



ПЕРВЫЕ ВОКЗАЛЫ МОСКВЫ

ЛЕНИНГРАДСКИЙ, ЯРОСЛАВСКИЙ, КАЗАНСКИЙ – ДАЛЕЕ ВЕЗДЕ...

Текст Олег ПУЛЯ

От трех вокзалов вели отсчет тысячекилометровые ленты рельсов и шпал, от них уходили и к ним возвращались бесчисленные поезда, на их перронах менялись судьбы людей. Созданные талантом архитекторов и инженеров, когда-то они были идеальными, прекрасными внутри и снаружи, но сменились столетия – и потоки людей и грузов необратимо переросли их. Любым другим зданиям после этого предстояло разрушение или вечная спячка исторического памятника. Вот только огромный город никогда не даст им уснуть, и нет у него сил разрушить их – вокзалы эти плоть от плоти города, они его нервы и артерии.

Строго говоря, первыми железными дорогами Российской империи стали Царскосельская и Варшаво-Венская, но первая из них была слишком миниатюрной, а вторая, как и вся Польша, не совсем российской. Так что именно с Ленинградского, Ярославского и Казанского – трех вокзалов, составивших неповторимый ансамбль на пустынном Каланчёвском поле, – началась в XIX столетии история большого железнодорожного строительства Российской империи, неотделимая от истории Москвы...

На месте нынешней Комсомольской площади в начале XIX века находилось никем не востребованное Каланчёвское поле – луга, болотца, речка и Красный, он же Великий пруд площадью 23 га, на берегу которого некогда стоял путевой деревянный дворец царя Алексея Михайловича. Дворец был с вышкой (по-татарски – каланчой), потому поле и прозвали Каланчёвским. Еще там

располагался Новый пушечный двор – завод для изготовления пушек и снарядов. Но при знаменитом московском пожаре 1812 года загорелся и завод с оружейными складами, взорвавшись с такой силой, что сотряслась вся восточная часть Москвы. После таких событий Каланчёвское поле простояло незастроенным до 1840-х, когда пришло время железных дорог. Вслед за появлением на

Каланчёвке трех вокзалов на этой бывшей глухой окраине Москвы начали строиться привокзальные гостиницы, трактиры и съестные лавки для пассажиров и извозчиков, возводилось множество сооружений, обслуживавших железные дороги. Правда, Красный пруд такого оживления не пережил – постепенно обмелел и зачах, а в начале XX века и вовсе был засыпан.

Живописный вид на Николаевский вокзал и здание таможни слева от него. 1860 год



строгий двухэтажный фасад, равномерно деленный приставными колонками в меж-оконных простенках, нарядные арочные окна первого этажа и двухъярусная часовая башенка, над которой развевался флаг ведомства путей сообщения. Сейчас, рядом с Ярославским и Казанским вокзалами, такой «минимализм» выглядит скучновато, но в середине XIX века этот первый в Москве вокзал казался чем-то совершенно необыкновенным.

Весь первый этаж вокзала представлял собой большой вестибюль, где располагались залы для пассажиров; второй этаж занимали служебные квартиры начальника дороги и главных специалистов. Современников поражали полы из дорогого паркета, облицованные мрамором шведские печи и даже редкостные по тем временам ватерклозеты, оборудованные каминами

Ленинградский вокзал

Этому старейшему из московских вокзалов в августе 2011-го исполнилось 160 лет. Строился вокзал с 1844 по 1849 год, но самый важный из пробных поездов подкатил к его перрону 18 августа 1851 года. Это был небывало роскошный царский поезд из девяти вагонов, которым следовал сам Николай I – прибывший в Москву на 25-летие своей коронации вместе с супругой, наследником престола и многочисленной свитой. Любопытно, что из соображений безопасности вдоль всего рельсового пути были расставлены десятки тысяч солдат, а перед особо длинными мостами император выходил из вагона и преодолевал мост пешком вслед за поездом. Впрочем, регулярное движение «всенародных» поездов началось чуть позже – 1 ноября 1851-го. Газеты восторгались: «В этот день произошло открытие для публики железной дороги, соединяющей две наши столицы – голову и сердце России». Так что какую из этих дат правильной считать днем рождения вокзала – дело вкуса. Как и вопрос, называть ли его Ленинградским, Петербургским, Николаевским или Октябрьским. Ведь все эти имена вокзал сменил за свою более чем полутора вековую историю!

