

Железная дорога в мегаполисе: Московская окружная железная дорога (1903-1917)

Научный руководитель – Шевырёв Александр Павлович

Гуськов Андрей Андреевич

Студент (магистр)

Московский государственный университет имени М.В.Ломоносова, Исторический факультет, Кафедра истории России XIX – начала XX века, Москва, Россия

E-mail: andrgus13@yandex.ru

В начале XX века Москва столкнулась с вызовами стремительного роста: промышленная революция, увеличение населения и хаотичная застройка требовали новых транспортных решений. Московская окружная железная дорога (МОЖД), построенная в 1903–1908 гг., стала ответом на эти вызовы. Её создание было продиктовано необходимостью разгрузить центральные железнодорожные узлы, связать разрозненные промышленные зоны и упорядочить грузопотоки. Проект, разработанный под руководством инженера П.И. Рашевского, отражал амбиции эпохи — соединить функциональность с эстетикой. Целью данного исследования является выявление роли Московской окружной железной дороги в трансформации Москвы из губернского города в промышленный мегаполис, определив её влияние на экономику, социальную структуру и пространственное развитие. Задачами в работе предстает анализ экономического состояния и влияния дороги на Москву, рассмотрение архитектурно-инженерных решений МОЖД в контексте эстетики и функциональности. Актуальность темы исследования заключается в сохраняющемся повышенном интересе к Московской окружной железной дороге в современных условиях, а его ценность заключается в комплексный анализ МОЖД как «агента урбанизации», а не только транспортного объекта.

МОЖД — это не только инфраструктурный объект, но и памятник инженерной мысли. Её 54-километровое кольцо включало 14 станций, спроектированных архитекторами А.Н. Померанцевым и Н.В. Марковниковым в стиле неоклассицизма и модерна. Станции, такие как «Воробьёвы горы» и «Пресня», сочетали утилитарность (склады, депо) с элегантным оформлением, став символами прогресса. Мосты через Москву-реку и Язу, а также тоннели демонстрировали инновации в строительстве, превосходившие урбанистические стандарты XX века. МОЖД радикально изменила экономику Москвы:

— Промышленный рост: Кольцо связало фабрики (Трёхгорную мануфактуру, заводы в Симоновой слободе) с сырьевыми базами и рынками сбыта, ускорив индустриализацию.

— Урбанизация окраин: рядом со станциями формировались рабочие посёлки, склады и мастерские, что превратило периферию в новые экономические центры.

— Транспортная интеграция: Связь радиальных железных дорог через МОЖД, снижение стоимость логистики.

Железная дорога стала «артерией» для тысяч рабочих: она не только обеспечила занятость, но и улучшила доступность города.

Московская окружная железная дорога начала XX века — это зеркало эпохи, где пересеклись промышленный прагматизм, архитектурная красота и социальные изменения. Она не только решила проблемы своего времени, но и заложила основы современной транспортной системы Москвы, доказав, что инфраструктура может быть не просто функциональной, но и формировать идентичность города. МОЖД стала катализатором превращения Москвы из «большого города» в «мегаполис», где железная дорога — не периферийный объект, а стержень урбанистической эволюции.

Источники и литература

- 1) Верховский В.М. Исторический очерк развития железных дорог в России с их основания по 1897 г. включительно. В 2 т. М., 1898–1901.
- 2) Воронин, М.И. Московская окружная железная дорога: история и современность. — М.: Транспорт, 2005.
- 3) Виргинский В.С. История техники железнодорожного транспорта
- 4) Рашковский, А.С. Архитектура московских вокзалов и станций*. — М.: Стройиздат, 1989.
- 5) Соловьева А.М. Железнодорожный транспорт во второй половине XIX в. М.: Наука, 1975
- 6) Шенк Ф.Б. Поезд в современность: мобильность и социальное пространство России в век железных дорог. М.: Новое литературное обозрение, 2016