

История Бакинского железнодорожного вокзала

Первая в Закавказье железная дорога, связавшая Тифлис с Поти, была открыта в 1872 г., ознаменовав собой новый этап в развитии промышленности и торговли, а для Баку эта эпоха наступила на восемь лет позже - с открытием бакинского участка Закавказской железной дороги, соединившей берега Черного и Каспийского морей.

20 января 1880 г. императорским указом была введена в эксплуатацию строившаяся с 1878 г. первая железная дорога с широкой колеи протяженностью 20 км. (До этого железных дорог на территории Российской империи было немного и были они в основном узкоколейными).

Эта дорога соединяла участок Баку - Сабунчи - Сураханы, и это была первая железная дорога в Азербайджане. Но что интересно, небольшая узкоколейка существовала на том же маршруте еще за десять лет до того. Хотя это была одна из первых ширококолейных железных дорог на территории Российской империи, создана она была не в целях заботы о пассажирах, а для перевозки нефти с месторождений в Бакинский порт. Оканчивалась она в Белом городе, где вплоть до 30-х гг. прошлого века находился городской вокзал.

Однако речь у нас пойдет не об истории железной дороги, хотя и эта тема невероятно интересна, а все-таки об истории вокзала. И мало кто знает, что у центральной пассажирской станции - Баку-Пассажирская (бывшая Баку-I) было целых четыре вокзала.

Самым первым был ничем не примечательный и весьма небольшой вокзал Баку-Сабунчинской железной дороги - не путать с Сабунчинским вокзалом. В действие он вошел в 1880 г. С этого вокзала отправлялись пригородные поезда по Баку-Сабунчинской железной дороге. Это было совсем непримечательное здание бело-синего цвета. Такие одноэтажные постройки, кстати, стали потом своего рода стандартом, и их можно было встретить до самого недавнего времени, пока в пригороды Баку ходили электрички.

К этому времени уже во всю строился монументальный Тифлисский вокзал - главный вокзал вновь открывшейся Баку-Тифлис-



ской железной дороги. Он стал одним из самых красивых сооружений Баку. Он был настолько красив, что его даже упомянул Жюль Верн в своем романе "Клодиус Бомбарнак".

Писал о нем и И.Н.Захарьин в книге "Кавказ и его герои. Святости, богатства и народы" (1902 г.): "Еще задолго до Баку виднеется на востоке ярко-синяя полоса Каспийского моря. Затем горы закрывают море, и поезд останавливается близ Баку в какой-то яме, украшенной роскошным вокзалом".

Старый вокзал слился с новым Тифлиским вокзалом, став его частью. И потерялся.

Открытие нового вокзала состоялось 10 января 1884 г. Он был выполнен по проекту академика, профессора Ю.Ф.Бруни и разработан художником В.П.Дриттенпрейсом (родившимся в Баварии, жившим в Москве и являвшимся одним из мастеров московского модерна).

Работы по возведению производил архитектор Л.З.Росси, детали были выполнены под руководством архитектора И.А.Глебова. Вокзал выглядел по-настоящему грандиозно, исполнен был в мавританском стиле, имел очень оригинальный вход во двухсветную переднюю с лестницами, которые вели в галерею с мозаичным полом и лепными украшениями по стенам и карнизам.

Передняя, как писали газеты: "грандиозна и даже подавляет собою прочие помещения - залы, расположенные наверху. Зала I класса - в том же стиле, прелестно отделанная и пропорциональных размеров комната, после царских комнат (еще не отделанных), составляет также одну из прекрасных деталей. Но особенно хороша внешность лицевого фасада со стороны подъезда".

Стены, богато украшенные орнаментом, напоминающим восточный ковер, завершались карнизом, переходившим на относительно сдержанно решенный плафон потолка. Внутренний и внешний дизайн говорит о безупречном вкусе авторов проекта. Несмотря на стилизацию, они проявили мастерство и умение в обращении с восточными мотивами и принципами восточного зодчества. Об этом 12 января 1884 г. писали "Бакинские известия", а 13 января - газета "Каспий".

Однако первоначальный проект вокзала по проекту Хрисанфа Васильева (автора фасада Тагиевского театра и архитектора Бакинско-Тифлисской линии Закавказской железной дороги) несколько отличался от того, что было в итоге принято за основу и доработано Бруни и Дриттенпрейсом.

