

Каланчевский
путепровод в Москве.
Архитектор
Алексей Щусев

Kalanchevsky
overpass in Moscow.
Architect
Alexey Schusev

Марианна Евстратова
Сергей Колузаков

Marianna Evstratova
Sergei Koluzakov



Издательская программа
правительства Москвы

Выпуск издания осуществлен при финансовой
поддержке Департамента средств массовой
информации и рекламы города Москвы



Авторы текстов и концепции издания:

Марианна Евстратова,
Сергей Колузаков

Составители раздела

«Архивные материалы»:

Марианна Евстратова,
Сергей Колузаков

Дизайн, верстка, цветокоррекция:

Анастасия Агеева

Подготовка к печати (препресс):

Николай Самсонов

Редактор:

Екатерина Нагорнюк

Корректор:

Екатерина Нагорнюк

Авторы выражают благодарность

за предоставленные сведения и материалы:

Алексею и Инне Щусевым,
Наталии Яновской,
Наталии Душкиной (МАРХИ, Москва),
Ирине Шумановой (ГТГ, Москва),
Екатерине Савиновой (НИМРАХ, Санкт-Петербург),
Антону Белову (Музей «Гараж», Москва),
Юлии Старостенко,
Юрию Дубровскому (МАРХИ, Москва)

© Государственный научно-исследовательский музей архитектуры
имени А. В. Щусева (Москва), иллюстрации, 2020

© Научно-исследовательский музей Российской академии художеств
(Санкт-Петербург), иллюстрация, 2020

© Государственная Третьяковская галерея (Москва), иллюстрации, 2020

© Российский государственный исторический архив (Санкт-Петербург),
иллюстрации, 2020

© Частное собрание, иллюстрации, 2020

© Щусев А. М., Щусева И. Г., иллюстрации, 2020

© Колузаков С. В., иллюстрации, 2020

© Евстратова М. В., Колузаков С. В., текст, 2020

© ИП Н. А. Самсонов, дизайн, верстка, 2020

© ООО «Кучково поле Музеон», оригинал-макет, издание. 2020

Содержание

006	От авторов
008	Введение
010	I. Неоклассицизм в творчестве Алексея Щусева
026	II. Каланчевский путепровод и Казанский вокзал. Первые эскизы Щусева. 1912
042	III. Вариант проекта путепровода, утвержденный Императорской Академией художеств. 1912–1913
060	IV. Поворот в сторону Палладио. 1913–1914
090	V. Рабочий проект путепровода и его строительство. 1915–1916
106	VI. Каланчевский путепровод после Октябрьской революции. 1917–1950-е
	<i>Приложение</i>
128	Архивные материалы

На фронтиспise:
А. В. Щусев в мастерской проектирования
Казанского вокзала
1914
Фотография П. К. Остроумова
Архив наследников А. В. Щусева

С. 8
Вид на секцию из трех арок
Каланчевского путепровода
со стороны Казанского вокзала
2019
Фотография С. В. Колузакова

Идея написания этой книги возникла в связи с предполагаемой в 2020 году реконструкцией Каланчевского путепровода, уникального произведения крупнейшего архитектора первой половины XX века Алексея Викторовича Щусева (1873–1949). Ко времени Октябрьской революции 1917 года он возвел десятки сооружений, разбросанных по всей территории Российской империи, а его постоянный выставочный павильон в Венеции и православное подворье в Бари стали яркими явлениями русского искусства и культуры за рубежом. Однако в Москве, куда Щусев переехал из Петербурга в 1912 году, по его проектам в дореволюционный период были построены лишь Преображенский храм на Братском кладбище (разрушен в конце 1940-х годов), Марфо-Мариинская обитель и комплекс сооружений Казанского вокзала. Каланчевский путепровод создавался как часть единого ансамбля с Казанским вокзалом, объектом культурного наследия федерального значения.

К сожалению, несмотря на это, путепровод до сих пор не находится под государственной охраной. Преобразование двухпутной Алексеевской железнодорожной линии, частью которой он является, в Московские центральные диаметры (МЦД) на четыре пути грозит ему значительными утратами. Запланированное использование типовых арочных ферм, безусловно упрощающих инженерные решения и удешевляющих строительство, ведет к тому, что отдельные фрагменты авторского произведения Щусева будут перемещаться и искажаться, подстраиваясь под размеры этих ферм. Часть важных деталей будет ликвидирована. Хотя для реконструкции дореволюционного объекта в историческом центре Москвы, связанного с именем столь выдающегося зодчего, должны были бы применяться не типовые, а индивидуальные (!) инженерные решения, позволяющие максимально сохранить подлинный облик постройки, без утрат просуществовавшей до настоящего момента. Исследователи творчества Щусева и московские градозащитники путем открытых публикаций и переговоров сделали все возможное, чтобы донести эту мысль до проектировщиков¹.

Парадоксально, что перестройка путепровода в итоге рассматривается авторами современной реконструкции как возвращение к первоначальному замыслу Щусева. Такая позиция не соответствует истине. Во-первых,

ранний вариант путепровода (с арочными фермами) имел иную архитектуру подпорной стены. В современной же реконструкции комбинируется рисунок каменной облицовки окончательного проекта Щусева с типовыми фермами, размеры и характер которых совершенно отличаются от предложенных им на первоначальном этапе. Во-вторых, тот вариант путепровода соответствовал другому решению фасадов Казанского вокзала — объекты создавались одновременно, как единый ансамбль. Следуя такой логике, Казанский вокзал также должен быть перестроен по ранним чертежам?

Первоначальные эскизы художников и архитекторов интересны как фиксация определенных этапов творческих замыслов, а не как повод для «исправления» их произведений. Несмотря на то, что Каланчевский путепровод сегодня не имеет статуса памятника архитектуры, его перестройка станет утратой частицы исторического и культурного наследия России, приведет к разрушению гармонии и композиционной целостности ансамбля вокзала, а также всей Комсомольской площади. Это вызывает особенные сожаления в преддверии 150-летия со дня рождения его создателя, Алексея Викторовича Щусева.

Авторы книги поставили перед собой задачи — объективно, с опорой на архивные источники, рассказать о непростой истории проектирования Каланчевского путепровода, зафиксировать подлинный облик к моменту реконструкции 2020 года, а также показать его значение в творчестве Щусева.

