

УДК 72.035.51

Попова Анна Андреевна

аспирант, ассистент кафедры архитектурной реставрации, реконструкции и истории архитектуры Российского государственного строительного университета
viktvlad@mail.ru

Anna A. Popova

graduate student, assistant at the Department of architectural restoration, reconstruction and history of architecture.

Russian State Construction University

viktvlad@mail.ru

**Многообразие стилевых тенденций в работах А.Н. Померанцева
для Московской окружной железной дороги**

**The variety of styles and trends in the works
of A.N. Pomerantsev for the Moscow Circular Railway**

***Аннотация.** В статье проанализировано архитектурное оформление ансамбля Московской окружной железной дороги, разработанное А.Н. Померанцевым. Показано, что в своих проектах для МОЖД архитектор исходил из необходимости установления не визуальных, а «мнемонических» связей между отдельными объектами, используя контрастные цветовые и выразительные силуэтные характеристики. Применение планировочного принципа «изнутри наружу» позволило добиться динамичных композиций. Стилевой доминантой ансамбля является модерн национально-романтического, классицизирующего, эклектизирующего и рационального направлений, близких эстетическим установкам архитектора.*

***Ключевые слова:** русская архитектура начала XX в., Московская окружная железная дорога, творчество А.Н.Померанцева, модерн, национальный романтизм*

***Abstract.** The article analyzes the architectural design of the ensemble of the Moscow Circular Railway designed by A.N. Pomerantsev. It is shown that in his projects for MOZHD the architect proceeded from the need to establish a non-visual, and "mnemonic" relations between individual objects using a contrasting color and expressive silhouette features. Application of the principle of planning "from the inside out" has resulted in dynamic compositions. The style dominant of the ensemble is Art Nouveau style of national-romantic, classical, eclectic and rational directions close to the aesthetic attitude of the architect.*

***Keywords.** Russian architecture of the early XX century, Moscow Circular Railway, creativity of A.N. Pomerantsev, Art Nouveau, National Romanticism*

Постройка в Москве Окружной железной дороги к началу XX в. стала насущной необходимостью. 7 ноября 1897 года на Особом правительственном совещании строительство Окружной дороги «высочайше признал желательным» Николай II. В течение следующих четырех лет было представлено 13 проектных решений, лучшим из которых был признан вариант инженера П.И.Рашевского. Строительство дороги началось 16 марта 1902 и завершилось 19 июля 1907 г. Ее длина составила 178,2 км [1, с. 2-3].

К реализации проекта были привлечены лучшие инженеры и архитекторы, в том числе мостостроители Н.А.Белелюбский и Л.Д.Проскураков, инженер И.И.Рашевский, архитектор А.Вигдорчик. Архитектурную концепцию ансамбля дороги разрабатывал А.Н.Померанцев. При участии архитекторов Н. В. Марковников (1869-1942) и И. М. Рыбина (1873-после 1918), им было запроектировано 13 вариантов «пассажирских зданий» (т.е. зданий вокзалов), 10 типов жилых домов, разработаны проекты зданий телеграфных постов, сторожевого дома, дома коменданта при продовольственном пункте, будки центрального управления стрелками и сигналами, паровозного депо, мастерских, пакгаузов, водоподъемных и водоемных зданий, а также проекты казармы и полуказармы для путевых рабочих, домов для паровозных и кондукторских бригад, «приемного покоя» (медпункта), здания столовой, хлебопекарни, кухни, кузницы, ледника, бани, туалетов. Некоторые из них (кладовые, водоподъемное здание на станции Серебряный бор) были деревянными, остальные – кирпичными, крытыми по деревянным конструкциям черепицей или металлом. Помещения отапливались голландскими и русскими печами, оснащались электричеством, водопроводом и канализацией.

Всего было построено 17 станций, 2 остановочных пункта, 3 телеграфных поста, 72 моста, в том числе 4 через Москва-реку, 30 путепроводов, 185 водопропускных сооружений, 19 пассажирских зданий, 11 путевых казарм и 21 полуказарма для рабочих, 87 сторожевых домов, 30 жилых домов, оборудованных водопроводом и канализацией, 2 дома для дежурных паровозных и кондукторских бригад, 2 приемных покоя, 2 бани, 14 пакгаузов [2, с. 138-256].

