

**Развитие грузового и пассажирского сообщения на Московской окружной железной дороге (1902-1914)**

**Научный руководитель – Шевырёв Александр Павлович**

***Гуськов Андрей Андреевич***

*Аспирант*

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

*E-mail: andrgus13@yandex.ru*

На рубеже XIX–XX веков Москва переживала стремительный промышленный и демографический рост. Увеличение числа фабрик, расширение городской территории и постоянный приток населения обострили проблему транспортной перегруженности.[1] Радиальные железнодорожные линии сходились к центру, создавая заторы на вокзалах и в товарных дворах. В этих условиях строительство Московской окружной железной дороги (1903–1908) стало стратегическим шагом, направленным на рационализацию грузопотоков, перераспределение пассажирских перевозок и формирование единой транспортной системы. На рубеже веков железные дороги были уже не только элементом транспортной инфраструктуры но и фактором, влияющим на социальные взаимоотношения в обществе [6]. Первоначально МОЖД проектировалась прежде всего как грузовая линия. Её главной задачей было соединение всех радиальных направлений, минуя центр города. Это позволило перераспределить товарные перевозки, снизить нагрузку на центральные станции и ускорить доставку сырья к промышленным районам. Кольцевая линия протяжённостью около 54 километров включала 14 станций и разветвлённую систему подъездных путей к фабрикам, складам и портовым сооружениям. Инженерное руководство проектом осуществлял П. И. Рашевский, а архитектурное оформление станций разрабатывали А. Н. Померанцев и Н. В. Марковников, сумевшие соединить практичность с выразительными чертами неоклассицизма и модерна [4]. Развитие грузового сообщения стало важнейшим фактором экономического подъёма Москвы в предвоенные годы. Через окружную дорогу осуществлялась перевозка топлива, строительных материалов, продовольствия и промышленной продукции. Предприятия Пресни, Симоновой слободы, Лефортова получили прямой выход к железнодорожной сети. Это значительно удешевило логистику и ускорило товарооборот. Вдоль линии активно формировались новые складские зоны, мастерские, депо. Дорога способствовала децентрализации промышленности и превращению окраин в самостоятельные экономические узлы [3] .

Пассажирское движение по МОЖД изначально не рассматривалось как приоритетное, однако уже в первые годы эксплуатации стало очевидно, что линия востребована и в этом качестве. Рабочие пригородных и периферийных районов получили возможность быстрее добираться до мест службы. Пассажирские платформы, хотя и уступали по масштабу грузовой инфраструктуре, обеспечивали регулярное сообщение между промышленными зонами и жилыми кварталами. Это способствовало формированию новых рабочих посёлков и постепенному расширению городской черты. Однако формирование полноценной пассажирской системы на МОЖД, как интегрированной городской инфраструктурной системы (по примеру трамвая) не произошло в связи с удалённостью дороги от основных центров притяжения [5]. С архитектурной точки зрения станции окружной дороги представляли собой не только утилитарные сооружения, но и важные элементы городской среды. Вокзальные здания, мосты через Москву-реку и Яузу, путепроводы и технические сооружения демонстрировали высокий уровень инженерной мысли начала XX

века. МОЖД стала примером комплексного подхода к строительству: функциональность сочеталась с эстетикой, а инфраструктурные объекты органично вписывались в городской ландшафт. В период 1908–1914 годов объёмы перевозок по окружной линии стабильно росли. Грузовое сообщение укрепляло экономические связи Москвы с регионами империи, а пассажирское движение способствовало социальной мобильности населения.

Московская окружная железная дорога сыграла ключевую роль в трансформации Москвы в крупный индустриальный центр. Она не только решила проблему перегруженности радиальных линий, но и заложила основы современной транспортной модели города. Развитие грузового и пассажирского сообщения на МОЖД стало важным этапом урбанистической эволюции столицы, превратив железную дорогу из вспомогательного элемента в системообразующий фактор городского роста [2].

### 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) Еремеев Ф.Н. Московский узел и Московская окружная железная дорога. Работа их в 1910 году. - М., 1912.
- 4) Рашковский, А.С. Архитектура московских вокзалов и станций\*. — М.: Стройиздат, 1989.
- 5) Руин К.К. Радиальные пути, как необходимая принадлежность кольца Московской окружной железной дороги и мнения по этому вопросу Правительства и города. - СПб, 1913
- 6) Шенк Ф.Б. Поезд в современность: мобильность и социальное пространство России в век железных дорог. М.: Новое литературное обозрение, 2016