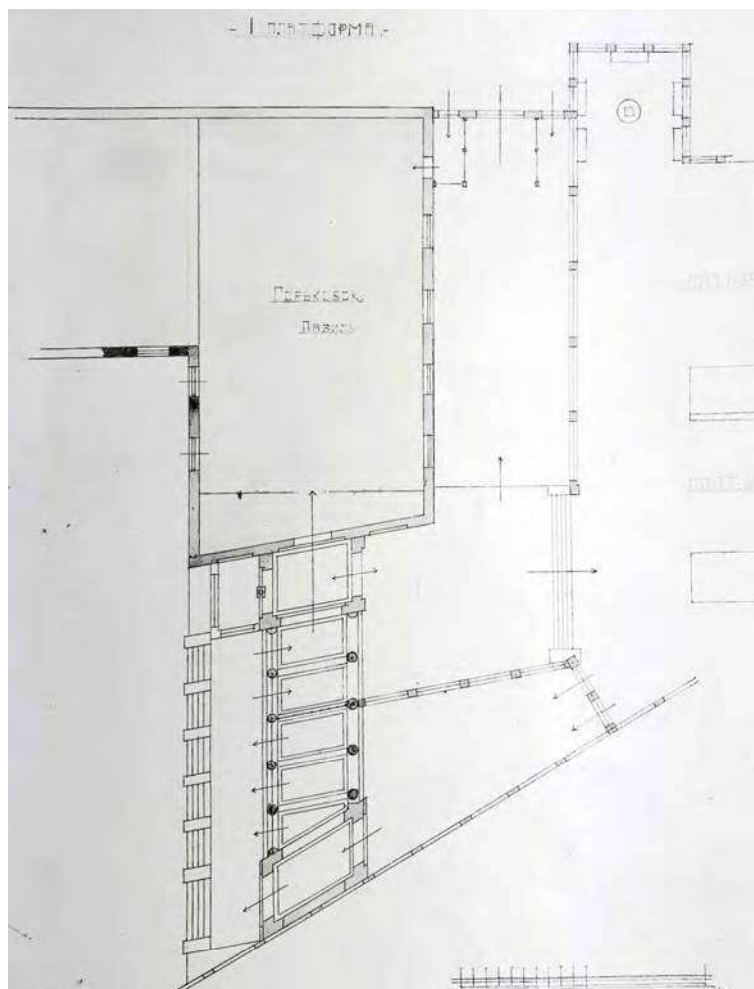
Илл. 172. Конкурсный проект Курского вокзала в Москве. Арх. А.И. Баранский.
Вариант. 1932. Источник изображения: Музей архитектуры им. А.В. Щусева.



Илл. 173. Конкурсный проект Курского вокзала в Москве. Арх. Н.Я. Колли. 1932. Источник изображения: Музей архитектуры им. А.В. Щусева.



Илл. 174. Площадь Курского вокзала в Москве. Фотография ИТАР-ТАСС. 1958. Источник изображения: https://pastvu.com/_p/a/c/o/e/coewsutw9hubloqdb2.jpg



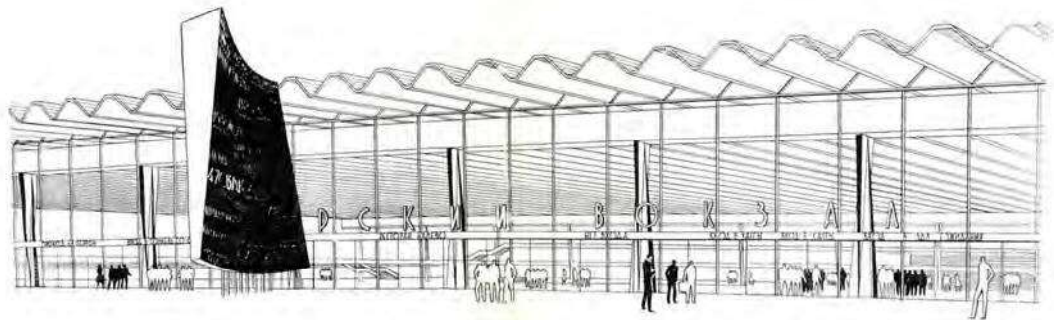
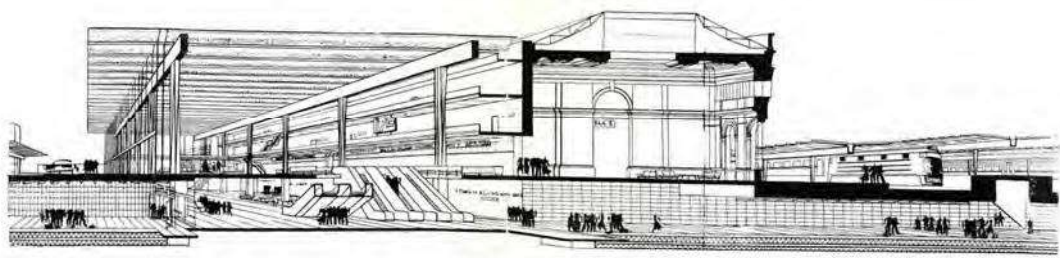
Илл. 175. Проект оформления колоннады при Горьковском павильоне Курского вокзала в Москве. План. Арх. В.И. Чагин. 1946.

