

## История проектирования и строительства здания таможни на Комсомольской площади

Монументальному желто-белому зданию, в котором располагается Государственный таможенный комитет Российской Федерации, скоро исполнится 150 лет. Однако мало кто знает, кроме узкого круга специалистов, что автором проекта этого здания был выдающийся русский архитектор К.А. Тон. Этот исторический очерк, написанный Ольгой Арсеньевной Трубниковой, директором Центрального музея таможенной службы Российской Федерации на основе ее архивных находок в Российском государственном историческом архиве (г. Санкт-Петербург) и изысканий, проведенных историками архитектуры Т.С. Горбаневской и Е.С. Успенской перед капитальным ремонтом здания в 1990 году, дает возможность расширить наши знания о Москве.

Архитектор Константин Андреевич Тон 27 августа 1847 года представил "проект на сооружение здания таможни при Московской станции железной дороги", который и был утвержден императором Николаем I в несколько переработанном варианте через год. История здания таможни тесно связана с историей железной дороги Санкт-Петербург - Москва. Эта дорога имела большое значение для экономического развития страны. Ее проектирование и строительство было начато в 1844 году и завершилось 16 августа 1851 года. Несмотря на колоссальные затраты, многократно увеличенные бюрократическим казенным управлением, Николай I покровительствовал развитию железнодорожного транспорта и продолжал субсидировать дальнейшее строительство российских железных дорог. После смерти императора Санкт-Петербургско - Московская дорога была переименована в Николаевскую.

Архитектором проектов вокзалов этой дороги 06 апреля 1844 года решением императора был утвержден Константин Андреевич Тон по представленному докладу Главноуправляющего путями сообщения и публичными зданиями графа П.А. Клейнмихеля: "Приступая к распоряжениям об устройстве зданий для пассажирских станций в С. Петербурге и Москве, я полагаю все эти работы поручить главному надзору члена общего присутствия Департамента проектов и смет архитектора Статского советника Тона, придав ему необходимое число архитекторов, чертежников и десятников с производством из операционных сумм С. Петербурго-Московской железной дороги в год: г-ну Тону на разъезды 1 000 рублей серебром на содержание всех назначенных в его распоряжение лиц до 5 000 рублей. Всего 6 000 рублей".



В 40-х годах XIX века К.А. Тон был одним из самых известных русских архитекторов, автором многочисленных проектов, в том числе таких прославленных, как Храм Христа Спасителя, Большой Кремлевский дворец и Оружейная палата в Москве. Имя зодчего стало нарицательным, целое архитектурное направление середины XIX века, характерное интересом к национальным традициям, называлось "тоновской архитектурой". То, что заказ на проектирование вокзалов был отдан Тону, не было случайностью. Русское общество с большим интересом следило за постройкой железной дороги, воспринимая ее не только как новшество в развитии российской техники, но и как идеализированное воплощение единения в российской действительности европеизированного Петербурга с хранительницей национальных традиций - Москвой. Тон стремился соединить начала византийской и древнерусской архитектуры с архитектурой нового времени, основанной на общеевропейской культурной традиции. Постройка Санкт-Петербургского и Московского вокзалов по практически одинаковым проектам должна была являться зримым выражением этой идеи. Вообще, художественной, эстетической стороне строительства новой дороги придавалось большое значение. Так, все промежуточные станции между Санкт-Петербургом и Москвой, а также технические постройки выполнялись в стилистическом единстве учеником К.А. Тона архитектором Рудольфом Андреевичем Желязевичем. Место постройки вокзала в Москве было выбрано на северо-восточной окраине Москвы - Каланчевом поле. Здесь, у огромного, площадью 23 гектара, в начале XX века засыпанного Красного пруда, в XVII веке находился государев путевой дворец с высокой башней-каланчей, давшей название сначала полю, а впоследствии, при застройке местности, Каланчевским улице и площади. Последняя с 1932 года переименована в Комсомольскую. Решение переместить Московскую складочную таможню к новой мощной транспортной магистрали было принято одновременно с утверждением проекта дороги. Первоначально Николай I предполагал, как следует из архивных документов, купить для таможни, до этого располагавшейся на Пятницкой улице, здание вблизи вокзала и пристроить к нему все необходимые службы. Царь намеревался выделить на покупку дома 120 тыс. рублей. Но из-за выбранной далекой московской окраины, где была лишь редкая одно-двухэтажная деревянная обывательская застройка, вынужденно возникла необходимость проектирования и строительства нового таможенного дома.

