

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

Автореферат

диссертации на соискание ученой степени
кандидата искусствоведения

Москва
2022

Работа выполнена в Федеральном государственном бюджетном научно-исследовательском учреждении «Государственный институт искусствознания» Министерства культуры Российской Федерации в секторе Свода памятников архитектуры и монументального искусства.

Научный руководитель:

ЩЁБОЛЕВА Елена Геннадьевна, кандидат искусствоведения, ведущий научный сотрудник сектора Свода памятников архитектуры и монументального искусства Федерального государственного бюджетного научно-исследовательского учреждения «Государственный институт искусствознания» Министерства культуры Российской Федерации.

Официальные оппоненты:

НАЦОКИНА Мария Владимировна, доктор искусствоведения, академик РААСН, заведующая отделом истории архитектуры и градостроительства Нового времени Научно-исследовательского института теории и истории архитектуры и градостроительства (Филиал Федерального государственного бюджетного учреждения «Центральный научно-исследовательский и проектный институт Министерства строительства и жилищно-коммунального хозяйства Российской Федерации»).

ЛИСИЦЫНА Александра Владиславовна, доктор архитектуры, доцент, профессор кафедры архитектурного проектирования Федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Нижегородский государственный архитектурно-строительный университет».

Ведущая организация:

Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Московский архитектурный институт (государственная академия)».

Защита состоится 07 апреля 2022 года в 14.00 на заседании Диссертационного совета Д 210.004.02 при Государственном институте искусствознания по адресу: 125009, Москва, Козицкий пер., д. 5. С диссертацией можно ознакомиться в библиотеке Государственного института искусствознания по адресу: Москва, Козицкий пер., д. 5 и на сайте института http://sias.ru/upload/iblock/839/Dissertatsiya_SHashkova.pdf

Автореферат разослан «.....» 2022 года.

Ученый секретарь диссертационного совета,
кандидат искусствоведения

А.А. Аронова



ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

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 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 освещены в диссертационном исследовании К.А. Ермакова «История строительства Московско-Курской железной дороги (1864–1868)» на основании архивных материалов, более нигде не опубликованных¹.

¹ Ермаков, К.А. История строительства Московско-Курской железной дороги (1864-1868): диссертация ... кандидата исторических наук: 07.00.00. – Л., 1970. – 401 с.

История становления отечественного железнодорожного транспорта изучена достаточно хорошо. Первые публикации на данную тему появились в 1870-е гг. и в дальнейшем выходили регулярно (А.А. Головачев, Н.А. Кислинский, «Очерк сети русских железных дорог ее устройства, содержания и деятельности по 1892 год», «Исторический очерк развития железных дорог в России с их основания по 1897 г. включительно», В.С. Виргинский и др.)². Важно упомянуть впечатляющую широтой охвата «Историю железнодорожного транспорта России и Советского Союза» в двух томах 1994–1997 годов издания и издание энциклопедического характера, подготовленное в 2015 г. Институтом экономики и развития транспорта; «Атлас железных дорог России»³. Ознакомление с этими трудами дает общую картину развития железнодорожного дела, без чего невозможно изучение отраслевой архитектуры.

Проблемы проектирования гражданских сооружений на железных дорогах изучали И.Г. Явейн, Е.В. Васильев, Н.Н. Щетинин, В.М. Батырев⁴. В 2020 г. опубликован полный каталог проектов И.Г. Явейна, автора ряда вокзалов Московско-Курской железной дороги, построенных после Великой отечественной войны⁵.

Специализированные искусствоведческие исследования, посвященные архитектуре российских железных дорог, стали появляться в последние два десятилетия. В первую очередь нужно назвать важнейшие публикации

² Головачев, А.А. История железнодорожного дела в России / А.А. Головачев. – СПб.: тип. Р. Голике, 1881. – 404 с.; Кислинский, Н.А. Наша железнодорожная политика по документам архива Комитета министров. – СПб.: 1902. – 4 т.; 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: Выпуск первый. – СПб.: Тип. МПС, 1898. – 592, 59 с.; Виргинский, В.С. Возникновение железных дорог в России до начала 40-х годов XIX века / В.С. Виргинский. – М.: ООО «РейлИнфо», 2007. – 163 с.

³ Атлас железных дорог России: информационно-справочное издание / ОАО «Ин-т экономики и развития транспорта»; редкол.: В.И. Якунин [и др.]; отв. ред. А.П. Притворов. – М.: ООО «Феория», 2015. – 677 с.

⁴ Явейн, И.Г. Архитектура железнодорожных вокзалов / Всес. Акад. художеств. – М.: Изд-во Всесоюзной Академии архитектуры, 1938. – 304 с.; 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.; Батырев, В.М. Вокзалы / В.М. Батырев. – М.: Стройиздат, 1988. – 214 с.

⁵ Архитектор Игорь Явейн: полный каталог проектов. 1923-1980 / [автор-составитель, автор текстов и аннотаций: Олег Явейн]. – Екатеринбург: TATLIN, 2020. – 479 с.

общего характера: главы «Железная дорога в судьбе российских поселений» Е.И. Кириченко⁶ и «Ансамбль железной дороги как новый градостроительный организм» Е.Г. Щеболевой⁷, включенные в 1-й и 2-й тома трехтомника «Градостроительство России XIX–начала XX века», а также два художественных издания под редакцией Е.А. Борисовой «Архитектурное путешествие по железной дороге: альбом проектов, эскизов и фотографий» 2010 г.⁸ и «Архитектурное путешествие. Из Москвы по железной дороге: альбом проектов, эскизов и фотографий» 2014 г.⁹ В данных работах рассмотрено влияние железных дорог на формирование и развитие населенных пунктов, описаны основные типы сооружений, введено понятие архитектурного ансамбля железнодорожной линии, обозначены этапы развития железнодорожной архитектуры, представлен большой массив изобразительных материалов.