Хотя начало всему этому было положено много раньше – 1 февраля 1842 года, когда Николай I подписал указ о строительстве двухпутной казенной железной дороги от Санкт-Петербурга до Москвы. Причем, как решил ценивший порядок Николай I, вокзалы в обеих столицах должны были быть абсолютно одинаковыми, и проектировал их любимец царя архитектор Константин Тон – создатель храма Христа Спасителя и Кремлевского дворца.

Основной проблемой в Москве оказался выбор места для строительства вокзала. От двух первых вариантов – на Трубной площади и у Тверской заставы – городское начальство отказалось по

причине «адского шума» поездов и угрозы пожаров из-за искр, вырвавшихся из паровозных труб. В итоге самым безопасным местом было признано пустующее Каланчёвское поле на тогдашней окраине Первопрестольной.

Здание Петербургского вокзала (как и его близнеца – Московского вокзала в Санкт-Петербурге) архитектор задумал в стиле неоренессанса, с некоторыми деталями древнерусского зодчества,

Паровоз Николаевской железной дороги, 1870 год



причем за счет башенки с часами вокзал напоминал ратуши западноевропейских городов. Облик здания определяли

1860-е годы



для пущей теплоты и удобства. А на случай визита императора были предусмотрены уж и вовсе роскошные царские покои – об этом распорядились генерал Крафт, разрабатывавший технический проект дороги, и граф Клейнмихель, главноуправляющий всех путей сообщения империи.

Двери с противоположной фасаду стороны здания выходили прямо на дебаркадер – крытый перрон длиной 107 и шириной 27 метров, с двумя рельсовыми путями и каменными платформами. Дебаркадер проектировал архитектор-академик Рудольф Желязевич, причем разработанная им вантовая конструкция крыши оказалась

Локомотивное депо и водокачальня при Московской станции Николаевской железной дороги. Внизу – начинаются остатки исчезающего Красного пруда. 1900 год



настолько удачной, что простояла более полувека – до 1903 года, когда и в Москве, и в Санкт-Петербурге ее заменили на более современную арочную.

В начале 1850-х обычный пассажирский поезд преодолевал расстояние от Петербурга до Москвы за 22 часа, и билеты стоили крайне недешево: в I классе – 19 рублей серебром, во II классе – 13 рублей, в III классе – 7 рублей. А за место в товарном вагоне или на открытой платформе совсем простой люд платил по 3 рубля. При этом поездка из Петербурга в Москву на рейсовом дилижансе занимала 4–4,5 суток и обходилась в 20 рублей серебром. Много это или мало? Скажу только, что в 1853 году средняя по Российской империи зарплата составляла 23 рубля 05 копеек серебром – на эту сумму тогда можно было купить 1152,5 кг картошки.

На перроне Николаевского вокзала – военный-санитарный поезд Красного Креста, снаряженный на средства императрицы Марии Федоровны. Над поездом – новая арочная конструкция крыши дебаркадера. 1904 год



В сентябре 1855 года, после смерти Николая I, Санкт-Петербург-Московскую железную дорогу высочайшим повелением Александра II переименовали в Николаевскую. То был знак уважения к императору, учредившему в России принципиально новый вид путей сообщения. Николаевскими стали и оба вокзала – в Москве и Петербурге. В феврале 1923 года Феликс Дзержинский переименовал Николаевскую дорогу в Октябрьскую, так же стали называться и вокзалы. А после того как Северную столицу в 1924-м переименовали в Ленинград, и вокзал приобрел нынешнее имя Ленинградский.

В 1934 году, во времена предвоенного расцвета СССР, вокзал основательно переоборудовали – были расширены билетные кассы, появились комната для транзитных пассажиров, справочное бюро, почтовое отделение, телеграф и сберкасса, а царские покои отвели под комнату матери и ребенка. В 1948–1950 годах заново отделали все внутренние помещения, а в 1970-х был реконструирован весь вокзал – и теперь о XIX веке нам напоминает лишь фасад, обращенный на Комсомольскую площадь.



