

Дорога к храму

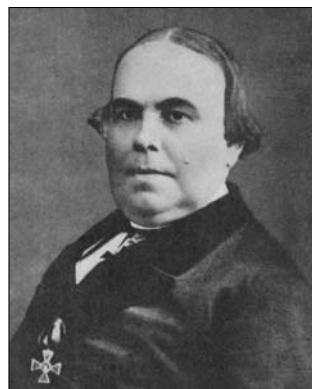
Трамвайная железная дорога в Новый Иерусалим

Чуть больше года назад, в конце сентября, в гостях у школы «Рождество» побывал известный график, член-корреспондент Российской академии художеств Игорь Алексеевич Смирнов. Его визит, а точнее, рабочая командировка, была связана с заданием запечатлеть на бумаге храм Рождества Христова для готовящейся выставки «Дорога к храму», посвященной открытию нового здания музея «Новый Иерусалим» и 100-летию утверждения Николаем II проекта трамвайной железной дороги от Москвы до Ново-Иерусалимского монастыря.



Художник Игорь Алексеевич Смирнов за работой (слева) и с учениками школы «Рождество»

В XIX веке Воскресенский Ново-Иерусалимский монастырь был одним из самых посещаемых подмосковных монастырей. Людей влекло и желание увидеть подобие палестинских святынь, и архитектурное величие ансамбля. Сначала в монастырь ездили только по Волоцкому тракту, а с постройкой в 1851 году Николаевской железной дороги появилась возможность добираться в экипаже от станции Крюково. Поездка по шоссе казалась предпочтительней: красивые виды, исторические окрестности старинного Волоцкого пути, но она была слишком дорогой для большинства путешественников. А у станции Крюково высадившихся из поезда пассажиров поджидали многочисленные экипажи разной степени удобства. Самыми дешевыми были места в линейке, самые дорогие – в рессорной бричке. Паломники отправлялись в путь, любясь окрестностями. «Подмосковная Швейцария» – так называли земли к северо-западу от Москвы. А за несколько верст до пункта назначения открывались взору купола монастырских храмов.



Павел Григорьевич Цуриков

В том же веке появилась первая идея устройства железнодорожного сообщения между Москвой и Новым Иерусалимом. Принадлежала она местному промышленнику, крупнейшему благотворителю Звенигородского уезда Павлу Григорьевичу Цурикову. В 1870-х годах он намеревался проложить отдельную железнодорожную ветку от станции Крюково до монастыря, однако смерть помешала ему осуществить это. Спустя двадцать лет со строительством Виндавской (современной Рижской) железной дороги первые поезда пришли в Воскресенск. В 1897 году в трех верстах от города появилась железнодорожная станция «Истра», но ее удаленность не устраивала жителей. В 1901 году была построена дополнительная платформа в более удобном месте. Ей дали название «Истра», а прежнюю станцию переименовали в «Новый Иерусалим». Железная дорога позволила сократить время в пути до

обитатели в 3-4 раза и сделать поездку удобнее. В апреле 1903 года по Виндавской дороге в Воскресенск прибыл царский поезд, доставивший в Новый Иерусалим императора Николая II.



Станция «Истра». Начало XX века

Несмотря на строительство железной дороги до Воскресенска, идея связать рельсовой дорогой Воскресенский монастырь со столицей не канула в Лету. Новая идея была предложена двумя энтузиастами. Это были московский потомственный почетный гражданин, лесопромышленник Михаил Александрович Попов и потомственный дворянин, владелец усадьбы в Зенькино (неподалеку от Нового Иерусалима) Алексей Николаевич Рукин. Следует сказать, что большой дворянский род Рукиных был издавна тесно связан с нашим краем. Представители этой фамилии играли заметную роль в жизни Звенигородского уезда, в состав которого входил и Воскресенск (ныне центр района – город Истра).