Ряд исследований, посвященных русской архитектуре середины XIX–начала XX века, включает упоминания о выдающихся вокзалах крупных городов или содержит разделы, посвященные транспортной архитектуре (Е.А. Борисова, Е.И. Кириченко, В.Г. Лисовский, М.В. Нащокина А.Л. Пунин и др.)¹⁰. Изучение некоторых аспектов развития ансамбля железнодорожной линии потребовало обращения к специальным исследованиям по истории архитектуры, социологии, истории повседневности (Е.И. Кириченко, М.Г. Меерович, М.В. Нащокина, А.Л. Пунин, А.Б. Вульф, Ю.Б. Демиденко, Е.В.

⁶ 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.

⁷ 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.

⁸ Архитектурное путешествие по железной дороге: альбом проектов, эскизов и фотографий / [ред.-сост.: Е.В. Борисова]. – М.: Студия «4+4», 2010. – 279 с.

⁹ Архитектурное путешествие. Из Москвы по железной дороге: Альбом проектов, эскизов и фотографий / [ред.-сост.: Е.В. Борисова]. – М.: Студия «4+4», 2014. – 276 с.

¹⁰ Борисова, Е.А. Русская архитектура второй половины XIX века. / Е.А. Борисова. – М., 1979. – 318 с.; Кириченко, Е.И. Русская архитектура 1830-1910-х годов / Е.И. Кириченко. – М.: Искусство, 1982. – 399 с.; Лисовский, В.Г. Архитектура России XVIII – начала XX века. Поиски национального стиля / В.Г. Лисовский. – М.: Белый город, 2009. – 567 с.; Нащокина, М.В. Московский модерн. 4-е изд., с испр. и доп. / М.В. Нащокина. – СПб.: Коло, 2012. – 792 с.; Пунин, А.Л. Архитектура Петербурга середины и второй половины XIX века. Т. 1: 1830-1860-е годы. Ранняя эклектика. – СПб.: Крига, 2009. – 582 с.

Лаврентьева)¹¹. Определенный интерес представляют краеведческие публикации (К.А. Аверьянов, Т.А. Ильинская, В.Б. Степанов и др.)¹², включающие редкие изображения и данные о зданиях и сооружениях.

Немногочисленные диссертационные исследования, затрагивающие вопросы истории железнодорожной архитектуры, хотя и не содержат сведений, непосредственно относящихся к теме диссертации, представляют методологический интерес и свидетельствуют о возникновении внимания к данной проблематике (Т.Л. Вальтеран, Г.М. Камалова, Н.М. Петухова, Т.Ю. Троицкая)¹³.

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

¹¹ 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; 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); 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; Пунин, А.Л. Архитектура отечественных мостов / А.Л. Пунин. – Л.: Стройиздат : Ленингр. отд-ние, 1892. – 152 с.; 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.; 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.; Лаврентьева, Е.В. «Хорошо было жить на даче...»: Дачная и усадебная жизнь в фотографиях и воспоминаниях / Елена Лаврентьева. – М.: Этерна, 2008. – 224 с.

¹² История московских районов: энциклопедия / [К.А. Аверьянов и др.]; под ред. К.А. Аверьянова. – М.: Астрель, АСТ, 2005. – 830 с.; Ильинская Т.А. Страницы истории района Люблино. Воспоминания. Рассказы. Документы. – М.: [б.и.], 2017. – 239 с.; 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).

¹³ 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.; 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.; 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.; 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.

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;
- 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 указа о строительстве магистрали Москва – Орел, впоследствии продленной до Курска, 21 мая (3 июня) 1864 г., с другой

стороны, Октябрьской революцией 1917 г., после которой 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 делопроизводственной документации по строительству Московско-Курской железной дороги в архивных собраниях, а также опубликованных источников. Документы, связанные с сооружением и эксплуатацией Московско-Курской железной дороги, были выявлены в Российском государственном историческом архиве, Российском государственном архиве литературы и искусства, Центральном государственном архиве Москвы, Центральном государственном архиве научно-технической документации Санкт-Петербурга, Государственном архиве Орловской области. Из более чем 140 просмотренных архивных дел 79 были непосредственно использованы при написании работы. Комплекс архивных 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).

Сведения по теории и практике проектирования станционных территорий и объектов железнодорожной инфраструктуры в XIX в. можно почерпнуть в специализированных публикациях для инженеров и архитекторов последней трети XIX – начала XX вв. (Д.И. Журавский, П.П. Мельников, И.Ф. Рерберг, А.К. Красовский, П.О. Сальманович, В.А.

Глазырин и др.)¹⁴. Важным источником информации о датах открытия станций и их переименованиях, о прилегающих к ним территориях являются трактовые списки, а также путеводители разных лет. 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 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:

- история проектирования и строительства архитектурного ансамбля Московско-Курской железной дороги с учетом влияния природных и социально-экономических факторов, перспектив включения линии в

¹⁴ Журавский, Д.И. О железных дорогах в России // Русский вестник. – 1856. – №№ 5-6. – С. 417-457; 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.; 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.; Красовский, А.К. Гражданская архитектура: части зданий / Соч. Аполинария Красовского. – М.: Тип. А.А. Левенсон, 1886. – 443 с.; Сальманович, П.О. Несколько слов об экономии в строительном искусстве // Архитектурный вестник. – 1860. – № 4. – С. 316-324; Глазырин, В.А. Основы проектирования железнодорожных гражданских сооружений / В.А. Глазырин. – Петроград: Ин-т инж. Пут. Сообщ. Имп. Александра I, 1918. – 139 с.; Глазырин, В.А. Поселки-сады и поселки на путях сообщения / проф. В.А. Глазырин. – Л.: [б.и.], 1928-1929. – 2 т.