¹ *Егоров Ю. А.* Московская центральная стройка // Архнадзор. [Электронный ресурс]: офиц. сайт. М., 2019. URL: <http://www.archnadzor.ru/2019/07/22/moskovskaya-tsentrlnaya-stroyka/> (дата обращения: 22.07.2019); *Колузиков С. В.* Каланчевский путепровод Щусева. Неоклассическое обрамление Комсомольской площади // Архнадзор. [Электронный ресурс]: офиц. сайт. М., 2019. URL: <http://www.archnadzor.ru/2019/07/24/kalanchevskiy-puteprovod-shhuseva-neoklassicheskoe-obramlenie-komsomolskoy-ploshhadi/> (дата обращения: 24.07.2019).

Путепровод — мост на пересечении сухопутных дорог, который обеспечивает движение по ним в разных уровнях¹. Существующий ныне Каланчевский путепровод спроектирован российскими инженерами железнодорожного транспорта в 1908–1909 годах, а архитектурное решение его подпорной стены со стороны Комсомольской площади составлено академиком А. В. Щусевым в 1912–1916 годах.

В 1910-е годы значение слова «путепровод» приравнивалось к термину «виадук» — именно так Щусев нередко называл свое сооружение, так оно иногда упоминается в архивных документах и прессе того времени. В частности, в «Энциклопедическом словаре» Ф. А. Брокгауза и И. А. Ефрона указано: «Виадуки или путепроводы (франц. Viaduc, нем. Viaduct, англ. Viaduct). ...Значительных размеров мосты, устраиваемые через овраги или сухие долины или вообще там, где требуется провести шоссейную или железную дорогу выше поверхности земли. Постройка виадуков составляет очень важный отдел инженерного искусства, в особенности в странах с большими неровностями земной поверхности»². Размежевание терминов произошло в советское время: путепроводы устраиваются через дороги, а виадуки — через иные безводные препятствия³. Из-за того, что рассматриваемое нами инженерное сооружение на Комсомольской площади сочетает в себе три моста над автомобильными проездами с участками земляной насыпи между ними, то в разное время именовали его и как единый Каланчевский путепровод (или виадук), и как три путепровода (по названию улицы и переулков, переходящих в проезды) — Домниковский, Орликов, Южный. Мы будем придерживаться первого названия не только во избежание возможной путаницы, но и потому, что на всех этапах инженерного и архитектурного проектирования сооружение создавалось как единый, цельный организм. Земляные насыпи между проездами, спрятанные за гранитной облицовкой, Щусев считал несущественными и несколько раз предлагал вместо них устроить подсобные помещения для вокзальных нужд.

Строительство путепровода стало важной вехой в истории формирования красивейшей площади Москвы — Комсомольской, одной из немногих, сохранивших ансамблевую застройку. Проектная графика к Каланчевскому путепроводу — образцовому инженерному транспортному сооружению — находится в крупнейших российских музеях: Государственном музее архитектуры имени А. В. Щусева, Государственной Третьяковской галерее, Музее Академии художеств в Санкт-Петербурге. Колоссальное количество эскизов, позволяющих подробно проследить развитие авторского замысла, хранится в архиве наследников А. В. Щусева. Большинство из них представлено в этом издании впервые.

1 См.: Прохоров А. М. Большой энциклопедический словарь. М., 1993. С. 1084.

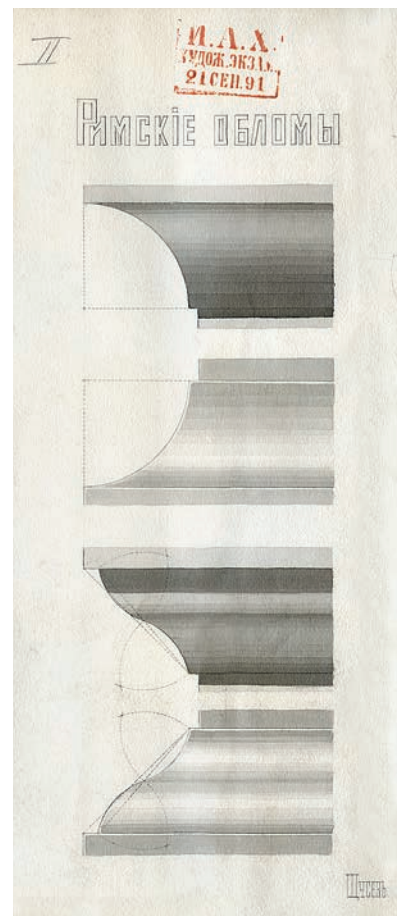
2 Виадуки или путепроводы // Энциклопедический словарь / Ф. А. Брокгауз, И. А. Ефрон. СПб., 1892. Т. 6а. С. 610, 611.

3 См.: Щусев П. В. Мосты и их архитектура. М., 1952; Надежин Б. М. Мосты и путепроводы в городах. Архитектурно-планировочные особенности. М., 1964.



I. Неоклассицизм в творчестве Алексея Щусева

< 010
011 >



1

1 А. В. Щусев
Римские обломы. Учебная работа
1891
Бумага, тушь
Архив наследников А. В. Щусева
Публикуется впервые

2 А. В. Щусев
Фрагмент архитектурного
сооружения. Учебная работа
1893
Бумага, тушь
Архив наследников А. В. Щусева
Публикуется впервые

Алексей Викторович Щусев родился в 1873 году в Кишиневе в обедневшей дворянской семье. Его творческие способности и страсть к рисованию проявились довольно рано. Решив связать свою судьбу с архитектурой, в 1891 году он поступил в Императорскую Академию художеств (ИАХ), которую блестяще окончил с правом на пенсионерскую поездку. Обучение в академии, построенное на копировании образцов и работе «в стилях», отчасти сформировало взгляды Щусева на процесс проектирования. Его студенческие проекты содержат в себе мотивы готики, ренессанса, барокко, ампира... Щусев, будучи превосходным рисовальщиком, свободно обращался со стилями и получал высокие оценки педагогов. Однако стиль понимался в то время фактически как декор, внешнее оформление, «надетое» на современные планировки и конструкции. Детали подбирались практикующими архитекторами преимущественно из книг, таблиц и увражей. Иногда в решении одного сооружения сосуществовали совершенно разные стилистические характеристики, а детали, их место и назначение, трактовались весьма свободно. Это было время историзма (или эклектики, как это явление называет ряд исследователей) — свободной работы со стилями прошлого, «архитектура выбора».