Самым ранним из выявленных документов о постройке нового здания таможни является письмо Министра финансов Ф.П. Вронченко уже упомянутому Главному управляющему путями сообщения и публичными зданиями графу П.А. Клейнмихелю от 25 февраля 1845 года. Текст документа ясно говорит о том, что император повелел: "чтобы планы и сметы на постройку таможенного дома и пакгаузов были составлены в ведомстве Путей сообщения и публичных зданий", а также "чтобы ...свободное место в Москве близ станции железной дороги считать принадлежащим таможенному ведомству". Через месяц, не получив ответа, Министр финансов повторно обратился к графу Клейнмихелю по уточнению отвода места для таможни: "Ныне Московская таможня, которой предписано было сделать соображения насчет предполагаемых к возведению зданий, просит поставить ее в известность, где именно и какой величины место назначено будет к отводу; ... Для ускорения хода настоящего дела я обращаюсь к Вашему Сиятельству с покорнейшей просьбою, не признаете ли Вы, Милостивый Государь, возможным приказать, кому следует, чтобы место, признаваемое Вами удобным для таможенной в Москве надобности, было показано Московской



таможне, которая, сообразившись с пространством его, обязана доставить необходимые данные к составлению проектов на нужные постройки; вместе с тем, прилагая помянутый план, я покорнейше прошу приказать также обозначить на нем, если возможно, где именно то место находится, о последующем же почтить меня Вашим, Милостивый Государь, отзывом, возвратив и самый план".

Николай I лично курировал строительство, вникая во все мелочи вплоть до сбрасывания снега с крыш зданий, поэтому граф Клейнмихель передал ему присланный план местности,

"имея счастье испрашивать, где повелено будет отвести место под постройку таможенных зданий". Высочайший ответ был исчерпывающим: "Государь император изволит предполагать Московскую таможню построить как можно ближе к железному пути и пакгаузам, что и повелел сообразить с местностью и прочими зданиями, для железной дороги потребными". Графу Клейнмихелю ничего не оставалось, как организовать более детальную проработку вопроса отвода земли для таможни. Он отправил запрос Министру финансов: "Имею честь покорнейше просить Вас, Милостивый Государь, уведомить меня: какое пространство нужно для возведения таможенных зданий в Москве, близ станции железной дороги, дабы сообразно тому, я мог бы избрать место".