развивающуюся железнодорожную сеть реконструирована на основе архивных материалов с возможной полнотой;

- 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 участие в формировании и развитии ансамбля Московско-Курской магистрали 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 по специальности 17.00.04 – Изобразительное и декоративно-прикладное искусство и архитектура (искусствоведение), 3 – в сборниках научных трудов, входящих в базу данных РИНЦ.

Основные положения, выносимые на защиту.

1. Реконструкция на основе архивных материалов истории проектирования и реализации архитектурного ансамбля Московско-Курской железной дороги показала, что планировка станционных комплексов и архитектурные решения железнодорожных сооружений жестко детерминированы экономическими факторами и инженерно-техническими условиями устройства и эксплуатации магистрали, а, следовательно, не могут быть полноценно изучены без учета этого влияния.
2. 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.

3. 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.
4. 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, в ходе исследования 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.
5. 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.

- б. 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 комментариями и альбомом иллюстраций.

ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ

Во введении обоснована актуальность темы исследования, определяются объект, предмет, цель и задачи, хронологические и территориальные рамки исследования, его методологическая основа и научная новизна, охарактеризованы степень разработанности темы, теоретическая и практическая значимость результатов исследования, показана источниковая база, представлены положения, выносимые на защиту.

Глава первая. История проектирования и сооружения, основные этапы развития Московско-Курской железной дороги до 1917 г.

В первом разделе первой главы рассмотрены социально-экономические и геополитические основания строительства железной дороги. После сооружения первой отечественной магистрали между Петербургом и Москвой в 1842–1851 гг. южное направление от столиц было одним из приоритетных для устройства рельсовых путей в Российской империи. Статистические данные о внешней и внутренней торговле свидетельствуют о том, что неразвитость путей сообщения являлась основной причиной экономической стагнации. Большое значение имели стратегические факторы: отечественные и западные аналитики усматривали прямую зависимость между поражением России в Крымской войне 1853–1856 гг. и отсутствием железных дорог в зоне военных действий. Финансирование новых магистралей из казны создало бы непосильную нагрузку на дефицитный государственный бюджет, поэтому правительство предприняло ряд попыток привлечь частные инвестиции для строительства железнодорожной сети, однако они заканчивались растратами или неприемлемым завышением сметной стоимости. В начале 1860-х гг. идея железнодорожного строительства переживала глубокий кризис. В сложившейся ситуации главноуправляющий путями сообщения и публичными зданиями П.П. Мельников, выдающийся ученый и инженер-практик, настоял на сооружении за счет государства железной дороги от Москвы через Тулу и Орел до Курска. Он стремился проложить имеющую первоочередное значение для стимулирования экономики магистраль и в то же время продемонстрировать, что устройство рельсовых путей силами отечественных инженеров может быть быстрым и недорогим. В итоге стоимость сооружения одной версты Московско-Курской линии составила около 60 тыс. кредитных руб. против 110 тыс. кредитных руб. на Петербурго-Московской железной дороге и 88 тыс. руб. серебром на Московско-Нижегородской.

Московско-Курская магистраль соединила четыре крупных губернских центра, каждый из которых впоследствии превратился в развитый транспортный узел, и стала примером эффективного, экономичного

устройства рельсовых путей и создания качественной, представительной, имеющей потенциал развития железнодорожной инфраструктуры.

Во втором разделе первой главы рассмотрены природные особенности местности, повлиявшие на выбор трассы Московско-Курской железной дороги. Многочисленные естественные препятствия (глубокие речные долины, овраги) и преобладание рыхлых, легко размываемых почв предъявляли высокие требования к качеству проектирования линии. Начальником работ по сооружению магистрали был В.С. Семичев, ранее участвовавший в реализации сложных транспортных проектов. Изысканиями руководили опытные инженеры: от Москвы до Тулы И.П. Павловский, от Тулы до Орла А.И. Фалевич, от Орла до Курска В.О. Керсновский. Тщательность трассировки имела решающее влияние как на безопасность эксплуатации железной дороги, так и на стоимость ее строительства. Для достижения оптимальных параметров проводилось сравнение разных вариантов прохождения линии. Так, между Москвой и Тулой была исследована трасса протяженностью 408 верст (435 км), при окончательной длине пути – 180 верст (192 км).

Большое внимание, уделяемое в данном исследовании особенностям трассировки и величине строительных расходов, обусловлено спецификой финансирования железнодорожных проектов. Главным показателем экономической эффективности при сооружении магистралей являлась средняя цена одной версты, в которую закладывалось и устройство полотна, и возведение всех объектов инфраструктуры. Высокие вложения в земляное полотно и искусственные сооружения, при необходимости максимально сократить поперечную стоимость строящейся линии, принуждали архитекторов, ответственных за ее художественное оформление, работать в режиме жесткой экономии, что в первую очередь проявилось в выборе легко доступных материалов и наиболее простых технологических решений.

В третьем разделе первой главы представлены основные этапы строительства и развития Московско-Курской железной дороги с 1864 по

1917 гг. Дорогу разделили на пять строительных участков, во главе с инженерами, наделенными широкими полномочиями. Земляное полотно отсыпалось под два пути шириной, верхнее строение устраивалось в один путь. Значительные трудности создавала нехватка в зоне прохождения магистрали качественных строительных материалов: даже традиционное для России дерево приходилось доставлять из Московской губернии. Линию вводили в эксплуатацию по мере готовности участков. Регулярное пассажирское и товарное сообщение на всем ее протяжении – 502,26 версты (535,8 км) – открылось 16 сентября 1868 г., после чего до 1871 г. шло устранение недоделок и усовершенствование магистрали: был уложен второй путь от Москвы до станции Сергиево в Тульской губернии, построены полустанции, завершены каменные пассажирские здания.