По часовой стрелке, начиная от пересечения с Николаевской (ныне Октябрьской) железной дорогой, станции размещаются в следующем порядке: Лихоборы, Владыкино, Ростокино, Белокаменная, Черкизово, Лефортово, Андроновка, Угрешская, Кожухово, Канатчиково, Воробьевы Горы, Потыхиха, Кутузово, Пресня, Военное Поле, Серебряный Бор, Братцево.

Наиболее полно сохранился ансамбль станции Лихоборы, от которой традиционно отсчитывались версты Окружной дороги. На сегодняшний день на этой станции можно видеть пассажирское здание, жилые дома типов 1, 2, 3, 6, 8 и 10, дом начальника участка, дом коменданта при продовольственном пункте, приемный покой (один из двух на дороге, второй расположен на станции Угрешской), будку центрального управления стрелками и сигналами,

паровозное депо, мастерские, водоемное и водоподъемное здания, нефтекачку, здания бани и туалета.

Второй по полноте сохранности первоначальной застройки является станция Пресня, где находятся пассажирское здание, здание багажного отделения, жилые дома, казарма, продовольственные склады, столовая, кухня, ледник, будки центрального управления стрелками и сигналами, «отхожее место на 52 очка» [2, с.213]. Вокзалы сохранились на всех станциях, за исключением Братцева и Военного Поля.

Комплекс зданий Окружной железной дороги представлял собой весьма значительный ансамбль, который необходимо было выдержать в едином ключе, что представляло нелегкую задачу, учитывая количество построек, при котором, строго придерживаясь единого стиля, легко было впасть в однообразие, а внося разнообразие – утратить цельность. Усложнялась эта задача и тем, что многие здания в силу своей сугубой утилитарности не допускали декоративного изобилия в фасадных решениях. С другой стороны, на цельность единовременного восприятия важно было ориентировать застройку отдельной станции, ансамбль же в целом зритель-пассажир воспринимал в динамике, с временными разрывами, следовательно, важно было наделить его запоминающимися «акцентами», обладающими общностью и допускающими вариативность.

Анализируя стилистику ансамбля, М.В.Нащокина пишет: «европейская модернизация (напоминавшая «венский модерн»), характерная для большинства сооружений и станций (Андреевский и Красноружский мосты, ст. Белокаменная, Потылиха, Пресня, Кожухово, Черкизово, Серебряный Бор, Братцево некоторые другие) сочеталась с мотивами классицизирующей эклектики (ст. Канатчиково), викторианской готики (ст. Владыкино, Воробьевы Горы) и древнерусской архитектуры (ст. Военное поле, Лихоборы). Этот налет эклектичности был чертой, присущей московскому модерну в целом» [3, с.225].

Стилевой доминантой, объединяющей весь ансамбль, несомненно, выступает в данном случае модерн, принципам формообразования которого подчиняется всё многообразие исторических реминисценций, которыми изобилуют постройки дороги. При этом А.Н.Померанцев использует модерн отнюдь не только в плане фасадной декорации, хотя и не отказывается от узнаваемых орнаментальных мотивов ар-нуво. Применение планировочного принципа «изнутри наружу» позволяет добиться (особенно для пассажирских зданий и жилых домов) динамичных асимметричных композиций, составленных из сложноподчиненных объемов и обладающих запоминающимися силуэтами. На фасадах контрастно сопоставляются облицовочный кирпич, керамическая плитка, штукатурка, деревянные и металлические конструктивные элементы. Крупные оконные проемы обрамляют наличники, характерные для модерна, подчеркивая принадлежность зданий этому стилю.

