**Московские вокзалы**

**Почему я выбрал эту тему**

Выбирая предложенные темы я остановился на теме «московские вокзалы». Мне стало интересно, когда и где появилась первая железная дорога,и что она из себя представляла. Какими были и стали сейчас вокзалы столицы.

**Введение**

В 60 — 80-х годах XVIII века сначала в Англии, а затем и в других странах начался промышленный подъём. Вместо ручного труда появилось машинное производство, вместо ремесленных мастерских и мануфактур — крупные промышленные предприятия.В 1763 году русский инженер И. И. Ползунов представил проект парового двигателя для подачи воздуха в плавильные печи. Паровая машина Ползунова имела мощность 40 лошадиных сил.Настоящую революцию в промышленности произвела паровая машина, созданная инженером Джеймсом Уаттом в 1784 году. Универсальность паровой машины Уатта позволяла применять её на любом производстве и на транспорте.Паровой двигатель дал мощный толчок развитию транспорта. В 1769 году французский артиллерийский офицер Жозеф Кюньо изобрел первую паровую повозку для передвижения тяжёлых орудий. Она оказалась громоздкой и во время испытаний на улицах Парижа пробила стену дома. Эта повозка нашла свое место в Парижском музее искусств и ремёселВ 1802 году английский конструктор Ричард Тревитик сделал паровой автомобиль. Экипаж двигался с грохотом и чадом, пугая пешеходов. Его скорость достигла 10 км/ч. Чтобы получить такую скорость движения, Тревитик сделал огромные ведущие колёса, которые были хорошим подспорьем на плохих дорогах.В 1755 году для перевозки породы на рудниках Алтая уже был построен узкоколейный путь с деревянными рельсами, по которым двигались деревянные же вагонетки. Вдоль пути была натянута тросовая петля. Для приведения её в движение использовались лошади, вращавшие шкив. На каждой вагонетке имелось по два зажима, которые можно было поочерёдно прицеплять к одной или другой стороне петли ведущего троса. Благодаря этому имелась возможность останавливать вагонетки или изменять направление их движения при непрерывном движении ведущего троса.В 1788 году в Петрозаводске появляется первая в России железная дорога (она же - первая железная дорога в мире заводского назначения). Железная дорога была построена на Александровском заводе для нужд предприятия. (Ныне участки первой российской железной дороги хранятся в Петрозаводске около здания музея ОТЗ и в Губернаторском саду; кроме того, в Губернаторском саду сохранены колёса от вагонетки)Долгое время железнодорожные пути сооружались только на рудниках, но потом получили распространение пассажирские дороги с конной тягой. Первая такая рельсовая дорога была устроена в 1801 году в Англии между Уондсвортом и Кройдоном.Первый паровоз был построен в 1804 году Ричардом Тревитиком, в молодости знакомым с Джеймсом Уаттом, изобретателем паровой машины. Однако железо в те годы было слишком дорого, а чугунные рельсы не могли выдерживать тяжёлую машину.В последующие годы многие инженеры пытались создавать паровозы, но самым удачливым из них оказался Георг Стефенсон, который в 1812—1829 гг. не только предложил несколько удачных конструкций паровозов, но и сумел убедить шахтовладельцев построить первую железную дорогу из Дарлингтона к Стоктону, способную выдержать паровоз. Позднее, паровоз Стефенсона «Ракета» выиграл специально устроенное соревнование и стал основным локомотивом первой общественной дороги Манчестер—Ливерпуль.

Ярославский вокзал г. Москвы

В XVII в. на современной площади трех вокзалов расстилалось обширное Каланчевское поле. На западе оно доходило до середины современной Большой Спасской улицы, где в XVII в. стоял деревянный царский дворец. Этот дворец имел вышку, по-татарски «каланчу», отчего назывался Каланчевским дворцом, а по нему и простиравшееся к востоку, др Красного пруда, поле тоже получило название Каланчевское. На месте нынешнего Ярославского вокзала с конца XVII в. находился Новый полевой артиллерийский двор – завод и склад пушек и снарядов, со многими деревяными строениями. Артиллерийский двор располагался на земле ямщиков Переяславской ямской слободы и занимал около 20 га. Мимо него пролегала дорога на Красное село и дальше на восток. В 1812 г. Новый артиллерийский двор сгорел от взрыва находившихся там снарядов взрыв потряс дома всей восточной части Москвы). А в 1862 г. между Красным прудом и Николаевский вокзалом (сейчас Ленинградский) был построен маленький вокзал Ярославской железной дороги, поезда которого до 1870 г. ходили лишь до Сергиева Посада. Это была дорога длиной в 65 верст. Появление железной дороги от Москвы на север страны приходится на годы оживленного транспортного строительства в России, развернувшегося во второй половине XIX века. Идея прокладки стальной магистрали в сторону Ярославля во многом принадлежала профессору математики МГУ Федору Васильевичу Чижову, будущему крупному теоретику промышленно-торгового развития России. К строительству "первой русской" (т.е. без участия иностранного капитала) частной железной дороги от Москвы до Сергиева Посада он привлек группу московских купцов, искавших выгодного помещения капитала. Активным его помощником в этом деле стал состоятельный и деятельный купец Иван Федорович Мамонтов, отец будущего известного мецената Саввы Мамонтова. В пользу целесообразности дороги газеты тех дней писали, что многие ездят в Лавру по два и три раза в год, и число паломников будет расти; что у дороги «разведутся огороды и скотные дворы, потому что доставка огородных овощей и масла будет стоить безделицу по сравнению с гужевой». Место для вокзала было определено сразу и окончательно: поставили его, согласно регламенту для казенных зданий, по ранжиру, на одной линии со зданием Николаевского вокзала. Для строительства «здания Ярославской железной дороги» по рекомендации одного из учредителей, Ф.В. Чижова, был приглашен из Петербурга архитектор Роман Иванович Кузьмин. Как было записано в Уставе дороги, движение поездов должно быть открыто через три года после начала работ - срок истекал летом 1862 года. К этому же времени заканчивалась кирпичная кладка залов «приезда и отъезда главного пассажирского здания», вчерне окончены паровозное депо и вагонный сарай, и все это «частью покрыто крышами». Вся постройка обошлась в 220 тыс. руб. Проект вокзала с учетом масштабов дороги был заказан небольшой. Правда, была у него одна особенность: левая часть здания отводилась управлению дороги. Выросшее в 1860-1862 гг. белое двухэтажное здание отличалось строгостью и изяществом линий, дробный ритм окон, обрамленных мелко профилированными тягами, подчеркивал его деловое предназначение. Венчал здание флагшток, где трепетал на ветру флаг ведомства путей сообщения. Фирма Борзиг уже доставила 8 заказанных ей паровозов серии «Бп». При открытии Ярославской дороги было всего шесть станций: Москва, Мытищи, Пушкинская, Талица (с 1904 г. - Софрино), Хотьково и Сергиев Посад. К 1900 г. на станции Сергиево построили еще и летний вокзал площадью в 100 кв. сажен для пассажиров, прибывающих в летнее время в Лавру. Практически без изменений вокзал этот простоял до 1900 года, когда пассажирское здание было увеличено пристройкой и надстройкой части второго этажа для расширения как пассажирских помещений, так и помещений Управления дороги. Но этого было явно недостаточно. В связи с усилившейся интенсивностью движения поездов, удлинением Московско-Ярославской железной дороги до Архангельска и присоединением к ней Шуйско-Ивановской, рославско-Костромской, Ярославско-Рыбинской и Александровско-Ивановской дорог, вопрос о строительстве нового вокзала встал особенно остро. В 90-х гг. XIX столетия в России начинается второй этап бурного железнодорожного строительства, непосредственно связанный с наступлением промышленного подъема. Небольшая Троицкая дорога значительно выросла и стала именоваться Московско-Ярославско-Архангельской. Естественно, выросли перевозки не только грузов, но и пассажиров. К весне 1900 г. дорога эта перешла в казну, в ведение Министерства финансов, вариант этот был не лучшим, и с 1 января 1902 г. дорога стала подчиняться тому, кому и надлежало - Министерству путей сообщения. Теперь уже не частное общество, а государство принимало меры к строительству нового, более вместительного и современного вокзала. Проведенная в 1900 г. «пристройка и надстройка части второго этажа» положение не изменила: в активе у вокзала было лишь 230 кв. сажен служебной площади. Проект нового Ярославского вокзала в Москве поручили Ф.О. Шехтелю. Выразительность и продуманная функциональность его впечатляла: не случайно проект этот был довольно быстро одобрен во всех инстанциях, в том числе и Николем II. Но из-за осенних затяжных дождей и «за поздним временем» капитальную перестройку отложили до весны 1902 г. Применив новые строительные материалы: железобетон, металлоконструкции, облицовочные плитки, Шехтель сумел создать уникальное здание со значительно меньшими затратами, чем потребовал бы традиционно штукатурный метод. Вся работа обошлась в 300 тыс. рублей при ощутимо ускоренном сроке постройки. В 1906-1907 гг. вокзал был заменен новым, выполненным в неорусском стиле. Он был втрое больше прежнего. Воспользовавшись характерным для древнерусского зодчества принципом соединения в одно целое разнообразных по формам и масштабу построек, архитектор выделил объём главного пассажирского зала, соединённого с вестибюлем и аванзалом и обеспечивающего прямой проход к перронам. В наружном оформлении вестибюля использованы пластически акцентированные формы гигантской входной арки, килевидного козырька над ней, обрамляющих её полукруглых пилонов со стилизованными крепостными башенками, высокой «теремной кровли» с подзором и венчающим гребнем, делающими облик здания неповторимо причудливым. Вертикальному силуэту вестибюля вторит высокая левая башня с шатровым завершением. Верхнюю часть стен украшают керамические декоративные панно со стилизованными растительными орнаментами приглушённых тонов, соответствующих общему неяркому цветовому решению фасадов, которое должно было рождать ассоциативные связи с образом русского Севера. Перрон построен в 1910-х гг. по проекту Л.Н. Кекушева. При реконструкции в 1965—1966 гг.cо стороны перрона пристроено помещение со сплошной стеклянной стеной. В 1995г. закончилась вторая реконструкция, целью которой являлось расширение площади для пассажиров, улучшение обслуживания в связи с возросшими пассажиропотоками. В результате перепланировки внутренних помещений высвободилась площадь, позволяющая увеличить в два раза число обслуживаемых пассажиров, более удобно расположены 35 билетных касс, для чего кассовый зал вынесен на первый этаж, а освободившаяся площадь (1,5 тыс. м2) переоборудована под зал ожидания; отремонтированы галерея, колонный зал; заново отделан потолок, смонтированы автоматические средства пожаротушения, электронная информационная система. Ярославский вокзал — крупнейший вокзал столицы, с которого ежесуточно отправляется около 300 пар поездов, а также выполняется значительный объём пригородных перевозок пассажиров