В 1871 г. Московско-Курская железная дорога была продана компании московских капиталистов во главе с Ф.В. Чижевским. Это решение было вызвано общим направлением экономической политики, ориентированной на поощрение частного предпринимательства, и стремлением правительства к немедленному возврату вложенных средств. Ф.В. Чижевский в противоположность большинству железнодорожных дельцов успешно эксплуатировал и активно развивал магистраль. В этот же период вокруг Московско-Курской дороги сформировалась сеть железнодорожных линий и ветвей, станции I класса в губернских городах стали узловыми.

В 1893 г. Московско-Курская маистраль была выкуплена в казну и объединения с Московско-Нижегородской и Муромской линиями в целях оптимизации управления. В период с 1893 по 1917 гг. на дороге проводились работы по модернизации и повышению пропускной способности: совершенствовалось путевое хозяйство и водоснабжение, в Люблино была построена сортировочная станция и начато сооружение центральных ремонтных мастерских, в Москве и некоторых других пунктах возвели новые пассажирские здания.

Таким образом, история развития Московско-Курской магистрали до 1917 г. подразделяется на три этапа, характеризующиеся особыми подходами к архитектурно-строительной практике вследствие разных финансовых и организационных возможностей.

Глава вторая. Формирование архитектурного ансамбля Московско-Курской железной дороги в 1864-1871 гг.

В первом разделе второй главы сформулированы принципы планировки станционных территорий и включения их в структуру существующих поселений, охарактеризована организация проектно-строительных работ. По линии Московско-Курской железной дороги первоначально запроектировали 27 станций, разделенных на четыре класса, а в первые годы после открытия движения (1869–1871 гг.) устроили дополнительно 21 полустанцию. Число и класс станций, расстояние между ними в эпоху паровой тяги зависели от потребностей обслуживания подвижного состава. На станциях I и II класса строились соответственно главные и оборотные депо, пассажирам предоставлялось горячее питание, что влияло на размер вокзалов. На однопутных участках дороги станции и полустанции служили местом разъезда составов, поэтому от их числа зависела пропускная способность магистрали.

Выбор места для станций зависел от удобства трассировки и стоимости отчуждения земель, поэтому они располагались на окраинах или в некотором удалении от населенных пунктов. Целенаправленные усилия прилагали для включения в систему железнодорожных сообщений губернских центров, близость к поселениям меньшего значения во внимание не принималась: например, из трех станций II класса только одна располагалась в уездном городе Серпухове, а две другие – рядом с небольшими селами Скуратово и Поньри по причине их центрального расположением между станциями I класса. Разработка и обсуждение планировки станций разных классов, количества и назначения строений на них, типовых проектов зданий и сооружений велись при устройстве первого отрезка дороги Москва–

Серпухов. На остальных участках применялись апробированные в первом отделении решения.

Вокзал располагали с той стороны путей, где находился город или наиболее удобные пути подъезда. Для проживания железнодорожных рабочих и служащих проектировались квартиры в здании вокзала и жилые дома со службами неподалеку от него. Все сооружения в пределах станционной площадки были связаны мощеными дорогами, на станциях I класса предусматривалось обустройство привокзальной площади, а подъездные пути включались в систему городских сообщений. Территории станций огораживалась и озеленялась. Вблизи от путей и вокзала находились водоемное здание, дровяной сарай, водоподъемное здание располагалось в месте забора воды. Товарный двор размещался обычно по другую сторону путей от вокзала, при проектировании учитывалась возможность его расширения. На станциях IV класса товарные дворы устраивались только в населенных пунктах, ведущих активную торговую деятельность. На станциях III класса к набору строений добавлялось кирпичное паровозное здание на одно стойло. На станциях I и II класса в станционный комплекс входило большое локомотивное депо с мастерскими, складами запчастей, следовательно требовалась более развитая жилая инфраструктура. Станции I класса Московско-Курской железной дороги имели разные планы расположения путей и зданий, обусловленные местными условиями и функциональной специализацией. Типовое проектирование помимо рационализации строительства и обслуживания дороги давало возможность пассажирам легко и быстро ориентироваться на станциях во время остановки поездов, поскольку столь важные сервисы, как питание, горячая вода и туалет были недоступны в поездах того времени.

Ответственность за организацию и качество строительных работ несли инженеры – руководители отделений и дистанций. Художественный образ железнодорожной линии формировался штатным архитектором. В период строительства Московско-Курской дороги эту должность занимал М.Г.

Арнольд, авторству которого принадлежат все гражданские сооружения, за исключением вокзалов в Орле и Курске, построенных И.Ф. Тибо-Бриньолем.

Во втором разделе второй главы описаны гражданские сооружения Московско-Курской железной дороги, к которым относятся пассажирские здания и жилые комплексы. Вокзалы этой линии принадлежали к береговому типу, то есть представляли собой вытянутое сооружение, поставленное вдоль пассажирских путей. Для станций I и II класса проектировали просторные каменные вокзалы, сходные по объемно-планировочному решению. Общественная часть здания разделялась на три крупных объема: главный вестибюль и расположенные справа и слева от него залы ожидания для пассажиров I - II классов и III класса. В торцевых частях сооружения, на втором этаже и в подвале располагались служебные и жилые помещения. Планировка вокзалов была выработана при непосредственном участии П.П. Мельникова. Площади и объем залов ожидания рассчитывались на основании санитарных норм и статистических данных о количестве пассажиров на действующих в России железных дорогах. Ухудшение условий пребывания пассажиров из соображений экономии не допускалось.