В Журнале Всеподданнейших докладов 13 июля 1845 года был зарегистрирован документ, интересный с точки зрения истории Московской таможни. Приводим его с небольшими сокращениями: "...Расположение таможенных зданий сделано по предварительному совещанию с Начальником Московской таможни, который доставил мне прилагаемые записки, из коих усматривается следующее: 1. Что по существующим таможенным узаконениям московским купцам предоставляется право иностранные товары, привозимые в Москву, оставлять в ведении таможни в продолжение 8 месяцев и очищать их по времену пошлиною какими они заблагорассудят партиями. 2. Что в настоящее время товарных мест, пошлиною неочищенных, бывает до 7000, кроме вина, которое теперь по необходимости складывается в купеческих подвалах, и что по сей причине должны быть устроены особенные пакгаузы, собственно для таможни и находиться в ведении, совершенно отдельно от прочих, принадлежащих Московской станции. 3. Что Начальник Московской таможни полагает для таможенных зданий занять место от 80 до 100 сажень в длину (170-213 метров - О.А. Трубникова) и от 50 до 75 сажень в ширину (106-160 метров - О.А. Трубникова), составляющее от 4 тыс. до 7,5 тыс. квадратных сажень (1,7-3,4 гектара - О.А. Трубникова). 4. Что для таможни требуются следующие здания: А. Главный корпус ... в три этажа. В бельэтаже помещается присутствие с принадлежащими комнатами для канцелярии, для членов, для пакгаузных чиновников, для аукциона, для казначея и бухгалтера, для экспедиторов, для рассыпки чая и табака, для архива, для хранения денег, для досмотрщиков и для передней. В верхнем этаже размещены комнаты для Управляющего и для члена. В подвальном этаже назначены казармы для 50 женатых досмотрщиков, кухни, людские и кладовые для квартир Управляющего и члена и квартиры трем писцам. В. Два флигеля ... в два этажа. В первом флигеле назначены квартиры экзекутору, пакгаузному надзирателю, комната для госпиталя, для помощника пакгаузного надзирателя и прачечная на 3 отделения. Во втором флигеле назначены квартиры для секретаря, казначея, двух помощников, пакгаузного надзирателя и для бухгалтера. С. Холостое строение ... для пожарных труб, для 12 погребов, для конюшни на 24 стойла и 4-х сараев. По требованию Начальника таможни для пакгаузов нужен корпус с подвалами в 2 этажа..., разделенный на 3 отделения в одной связи на 10 тыс. кип, до 500 бочек с разным товаром и до 500 ящиков с мануфактурным товаром. Подвалы для вин на 4 000 бочек и 4 000 ящиков, и для аптекарских материалов на 150 бочек, и сверх того отдельный подвал для ядовитых веществ

на 50 бочек. Сверх того в требование его назначены часовня, гауптвахта с арестантскою, сушильня, 2 колодца и двое весов, при всех постройках ватерклозеты.

Все означенные здания я полагаю расположить на площади, которая с западной стороны прилегает к пассажирской станции и назначалась для обозов и извозчиков, отдельно совершенно жилые здания от пакгаузов оградю. Главный корпус с двумя флигелями и холостым строением обращен фасадом к Сокольническому шоссе (*Комсомольской площади - О.А. Трубникова*) и находятся на особенном дворе, как показано на плане. На другом дворе помещены четыре пакгауза, часовня, весы и гауптвахта. Для сообщения двух дворов должны быть устроены одни ворота.

Пакгаузы для таможи должны быть построены по направлению пакгаузов, предназначенных для станции железной дороги, так чтобы можно было подвозить вагоны с товарами к самим таможенным пакгаузам, по продолжению тех же рельсов. Для проезда сих вагонов на пакгаузный двор назначены надлежащей ширины ворота. Пакгаузы предположены ... в один этаж, но с подвалами.



Впоследствии, если окажется необходимость, можно будет надстроить к ним еще этаж, и тогда они будут иметь вместительности вчетверо больше, чем требуется г-ном Начальником таможи. В заключение имею честь донести, что план расположения был мною предъявлен Начальнику Московской таможи, который в отношении от 4 июня уведомил меня, что находит оный достаточным и удобным, с тем однако же, чтобы впоследствии можно было бы если окажется необходимость, надстроить еще один этаж в пакгаузах и чтобы в запасе иметь достаточное количество пустопорожней земли. Сверх того он уведомляет, что предположение сие он не может считать

положительным без разрешения высшего таможенного начальства, тем более, что Московская таможня представила уже на утверждение Департамента Внешней торговли свое предложение о количестве и величине потребных зданий. Переделанный план расположения Московской станции с описанием домов в окрестностях находящихся, с записками и планами архитектора Московской таможи Таманского, достав ленными от Начальника Московской таможи, имею честь представить. Подполковник Крафт".

