

Источник: Вехи Таганрога
Дата выпуска: 2004
Номер выпуска: 21
Заглавие: Здание старого вокзала
Автор: Н. Фоминых

При сопоставлении процессов возникновения, развития и исчезновения российских городов, невольно приходит на ум аналогия с судьбами человеческими - кому-то в жизни повезло: он воспитывался среди хороших людей, у него были в жизни прекрасные друзья. И он вырос и окреп, другому, глядишь, не повезло с самого рождения...

Таганрогу повезло и с родителем (Петр I), и с людьми, что его растили и пестовали. К истории и облику города много хороших людей руки свои приложили. Среди них гранитной глыбой в окружении крупных камней стоит имя Н. Кукольника. Это благодаря его хлопотам была проложена в 1869 г. в наш город Курско-Харьковско-Азовская железная дорога, и по проекту городского архитектора А. Загоскина было воздвигнуто без применения штукатурки с узорчатой кладкой и разновысокими окнами из красного кирпича здание вокзала на Ярмарочной площади (ныне площадь Восстания). Тогда все делали вовремя, и открытие дороги, как водится по русскому обычаю, отметили банкетом в вокзальном ресторане, т.е. к открытию железной дороги вокзал уже был построен. И опять же чисто по-русски (сильны мы задним умом) спустя несколько лет у вокзала появилась пристройка, которая, хотя она прилепилась сбоку, все же вписалась удачно.

В толковом словаре читаем: «Вокзал ~ здание и сооружение для обслуживания пассажиров и управления движением транспорта». Так оно и было тогда, так оно есть и сегодня. Только в зависимости от экономической ситуации таганрогский вокзал то расцветал, то влачил жалкое существование. Даже на фото разных лет он выглядит по-разному: то чопорный и важный (с двумя крытыми платформами по бокам и навесом над поперечным перроном, а непосредственно над входом с перрона в вокзал встроили два застекленных «горба», чтобы днем не тратиться на освещение), то точно больной и хмурый, когда не стало никаких навесов, и люди прыгали по вздыбленным как после обстрела платформам.

В те времена так просто прийти и поглазеть на ухоженные платформы или паровоз с вагонами было нельзя. Хоть празднующий обыватель, хоть провожающий обязан был покупать перронный билет! Без него на перрон не пускали. А поглазеть было на что. Вагоны третьего класса были зеленые, второго - желтые, а первого - синие. Персоны высшего ранга прибывали курьерским поездом, вагоны которого были выкрашены в красный цвет.

Рядом с западной платформой в начале XX века была возведена часовня из такого же красного кирпича (см. фото 1).

Полвека Старый вокзал прожил в неге, никуда не спешил, выпускал из своих объятий несколько поездов в сутки да знай себе отдыхал в роскоши и тиши кабинетов. (Главный пассажиропоток шел через станцию Марцево, там тоже с царских времен до наших дней в низинке, рядом с насыпью, сохранился маленький старинный вокзал с остатками лестницы из такого же красного кирпича, по которой пассажиры поднимались к платформам. Именно на ст. Марцево в 1936 г. был арестован и снят с поезда известный в городе секретарь ГК партии С. Варданян. Позже на ст. Марцево было построено другое здание вокзала, которое принимало пассажиров вплоть до 1962 года).

Нега закончилась сразу после войны. Восстановленные заводы нуждались в пополнении кадрами. Рабочую силу можно было привлечь только из близлежащих сел. В пятидесятые годы -- рабочие поезда, а с 1962 г. электрички к началу каждого рабочего дня привозили в город несколько тысяч (!) рабочих и увозили людей, отработавших свою смену. На вокзале было тихо только с часу ночи до четырех утра.

Перевозка пассажиров - лишь видимая сторона. А ведь имел место еще и огромный поток грузов, с которым работали другие специалисты: служащие товарной конторы, экономисты и пр., и все они также размещались в здании вокзала.

Это сегодня мы как бомбы влетаем в вокзал за пять минут до отправления электрички, хватаем билет и, ничего не видя вокруг, мчимся в вагон. А посмотрите под ноги. По этим плиткам пола пассажирского зала ходили таганрожцы всех поколений, А под высоченными потолками висели люстры! Еще сохранились специально отлитые витиеватые, слегка чопорные, чугунные лестницы с гербами Таганрога (см. фото 2), ведущие на второй этаж, хотя общая планировка уже сильно изменена, ничего не поделаешь - веление времени. Как мог предполагать архитектор А. Загоскин, что в здании будет установлена телефонная станция и что появятся специфические службы, которым потребуется множество маленьких комнаток-клетушек, а не большие залы, где вначале все чиновники сидели вместе.

Да, много чего видел Старый вокзал. И белых, и красных, и немцев в 1918 г., и фашистских оккупантов, что вершили казни непокорных таганрожцев на привокзальной площади.

Мне довелось держать в руках и полистать паспорт здания, но... составлен он был в 1939 г. У лее сам фолиант внушает трепет, ибо на обложке такие надписи, что сегодня далеко не многим и понятны даже: Трансжелдориздат, СССР - НКЛС и рядом: «...форма паспорта утверждена ЦОЧ/ЦЛ 19 января 1939 г., не подлежит оглашению». Все листы фолианта прошиты суровой ниткой! А сзади черная мастика, и на ней виден (частично сохранился) оттиск суровой печати.

