

Московская окружная железная дорога (МОЖД)

Евсеев А.Б.

19 июля 2007 г.

Аннотация

В этой статье приведены краткие материалы, которые удалось разыскать в Интернете по предмету Московской Окружной Железной Дороги (МОЖД). Информации крайне мало и всё ограничено двумя ссылками, текст которых с некоторыми доступными картинками полностью приведён. Надеюсь на дальнейшее пополнение этой статьи.

1 Топонимический словарь Yandex

Московская Окружная железная дорога (Малое кольцо Московской железной дороги или Малая Окружная железная дорога) — уникальная транспортная развязка, не имевшая аналогов в мировой практике. Построена в 1902-1907 гг. по проекту инженера П.И.Рашевского: ж.-д. кольцо около 51 версты (54,4 км) опоясывало город, шло лесами, болотами, проходило по районам фабрик и заводов, по дачной местности, а также вблизи исторических районов Москвы. Дорога была предназначена для грузовых перевозок, а также для перевозки пассажиров, в том числе для экскурсионных поездок вокруг столицы. Николай II начертал на титульном листе проекта: «Дорога должна иметь сообразный первопрестольной столице вид». Под руководством архитекторов А.Н.Померанцева и Н.В.Марковникова были построены 17 вокзалов в едином стиле — из красного кирпича с белой отделкой, а также дома для персонала станций, столовые, казармы, кузницы, мастерские. В зданиях были установлены голландские и русские печи, точные часы фирмы «Павел Буре». До настоящего времени сохранилась часть построек.

В 1908 г. дорога перешла в ведение Николаевской ж.д., и с 20 июля 1908 г. было открыто регулярное движение поездов. В сутки проходило четыре поезда. Схема движения была такова: поезда выходили с Николаевского вокзала, отправлялись через Московско-Брестскую дорогу на станцию Пресня Окружной дороги. До этого места каждый поезд шёл двойной тягой. Здесь его разъединяли: один паровоз ехал «по часовой стрелке», другой — в противоположную сторону; каждый тащил за собой состав из трёх вагончиков. Обогнув кольцо, оба поезда опять возвращались на Пресню, здесь объединялись в один и возвращались на Московско-Брестскую дорогу. Были изданы путеводители и альбомы по Московской окружной ж.д. «с историей Москвы и описанием исторических памятников и торгово-промышленных заведений, находящихся в окрестностях Москвы и прилегающих к кольцу дороги, с рисунками и картой».

В 1916 г. Окружную включили в состав Московско-Курской ж.д., а в 1934 г. она была выделена в самостоятельную железную дорогу и перестала использоваться для перевозки пассажиров, в 1956 г. потеряла самостоятельность, в связи с образованием Московской ж.д., ныне используется только для грузовых перевозок.

При локомотивном депо «Лихоборы» находится музей Окружной дороги, в основном освещающий советский период ее истории. Большую роль сыграла эта ж.д. во время Великой Отечественной войны, на средства рабочих и служащих Московской Окружной был построен бронепоезд «Москва» для Советской армии (именно этот бронепоезд показан в кинофильме «В шесть часов вечера после войны»).

В конце 1980-х гг. было решено реставрировать сохранившиеся здания ж. д. и впоследствии возобновить перевозку пассажиров по Московской окружной ж. д., в 2001 г. появился проект реконструкции дороги: превращения ее в скоростную трассу, с возможностью пересадок на линии метрополитена и ж.-д. линии разных направлений.

2 Статья Т. Кудрявцевой

В статье [3] кандидат архитектуры Т. Кудрявцева пишет: У памятников промышленной архитектуры огромные эстетические возможности. Продолжаем публикацию памятников промышленного зодчества. (Начало см 3, 5, 11 1983 год).

Первая пассажирская железная дорога появилась в России в 1837 году. Она связала Петербург с Царским Селом. В 1851 году закончилось строительство грандиозной по тем временам двухпутной СанктПетербургско-Московской (Николаевской) дороги. Она протянулась на 650 км. Затем в течение короткого времени, всего за два десятилетия (1860 1880-е годы) строятся дороги, связавшие Москву с Курском, Нижним Новгородом, Брестом, Рязанью, Петербург с Новгородом, Варшавой. Тогда же была утверждена ширина так называемой русской колеи, разрабатываются прочие путевые размеры, терминология, которой мы пользуемся и сегодня.

