

**"УТВЕРЖДАЮ"**

Ректор

ФГБОУ ВО "Московский
архитектурный институт
(Государственная академия)

доктор иск., академик РАХ и РААСН

Д.О. Швидковский

14.07.2022

ОТЗЫВ ВЕДУЩЕЙ ОРГАНИЗАЦИИ

на диссертационную работу Шашковой Натальи Олеговны

**"Архитектурный ансамбль Московско-Курской железной дороги:
формирование и развитие в период с 1864 по 1917 гг.",**

представленную на соискание ученой степени кандидата искусствоведения по специальности 17.00.04– Изобразительное и декоративно - прикладное искусство и архитектура в Диссертационный совет Д 210.004.02 при Государственном институте искусствознания.

Диссертация выполнена в ФГБОУ ВО "Государственный институт искусствознания Министерства культуры Российской Федерации в Секторе Свода памятников архитектуры и монументального искусства

На отзыв представлены: диссертация на 245 страницах (со списком литературы и архивных источников, приложением и иллюстрациями 383 с.), состоящая из введения, трех глав и заключения, списка литературы 187 наименований с 254 иллюстрациями, приложениями и автореферат диссертации на 34 страницах.

Актуальность темы диссертационного исследования

Актуальность темы диссертационного исследования Д.О. Шашковой не вызывает сомнения и связана с необходимостью исследования железнодорожного строительства как малоизученного пласта русской архитектуры второй половины XIX- начала XX века, разработкой понятия ансамбля применительно к комплексам застройки железных дорог, задачами выявления, сохранения и использования культурного наследия Московско-Курской железной дороги.

Связь работы с планами соответствующих отраслей науки и народного хозяйства

Проблема архитектурного ансамбля, с которой связана тема исследования Д.О. Шашковой, является одной из центральных проблем искусствovedения, а также истории архитектуры и градостроительства. Тема исследования связана с проблемами изучения и сохранения культурного наследия регионов РФ, которое может рассматриваться, как один из факторов их устойчивого развития. Изучение формирования ансамбля Московско-Курской железной дороги может иметь значение при решении многообразных вопросов развития архитектурных комплексов железных дорог России с учетом сохранения наследия.

Структура и содержание работы

Структура диссертации, состоящей из введения, трех глав и заключения, четко и логично выстроена в соответствии с характером исторического исследования.

Во введении рассмотрены актуальность, степень научной разработанности проблемы, источниковедческая база, цель, задачи, объект, предмет исследования, границы, научная новизна, теоретическая и практическая значимость, методология и методы исследования, положения, выносимые на защиту, степень достоверности и апробация результатов.

В первой главе рассматриваются предпосылки строительства Московско-Курской железной дороги, связанные с экономическими задачами развития юга России, военно-стратегическим и другими факторами и проблемы формирования ее инфраструктуры на стадии проектирования. Автор обоснованно выделяются три этапа в процессе проектирования, строительства и эксплуатации комплекса железной дороги, первый из которых (1864 – 1871 гг.) связан с проектированием и строительством магистрали, второй (1871 - 1893 гг.) – с развитием комплекса железной дороги частной компанией во главе с Ф.М.Чижовым. Этот этап характеризуется трансформацией станций I класса в узловые в губернских городах. Начало третьего этапа (1893– 1917 гг.) связано с возвращением дороги в государственную собственность, его отмечает повышение пропускной способности трассы, совершенствование путевого хозяйства и водоснабжения, строительство новых зданий вокзалов, развитие пристанционных ансамблей и развитие типологии гражданских и производственных зданий.

Вторая глава посвящена формированию архитектурного ансамбля Московско-Курской железной дороги в 1864– 1871 гг. На основе анализа источников Н.О. Шашковой воссоздана инфраструктура комплекса и проанализированы факторы, определявшие ее формирование. Конфигурация

трассы железной дороги определялась положением 4 губернских центров, в которых размещались станции I класса. В процессе исследования автору удалось установить, что на стадии проектирования комплекс включал 27 станций берегового типа, которые были дополнены впоследствии 21 полустанцией. Расстояние между станциями и соответственно их число, а также класс определялись потребностями обслуживания подвижного состава. В главе представлена выявленная автором диссертации типология построек Московско-Курской железной дороги, включающая гражданские, производственные здания и искусственные сооружения, проанализирована архитектура гражданских построек (пассажирские вокзалы, жилые дома для рабочих и др.), производственных зданий (локомотивные депо и др.) и искусственных сооружений (мосты и др.).

