**Памятники транспорта Москвы**

В.В.Филимонов, архитектор

Памятники городского транспорта — малоизвестные объекты московской архитектуры. Временем их рождения можно считать конец Х1Х века, когда рост территории города в сочетании с научно-техническим прогрессом привели к появлению новых средств передвижения — конно-железных дорог и городских электрических железных дорог. Кареты и другие конные экипажи уступили место вагонам конки и трамваям, существенно изменившим облик московских улиц, а городские железные дороги стали фактором градостроительства, породив неизвестные прежде типы сооружений — павильоны на трамвайных остановках, электрические подстанции, трамвайные депо и ремонтные мастерские.

Все связанные с городским транспортом коммуникации и здания проектировались как единое целое с учетом особенностей застройки столицы, для чего был создан «Проект электрификации городских железных дорог Москвы». К 1912 году вошли в строй комплексы, обслуживающие трамвайные пути: Центральная электрическая станция, девять ее подстанций в разных частях города, семь трамвайных парков, Центральные ремонтные мастерские. Каждое сооружение разрабатывалось коллективом авторов, учитывавших его функциональное назначение и особенности окружающей застройки. Потому многие расположенные в центре города здания созданы в неорусском стиле, а объекты на обустраиваемых окраинах — в модном тогда стиле модерна, позже — неоклассицизма.

Наибольший интерес представляет Центральная электрическая станция трамвая на Винно-соляном дворе в Замоскворечье (1904—1907 годы, архитектор В.Н.Башкиров). Огромное здание своими килевидными фронтонами вторило византийским очертаниям белокаменного храма Христа Спасителя на противоположном берегу Москвы-реки. Над крышей электростанции возвышалась башня-колокольня, созданная в соответствии со сложными силуэтами окружающей застройки. Архитектор очень деликатно использовал здесь и формы церковного зодчества.Не менее интересна Сокольническая электрическая подстанция трамвая (1910 год, архитекторы М.К.Геппенер и А.Ф.Мейснер), напоминающая средневековый замок с зубчатыми завершениями, узкими окнами-бойницами и стрельчатыми арками. Элемент стилизаторства присутствует и в здании Мещанской подстанции (1907 год, архитектор Н.Н.Сычков). Ее декоративные детали и особенно вертикаль с ложным киотом напоминают об абрамцевских часовнях. Через пять лет этот архитектор строит еще одно здание трамвайной подстанции — Рогожской (в районе двухэтажных купеческих особняков). После недавней реставрации оно достойно смотрится в ансамбле новой пешеходной зоны Москвы — Школьной улицы.

Среди трамвайных депо следует выделить Бутырское (отсюда в 1899 году вышел первый электрический трамвай). В его зданиях ярче всего отразились особенности транспортной архитектуры того времени — с характерными элементами декора в красно-белой гамме. Конструкции перекрытия «вагонного сарая» разработал знаменитый инженер В.Г.Шухов.

Не менее характерно по своей архитектуре и старейшее в Москве и самое крупное (целый квартал на Лесной улице) предприятие городского транспорта — Миусский конно-железнодорожный парк. Первые вагоны конки вышли из его ворот в 1874 году, позже здесь располагалось трамвайное депо, а сейчас — троллейбусный парк. Формирование всего ансамбля — вагонные депо, мастерские, жилые дома для служащих — закончилось к I911 году. Разнохарактерные по форме и назначению производственные корпуса, решенные в едином художественном стиле, производят целостное впечатление. Весь этот крупный участок застройки украшают многочисленные окна-витражи, обрамленные белыми полукружиями наличников (в промышленной архитектуре конца XIX — начала XX века окна были одним из главных композиционных элементов производственного здания). Интересно, что и здесь большепролетная конструкция арочного покрытия со световыми фонарями (69х28,5 м) тоже выполнена по проекту инженера В.Г.Шухова.

Своеобразную трактовку получили остановки трамвая, одна из которых была построена по проекту признанного мастера модерна Ф.О.Шехтеля. До наших дней сохранился павильон из чугунного литья для ожидающей публики близ Тимирязевской академии, на бывшей линии парового трамвая (ныне маршрут № 27). После реставрации он мог бы стать не только украшением этого района Москвы, но и служить образцом малых архитектурных форм начала ХХ века.

