

Вокзал – зеркало городского бытия

Л. Ф. Волошинова

Знаковым событием в жизни многих южно-русских городов в середине XIX века стала прокладка железной дороги. В Таганроге она появилась благодаря Нестору Кукольнику – общественному деятелю, талантливому литератору, меценату, с 1857 года проживавшему в Таганроге. Именно его хлопотами и настоянием трасса Курско-Харьковско-Азовской железной дороги не миновала Таганрога.

Первого марта 1868 года купец 1-й гильдии С.С. Поляков получил правительственную концессию на постройку железной дороги от Курска до Таганрога и на Ростов.

Десятого мая 1868 года на основании приговора собрания Таганрогского городского общества всех сословий для постройки станционного здания на окраине города (за Кладбищенским переулком) выделили место площадью 40 десятин. Тридцатого апреля того же года в Таганрог пришел первый поезд. А уже 23 декабря 1869 года в Таганроге торжественно открыли пассажирский вокзал 1-го класса (фото 1).

В те годы от станционного здания в направлении города простиралась огромная Ярмарочная площадь. В 1814 году поблизости, по обе стороны от Петровского шоссе, появились два обелиска на пьедесталах, получивших название шлагбаума и обозначающих въезд в город.

Следует отметить, что фасад таганрогского вокзала был выполнен с использованием мотивов неоренессанса, характерного для образного строя первых вокзалов российских столиц: Николаевского вокзала в Петербурге (1851 г., архитектор К.А. Тон), Варшавского вокзала в Москве (1853–1860 гг., архитекторы К.А. Скаржинский и П.О. Сальманович), Балтийского вокзала в Петербурге (1857 г., архитектор А.И. Кракау).

Этот стиль соединял в себе черты строгости, деловитости и одновременно ассоциировался со значимыми общественными зданиями. Несомненно, что такое оформление благоклонно принималось жителями города, среди которых значительную часть составляли итальянцы и греки.

Авторство проекта вокзала приписывается городскому архитектору Таганрога тех лет А. Загоскину, но думается, что к его возведению также был причастен инженер Курско-Харьковско-Азовской дороги тех лет, имя которого мы сегодня назвать не можем. Возможно, мы его видим на фото 2.

При проектировании применили схему «тупикового» вокзала с центральным доминирующим объемом, замыкающим пути, и боковыми служебными корпусами.

Главным фасадом (лицевой стороной) двухэтажное кирпичное здание вокзала обращено к Ярмарочной площади. Торжественный его настрой определила симметричная композиция с крайними массивными ризалитами (выступами) и центральной фасадной раскреповкой, увенчанной дугообразным аттиком с часами. Центры ризалитов также выделялись раскреповками с дугообразными навершиями на невысоких аттиках.

С противоположной стороны фасад здания вокзала обращен к перрону. При этом предусматривался сквозной проход с перрона через здание вокзала с выходом на площадь.

Фасады отражали функциональную принадлежность здания: первый высокий ярус с большими полуциркульными проемами предназначался для пассажирских залов, второй этаж с рядом сдвоенных невысоких узких полуциркульных окон – для служебных и подсобных помещений. Выход на платформы осуществлялся через ризалиты, в них же размещались две междуэтажные лестницы: одна – с прямыми маршами, другая – винтовая.

Живописна и разнообразна пластика фасадов, в которой доминирует мотив аркады (фризовые аркатурные пояса, большие и малые архивольты, полуциркульные ниши).

Вертикали простеночных лопаток по всем фасадам завершали тумбы ограждения парапета кровли, объединенные декоративными металлическими коваными решетками.

Фасад, обращенный к железнодорожным путям, повторял оформление главного. От него вдоль подъездных путей протянулся перрон: протяженные платформы с навесами на фигурных стойках, укрывавшие пассажиров от дождя и солнца (фото 3).

Художник Константин Савицкий на живописном полотне «Проводы на войну», навеянном событиями русско-турецкой войны 1880-х, изобразил прощание новобранцев у крытой пассажирской платформы таганрогского перрона (фото 4).

Оценивая благородный облик здания, нельзя не заметить, что создан он с использованием рядовых строительных материалов: красного кирпича, литых и кованых деталей. На фасадах и сегодня сохранились ажурные решетки ограждения балконов и кровли, а в интерьерах – литые стойки и ажурные детали лестниц. Причем на лестнице с прямыми маршами закреплена овальная эмблема с гербом Таганрога (фото 4) и эмблема с надписью изготовителя «Завод Фронштейна в Ростове-на-Дону. 1869 г.» (фото 5).

К 1908 году на перроне возвели часовню во имя наследника цесаревича великого князя Алексея Николаевича.