За счет использования камня разного оттенка здание должно было выглядеть полосатым, имело два мощных флигеля и две башенки со шпильми по центру фасада - на месте центрального массива основного входа. В принципе, тоже довольно красивый проект и где-то даже более изящный. На него можно посмотреть во 2-м томе "Архитектурной энциклопедии второй половины XIX века" Г.В.Барановского за 1908 г.

Любопытно, что о Васильеве газеты в те дни почему-то умолчали. Да и не только газеты, но и историки молчали о нем довольно долго. Хотя в 1882 г., когда он приступил к работе над зданием вокзала, в газете "Каспий", а также в более поздней статье бакинского городского архитектора Казимира Скуревича в журнале "Зодчий" за 1908 г. автором проекта Тифлисского вокзала г. Баку однозначно назван Х.К.Васильев.

Стоит также отметить, что когда Васильев работал

над Летним зданием Бакинского общественного собрания, властью, выражаясь современным языком, Васильева "кинули", не заплатив ему обещанных денег и заставив работать не так, как, в принципе, полагается, а как им хотелось.

Васильев опубликовал в "Каспии" письмо, в котором, в частности, говорится: "А мое-то положение таково: лишился места работы на железной дороге, пропали деньги, полученные с дороги в виде премии и уложенные на эту постройку (Здание Общественного собрания - О.Б.), подорванная репутация и описанное имущество".

Как бы там ни было, но вокзал в Баку существенно отличался от других подобных зданий Закавказской железной дороги. Причем не только архитектурной разработкой фасадов и интерьеров, но и характером и масштабом постройки.

Здание вокзала было двухуровневое: двухэтажное со стороны города и одноэтажное - с перрона. На первом этаже находились кассы, багажное отделение, служебные помещения; во втором - залы ожидания, почта, телеграф и другие службы.

Вокзал был построен как бы на границе жилых восточных кварталов и скрещения дорог, что вело в нефтепромысловые районы - Черный город. Жаль, конечно, что был полностью уничтожен частный сад площадью в 4 га, который располагался на этом месте.

Но после строительства вокзала этот участок города, геометрический, кстати, центр тогдашнего Баку, стал резко развиваться и началось его энергичное заселение. Три параллельные улицы - Красноводская, Большая Морская и Каспийская, сформировавшиеся в начале 70-х гг., стали активно застраиваться после проведения в Баку Закавказской железной дороги.

29 ноября появилась новая улица - Вокзальная (Пелефонная), которая открыла путь к железнодорожному вокзалу и дала новую точку обзора этого величественного и эффектного здания. К району вокзала потянулись и другие улицы, ставшие впоследствии магистралями общегородского значения, по которым осуществлялась связь с вокзалом, промышленной зоной и всем Апшеронским полу-

островом.

Таким образом бакинский вокзал занял ответственное место в городской застройке и стал одной из его архитектурных доминант, а также неким регулятором в новой застройке - улицы в округе стали приобретать более четкие направления.

Когда в Баку установилась власть большевиков, началось строительство Электрической железной дороги - между прочим, первой в Советском Союзе. Случилось это 6 июля 1926 г. В этот же год в городе проектируется и возводится новое здание железнодорожного вокзала, примыкающее к старому зданию. Архитектор нового здания - Николай Георгиевич Баев (1878-1949).

Именно он спроектировал театр братьев Майловых (театр оперы и балета на Низами), Больничный городок (больницу им. Семашко), купальню на Приморском бульваре и электрическую подстанцию для бакинского трамвая (театр "УНС").

Это был первый в Союзе вокзал, который обслуживал первые в стране электропоезда, доставлявшие рабочих и пассажиров к нефтяным месторождениям Сабунчи. Вокзал, естественно, назвали Сабунчинским. Построенный в восточном стиле, он стал подлинным украшением города.

В 60-70-х годах был принят проект масштабной реконструкции железнодорожной станции Баку, и Сабунчинский вокзал в 1976 г. был выведен из эксплуатации как вокзальный комплекс и перестал обслуживать пригородные перевозки. Стали возводить новое здание вокзала, известного как Бакинский вокзал, и он стал четвертым по хронологии вокзальным комплексом в Баку.

Интересно, что до строительства нового здания площадь центрального (Тифлисского) вокзала была изолирована от площади Сабунчинского. Чтобы пройти от Сабунчинского вокзала к центральному, нужно было обойти Азинетехим, затем пройти вдоль сада Ильича и свернуть.

По завершению строительства нового терминала снесли все мелкие постройки между двумя площадями - и открылась огромная единая привокзальная площадь.