Источник изображения: РГАЛИ. Ф. 2011. Оп. 1. Ед. хр. 86. Л. 2.



Илл. 176. Проект оформления колоннады при Горьковском павильоне Курского вокзала в Москве. Общий вид. Арх. В.И. Чагин. 1946.

Источник изображения: РГАЛИ. Ф. 2011. Оп. 1. Ед. хр. 86. Л. 1.



Илл. 177. Проект Курского вокзала в Москве. Разрез и перспектива со стороны площади.
 Арх. Г.И. Волошинов и др. 1964. Источник изображения: Васильев Е.В., Щетинин Н.Н.
 Архитектура железнодорожных вокзалов. М.: Гос. изд-во литературы по
 строительству, 1967.



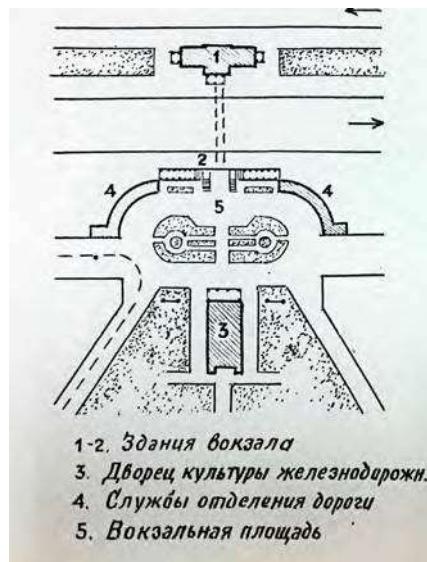
Илл. 178. Курский вокзал в Москве. Фотография издательства «Планета». 1977.
 Источник изображения: https://pastvu.com/_p/a/t/f/0/ff0ibnaze2timvbbbit.jpg



Илл. 179. Вокзал в Орле. Фотография неизвестного автора. 1941.
Источник изображения: https://pastvu.com/_p/a/1/f/d/1fdawim9fduwacdjkw.jpg



Илл. 180. Вокзал в Орле. Интерьер. Фотография неизвестного автора. 1943.
Источник изображения: https://pastvu.com/_p/a/b/4/k/b4kedu148opiqz35.jpg



Илл. 181. Схематичный план вокзала и привокзальной площади в Орле.
1978. Источник изображения: ГАОО. Ф. 1831. Оп. 2. Д. 200. Л. 20.



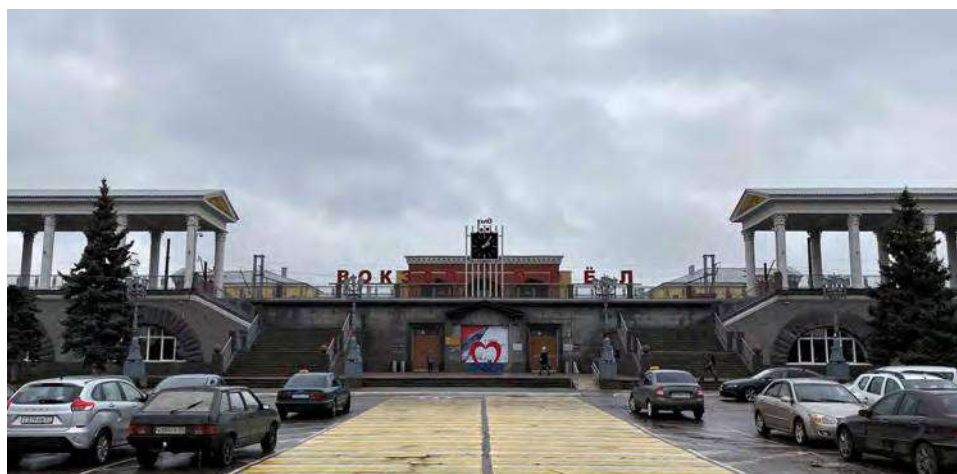
Илл. 182. Вокзал в Орле. Общий вид со стороны привокзальной площади.
Почтовая открытка. 1950-е.



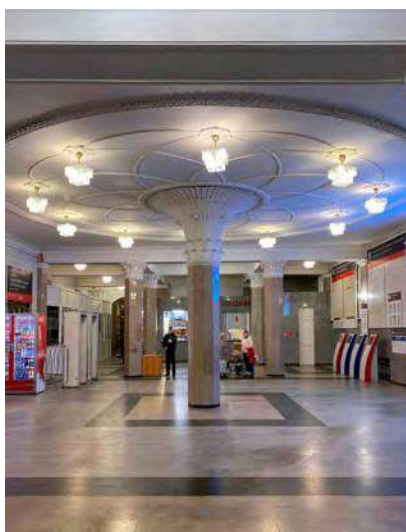
Илл. 183. Вокзал в Орле. Боковой фасад главного корпуса с южной стороны.
Почтовая открытка. 1950-е.



