

## *Юбилей таганрогской железной дороги*

Опрышко Д.

23 декабря исполнилось 150 лет со дня основания станции Таганрог. Юбилей стал радостным событием как для самих железнодорожников, которые вот уже больше ста лет трудятся на благо своего родного города, так и для остальных таганрожцев.

Станция Таганрог была построена в 1869 году. Поводом для строительства послужил тот факт, что морской путь перестал удовлетворять требованиям городских торговцев. Они осознали: Таганрог не сможет развиваться без наличия железной дороги. Одним из решающих лиц в постройке был Яков Поляков – таганрогский купец, основатель одного из самых богатых товарных домов и брат влиятельного в России железнодорожного магната Самуила Полякова. Братские связи помогли донести до правительства весть о необходимости путей, ведущих к Таганрогу.

В 1868 году Яков Соломонович получил все нужные разрешения и приступил к делу. Люди встретили весть о начале строительства радостно, понимая: оно дает их славному городу новую жизнь.

Нынче Таганрог-II (таково официальное название вокзала, который мы привычно именуем «старым») представляет собой тупиковую станцию, от которой проложены ветки к Таганрогскому порту, металлургическому заводу, другим предприятиям города.

Во времена Российской империи перрон представлял собой единые каменные плиты, над которыми был сконструирован деревянный навес, установленный на тонких деревянных столбиках. Само здание старого вокзала и по сей день отличается внушительными размерами и красотой. Оно выполнено из красного кирпича, без штукатурки и какой-либо прочей облицовки (это было довольно распространено в те времена; другим ярким представителем данного стиля является гимназия «Мариинская»), с симметричным строением. По бокам располагаются ризалиты (выступы здания, идущие на протяжении всей высоты). Интересно, что молодой писатель Антон Павлович Чехов, приехав к своим родственникам в Москву, отмечал убогость Курского вокзала и хвалил наш, таганрогский.

Внутри станции – сквозной зал с дверями, ведущими на перрон и привокзальную площадь. С левой ее стороны на добровольные пожертвования служащих железной дороги была заложена часовня, снесенная в 1920-е годы.

В 1918 году вокзал вновь вошел в историю города. В главном зале станции забаррикадировались белогвардейцы. Плотный пулеметный огонь не позволял подойти близко, а попытки красноармейцев взять здание штурмом проваливались одна за другой и влекли за собой большие потери. Решительные меры приняли революционно настроенные машинист А. Картамышев и кочегар В. Донченко – направили паровоз с присоединенными к нему вагоном с дровами и цистерной с нефтью на здание вокзала. Забросив в топку столько угля, сколько было возможно, они выпрыгнули из паровоза, а стальной гигант продолжил движение. Пробив баррикады, он влетел под навес, пристроенный к вокзалу со стороны путей, и застрял под ним (что объясняет, отчего на здании нет следов пролома).

Белогвардейцы, увидев несущуюся на всех скоростях машину, выбегали из укрепления один за другим. Красноармейцы зачистили здание, в Таганроге установилась власть Советов. В честь этого героического поступка перед зданием вокзала был установлен памятник, являющий собой тот самый штурмующий паровоз. На его борту написано Юп-4504, но на самом деле это паровоз Эг-5504 (осевая формула 0-5-0) 1921 года выпуска. Просто к 1976 году, когда открывали монумент, не осталось ни одного паровоза Юп-4504.

Во времена Великой Отечественной войны вокзал Таганрог-II стал главной базой доставки и распределения ресурсов. После снятия оккупации на станцию доставляли как

боевые машины, так и стройматериалы, продукты и вещи, без которых таганрожцам было не обойтись.

Таганрог-II успел повидать многое за времена своего существования. Он пережил трех императоров, две войны, лицезрел рассвет и закат СССР. Ныне станцию обслуживают 59 человек (вы только вдумайтесь, насколько это мало и сколько обязанностей лежит на их плечах!), а различные составы идут во все точки России.

ЦГТТБ имени А. П. Чехова