К 70-м годам XIX века впервые в практике промышленного строительства возводятся по типовым проектам паровозные сараи (депо), вагонные мастерские, кузницы. Разработкой классификации и основных типов железнодорожных станций занимался инженер П.П. Мельников (1804–1880). В зависимости от числа жителей и грузопотоков все станции делились на четыре класса. Москва, Петербург и губернские города относились к I и II классам. Прочие остановочные пункты к III и IV. Организуются архитектурные конкурсы по оформлению железнодорожных станций I и II класса, в них участвуют известные русские архитекторы: О. Мунц, Л. Кекушев, Г. Гримм, С. Красовский и другие. Фасады главных вокзалов Петербурга и Москвы Николаевской (Октябрьской) железной дороги проектировал академик архитектуры К. Тон. Профессор архитектуры Н. Бенуа был автором вокзалов в Новом Петергофе, Стрельне, Красном Селе (два последних здания впоследствии были перестроены). Постройки академика архитектуры С. Бржозовского Витебский и Виндавский (Рижский) вокзалы и ныне украшение Ленинграда и Москвы. Строительство Виндавского вокзала в Москве велось по проекту С. Бржозовского под руководством И. Дитриха. Архитектор Л. Кекушев автор подмосковной станции Одинцово. Небольшой павильон на остановке Москва-Каланчёвская создал архитектор Г. Войневич. Паровозное депо на станции Курская проектировал архитектор Г. Бертельс. Очень много для железных дорог строили выпускники Института гражданских инженеров (Ленинградского инженерно-строительного института) Г. Курдюмов, А. Кобелев, М. Романович, И. Струков, С. Брягин и многие другие.

Фактически историю российской архитектуры второй половины XIX и начала XX века можно изучать по железнодорожным постройкам этого времени.

Первые станции, построенные в 60-е годы прошлого столетия, были небольшими, большей частью деревянными. Обилие резных деталей делало их очень нарядными.

В последующие два десятилетия железнодорожные постройки возводились в так называемом кирпичном стиле. Красно-кирпичные вокзалы Москвы Смоленский (Белорусский), Рязанский (Казанский) (позднее перестроенные) украшали сложные карнизы, близкие по своему рисунку фризам итальянских и русских храмов XVII века, выпуклые наличники и другие декоративные детали.

В конце XIX начале XX века станции становятся важными общественными зданиями, которые формируют облик городских площадей. Всё чаще употребляется слово вокзал. Отличительный признак вокзальных сооружений — дебаркадеры — крытые залы огромных размеров, куда прибывают поезда. Пышно украшенные арочные проёмы окон и порталов, фронтоны с барельефами, купола, элементы, свойственные монументальной архитектуре ренессанса и барокко, придавали вокзалам торжественно-парадный вид. Вспомним Витебский

вокзал в Петербурге и Белорусский в Москве, которые выстроены в этом стиле.

В начале XX века станции, особенно небольшие, начинают строиться в стиле модерн. Сложные по объёмам, такие здания компактны и рассчитаны на круговое восприятие как скульптура. Многие из них сохранились. Например, такие станции, как Шаликово Белорусской дороги, Царицыно Курской дороги и здания Московской Окружной железной дороги.

Одним из грандиознейших и красивейших сооружений России называли Московскую Окружную железную дорогу (Малое кольцо). Она объединяла тогдашние московские пригороды. Все её четырнадцать станций с прилегающими к ним многочисленными сооружениями и два остановочных пункта (Потылиха и Военное поле) возводились по единому архитектурному замыслу. Всего шесть лет, с 1903 по 1908 год, шло строительство. Каждая станция — это как бы концентрированный архитектурный образ особенностей той местности, где она располагалась.

Станционные строения Московской Окружной железной дороги, проходящей по территории столицы, различны по характеру форм и деталей. Но, несмотря на это, все они объединены в уникальный ансамбль близких по стилю построек. Этому единству способствуют и небольшие по нынешним понятиям размеры построек, их камерность, соизмеримость деталей с общими объёмами.

Рисунки воспроизводят облик станционных зданий в год их постройки 1908.

В разработке станционных зданий Московской Окружной дороги принимали участие инженеры П. Рашевский, С. Карейша. Архитектурную разработку фасадов всех станций, дорожных сооружений, порталов мостов сделал профессор архитектуры А. Померанцев.