В первые годы после окончания академии, проживая и работая в Петербурге, Алексей Щусев продолжил проектирование в историзме, а также начал осваивать возможности модерна. Под влиянием своих учителей (Г. И. Котова, Н. П. Кондакова) и товарищей (Н. К. Рериха, И. Э. Грабаря, П. И. Нерадовского) он увлекся натурным изучением памятников архитектуры и декоративно-прикладного искусства. Впоследствии работа с архитектурными стилями всегда была связана у него с серьезным исследованием их лучших образцов. Для этой цели зодчий предпринимал поездки за границу (Турция, Италия, Франция, Англия), а также многочисленные экспедиции по России, где много зарисовывал, обмерял и фотографировал. Именно изучение памятников сформировало глубокое понимание Щусевым архитектурных стилей, поставило его в ряд выдающихся зодчих первой половины XX века.

Причисление в 1901 году к Святейшему синоду на должность внештатного архитектора во многом определило путь Щусева в храмовое зодчество. Безусловно, дореволюционный период его творчества ассоциируется в первую очередь с работами в неорусском стиле — национально романтическом течении в русской архитектуре периода модерна. В 1900-е годы сложились творческий метод и узнаваемые черты работ Щусева: живописная асимметричность фасадных композиций, выразительный контраст больших чистых поверхностей стен и тонко прорисованных деталей, особенное отношение к синтезу искусств. Им построены такие



2

1 РГИА. Ф. 789. Оп. 1. Д. 128. Л. 108; Ф. 797. Оп. 71. Д. 1446. Л. 27.

2 Подробнее см.: *Круглов В. Ф.* Русский неоклассицизм // Неоклассицизм в России: альманах Русского музея. СПб., 2008. Вып. 212. С. 16, 17.

3 *Кириченко Е. И.* Русская архитектура 1830–1910-х годов. М., 1978. С. 356, 357. Кириченко рассматривает неоклассицизм в совокупности с другими неотечениями того периода (необарокко, неоренессанс) в качестве единого явления — ретроспективизма.

шедевры, как Троицкий собор в Почаеве (1904–1912) и Покровский храм Марфо-Мариинской обители в Москве (1907–1911), выполнены варианты проекта храма-памятника на Куликовом поле (1902, 1904, 1908). Особое место в биографии архитектора заняло восстановление из руин храма Святого Василия в Овруче (1904–1911), ставшее определенной вехой и в российской реставрации. В 1910 году Щусев «во внимание к известности на художественном поприще»¹ удостоен звания академика.

В это время Щусев постепенно начал проявлять интерес к новому направлению в архитектуре — неоклассицизму, возникавшему в череде ретроспективных поисков художников и зодчих Северной столицы, близких к художественному объединению «Мир искусства». Почву для самоидентификации стиля подготовили публикации одноименного журнала, посвященные старому Петербургу, а также зарубежным живописцам прошлого и настоящего, переосмысливавшим в своем творчестве классическую традицию. Художники объединения Е. Е. Лансере, М. В. Добужинский, А. Н. Бенуа первые экспериментировали со стилем в книжной графике и театральных декорациях².

В архитектуре неоклассицисты отрицали принципы работы с классическими формами периода историзма XIX столетия, считая их чрезмерно эклектичными, и пытались возродить и переосмыслить русский классицизм времени Александра I, а также обращались к творчеству мастеров итальянского ренессанса, в частности к Андреа Палладио. Неоклассицизм не приравнивался ими к модерну, хотя вырос из образности его языка и в ряде произведений действительно ощутил его влияние. Исследователи этого направления верно указывают на некоторые особенности стиля: «Особенность ретроспективизма не только в сознательной ориентации на прошлое, но в сознательном стремлении к реконструкции формальной системы стилей прошлого, то есть к целостности... Ретроспективизм ни в коем случае нельзя отождествлять с эклектизмом. Но он тяготеет не к органической целостности модерна, а к целостности, отличающей изначально двойственные архитектурные стили нового времени, стремясь к реконструкции классицизма и ренессанса во всех временных особенностях, вплоть до системы плана. И хотя последнее удастся с большим трудом и в очень немногих постройках, формообразующее отношение, чистота стиля и композиционной системы выдерживаются неукоснительно»³. Наибольший вклад в развитие стиля в архитектуре внесли И. В. Жолтовский, И. А. Фомин, В. А. Щуко, А. О. Таманян, М. С. Лялевич. В 1910-е годы неоклассицизм вошел в моду, и дань ему в своем творчестве отдавали также и московские мастера историзма и модерна — Р. И. Клейн, И. И. Рерберг, Ф. О. Шехтель, И. А. Иванов-Шиц, А. В. Кузнецов, И. С. Кузнецов, В. И. Ерамишанцев, В. В. Шервуд, Б. М. Великовский и другие. Однако московский неоклассицизм со всей его самобытностью, за редкими исключениями

3 А. В. Щусев
Проект ворот в парк. Фасад.
Учебная работа
1894
Бумага, графитный карандаш, тушь
Архив наследников А. В. Щусева
Публикуется впервые

4 А. В. Щусев
Проект читальни. Фасад.
Учебная работа
1896
Бумага, графитный карандаш,
акварель
Архив наследников А. В. Щусева
Публикуется впервые

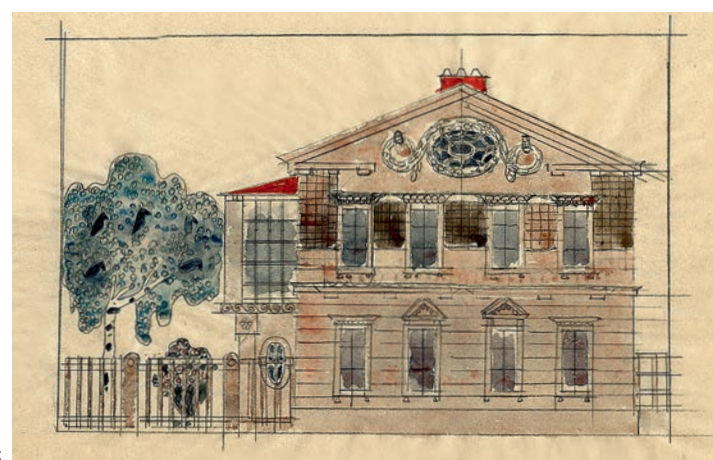
5 А. В. Щусев
Проект жилого дома
в Царском Селе. Фасад
1907 (?)
Калька, графитный карандаш,
акварель
Архив наследников А. В. Щусева
Публикуется впервые



3



4



5

ями, лишен той чистоты решения и глубины понимания темы, которые можно увидеть у зодчих Северной столицы.