Из этого длинного и путанного документа можно сделать следующие выводы: во-первых, поскольку Начальнику Московской таможи не поставили предварительных условий о размерах выделяемого на таможенные нужды участка, то, почувствовав "звездный час" Московской таможи, он явно запросил помещений, говоря современным языком, "по-максимуму"; во-вторых, Московская таможня, понимая важность момента, не только составила записку о своих потребностях в помещениях и размерах необходимого участка, но и наняла своего архитектора - Таманского. Поскольку, несмотря на отсутствие в документах его инициалов, он назван Статским советником, то из трех архитекторов Таманских речь может идти лишь о маститом Иване Трофимовиче, ранее бывшем причастным к строительству Храма Христа Спасителя. Именно о его проекте, поданным таможней на рассмотрение, говорилось в приведенном выше документе. Для симметрии назначаются с восточной стороны пассажирского дома, т.е. к Красному пруду, жилые здания для квартир чиновников, мастеров и всех служащих при железной дороге в Москве по сделанному уже прежде расписанию... Проект плана расположения таможи сохранился. Подписанный графом Клейнмихелем он был подан государю, который и утвердил 15 июля 1845 года место расположения и размер выделяемого участка. На данном предварительном этапе план размещения строений возразений у Николая I не вызвал, но император приложил линейку и провел черту на плане, выравнивая расположение фасадов зданий четко по одной линии. В общих чертах участок и план были утверждены, что и явилось завершением первого этапа проектирования здания таможи. Второй этап проектирования занял три года. По данным историков архитектуры Т.С. Горбаневской и Е.С. Успенской, было выполнено два проекта: архитектором Р.А. Желязевичем и "чаянием Управляющего Московской складочной таможи", т.е. вышеупомянутым Таманским. Проекты эти были переданы Главным управлением путей сообщения и публичных зданий на рассмотрение в Департамент проектов и смет. "Департамент одобрил в одном из них, составленном архитектором Желязевичем, фасады и некоторые планы, а в другом ...планы и пакгаузы".

Составление полного проекта было поручено Желязевичу. Под видимостью благопристойной эстетической оценки фасадов и планов решение принималось и по стоимости строительства. В бой за выделяемые казенные суммы вступил Министр финансов. Он напомнил Главному управляющему путями сообщения и публичными зданиями, что "... в прежде бывшем предложении насчет покупки

для таможи дома и возведения при ней необходимых пакгаузов Государю Императрицу благоугодно было назначить на все это не более 120 тыс. рублей серебром, почему полагаю, что и в настоящем случае прожектируемые здания не должны бы превышать этой суммы". Сохранилась предварительная смета строительства таможенных зданий, выполненная архитектором Таманским, по которой итоговая сумма составляла 44 2611 рублей 82 копейки серебром. Министр финансов Ф.П. Вронченко 11 октября того же года предпринял новую атаку на графа П.А. Клейнмихеля: "Рассмотрев приложенные при почтеннейшем отношении Вашего Сиятельства от 4 сентября № 237 эскизные планы предполагаемым к постройке в Москве таможенным зданиям ..., я нахожу, что здания эти по проектам назначаются в весьма обширном размере, в особенности помещения для жительства чиновников, как например, для Управляющего таможеню полагается 13 комнат и особо людских 4 комнаты, для члена 8 комнат; секретаря, эскутера, казначея, бухгалтера и пакгаузного надзирателя по 7 комнат каждому. Сверх того 10 кладовых, конюшня на 24 стойла, прачечная на 3 отделения. На предлагаемые по эскизным планам здания с пакгаузами архитектор Статский советник Таманский, как изволите усмотреть из прилагаемой при сем смете, исчисляет 44 2611 рублей 82 копейки, в том числе на пакгаузы 200 тыс. рублей серебром, что далеко не соответствует первоначально предназначенной с Высочайшего разрешения сумме 120 тыс. рублей серебром...". Знаменитый семидесятилетний архитектор Карл Росси, на третейский суд которого был представлен проект Таманского, дал два варианта удешевления строительства. В них, кроме всего прочего, Росси предложил отложить строительство часовни. Суммы, названные мэром (300 тыс. рублей по одному варианту и 250 тыс. рублей по другому), сильно расстроили министра: "Сообразив настоящий предмет, я нахожу, что и по второму предложению Росси требуется сумма, более чем вдвое против прежде предназначенных с Высочайшего разрешения..., а поэтому покорнейше прошу Ваше Сиятельство приказать составить проекты постройкам, применяясь к этому второму предложению Росси, ибо таможенное ведомство не имеет свободных сумм на постройку помещений для Московской таможни в большом размере, как предполагалось по доставленным эскизным планам, о последующем же почтить меня Вашим уведомлением... Считаю нужным присовокупить, что в таможенных зданиях необходимы квартиры: для пакгаузного надзирателя, помощника его, казначея, четырех канцелярских чиновников и 50 досмотрщиков, в помещении же прочих чиновников особенной надобности не стоит". Вечное несовпадение мечты и действительности. Даже через полтора столетия вызывает сочувствие Начальник Московской таможни. В целях удешевления проекта значительное количество квартир, кладовых, конюшен и часовня в окончательный вариант не были включены. Забегая вперед, остается только пожалеть, что в результате навязанной г-ном министром жесточайшей экономии не состоялся красивейший архитектурный ансамбль из трех зданий с центральным положением вокзала. Запроектированная симметрично зданию таможни постройка с другой стороны от вокзала так и не была осуществлена. На приведенной выше записке Министра финансов рукой графа Клейнмихеля сделана надпись: "Исполнить. Архитектору Желязевичу".