От ансамбля железнодорожных построек неотделимы мосты, перекинутые через реки Москву, Язу и Лихоборку. Всего их шесть, но наиболее красивые Сергиевский (теперь Андреевский) мост и Николаевский (Краснолужский). Инженерные расчёты этих мостов проведены известным не только у нас в стране, но и за рубежом мостостроителем Л. Проскуряковым. Их архитектурное оформление также выполнил А. Померанцев, автор Верхних торговых рядов (ГУМ).

Сегодня по Московской Окружной железной дороге нет пассажирского движения. Небольшие краснокирпичные здания не всегда используются по прямому назначению. И все же, когда смотришь на них, глаз радуется тонкая прорисовка архитектурных форм, надолго остаются в памяти изящество и тщательность, с которой выполнены эти постройки.

От редакции. Во многих семьях дети, да нередко и взрослые увлекаются игрой в детскую железную дорогу. Крошечные составы проносятся мимо пластмассовых домиков, маневрируют у вокзалов и дорожных зданий (это в основном изделия производства ГДР). Наша промышленность не производит моделей таких сооружений. А ведь образцами для таких макетов железнодорожной архитектуры могли бы стать разнообразные постройки Московской Окружной дороги, рисунки которых приведены выше.

Схема Московской Окружной Железной Дороги 1902–1903 годы представлена на Рис. 1. Там можно найти станции:

1. Лихоборы Рис. 2— Рис. 6. Лихоборы были главной станцией МОЖД. Помимо пассажирского павильона, здесь были выстроены мастерские для ремонта паровозов и вагонов, нефтекачка, кузница, дома управляющего дорогой, машинистов и другие. Высоко поднятая на искусственном холме водокачка как бы вторила своим оформлением въездным башням подмосковной усадьбы Михалково, которая находилась рядом со станцией (по другую сторону современной Онежской улицы). Строил усадьбу в 70-е годы XVIII века известный русский архитектор В. Баженов в готическом стиле.

Станция открыта в 1908 г. Названа по деревням Верхн. и Нижн. Лихоборы, между которыми и прошла ж.-д. линия (см. Лихоборка, р.).

Уцелели станционные здания вдоль пр. Черепановых: на фасаде бывшего дома начальника участка тяги в небольшой нише между двух окон символ мудрости — фигурка совы, далее хорошо сохранившийся вокзал.

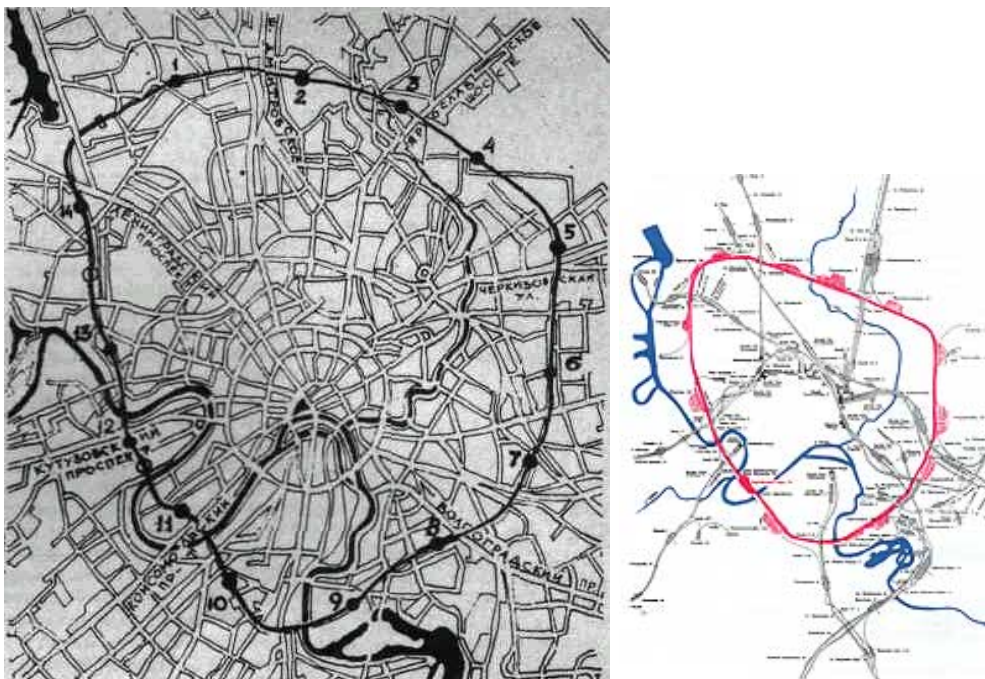


Рис. 1: Схема Московской Окружной железной дороги

При локомотивном депо «Лихоборы» находится музей Окружной дороги.