Савеловский вокзал г. Москвы

В 2002 году исполнилось 100 лет самому молодому вокзалу Москвы - Савеловскому, единственному московскому вокзалу, имя которому дал не город, а село. Инициатором строительства Савеловской линии был Савва Иванович Мамонтов, председатель Правления Общества Московско-Ярославской железной дороги, известный промышленник и меценат. Во многом благодаря его энергии концессия на постройку дороги, первоначально выданная другой частной компании - Второму Обществу подъездных путей, была передана "Ярославке". В 1897 г. Московско-Ярославско-Архангельская железная дорога, получив Высочайшее разрешение, приступила к изысканиям, а затем и к прокладке новой линии от Москвы до села Савелово, что находится на берегу Волги, напротив Кимр. Новая ветка была не очень крупной - 130 км, но перспективной. Торговое село Кимры славилось в то время мастерами-сапожниками. Рядом стоял старинный город Кашин. В дальнейшем дорогу планировалось продлить до Калязина, Углича и Рыбинска. Для строительства Савеловской линии было создано специальное Управление "под заведыванием начальника работ инженера К.А.Савицкого". Дорога предполагалась однопутной, пропускная способность - две пары пассажирских поездов и пять товарных в сутки, средняя скорость движения - 20 верст в час.Пути стоили с двух сторон - от Москвы и от Савелова. Рельсы использовались только отечественных заводов - Путиловского, Южно-Днепровского, Брянского. Строительство началось с прокладки соединительной ветки от 10-й версты Московско-Ярославской железной дороги, с сортировочных путей станции Лосиноостровская до станции Бескудниково, откуда, собственно, и должна была начаться Савеловская дорога. Встал вопрос и о будущем вокзале. Место для вокзала было выбрано на окраине, у Бутырской заставы, где цена на землю была невысока. Савеловская ветка была продлена от станции Бескудниково до Камер-коллежского Вала. Получив - после многочисленных проволочек - разрешение Московской Городской Думы, строители завезли к Бутырской заставе песок, камень и другие материалы. Возведение здания планировалось завершить к зиме 1899 года. Однако работы были неожиданно приостановлены, так как Виндаво-Рыбинская железная дорога предложила Правлению Общества Московско-Ярославско-Архангельской дороги купить у них участок Савеловской дороги от станции Бескудниково до Савелова. Пассажирский вокзал предполагаемые новые хозяева собирались строить в другом месте. Тем временем к началу 1900 г. основные работы на Савеловской ветке были завершены, и было открыто временное движение. Поезда до Савелова отправлялись с Ярославского вокзала, что доставляло пассажирам значительные неудобства: доехав по Ярославской дороге до "поста 10-ой версты", они были вынуждены пересаживаться в вагоны Савеловской дороги. Летом 1900 г. Московско-Ярославско-Архангельская дорога была передана в казну, и продажа московского участка Савеловской линии Виндаво-Рыбинской железной дороге не состоялась. В сентябре 1900 года строительство вокзала возобновилось. Руководил работами инженер А.С.Сумароков. Есть предположение, что именно он стал автором проекта. Здание вокзала было довольно скромным, не имевшим даже парадного входа, в основном - одноэтажным и лишь по центру - двухэтажным, для размещения служебных квартир. Отдельно от пассажирской станции устраивался так называемый воинский барак, значительно превосходивший своими размерами вокзальное здание. В нем предполагалось разместить временную пассажирскую станцию. В некотором отдалении раскинул свои пути и Грузовой двор. Строительные работы были завершены к весне 1902 года. В воскресенье, 10 марта (по старому стилю) вокзал, получивший название Бутырский, был освящен и от него отправился первый поезд. "Новое здание вокзала, - писал тогда "Московский листок", - и весь станционный двор с утра были убраны флагами и гирляндами зелени, в которых утопал главный подъезд. Около 12 ч. дня прибыл служебный поезд от Ярославского вокзала с начальствующими лицами и приглашенными представителями от других железных дорог. Торжество началось совершенным в зале III кл. пред святынями из местного храма молебствием. По окончании молебствия и окропления здания св. водою все присутствующие были приглашены в зал 1 кл., где было подано шампанское". Открылось регулярное движение поездов. Вначале в сутки их курсировало две пары: в 10.35 утра отправлялся пассажирский поезд, а в 7.30 вечера - почтовый. Строительство железнодорожной линии и вокзала преобразило жизнь тихого уголка Москвы от Новослободской по Сущевскому валу до Марьиной рощи, с одной стороны, и до Бутырского хутора и Петровско-Разумовского, где прежде жили в основном лишь извозчики, мастеровые и огородники, с другой. Недалеко от станции промышленник Густав Лист построил новый завод с расчетом на рабочую силу из пригорода. Московские домовладельцы в ожидании притока постояльцев построили в округе около 30 новых домов, резко поднялись цены на землю. Напомним, что вокзал строился за городской заставой, то есть за пределами Москвы. Однако Московская Городская Дума, понимая, какие перспективы открываются перед этим районом, оформила в середине 1899 года документы на новое разграничение города и уезда. И с 1900 года часть пригородных земель вошла в состав Москвы. Таким образом, жители загородного поселения Бутырки стали москвичами благодаря железной дороге и вокзалу. Долгие годы Бутырский вокзал (переименованный позже в Савеловский) успешно выполнял свою работу, но по мере роста перевозок, особенно пригородных, стал отставать от времени, ветшал. В 80-х годах было принято решение о его капитальном ремонте и реставрации. Проект подготовил коллектив Института Мосжелдорпроект под руководством Я.В.Шамрая. Работы велись несколько лет. Движение поездов при этом не прекращалось, билетные кассы работали во временных помещениях. 1 сентября 1992 г., через 90 лет после постройки, обновленный и помолодевший вокзал вновь распахнул свои двери. Он стал двухэтажным, но сохранил прежний архитектурный облик. И сегодня Савеловский вокзал - это современный пассажирский комплекс, предлагающий пассажирам железных дорог широкий спектр услуг.