Илл. 184. Вокзал в Орле. Корпус, выходящий на площадь. Фотография неизвестного автора. 1950-е. Источник изображения: https://pastvu.com/_p/a/o/6/r/obrlnyrzab2xoob66fp.jpg



Илл. 185. Вокзал в Орле. Общий вид со стороны привокзальной площади. Фотография автора. 2019.



Илл. 186. Вокзал в Орле. Вестибюль корпуса, выходящего на площадь. Фотография автора. 2019.



Илл. 187. Вокзал в Орле. Общий вид главного корпуса. Фотография автора. 2019.



Илл. 188. Вокзал в Орле. Фасад главного корпуса, противоположный площади. Фотография неизвестного автора. 1950-е.

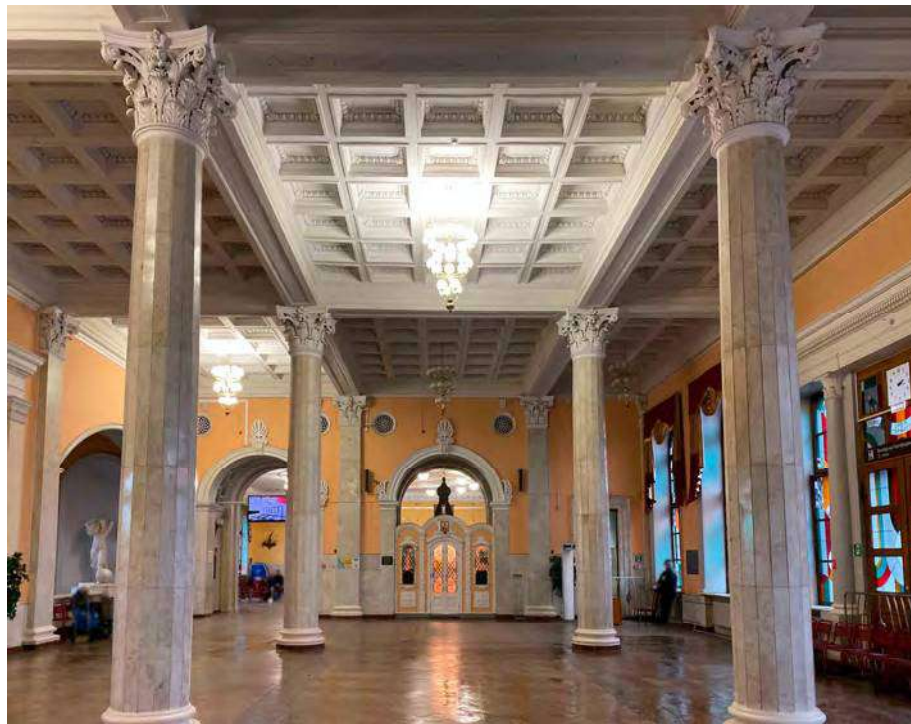
Источник изображения: Музей архитектуры им. А.В. Щусева.



Илл. 189. Вокзал в Орле. Боковой фасад главного корпуса с северной стороны. Фотография автора. 2019.



Илл. 190. Вокзал в Орле. Интерьер главного корпуса. Фотография неизвестного автора. 1950-е. Источник изображения: Музей архитектуры им. А.В. Щусева.



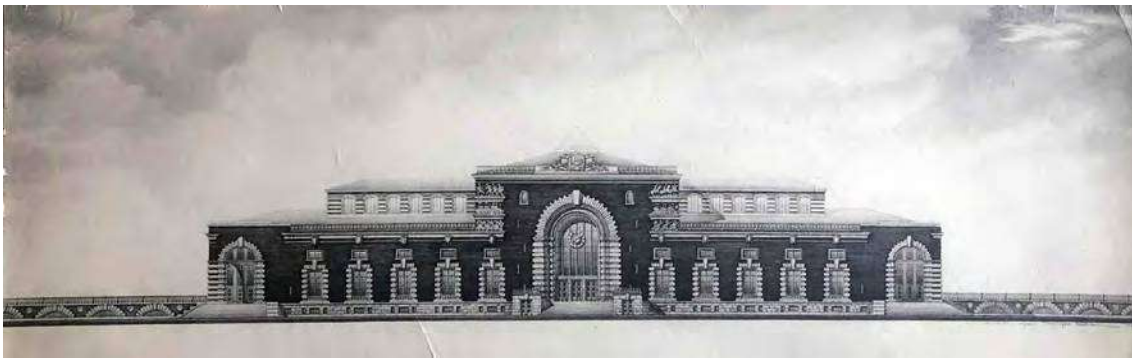
Илл. 191. Вокзал в Орле. Интерьер главного корпуса. Фотография автора. 2019.



Илл. 192. Орел. Общий вид привокзальной площади. Фотография автора. 2019.



Илл. 193. Орел. Дом культуры железнодорожников. Фотография автора. 2019.



Илл. 194. Вокзал в Курске. Фасад со стороны площади. 1948. Арх. И.Г. Явейн.
Фотография 1952 с проекта. Источник изображения: Музей архитектуры им. А.В. Щусева.