Ярославский вокзал

В гордом одиночестве Николаевский вокзал простоял на Каланчёвском поле недолго. Уже в 1862 году рядом с ним появился вокзал Московско-Троицкой железной дороги – маленький и скромный в сравнении со своим царственным собратом. Ну так и сама дорога заметно уступала Николаевской – до 1870 года ее поезда ходили лишь до Троице-Сергиева Посада.

А существованием своим и вокзал, и дорога обязаны профессору Императорского Московского университета Фёдору Чижову. Увлеченный идеями железнодорожного строительства, в середине 1850-х он решил лично способствовать устройству путей сообщения между Москвой и Троице-Сергиевым Посадом. Планировалось строительство «образцово-показательной паровозной железной дороги» – исключительно на русские капиталы и силами русских инженеров и рабочих. Основными компаньонами Чижова стали Иван Мамонтов (отец знаменитого предпринимателя Саввы Мамонтова) и инженер-генерал-майор Андрей Дельвиг. При этом для начала работ требовалось разрешение от правительства – но государственные чиновники и даже компаньоны сомневались в коммерческой целесообразности всей затеи и особенно в том, что новая дорога соберет достаточно пассажиров. Выход из ситуации нашелся довольно

неожиданный. Профессор Чижов нанял компанию студентов, и они в течение двух месяцев круглосуточно переписывали всех следовавших по Ярославскому шоссе. Выяснилось, что этим путем «в разных



экипажах, от карет и дилижансов до телег, проезжает более 150 000 человек и перевозится до 4 миллионов пудов клади в год, и это не считая примерно 500 000 паломников в Троице-Сергиеву Лавру». Подключились к дискуссии и газеты, писавшие, что с постройкой дороги число паломников сильно возрастет, а в селениях вдоль дороги «разведутся огороды и скотные дворы, потому как доставка огородных овощей и масла будет стоить безделицу по сравнению с гужевой».

Так или иначе, в 1858 году было получено высочайшее разрешение, в мае 1859-го учреждено Общество Московско-Троицкой железной дороги, а весной 1860-го приступили к укладке рельсов от Сергиева Посада. Ежедневное движение поездов было торжественно открыто 18 августа 1862 года. Затем железнодорожную магистраль решили продлить до Ярославля – регулярное движение на этом направлении началось 18 февраля 1870 года. Дорога при этом была переименована в Московско-Ярославскую.

Что же касается самого вокзала, то возводил его петербургский архитектор Роман



Старое здание Ярославского вокзала



Кузьмин. Двухэтажное белое здание, законченное в 1862-м, получилось изящным и строгим – и благополучно простояло до начала XX века, когда в Российской империи повсю шло масштабное железнодорожное



строительство. К тому времени дорога от Ярославля дотянулась до Архангельска, к ней были присоединены другие дороги – грузопассажирский поток на северном направлении возрос многократно, и старый вокзал с ним уже явно не справлялся. В 1900 году дорога перешла в собственность казны, и была предпринята небольшая перепланировка вокзала с достройкой второго этажа – площадь здания выросла 490 м², но проблему это никоим образом не решило. Министерство путей сообщения коренную перестройку пассажирского зала поручило архитектору Льву Кекушеву – а затем для корректировки его проекта был приглашен Фёдор Шехтель, только что удостоенный звания академика архитектуры за русские павильоны на Международной выставке в Глазго 1901 года. Вместо корректировки получился проект совершенно нового вокзала – в чарующем стиле северно-русского модерна. Проект Шехтеля пришелся по вкусу всем, включая императора Николая II. Впрочем, кое-что в здании вокзала сохранилось и от проекта Кекушева. Это гигантские колонны-опоры из лабрадора – на них держится

часть второго этажа, когда-то нависавшая над перроном, а сейчас вписанная в зал ожидания.

Возведение нового вокзала, включающего в себя объемы старого здания, началось весной 1902 года. В первую очередь перестраивались корпус прибытия и боковые крылья, затем вестибюль. Шехтель широко применял новейшие строительные материалы – металлоконструкции и железобетон. При этом характерное для древнерусского зодчества объединение в одно целое разных по размерам строений позволило объем главного пассажирского зала соединить с вестибюлем и аванзалом, что обеспечивало свободный проход к платформам.