Стремясь, с одной стороны, избежать излишней повторяемости, а с другой – строго ранжируя здания по их представительности или утилитарности,

архитектор обращается к приемам национально-романтического, классицизирующего, эклектизирующего и рационального модерна. Национально-романтическое направление представлено, прежде всего, неорусскими мотивами, а также готическими заимствованиями и отдельными элементами «стиля шале». В эклектизирующем направлении (оказался востребованным опыт Померанцева-эклектика, с легкостью оперирующего самыми разными историческими стилями) преобладают реминисценции французского барокко («стиля Людовика XIII»). Соотношение модерна и исторических заимствований варьирует в разных постройках от явного преобладания первого (например, Жилой дом типа № 1) до почти полного возврата к эклектике (неоготическая водоемное здание на станции Лихоборы). В сугубо утилитарных зданиях декор закономерно сводится к минимуму, сокращаясь до лопаток или столбов рустов на углах и П-образных наличников, соединенных рельефными лентами, и тяготея к рациональному модерну.

Наряду с использованием приемов модерна, объединяющим началом для всего ансамбля послужило и цветовое решение. Нельзя не признать удачным выбор сочетания красного и белого, адресующего и к декору кремлевских башен, и к постройкам «московского барокко», и к романтическим мотивам подмосковных работ В.Баженова и М.Казакова. С другой стороны, сочетание облицовочного кирпича и оштукатуренной поверхности следует в русле опыта, накопленного в промышленной архитектуре «кирпичным стилем». Как отмечает М.В.Нащокина, «все железнодорожные здания были выстроены из неоштукатуренного кирпича и имели белый штукатурный декор...Такая характерная для русской архитектуры цветовая гамма в соединении с небольшими размерами станционных сооружений, утопавших в окружающей зелени, со своей стороны также придавала дороге уютный и сугубо московский облик» [3, с.225]. Единство ансамбля обеспечивается в немалой степени и выразительностью силуэтов благодаря применению в самых разных сочетаниях высоких двухскатных, четырехскатных, вальмовых, полувальмовых крыш, а также «палаток», «колпаков» и шатров. Щипцы, фронтоны, аттики, даже высокие трубы дымоходов, завершенные дымниками, в большинстве зданий уподобленными барочным вазонам, также «работали» на единство выразительных силуэтов.

В качестве примеров следует более подробно остановиться на нескольких постройках, наиболее полно раскрывающих разнообразие художественно-образных решений зданий Окружной железной дороги.

Жилой дом типа № 1 (станция Лихоборы), выдержанный в духе неорусского стиля, – одноэтажное здание с крышей сложной конфигурации (двухскатной и вальмовой), включающее квартиру помощника начальника станции, комнату сторожа и сени. Внутренняя планировка выявляется в композиции экстерьера, при этом главный фасад ступенчато отступает в глубину. Правый слегка вынесенный вперед ризалит, соответствующий гостиной, подчеркнут высоким щипцом с декором в духе модерна и тройным широким окном, решенным, как небольшой эркер. Парадный вход акцентирован асимметричным крыльцом с козырьком, опирающимся на

кувшинообразные «оплывшие» колонны. Два окна, в нише между которыми примостилась чугунная фигурка совы, объединяет дугообразный карниз. Фриз включает стилизованный мотив волны. Еще одно крыльцо с такими же колоннами размещено на боковом фасаде, а с тыльной стороны дома имеется дополнительный вход, ведущий в сени.

Жилой дом типа № 8 на той же станции также относится к национальному романтизму, демонстрируя сочетание неорусского стиля и элементов классицизма. Он включал квартиры начальника станции, его помощника и кладовщика. Одноэтажное здание с многоскатной крышей силуэтно дополняют трубы с барочными дымоходами. Главным акцентом фасада является размещенный слева ризалит с двумя раскреповками в одну ось, тимпаны щипцов которых декорированы стилизованными рустованными архивольтами. Между раскреповками расположена лоджия с тонко «прорисованным» чугунным ограждением. Парадный вход размещен справа, под асимметричным козырьком, опирающимся на приземистую колонну с капителью, украшенной орнаментом в стиле модерн.

Жилые дома типов №№ 2,3,4,5,6 (Андроновка, Лихоборы, Ростокино, Кожухово) являются двухэтажными и включают квартиры для слесарей, сцепщиков, стрелочников, сигнальщиков, сторожей. В оформлении фасадов мотивы модерна сочетаются с элементами готики и французского барокко, а в доме типа № 3 - готики и «стиля шале». В двухэтажных домах типов №№ 9 и 10 модерн сдержанно дополняется мотивами барокко, причем в последнем случае применены «ушастые» наличники петровского барокко.