2. Братцево. Открыта в 1908 г. Названа по усадьбе Братцево (вблизи с. Братцево, см. Братцевская ул.), основанной Строгановыми в конце XVIII в. (находится около Светлогорского пр.). В 1813-1815 гг. здесь по проекту архитектора А. Н. Воронихина (бывшего крепостного Строгановых) был построен новый усадебный дом классического стиля, окруженный пейзажным парком. Сохранилась беседка-ротонда А. Н. Воронихина на высоком обрывистом мысе. Запечатлены пейзаж и крестьяне усадьбы на полотне художника И. И. Шишкина "Полдень. Окрестности Москвы. Братцево".
3. Владыкино.
4. Ростокино.
5. Белокаменная Рис. 7, Рис. 8.
6. Черкизово Рис. 8
7. Лефортово.
8. Андроновка.
9. Угрешская Рис. 10. Станция Угрешская названа по близлежащему Николо-Угрешскому монастырю, основанному в 1380 году Дмитрием Донским и перестроенному в конце XIX века. В ней частично повторены формы монастырских сооружений.
10. Кожухово Рис. 9.
11. Канатчиково Рис. 10.
12. Воробьёвы Горы Рис. 15– Рис. 16. Станция Воробьёвы Горы стоит почти в центре бывшей Лужнецкой поймы. Окружная железная дорога пересекает ее посередине. Симметричность расположения станции по отношению к берегам реки Москвы подчеркивается строгой симметричностью фасадов станционного павильона.

13. Потылиха (остановочный пункт). Открыт в 1908 г. Назван по дер. Потылиха, ставшей в начале XIX в. дачной местностью.
14. Кутузово Рис. 11.
15. Пресня Рис. 11.
16. Серебряный Бор Рис. 12.

Известны и другие достопримечательности (Рис. 13, Рис. 14).

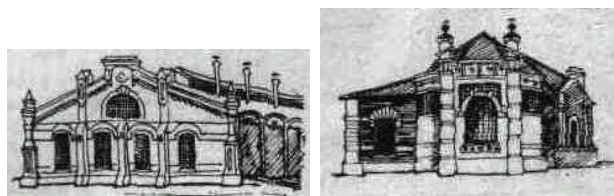


Рис. 2: Паровозное депо на станции Лихоборы (слева) Станция Лихоборы (справа)

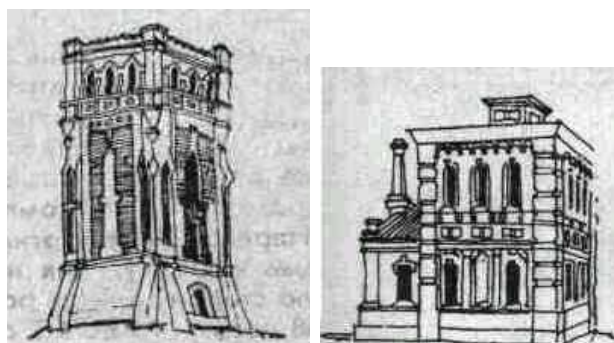


Рис. 3: Водоподъемное здание на станции Лихоборы (слева) Кузница на станции Лихоборы (справа)

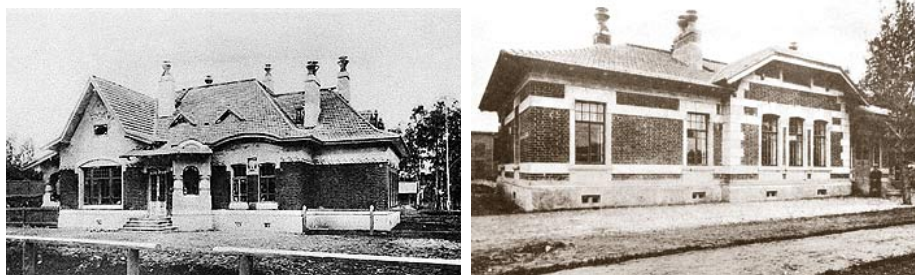


Рис. 4: Дом служащего на станции Лихоборы 1910-е гг. (слева) Приёмный покой на станции Лихоборы 1910-е гг. (справа)

В статье [4] кандидат архитектуры Н.Е.Гиговская пишет:

Последнее время в прессе регулярно говорят о перестройке малой Московской Окружной Железной Дороги и открытия по ней пассажирского движения. Эта статья о истории и проектах развития МОЖД.

