

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ВОКЗАЛ В Г. ОДЕССА. СИМВОЛИКА ПАМЯТНЫХ ИСТОРИЧЕСКИХ СОБЫТИЙ

Кадурина А. О., к. арх., доцент кафедры основ архитектуры и дизайна архитектурной среды

Олейник М., студентка 2-го курса Архитектурно-художественного института
Одесская государственная академия строительства и архитектуры
тел. 720-66-72

Аннотация. В статье изучены исторические этапы трансформации архитектуры железнодорожного вокзала в Одессе XIX–XX вв. Проанализировано символическое наполнение декора действующего здания вокзала.

Ключевые слова: железнодорожный вокзал, Одесса, архитектура, декор, символика.

Проблема исследования. Железнодорожный вокзал – здание, которое «приветствует» гостей города, «сообщая» им наиболее значимую информацию о самом городе или важных для него исторических событиях.

Цель: изучить историю и символику железнодорожного вокзала в Одессе.

Задачи:

1. Выявить исторические этапы трансформации железнодорожного вокзала в Одессе в XIX–XX вв.
2. Изучить архитектурно-художественный декор фасадов объекта с точки зрения символики и проведения параллелей с историческими событиями в прошлом страны и Одессы.

Рассматривая исторический ракурс развития железных дорог в Южной и Юго-Западной России, следует отметить, что еще в 1836 г. император Николай в ответ на ходатайство князя М. С. Воронцова об улучшении главнейших путей сообщения, преимущественно торговых в Новороссийском крае, устройством шоссе от Одессы до Елисаветграда и Кременчуга ответил: «Полагаю, что устройство железной дороги будет и лучше, и полезнее всего: надо определить только, откуда ее начать» (Письмо графа Канкрин от 10 мая 1836 года № 2188).

Этим идеям пришлось пройти долгий и тернистый путь. В 1865 г. была открыта железная дорога направления Одесса – Балта, от ст. Раздельной до ст. Кучурган и другие участки, общей протяженностью 640,741 верст. Вслед за сооружением Одесско-Балтской железной дороги появились проекты конных и паровых линий. Затем появилась железная дорога от Одессы до Овидиополя, что сблизило город с областью.

К концу XIX века в Северном Причерноморье сложилась сеть железных дорог, удовлетворяющая транспортные потребности края и его основного торгового, промышленного и культурного центра – г. Одессу. Железнодорожного вокзала в то время еще не было, и пассажиров из города доставляли до станции Товарная специальным поездом, похожим на паровой трамвай. Летом 1880 года Общество юго-западных железных дорог начало возводить железнодорожный вокзал (архитектор А. О. Бернардацци, проект петербургского зодчего В. А. Шретера).

Старый вокзал был построен в 1882 году как пассажирский комплекс г. Одесса, Одесско–Парканской железной дороги, которая соединяла город-порт на Черном море с центральными районами Украины, по проекту В. А. Шретера. Строил его А. О.

Бернардацци, который с 1856 по 1858 г. исполнял обязанности городского архитектора и работал архитектором при Новороссийском университете. Комплекс был создан в неоклассическом стиле, с «тупиковой» схемой расположения объема в конце перронов. С Пушкинской располагались входы для пассажиров I и II классов, а III-й класс имел вход со стороны Сенной площади. На площадь выходили три арки главного фасада в обрамлении колонн дорического ордера. Остались неосуществленными остекленный дебаркадер над перронами и отдельный павильон для царской семьи.

В Путеводителе по Одессе Г. Москвича за 1909 г. так описывается здание вокзала: «Главный подъезд представляет собой три большие арки с дорическими колоннами и гранитными ступенями; над средней аркой – аттик с часами и фигурами по бокам. Правый боковой фасад имеет в центре обширный подъезд... и для него комендантское управление, телеграф, начальник станции, за подъездом – грузовые отправления. Левый боковой фасад имеет в центре помещения и подъезд для прибывающих пассажиров; ближе юридический отдел и выдача денег по наложенным платежам; за подъездом – роскошное (закрытое для публики) помещение, предназначенное для Особ Царской Фамилии. Пол вестибюля выложен разноцветными плитками, а все пилястры, карнизы и тяги расписаны в несколько тонов. Зал 1-го и 2-го класса имел паркетный пол, красивый потолок... Перрон вокзала был покрыт легкой и изящной железной крышей в виде куполов из волнистого железа» [1].