Облик здания получился нарядным, неповторимо-причудливым – и незабываемым. Формы здания плавны, обобщенны, перетекают друг в друга в динамической асимметрии и создают явственно ощущаемый былинно-эпический настрой. Высокая, как у древнерусских теремов, кровля с венчающим ее гребнем, широкий пояс-фриз из мерцающей зелено-коричневой глазурованной плитки, майоликовые вставки с сюжетами по «северным» рисункам Шехтеля, устремленная ввысь боковая левая башня, гигантская входная арка вестибюля с полукруглыми пилонами-башенками по бокам и килем-козырьком. А в глубокой нише фронтона под этим



козырьком располагались рельефные символы трех великих городов, которые связала Ярославская (Северная) железная дорога: герб Москвы – Георгий Победоносец, герб Ярославля – медведь с секирой, герб Архангельска – побеждающий дьявола архангел Михаил...

В интерьерах все было спроектировано в едином с архитектурой здания стиле русского модерна – светильники, скамьи, киоски, телефонные будки. Прекрасным дополнением к архитектуре Шехтеля стали живописные панно Константина Коровина на тему Русского Севера, украсившие фриз интерьера центрального зала.

Ярославский вокзал был закончен в 1904 году, хотя некоторые работы продолжались до 1907-го. Замысел архитектора воплотился полностью – но впереди вокзал ожидала долгая эпоха послереволюционных изменений...

Казанский вокзал

Интереснее всего сложилась судьба самого «молодого» из трех, Казанского вокзала. Как и Ярославский, этот вокзал, сперва называвшийся Рязанским, возводился дважды – если не считать непримечательного деревянного домика, выстроенного к пуску Коломенского участка, первого на тогда еще Московско-Рязанской железной дороге. Впрочем, после того как с 20 июля 1862 года до Коломны пошли первые поезда, выяснилось, что дорога принята в эксплуатацию с большими недоделками. Газеты язвительно сообщали, что «в устройстве дороги много несовершенств», даже в Москве «пассажиров снимали с лестниц вагонов, а дам – на руках», «ни на одной станции вокзалы еще не отстроены, платформы не готовы, и из вагонов приходится выпрыгивать». Впрочем, большинство недостатков было устранено уже осенью 1862-го.

Первое каменное здание Рязанского вокзала построил в 1862–1864 годах архитектор Матвей Левестам, причем его творение сразу же признали тесноватым, неудобным и крайне невыразительным с архитектурной точки зрения. Через три десятилетия, в 1893-м, когда железную дорогу дотянули до Казани и переименовали в Московско-Казанскую, стало ясно, что пропускная способность вокзала слишком мала. Правление дороги рассмотрело несколько проектов нового здания вокзала, также переименованного в Казанский, но ввиду явных недостатков все они были отвергнуты. В 1907 году рассматривался еще один проект – на сей раз его не утвердило Министерство путей сообщения. К этому времени возможностей вокзала не хватало уже катастрофически – и в 1910-м правление Общества Московско-Казанской железной дороги твердо решило заменить старый вокзал новым, небывалых масштабов. Причем основной план

Рязанский вокзал, 1891 год. Через четверть века на его месте встанет громада современного Казанского вокзала. А пока Каланчёвская площадь совершенно пустынна...



переустройства был разработан Техническим отделом дороги – предполагалось, что архитекторы сосредоточатся на проектировании фасадов и интерьеров вокзала. Был объявлен конкурс, 20 октября 1911 года свои проекты представили основные претенденты – академики Фёдор Шехтель и Алексей Щусев, а также архитектор-художник Е. Фелейзен, и уже 29 октября правление дороги выбрало проект Алексея Щусева. На симпатии правления повлияло то, что Щусев решительно

Здесь заказчик и архитектор пришли к полному взаимопониманию. Щусев полностью отказался от архитектурной композиции старого вокзала Левестам – он хотел, чтобы новое огромное сооружение в романтическом неорусском стиле отражало характер старой Москвы, объединяло традиции русского средневекового зодчества и мотивы искусства Востока. В его проекте вокзал был решен в смелых и неожиданных для России железобетонных конструкциях, а броский, фактурный и сочный белокаменный декор на краснокирпичных стенах роднил его с нарышкинским барокко Москвы конца XVII века. Использовались также элементы астраханского, нижегородского и рязанского зодчества. Вытянутые в линию разнобъемные корпуса с отдельными островерхими кровлями зрительно объединяла многоярусная угловая башня над широким основанием в виде арочного проезда. Башня эта явственно отсылала к архитектурному символу Казанского кремля – башне Сююмбике, но была по-московски более основательной и солидной. Еще одну, промежуточную башню украшали большие оригинальные часы, знаки Зодиака для циферблата которых рисовал сам Щусев.