В 1902 году в Москве началось строительство Окружной железной дороги (МОЖД), а в июле 1908-го она была введена в эксплуатацию. Дорога протяжённостью 54 километра кольцом охватывала город, в четырёх местах пересекая Москву-реку, и соединяла восемь

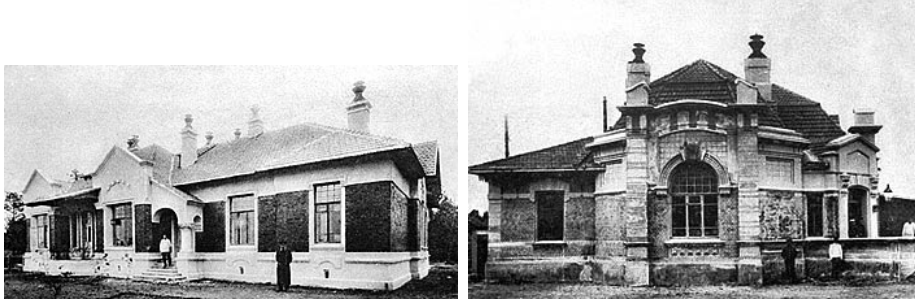


Рис. 5: Дом начальника станции и его помощника на станции Лихоборы 1910-е гг. (слева)
Пассажирское здание на станции Лихоборы 1910-е гг. (справа)



Рис. 6: Станция МОЖД Лихоборы (слева) Станция Воробьёвы Горы. (справа)

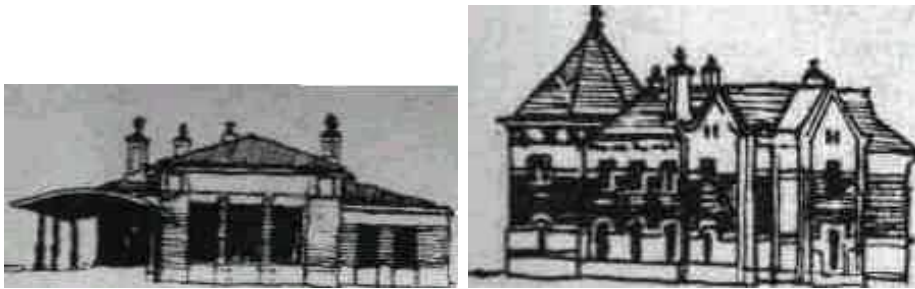


Рис. 7: Станция Белокаменная (слева) Жилой дом на станции Белокаменная (справа)

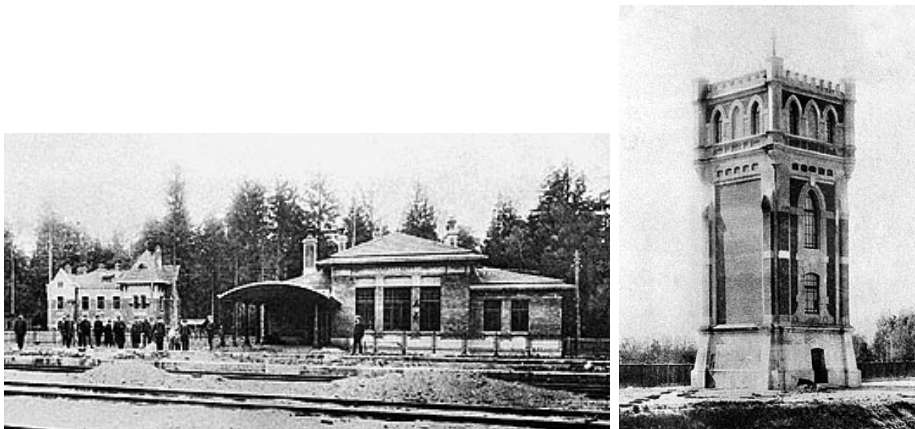


Рис. 8: Станция Белокаменная 1910-е гг. (слева) Водонапорная башня на станции Черкизово 1910-е гг. (справа)



Рис. 9: Станция Кожухово (слева) Пассажирские здания на станциях Пресня и Кожухово 1910-е гг. (справа)