Но не помогла сия суровость. Из беседы с главным инженером опорной станции Таганрог С. Завадовским выяснилось, что до этого был другой фолиант, сохранившийся с царских времен, еще более толстый, который, представьте себе, уже в наше время г-н Завадовский лично передал в Ростов, и даже где-то расписка сохранилась. По единодушному мнению железнодорожников, архитектор сделал хорошее здание. Столько лет прошло, что только не делали, а оно стоит и служит людям; и долго еще прослужит, если только займутся его ремонтом.

Фундамент вокзала - ленточный бутовый, наружные и капитальные стены из красного кирпича, перегородки деревянные, чердачное перекрытие - деревянное утепленное, крыша - железная, полы первого этажа мозаичные на 70 процентов и деревянные окрашенные, паркетных нет, а на втором этаже были и паркетные полы. По мнению С. Завадовского здание было спроектировано очень грамотно и функционально.

С течением времени здание вокзала стало историческим памятником. Впервые об этом позаботился Совет Министров СССР, который 14 октября 1948 г. принял соответствующее постановление за № 3898. 8 ноября 1992 года Малый совет Областного совета депутатов трудящихся Ростовской области принял постановление № 301 «О принятии под государственную охрану памятников истории и культуры в Ростовской области», в котором среди прочего говорится о запрете приватизации памятников истории и культуры, и что ремонт подобных памятников должен производиться только по проектам, разработанным «Спецпроектреставрацией» при обязательном авторском надзоре со стороны проектировщиков.

Компетентная комиссия из больших железнодорожных начальников два раза в год осматривает здание и разрешает в нем работать еще некоторое время (до ел. осмотра минимум). Но документы вещь упрямая. Еще несколько лет назад были внесены в протокол такие записи. Здание находится в аварийном состоянии. Перекрытия отслужили положенный срок. Фундаменты утратили гидроизоляцию, фасад не ремонтировался более двадцати лет.

Когда здание было построено, оно имело шесть входов и отвечало всем функциональным требованиям. Судьба его неразрывно связана с историей самой железной дороги в Таганроге.

А началось все в далеком 1869 г. С. Поляков и К^о проложили железную дорогу от Харькова до Таганрога в обход западных отрогов Донецкого кряжа. Цель была благая - дать выход донецкому углю в таганрогский порт. К Ростову ветку построили несколько позже. Кстати строительство ветки на Ростов привела к открытию Танаиса. При сооружении железнодорожной насыпи рабочие обнаружили непонятные предметы, и начальство вызвало археологов из Ростова.

Отдельная история с паровозом на привокзальной площади. Его установили в 1967 г. как символ 50-летия советской власти. Не нашлось тогда конкретно требовавшейся марки паровоза - «кукушки», А ведь именно «кукушка» с тремя грузовыми вагонами на полном ходу вылетела в 1918 г. на перрон и врезалась в здание вокзала, перепугав юнкеров и посеяв панику, которой воспользовались красноармейцы. Юнкеров выбили из здания, а затем и во всем городе установили советскую власть. Как раз в память об этом штурме и была установлена на привокзальной площади половинка паровоза, на самом деле маневрового и построенного уже в годы предвоенного СССР. Вся операция по установке паровоза на постамент происходила под руководством тогдашнего гл. инженера станции Ковалева Михаила Ивановича, который до сих пор жив, и ему даже недавно, как заслуженному ветерану, провели индивидуальный телефон.

Теперь о самом страшном. По городу пошел слух о скорой продаже здания Старого вокзала. Так будет ли продан с аукциона Старый вокзал? На сегодня ответ однозначный - не будет. Чтобы стало ясно, откуда такая уверенность, обратимся к структуре подчинения опорной станции Таганрог. Последняя является составной частью Ростовского отделения СКЖД, которая входит в ОАО «Российские железные дороги». Сто процентов акций ОАО РЖД находятся в распоряжении государства. ОАО РЖД управляется Советом директоров и косвенно - правительством России. Никто ничего пока продавать из имущества железной дороги не собирается.

На одном из интернетовских сайтов выставлена интересная информация: начальник СКЖД В. Воробьев озабочен состоянием Старого вокзала: «Серьезная финансовая помощь необходима и для реконструкции вокзала в Таганроге. На Таганрог пока не хватает сил. Старое здание таганрогского вокзала - это история, это памятник архитектуры». Не получилось бы только у нас так, как в свое время с домом (тоже историческим памятником!) по ул. Фрунзе, 23 «а»! Рассуждая логически, наверное, уместно со стороны городских властей предложить железнодорожникам устроить в здании Старого вокзала музей. С учетом того, что в нашем городе уже функционирует около десятка музеев и имеются многочисленные памятники культурного наследия и архитектуры, вполне резонно поставить также «в верхах» вопрос о придании г. Таганрогу особого статуса — города-музея под открытым небом. Тогда, глядишь, и потомки наши смогут полюбоваться памятником архитектуры XIX века - красивым зданием Старого таганрогского вокзала.