Вокзал задумывался как явление не только в архитектуре, но и во всей художественной жизни России, воплощая модную в те времена идею вольного синтеза разных искусств. А поскольку заказчик выделил на возведение и полное оборудование вокзала неимоверные по тем временам деньги – 7 млн золотых «никлаевских» рублей (более 7 млрд в пересчете на современные), Щусев смог привлечь к работе над проектом лучших инженеров, архитекторов и художников.

Летом 1912 года построили временный деревянный вокзал, а зимой 1913-го снесли старое каменное здание – и строительство

началось. «Московские ведомости» восхищенно писали: «Новый Казанский вокзал будет грандиозным сооружением. Общий объем всего помещения составит 60 000 куб. сажен (более 128 000 м³). Центральный вход, ведущий с площади в вестибюль, будет увенчан башней княжны Сююмбике в Казани с гербами Казанского царства. Обширный вестибюль будет отделан с роскошью, стены украсят панно работы Н.К. Рериха, изображающие битву с татарами при Керженце и покорение Казани. Пол в вестибюле – из черного и красного порфира. Расположенный рядом с перронным залом зал ожидающих – восьмигранной формы, со звездчатым сводчатым куполом, просветы которого будут расписаны в восточном вкусе. Из вестибюля и перронного зала выходы ведут в громадный зал-ресторан. Он будет обставлен в стиле Петровской эпохи. Стены затянуты зелеными с розовым гобеленами. Деревянный резной плафон будет изображать в аллегорическом виде города и народности тех губерний, с которыми соприкасается линия Московско-Казанской железной дороги. Центральную часть вокзала займут шесть крытых платформ длиной по 80 сажен (170 метров), с 12 подъездными к ним путями».

В оформлении интерьеров помимо Рериха должны были участвовать такие знаменитости, как Александр Бенуа, Евгений Лансере, Борис Кустодиев, Зинаида Серебрякова и Мстислав Добужинский. Бенуа выполнил эскизы скульптурного оформления потолка ресторана, общий эскиз его росписи и эскизы панно «Триумф Азии» и «Триумф Европы», а центральное панно «Россия соединяет народы Европы и Азии» должен был выполнить Лансере.

Все планы разрушила начавшаяся в августе 1914 года Первая мировая война. Сначала она привела даже к некоторому подъему в экономике, но уже через год обнаружилось, что Российская империя сползает к полному краху. Рушилась вся

Временное здание Казанского вокзала, 1915 год



развернул вокзал главным фасадом на Каланчёвскую площадь (вокзал Левестам фасадом выходил на узкий Рязанский проезд), а чтобы компенсировать разные уровни рельефа площади, в самом низком месте разместил угловую башню, сделав ее архитектурной доминантой вокзала.

При этом у председателя правления Николая фон Мекка, представителя семейства российских железнодорожных королей, был свой взгляд на будущее вокзала как общественного здания совершенно особенного типа. Конечно, Казанскому предстояло стать центром всего архитектурного ансамбля Каланчёвской площади – но помимо этого вокзал должен был подчеркивать единство России и Азии, символизировать важнейшую роль этого железнодорожного направления.