В течение 1846 года производились некоторые изменения расположения технических зданий железнодорожной станции, в которых участвовал К.А. Тон как главный архитектор проекта. Наблюдение же за строительными работами в Москве вел архитектор "академик и кавалер" А.С. Никитин. На основании Справки по Департаменту железных дорог от 27 июня 1847 года известно, что "Проект таможенного здания с пакгаузами оставлен согласно требованию Министерства финансов и для окончательного утверждения передан по приказанию г-на Главногоуправляющего в Департамент искусственных дел 25 января с.г.". После всех переделок проект таможни, выполненный Желязевичем, был отклонен. Этот проект, за исключением общего плана местности, в настоящее время исследователям не известен, но можно предположить, что требования жесткой экономии вступили в противоречие с желаемым результатом. Кроме того, зная проекты пакгаузов и промежуточных станций железной дороги, выполненные Желязевичем, можно предположить стилистическое несоответствие фасада таможни с главенствующим в местной градостроительной ситуации фасадом спроектированного К.А. Тоном здания вокзала. Проект был передан Тону. Константин Андреевич Тон был человеком удивительной работоспособности и твердости характера. Несмотря на отмену решением 08 февраля 1847 года строительства симметричного таможен здания, 27 августа того же года он подал проект архитектурного ансамбля, как предполагалось изначально, из трех зданий. Проект состоял, судя по сопроводительной записке, из 11 листов: "Главного здания о трех этажах для помещения таможни, таможенных чиновников и служителей - на 5 листах. Флигеля для женатых нижних чинов и лазарета - на 1 листе. Флигеля для прачечной и сушильни - на 1 листе. Пакгауза - на 3 листах. Плана местности Московской станции железной дороги с показанием означенных строений таможни и произведенных уже мною построек зданий самой станции - на 1 листе". К сожалению, в настоящее время из 11 листов известен лишь лист с фасадом таможенного здания. Проект снова потребовал переработки. Судя по подписанному Тоном не датированному плану, было решено отказаться лишь от аналогичного таможен третьего

здания. Также известно, что по требованию Технической комиссии была увеличена толщина стен.