Несмотря на то, что Щусев не стоял у истоков неоклассицизма, он очень быстро постиг его законы и сумел создать проекты, не уступающие по выразительности работам петербургских коллег⁴. Он был мастером, способным одинаково виртуозно творить в самых разных стилях. В своих воспоминаниях ученик Алексея Викторовича, а впоследствии крупнейший советский зодчий Д. Н. Чечулин очень емко и точно охарактеризовал Щусева как «архитектора-универсалиста»⁵.

Первыми проектами Щусева, в которых он обратился к переосмыслению классических форм, стали жилой дом на Песчаной улице в Царском Селе (1907?) и Художественный павильон для Фабрично-заводской, художественно-промышленной и сельскохозяйственной выставки в Одессе (1910)⁶. Однако в них ощущается и сильное влияние западноевропейского модерна, отразившееся в трактовке деталей и орнаментике.

Стилистически более чистые, зрелые неоклассические проекты Щусева относятся к 1910-м годам. Над ними всеми Щусев работал параллельно с Каланчевским путепроводом. Их рассмотрение позволяет проследить круг памятников классической архитектуры, которыми вдохновлялся мастер, увидеть, как менялись его предпочтения и подход к проектированию.

Первой из таких работ стал иконостас для Троицкого собора в Сумах (1911–1916)⁷, заказанный крупным промышленником и сахарозаводчиком Павлом Ивановичем Харитоненко. Собор был построен в 1901–1905 годах архитектором Г. А. Шольцем в классических и частично барочных формах стиля историзм. Щусеву же было необходимо органично вписать иконостас в уже возведенное сооружение, что представляло главную сложность. В качестве образца заказчиком был указан иконостас церкви Влахернской Богоматери в Кузьминках. Вероятно, в то время

4 См.: Колузаков С. В. Неоклассицизм в храмовом зодчестве А. В. Щусева // Наука, образование и экспериментальное проектирование. Труды Московского архитектурного института. М., 2016. С. 335–338.

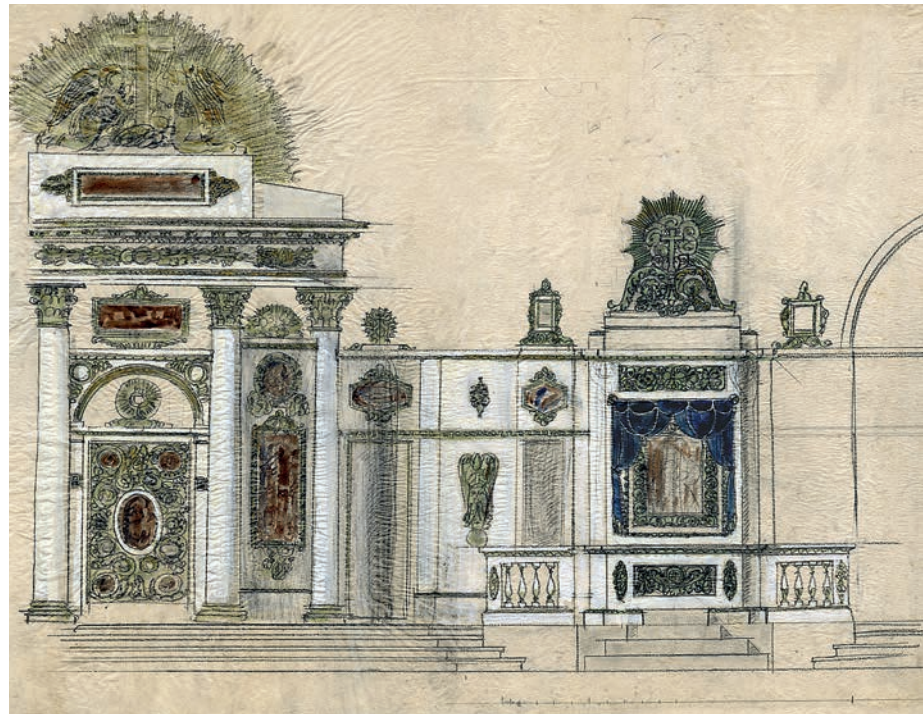
5 См.: Чечулин Д. Н. Жизнь и зодчество. М., 1978. С. 37.

6 Подробнее о Художественном павильоне в Одессе см.: Евстратова М. В., Колузаков С. В. Русский павильон в Венеции. А. В. Щусев. М., 2014. С. 31–37.

7 Подробнее об иконостасе Троицкого собора в Сумах см.: Колузаков С. В. Творческий союз М. В. Нестерова и А. В. Щусева. Разногласия и компромиссы // Михаил Нестеров. В поисках своей России: альбом. М., 2013. С. 231–244; Он же. Творческий союз М. В. Нестерова и А. В. Щусева. Неизвестные работы // Третьяковская галерея. 2013. № 1 (38). С. 62–77.