Второй мощный толчок к развитию транспортной архитектуры дало широкое внедрение в жизнь автомобиля, а с 1924 года — регулярного автобусного движения. В обиход входит новое слово — гараж. Наиболее яркие примеры таких построек в стиле конструктивизма созданы К.С.Мельниковым. Архитектор, работая над проектами гаражей во Франции, выдвинул оригинальную идею прямоточной расстановки машин (в ряд с уступом). В Москве он применил эту систему в проекте Бахметьевского автобусного парка, имеющего в плане конфигурацию параллелограмма с пилообразными сторонами. Главный торцевой фасад гаража со стороны въезда оштукатурен, на плоскостях фронтона — крупные рельефные надписи. Остальные фасады оставлены в кирпиче с ритмично расположенными прямоугольными, вертикальными и круглыми оконными проемами и выездными воротами.

Проект был высоко оценен специалистами. Вскоре Мельников приступил к проектированию гаража для грузовых машин на Новорязанской улице (позже тоже автобусный парк). Небольшой участок неправильной формы архитектор оформил в виде подковы с выводом на улицу торцевых фасадов, решенных крупно и выразительно. В выступах в виде киля по оси каждого расположены два проема ворот для въезда. По сторонам от выступов — крупные остекленные экраны, контрастирующие с небольшими круглыми окнами. Металлические перекрытия мельниковских гаражей выполнены по проектам опять же инженера В.Г.Шухова.

В 1930-е годы Мельников построил в Москве еще два гаража для легковых автомобилей. Гараж для «Интуриста» имел эффектную композицию главного фасада с огромным круглым окном. Левая часть здания, пристроенная позже, нарушила первоначальный замысел архитектора. Второй гараж, предназначенный для Госплана, является произведением позднего конструктивизма. Здание кажется диковинной игрушкой — большое круглое окно занимает почти весь главный фасад, освещая помещение для машин, справа от него высокая труба — вертикаль, композиционно собирающая воедино все элементы здания (длинный производственный корпус и «гофрированный» четырехэтажный объем здания мастерских).

Первопроходцами оказались московские архитекторы и в 1930-е годы, когда началось строительство метрополитена. Опыта проектирования и возведения подобных сооружений в Советском Союзе не было. В результате серьезной переработки зарубежных примеров появилось всемирно известное сооружение — своеобразный музей под землей. С метрополитеном связан и целый комплекс сооружений, обслуживающих это сложное хозяйство. Есть среди них высокие образцы промышленной архитектуры. Электрическая подстанция метрополитена на Большой Никитской улице, построенная в 1935 году архитектором Д.Ф.Фридманом, — яркий пример московского Ар Деко, опередившего на несколько десятилетий мировую архитектуру. В композиции была предложена не имеющая аналогов авангардная интерпретация ордерной системы — сложно организованный фасад расчленен восемью каннелированными колоннами, завершенными уникальными воронкообразными ступенчатыми капителями, как бы вставленными в раму портала (каждая — в полукруглой нише). Между колоннами помещены остекленные эркеры с тонкими переплетами и оригинальными вставками. Подобные архитектурные приемы, к сожалению, не получили развития и практически более нигде в Москве не встречаются.

До последнего времени все эти постройки использовались по своему прямому назначению. Сейчас в связи с широкомасштабной программой вывода промышленных предприятий и объектов транспорта из центра мы можем потерять уникальные образцы производственной архитектуры. Однако есть реальная возможность сохранить движимые и недвижимые памятники транспорта в архитектурном ансамбле города: они могли бы стать музеями — просветительскими и культурными центрами. Приведу в качестве примера Венский музей трамвая, расположенный в специально сохраненном и реконструированном здании депо. Или музей городского транспорта в Штутгарте, на территории бывших заводов Бенца, где сохранена миниатюрная железная дорога и троллейбусная линия среди реальных заводских корпусов.

В развитых странах сейчас наблюдается настоящий бум строительства новых музеев и реконструкции и расширения существующих. К проектированию привлекаются архитектурные знаменитости, старающиеся максимально интегрировать свои произведения в пространство города, сделать их широкодоступными и открытыми для различных возрастных категорий населения. В Москве же использование нетрадиционных архитектурных сооружений для создания музеев транспорта обеспечило бы также преемственность использования памятника. Совсем недавно в центре Петербурга открылся подобный музей паровозов на территории бывшего Варшавского вокзала. Он превратился в своего рода центр досуга не только для любителей истории транспорта, но и для самых широких слоев населения.

 Помещением для московского музея городского транспорта мог бы стать мельниковский гараж для автобусов, который сейчас пустует, или историческое здание Краснопресненского трамвайного депо, переезжающего в Строгино...