При разработке художественных решений пассажирских зданий I и II классов М.Г. Арнольд ориентировался на созданные К.А. Тоном столичные вокзалы Петербурго-Московской железной дороги. Несколько сухой и тяжеловесный декор фасадов, типичный для эпохи эклектики, был основан на переработке форм позднего классицизма. Архитектор уделял большое внимание проблеме естественного освещения помещений, однако его смелые предложения в этой области были отклонены из-за высокой стоимости строительства и обслуживания. В полной мере типовой проект каменного вокзала М.Г. Арнольда был реализован только на Тульской станции I класса. В Москве архитектор построил временное пассажирское здание с каменным центральным объемом и деревянными боковыми крыльями. Типовой проект вокзалов на станциях II класса по инициативе инженеров дороги был

скорректирован в части упрощения фасадного декора, вследствие чего здания утратили монументальность, приобрели облик более лаконичный.

В Орле и Курске были необходимы пассажирские здания большего размера, чем в Туле, так как станции сразу планировались в качестве узловых для нескольких дорог. В результате архивных изысканий удалось определить, что автором орловского вокзала является городской архитектор Орла академик И.Ф. Тибо-Бриньоль, который предложил проект, альтернативный типовому. Архитектура здания отличалась пластичностью объемов и разнообразием декора с использованием мотивов европейского средневекового зодчества. Особого внимания заслуживает пространственная композиция. Для узловой станции требовались более просторные пассажирские залы, но в увеличении служебных и жилых помещений нужды не было. Тибо-Бриньоль, взяв за образец вокзалы Владимира и Нижнего Новгорода, устроил второй этаж над центральной и фланговыми частями здания. Планировка первого этажа в целом соответствовала ранее выработанной и утвержденной. Это объемно-планировочное решение, функциональное и выразительное, нашло широкое применение в архитектурно-строительной практике отечественных железных дорог. По проекту Тибо-Бриньоля, с незначительными изменениями в декоре, возвели также пассажирское здание в Курске.

На станциях IV класса были запланированы деревянные вокзалы. Помимо обязательных служебных помещений в них предусматривался общий зал ожидания для пассажиров всех классов с небольшой дамской комнатой. После многократных доработок проекта удалось добиться желаемой функциональности и художественной выразительности, благодаря применению принципа свободной планировки и богатого резного декора. Найденное оптимальное решение пассажирского здания признали целесообразным использовать и для станций III класса.

Особняком среди гражданских сооружений дороги стоят полустанции. Они проектировались инженерами позже, чем другие постройки по линии.

Все необходимые помещения были собраны под крышей одного строения, именуемого жилым домом. Выполнялись они по двум типовым проектам: в зданиях, построенных на участке от Москвы до Тулы, классицистическая симметричная композиция сочеталась с декоративными мотивами, типичными для эклектики, в остальных трех отделениях здания на полустанциях, благодаря традиционному подходу к компоновке объемов и резному декору в русском стиле, напоминали сельские дома.

Интерьеры и меблировка вокзалов были практичными и представляли собой лаконичный вариант эклектики без выраженных признаков какого-либо стиля. По особому проекту М.Г. Арнольда выполнялась только мебель специального назначения (кассовые шкафы, багажные стойки и т.п.).

На всех станциях для работников дороги, помимо квартир в здании вокзала, предоставляемых высшим чинам, строили отдельно стоящие жилые дома со службами. Основной типовой проект: деревянное строение на каменном фундаменте с четырьмя небольшими квартирами, состоящими из двух комнат и кухни, на каждые две квартиры – общие сени и вход. Дорожные рабочие проживали артелями в домах, где вместо отдельных квартир обустраивались помещения казарменного образца. К полотну железной дороги жилые здания размещали нарядной стороной – фронтоном или фасадом с окнами, а вход и службы хозяйственного двора скрывали за высоким глухим забором. Жилые дома, простые по конструкции и внутренней отделке, снаружи украшались пропиленной резьбой по типовым шаблонам.

Все деревянные сооружения линии, включая будки и деревянную облицовку водоемных зданий, имели декор одного типа, более или менее развитый в зависимости от назначения и размеров постройки, и влияли на формирование целостного архитектурного образа дороги даже в большей степени, чем редко расположенные и стилистически разнородные каменные здания вокзалов I и II классов.

Третий раздел второй главы посвящен производственным и искусственным сооружениям Московско-Курской железной дороги. Внешне они заметно отличались от гражданских построек: здания для размещения и ремонта подвижного состава, строились из кирпича 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 было локомотивное депо. На станциях III класса были предусмотрены паровозные здания на одно стойло, прямоугольные в плане. Для станций I и II класса был избран тип веерного депо, при котором стойла располагались «по дуге круга большого радиуса с путями, сходящимися вместе вне здания», и постройку можно было расширять в случае необходимости. К депо примыкал двухэтажный прямоугольный корпус ремонтных мастерских с резервуаром воды на втором этаже. Крупнейший комплекс производственных сооружений был сформирован в Туле. Он включал веерное депо на 21 стойло, мастерские по сборке и ремонту паровозов и газовый завод для их освещения. Проекты сооружений для обслуживания подвижного состава составлялись инженерами, однако при планировании вагоноремонтных мастерских на Московской товарной станции имела место конкуренция проектов инженера П.И. Павловского и архитектора М.Г. Арнольда. Предпочтение было отдано варианту Арнольда, так как он предложил более эффективную систему естественного освещения. Карнизы, пилястры, наличники и дымовые трубы краснокирпичных производственных зданий белили. Этот цветовой контраст подчеркивал конструктивную основу сооружений и придавал им выразительность. В том же стиле выполнялись постройки, связанные с организацией водоснабжения. Оснащение товарных дворов на этапе строительства дороги было минимальным и строго утилитарным.