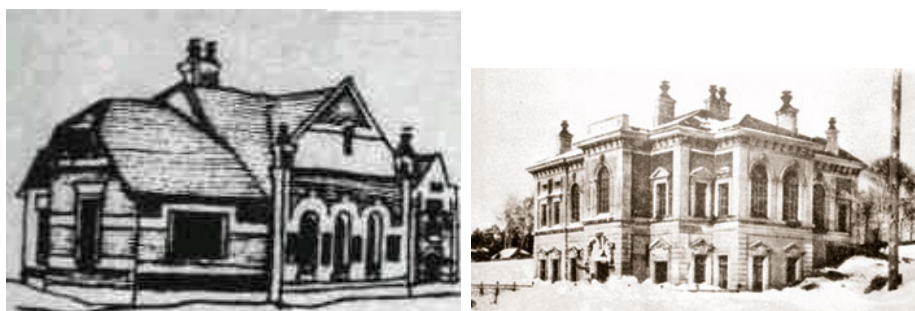


Рис. 10: Станция Угрешская (слева) Пассажирское здание на станции Канатчиково 1910-е гг. (справа)

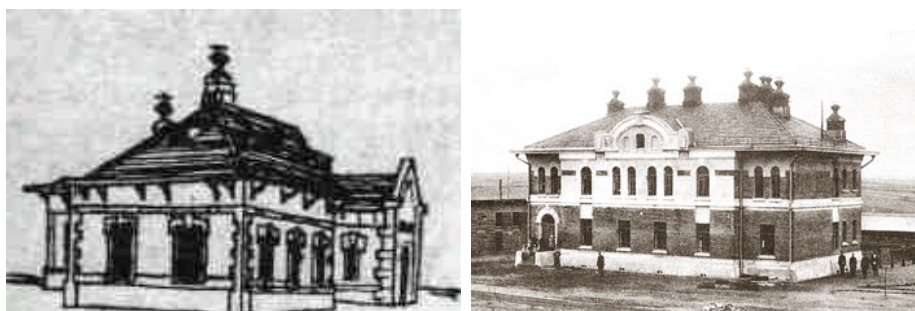


Рис. 11: Станция Кутузово (слева) Жилой дом на станции Пресня 1910-е гг. (справа)

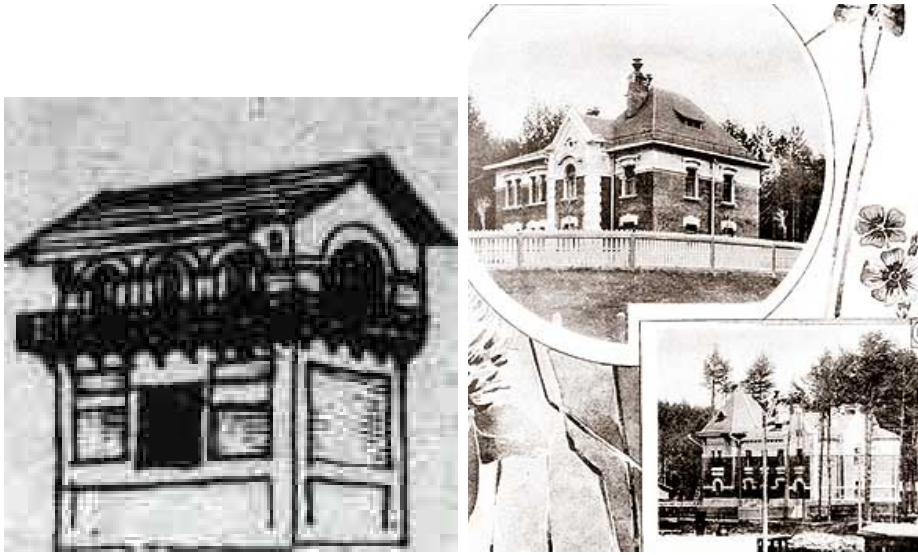


Рис. 12: Будка управления на станции Серебряный Бор (слева) Два жилых дома на станции Серебряный Бор 1910-е гг. (справа)

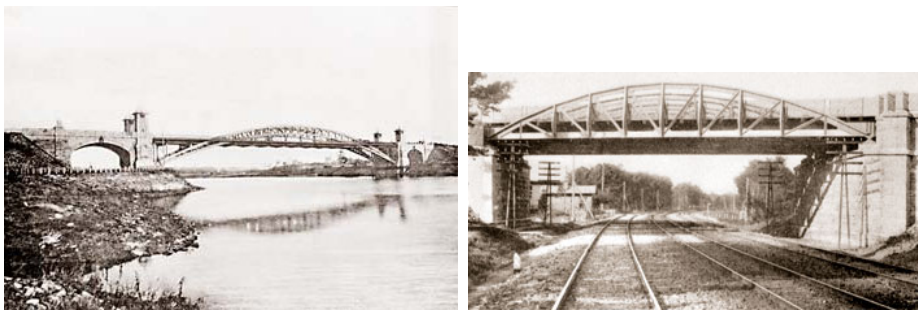


Рис. 13: Мост Императора Николая II на 36-й версте 1910-е гг. (слева) Мост через Ярославскую железную дорогу 1910-е гг. (справа)