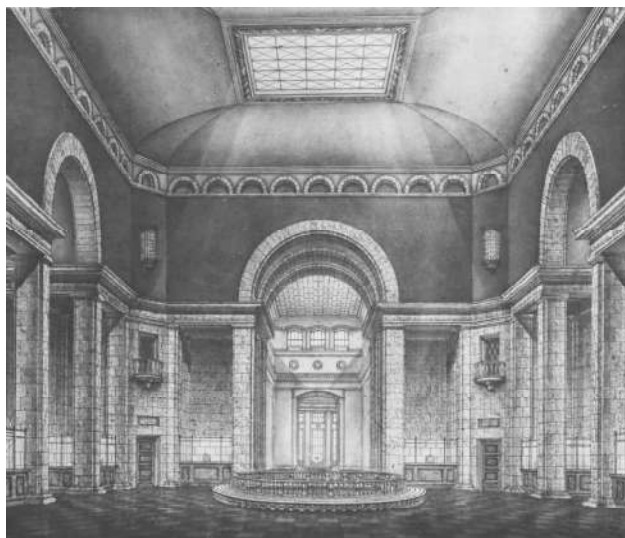
Илл. 195. Вокзал в Курске. Галерея первого этажа. Фотография неизвестного автора. 1952. Источник изображения: Музей архитектуры им. А.В. Щусева.



Илл. 196. Вокзал в Курске. Галерея первого этажа. Фотография автора. 2021.



Илл. 197. Вокзал в Курске. Зал ожидания. Фотография автора. 2021.



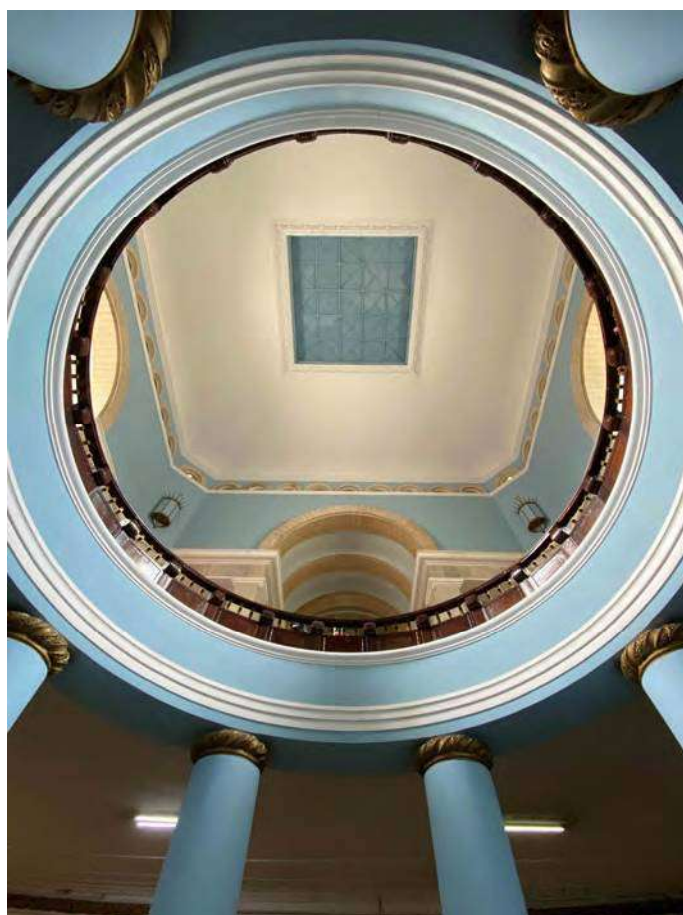
Илл. 198. Вокзал в Курске. Главный вестибюль. 1948. Арх. И.Г. Явейн. Фотография 1952 с проекта. Источник изображения: Музей архитектуры им. А.В. Щусева.



Илл. 199. Вокзал в Курске. Главный вестибюль. Фотография автора. 2021.



Илл. 200. Вокзал в Курске. Распределительный зал цокольного этажа. Фотография неизвестного автора. 1952. Источник изображения: Музей архитектуры им. А.В. Щусева.