Первое здание вокзала было уничтожено фашистскими захватчиками в годы Великой Отечественной войны в 1944 году. Потеря вокзала была большой утратой для города. С 1944 по 1949 г. года вокзал размещался в здании торгового техникума (сегодня Экономический университет). После освобождения Одессы был поставлен вопрос о проектировании и строительстве нового вокзала. Проектные работы по восстановлению железнодорожного вокзала Одесса-Главная были поручены проектной организации «Киевтрансзелпроект». С 1944 по 1949 г. выполнены 5 вариантов проектов вокзала. Но ни один из них не был утвержден, главным образом ввиду отсутствия четкого генерального плана. В 1949 году арх. Л. М. Чуприн представил новое проектное задание по восстановлению вокзала в Одессе, на месте существующей станции Одесса-Главная (рис. 1б).

В настоящее время вокзал остается на старом месте с использованием существующего путевого хозяйства. Здание выдвинуто относительно путей на 50 метров к югу и замыкает Пушкинскую улицу, являясь доминантой Привокзальной площади. При решении вокзала автор старался сохранить ось, проходящую через сквер [2].

В плане вокзальный комплекс П-образный, охватывающий пути и платформы. В центре расположена 2-х этажная вестибюльная часть со всеми пассажирскими помещениями, связанными с отправлением и прибытием пассажиров. В цокольной части основного корпуса размещены багажные и другие помещения. Правое крыло здания 3-х этажное. В нем размещены все помещения, связанные с обслуживанием отправляющихся пассажиров – ресторанная группа, пригородный павильон и ряд служебных и вспомогательных помещений. В цокольной части правого крыла размещены котельная, вспомогательные помещения и склад хранения громоздкого багажа. Для транспортировки багажа в цокольной части всего вокзала устроены тоннели, связанные с пассажирскими платформами. Левая часть комплекса вокзальных сооружений не имеет капитальных застроек и решена как открытый летний зал прибытия пассажиров.

Создавая архитектурный образ вокзала, архитектор стремился отобразить величие сталинской эпохи и героическую роль г. Одесса в годы Великой Отечественной войны, в дни Великой Октябрьской революции 1917 г., революции 1905 г. и тему освобождения русскими и черноморскими казаками крепости Хаджибея.

Сегодня железнодорожный вокзал является памятником архитектуры и охраняется государством. В 2006 году была проведена реконструкция здания (рис. 1в, 1г).

О функциональном назначении здания и его тематической направленности «говорят» памятные таблички, посвященные городу-герою Одессе (рис. 2а). Даты,

выбитые на фризе центральной части фасада (рис. 2б), касаются трех исторически значимых событий для Одессы и страны в целом. Это **1905 г.** – Первая русская революция (9 января 1905 г. – 3 июня 1907 г.), итогом которой стали: учреждение парламента, реакционная позиция властей, ряд реформ и сохранение проблем земельного, рабочего и национального вопросов. **1917 г.** – роковой для Российской империи год Октябрьской социалистической революции, результатом которой стали провозглашение нового строя, передача земли крестьянам, фабрик – рабочим и др. **1944 г.** – год освобождения Одессы от фашистских захватчиков в ходе операции, проведенной войсками 3-го Украинского фронта (26 марта – 10 апреля). За время оккупации, продолжавшейся 907 дней, в городе погибли 82 тыс. жителей, 78 тыс. жителей были угнаны на принудительные работы в Германию. В ходе освобождения Одессы враг потерял 160 тыс. солдат и офицеров. За героизм и отвагу, проявленные в боях за город, 14 человек были удостоены звания Героя Советского Союза и более 2 тыс. 150 человек награждены орденами и медалями СССР [3].

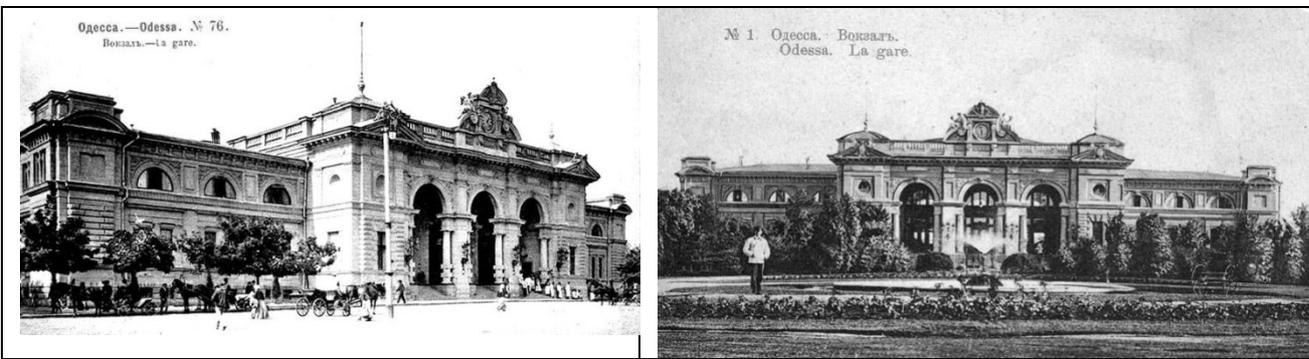


Рис. 1а. Железнодорожный вокзал в г. Одесса, арх. Шретер В. А., Бернардацци А. О., 1882 г.