Искусственные сооружения – важнейшая составляющая инфраструктуры железной дороги. На Московско-Курской линии было построено 24 моста (12 железных решетчатой конструкции, 9 железно-балочных, 3 каменных) и 22 путепровода. Малые искусственные сооружения (трубы, подпорные стены и т.п.), как и на любой железной дороге, исчислялись десятками. Редким явлением было изготовление металлических пролетных строений для всех крупных мостов магистрали. В условиях жесткой экономии такое решение свидетельствует о большом внимании к вопросам безопасности и долговечности эксплуатации. На других российских железных дорогах этого времени пролетные части мостов выполнялись обычно из дерева. Среди искусственных сооружений стоит особо выделить два, для своего времени выдающихся: двухъярусный металлический мост через реку Оку и каменный виадук на реке Скниге.

Мост через Оку около Серпухова длиной 245,15 сажений (523 м) – первый двухъярусный мост в России: по верху ферм был проложен железнодорожный путь, в нижней части по деревянному настилу осуществлялась «экипажная езда». Строительство Окского моста вел А.Е. Струве, сочетавший качества инженера и предпринимателя. Сооружение являлось ярким примером эстетики рационализма: 11-типролетный мост имел выразительные мощные опоры, облицованные камнем твердых пород, создававшие эффектный контраст с энергичным ритмом железных ферм решетчатой конструкции. Трехпролетный виадук через реку Скнигу длиной 30,66 сажени (65,4 м) был возведен по инициативе инженеров дороги. Согласно пояснительной записке к проекту, он был первым в стране сооружением такого рода. Художественное оформление виадука предусмотрено не было, даже характер облицовки определялся в процессе строительства исходя из доступных поблизости кирпича и камня. Образ строения сформировался под влиянием экономических условий, но его можно отнести к числу наиболее эстетически выразительных искусственных

сооружений Московско-Курской линии благодаря гармоничным пропорциям и интересному соотношению материалов разной фактуры.

Общность инженерно-технического подхода к проектированию искусственных сооружений на всем протяжении магистрали обеспечила их единообразие и целостность восприятия. Облицовка несущих частей кирпичом в сочетании с элементами из светлого камня грубой оковки перекликалась с оформлением производственных построек с побеленными конструктивными деталями.

Глава третья. Развитие под влиянием эксплуатационных факторов и современное состояние архитектурного ансамбля Московско-Курской железной дороги.

В первом разделе третьей главы идет речь о проектировании постоянного пассажирского здания Московско-Курской дороги в Москве. Этот процесс представляет интерес с точки зрения истории конкретной постройки и затрагивает проблему устройства в городе центрального вокзала. Идея сооружения общей станции для сходящихся в Москве железнодорожных линий возникла на первом этапе строительства магистрали южного направления и впоследствии несколько раз возобновлялась, но так и не была реализована. В 1886 г. состоялся конкурс проектов Курского вокзала, увенчавшийся победой И.П. Ропета. Строительство пассажирской станции планировалось на участке сложной формы с большим перепадом высоты. Проект И.П. Ропета предполагал сооружение подчиненного идее распределения пассажиропотоков комплекса из нескольких строений с богатым декором в русском стиле. По сочетанию функциональных и эстетических характеристик замысел Ропета предвосхищал яркие железнодорожные сооружения начала XX в., в частности, объемно-планировочное решение Казанского вокзала А.В. Щусева. Реализации его помешала высокая стоимость. Для истории железнодорожной архитектуры значительный интерес представляют выявленные в составе проектных материалов документы, отражающие

характер взаимодействия инженерных служб дороги с наемным архитектором и подразумевающие полное подчинение с его стороны, несмотря на международное признание. и высокий гонорар.

Новый вокзал был построен в 1896 г. по проекту Н.И. Орлова после выкупа Московско-Курской магистрали в казну и объединения ее с Нижегородской и Муромской линиями. В стилистическом отношении он представлял собой типичный образец эклектики: согласно установке заказчика, фасад был решен в несколько утрированных неоренессансных формах. Планировочное решение пассажирского здания с анфиладой залов ожидания, расположенных вдоль путей, и служебными помещениями на втором этаже в повышенных частях объема, значительно уступало в смелости и выразительности отклоненному проекту Ропета, но по инженерно-техническому оснащению вокзал относился к числу передовых железнодорожных сооружений своего времени.

Во втором разделе третьей главы рассмотрены различные варианты развития станционных комплексов Московско-Курской железной дороги в процессе эксплуатации с 1871 по 1917 гг. с точки зрения истории архитектуры.

Первые запросы на усовершенствование инфраструктуры поступили в связи с ростом товарного движения. Так, грузоотправителям крупного торгового села Сергиево Тульской губернии удалось добиться сооружения отдельной товарной станции, прокладки второго пути на участке Сергиево-Москва. Сергиевская пассажирская станция также активно развивалась.

Среди многочисленных ветвей, примыкающих к железнодорожной линии, уникальной стала первая в России ветвь для внутригородского грузопассажирского сообщения, которая соединила расположенную на окраине курскую станцию с центром города. Проект подразумевал возведение отдельного городского вокзала с комплексом станционных и линейных построек, стилистически обособленного от архитектурного ансамбля Московско-Курской дороги, и был реализован в 1874–1878 гг.

Через 20 лет эксплуатации потребовались системные усовершенствования инфраструктуры магистрали. В 1896–1890 гг. на многих станциях были построены деревянные и кирпичные жилые дома для рабочих и служащих, медицинские пункты, ремонтные мастерские и склады, появились новые вокзалы в Мценске и Лопасне (с 1965г. – Чехов). Проекты данных сооружений создал П.А. Дриттенпрейс, штатный архитектор Московско-Курской железной дороги с 1877 по 1893 гг. Его работы на этом поприще были ранее не известны специалистам. Лаконичные и сдержанные, они разительно отличаются от московских построек архитектора.