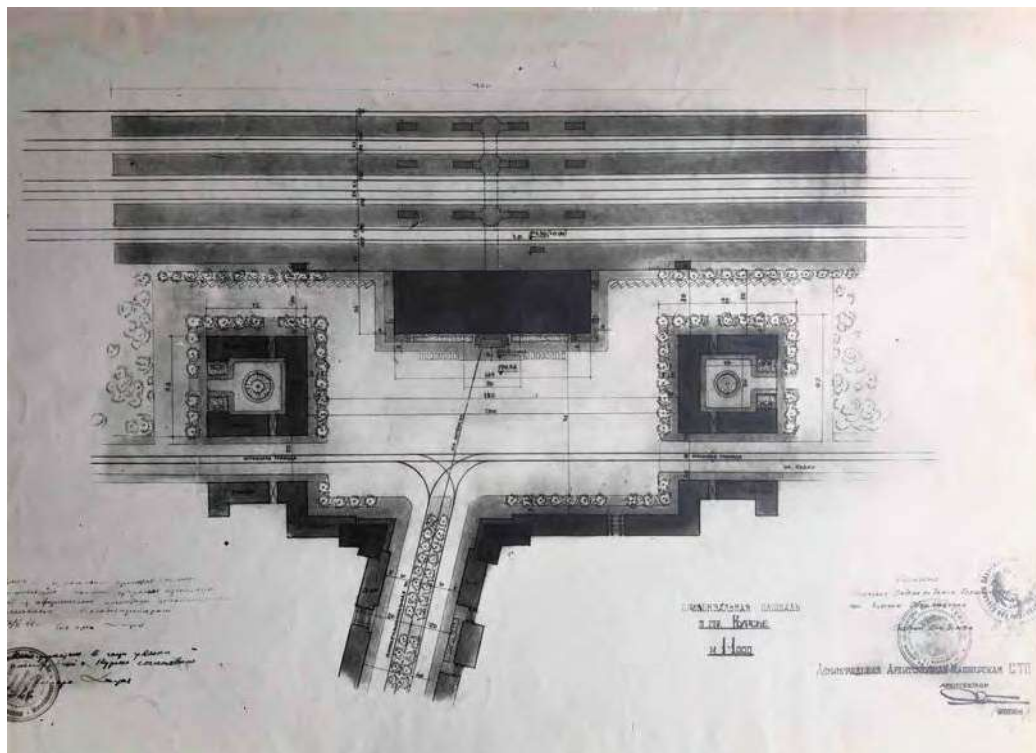
Илл. 201. Вокзал в Курске. Вид из распределительного зала цокольного этажа на расположенный над ним главный вестибюль. Фотография автора. 2021.



Илл. 202. Вокзал в Курске. Общий вид со стороны площади. Фотография автора. 2021.



Илл. 203. Вокзал в Курске. Общий вид со стороны пассажирских платформ. 1952.
 Фотография неизвестного автора.
 Источник изображения: Музей архитектуры им. А.В. Щусева.



Илл. 204. Привокзальная площадь в городе Курске. Генеральный план. 1946.

Арх. И.Г. Явейн. Фотография 1952 с проекта.

Источник изображения: Музей архитектуры им. А.В. Щусева.



Илл. 205. Привокзальная площадь в городе Курске. Фотография неизвестного автора.

1954. Источник изображения: https://pastvu.com/_p/a/b/o/a/boah8yvvpbha7wqnqmf.jpg



Илл. 206. Фрагмент исторического здания вокзала на Курской пассажирской станции. Фотография автора. 2021.



Илл. 207. Типовые вокзалы Московско-Курской железной дороги. Фотографии неизвестного автора. 1950-е.

Источник изображения: Музей архитектуры им. А.В. Щусева.



Илл. 208. Вокзал на 50 человек на станции Становой Колодезь.
Вид со стороны путей. Фотография автора. 2021.



Илл. 209. Вокзал на 50 человек на станции Становой Колодезь.
Вид со стороны площади. Фотография автора. 2021.



Илл. 210. Вокзал на 100 человек на станции Глазуновка.
Вид со стороны путей. Фотография автора. 2021.



Илл. 211. Вокзал на 100 человек на станции Глазуновка.
Вид со стороны площади. Фотография автора. 2021.



Илл. 212. Вокзал островного типа на станции Горбачево. Фотография автора. 2021.



Илл. 213. Вокзал на станции Горбачево. Вестибюль. Фотография автора. 2021.



Илл. 214. Вокзал на станции Горбачево. Зал ожидания. Фотография автора. 2021.



Илл. 215. Вокзал на станции Поньри. Фотография неизвестного автора. 1943.
Источник изображения: https://pastvu.com/_p/d/a/m/j/amjouf1i4aea6zxl0.jpg



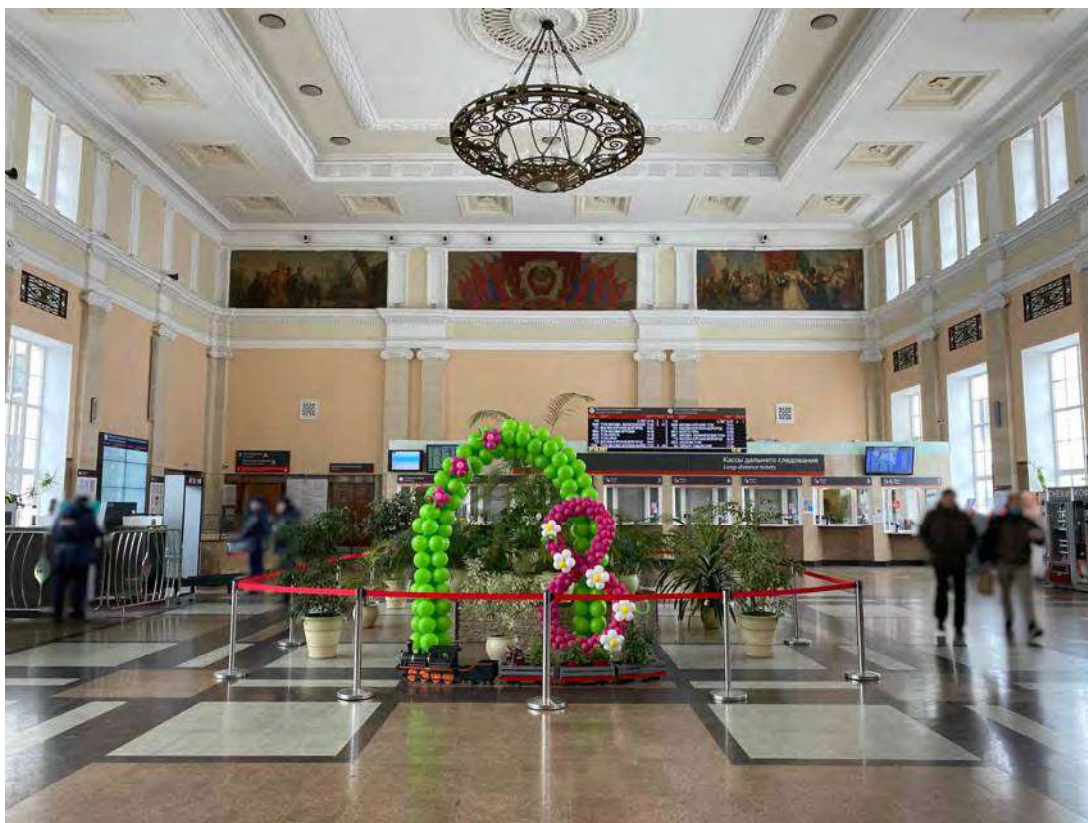
Илл. 216. Вокзал на станции Поньри. Вид со стороны путей.
Фотография неизвестного автора. 2014. Источник изображения:
<https://railwayz.info/photolines/photo/55762>