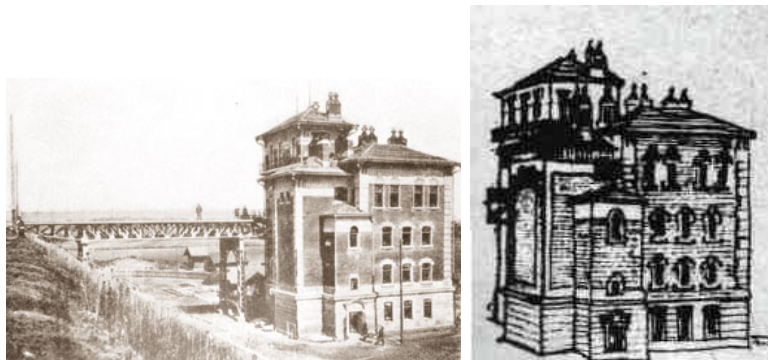


Рис. 14: Пассажирское здание на остановочном пункте Потылиха 1910-е гг.

вокзалов и все фабрично-заводские районы: Пресню, Марьину Рошу, Благущу, Лефортово, Дорогомилово и так далее. По Окружной дороге перевозились не только грузы — из 14 станций 9 были пассажирскими. Уникальная по тем временам транспортная развязка не имела аналогов в практике дорожного строительства. В её проектировании были задействованы лучшие профессиональные силы России: заслуженный профессор Института инженеров путей сообщения Н.А. Белелюбский выполнил металлические фермы моста через Москву-реку, инженер Л.Д. Проскураков был автором арочных мостов, архитектурно-художественной стилистикой сооружений комплекса занимался профессор Императорской академии художеств А.П.Померанцев.

В целом МОЖД не только памятник истории и культуры, но и уникальный архитектурный ансамбль в стиле русского модерна. Большинство станций и сооружений возводилось по типовым проектам (исключение — Лихоборы и Воробьёвы горы) — в красном кирпиче с белыми деталями и черепичными крышами. Они были оборудованы специально изготовленной мебелью из дуба, электрическими часами фирмы «Павел Буре». Освещались станции распыленным газом по системе инженера Кржеминского.

И вот МОЖД вновь в центре внимания. Теперь уже не как грузовая, а как пассажирская магистраль. За прошедшее столетие почти в десять раз выросла численность населения столицы, непомерно увеличилась территория города. В настоящее время трасса МОЖД проходит уже в срединной, частично центральной зоне Москвы, на расстоянии двух-трёх километров от Садового кольца. В непосредственной близости к дороге расположены 13 станций метрополитена (ранее МОЖД не дублировалась дорожно-уличной сетью). В XX веке в транспортной инфраструктуре Москвы большое развитие получили связывающие центр с новыми районами радиальные направления значительной удалённости от кольцевой линии метрополитена. В результате город стал ощущать недостаток в кольцевых магистральных связях, идущих в обход центра.

Ещё в 1969 году намечалась, но не была осуществлена реконструкция МОЖД с переводом её на пассажирское движение. Сегодня проект создания интенсивного пассажирского движения на месте МОЖД — типа открытого метрополитена с дополнительным устройством 20 новых станций — сможет решить создавшуюся сложную проблему пассажирских потоков. Раньше железная дорога проходила по зелёной территории, а теперь она оказалась в плотной городской застройке. Но большинство зданий МОЖД хорошо сохранилось (наибольший интерес с точки зрения архитектуры представляют станции Лихоборы, Лефортово и Воробьёвы горы). Концепция превращения Московской Окружной в линию открытого метрополитена и технико-экономическое обоснование к ней были разработаны мастерской 19 Моспроекта —2 совместно с НИиПИ Генплана и Мосгипротрансом. Была проведена систематизация всех видов станций и разработано единое решение для каждой системы. Размещение 20 новых станций намечено в местах расположения станций метрополитена и возле торговых центров у Третьего автомобильного кольца, проходящего вдоль трассы МОЖД. Проект мастерской №19 предусматривает консервацию всех старых объектов МОЖД и замену их ультрасовременными по форме и конструктивному решению. Как известно, памятники архитектуры сохраняются, лишь выполняя свое прямое назначение. За прошедшее столетие Москва лишилась множества замечательных шедевров культовой и гражданской архитектуры. И вот мы снова стоим перед фактом уничтожения исторического ансамбля русского модерна. Может, всё же следует задуматься хотя бы о его частичном сохранении?