Рижский вокзал г. Москвы

Рост внешнеторгового оборота царской России в конце XIX столетия вызвал усиленное строительство новых железнодорожных линий к незамерзающим портам Латвии. Российские промышленники и купечество настойчиво пробивались на мировой рынок. В стране помимо зерна, муки, мяса имелись богатые месторождения руды, каменного угля и других полезных ископаемых. Уверенно набирала силу и отечественная промышленность. Предприниматели довольно быстро оценили преимущество прокладки новой железной дороги к Балтийскому морю. Появление такой линии оказывало реальное содействие подъему экономической жизни громадного района страны, начиная от его северо-западных краев и включая необъятные возможности Волжского бассейна. Именно это обусловило прокладку Московско-Виндаво-Рыбинской железной дороги общей протяженностью 2453 км. Строительство колеи началось по Высочайшему Указу Николая II от 2 марта 1897 г. Общество Московско-Виндаво-Рыбинской дороги обратилось в Московскую городскую управу с просьбой “изъявить согласие на расположение товарной и пассажирской станции “Москва” у Крестовской заставы на пустопорожних местах между линией Николаевской железной дороги и Лазаревским кладбищем”. Пассажирский вокзал предположено было построить у Крестовской заставы на обширном пустыре, прилегающем одной стороной к Первой Мещанской улице. Между этим зданием и улицей должна была оставаться большая площадь, обеспечивающая подъезд экипажей к вокзалу. Товарную станцию хотели расположить рядом с пассажирской. На ней специально отводилось место для выгрузки лесных материалов и дров, что тогда имело для города большое значение. От Общества железной дороги потребовали значительных затрат на благоустройство улиц и решение вопросов с существующим и будущим городским водопроводом, так как трубы Москворецкого водопровода попадали на станционную территорию. В итоге дорога согласилась с требованиями Москвы, изложенными в “Приговоре Городской Думы от 9 февраля 1899 г. “Об условиях, предъявленных городом Обществу Московско - Виндаво- Рыбинской железной дороги при устройстве товарной и пассажирской станции “Москва” у Крестовской заставы”. Дорога обязалась устроить вдоль Лазаревского кладбища проезд не менее 10 саженей ширины и замостить его, устроить тротуар и мостовую в Трифоновском переулке, решить ряд вопросов по содержанию речки Напрудной и выполнить еще другие работы. Так как время на постройку новой железной дороги было ограничено, ее проектирование велось по упрощенным техническим условиям, с созданием большого количества обходов естественных препятствий Клинской гряды. К августу 1900 года был введен в строй первый этаж Виндавского вокзала. Здание строили каменное, частично двухэтажное, частично в один этаж. Виндавский вокзал построен по проекту Петербургского архитектора С.Бржозовского, автора Витебского вокзала Санкт-Петербурга. Строительство вокзала велось под руководством архитектора Ю.Дитриха. Здание вокзала выделяется красивым наружным фасадом в старинном русском стиле и состоит как бы из трех теремов, соединенных по первому этажу крытыми переходами. Центральная часть и крылья вокзала — в два этажа. Украшают здание практически все элементы, встречающиеся в русской архитектуре XVII века — разнообразной формы окна, наличники, кокошники, бегунки, поребрики. Современники единодушно отметили большой вкус и достоинства избранного варианта. Здание его выделяется наружным фасадом в псевдорусском стиле и состоит из трех теремов, соединенных по первому этажу крытыми переходами. Центральная часть и крылья вокзала - в два этажа. Современники единодушно отметили большой вкус и грамотность конструкции молодого архитектора, который закончил работу накануне своего тридцатилетия.

Особенно торжественной была центральная часть вокзала с крытым крыльцом, удобным входом. Вокзал обоснованно считался самым удобным для пассажиров и был во многом технически совершенен. Он имел свою электростанцию, что освещала помещения и платформы. Торжественное открытие Виндавского вокзала в Москве состоялось 11 сентября 1901 года. Первый поезд отправился в Виндаву в 18:05. В июне 1901 года сюда пришел первый поезд из Ржева, и затем регулярно три раза в неделю ходил поезд Москва-2 — Ржев. Сложности, однако, для приезжающих состояли в том, что поезда приходили по вечерам, маленький вокзал еще не был приспособлен к людским массам, извозчиков не было, их брали в селе Всехсвятском, до которого багаж приходилось нести в руках и на плечах. Вокзал неоднократно менял свои названия. Со времени постройки и до 1930-х годов это был Виндавский, затем Балтийский, Ржевский и с 1946 г. - Рижский. В конце 30-х годов складывается ситуация, при которой технические скорости пригородных поездов с паровой тягой стали сдерживать все виды железнодорожных перевозок. Электрифицированная железная дорога обладала повышенной пропускной способностью. В 1929 году первым на московском узле был электрифицирован участок Москва - Пушкино ярославского направления, вскоре, в 1933 году электрички пошли по горьковскому напрвлению, в 1935 - по рязанскому, а в 1937 - по курскому. Согласно плану третьей пятилетки - первые электрички на рижском направлении должны были появиться в 1943 году. Но помешала Великая Отечественная война. И первые электрички прошли только весной 1945 года. Со временем Рижский вокзал ветшал, переустройству должна была быть подвергнута и Рижская площадь из-за транспортных пробок. 10 января 1995 года Правительство Москвы приняло постановление "О комплексной застройке площади Рижского вокзала с решением транспортной развязки". Основной проблемой, стоявшей перед городом, было решение транспортной развязки на пересечении проспекта Мира с Рижской эстакадой и Сущевским валом. Из возможных вариантов - тоннеля и эстакады - специалисты предпочли эстакаду. Вспомним про речку Напрудную в трубе и сопутствующую сложную гидрологическую обстановку вокруг. Строительство эстакады потребовало частичного сноса грузового двора Рижского вокзала, камеры хранения и ряда других строений. Сегодня все это уже позади. Современное пролетное строение, с многополосным движением в обе стороны и системой подземных пешеходных переходов, которые объединили вокзал, станцию метро, улицы города - все это нынешняя вокзальная площадь, которую украшает обновленный, посвежевший вокзал-юбиляр. После реконструкции облик вокзала не изменился: никаких пристроек, дополнительных этажей не появилось. Более того, по старым чертежам восстановили художественную лепнину потолков, отреставрировали нарядные люстры. Сегодня Рижский - это около 5 тыс. метров полезной площади, современные билетные кассы, световая информация в залах и на платформе. Это просторные, светлые залы ожидания: 1300 чел. одновременно могут находиться под его гостеприимной крышей. Это вновь открытая комната матери и ребенка, комфортная гостиница и многое другое. Главное - втрое увеличилась пропускная способность всего вокзального комплекса. Присутствовавший в феврале 1995 г. на открытии вокзала мэр Ю. Лужков особенно подчеркнул, что восстановление столичных вокзалов является важнейшей частью столичной программы по восстановлению архитектурного облика Москвы. Рижский вокзал обслуживает пассажиров северо-западных направлений железных дорог, и соединивших промышленные Московский и Петербургский районы с Эстляндской, Лифляндской, Курляндской губерниями, Витебском, Гродно, Варшавой и другими городами западных губерний. С Рижского вокзала осуществлялись наиболее массовые пассажирские перевозки (занимал первое место среди вокзалов на российских железных дорогах). Прямые электропоезда с Рижского вокзала связывают Москву с такими городами Московской Области, как Красногорск, Дедовск, Истра, Волоколамск.