Важным аспектом развития дороги являлась эффективная работа узловых станций. Вокзалы в Курске и Орле по мере развития движения были окружены путями и фактически стали островными. Пассажиры пользовались одним вокзалом, однако платформы для подачи поездов разных направлений из соображений безопасности и комфорта строили отдельные. Некоторые из этих утилитарных сооружений получили выразительное декоративное оформление, как, например, спроектированная П.А. Дриттенпрейсом в 1886 г. пассажирская платформа курской станции с изящным входным павильоном, украшенным резьбой.

После выкупа Московско-Курской железной дороги государством в 1893г. обновлялся облик малых станций. В Подольске, Сергиево, Змиевке типовые деревянные вокзалы были заменены построенными по индивидуальным проектам каменными. Живописностью композиции выделялся вокзал на узловой станции Горбачево, открытой в 1899 г.

Особым явлением русской жизни рубежа XIX–XX вв., неразрывно связанным с железными дорогами, стало формирование дачных поселков вокруг крупных городов. В данном исследовании эта тема рассмотрена с точки зрения влияния феномена дачной жизни на планировку станционных комплексов и архитектуру железных дорог. На Московско-Курской магистрали значительные дачные территории образовались у станций

Царицыно и Бутово. В 1900-е гг. на обеих станциях были построены небольшие каменные вокзалы, вероятнее всего, по проекту В.К. Филиппова.

Дачи существовали и в парке знаменитой усадьбы Люблино, но с 1906г. расположенная поблизости станция начала активно развиваться в качестве сортировочной. При ней были возведены депо и Центральные Люблинские мастерские с поселком для рабочих и служащих. Выявленные архивные материалы раскрывают детали участия в проектировании инженера В.А. Глазырина, активного сторонника сооружения на железных дорогах благоустроенных поселений-садов.

Примеры развития железнодорожных станционных комплексов под влиянием разнообразных факторов свидетельствуют о том, что преобладание тех или иных функций в работе станции требовало выработки уникальных планировочных и художественных решений.

В третьем разделе третьей главы описано современное состояние архитектурного ансамбля Московско-Курской железной дороги и проанализированы варианты сохранения его отдельных объектов.

После 1917 г. первые преобразования коснулись пассажирской станции в Москве. Конкурс проектов реконструкции вокзала, организованный в 1932г., привел к интересным результатам, но реализовать планы по устройству современного пассажирского терминала исторические условия не позволили. Во второй половине 1930-х гг. дореволюционный вокзал отремонтировали и расширили. В 1946 г. проводилось благоустройство станционной территории. Характер этих работ можно представить по нереализованному и ранее неизвестному проекту В.И. Чагина. В 1964–1972 гг. группой архитекторов и инженеров под руководством Г.И. Волошинова выполнена полномасштабная реконструкция здания: фасад был разобран и заменен светлым просторным объемом, визуально слитным с территорией привокзальной площади, а исторические пассажирские залы и фасад со стороны путей деликатно вписаны в структуру нового сооружения. В настоящее время градозащитники ведут работу над присвоением зданию

Курского вокзала охранного статуса, а ОАО РЖД проектирует новый транспортный терминал на его месте.

Значительные изменения в архитектурном ансамбле Московско-Курской магистрали за пределами столицы явились следствием Великой Отечественной войны. Комплексы полностью разрушенных узловых станций в Орле и Курске были восстановлены по выразительным в композиционном и художественном отношении индивидуальным проектам С.А. Мхитаряна и И.Г. Явейна соответственно. В настоящее время эти вокзалы имеют статус объектов культурного наследия регионального значения. Кроме того, И.Г. Явейн, будучи сторонником ансамблевого единства построек железнодорожной линии, разработал типовые проекты пассажирских зданий для малых станций, стилистически согласованные с вокзалом в Курске. Вокзал станции Поньри был вновь отстроен по индивидуальному проекту М.А. Готлиба на основе сохранившегося цокольного этажа исторического здания. Для поселка он является самым значимым архитектурным объектом, а также имеет мемориальное значение, напоминая о сражении на Курской дуге. Вокзал в Туле не был разрушен, однако в результате послевоенной реконструкции под руководством К.И. Гурьева он получил торжественный портик и новый фасадный декор, насыщенный государственной символикой, свойственной победному стилю 1950-х гг. Важность этого здания для города отразилась в постановке его на государственную охрану. Предпринимаются попытки распространить охранный статус и на комплекс тульских паровозных мастерских 1864–1871 гг. В Серпухове и Скуратове сохранились первоначальные каменные пассажирские здания II класса. Незначительные изменения интерьеров в советское время не препятствуют прочтению авторского замысла. Серпуховский вокзал, несмотря на наличие охранного статуса и позиционирование в качестве объекта туристического показа, находится в плохом состоянии. На Скуратовской станции, этого статуса не имеющей, помимо вокзала уцелело несколько строений станционного комплекса XIX в., приспособленных под новые функции. На станциях

Приокская (до 1964 г. – Свинская), Думчино, Отрада уцелели деревянные пассажирские здания 1866–1871 гг., однако они заброшены и, очевидно, будут утрачены в ближайшие годы. В отличие от них деревянные и каменные жилые дома 1889–1890 гг. по-прежнему используются, обрастая пристройками и постепенно теряя исторический облик. Особым вариантом развития железнодорожных станций является превращение их в музейно-выставочные комплексы. Случаев полного перепрофилирования вокзалов на Московско-Курской дороге нет, но ряд из них выполняет, наряду с основной, просветительские и рекреационные функции (Плавск (ранее – Сергиево), Ясногорск (Лаптево), Чернь, Скуратово). Создание современных или новодельных памятных объектов на станциях сочетается с полным пренебрежением к подлинным произведениям железнодорожной архитектуры. Редкими примерами профессиональной музеефикации могут служить реконструкция комплекса полустанции Козлова Засека (с 1918 по 2001 г. – Ясная поляна) и организация экспозиционно-выставочной деятельности на станции Щекино (ранее – Ясенки). Эти объекты входят в число филиалов Музея-усадьбы Л.Н. Толстого «Ясная поляна».

