

## Отечественная история

*Васькин А.А.*

### **ИСТОРИЯ СТРОИТЕЛЬСТВА В МОСКВЕ КУРСКОГО ВОКЗАЛА <sup>1</sup>**

Курский вокзал открылся в 1896 г. Здание вокзала было построено по проекту архитектора Н.И. Орлова. Курский вокзал вобрал в себя ранее существовавший Нижегородский, который стоял за Покровской Заставой (ныне Абельмановская Застава).



Фотографии здания Нижегородского вокзала не сохранились, но, судя по документам, оно было небольшим, деревянным. Этот московский вокзал расположился за городской чертой, за Камер-Коллежским валом – официальной границей, 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.

---

<sup>1</sup> Эта статья является продолжением серии публикаций о вокзалах Москвы. Начало см. в № 6 журнала за 2007 г.



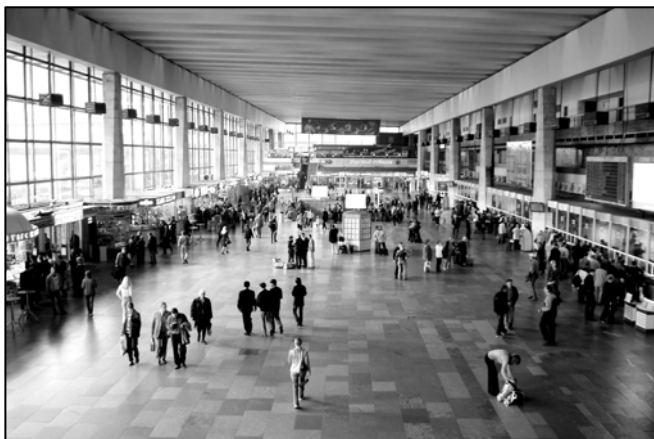
Положение Нижегородского вокзала уже с самого начала было нестабильным – вокзал долгие годы в документах именовался временным. Его учредители пытались добиться от властей места ближе к центру города, поэтому много средств на постройку временного вокзала и не выделяли. Вместе с тем с началом движения уже в 1865 году появилась необходимость расширения этого скромного вокзала, пришлось его даже увеличивать двумя пристройками.

А тем временем росла протяженность железной дороги Курского направления. Открылась дорога до Серпухова – в ноябре 1866 года, затем она потянулась дальше – к Туле, Орлу, Курску.



Рассматривались разные варианты более удобного расположения Нижегородского вокзала. В частности, предлагался вариант объединить его с Николаевским, проложив ветку от Николаевской дороги – через пути Ярославской – до станции Кусково и далее уже прямо на Нижний Новгород. Но у владельца дороги, коим было Главное общество Российских железных дорог, средств не хватало, и Государственный совет предложил МПС России отложить нужды Нижегородской «до времени».





Окончательно же проблема с Нижегородским вокзалом была решена следующим образом: после выкупа этой и ряда других дорог царским правительством в казну Нижегородский вокзал решено было убрать с прежнего места и объединить его с Курским, новым вокзалом, что уже строился на Садовом кольце.

С 1 января 1894 года начала действовать «Московско-Курская, Нижегородская и Муромская железная дорога», она-то и вела к Курскому вокзалу.

Незадолго перед открытием Курского вокзала в газетах 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.



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 прежние 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 лучший проект реконструкции вокзала – сначала международный, а потом открытый Всесоюзный. В состав жюри конкурса входили видные зодчие того времени: Г.М. Людвиг, Г.Б. Бархин, М.Я. Гинзбург, Л.В. Руднев и др.





В 1972 г. возведено новое здание вокзала при сохранении старых помещений с колоннадой и богатой лепкой внутри (главный архитектор Г.И. Волошинов). Здание высотой 15 м стеклянными витражами обращено на привокзальную площадь и накрыто оригинальной складчатой кровлей, образующей 9-метровый козырёк.



В центре зала – эскалаторы, доставляющие пассажиров в подземный зал с камерами хранения. К нему примыкают вестибюли сразу трех станций Московского метрополитена.

Более трех десятилетий здание Курского вокзала – образчика советской архитектуры 1970-х гг. приковывало к себе взор тех, кто проходил или проезжал по Земляному Валу. Однако несколько лет назад здание вокзала заслонила огромная громада очередного торгового центра. Теперь вокзал не виден с Садового кольца. Такая вот ирония судьбы. Когда-то, в 1972 г., архитекторы нового здания Курского вокзала пренебрегли старым зданием, теперь же их современные коллеги загородили произведение своих предшественников.

### Литература

1. Васькин А.А. Назаренко Ю.И. Архитектура и история московских вокзалов. – М., 2007.
2. Зодчие Москвы. Кн. 2. – М., 1988.
3. Железнодорожный транспорт: Энциклопедия. – М., 1994.
4. Московская железная дорога. Через годы, через расстояния. / Под ред. И.Л. Паристого. – М. 1997.

*Фото Ю. Назаренко*