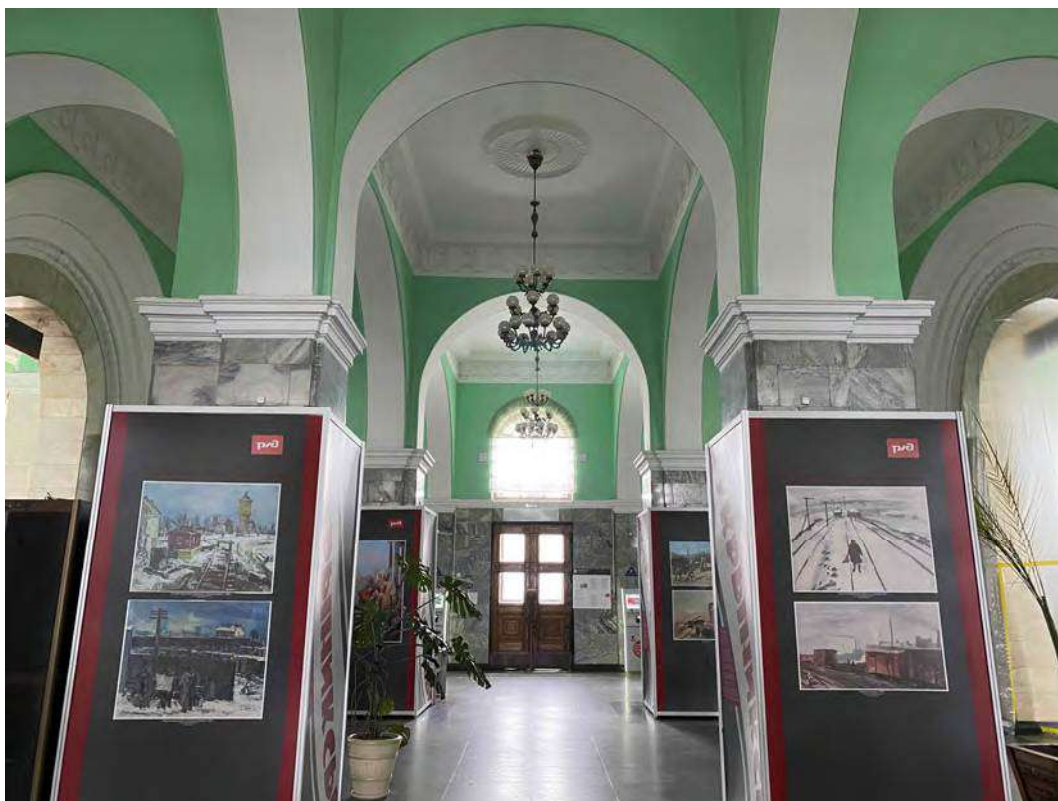
Илл. 217. Вокзал на станции Поньри. Интерьер. Фотография В. Лучиной. 2018.
Источник изображения: <https://tina-luchina.livejournal.com/941135.html>