6



7



8



9

6 А. В. Щусев
Проект иконостаса Троицкого собора в Сумах. Фасад 1911
Бумага, графитный карандаш, гуашь, бронзовая краска
Архив наследников А. В. Щусева

7 А. В. Щусев
Проект иконостаса Троицкого собора в Сумах. Фасад 1913
Калька, графитный карандаш, акварель, бронзовая краска
Архив наследников А. В. Щусева
Публикуется впервые

8 А. В. Щусев
Эскиз часовни-памятника в честь 300-летия Дома Романовых в Свяжске. Разрез с показом иконостаса 1913
Калька, уголь, акварель, бронзовая краска
Архив наследников А. В. Щусева
Публикуется впервые

9 А. В. Щусев
Эскиз часовни-памятника в честь 300-летия Дома Романовых в Свяжске. Перспектива 1913
Калька, уголь, акварель, бронзовая краска
Архив наследников А. В. Щусева
Публикуется впервые

предполагалось, что он, обновленный в середине XIX века по проекту М. Д. Быковского, восходит по своей композиции к предшествующему ампириному иконостасу Д. И. Жилярди. Проект Шольца обрекал Щусева на «компактное» решение алтарной преграды: близко поставленные, несущие купол столпы сильно стесняли иконостас. В процессе проектирования Щусев постепенно отошел от заданного образца. Одной причиной этого стало увеличение количества икон, предложенных исполнить М. В. Нестерову, что, безусловно, повлекло за собой расширение поля иконостаса. Другой причиной можно назвать дальнейшее изучение Щусевым памятников московского и петербургского классицизма. Сохранились его фотографии и зарисовки ряда московских иконостасов первой половины XIX века: церкви иконы Божией Матери «Всех скорбящих Радость» на Большой Ордынке архитектора О. И. Бове, Троицкой церкви Шереметевской больницы, церкви Святого Мартина Исповедника и другие. В итоге Щусев остановился на сложном, ломаном плане алтарной преграды. В центре располагалась полукруглая ротонда с колоннами коринфского ордера, ее завершала скульптурная композиция из коленопреклоненных ангелов у Креста Господня. На основе изучения памятников Щусев создал свою уникальную композицию, строго выдержанную в духе александровского классицизма. К сожалению, иконостас не сохранился до нашего времени.

В 1912 году Щусеву поручили архитектурное оформление Романовского моста через Волгу близ города Свяжска, строительство которого позволило установить сообщение Казани с Москвой. К 1913 году — году празднования 300-летия царствования Дома Романовых — были приурочены завершение моста и закладка часовни-памятника у подъезда к нему на высоком берегу, так называемых Вязовых горах.

Квадратная в плане часовня поставлена на высокий цоколь и имеет ступенчатый силуэт. Нижний ярус обрамлен дорической колоннадой, средний представляет собой глухой кубический объем с полукру-



10

10 А. В. Щусев
Эскиз часовни-памятника в честь 300-летия Дома Романовых и архитектурного оформления Романовского моста в Свяжске
Бумага, графитный карандаш, цветные карандаши
Архив наследников А. В. Щусева
Публикуется впервые

глыми окнами, верхний цилиндрический ярус решен в том же ордере, но в миниатюрных пропорциях и увенчан шпилем с крестом. В целом композиция часовни близка к колокольне Андреевского собора архитектора В. П. Стасова в усадьбе Грузино в Новгородской области. Щусев мог видеть ее во время поездок с целью изучения архитектуры Новгорода и Пскова или же мог быть знаком с ней по публикации в «Истории русского искусства» И. Э. Грабаря⁸. Можно заметить и некоторые отсылки в архитектуре этой часовни к зданию Адмиралтейства А. Д. Захарова в Петербурге. Причиной выбора стиля, вероятно, стала градостроительная ситуация: маленькое сооружение было бы совершенно незаметным рядом с мостом-гигантом протяженностью более километра, который при этом располагался в довольно пустынной местности. А. В. Щусев определил высоту часовни в 32 метра, что вполне сопоставимо с высотой его больших храмов, и обратился к неоклассицизму, позволявшему достигнуть необходимых габаритов при минимальном внутреннем пространстве. Что касается интерьера, то в варианте 1913 года в нем планировались монументальный иконостас-ротонда и роспись сводов и парусов. В годы Первой мировой войны зодчий значительно упростил проект, отказался от роскоши убранства⁹. Из-за прекращения финансирования в 1916–1917 годах строительство было приостановлено (удалось возвести в кирпиче лишь нижний ярус с колоннадой) и уже не возобновлялось. Подлинный остов часовни сохранился до наших дней¹⁰.

8 Грабарь И. Э. История русского искусства. М., 1909. Т. 3. С. 530.

9 Вариант фасада часовни 1915 года опубликован в Ежегоднике Общества архитекторов-художников. См.: Ежегодник Общества архитекторов-художников. 1915. № 10. С. 160.

10 В 2007–2012 годах часовня была достроена с ориентацией на опубликованный в 1915 году проект Щусева. Однако грубость исполнения деталей и многочисленные отступления от авторского замысла не позволяют признать реконструкцию удачной.

V. Рабочий проект путепровода и его строительство. 1915–1916

< 090
091 >

1 Строительство Казанского вокзала.
Вид со стороны Каланчевской
площади
1916–1917
Фотография
Архив наследников А. В. Щусева

Вскоре после официальной закладки Казанского вокзала, 19 июля (1 августа по новому стилю) 1914 года, Российская империя вступила в Первую мировую войну. Строительство вокзала замедлилось. Часть сотрудников и рабочих были призваны на фронт. Изменилась экономическая ситуация, и правление Московско-Казанской железной дороги попросило Щусева сократить стоимость отделки вокзала. Работая над правкой декора (как говорил сам Щусев, «урисовкой»), архитектор стремился сохранить его качество и выразительность. Тогда же он ввел в проект корпусов вокзала облицовку цоколей серым гранитом. Этот же материал был частично использован в интерьерах и архитектуре подземных переходов. Таким образом камень должен был еще крепче связать вокзал с путепроводом в единый архитектурный ансамбль. Тема арки — один из главных архитектурных мотивов Каланчевской площади — также присутствовала в решении нижнего яруса Казанского вокзала. Непосредственно на площадь раскрываются арки главной башни (вестибюля 1–2-го классов), башни-вестибюля 3-го класса, багажного зала. Со стороны путепровода на Рязанский проезд выходят арочные завершения оконных проемов зала ожидания 1–2-го классов, ресторана; планировалось создание ажурной аркады башни прибытия и Царского павильона.