Павелецкий вокзал г. Москвы

О сооружении Павелецкого вокзала в Москве впервые заговорили в 1895 году в связи с ожидаемым строительством новой железнодорожной линии Павелец-Москва. Разрешение на это строительство добилось Общество Рязанско-Уральской железной дороги, одна из самых крупных железнодорожных компаний России в конце XIX века. Московская Городская управа, Министерство путей сообщения и Общество Рязанско-Уральской железной дороги тщательно выбирали место для будущего вокзала. Специально созданная комиссия обсудила ряд вариантов, среди которых были предложения разместить "станцию в местности Дровяной и Конной площади" или "в другой местности Замоскворечья", или даже "у Спасской заставы, решившись на постройку железнодорожного моста через реку Москву". Наконец, комиссия остановила свой выбор на местечке Кожевники на юго-востоке Москвы. Пассажирскую станцию было решено расположить на улице Зацепа, а товарную - вдоль Даниловской улицы. "Избранное для станции Обществом Рязанско-Уральской ж.д. место более всякого другого отвечает нашим интересам", - говорилось в обращение фабрикантов и заводчиков в Городскую управу от 2 сентября 1897 г. Получив участки земли под станцию, Рязанско-Уральская железная дорога обязалась возвести над Серпуховским шоссе путепровод, принять участие в перестройке Малого Краснохолмского моста через Водоотводный канал, а также устроить перед пассажирским зданием площадь "длиною вдоль Зацепы не менее 70 сажен и шириною от пассажирского здания до Зацепы не менее 20 сажен". 19 января 1900 г. - на линии Павелец-Москва открылось движение поездов. Новый вокзал в Москве к этому времени еще не был готов, поэтому первые поезда из Павельца приходили на Курский вокзал. Однако вскоре Первопрестольную украсил Саратовский вокзал, так он именовался в документах, по имени города Саратова - крупнейшего узла сети дорог Общества Рязанско-Уральской дороги. Название "Павелецкий" утвердилось только после Великой Отечественной войны. Архитектор А. Красовский спроектировал изящное, удобное здание длиной 39,3 саж., шириной 10,65 саж., высотой в два этажа, с третьим - над средней частью здания и с мансардами над боковыми выступающими частями. Построено оно было из кирпича на бутовом фундаменте. Фасад был облицован специальным кирпичом, а цоколь - тесаным камнем. В центре вокзала располагался операционный зал, отделявший залы для пассажиров 1 и II класса от помещений III класса. Второй этаж был отведен под служебные помещения, квартиру начальника станции и жилье сторожа и буфетчика. По фасаду вокзала со стороны путей шли служебные помещения, парадные комнаты и выходы на платформу. С постройкой вокзала жизнь на Зацепе оживилась. Привокзальная площадь вскоре была застроена каменными домами, магазинами, трактирами, гостиницами. К вокзалу провели конку, а затем трамвай. Справа от вокзала расположился Зацепский рынок, слывший самым дешевым в Москве. В начале 80-х годов прошлого века началась реконструкция Павелецкого вокзала, в ходе которой его площадь увеличилась в 6 раз, а пропускная способность - в 4. 3 ноября 1987 г. обновленный Павелецкий вокзал принял первых пассажиров. Архитекторы А. Гурков, С.Кузнецов и А.Воронцов сумели сохранить архитектурный облик и стиль прежнего вокзала. Кстати, старое здание не было разрушено, оно стало частью современного комплекса. Снаружи новый вокзал кажется одноэтажным, но на самом деле за фасадом помещаются три уровня пассажирских помещений и технический этаж. От старого вокзала сохранены два зала с их первоначальным декором, подкупольные пространства органически вошли в объем интерьеров, придав им торжественность. На современном Павелецком вокзале могут разместиться и получить качественное обслуживание около 10 тыс. человек. Вокзал все время развивается. С 3 августа 2002 года, когда открылась скоростная транспортная система Москва Павелецкая - Аэропорт Домодедово, в Красном зале Павелецкого вокзала действует терминал для регистрации авиапассажиров.

Ленинградский вокзал г. Москвы

Самый старый вокзал Москвы - Ленинградский. В феврале 1842 г. Николай I подписал Указ о строительстве железной дороги Санкт-Петербург - Москва. Подготовить проект пассажирских зданий в обеих столицах было поручено выдающемуся архитектору Константину Андреевичу Тону, спроектировавшему Екатерининскую церковь в Петербурге, Храм Христа Спасителя и Большой Кремлевский дворец в Москве. В Санкт-Петербурге возвести вокзал было решено на Знаменской площади у Невского проспекта. А в Москве место для Петербургского вокзала нашлось не сразу. Сначала рассматривались 2 варианта - у Тверской заставы и на Трубной площади. Однако оба были отвергнуты из-за боязни пожаров от огня и искр, вырывавшихся из топки паровозов и производимого ими "адского шума", и было выбрано место на пустыре у Каланчевского поля. Вокзалы в обеих столицах возводились по единому проекту: строгий двухэтажный фасад, "равномерно члененный расположенными в простенках между окнами приставными колонками, со знакомыми по Кремлевскому дворцу и Оружейной палате арочными окнами с гирьками в первом этаже и сдвоенными - во втором". В центральной части здания - двухъярусная башенка с часами и флагштоком. Петербургский вокзал в Москве был построен в 1849 году. Длина его составляла 25 саженей, ширина - 12 саженей (1 сажень = 2,134м). На первом этаже здания располагались просторный двухсветный вестибюль, пассажирские залы и императорские комнаты, а на втором - служебные квартиры для начальников и специалистов. Внутренняя отделка вокзала была великолепной: пол из дубового паркета, обложенные мрамором шведские печи, камины в ватер-клозетах. Особенно шикарной была отделка императорских покоев: генерал Крафт, отвечавший за строительство здания, распорядился поставить массивные дубовые двери, граф Клейнмихель - шкафы с зеркальными стеклами. Со стороны путей к вокзальному зданию примыкал дебаркадер, т.е. крытый перрон, длиной в 50, шириной 12,5 саженей, с двумя путями и каменными пассажирскими платформами. Оригинальная вантовая система дебаркадера, спроектированная архитектором Р.А. Желязевичем, оказалась весьма удачной и простояла до 1903 года, когда ее заменили на арочную. Первый рабочий поезд прибыл из Санкт-Петербурга в Москву 3 августа 1851 года. А 19 августа дорогу опробовал сам Государь Император Николай I с супругой, наследником престола, великими князьями, четырьмя германскими принцами и придворными. Регулярное движение по первой российской магистрали было открыто 1 ноября 1851 года. В 1855 году после восшествия на престол Императора Александра II Санкт-Петербурго - Московская железная дорога стала именоваться Николаевской, соответственно и вокзал в Москве назвали Николаевским. В феврале1923 года приказом народного комиссара Ф.Э, Дзержинского Николаевская дорога была переименована в Октябрьскую. Имя "Октябрьский" получил и вокзал. А через год в связи с переименованием северной столицы вокзал стал называться Ленинградским. Это имя вокзал сохраняет до сих пор, хотя поезда с него отправляются в Санкт-Петербург. В 1934 году Ленинградский вокзал был переоборудован: расширились билетные кассы, появились справочное бюро, почта, телеграф, сберкасса, комната для транзитных пассажиров. В бывших царских покоях была организована комната матери и ребенка. В 1948 - 1950 годы были обновлены внутренние помещения вокзала, заново отделаны интерьеры. Во второй половине 70-х годов ХХ века Ленинградский вокзал был реконструирован. В прежнем виде сохранилась лишь часть здания, выходящая фасадом на Комсомольскую площадь. Было достроено левое трехэтажное крыло, где разместились гостиница, зал для транзитных пассажиров, медпункт и другие службы. В августе 1975 года открылись верхний и нижний кассовые залы. На месте дебаркадера был построен просторный главный зал. Для удобства пассажиров вокзал был соединен подземными переходами со станциями метро. И сегодня Ленинградский вокзал продолжает развиваться и обновляться, предлагая пассажирам разнообразные услуги.