Рис. 1б. Железнодорожный вокзал в г. Одесса, арх. Чуприн Л. М., «Киевтрансзелпроект», 1949–1952 гг. Фото 1950-х годов



Рис. 1в. Железнодорожный вокзал в Одессе. Фото 2011 года.

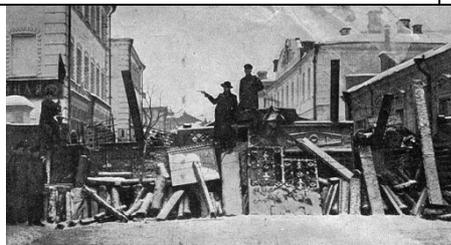


Рис. 1г. Интерьеры одесского железнодорожного вокзала

Рис. 1. Железнодорожный вокзал в г. Одесса. Хронология



Рис. 2а. Памятные таблички, посвященные городу-герою Одессе на фасадах ж/д вокзала



1-я русская революция 1905 г.

Октябрьская социалистическая революция 1917 г.

Освобождение Одессы от фашистских захватчиков. 26 марта — 10 апреля 1944 г.



10 апреля 1944 г. – день освобождения г. Одессы советскими войсками 3-го Украинского фронта

Рис. 2б. Памятные даты

Рис. 2. Информационные символы на фасадах одесского железнодорожного вокзала

Барельефы с их изображением окаймляют по периметру здание железнодорожного вокзала (рис. 3а–4в). Неоднократно в декоре фасадов, на обелиске и фризах, использовано стилизованное изображение **медали «За оборону Одессы»** (рис. 3а), ею было награждено более 30 тыс. человек, участников обороны города. Второй обелиск в центральной композиции здания венчает **медали «За победу над Германией»** (рис. 3б), которая вручалась военнослужащим и людям, принимавшим участие в борьбе с оккупантами в составе партизанских отрядов в тылу врага. Фриз здания украшен барельефами чередующихся орденов и медалей военной тематики. В их состав входят три ордена и три медали. Это **орден Богдана Хмельницкого**; за смелость и находчивость, проявленную в боях, им награждались красноармейцы и партизаны (рис. 3в). **Орденом Ушакова** (рис. 3г) награждали за успешную военную операцию, победу над численно превосходящим противником в морских сражениях или десантных акциях. И, наконец, **орден Отечественной войны** (рис. 3д) могли получить лица Красной Армии, Военно-Морского Флота, войск НКВД и партизаны, – за храбрость, стойкость и мужество в боях. Ряд следующих барельефов связан с историческими личностями. **Медали Нахимова** (рис. 4а) присуждалась только за выдающиеся боевые заслуги. А для признания заслуг партизанского движения служила **медали «Партизану Отечественной войны»** (рис. 4б), с профильными портретами В. И. Ленина и И. В. Сталина [4].

Фасад, выходящий на перроны, декорирован цветными барельефами с изображением **ордена Ленина** (рис. 4в) и **медали «Золотая Звезда»** (рис. 4г). Изображение **пятиконечной звезды** встречается в здании вокзала повсеместно – в декоре фасадов, интерьера, на шпилье (рис. 4д).

Изначально смысловая нагрузка символа звезды имела романтический характер и означала устремленность к высоким идеалам, путеводный ориентир:

«Товарищ, верь: взойдет она,
Звезда пленительного счастья,
Россия вспрянет ото сна,
И на обломках самовластья
Напишут наши имена».

А. С. Пушкин «К Чаадаеву»

Как эмблему Красной армии ее предложил командующий войсками Е. Еремеев. Этот символ утвердился в СССР и означал единство пролетариата пяти континентов Земли. **Красная звезда** олицетворяла освобождение трудящихся от голода, войны и нищеты, ее еще называли «марсовой звездой» в честь римского бога войны Марса, который символизировал защиту мирного труда [5].

Не меньшую популярность в Советском Союзе снискала символика **серпа и молота**. Их изображения повсеместно встречаются в интерьерах и на фасадах вокзала, в

составе капителей и сандриков (рис. 5а). **Молот**, в соответствии с советской символикой, был атрибутом Прометея и означал освобождение пролетариата от ига капитализма. Кроме того, он выступал символом рабочего класса.

Серп служил эмблемой крестьянства, что уносит нас в античную мифологию, где Церера, богиня плодородия, неизменно изображалась с серпом и снопом пшеницы. Таким образом, знак в Советском Союзе символизировал жатву, урожай. Серп и молот составляли «малый герб» СССР и являлись советской государственной эмблемой с 1918 г. по 1991 г.