В апреле 1915 года Щусев завершил рабочий проект (строительные чертежи) подпорной стены путепровода, без каких-либо отступлений от своего последнего неопалладианского варианта, и приступил к изготовлению шаблонов (чертежей в натуральный размер) отдельных деталей. Тогда же началось строительство отрезка между Южным проездом и Каланчевской улицей. Работы вела, вероятно, Первая московская строительная артель¹. Гранит обтесывали в непосредственной близости, на расположенном рядом пустыре.

К концу 1915 года были возведены в общих чертах все основные объемы Казанского вокзала по Каланчевской площади и Рязанскому проезду до башни прибытия. Об этом в прессе сообщалось следующее: «Гигантское кружево стропил, опутывающее воздвигаемое громадное здание,



¹ Предположение о возведении подпорной стены путепровода Первой московской строительной артелью, занимавшейся обработкой мрамора, гранита и других камней, не подтверждено документами, но представляется вероятным, так как Щусев плодотворно сотрудничал с организацией ранее. Председатель правления артели Макар Панин в 1909–1910 годах вырезал белокаменные рельефы Покровского храма Марфо-Мариинской обители в Москве. По проектам Щусева Панин и артель выполняли каменные работы: в 1913 году в Спасской церкви в Натальевке (под Харьковом), в 1915–1920-е — на фасадах Казанского вокзала, в 1916–1917 годах — на фасадах типовых вокзалов Московско-Казанской железной дороги.



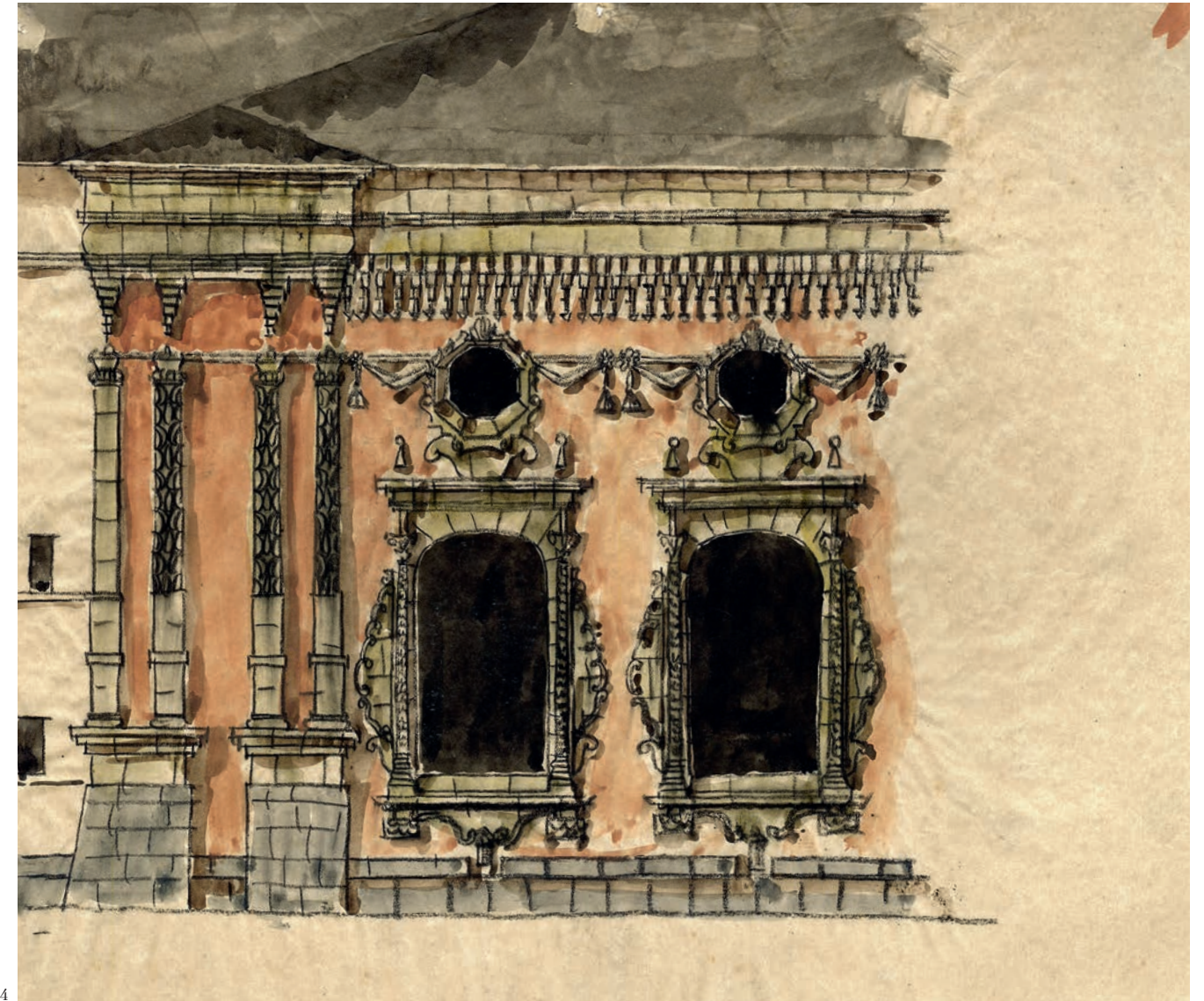
2

2 Строительство Казанского вокзала.
Вид от служебных корпусов
1915
Фотография
Архив наследников А. В. Щусева

3 Строительство Казанского вокзала.
Вид со стороны Каланчевской
площади
1916–1917
Фотография
Архив наследников А. В. Щусева



3



4

4 А. В. Щусев
Эскиз ресторана 1–2-го классов
Казанского вокзала с показом
облицовки цоколя гранитом.
Фрагмент фасада
1916
Калька, графитный карандаш,
тушь, акварель
Архив наследников А. В. Щусева
Публикуется впервые



20

20 Л. М. Поляков, А. Б. Борецкий
Проект гостиницы «Ленинградская».
Фасад
1954
Бумага, графитный карандаш,
акварель
ГНИМА

21 Вид на Комсомольскую площадь
в сторону Каланчевского путепровода
1953
Фотография А. А. Александрова
ГНИМА