Курский вокзал г. Москвы

Местность, на которой находится Курский вокзал, известна в источниках с XVI в., когда здесь еще шумел сосновый лес. Курский вокзал—путешественник. Вначале его построили у Большого Никольского переулка, сменившего нынче имя на Gутейский тупик. Фотографии здания первого вокзала не cохранились, но, судя по документам, оно было небольшим, деревянным. Место для него выбирал лично тогдашний министр путей сообщения П.П. Мельников, который много внимания уделял проблемам Курской железной дороги. Это был единственный из московских вокзалов, который расположился за городской чертой, за так называемым Камер-коллежским валом. Этот вал с середины XVIII века был признан официальной городской чертой, отделявшей Москву от уезда. Место для вокзала было выбрано не случайно: во-первых, земли здесь стоили дешевле, во-вторых, уездное земство меньше, чем город, облагало земли и предприятия налогами, в-третьих, оно меньше обременяло заводчиков, предпринимателей обязательными постановлениями по части санитарии и охраны труда. Положение Нижегородского вокзала уже с самого начала было нестабильным - вокзал долгие годы в документах именовался временным. Его учредители пытались добиться от властей места ближе к центру города, поэтому много средств на постройку временного вокзала и не выделяли. Вместе с тем с началом движения уже в 1865 году появилась необходимость расширения этого скромненького вокзала, пришлось его увеличивать двумя пристройками. Дорога до Серпухова открылась в ноябре 1866 года, а потом потянулась дальше — к Туле, Орлу, Курску. Практически около 30 лет продолжалась переписка на самом о судьбе этого вокзала, рассматривались варианты его более удобного расположения. В частности, был вариант по Садовой, у Гороховой улицы, затем предполагалось за счет расширения сделать единым Николаевский вокзал с Нижегородским, имея в виду проложить ветку от Николаевской дороги - через пути Ярославской - до станции Кусково и далее уже прямо на Нижний Новгород. У частного хозяина - Главного Общества Российских железных дорог - средств недоставало, и Государственный совет предложил МПС России отложить нужды Нижегородской “до времени”. Окончательно же проблема с Нижегородской станцией была решена следующим образом: после выкупа этой и ряда других дорог царским правительством в казну прежний Нижегородский вокзал решено было объединить с Курским, новым вокзалом, что уже строился на Садовом кольце. С 1 января 1894 года была создана “Московско-Курская, Нижегородская и Муромская железная дорога”, она-то и взяла на себя все заботы этих направлений. Только в 1896 году было готово новое здание — изящное, с белыми колоннами, построенное архитектором Н.И. Орловым на нынешней вокзальной площади. В газетах тех дней было помещено объявление, что Нижегородский вокзал, у Покровской заставы, с 14 июня 1896 г. закрывается для приема и отправления пассажиров, и с этого времени все московско-нижегородские поезда будут отходить от нового Курского вокзала. Для удобств пассажиров, живущих близ товарной станции Москва-Курская (в Рогожской части), была устроена платформа, у которой все “пассажирские поезда, за исключением скорых, будут иметь остановку”. Со своей стороны Городская управа замостила улицы и переулки, ведущие к вновь устроенной платформе. Курско-Нижегородский вокзал 1869 года Функции прежней станции Москва-Нижегородская, у Покровской заставы, естественно, изменились: она стала отправлять только грузовые и воинские поезда. Особенно выросли перевозки в дни войны 1914-1917 гг., сотни вагонов шли на расположенные неподалеку от станции Центральный склад Красного Креста, склады Товарищества Московского металлургического завода, заводов Нобеля, Подобедова и другие. После “переезда” Нижегородского вокзала в новый Курский прежнее здание не сломали, и его долго еще использовали под различные станционные надобности. Сейчас на месте вокзала, деповских путей и зданий – жилые кварталы, и ничто больше не напоминает о жизни старейшей московской станции. Курский вокзал был реконструирован в 1938 г. Для этого в марте 1932 г. был проведен конкурс на Курский вокзал, сначала как международный, а потом как открытый Всесоюзный. В состав жюри конкурса входили: Г.М.Людвиг, Г.Б.Бархин, М.Я.Гинзбург, Л.В.Руднев и др. Среди авторов конкурсных проектов было много молодых архитекторов. В 1972 возведено новое здание вокзала при сохранении старых помещений с колоннадой и богатой лепкой внутри (главный архитектор Волошинов). Здание (высота 15 м) стеклянными витражами обращено на привокзальную площадь и накрыто оригинальной складчатой кровлей, образующей 9-метровый козырёк. В помещении Курского вокзала могут одновременно разместиться 11 тыс. человек. В центре зала — эскалаторы, доставляющие пассажиров в подземный зал с камерами хранения. К нему примыкают вестибюли станций метро “Курская” и Чкаловская. Курский вокзал — крупнейший в Москве. Дальние поезда уходят на Украину (в том числе в Крым), на Кавказ, в Нижний Новгород. Прямые электропоезда с Курского вокзала связывают Москву с такими городами Московской Области, как Щербинка, Подольск, Климовск, Чехов, Серпухов, Ясногорск, Тула, Реутов, Балашиха, Железнодорожный, Электроугли, Электросталь, Ногинск, Павловский Посад, Электрогорск, Дрезна, Орехово-Зуево, Покров, Петошки, Костерево, Лакинск, Собинка, Владимир.

Киевский вокзал г.Москвы

Киевский вокзал стоит на месте, некогда называвшимся Дорогомиловская слобода.

Впервые в летописи эта местность названа Дорогомиловом в 1412 году в правление Великого князя Василия III.

Примерно в это же время сюда были переселены из села Вязьмы «государевы ямщики» – крестьяне, освобожденные от всех повинностей, но взамен этого обязанные заниматься «ямской гоньбой» – перевозить пассажиров и грузы. В писцовых книгах об этом было записано: «охотники ямские из того Вяземского яму переведены при царе Иване Васильевиче под Москву в Дорогомиловскую слободу». Так на правом ранее не заселенном берегу в западном предместье города возникла Дорогомиловская ямская слобода. Организованная система сообщений – ямская гоньба, по свидетельству большинства сохранившихся документов, окончательно оформилась при Иване III (1462–1505), который завершил государственное объединение Руси. Для ямской гоньбы на окраинах Москвы примерно в одно и то же время были расселены ямские охотники, состоявшие на службе у государства. Так на карте города появились Тверская-Ямская, Переяславская, Рогожская, Коломенская и Дорогомиловская ямские слободы. В конце XVI в. Борис Годунов поселил по обеим сторонам Большой Дорогомиловской улицы ямщиков, образовавших ямскую извозчичью слободу. В 1638 г. в слободе насчитывалось 74 двора, а в 1653 г. - 87 дворов. В конце XIX века набиравшее силу «Общество Киевско-Воронежской железной дороги» решило проложить путь к Москве со стороны Брянска. Удобное сообщение между Москвой и Киевом создавало условия для эффективного экономического развития обширных районов России. Совет Министров разрешил создаваемому «Обществу Московско-Киевско-Воронежской железной дороги» с лета 1895 года приступить к строительству магистрали. Для этих целей Дорогомилово подходило как нельзя лучше. Здесь имелась масса свободных, не занятых капитальной застройкой земель: это были в основном огороды, дровяные склады, пустоши. Без особых затрат на снос домов и строений здесь можно было разместить железнодорожное хозяйство. Правление железной дороги обратилось к властям с просьбой отвести под застройку участок земли, известный под названием «Бережковские огороды». Дума не возражала. Однако внимание правления обратили на то, что с устройством грузовой и пассажирской станций движение по мосту через Москву-реку и вдоль ее берега к товарной станции значительно усилится. Между тем, набережная в том месте не устроена, в половодье ежегодно размывается, а Бородинский мост значительно обветшал. В связи с этим город потребовал обустроить набережную Москвы-реки от моста до владений железной дороги и, главное, построить новый Бородинский мост. В Дорогомилово старый деревянный мост, носивший с 1837 года название Бородинского (в память 25-летия славной победы русских войск под Бородином), был в 1868-м заменен железным с фермами на каменных быках. Длина моста составляла 138,8 м, ширина 14,9 м. Этот мост, построенный по проекту инженера В.К. Шпейера, простоял вплоть до 1912 года, когда был заменен новым. Всего под железнодорожные пути и устройство станций в Дорогомилове из владений Москвы отходило в собственность дороги 88660 кв. саженей земли. Основная часть отчуждаемой земли была в аренде у крестьян Балабановых. Дороге отошли и земли рядом стоящей церкви Тихвинской Божьей Матери. В 1897–1899 годах пустынная когда-то окраина Москвы превратилась в огромную стройку. Самый большой отрезок земли дорога выделила под товарную станцию, где довольно быстро вырос солидный кирпичный пакгауз, появились крытые железом навесы для складирования грузов и товарная контора (здание конторы сохранилось до наших дней). К марту 1899 года станция практически была готова. Первое здание вокзала представляло собой вытянутую постройку с двумя подъездами провинциального вида. Ни одна станция в Москве не служила таким частым поводом для едких карикатур. Высмеивались и уездный облик здания, и пассажиры с носами, закопченными от керосинок, и скупость железнодорожной компании, которая "украсила Москву таким срубом».