В выводах по первой главе Н.О. Шашкова обоснованно отмечает стремление к созданию целостного архитектурного облика ансамбля, проявившееся уже на стадии проектирования и строительства, которое в значительной степени было обусловлено функциональной и экономической детерминированностью строительства. Автор справедливо указывает в качестве предпосылки для его создания четкую иерархию 4 классов станционных комплексов в функциональном и типологическом аспекте, широкое использование типового проектирования в архитектуре, общность инженерно-технического подхода к проектированию инженерных сооружений и др. Не вызывает сомнений вывод автора диссертации о роли типовых деревянных зданий вокзалов в создании целостного архитектурного образа ансамбля Курско-Московской. Последнее не исключало черт репрезентативности, наиболее ярко проявившаяся в архитектуре каменных вокзалов в губернских городах, ориентированные на столичные образцы.

Третья глава посвящена развитию ансамбля железной дороги под влиянием эксплуатационных факторов и анализу ее современного состояния. В главе подробно рассматривается процесс проектирования и строительства новых вокзальных зданий в Москве и других городах, выполненных ведущими архитекторами. Автор справедливо отмечает возросшую роль оригинальности и продуманности функциональных, инженерно-технических решений при оценке проектов на конкурсе (проект И.П. Ропета), и экономический фактор, предопределивший принятие к реализации проекта Н.И. Орлова. Особое внимание в главе уделено различным вариантам развития пристанционных комплексов, включая прокладку новых путей, строительство товарных станций, формирование привокзальных поселков, в том числе дачных, и пр. В целом, для этого этапа характерно возведение новых вокзалов и замена ряда типовых деревянных вокзальных зданий

каменными, построенными по индивидуальным проектам, формирование дачных поселков у станций, а также строительство депо, зданий больниц и жилищ для рабочих. Вывод автора об основной тенденции отхода от типового проектирования к индивидуальным планировочным решениям подкреплен материалами исследования.

В третьей главе также проанализировано современное состояние ансамбля Московско-Курской железной дороги и предложены варианты сохранения отдельных объектов. Автор приходит к обоснованному выводу о том, что на современном этапе комплекс во многом утратил качества ансамбля и представлен рядом сохранившихся единичных построек. В главе предложены различные варианты использования сохранившихся зданий, в том числе в культурно-просветительских и музейных целях, и справедливо отмечена необходимость сознательного диалога с культурным наследием в творчестве современных архитекторов.

Сформулированные в заключении основные выводы диссертации о характере ансамбля Московско-Курской железной дороги, созданного на раннем этапе развития железнодорожного дела в России, как сложной и многообразной инфраструктуре, которая разрабатывалась с учетом местных условий и планомерно совершенствовалась в процессе эксплуатации, ансамблевом характере комплекса жилых и производственных зданий, заложенном на этапе проектирования; вкладе в развитие ансамбля инженеров и архитекторов М.Г. Арнольда, И.Ф. Тибо-Бриньоля, И.П. Ропета, П.А. Дриттенпрейса, Н.И. Орлова, В.И. Чагина и др. подкреплены материалами исследования.

Научная новизна исследования, полученных результатов, выводов и рекомендаций.

Диссертация Н.О. Шашковой является первым исследованием монографического характера, полностью посвященным формированию и развитию ансамбля Московско-Курской железной дороги, в котором впервые:

- детально проанализированы предпосылки и факторы, обусловившее пространственную инфраструктуру и архитектурный облик ансамбля Московско-Курской железной дороги, включая экономические, социально-функциональные, художественно-эстетические и пр.;

- ансамбль Московско-Курской железной дороги представлен как результат решения комплекса проблем (политических, экономических, военно-стратегических, инженерно-технических и пр.) и взаимодействия всех участников градостроительного процесса, включая представителей

власти, специалистов (инженеров-путейцев, архитекторов и гражданских инженеров), а также население, на основании архивных данных и других источников;

- на основании большого количества архивных данных исследованы особенности формирования ансамбля Московско-Курской железной дороги, выявлены и охарактеризованы основные этапы и направления его развития;

- рассмотрена проблема функциональной и стилевой типологии железнодорожных построек, представлены принципы планировки станций различных классов;

- осуществлена реконструкция (воссоздание) архитектурного облика ансамбля Московско-Курской железной дороги на основных этапах ее строительства и эксплуатации, представленная в виде картографических материалов, архитектурных чертежей зданий и сооружений, описаний и пр., что позволяет существенно расширить представление о его составе и архитектурном облике;

