## ОТЗЫВ

официального оппонента на диссертацию Шашковой Натальи Олеговны «Архитектурный ансамбль Московско-Курской железной дороги: формирование и развитие в период с 1864 по 1917 гг.», представленную на соискание ученой степени кандидата искусствоведения по специальности 17.00.04 – «Изобразительное и декоративно-прикладное искусство и архитектура»

Рецензируемое исследование Натальи Олеговны Шашковой посвящено истории русской архитектуры недостаточно изученной B эксплуатационной трансформации проектированию, строительству И железнодорожных зданий и сооружений, рассмотренных в качестве единого архитектурного комплекса. Хотя среди архитектурных объектов железных дорог России мало признанных шедевров, в силу ярко выраженного своеобразия железнодорожных сооружений, их многочисленности и, как правило, достойного художественного уровня они являются неотъемлемой частью многообразной картины развития архитектуры второй половины XIX - начала XX вв. Таким образом, диссертационное исследование восполняет существенный пробел в истории отечественной архитектуры эпохи промышленного переворота, чем и обусловлена его научная значимость и актуальность.

Подробное исследование заявленной темы проводится впервые, поэтому помимо немногочисленных работ по отдельным аспектам развития транспортной архитектуры, автором был проанализирован широкий круг публикаций о становлении железнодорожного дела в России и об архитектуре второй половины XIX — начала XX вв. Основой для реконструкции истории проектирования, строительства и развития в период с 1864 по 1917 гг. архитектурного ансамбля Московско-Курской железной дороги стали материалы, выявленные автором в архивных и музейных собраниях и

тщательно систематизированные. **Это определяет достоверность** диссертационного исследования

В процессе подготовки работы Н.О. Шашкова ввела в научный оборот обширный массив новых сведений о практике архитектурного проектирования на железных дорогах России и деятельности ряда зодчих и инженеров (М.Г. Арнольда, И.Ф. Тибо-Бриньоля, И.П. Ропета, П.А. Дриттенпрейса, Н.И. Орлова, В.И. Чагина, В.А. Глазырина), что обогащает историю отечественной архитектуры. Проанализировав возникавшие при разработке темы методологические сложности и возможные пути их преодоления, автор внесла существенный вклад в формирование методологии искусствоведческих исследований в области железнодорожной архитектуры, чем определяется теоретическая значимость исследования.

Во введении дан подробный обзор изученной автором литературы и источников, сформулированы методологические основы, объект, предмет, цель и задачи исследования, которые предопределили структуру диссертации и логику изложения материала.

В первой главе «История проектирования и сооружения, основные этапы развития Московско-Курской железной дороги до 1917 г.» разобраны социально-экономические, геополитические предпосылки и хронология строительства новой магистрали, охарактеризован ландшафт районов прохождения линии, особенности финансирования железнодорожных проектов. Описание указанных факторов не является абстрактным фоном для рассмотрения железнодорожных архитектурных объектов, по мнению автора, они непосредственно влияли на архитектурно-строительную практику отечественных железных дорог: отмечены обусловленные ими подходы к проектированию построек и их особенности, которые в силу своей специфики

не могут быть интерпретированы одними лишь искусствоведческими методами исследования.

Во второй главе «Формирование архитектурного ансамбля Московско-Курской железной дороги в 1864-1871 гг.» сформулированы принципы планировки станционных территорий и включения их в существующих поселений, проанализированы подходы к архитектурностроительной деятельности, детально описана типология и стилистические построек разного назначения, железнодорожных особенности складывающихся в относительно самостоятельные комплексы гражданских, производственных и искусственных сооружений. Именно в железнодорожной отрасли по причине технической специфики и жестких эксплуатационных требований по мнению автора впервые отчетливо наметилось разделение Н.О. Шашковой уделено функций архитектора и инженера. В работе обязанностей, выстраивания проблемам распределения внимание профессионального взаимодействия и степени участия инженеров и зодчих в проектировании тех или иных объектов.

Обязательный набор построек определенной типологии для каждой станции был обусловлен ее классом в соответствии с характером выполняемых на ней операций. Диссертант изучила также все искусственные сооружения на Московско-Курской дороге – мосты, виадуки.