Среди пассажирских зданий следует отметить прежде всего вокзалы станций Лихоборы и Воробьевы Горы. Первое из них - одноэтажное, асимметричное, компактной планировки, с высокой крышей с изломом, дополненной барочными трубами. Внутреннее пространство включает залы 1-2 и 3 классов, телеграф (его помещение выделено в пятиугольный в плане объем, на фасаде выделенный дугообразным карнизом), телефонную станцию, контору начальника станции, багажное помещение, туалеты и сени. Фасад со стороны путей акцентирован аттиком сложной формы, украшенным рельефными венками и лентами. Вход размещен с угла. Стилистически здание принадлежит модерну с ярко выраженными стилизованными классицистическими деталями, к которым относятся архивольты с замковыми камнями, фриз из метоп и триглифов и уже упомянутые венки с лентами.

Вокзал Воробьевых Гор (как и вокзал Потылихи) ввиду местных условий (железная дорога идет по высокой насыпи) соединены в одно здание с квартирами для служащих и служебными помещениями и построены высотой от двух (Воробьевы горы) до пяти (Потылиха) этажей. Первый из них включает, кроме залов трех классов, конторы начальника, телеграфа, буфета, туалета и кассы также (на первом этаже) квартиры начальника станции, его двух помощников, комнату сторожа и помещение для багажа. Прямоугольное в плане здание по симметричным протяженным фасадам раскреповано двумя ризалитами, перекрытыми двухскатной крышей и, соответственно, завершенными высокими готическими фронтонами с люкарнами и

вертикальными тягами, завешенными миниатюрными башенками. Между ризалитами со стороны путей в уровне второго этажа размещен крытый выход на платформу, на противоположном фасаде – полуциркульное витражное окно над козырьком парадного входа. Фасадное решение вокзала Потылихи также отмечено взаимодействием элементов модерна и французского барокко, но в более сдержанном варианте.

В оформлении одноэтажного пассажирского здания станции Владыкино применены классицистические детали – стилизованные пилястры, сухарики, триглифы, – однако асимметричная композиция, волнообразный аттик, витражное окно, декоративные элементы целиком принадлежат модерну. Вокзалы станций Ростокино, Угрешской и Лефортова также могут быть отнесены к национально-романтическому модерну. Пассажирские здания Белокаменной, Черкизово и Кожухово выдержаны в духе рационального модерна, лаконизм которого разнообразят ажурные чугунные кронштейны, поддерживающие свес крыши. Фасады вокзалов Анроновки и Кутузово благодаря выполняющим эту же функцию деревянным кронштейнам получили национально-романтический характер. Вокзал станции Канатчиково напоминает относящийся к раннему классицизму дворец Петра III в Ораниенбауме (А.Ринальди). Оригинальным решением отличался несохранившийся вокзал Военного Поля, представлявший выразительную композицию из разновысоких объемов, перекрытых двухскатной и вальмовой крышей, а также «палаткой с гребнем» и шатром в духе XVII века, с оконными наличниками в стиле «русского узорчья».

На станции Пресня сохранился рассчитанный на перемещение крупных воинских контингентов комплекс столовой на 600 человек с хлебопекарней. Протяженное одноэтажное симметричное здание столовой с крышей, сочетающей двухскатную и вальмовую конструкцию, имеет пять входов. Центральный вход размещен в ризалите, завершенном крышей сложной конфигурации и акцентированном витражным окном. Остальные выделены двухскатными поддерживаемыми деревянными кронштейнами козырьками, в которые вписаны подковообразные арки, декорированные пропиленной резьбой. Сходный характер имеет и меньшее по размеру здание хлебопекарни, также выдержанное в духе национального романтизма.

В числе построек, в фасадных решениях которых средневековые мотивы подверглись меньшей трансформации, относится, кроме упомянутого водоподъемного здания Лихобор, нефтекачка со стрельчатыми оконными проемами и вагонное депо на этой же станции. Следуя «наработкам» кирпичного стиля в области промышленной архитектуры, Померанцев в здании депо использовал укрупненные окна, контрфорсы и пинакли, придавшие ему ярко выраженный неоготический характер.