По итогам натурного обследования Московско-Курской железной дороги можно сделать вывод, что здания и сооружения в целостный архитектурный ансамбль не складываются и представляют собой конгломерат разновременных наслоений, хотя и находящихся в диалоге между собой, но уже не имеющих важнейших ансамблевых признаков – гармоничного взаимодействия элементов и целостности эстетического восприятия.

В Заключении формулируются основные итоги исследования.

Железные дороги – совершенно новый для XIX в. вид транспорта. Эксплуатация его требовала создания многообразной и сложной инфраструктуры, которую инженерам и архитекторам необходимо было разработать с учетом местных условий и планомерно совершенствовать. 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 при изучении архитектуры железных дорог исключительно на методы формально-стилистического анализа невозможно. Последовательное рассмотрение хода проектирования и эксплуатации железнодорожных объектов позволяет выявить специфику «архитектурного процесса» на железной дороге и создать надежную основу для 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, потому что при ее устройстве были разработаны типы зданий и сооружений, которые вошли затем в широкую практику. Важно, что ссылок на иностранный опыт в материалах, связанных со строительством данной магистрали, не встречается, хотя принимавшие участие в ее проектировании специалисты, без сомнения, были с ним знакомы. Проблема использования зарубежных

образцов в отечественной железнодорожной архитектуре требует особого рассмотрения.

В стилистическом отношении железнодорожные объекты периода 1860-1880-х гг. отвечали популярным на момент строительства архитектурным тенденциям. Архитектор на дороге находился в подчиненном положении относительно инженеров-техников и должен был обеспечить высокий художественный уровень объектов инфраструктуры при безусловной их функциональности и экономичности. Анализ формирования и развития комплекса зданий и сооружений Московско-Курской магистрали приводит к выводу, что понятие архитектурного ансамбля применительно к железнодорожной линии имеет выраженные специфические черты. Целостность производимого впечатления в сочетании с целесообразностью имела большее значение, чем стилистическое единообразие. Объекты инфраструктуры, выполненные по функциональным и экономическим соображениям в разном материале, отличались и образным строем. Определяющую роль в восприятии железнодорожного ансамбля играют малые сооружения различного назначения, число которых и, следовательно, частота попадания в поле зрения зрителя-путешественника были намного выше в сравнении с более крупными и сложными постройками. Вокзалы крупных станций могли выбиваться из общего визуального ряда, поскольку дополнительная репрезентативная функция и предпочтения заказчиков имели значительное влияние при их проектировании.

После формирования ансамбля дороги на единых формально-стилистических основаниях происходила его трансформация под влиянием требований развития движения. Вновь возводимые сооружения выдерживались в единой стилистике и по возможности деликатно интегрировались в сложившиеся комплексы станций. Архитектор входил в штат железной дороги на протяжении всего периода эксплуатации. Разделение функций архитектора и инженерных специалистов четко определялось. Несмотря на тесное взаимодействие с инженерами-путейцами

в процессе работы, зодчие не включались в профессиональную корпорацию железнодорожников. Это обстоятельство обуславливает сложность изучения памятников транспортной архитектуры: авторы их за редчайшим исключением неизвестны. В данном исследовании на основании архивных источников 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.

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 новодельных 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.

Статьи в рецензируемых изданиях, рекомендованных ВАК:

1. Шашкова Н.О. Проекты архитектора П.А. Дриттенпрейса для Московско-Курской железной дороги // Искусствознание. – 2021. – № 3. – С. 216–231. – 0,5 а.л.

2. Шашкова Н.О. Проект поселка-сада для рабочих и служащих Центральных мастерских при железнодорожной станции Люблино (1916–1919 гг.): новые материалы // Архитектура и строительство России. – 2021. – № 2. – С. 102–109. – 0,7 а.л.
3. Шашкова Н.О. И.Ф. Тибо-Бриньоль – автор железнодорожного вокзала в Орле (1866–1873 гг.) // Архитектурное наследство. – 2020. – Вып. 72. – С. 145–157. 0,9 а.л.
4. Шашкова Н.О. Курский вокзал в Москве: история развития и архитекторы (1866–1896 гг.) // Архитектурное наследство. 2019. – Вып. 70. – С. 182–196. – 1,1 а.л.
5. Шашкова Н.О. Московско-Курская железная дорога: вокзалы, авторы, образы // Искусствознание. – 2018. – № 2. – С. 194–221. – 1 а.л.

Публикации в изданиях, включенных в РИНЦ:

1. Шашкова Н.О. Итальянские реминисценции в железнодорожной архитектуре России // Россия – Италия: сотрудничество в сфере гуманитарных наук и образования в XXI веке: монография / под науч. ред. С.В. Ивановой, Д. Кароли. – М.: ФГБНУ «ИСРО РАО», 2021. – С. 783–821. – 1,3 а.л.
2. Шашкова Н.О. Архитектура железных дорог в дореволюционной России: идея прогресса и сила традиции // Архитектура и модернизация. Опыт поздней Российской империи и раннего СССР: 1840–1940-е гг.: сб. ст. / Отв. ред., сост. И.Е. Печёнкин. – М.: РГГУ, 2020. – С. 29–46. – 0,8 а.л.
3. Шашкова Н.О. Значение Московско-Курской железной дороги в развитии системы железнодорожных сообщений России // ЭТАП: экономическая теория, анализ, практика. 2016. – № 4. – С. 83–107. – 1,6 а.л.