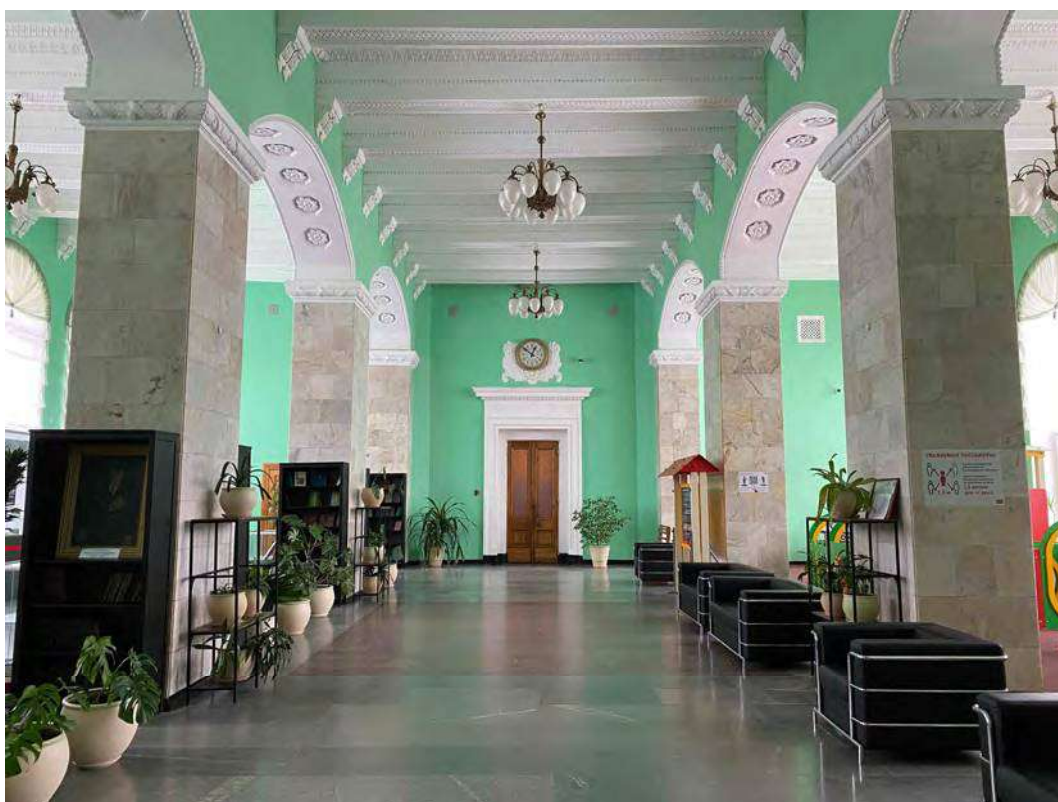
Илл. 218. Вокзал в Туле. Вид со стороны площади. Фотография автора. 2021.



Илл. 219. Вокзал в Туле. Операционный зал в корпусе 1913 г. Фотография автора. 2021.



Илл. 220. Вокзал в Туле. Главный вестибюль. Фотография автора. 2021.



Илл. 221. Вокзал в Туле. Зал ожидания (соответствует помещениям для пассажиров III класса). Фотография автора. 2021.



Илл. 222. Вокзал в Серпухове. Вид со стороны площади. Фотография автора. 2021.



Илл. 223. Вокзал в Серпухове. Главный вестибюль. Фотография автора. 2021.



Илл. 224. Вокзал в Серпухове. Главный вестибюль. Вид в направлении зала ожидания. Фотография автора. 2021.



Илл. 225. Вокзал в Серпухове. Зал ожидания (соответствует помещениям для пассажиров III класса). Фотография автора. 2021.



Илл. 226. Вокзал на станции Скуратово. Вид со стороны путей. Фотография автора. 2021.



Илл. 227. Вокзал на станции Скуратово. Главный вестибюль. Фотография автора. 2021.



Илл. 228. Вокзал на станции Скуратово. Музейная экспозиция в зале ожидания (соответствует помещениям для пассажиров III класса). Фотография автора. 2021.



Илл. 229. Станция Скуратово. Деревянное здание временного вокзала 1866 г.
Фотография автора. 2021.



Илл. 230. Станция Скуратово. Фрагмент исторического здания мастерских
при паровозном депо. Фотография автора. 2021.

Илл. 231. Станция Скуратово. Часовня Воздвижения Креста Господня, перестроенная
из водоемного здания 1910-х гг. Фотография автора. 2021.



Илл. 232. Платформа Приокская (до 1964 – полустанция Свинская). Фрагмент водоемного здания по типовому проекту 1864 г. Фотография автора. 2021.



Илл. 233. Платформа Приокская (до 1964 – полустанция Свинская). Деревянное пассажирское здание по типовому проекту 1869-1870 гг. для 1 и 2 отделений дороги. фотография автора. 2021.



Илл. 234. Платформа Приокская (до 1964 – полустанция Свинская). Каменное жилое здание по типовому проекту 1889-1890 гг. Фотография автора. 2021.



Илл. 235. Остановочный пункт Думчино. Деревянное пассажирское здание по типовому проекту 1869-1870 гг. для 3, 4 и 5 отделений дороги. Фотография автора. 2021.



Илл. 236. Станция Отрада. Деревянное пассажирское здание по типовому проекту вокзалов III и IV классов 1866 г. Вид со стороны путей. Фотография неизвестного автора. 1990-е. Источник изображения: http://orel-story.ru/forum/shared_files/storage/Kireev/buwkmgadkcy1.jpg



Илл. 237. Станция Отрада. Деревянное пассажирское здание по типовому проекту вокзалов III и IV классов 1866 г. Вид со стороны путей. Фотография А. Киреева. 2010. Источник изображения: http://orel-story.ru/forum/shared_files/storage/Kireev/pvaksqtofzynnjlzfat.jpg



Илл. 238. Станция Отрада. Деревянное пассажирское здание по типовому проекту вокзалов III и IV классов 1866 г. Вид со стороны путей. Фотография автора. 2021.