Как уже было сказано, в комплекс дороги входил целый ряд мостов, в оформлении двух из которых (оба – через Москву-реку, датируются 1905-1907 гг.) принял участие А.Н.Померанцев.

Арочный мост Николая II (ныне Краснолужский) построен по проекту инженера Л.Д.Проскурякова. Длина моста составляет 154 м. Главный пролёт

перекрыт стальным решётчатым пролётным строением с примыкающими с двух сторон металлическими и железобетонными пролетами. Мост облицован квадрами грубо сколотого камня, контрастирующими с гладко отесанными плитами. Верхняя часть устоев решена в виде имитации сторожевых башен в духе классицизирующего модерна. Эти башни представляют собой приподнятые на пьедесталы сужающиеся кверху пилоны, завершённые фризом и карнизом. Верхняя часть каждого пилонна включает миниатюрные усечённые обелиски по углам и в центре завершается шаром. Решетчатое чугунное ограждение, секции которого перемежаются каменными тумбами, также напоминает о классицизме, в частности, об ограждениях петербургских мостов первой четверти XIX века.

Алексеевский (ныне Даниловский) – самый длинный из московских мостов - построен по проекту инженеров Н.А.Белелюбского и Н. А. Богуславского. Мост является трехпролетным. Руслевое отверстие составляет 239 м, длина береговых пролетов – 150 м. А.Н.Померанцевым был оформлен несохранившийся чугунный двухпролетный портал с восточной стороны моста. Он был выполнен в духе неоготики с элементами барокко, напоминающей работы В.Баженова в Царицыно, с пинаклями и стрельчатыми арками. В центре арочного фриза, украшенного аркатурой, размещался бронзовый бюст царевича Алексея. Атттики, в которые были вкомпонованы чеканные гербы, дополнялись барочными волютами и по своему силуэту напоминали декоративные мотивы Спасской башни Кремля, еще раз подчеркивая связь ансамбля Окружной железной дороги с архитектурной тканью Москвы.

Московская окружная железная дорога – один из самых масштабных архитектурных ансамблей начала XX века. Утилитарное назначение построек и особенности рельефа определяют объемно-планировочные решения при горизонтальной и вертикальной дифференциации функциональных зон. Применение планировочного принципа «изнутри наружу» позволяет добиться динамичных асимметричных композиций, составленных из сложноподчиненных объемов и обладающих запоминающимися силуэтами. Разрабатывая архитектурно-художественное решение для зданий и сооружений МОЖД, А.Н. Померанцев исходил из главной особенности восприятия этого ансамбля – сукцессивности. Необходимость установления не визуальных, а «мнемонических» связей между отдельными объектами обусловила использование контрастных цветовых и выразительных силуэтных характеристик. Стилевой доминантой ансамбля является модерн национально-романтического, классицизирующего, эклектизирующего и рационального направлений, близких эстетическим установкам архитектора. Соотношение модерна и исторических заимствований варьирует в разных постройках от явного преобладания первого до почти полного возврата к эклектике. В сугубо утилитарных зданиях декор закономерно сводится к минимуму. В целом обращение к модерну в творчестве А.Н. Померанцева было кратковременным и фрагментарным, а возврат к использованию исторических стилей уже на этапе ретроспективизма – быстрым и закономерным для автора.

Литература:

1. *Абдалаян П. Московско-окружной 50 лет [Сборник] М., 1959.*
2. *Альбом исполнительных типовых чертежей Московской окружной железной дороги, 1903-1908. М.: Изд-во МПС, 1908.*
3. *Нащокина М.В. Сто архитекторов московского модерна. М.: «Жираф», 2000. 304 с.*

References.

- *Abdalamyayn P. Moscow Circular - 50 years: collection. M., 1959.*
- *Album of executive typical drawings of Moscow Circular Railway, 1903-1908. M.: Publishing House of the Ministry of Railways, 1908.*
- *Nashchokina M.V. One hundred architects of Moscow Art Nouveau. M.: Giraffe, 2000. 304 p.*