И действительно, новый Брянский вокзал не украшал город – это было унылое, одноэтажное дание. Создавалось впечатление его временности, быть может оттого, что многие ожидали видеть монументальный столичные вокзал. Но «временное пассажирские помещение» простояло полтора десятка лет, пока правление Московско-Киево-Воронежской железной дороги не решило возвести самый большой вокзал Москвы.На открытках тех дней – это действительно маловыразительное деревянное здание длиной по фасаду в 45 сажен (общая площадь – 200 кв. сажен). 29 июня 1899 года состоялось освящение помещений Брянского вокзала, а 1 августа — открытие железной дороги. Из Москвы в Брянск отправился первый почтово-пассажирский поезд. К открытию вокзал украсили пышно и изобретательно: перед зданием устроили шатер, куда привезли особо чтимые иконы. На открытие новой дороги собрались московские власти, городской голова князь В.М. Голицын, множество почетных гостей во главе со строителем дороги, инженером М.И. Григорьевым. После открытия новой линии по ней ходили всего два пассажирских поезда. Товарные же перевозки с первых дней стали активно расти. Дорогомилово было единственным местом в Москве, в котором железнодорожные перевозки легко было увязать с Москвой-рекой и развивающимся судоходством. В 1912 году правление дороги смогло выделить средства на строительство нового здания вокзала. Разработка проекта была поручена архитектору И.И. Рербергу. Главный фасад с колоннами, задуманный в строгом стиле неоклассицизма, архитектор развернул к Москве-реке. Все пространство до берега в то время было тесно застроено небольшими домиками, конюшнями, сараями. Закладка нового вокзала состоялась буквально за два месяца до начала первой мировой войны — 28 мая 1914 года. Несмотря на трудности военного времени, здание возводилось строго в соответствии с проектом. Высокие двухсветные солнечные залы с колоннами ничем не напоминают прежний вокзальный коридор, куда с трудом протискивались приезжие с узлами и чемоданами. Перекрытие над железнодорожными перронами создано по проекту архитектора В.Г. Шухова. Строительство вокзала продолжалось несколько лет и было закончено уже после революции, в 1920 году.

В 1934 году Брянский вокзал был переименован в Киевский. Новое название было связано с магистральным направлением железной дороги, а затем ассоциировалось с наименованием образованного в 1936 году административно-территориального района, куда вошло и Дорогомилово. 10 июля 1935 года был утвержден Генеральный план реконструкции Москвы. В плане реконструкции Москвы было записано: «Площадь Киевского вокзала расширяется до Дорогомиловской улицы, архитектурно оформляется с учетом ансамбля Москвы-реки».

В 1937 году в Дорогомилово провели метро, (вторая линия в Москве). Около Киевского вокзала появилась станция «Киевская» (архитектор Д.Н.Чечулин). После войны, в 1952–1953 годах, здесь была сооружена новая станция, центральный зал которой спроектировали архитекторы Л.В. Лилье, В.А. Литвинов, М.Ф. Марковский и В.М. Добровольский, а надземный вестибюль — архитекторы И.Г. Таранов и Г.С. Тосунов. В 1954 году здесь же построен подземный зал станции «Киевская-кольцевая». Киевский - один из самых красивых вокзалов столицы.

В архитектуре вокзального комплекса, построенного по проектам архитекторов Ивана Рерберга и Виктора Шухова, воплотилось переосмысление классицизма в традициях XX века. По проекту В.Шухова был воздвигнут дебаркадер. Это грандиозная, величественная, и вместе с тем изящная конструкция из стекла и металла, напоминающая парящий в воздухе прозрачный купол.

Киевский вокзал стал олицетворением преемственности между античностью и новой эпохой, которая, по мнению современников Шухова и Рерберга, должна была стать веком "нового Ренессанса". Здание было нетипичным для архитектуры Москвы начала XX века, когда предпочтение отдавалось модерну. Поезда, приходящие с юго-западного направления, подходят к вокзалу под параболическое покрытие над подъездными путями (высота 28 м, ширина пролета - 46 м, было модернизировано и увеличено перед Олимпиадой 1980 г.). Далеко видна башня высотой 51 м с часами, поставленная асимметрично зданию вокзала. Она украшена выразительными скульптурами орлов с распростертыми крыльями, так напоминающими тех, которые стоят на памятниках Бородинского поля. Фигуры на здании вокзала, олицетворяющие промышленность и сельское хозяйство юга, были сделаны из нового тогда материала - бетона - молодым скульптором С. С. Алешиным. Залы ожидания просторны (площадь центрального 900 кв м), их отделка соответствует стилю фасадов, в некоторых сохранилась настенная и плафонная живопись (художники И.И. Нивинский, Ф.И. Рерберг). К зданию вокзала примыкает перронный зал, решение которого отличается простотой и конструктивной смелостью: огромное пространство над платформами перекрывают большепролётные остеклённые арочные конструкции (длина 321 м, ширина 47 м, высота 30 м), разработанные В.Г. Шуховым и выполненные фирмой Бари из ажурных металлических форм. В 1940-45 гг. с северной стороны был пристроен корпус с пригородным кассовым залом и вестибюлем станции метро «Киевская» (архитектор Д.Н. Чечулин). В 1976 дополнительно сооружены помещения для автоматических камер хранения ручной клади. При реставрационных работах 1979-81 гг. была несколько модернизирована кровля перронного зала, воссозданы элементы первоначальной внутренней отделки. 24 декабря 2004 года состоялось торжественное открытие дебаркадера на Киевском вокзале. Дебаркадер Киевского вокзала сооружен в 1914-1917 годах по проекту инженера Шухова и является памятником архитектуры и инженерного искусства. Частичный ремонт уникального сооружения производился в 1962, 1967, 1979-1980, 1997-1999 годах. За период эксплуатации около 80% металоконструкций дебаркадера подверглось коррозии и еформационным изменениям. По результатам детального обследования несущих конструкций в 2003 году было принято решение о проведении ремонтно-реставрационных работ дебаркадера. Стоимость ремонта составила более 700 млн. рублей. Все реставрационные работы проводились в соответствии со старинными чертежами. Новый дебаркадер остеклен листами из монолитного поликарбонада со специальной защитой от ультрафиолетовых лучей. Кроме того, на вокзале обновлены платформы и проложены дополнительные железнодорожные пути.

Вокзал обслуживает более 7 тыс. пассажиров в зимний период, а летом - свыше 30 тыс. только в дальнем сообщении. Киевский вокзал связывает Москву с городами Украины и Молдавии; отсюда отходят поезда на Рим, Стамбул, Афины, Вену, Софию, Будапешт, Прагу, Бухарест, Белград. Прямые электропоезда с Киевского вокзала связывают Москву с такими городами Московской Области, как Апрелевка, Наро-Фоминск, Балабаново, Обнинск, Малоярославец, Калуга.