Недостроенный дебаркадер, 1917 год



финансово-экономическая система страны, в 1915 году кризис начал сказываться и на железнодорожном транспорте. Несмотря на все усилия Щусева, строительство Казанского вокзала приостановилось, и стало понятно, что к 1 ноября 1916-го, как планировалось, здание закончить



На заработки в Москву, 1930-е годы

невозможно. Все более призрачной становилась надежда реализовать проект в полном объеме – с богатейшим внутренним убранством и тройным дебаркадером. Именно дебаркадер был самой экстравагантной архитектурной идеей вокзала – три остекленных цилиндрических свода опирались на гигантские параболические арки из железобетона. Его спроектировал для Щусева известный инженер и архитектор Владимир Шухов. К сожалению, эту поистине новаторскую часть проекта так и не удалось воплотить в жизнь – хотя еще более

вокзал было решено сдать в эксплуатацию к второй годовщине революции – пусть даже в сильно упрощенном варианте и с недостроенной центральной башней. А летом 1922-го открыли и пассажирские залы. Основной этап строительства удалось завершить к 1926 году (тогда же заработали и восхитительные часы на малой башне), а отделка была закончена только к 1940–1941 годам.

Правда, из-за экономических и организационных неурядиц 1917-го и всей послереволюционной эпохи изначальный проект Казанского вокзала так и не был осуществлен во всем его великолепии. Не нашла воплощения грандиозная для своего времени идея тройного дебаркадера с прозрачными сводами, очень сильно сократили и упростили художественно-декоративное убранство вокзала. Величие этого замысла осталось лишь в чертежах, рисунках и гравюрах талантливых архитекторов.



грандиозный стеклянно-металлический дебаркадер Шухова был построен непосредственно перед революциями на Брянском (Киевском) вокзале...

Тем не менее зимой 1916–1917 годов здание было возведено под крышу, а центральную башню оставалось завершить шпилем. Но весной и осенью 1917-го на страну обрушились две революции, преломившие всю реальность российского государства – вместе с судьбами и путями заказчиков и творцов Казанского вокзала. К сентябрю 1918 года все железные дороги бывшей империи, в том числе Московско-Казанская, были национализированы, и завершение Казанского вокзала оказалось под вопросом.

И все-таки осенью 1919-го, после того как электрифицировали главный корпус,

В дальнейшем вокзал постоянно развивался и обновлялся – в 1950-х был построен подземный зал для пригородных пассажиров с выходом в метро, в 70-е годы увеличена пропускная способность вокзала, а в 1990-м появились новые залы ожидания и переходы от поездов на Комсомольскую площадь и к метро. Над платформами появилось современное остекленное перекрытие площадью 17 000 м². Завершилась реконструкция в 1997-м, к 850-летию Москвы, когда в Рязанском проезде и на Новорязанской улице выросли новые корпуса, сохранившие оригинальный щусевский стиль.

Любопытно, что вклад Щусева в реконструкцию Каланчёвской площади мог и не ограничиться Казанским вокзалом. В 1918 году он вместе с коллективом зодчих



Щусевский путепровод над Комсомольской площадью, конец 1930-х

разработал поистине революционный план тотальной реконструкции площади трех вокзалов. Первым этапом должен был стать снос всех построек за исключением Казанского вокзала, из-за чего размеры Каланчёвской площади увеличились бы неимоверно. Затем Ярославский с Николаевским вокзалы объединялись циклопических размеров дебаркадером – чтобы стать всего лишь ординарными станциями Московской окружной железной дороги. Но сразу после революции у новой власти не хватило силенок на столь масштабное переустройство – ну а потом весь проект потихоньку забылся сам собой, оставшись в архивах памятником необузданности архитектурно-железнодорожной фантазии...

Уже к 1910-м годам, когда началась работа над проектом нового Казанского вокзала, Каланчёвская площадь превратилась в важнейший транспортный узел Москвы. Железнодорожный транспорт с конца XIX века стал играть все более важную роль в стремительно растущей экономике Российской империи – и Москва активно прирастала вокзалами. К концу 1890-х были возведены Павелецкий, Курско-Нижегородский и Савеловский вокзалы, в 1902 году – Виндавский (Рижский) вокзал, в 1909-м – построен Брестский (Белорусский) вокзал. Начинаясь строительство Брянского (Киевского) вокзала (1912–1916). И это не говоря уже о Николаевском, Ярославском и Казанском... Железнодорожные узлы становились своеобразными «окраинными центрами» растущей Москвы, концентрируя вокруг себя районы нового жилого строительства. И каждый вокзал претендовал на особую роль, демонстрировал творческую индивидуальность своего создателя-архитектора. ■