Появление вокзала во многом способствовало торговой, экономической, культурной и общественной жизни города. Оживилась соседствующая Ярмарочная площадь, стала активно расти застройка кварталов, прилегающих к железной дороге, расширялись промышленные предприятия, в городе учреждались новые банки, стали постоянными гастролеры актеров, певцов, музыкантов столичных и провинциальных театров.

В 1870-1871 годы помощником ревизора на станции работал известный писатель-маринист Константин Станюкович.

Не обошли станцию и революционные выступления рабочих 1895 и 1905 годов. Но сегодня хочется вспомнить таких гостей таганрогского вокзала, как писатели Антон Чехов и Константин Паустовский, поэт Константин Бальмонт, пианист-исполнитель Сергей Рахманинов, певица Анастасия Вяльцева, чешский скрипач Ян Кубелик и многие другие.

О жестокости Гражданской войны в Таганроге напоминает текст мемориальной доски на фасаде вокзала: «19 января (1. II. 1918 г.) красногвардейцы Таганрога в ходе боя с юнкерами, засевшими в здании вокзала, пустили на них паровоз с двумя вагонами, наполненными горючими материалами. После взрыва паровоза красногвардейцы атаковали опешивших юнкеров и к ночи вынудили их поспешно бежать. С взятием вокзала, последнего опорного пункта белых, в городе полностью установилась Советская власть».

Однако через несколько месяцев власть в Таганроге сменилась, 1919 год сопровождался другими трагическими событиями.

В начале 1920-х годов мирная жизнь вокзала быстро наладилась, но появились в ней и новые приметы. На фотографии тех лет здание предстает с побеленным фасадом, флагами на трех аттиках, звездой на месте вокзальных часов (фото 6). В те же годы была разобрана и вокзальная часовня.

Через несколько лет в центре площади, которая называлась уже площадь Восстания, разбили сквер, а на границе привокзальной и бывшей Ярмарочной площади возвели монумент в виде многофигурной композиции на ступенчатом постаменте, который венчала фигура В.И. Ленина.

В годы Великой Отечественной войны здание вокзала уцелело, несмотря на массированный налет немецкой авиации на железнодорожные пути в октябре 1941 года. В годы оккупации Таганрога немцы на перроне установили обелиск с завершием в виде орла и свастики – символами «нового немецкого порядка».

В 1976 году в память о штурме вокзала в 1918 году перед зданием вокзала установили сохранившийся с довоенных лет паровоз.

В начале 1980-х фасады вокзала пережили примитивный ремонт и «реставрацию». Стены очистили от наносимых годами слоев краски и тонировали под кирпичную кладку с

прорисовкой швов. Уже тогда здание Таганрогского вокзала признали историческим памятником, что нашло отражение в решении облисполкома за 1992 год.

В XXI век старый таганрогский вокзал вступил в сильно обветшавшем, неухоженном виде. Сегодня у здания нет платежеспособного собственника, готового заботиться о его технической сохранности и архитектурном облике. Еще недавно вокзал находился в подчинении Ростовского отделения Северо-Кавказской железной дороги. Но денег на ремонт и тогда не хватало. Теперь, когда он стал пригородным вокзалом «Таганрог-2», средств на ремонт нет у города.

Уже более года здание выставлено для продажи на аукцион с обременением, которое обязывает сохранить архитектурный декор его фасадов и детали интерьеров. Однако желающих заняться благоустройством здания и использованием его пустующих помещений не находится. Вероятно потому, что проблематично сегодня найти выгодное назначение старого здания, площадь перед которым стала транспортной и в значительной мере торговой.

И все же думается, что часть помещений вокзала (которые не участвуют в обслуживании пассажиров) могла бы окупиться, если бы в ней появились многофункциональные выставочные залы, выставки интерактивных частных музеев и частных коллекций, помещения клубов коллекционеров и других городских сообществ, офисов экскурсионно-туристического обслуживания.

Но нужны для этого не просто собственники, а энергичные менеджеры, умеющие сочетать торговые инициативы с интерактивными музейными технологиями, смелые выставочные проекты и накопившийся в городе потенциал краеведов и коллекционеров. А внешний облик вокзала должен сохраниться и напоминать о том времени, когда шумела рядом Ярмарочная площадь, слышались паровозные гудки, подъезжали к фасаду пролетки и пассажиры проверяли время по часам на аттике вокзала.

Литература

1. Сидоренко В.Т. Выбранные места из истории Северо-Кавказской железной дороги. Ростов-на-Дону, 2002. – С. 30–32.
2. Киричек М.С. Вокзал ст. Таганрог II // Таганрог. Энциклопедия. – Таганрог: Антон, 2008. – С. 260.
3. Газеты «Приазовский край», «Таганрогский вестник» разных лет.