Казанский вокзал г. Москвы

Казанский вокзал Москвы по праву считается выдающимся творением отечественной архитектуры. Однако таким, каким мы его знаем, вокзал стал не сразу. В 1862 году после открытия первого, Коломенского участка Московско-Рязанской железной дороги московские газеты писали: "пока в устройстве дороги еще много несовершенств, ни на одной станции вокзалы еще не отстроены" Действительно, Московско-Рязанская линия, позже переименованная в Московско-Казанскую, была пущена в эксплуатацию с недоделками. Пассажиры жаловались, что в "большинстве платформы не готовы и из вагонов приходится выпрыгивать", даже в Москве "пассажиров снимали с лестниц вагонов, а дам - на руках". Первый, временный вокзал Рязанской дороги в Москве размещался в небольшом деревянном домике. Каменный вокзал появился лишь 1864 г., построил его архитектор М.Ю.Левестам. Он стал третьим вокзалом на Каланчевском поле. Небольшое здание Рязанского вокзала имело общую кровлю с дебаркадерным покрытием над путями и платформами. Над входом поднималась башенка с часами. Вокзал был тесен, неудобен и - с архитектурной точки зрения - не очень выразителен. До наших дней от всего вокзального комплекса того времени сохранилось лишь одноэтажное ажурное здание веерного депо, выполненное в итальянском стиле. В 1893 г. железную дорогу продлили до Казани, поток пассажиров значительно возрос. Необходимость нового вокзала стала очевидной. Правление дороги рассмотрело несколько проектов переустройства вокзального здания, однако даже наиболее удачный вариант имел серьезные недостатки и не был утвержден Министерством. Вторая заявка на новый вокзал была подана в 1907 г.; но и она не получила поддержки. Положение становилось критическим. И в 1910 г. старое здание в спешном порядке реконструировали: были значительно расширены помещения I и II класса. Однако это не решало всех проблем, и вскоре был объявлен конкурс на проект нового вокзала. Наиболее интересными из всех представленных на конкурс оказались три проекта: академика архитектуры Ф.О. Шехтеля, академика архитектуры А.В. Щусева и художника Е.Н. Фелейзера. Принципиальное отличие варианта, предложенного Щусевым, заключалось в том, что он перенес главные архитектурные формы с узкого Рязанского проезда на угол Каланчевской площади "повернув тем самым всю композицию лицом в наиболее выгодную для города сторону". Во многом благодаря именно этому правление дороги и постановило 29 октября 1911 года строить новый вокзал по проекту Щусева. 12 ноября 1913 года - после необходимых согласований - проект был утвержден в МПС. Возглавил строительство сам архитектор. В июле 1912 г. дорога, не дожидаясь окончательного решения МПС по новому проекту, начала строить на станции Москва-Пассажирская временный двухэтажный вокзал. В феврале 1913 г. в него перевели основные службы, а старое здание сломали. Открыть новый Казанский вокзал предполагалось к 1 ноября 1916 г. Газета "Московские ведомости" писала: "Новый Казанский вокзал, сооружаемый по проекту и под наблюдением А.В. Щусева, будет грандиозным сооружением, выходя фасадами на Каланчевскую площадь, Рязанский проезд и Рязанскую улицу. Общий объем всего помещения составит 60 тыс. куб. сажен. Постройка вокзала с полным его оборудованием исчислена по смете в 7 млн. Центральный вход, ведущий с площади в вестибюль, будет увенчан башней - башней княжны Сююмбеки в Казани с гербами Казанского царства - золотым стилизованным петушком, тут же под башней - громадные часы.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 8-ми гранной формы, со звездчатым сводчатым куполом, просветы которого будут расписаны в восточном вкусе. Из вестибюля и перронного зала выходы ведут в громадный зал-ресторан I и II кл. Он будет обставлен в стиле Петровской эпохи. Стены затянуты зелеными с розовым шпалерами. Деревянный резной плафон будет изображать в аллегорическом виде города и народности тех губерний, с которыми соприкасается линия Московско-Казанской железной дороги. Особый вестибюль для прибывающих пассажиров, отделенный от зала-ресторана служебными помещениями, выводит с платформы приходящих поездов прямо на Рязанский проезд. Правая часть здания вокзала по Каланчевской площади отводится под багажный зал и зал III кл. Вход в багажный зал расположен вблизи центрального входа и будет украшен гербами Москвы, Рязани и Казани. Для пассажиров IV кл. и воинских команд отводится особое помещение. Центральную часть вокзала займут 6 крытых платформ, длиной по 80 саж., с 12-ю подъездными к ним путями". Действительно, Щусев задумал вокзал не только как функциональное здание, но и как произведение архитектуры, призванное украсить и Каланчевскую площадь, и Москву. Для росписи залов были приглашены выдающиеся художники: А.Н. Бенуа, Б.М. Кустодиев, З.Е. Серебрякова, М.В. Добужинский, Н.К. Рерих, А.Е. Яковлев, И.А. Билибин, а позднее - Е.Е. Лансере. Однако не все из задуманного удалось осуществить. Началась первая мировая война, затем революция, гражданская война. В марте 1918 г. все железные дороги РСФСР, в том числе и Московско-Казанская, были национализированы. Работы на стройке возобновились, хотя стройматериалов не хватало. В 1919 г., когда в главном корпусе смонтировали электроосвещение, состоялось открытие части вокзала. К июню 1922 г. на Казанском вокзале были готовы новые пассажирские залы, и временный деревянный вокзал, прослуживший 10 лет, был сломан. Считается, что в 1926 г. был завершен первый этап строительства, а в 1940 г. - второй. Еще в самом начале строительства Щусев настоял на устройстве часов с боем. Заказал для них в Петербурге бронзовые знаки зодиака, рисунки которых выполнил сам. Однако знаменитые вокзальные часы работы часового мастера В.Пушкарева были пущены только в 1923 г., и работали они до осени 1941 г., когда от разрыва фугасной бомбы колокол был сброшен. Водрузили его обратно лишь в 70-х годах. Во второй половине ХХ века вокзал постоянно развивался и обновлялся. В 50-е годы был построен подземный зал для пригородных пассажиров, имеющий выход в метрополитен. В 70-е годы началась крупномасштабная реконструкция вокзала, в ходе которой была увеличена его пропускная способность, и одновременно многое было сделано для реализации и восстановления архитектурно-художественного замысла А.В.Щусева. В 1990 г. были построены новые залы ожидания, переходы от поездов к станциям метро и на Комсомольскую площадь. Подземный тоннель, соединяющий все три железнодорожных вокзала Комсомольской площади, стал самым протяженным в столице. Над платформами появилось уникальное крупнопролетное перекрытие площадью 17 тыc.м 2. Завершилась реконструкция в 1997 г., к 850-летию Москвы. На Новорязанской улице и Рязанском проезде выросли новые корпуса, сохраняющие общий стиль Казанского вокзала. Возводились они на основе сохранившихся чертежей Щусева (1873-1949).Казанский вокзал сегодня - это современный комплекс, предлагающий пассажирам разнообразные услуги и одновременно - памятник архитектуры, принесший автору мировую известность.

Белорусский вокзал

Во второй половине 60-х годов XIX века от Тверской заставы на западе Москвы началась прокладка железной дороги, которая вела к Смоленску, а от него к Бресту и затем на Варшаву. Называлась дорога Московско-Смоленской. Изыскания местности для прокладки пути "Государь Император дозволил Смоленскому земству провести на свой счет". Смоленские промышленники, заинтересованные в соединении с Москвой, охотно давали деньги на будущую железную дорогу, москвичи тоже понимали ее выгодность. В апреле 1867 г. Московская Городская Дума приняла решение уступить железной дороге "бесплатно участки городской пустопорожней земли, которые ей могут понадобиться под Московскую станцию и под самую дорогу, как в черте города, так и вообще в городских владениях... ". 23 апреля 1868 г. император Александр II разрешил "приступить к работам по предполагаемой железной дороге от Смоленска до Москвы и утвердить в общем виде направление этой дороги". Оставалось найти место для станции и вокзала.