22 Неизвестный архитектор
Гостиница «Ленинградская»
и ансамбль Комсомольской площади.
Генплан
1950-е
Фотография чертежа
ГНИМА

Комсомольская — одна из немногих исторических площадей Москвы, которая создавалась как градостроительный ансамбль. Над ее обликом в разное время работали академики архитектуры К. А. Тон, Ф. О. Шехтель, А. В. Щусев, Д. Н. Чечулин, Л. М. Поляков. Каждое новое звено ансамбля проектировалось с оглядкой на уже осуществленные здания, вписывалось в общую композицию, воспринималось как часть единого городского пространства. Уже в процессе формирования ансамбля возникло устойчивое восприятие его как важнейших транспортных ворот города. Архитектура Комсомольской площади встречает гостей столицы, задает первое впечатление о ней. Таким образом, основные векторы восприятия этого пространства направлены от вокзалов и Краснопрудной улицы к центру города, в сторону путепровода и вертикали гостиницы.

С перенесением столицы в 1918 году в Москву статус площади и требования к ее архитектуре возросли. Происходили многократные попытки «улучшить» ансамбль за счет строительства новых современных сооружений на месте Ленинградского и Ярославского вокзалов, а также Каланчевского путепровода, однако те выдержали испытания временем. Несмотря на критическое, а порой и негативное отношение в Советском Союзе к зодчеству начала XX века, как к декадентскому и буржуазному, архитектурная обличовка Каланчевского путепровода уже в послевоенные годы сопоставлялась многими специалистами с лучшими дореволюционными мостами Москвы. Так, автор книги «Мосты и путепроводы в городах», описывая Краснолужский и Андреевский (ныне — Лужнецкий и Пушкинский) мосты, отмечал: «По общей архитектурной композиции, несмотря на то, что формы береговых пролетов, обработка опор, башни, перильные ограждения и различные архитектурные детали выполнены в духе принятого в то время стиля „модерн“, мосты можно отнести к числу лучших мостовых сооружений дореволюционной Москвы наряду с подпорной стенкой у Казанского вокзала и Бородинским мостом»¹². Крупный советский архитектор,

12 Надежин Б. М. Мосты и путепроводы в городах. Архитектурно-планировочные особенности. М., 1964. С. 181.



21



22

историк и исследователь творчества Щусева К. Н. Афанасьев писал: «Благодаря дорогой облицовке виадук „солиден“ и является действительно столичным сооружением... Сам Щусев как-то сказал, что виадук является как бы рамой для вокзала»¹³.

Во второй половине XX века произошло кардинальное переосмысление архитектуры Российской империи эпох историзма и модерна. Сейчас сооружения Комсомольской площади воспринимаются ценнейшим историческим и архитектурным наследием Москвы. В существующем ныне виде, исполненный из вечного материала, Каланчевский путепровод является уникальным памятником ее неоклассического наследия, неотъемлемой частью комплекса зданий Казанского вокзала, памятника архитектуры федерального значения. В столице это единственная неоклассическая постройка А. В. Щусева, а в его творчестве — важный эксперимент с классическими и палладианскими формами. Дальнейшее осмысление и изучение сооружения позволят по-иному увидеть не только зрелый этап творчества мастера, когда он создавал путепровод, но и поздний период, когда он снова обратился к классицизму, но уже в рамках стилистики сталинского ампира. Проектирование путепровода оказало влияние и на одну из его красивейших и известнейших московских построек — Москворецкий мост (1935–1938).

13 Афанасьев К. Н. А. В. Щусев. М., 1978. С. 48.

Архивные материалы

В настоящем издании опубликованы документы, являющиеся, по мнению составителей данного раздела, наиболее ценными для представления полной картины истории создания Каланчевского путепровода в Москве. Из документов, касающихся одних и тех же фактов, выбраны те, которые эти факты освещают подробнее и ярче. Ряд документов приводится с купюрами — из них исключены части, не имеющие прямого отношения к теме издания. В некоторых случаях не воспроизведены заключительные строки писем — поклоны, приветы, подписи — как не

прибавляющие ничего существенного к содержанию документов и затрудняющие чтение. Документы расположены в хронологическом порядке. Унифицированы и помещены перед архивными текстами имена отправителей и адресатов, места написания и назначения документов, датировки. Все датировки материалов дореволюционного периода даны по старому стилю. Орфография и пунктуация архивных текстов приведены в соответствие с современными нормами, при этом сохранен авторский стиль.

<128
129 >

Технический отдел Управления железных дорог Министерства путей сообщения (Санкт-Петербург) — председателю инженерного совета (Санкт-Петербург) 26 марта 1909 года

Господину председателю инженерного совета Соединительная ветвь между Николаевской и Московско-Курской жел[езными] дорогами в гор[оде] Москве проходит по Каланчевской площади, в уровне этой площади, а при пересечении с другими городскими улицами имеются путепроводы над железнодорожным полотном, причем въезды с улиц на эти путепроводы имеют во многих случаях крутые уклоны, представляющие, по заявлению городского управления, большие неудобства для конного движения. [...]

Ввиду сего Управлением Московско-Курской жел[езной] дороги был составлен общий проект перестройки соединительной ветви на протяжении от ст[анции] Москва I Московско-Курской до ст[анции] Москва Николаевской жел[езной] дороги, причем за исходное начало было принято условие, чтобы на Каланчевской площади ветвь проходила по путепроводу, а конное и пешеходное движение производились под ним. [...]

В ноябре 1908 года по предложению Московской городской управы составлен эскизный проект устройства двух путепроводов на Каланчевской площади с увеличением уклона соединительной ветви до 0,01 на прямой длиной 150 саж[еней].

Начальник Московско-Курской жел[езной] дороги, со своей стороны, признавал проект сей технически осуществимым, особенно имея в виду, что с переходом всего товарного обмена на окружную дорогу соединительная ветвь останется почти исключительно для пассажирского движения, и просил Управление жел[езных] дорог дать принципиальное указание, может ли быть подобное отклонение от высочайше утвержденных для Курской дороги технических условий.