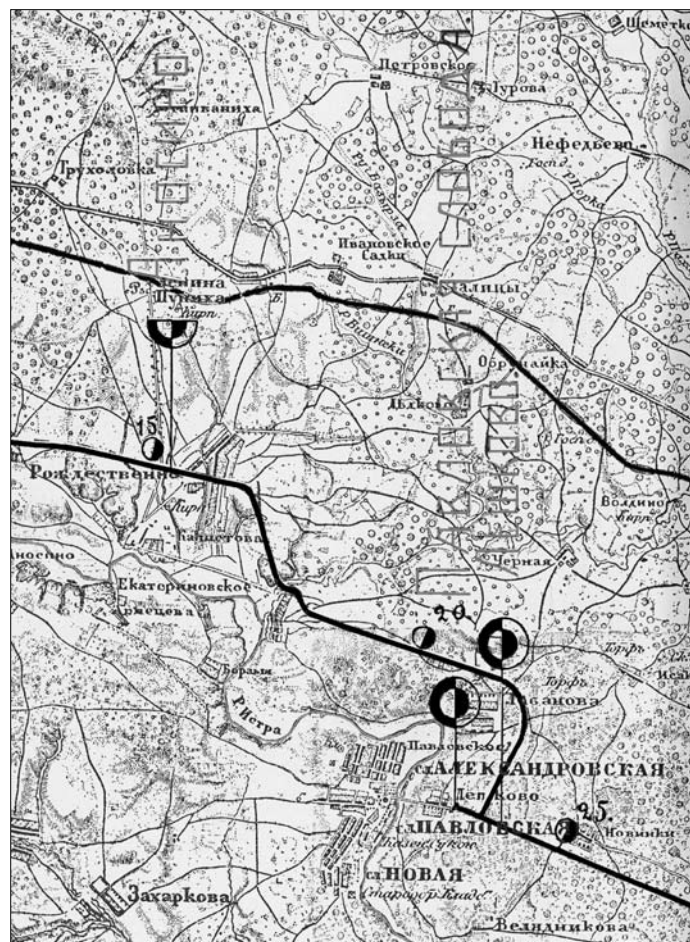


Алексей Николаевич Рукин

Авторы предложили строительство «ширококолейной электрической железной дороги» (скоростной трамвай) от Москвы через Павловскую Слободу в Воскресенск. Из столицы в Новый Иерусалим на трамвае – каков размах! Идея прямо-таки амбициозная. В 1911 году были начаты работы по поиску наилучшего варианта подмосковной трассы длиной около 50 верст, непосредственно переходящей на городские трамвайные пути Москвы. В

короткие сроки нужные изыскания были проведены инженером П. П. Смиренкиным. Одним из привлекательных факторов предложенного варианта являлся, как сейчас мы выразились бы, фактор экологический. В проекте подчеркивалось, что будущая трамвайная трасса будет проходить «по выдающейся по своим климатическим и топографическим данным местности». Чистая вода и прекрасные подмосковные леса будут способствовать «дачной колонизации», а соединение маршрута с городскими рельсами даст горожанам возможность иметь «постоянную оседлость вне Москвы». Путь до Москвы «трамвайный поезд», состоящий из 2-3 вагонов, должен был преодолевать за 1 час, остановки «по мере надобности».

Строительство предполагалось «без всяких пособий со стороны казны». В мае 1912 года Московское губернское собрание постановило «возбудить ходатайство о разрешении постройки» железной дороги. Московский губернатор Владимир Федорович Джунковский проект под-



Фрагмент карты с отметкой маршрута предполагаемой трамвайной дороги. 1914 год

держал, отметив, что «проектируемая дорога принесет несомненную пользу населению, оживит и увеличит существующие поселения и будет значительно способствовать промышленному развитию и кустарным промыслам». Московский городской голова Николай Иванович Гучков, хотя и с некоторыми замечаниями и оговорками, также поддержал проект. В марте 1914 года император Николай II проект утвердил и подписал указ о выделении под строительство «в пределах Московского и Звенигородского уездов до ста восьмидесяти десятин земли с принадлежностями».

Если взглянуть на фрагмент карты, можно увидеть, что дорога должна была пройти и через село Рождествено, недалеко от школы. Здесь же планировали устроить полустанок (правда, под



*Московский трамвай.
Начало XX века*



Храм Рождества Христова в селе Рождествено.

Художник Игорь Алексеевич Смирнов. Бумага, акварель. 2014 год

названием «Аносино»). Из окон трамвая, доставляющего паломников в Ново-Иерусалимский монастырь была бы отлично видна красавица-церковь Рождества Христова. Пассажиrom того самого трамвая и представил себя Игорь Алексеевич Смирнов. А пока художник работал

над картиной, заодно успел рассказать ученикам школы «Рождество» и о себе, и о своей профессии, и даже немного о технике рисования акварельными красками. Теперь картина с изображением нашей церкви в числе других украшает выставку «Дорога к храму» в музейно-выставочном комплексе «Новый Иерусалим». В реальности же проехать на трамвае из Москвы в Воскресенск не удалось никому: грянула Первая мировая война, а затем и революция. И стало не до пригородных трамваев: проект остался на бумаге.

Сегодня, 100 лет спустя, когда полным ходом идет восстановление во всей

красе Воскресенского Ново-Иерусалимского монастыря и рядом построено новое современное здание музея, существует возможность вернуться к идее трамвайной железной дороги с учетом современных научно-технических достижений. На первом этапе планируется трамвайный путь длиной около 5 км, который соединит существующую железнодорожную платформу Истра с конечной станцией «Новый Иерусалим» у пешеходного моста через реку Истра. Скорость движения 20-30 километров в час, чтобы было время насладиться великолепными видами и окрестностями архитектурного памятника. Количество трамвайных вагонов, выполненных в стиле ретро, предположительно, будет варьироваться от одного до пяти, приспособившись к потоку паломников и туристов. Что ж, надеемся, на сей раз мировые катаклизмы нас минуют, и мы прокатимся в монастырь на трамвае!

*Сергей Юрьевич
Иллюстрации из фондов школьного музея*