«Портрет» Одессы можно охарактеризовать как морской торговый город. Это не могло не отразиться в декоре здания вокзала. Так капители составлены из стилизованных **колосьев пшеницы** (рис. 5б), основного экспортного товара. А главный фасад окаймлен **носами кораблей** (рис. 5в).



Рис. 3а. Медаль «За оборону Одессы». Художник Н. И. Москалёв. 1944 г.

Рис. 3б. Медаль «За победу над Германией». Худ. Е. М. Романов и К. Андрианов. 1945 г.



| | | |
|---|---|---|
|  |  |  |
| <p>Рис. 3в. Орден Богдана Хмельницкого</p> | <p>Рис. 3г. Орден Ушакова Худ. Б. М. Хомич, 1944 г.</p> | <p>Рис. 3д. Орден Отечественной войны</p> |
| <p>Рис. 3. Военная символика на фасадах одесского железнодорожного вокзала</p> | | |

| | | |
|---|--|---|
|  |  |  |
|  |  |  |
| <p>Рис. 4а. Медаль Нахимова. Худ. Б. М. Хомич, 1944 г.</p> | <p>Рис. 4б. Медаль «Партизану Отечественной войны». Худ. Н. И. Москалёв, 1943 г.</p> | <p>Рис. 4в. Орден Ленина. 1930 г.</p> |
| | | |



Рис. 4г. Медаль
«Золотая Звезда»
Героя Советского Союза.
1939 г.



Рис. 4д. Звезда – романтический символ устремленности к
высоким идеалам; знак рабоче-крестьянской Красной Армии



Рис. 4. Военная и советская социалистическая символика
в декоре одесского железнодорожного вокзала



Рис. 5а. Серп и молот, рабоче-крестьянский символ

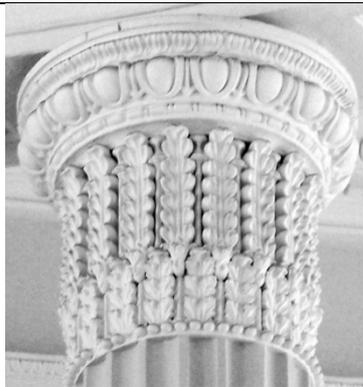


Рис. 5б. Изображение колосьев
пшеницы в капители, как
символ плодородия и с/х



Рис. 5в. Нос корабля, морской символ судоходства и
мореплавания



Рис. 5в. Главная скульптурная композиция здания: воин с мечом, Родина-мать с венком и голубем (символами мира), рабочий с книгой, отбойным молотком и пионер с горном



Рис. 5г. Военная триумфальная символика в скульптурной композиции (знамена, пушки и картуш с лавровыми ветвями, звезда)

Рис. 5. Мирная и военная триумфальная тематика в советской социалистической символике

Пожалуй, вся символика вокзала сосредоточена в композициях, расположенных в верхней части фасада со стороны Привокзальной площади. В состав центральной скульп-

турной группы входят: **Родина-мать со снопом пшеницы и голубем мира** внутри венка (мирная жизнь, достаток), **воин с мечом** (военные победы), **рабочий с книгой и отбойным молотком** (промышленность) и **пионер с горном** (светлое будущее). Белый голубь с оливковой ветвью, расположенный в верхней точке композиции, – символ мирных намерений (рис. 5в). Как стражи мира предстают две скульптурные фланкирующие композиции со знаменами, пушками, лавровыми ветвями и звездой (рис. 5г), символ воинской доблести, победы и славы [5, 6].

Вывод. Символику здания одесского железнодорожного вокзала как главного стратегического объекта города предопределили время и место строительства. Оно вошло в историю Одессы в сталинскую эпоху как символ вечной памяти воинам, освобождавшим город от немецко-фашистских захватчиков в Великой Отечественной войне. Это знак благодарности и памяти, запечатленный в камне для современных и будущих поколений.

ЛИТЕРАТУРА

1. Москвич Г. Иллюстрированный практический путеводитель по Одессе. – Одесса: Типография Л. Нитче, 1904. – 304 с.
2. Тимофієнко В. І. Відродження Одеси. Архітектура повоєнного десятиріччя. – Київ: Музична Україна, 2006.
3. http://gym6.narod.ru/1/63/med_2.htm
4. Галицан А. С. Одесская операция 1944 года // Хронос, 2000.
5. Символы, знаки, эмблемы: энциклопедия / авт.-сост. В. Э. Багдасарян и др. – М.: Локид-Пресс, 2003. – 495 с.
6. Энциклопедии символов, знаков, эмблем. – М.: Эксмо; СПб.: Мидгард, 2007. – 608 с.