Третья глава диссертации «Развитие под влиянием эксплуатационных факторов и современное состояние архитектурного ансамбля Московско-Курской железной дороги» представляет собой первый в отечественной науке опыт рассмотрения архитектурного ансамбля железнодорожной линии в динамике. Традиция осмысления зданий и сооружений железной дороги как единого архитектурного ансамбля большой протяженности была заложена при строительстве первых отечественных магистралей и в дальнейшем

последовательно развивалась. Изменение станционных комплексов и отдельных сооружений магистрали показано в контексте общих тенденций развития архитектуры второй половины XIX — начала XX вв. Большое внимание в исследовании уделено проектам московского архитектора П.А. Дриттенпрейса - штатного архитектора Московско-Курской железной дороги с 1877 по 1893 гг. Его добротные и лаконичные работы в железнодорожном строительстве ранее были не известны специалистам.

Хотя хронологические рамки исследования ограничены 1917 годом, в последнем разделе данной главы весьма подробно описана судьба инфраструктурных объектов Московско-Курской железной дороги вплоть до настоящего времени и представлены результаты натурного обследования зданий и сооружений магистрали.

Выводы диссертации дают полное представление о характере и качестве проделанной автором работы. Обширные материалы, найденные Н.О. Шашковой, позволяют существенно дополнить наши представления о железнодорожном строительстве в России конца XIX – начала XX века и его стилистическом многообразии

На всех этапах диссертационного исследования особое внимание уделено проблеме формирования единства архитектурного ансамбля железнодорожной линии, правомерности применения понятия «ансамбль» к комплексу построек магистрали на каждом этапе ее существования. Причем архитектурный ансамбль конкретной железнодорожной линии рассматривается в широком контексте экономики России, инженернотехнической мысли, материально-бытовой культуры второй половины XIX — начала XX столетия и т.д., с привлечением метода социально-экономического анализа. Такой подход является наиболее актуальным в современной мировой практике научных исследований, принимающих все более широкий междисциплинарный характер.

В качестве рекомендации диссертанту для дальнейшего развития темы можно указать на плодотворность сравнительного исследования железнодорожной архитектуры России в плане технологии, функции и ансамблевости с широким кругом европейских и американских аналогов различных периодов. Необходимо также соотнести отечественный опыт с зарубежной практикой архитектурного проектирования на железных дорогах и современными подходами к изучению и сохранению железнодорожного архитектурного наследия.

Высказанное замечание носит рекомендательный характер и не умаляет научной ценности диссертационного исследования Н.О. Шашковой, полностью отвечающего требованиям, предъявляемым к диссертациям на соискание ученой степени кандидата искусствоведения.

Работа является завершённым исследованием, обладающим научной новизной и достоверностью. В реферате и основном тексте диссертации ясно виден исследовательский почерк автора, его глубокое владение конкретным фактическим материалом. Автореферат по содержанию и структуре соответствует тексту диссертации, отражает ее цели, задачи, положения и выводы. Выводы и введенные в науку фактические находки автора могут найти практическое применение в дальнейших историко-архитектурных исследованиях, поднятых в диссертации проблем, и в изучении культуры России конца XIX- начала XX столетий в целом.

Автором опубликовано 8 статей, представляющих основные положения диссертационного исследования, в том числе 5 – в периодических изданиях, рекомендованных ВАК, 3 – в изданиях, включенных в РИНЦ.

Диссертация «Архитектурный ансамбль Московско-Курской железной дороги: формирование и развитие в период с 1864 по 1917 гг.» соответствует критериям пп. 9-14 «Положения о присуждении ученых степеней», утвержденного Постановлением правительства РФ от 24.09.2013. № 842 «О

порядке присуждения ученых степеней», а ее автор — Наталья Олеговна Шашкова — заслуживает присуждения ученой степени кандидата искусствоведения по специальности 17.00.04 — Изобразительное и декоративно-прикладное искусство и архитектура.

Доктор искусствоведения, академик РААСН, заведующая отделом истории архитектуры и градостроительства Нового времени Научно-исследовательского института теории и истории архитектуры и градостроительства Нашокина Мария Владимировна

Stoomer M.B. Haryonemon yourckepen. Plate har coping nagpet murilar N.A. Kolemon

21.02.2022г.

Научно-исследовательский институт теории и истории архитектуры и градостроительства (Филиал Федерального государственного бюджетного учреждения «Центральный научно-исследовательский и проектный институт Министерства строительства и жилищно-коммунального хозяйства Российской Федерации»)

111024, г. Москва, ул. Душинская, д. 9

Телефон: 8(449) 995-82-72 Email: niitag@yandex.ru

Webcaйт организации: http://niitiag.ru