Ныне господином министром получен... доклад Московской городской управы за № 373, к которому приложен проект переустройства ветви, составленный по соглашению инженеров Городского управления и Управления Московско-Курской жел[езной] дороги под руководством старшего инспектора при Министерстве путей сообщения Т. С. Сытенко. [...]

(РГИА. Ф. 240. Оп. 1. Д. 818. Л. 1, 2. Публикуется впервые.)

А. Жибер, инженер путей сообщения (Санкт-Петербург) — А. В. Щусеву (Санкт-Петербург) 23 февраля 1912 года

Милостивый государь Алексей Викторович!

Состоя на службе в Управлении жел[езных] дорог (технический отдел, Фонтанка, 117), я по служебным обязанностям имею на рассмотрении составленный Управлением Московско-Курской жел[езной] дор[оги] проект архитектурной отделки стены под соединительную ветвь Курской дороги на Каланчевской площади в Москве. На днях инженер Л. Н. Бернацкий прислал мне составленные Вами рисунки той же стены, интересующей Вас по вполне понятным для меня обстоятельствам. Заручившись полномочиями переговорить с Вами по этому делу (у управляющего техн[ического] отд[елом] инженера Н. Н. Митинского), имею честь просить Вас, не признаете ли Вы возможным зайти в отдел на этих днях; я покажу Вам чертеж стены, составленный Курской дорогой, со всеми размерами и эскизными проектами металлических перекрытий предполагаемых в стене отверстий против Домниковской ул[ицы], Орликова проезда и Южного переулка, т[ак] к[ак], по-видимому, эти данные

не имелись в Вашем распоряжении при составлении Вами рисунков стен. После переговоров с Вами придется дать Курской дороге данные для заготовок облицовочного материала, т[ак] к[ак] строить они хотят уже в этом году.

Н. Н. Митинский также, по-видимому, совершенно сочувствует Вашим предположениям и хотел переговорить о них с начальником Курской жел[езной] дороги.

(Архив наследников А. В. Щусева. Публикуется впервые.)

В. П. Лобойков, секретарь Императорской Академии художеств (Санкт-Петербург) — А. В. Щусеву (Санкт-Петербург) 29 февраля 1912 года

М[илостивый] г[осударь] Алексей Викторович! Вследствие вынесенного Вами в заседании академического собрания 27 февраля 1912 г[ода] предложения о необходимости рассмотрения в ИАХ проекта сооружаемого в Москве нового виадука возле Ярославского вокзала, я имею честь покорнейше просить Вас не отказать доставить в академию подробные письменные свидетельства по сему делу.

(РГИА. Ф. 789. Оп. 13. Д. 216. Л. 1, 1 об. Публикуется впервые.)

А. В. Щусев (Санкт-Петербург) — собранию Императорской Академии художеств (Санкт-Петербург) 3 марта 1912 года

В собрание Императорской Академии художеств Сим имею честь довести до сведения собрания, что в Москве на Каланчевской площади будет ныне сооружен путепровод железной дороги, соединяющий ветвь Николаевскую с Курской, причем он будет выведен в виде каменной стены с 2 или 3 мостами для проезда экипажей в город Москву с вокзалов 1) Николаевского, 2) Ярославского, 3) Московско-Казанского. Таким образом, вышеупомянутый путепровод явится первым монументальным сооружением, бросающимся в глаза приезжающим в Москву с вышеуказанных станций.

Посему путепровод этот должен быть если не украшением города, то по крайней мере сооружением солидным не только в техническом, но и в художественно-архитектурном отношении. Между тем техническим отделением Курской дороги спроектировано сооружение рядового, антихудожественного характера; железные части виадука (мосты) в центре пролетов имеют «жидкие» подпорки-колонки, оправдываемые только с экономической стороны; плоха и архитектура самой стены, что видно на представленном в собрание мною чертеже. Ввиду того, что сооружение виадука предполагается начать сею весной и времени на перепроектировку виадука осталось мало, то я, заручившись словесным согласием представителя технич[еского] отд[ела] путей сообщения, где проект также признан слабым, но художественная критика не входит в их обязанности, желая обратить внимание собрания академии на факт сооружаемой плохой вещи, прошу собрание академии по праву своему обратить внимание министра путей сообщения на проект путепровода и не только его каменные части, но и на железные, дабы они в художественно-архитектурном отношении были достойны того места, для которого предназначаются.

(РГИА. Ф. 789. Оп. 13. Д. 216. Л. 2, 3. Публикуется впервые.)



УДК 72
ББК 85.113(2)
Е25

Евстратова М. В., Колузаков С. В.

Е25 Каланчевский путепровод в Москве. Архитектор Алексей Щусев. — М. :
Кучково поле Музеон, 2020. — 144 с. : ил.

ISBN 978-5-907174-26-9


Каланчевский путепровод в Москве — уникальное произведение крупнейшего русского архитектора первой половины XX века Алексея Викторовича Щусева (1873–1949). Ко времени Октябрьской революции 1917 года он возвел десятки сооружений, разбросанных по всей территории Российской империи, однако в Москве сохранилось лишь два архитектурных ансамбля того периода — Марфо-Мариинская обитель и комплекс сооружений Казанского вокзала. Каланчевский путепровод создавался как часть единого ансамбля с Казанским вокзалом, объектом культурного наследия федерального значения. В то же время строительство путепровода стало важной вехой в истории формирования красивой площади Москвы — Комсомольской (ранее Каланчевской), одной из немногих, сохранивших ансамблевую застройку.

В издании представлены уникальная проектная графика, авторские эскизы и архивные документы к этому образцовому инженерному транспортному сооружению, хранящиеся в крупнейших российских музеях и частных собраниях; большинство из них публикуется впервые. Книга ориентирована на широкий круг читателей, интересующихся архитектурой и историей Москвы.

ООО «Кучково поле Музеон»
123376, Москва, ул. Красная Пресня,
д. 28, стр. 2, оф. 307
Тел.: (499) 253 90 01
E-mail: kpolemuzeon@gmail.ru

Подписано в печать 11.08.2020
Формат 230 × 280 мм
Усл. печ. л. 18. Тираж 1 000 экз.
Заказ JT-20-0976

Отпечатано в типографии «Ситипринт»
Москва, ул. Докукина, д. 10, стр. 41

 www.cityprint.ru