- введены в научный оборот новые материалы, связанные с участием в проектировании зданий и сооружений Московско-Курской железной дороги инженеров и архитекторов М.Г. Арнольда, Т.Ф. Тибо-Бриньоля, И.П. Ропета, П.А. Дриттенпрейса, Н.И. Орлова, В.И. Чагина, инженера В.А.Глазырина, уточнены атрибуции ряда известных построек и введены в научный оборот новые;

- обозначены методологические проблемы, связанные с атрибуцией и выявлением памятников железнодорожного строительства;

- на основании натуральных обследований выявлено состояние сохранившихся памятников архитектуры Московско-Курской железной дороги с анализом включения их в сложившуюся архитектурную среду, а также их культурный потенциал.

Личный вклад соискателя в разработку проблемы

В качестве наиболее значительного личного вклада соискателя в разработку проблемы можно назвать:

- воссоздание на основе точных данных картины исторического формирования ансамбля Московско-Курской железной дороги с учетом различных факторов с выделением и обоснованием основных этапов ее развития;

- реконструкцию (воссоздание) архитектурного ансамбля Московско-Курской железной дороги, представленную в виде картографических материалов, текстовых (описания) и графических материалов (планы, чертежи, фотографии и др.), ранее не публиковавшихся, отражающих

внешний вид и типологию архитектурных построек на важнейших этапах его формирования;

- выявление характера и особенностей процесса формирования ансамбля Московско-Курской железной дороги как особого архитектурного типа, который автор диссертации связывает с экономическими и техническими факторами;

- введение в научное обращение новых материалов, связанных с деятельностью архитекторов инженеров и архитекторов М.Г. Арнольда, Т.Ф. Тибо-Бриньоля, И.П. Ропета, П.А. Дриттенпрейса, Н.И. Орлова, В.И. Чагина, инженера В.А. Глазырина .

Достоверность научных выводов и результатов работы подтверждается использованием архивных материалов РГИА, РГАЛИ, ЦГА Москвы, ЦГА Санкт-Петербурга, ГА Орловской области и изобразительными материалами из собрания ГНИИМА им. А.В.Щусева.

Научные результаты и отдельные положения представленной диссертационной работы прошли апробацию на конференциях и научных мероприятиях. По теме исследования автором опубликованы 8 статей общим объемом 6,8 а.л., из них 6 – в журналах, рекомендованных ВАК, 2 – в сборниках научных трудов, входящих в РИНЦ.

Значимость для науки и практики выводов диссертации

Ценность и значимость диссертации Шашковой Н.О. определяются, с одной стороны, тщательным анализом источниковедческой базы, что подтверждается большим количеством впервые вводимых в научное обращение материалов, а с другой – попыткой поиска новых подходов к анализу традиционной для искусствоведения категории ансамбля применительно к комплексу архитектурных построек и инженерных сооружений железной дороги, архитектура которого достаточно жестко детерминирована функциональными и инженерно-техническими, экономическими требованиями и потенциально ориентирована на модернизацию и дальнейшее развитие. Предложенная автором методика, предусматривающая исторический подход в сочетании с попыткой рассмотрения ансамбля в качестве результата деятельности всех субъектов градостроительного процесса, близка к методике изучения градоформирования и безусловно имеет значительный исследовательский потенциал.

Реконструкция (воссоздание) архитектурного ансамбля Московско-Курской железной дороги на основных этапах ее строительства и

эксплуатации может послужить основой для дальнейших исследований в области искусствоведения, истории архитектуры и градостроительства.

Результаты и выводы диссертации могут быть использованы:

- в работе сектора Свода памятников РФ Института искусствоведения;
- при разработке комплексных региональных программ охраны и использования культурного наследия на региональном и межрегиональном уровне;
- при решении проблем атрибуции памятников железнодорожного строительства, сохранения наследия и реконструкции памятников архитектуры;
- в учебном процессе высших учебных заведениях при изучении курсов Истории архитектуры и градостроительства.

Соответствие содержанию диссертации и содержания опубликованных трудов

Содержание диссертации достаточно полно опубликовано в 8 статьях, общим объемом 6.8 а л.

