

ОТЗЫВ

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

Тема диссертационного исследования Н.О. Шашковой затрагивает один из важнейших аспектов истории отечественной архитектуры Нового времени – её обусловленность развитием материально-технической базы, в которую входят и средства транспорта. Как справедливо отмечает автор диссертации, объекты железнодорожной инфраструктуры в XIX веке представляли собой наиболее передовой раздел архитектуры, поскольку художественные приёмы ставились в них как нигде более в прямую зависимость от функции, которая сама была порождением научно-технического прогресса (с. 3). Собственно история архитектуры тесно переплетается здесь с социальной и экономической историей страны. По сути, речь идёт о возможности рассматривать весь архитектурный процесс позапрошлого столетия сквозь призму модернизации России.

Актуальность темы диссертации Н.О. Шашковой не вызывает сомнений. Эта работа явится весомым вкладом в историографию отечественной архитектуры второй половины XIX – начала XX века. Поскольку близкие по проблематике диссертационные исследования Т.Л. Вальтеран (2002), Г.М. Камаловой (2006) и Т.Ю. Троицкой (1996) написаны на материале Сибири и Дальнего Востока, диссертация Н.О. Шашковой создаёт прецедент для будущих монографических исследований других исторических железных дорог Европейской части России, представляющих интерес с точки зрения архитектурного оформления. В частности, напрашиваются параллели с Московско-Рязанской (Саратовской, Московско-Казанской) железной дорогой, Ярославской и, разумеется, Октябрьской (Николаевской), соединившей некогда официальную и деловую столицы Российской империи.

Автором проведён добросовестный анализ научной литературы, в результате которого выявлена недостаточная изученность наследия железнодорожной инфраструктуры, в том числе и в историко-архитектурном аспекте. Учитывая, что исследований железнодорожной архитектуры соответствующего уровня немного, а Московско-Курская железная дорога прежде не становилась объектом таковых, уместно говорить о весьма высокой степени научной новизны диссертации.

Не вызывает сомнений и практическая значимость диссертационного исследования, материалы и выводы которого могут быть с успехом использованы в педагогической практике, при составлении учебных курсов для высшей школы, а также в деятельности, направленной на популяризацию культурного наследия России, включая внутренний туризм. Очевидно, что данные, полученные и введённые в научный оборот автором диссертации, будут полезны исследователям, занимающимся смежными темами.

Структура диссертации представляется логичной и отвечает сформулированной во введении генеральной цели исследования, достижение которой становится результатом решения ряда частных задач. Основной текст работы состоит из трёх глав. В первой из них изложена история проектирования и эксплуатации комплекса зданий и сооружений Московско-Курской железной дороги: описаны предпосылки её постройки;

охарактеризованы условия ландшафта, с которыми вынуждены были считаться её проектировщики и строители; предложена периодизация её развития до 1917 года.

Вторая глава посвящена истории формирования архитектурного ансамбля дороги в период 1864—1871 годов, особое внимание уделено классификации и типологии сооружений. В третьей главе описано развитие ансамбля Московско-Курской железной дороги под влиянием эксплуатационных факторов в период 1871—1917 годов, а также оценено современное состояние ансамбля. Возможно, последний параграф несколько выпадает из исторической главы – как тематически, так и методологически, ведь текущее состояние зданий и сооружений дороги является по большей части результатом эксплуатации в советское время, а не в дореволюционное. Ясно, впрочем, что отдельную главу о современном состоянии объекта исследования делать было бы нецелесообразно, это тема для специального большого разговора. «Недостаточное внимание» к сохранению архитектурного и инженерного наследия со стороны соответствующих органов и ОАО РЖД – это, несомненно, очень мягкая и дипломатичная формулировка для описания реального положения дел.

В качестве замечания можно указать на не совсем точно сформулированное описание объекта исследования («здания и сооружения...»), ведь интерпретация всей совокупности элементов архитектурного оформления Московско-Курской железной дороги как целостного ансамбля присутствует уже в названии работы, ансамблевый характер застройки в данном случае не выявляется и не доказывается автором диссертации: то, что перед нами ансамбль – понятно изначально. Стало быть, и объектом исследования оказываются не разрозненные здания, а ансамбль зданий. Тем более что в предмете исследования названо «формирование и развитие архитектурного ансамбля Московско-Курской железной дороги...» (с. 6).

Указанный недочёт, однако, не портит общего впечатления. Диссертация является самостоятельной научно-квалификационной работой, выводы, изложенные в заключении, характеризуются обоснованностью и достоверностью. Можно с уверенностью сказать о том, что цель исследования Н.О. Шашковой достигнута. Представленные в автореферате публикации вполне отвечают теме диссертации и требуемому уровню рецензируемых изданий.

Резюмируя сказанное, следует констатировать, что, судя по информации, представленной в автореферате, диссертация Н.О. Шашковой написана на высоком научном уровне и соответствует требованиям Положения о порядке присуждения ученых степеней, а её автор в полной мере заслуживает присуждения степени кандидата искусствоведения по специальности 17.00.04 – Изобразительное и декоративно-прикладное искусство и архитектура.

Илья Евгеньевич Печёнкин, кандидат искусствоведения, доцент, зав. кафедрой истории русского искусства факультета истории искусства Российского государственного гуманитарного университета