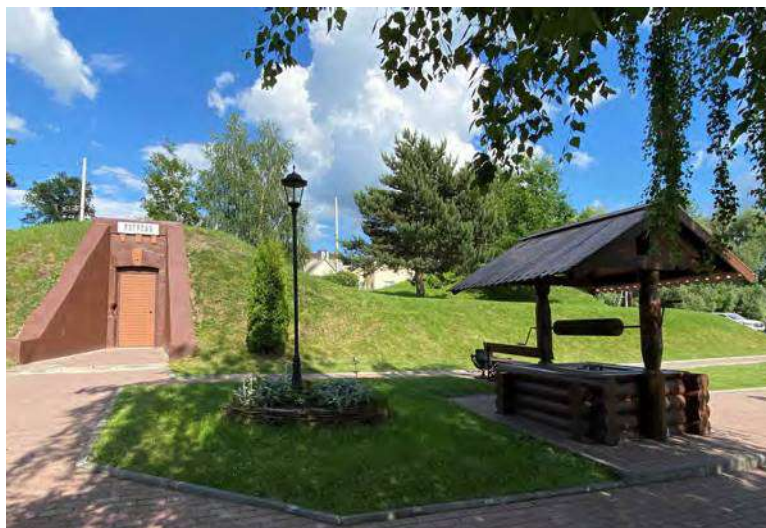
Илл. 239. Станция Отрада. Деревянное пассажирское здание по типовому проекту вокзалов III и IV классов 1866 г. Вид со стороны площади. Фотография автора. 2021.



Илл. 240. Музейно-вокзальный комплекс Козлова Засека.
Вид со стороны площади. Фотография автора. 2021.



Илл. 241. Музейно-вокзальный комплекс Козлова Засека.
Вид со стороны путей. Фотография автора. 2021.



Илл. 242. Музейно-вокзальный комплекс Козлова Засека. Бытовые объекты станции. Фотография автора. 2021.



Илл. 243. Музейно-вокзальный комплекс Козлова Засека. Пассажирский зал. Фотография автора. 2021.



Илл. 244. Музейно-вокзальный комплекс Козлова Засека. Выставочный зал. Фотография автора. 2021.



Илл. 245. Станция Козлова Засека. Деревянное жилое здание по типовому проекту 1889-1890 гг. Фотография автора. 2021.



Илл. 246. Станция Козлова Засека. Деревянное жилое здание по типовому проекту 1889-1890 гг. Фотография автора. 2021.



Илл. 247. Станция Щекино (до 1904 – Ясенки). Историко-культурный комплекс. Фотография автора. 2021.



Илл. 248. Вокзал на станции Щекино. Вид со стороны путей. Фотография автора. 2021.



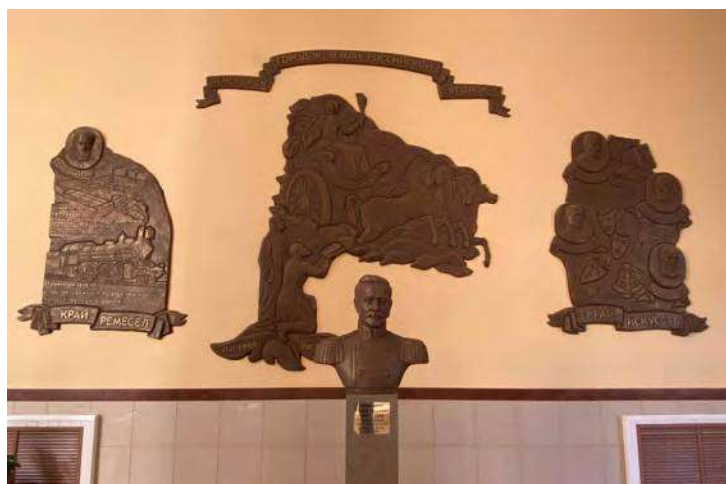
Илл. 249. Вокзал на станции Щекино. Музейная экспозиция в зале ожидания. Фотография автора. 2021.



Илл. 250. Станция Ясногорск (до 1965 – Лаптево). Историко-культурный комплекс, посвященный 150-летию начала строительства Московско-Курской железной дороги. Фотография автора. 2021.



Илл. 251. Вокзал на станции Ясногорск. Вид со стороны путей. Фотография автора. 2021.



Илл. 252. Вокзал на станции Ясногорск. Художественная композиция зале ожидания в честь 150-летию начала строительства Московско-Курской железной дороги. Фотография автора. 2021.



Илл. 253. Вокзал на станции Бастыево. Вид со стороны путей. Фотография неизвестного автора. 2000-е. Источник изображения: <https://ждвокзалы.рф/rjdvokzali/ostanovochnyj-punkt-bastyevo/?item=photovokzala>



Илл. 254. Вокзал на станции Бастыево. Вид со стороны путей. Фотография неизвестного автора. 2020. Источник изображения: <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=104966039>