

ТЕЗИ ДО 70-ОЇ НАУКОВО-ПРАКТИЧНОЇ КОНФЕРЕНЦІЇ КНУБА

Чередина Ирина Семеновна,
канд. арх., профессор МАрхИ

**СООРУЖЕНИЯ МОСКОВСКОЙ ОКРУЖНОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ –
ПАМЯТНИК ПРОМЫШЛЕННОГО ЗОДЧЕСТВА
КОНЦА 19- НАЧАЛА 20 ВЕКОВ**

Современная Москва страдает от круглосуточных потоков транспорта и толп людей, бесконечно перемещающихся во всех направлениях. Наземный транспорт стоит в пробках, а метро задыхается от давки. Эти проблемы дали повод правительству Москвы обратиться к идее создания транспортно-пассажирской магистрали, основанной на внутреннем железнодорожном кольце, которое сейчас задействовано только для грузовых перевозок. Интерес, возникший в последние годы к возможности использования внутренней кольцевой железной дороги, стимулирует желание оценить проделанный в конце 19 - начале 20 века огромный труд по созданию транспортной системы, которая служит Москве уже более века.

Удивительно, что в наше время, когда памятники архитектуры исчезают один за другим с огромной скоростью, сооружения московской кольцевой железной дороги, открытой в 1908 году, все еще можно оценить как комплексную, ансамблевую систему. Это тем более удивительно еще и потому, что у нас не принято охранять промышленные сооружения, придавая им статус памятников. Конечно, от построек МОЖД сохранилось далеко не все. Были и варварские сносы и бездумные перестройки. Большую часть сооружений сегодня можно увидеть лишь на старых фотографиях. И тем более ценно то, что осталось. Если сейчас сохранить и отреставрировать то, что было построено с таким тщанием и любовью, Москва получит великолепные образцы промышленных сооружений, которые могут, как и прежде исполнять свою сугубо утилитарную роль и при этом нести громадную смысловую нагрузку исторического наследия.

Первые предложения по строительству кольцевой железной дороги появились в конце 19 века, но эти проекты, в силу различных причин, не увидели свет. Однако экономическая выгода от строительства железной дороги была столь очевидна, что в 1897 году была создана специальная Комиссия, а

в 1898 году было дано «Высочайшее соизволение» на производство изысканий и составление проекта дороги. Из 11 вариантов прокладки дороги был выбран проект инженера П.И. Рашевского, предусмотревшего не только удачное расположение кольца, но и перспективы развития системы. Дорога охватила территорию Москвы и пригородов на севере, а с юга прошла рядом с Камер-Коллежским валом, фактически обозначив новые границы города. Архитектурное решение сооружений дороги было поручено осуществить академику А.Н. Померанцеву, автору сооруженного в «русском стиле», комплекса Верхних торговых рядов на Красной площади. Приверженец пышных, крупномасштабных композиций, изобилующих декором, в сооружениях МОЖД А.Н. Померанцев выступил гораздо сдержаннее. Ставший популярным в это время стиль модерн, и на А.Н. Померанцева оказал большое влияние. Все сооружения дороги по цветовому решению и трактовке деталей были выдержаны в едином ключе, все имели черепичные крыши, создающие сложный и изысканный силуэт. Сооружения получились, хотя среди них были достаточно крупные станции, лишены парадной помпезности, но в то же время яркими и нарядными. На зодчего, очевидно, оказал влияние северный вариант модерна с его национально-романтическим колоритом, который более всего подходил к российским пейзажам. Для пассажирского движения было предназначено 9 станций, архитектура которых отличалась разнообразием композиционных решений. Особенно выделяются сооружения станции Лихоборы – центральная точка дороги, с которой по часовой стрелке велся отсчет дорожных верст. Кроме вокзала в Лихоборах было построено еще несколько сооружений: дом начальника станции, дом служащего, приемный покой больницы. Все эти сооружения – одно-двухэтажные, komponуются по принципу асимметрии, исходя из удобства внутренней планировки. Объемы частей зданий создают целостное ощущение, основанное на использовании сочетания гладкой кирпичной стены и оштукатуренных поверхностей. Водонапорные башни комплекса, при единой для всего комплекса красно-белой колористике, стилизуют черты готической архитектуры, очевидно, исходя из конструктивных особенностей этих сооружений. В наши дни такая башня сохранилась в районе Черкизово. В комплекс железной дороги входят 4 больших моста через Москву-реку, сконструированные инженером Л.Д. Проскураковым. Мосты одинаковой конструкции, они были первыми арочными мостами в России. Сохранившиеся сооружения МОЖД – уникальный памятник, который можно использовать не только как транспортные сооружения планируемого пассажирского кольца, но и как привлекательный туристический объект. Тем более, что опыт такого использования у МОЖД уже существовал в начале 20 века (сохранились путеводители по трассе дороги).