Но представляется возможным существование и другой концепции, сочетающей возведение новых станций МОЖД, основанных на принципах архитектуры XXI века, с реконструкцией наиболее интересных старых вокзалов. Разработанное инициативной группой (руководитель проекта — Н.Е.Гиговская, архитектор — Е.В.Тимченко) проектное предложение по станции Лужники с введением в новый ансамбль постройки 1906 года — станции Воробьёвы горы в апреле было принято Архитектурным советом Москвы. Старая станция, находящаяся в историческом районе столицы — на Хамовническом поле, в непосредственной близости от Новодевичьего монастыря — яркий пример псевдорусского направления модерна начала XX века. Проект учитывает её стилистику в связи с соседством исторического памятни-

ка XVI века. Железнодорожные пути расположены на высокой насыпи, что было вызвано разливами весной в этом месте Москвы-реки (отсюда название Лужники). Пассажиры попадали на платформу со второго этажа по металлическому мостику консольной системы. Он был перекрыт лёгким навесом полукруглой формы, опирающимся на изящные колонки с коринфскими капителями Рис. 15– Рис. 16.



Рис. 15: Станция МОЖД Воробьёвы горы. Архитектор А.П.Померанцев. 1907 год Деталь станции Воробьёвы горы: карниз здания с металлическими кронштейнами (справа)



Рис. 16: Деталь станции Воробьёвы горы: внутренняя лестница (слева) Колонка, поддерживающая полукруглый навес над пассажирским переходом на перрон (справа)

По проекту мастерской №19 входной вестибюль на новую станцию располагается под землёй в насыпи. Высота подъёма пассажиров 9 метров, а объём подземной части равен 3800 м³. Такое решение значительно удорожает стоимость строительства и эксплуатации (постоянное энергообеспечение и принудительная вентиляция). По нашему предложению при реконструкции старого здания вокзала высота подъёма пассажиров снижается до 4–5 метров, подземная часть всего 500 м, 3. Но самое главное — сохраняется исторический облик этого района Москвы. Архитектура нового ансамбля не будет подавлять находящийся поблизости Новодевичий монастырь. Центром композиции нашего комплекса служит здание старого вокзала. В архитектурное решение платформ, запроектированных в современных большепролетных пространственных металлических конструкциях, введена тема арок. На ней построено решение ограждающих стен, соответствующее стилю памятника архитектуры, с кирпичными вставками и металлическими решётками растительного орнамента. Чередование глухих и остеклённых плоскостей напоминает зубцы монастырской стены. На первом этаже находятся помещения, непосредственно связанные с движением пассажирских потоков: входной вестибюль с кассовым залом, администрация, охрана, объекты торговли. На втором этаже кафе-ресторан, к которому в летнее время добавляется открытая территория моста. Цокольный этаж занят техническими и служебными помещениями. Поскольку платформы расположены на насыпи, к ним ведут эскалаторы и лестницы. Для инвалидов предусмотрены лифты и пандусы на прилегающей территории. К дальним путям ведёт подземный переход. В горизонтальную композицию ансамбля (длина платформ порядка 180 метров) введена вертикаль — обзорная башня с часами, с которой открывается вид на Новодевичий монастырь и Лужники. Она же является и своеобразным маяком для людей, которые идут от станции метро «Спортивная». В заключение хочется ещё раз сказать, что бережное отношение к историческому наследию Москвы должно стать нормой для архитекторов. Рассмотренный

нами проект, который вдохнёт новую жизнь в сооружения начала прошлого века, выполнен с учётом именно такой задачи.

Список литературы

- [1] <http://www.all-photo.ru/empire/index.ru.html?id=4529&kk=7ec8f01c00>
- [2] Архитектурные детали станций МОЖД <http://photofile.ru/users/arazm/333116>
- [3] Т. Кудрявцева. Архитектурная вязь железных дорог http://mos-nj.narod.ru/1980_/nj8405/A/
- [4] Н.Е.Гиговская. Новая жизнь старой дороги http://www.asm.rusk.ru/01/asm4/asm4_6.htm