Исследователь творчества К.А. Тона Т.А. Славина пишет: "Константин Тон ... выполняет "предначертания" до тех пор, пока они не противоречат здравому смыслу. Император, в свою очередь, никогда не оспаривает решений Тона, что не мешает ему посадить архитектора на гауптвахту за нарушение служебной субординации. Личные контакты архитектора и императора облегчали организацию проектирования и строительства, с трудом продиравшихся сквозь систему императором же созданных комиссий, департаментов, регламентов. Вот редкое свидетельство современника (*Директора Департамента железных дорог К.И. Фишера - О.А. Трубникова.*), в котором звучит голос самого Тона. Предполагалось, что вокзалы Николаевской дороги будут проектироваться в путейском ведомстве. "Однако Государь не согласился вверить постройку столичных станций инженерам. Он назначил для этого Тона... Уморительны были сношения Тона с нашими техниками. Тон начертит планы и детали и сделает коротенькую смету без ссылок на урочное положение. Входило дело в Техническую комиссию; Дестрем объявлял, что нельзя верить смете, потому что не по урочному положению. - А другой я составлять не умею, - говорил Тон. - Зато у меня никогда не бывает передержек, а у вас, господа, сверхсметных работ более, чем сметных. - По какому расчету сопротивления вы положили здание в 3 и в 2 кирпича? - А по такому, - отвечал Тон, - что моя Благовещенская церковь веками простоит с тонкими стенами, а ваши шестикирпичные конногвардейские казармы и сейчас уже преют. Генералы представляли гневные лики, которых Тон не замечал, потому что все время ходил по зале, понуря голову и руки в карманах... Иногда Дестрем обращался к моей защите... Но, когда я замечал Тону дружеским голосом, что члены комиссии обижаются, он громким голосом отвечал: - Так пусть строят сами, я скажу Государю - я и то даром работаю, только для Государя. Тут *le vieux bonnets (добропочтенные старцы - О.А. Трубникова)* притихали и одобряли проект". Тем не менее, толщина стен таможни и подвала пакгауза была увеличена.

На "Плане Московской станции и таможни", подписанном Тоном, видно, что архитектор убрал, по сравнению с первыми проектами, выходящие к фасадной линии флигеля и увеличил длину главного здания таможни. Для таможни были запроектированы в ряд четыре пакгауза, все впоследствии построенные, хотя одновременно с главным зданием сооружался лишь один из них. Современный облик таможенного здания свидетельствует о том, что оно было выстроено в соответствии с проектом. Здание таможни, как и проектировавшееся симметричное ему, были значительно приближены к центральной части ансамбля - вокзалу. В своей записке К.А. Тон писал: "Таможенное здание предположено мною устроить при самой станции железной дороги, по тому уважению, что с устройством оно на предназначенном по Высочайше утвержденному плану месте, будет оставаться между сим зданием и забором станции значительный интервал, который не принося никакой пользы, может обезобразить местность и между тем на мощение и содержание его в должной чистоте требуются излишние издержки. По этому же уважению, полагаю и предназначаемое для станции железной дороги жилое помещение построить также по другую сторону при самой станции, тогда в общем расположении сохранится симметрия и красота зданий". В той же записке, по выражению самого Тона, "фасаду дан вид более подходящий к строению станции".

Глядя на стоящие рядом в окружении поздней разностильной застройки таможню и вокзал, затруднительно визуально объединить их в единый ансамбль. В постройках кажется больше различий, чем объединяющего их. Легкость, нарядность декора, высота сдвоенных арок нижнего яруса, центральная вертикаль часовой башенки вокзала как бы противоречат тяжелому, монолитному объему таможни, решенной в архаичной для середины XIX века классицистической традиции. И только рассматривая проект великого зодчего, начинаешь проникаться его творческой идеей. Таможня и непостроенное жилое здание строгие и функциональные. "Когда-то спросили Тона стилисты (уверенные, что он будет отстаивать свою архитектуру) о том, какому стилю он отдает большее преимущество? - Тому, - отвечал Тон, - который более приличен сущности дела!". Это свидетельство современника Тона И.И. Свйазева очень важно для понимания творческого замысла архитектора. Таможня и жилой дом, фланкирующие здание вокзала, значительно больше его по длине фасадов. Но они ниже, несмотря на трехэтажность, двухэтажного (не считая центральной башенки) объема здания вокзала. Нижние этажи всех трех частей проектировавшегося К.А. Тоном ансамбля имеют арочные оконные и дверные проемы. Но если в здании вокзала это самый высокий, легкий и богато декорированный этаж, то нижний этаж таможни, выделенный рустом и отделенный от верхних этажей отливом, зрительно несет на себе всю тяжесть монументального строения. Общее читается и в оформлении верхнего яруса вокзала и таможни, где ряды пилястр объединяют на фасаде второй и третий этажи. Одинаковые элементы оформления окон второго яруса вокзального фасада и второго этажа таможни смотрятся по-разному. Становится ясным замысел зодчего: как свита "играет" Короля, так и утяжеленные строгие объемы фланкирующих зданий должны были, стилистически не

противоречия, подчеркивать легкость, нарядность, новации "тоновской архитектуры" здания пассажирской станции железной дороги.