Общее заключение по работе

Диссертационная работа Н.О. Шашковой "Архитектурный ансамбль Московско-Курской железной дороги: формирование и развитие в период с 1864 по 1917 гг." является серьезным научным исследованием, написана самостоятельно, содержит совокупность новых научных результатов и положений, выдвигаемых автором для публичной защиты, обладает необходимым внутренним единством и свидетельствует о вкладе автора в науку. При поставленных автором задачах цель вполне достигнута: автору удалось решить важную для искусствоведения и архитектурной науки задачу поиска новых подходов к изучению ансамблей железных дорог в процессе формирования и развития, воссоздать с высокой степенью научной достоверности архитектурный облик ансамбля Московско-Курской железной дороги и картину его развития на разных этапах строительства и эксплуатации, а также определить основные направления и особенности этого процесса, опираясь на большой пласт новых архивных материалов. Работа написана правильным литературным языком с использованием научной терминологии.

Замечания

Положительно оценивая работу в целом, отмечая ее актуальность, научный уровень, высокую степень обоснованности научных положений и выводов, стоит обратить внимание на некоторые замечания, которые носят рекомендательный характер и могут быть учтены в дальнейшем.

1. Опираясь на вывод Н.О. Шашковой о роли экономического фактора в процессе проектирования и строительства ансамбля Московско-Курской железной дороги, и собранные и проанализированные ей материалы можно высказать предположение о попытке реализации в этом процессе новой модели железнодорожного комплекса, предназначенного для массового строительства, в отличие от уникального для России проекта Николаевской железной дороги. Насколько вероятно такое предположение с точки зрения автора диссертации? В какой мере в проектировании Московско-Курской железной дороги мог быть учтен опыт более раннего строительства? И есть какие-либо свидетельства влияния архитектуры гражданских и производственных зданий Московско-Курской железной дороги на последующие железнодорожные ансамбли?

2. Для удобства восприятия желательно было бы выделить в тексте жирным шрифтом краткую формулировку главных положений, выносимых на защиту: об авторской реконструкции (воссоздании) истории архитектурного ансамбля Московско-Курской железной дороги; ансамблевом характере застройки, вкладе архитекторов и инженеров в формирование архитектурного облика зданий и сооружений Московско-Курской железной дороги и др.

3. При анализе автором диссертации научной разработанности темы после заключения об отсутствии работ, "полностью или частично" раскрывающих тему диссертации, упоминается исследование К.А. Ермакова "История строительства Московско-Курской железной дороги (1864-1868)", в котором рассматриваются "экономические основания, *история* и технические вопросы строительства". Очевидно, что это высказывание требует более развернутого дополнительного комментария.

4. Представляется не совсем оправданным единичное употребление автором словосочетания "реконструкция истории", которое, кроме общеупотребительного "воссоздание", может иметь другие смысловые значения.

Указанные выше замечания не снижают общей положительной оценки работы.

Вышеизложенное позволяет считать, что диссертация Натальи Олеговны Шашковой "Ансамбль Московско-Курской железной дороги: формирование и развитие в период с 1864 по 1917 гг." по актуальности рассматриваемых проблем, полноте поставленных и решенных задач, содержанию, форме и стилистике работы, по совокупности научных результатов является законченной научно-квалификационной работой, в которой содержится решение задачи, имеющей значение для развития искусствovedения, что соответствует п. 9 "Положения о присуждении ученых степеней", утвержденного Постановлением Правительства РФ №842 от 24.09. 2013 г. в действующей редакции, предъявляемым к диссертациям на соискание ученой степени кандидата искусствovedения, а ее автор заслуживает присуждения искомой степени по специальности 17.00.04–Изобразительное и декоративно-прикладное искусство и архитектура.

Представленные диссертация и автореферат Шашковой Н.О. рассмотрены и отзыв одобрен на заседании кафедры Истории архитектуры и градостроительства (протокол № 2 от 10 марта 2022 г. Присутствовали: 14 чел., "за"– 14 чел., против – нет, "воздержались" – нет).



Иванова Ирина Германовна, кандидат архитектуры (специальность 18.00.01 – История и теория архитектуры, совр. 05.23.20 – Теория и история архитектуры, реставрация и реконструкция историко-архитектурного наследия), профессор кафедры Истории архитектуры и градостроительства МАРХИ



Ревзина Юлия Евгениевна, кандидат искусствovedения (специальность 17.00.04 - Изобразительное и декоративно - прикладное искусство и архитектура), профессор кафедры История архитектуры и градостроительства МАРХИ

Подпись Ивановой И.О.
Ревзиной Ю.Е. заверяю
 Начальник общего отдела