Наиболее удобной сочли местность у Тверской заставы: это было довольно близко к городу, позволяло проложить от новой дороги соединительную ветку с Николаевской железной дорогой. К тому же выбор был продиктован и экономическими соображениями: большая часть земель, предназначаемых под станцию и пути, не приносила городу никакого дохода, так что издержки города на отчуждение частных земель и снос построек составили всего 50 тыс. рублей.

Новая железная дорога проходила, правда, через место конских скачек. Однако генерал-губернатор князь В.А. Долгоруков, хотя сам и являлся президентом "Императорского Московского Скакового общества", не смог удовлетворить просьбу коннозаводчиков об оказании содействия, "дабы линию означенной дороги отклонить от ипподромов, на сколько окажется возможным".

Строительство вокзала, которому дали название Смоленский, началось в конце апреля 1869 г. Ответственным за возведение зданий и всех построек, согласно контракту, был крупный предприниматель, владелец кирпичных заводов статский советник Немчинов. (О нем напоминает сегодня название станции Немчиновка, устроенной по просьбе братьев Немчиновых, основавших в пригороде Москвы дачный поселок.) Однопутная Московско-Смоленская железная дорога строилась одновременно из Смоленска и из Москвы. 9 августа 1870 г. от Смоленска до Гжатска (ныне г. Гагарин) прошли первые рабочие поезда. На московском участке путь до станции Бородино был уже готов, и рельсы спешно укладывались до Гжатска: 25 августа ожидалась комиссия по приемке линии. На дорогу стал поступать подвижной состав, заказанный в Европе.

Вокзал тоже строился довольно быстро: к началу сентября двухэтажное каменное здание было уже оштукатурено. Торжественное открытие Московско-Смоленской железной дороги состоялось 19 сентября 1870 г. О новом вокзале - шестом по счету и втором (после Николаевского) по размерам в Москве - пресса писала: "Станция представляет собой довольно красивое здание. С открытием движения по Смоленской дороге вся местность, прилегающая к Тверской заставе и четырем Ямским улицам, сильно оживится: уже теперь цены на дома и пустопорожние земли здесь возвысились довольно значительно". Название "Смоленский" вокзал носил до ноября 1871 г. Железная дорога была продлена от Смоленска до Бреста, и линия Москва - Брест стала самой протяженной в стране (1100 км). Вокзал в Москве стал называться Брестским.Весной 1896 г. в связи с предстоящей коронацией Николая II известному архитектору Льву Кекушеву было поручено срочно построить для встречи царской семьи на Брестском вокзале Императорский павильон. К началу мая в правой части вокзала появился деревянный терем. Внутри это здание, выполненное в псевдорусском стиле, восхищало богатым убранством. В средствах, выделенных на строительство, недостатка не было. Стены и потолки Императорского павильона были обиты тиком стального цвета, фризы и потолок украшали золоченые орнаменты, мебель была завезена французская. Терем делился на три части: в центре была приемная; а по бокам - крытые застекленные галереи, за которыми следующие - крытые, но без стекла - галереи шли до самой платформы. Крыльцо венчал рельефный государственный герб. Рядом стоял флагшток, на котором 6 мая 1896 г. в момент прибытия царского поезда был поднят императорский штандарт. Выход из павильона на вокзальную площадь застилал бархатный ковер. Императорский павильон долго служил для торжественных встреч знатных особ. Разобрали его лишь в 1908 г. во время строительства современного вокзального здания. По мере роста пассажирских перевозок Брестский вокзал стал тесен. В начале 90-х годов XIX века железная дорога стала двухпутной, а платформа отправления была одна. Вокзальные помещения, особенно третьего класса, тоже не могли вместить в себя пассажиров даже одного поезда. Начальник дороги Д.А. Кригер, начиная с 1898 года, неоднократно обращался в МПС с просьбой выделить деньги на обновление и расширение станции (с 1 июня 1896 г. дорога стала казенной). Но приступить к реконструкции удалось лишь в 1907 году.

Автором проекта нового Брестского вокзала стал архитектор И. Струков. Здание состояло из двух корпусов, сходящихся под тупым углом. Угловая часть - в то время одноэтажная - предназначалась под царские покои и получила название "Царский угол". Деятельное участие в строительстве принимал новый начальник дороги, военный инженер, генерал Ф. Мец. К весне 1910 г., правое крыло здания было готово. На вокзале появились четыре посадочные платформы. Крайняя, Императорская, была одновременно и передаточной - через соединительную ветку с Николаевской магистралью. Первую очередь вокзала торжественно открыли 25 мая 1910 г. А церемония освящения левого крыла состоялось почти через 2 года - 26 февраля 1912 г.

Новый вокзал был красив и просторен, его площадь в 3 раза превышала площадь прежнего вокзала. Реконструкция обошлась казне почти в миллион рублей, однако деньги были потрачены не напрасно. Всеобщее восхищение вызывали и архитектурный облик здания, и отделка интерьеров, и новейшее техническое оборудование телеграфа и билетных касс, где впервые в Москве были установлены аппараты, печатающие железнодорожные билеты. А пресса особо подчеркивала что, "все здание выполнили из железа и бетона и безопасно в пожарном отношении". Построенный в стиле неоклассицизма с элементами ложной готики и ампира вокзал получился, действительно, очень выразительным. Фасад здания украшали картуши в виде щитов с железнодорожными эмблемами. Над входами в залы для пассажиров возвышались четыре изящные башенки с флагштоками.

В год открытия нового Брестского вокзала Россия праздновала столетие войны с Наполеоном. В связи с этим "по всеподданнейшему докладу г-на Министра Путей Сообщения (С. В. Рухлова) 4 мая 1912 г. последовало Высочайшее Его Императорского Величества соизволение на переименование Московско-Брестской железной дороги в Александровскую". Именно с этого времени вокзал получил название Александровского, а паровозы и вагоны стали украшать объемные вензеля Александра. Позже из-за дороговизны их стали просто рисовать на стенках подвижного состава. В дни первой мировой войны Брестский вокзал одним из первых стал фронтовым. Отсюда отправлялись эшелоны на запад, сюда привозили раненых, для которых были организованы первые пункты питания. В августе 1922 г. Александровская и Московско-Балтийская дороги были объединены в Московско-Белорусско-Балтийскую, и вокзал был переименован в Белорусско-Балтийский. А с мая 1936 г. - после очередной реорганизация железных дорог - вокзал получил свое теперешнее имя - Белорусский. Именно под этим именем он вошел и в историю Великой Отечественной войны как вокзал, с которого эшелоны уходили на фронт во имя Великой Победы. Белорусский вокзал несколько раз перестраивался. Но благодаря умелой и бережной реконструкции мы и сегодня можем любоваться величественным фасадом здания, его лепными украшениями и орнаментом, сохранившими свой первоначальный вид. Но Белорусский вокзал - это не только памятник отечественного зодчества, а, прежде всего, современный вокзальный комплекс, отвечающий мировым стандартам.

**Заключение**

Железная дорога самый распространенный и доступный вид транспорта. В любой уголок России можно доехать поездом. С каждым годом происходит технические развитие локомотивов. Входе испытательного рейса высокоскоростной поезд «Сокол-250» преодолел путь длиной 650км со скоростью 200км/ч, подтвердив хорошую работоспособность всех бортовых систем состава. «Сокол-250» первый российский высокоскоростной поезд, который способен работать от двух систем питания: постоянного и переменного тока. Сейчас идет серийный выпуск этих поездов. Согласно характеристикам поезд способен развивать скорость до 250км/ч и преодолевает расстояние от Москвы до Санкт Петербурга менее чем за 3 часа. Кроме пассажирских превозок,железнодорожный транспорт является незаменимым для грузоперевозок

**Список литературы**

www.rzd.ru

Журнал «Российские железные дороги» №7,15,23

www.wikipedia.org