Строительство главного здания, двухэтажного флигеля для помещения нижних чинов, одноэтажного строения для прачечной и погребов и одноэтажного пакгауза с подвальным этажом было начато в 1850 году и согласно "Распределению работ по постройке здания для Таможни" должны были быть завершены в 1852 году. Однако стройка затянулась. Чистовая отделка здания, установка решеток, штукатурные работы, окраска столярки, устройство ватерклозетов с дубовыми рундуками, окраска здания, а также возведение кирпичной с белым камнем ограды, изготовление и навешивание чугунных ворот, замощение двора и наружной мостовой, выкладка тротуаров путиловской плиткой, установка тумб около здания, изготовление и установка железного зонта над дверью парадного фасада и многие другие работы производились в 1853 году. Чиновники требовали ускорить завершение работ. Наконец, после указания графа Клейнмихеля "по окончании работ к 15 сентября сдать в Управление Московской складочной таможни по описям и по исполнении донести" в срочном порядке в сентябре-октябре работы были завершены, и здания были сданы "по подробным описям" Московской таможне 21 октября 1853 года.

Из зданий, построенных для таможни, большой интерес представляет пакгауз - вытянутое сводчатое с подвальным этажом здание, к которому были подведены железнодорожные пути с деревянным навесом. Сохранился архивный документ, говорящий о предоставлении Желязевичем измененного проекта пакгауза 22, поэтому нет полной уверенности в авторстве Тона на построенный пакгауз. Тем не менее, разница между эскизом Желязевича и выполненной постройкой столь велика, что позволяет усомниться в его авторстве. Практичный Тон с его взглядами на стиль "приличный существу дела", вероятно, при общей переработке проекта таможенных зданий Желязевича изменил и облик пакгауза. Если данное предположение в будущем получит документальное подтверждение, то Тона можно будет отнести и к зачинателям нового архитектурного направления - промышленной архитектуры. Скромное, исключительно функциональное здание, выполненное из нештукатуренного кирпича с расшитыми (т.е. декоративно обработанными) швами, было одним из первых в широко распространенной во второй половине XIX века так называемой "кирпичной архитектуре". Пакгауз был искажен перестройками, а несколько лет назад был полностью перестроен, соединен с флигелем, приобрел черты современного офисного здания. При перестройке архитекторы произвели натурные наблюдения, позволившие им выполнить проект-реконструкцию первоначального облика пакгауза.

Многое видело здание таможни за полтора столетия своей жизни: расшитые золотом чиновничьи мундиры николаевской эпохи и таможенников следующих поколений. Здесь досматривались товары, собирались в казну таможенные пошлины. Здесь рождались, служили и умирали поколения российских таможенников. Казенное жилье сохранилось здесь до 60-х годов нашего столетия. Отсюда уходили и на первую мировую и на Великую Отечественную войну.



Главному зданию таможни, построенному выдающимся русским архитектором К.А. Тоном, повезло. Оно не уничтожено, не подверглось кардинальным, искажающим его облик перестройкам. Несколько изменена внутренняя планировка, но при желании авторское решение может быть восстановлено. Пристройка бокового, параллельного вокзалу крыла не нарушила строй основного объема, тем более, что пристройки не читаются с фасада здания. Архивный поиск и натурные исследования могут дополнить недостающие сегодня факты истории памятника архитектуры. В конечном итоге, уважение к профессии таможенника и к значению в градостроительной истории архитектурного облика Москвы творений выдающегося русского зодчего Константина Андреевича Тона должно нас в будущем вплотную подвести к решению ответственной задачи - бережной, научно-обоснованной реставрации исторического здания Московской таможни.

О.А. Трубникова,  
директор Центрального музея таможенной  
службы Российской Федерации

Источник: Таможенные вести, 1997, № 10