

ІСТОРИЧНІ ОСОБЛИВОСТІ ФОРМУВАННЯ ОДЕСЬКИХ ВОКЗАЛІВ**Овсянкін О. П.,**аспірант кафедри Містобудування,
metrika2003@gmail.com, ORCID: 0009-0002-6131-3062*Архітектурно-художній інститут,
Одеська державна академія будівництва та архітектури*

Анотація. У статті Розглядається історичні особливості формування одеських вокзалів. Було виявлено, що історія будівництва залізниці на території України розпочалася у 1854 році з будівництва залізничної гілки з Одеси до Паркан, що стало початком багатой історії Одеської залізниці та залізничних вокзалів. Усього вокзалів було 5: «Товарна» – вокзал-пакгауз та великий вокзал (1865); Вокзал «Одеса-Головна» (перший – 1884, існуючий – 1944 – 1952); Вокзал «Одеса-Порт» (1907 – 1910); Куяльницький вокзал (1873); Вокзал «Одеса-Пасажирська» (1914). І ще кілька тимчасових та допоміжних: Вокзал «Нархоз» (1944); Станція «Одеса-Мала» (1903); Станція «Одеса-Східна» (1970). Одним з головних досягнень дослідження є виявлення та вивчення формування «Хлібного Містечка» – на окраїні міста Одеси на початку 20 століття, яке являло собою великі складські комплекси, де між залізничними коліями була сформована щільна забудова зі складів, лобазів та торгових площ. Залишки квартального налаштування Хлібного Містечка зараз є кварталами міста, зберігши рейкові шляхи, що діють, тільки по краях.

У реаліях теперішнього часу було виявлено важливість української залізниці та її роль у розвитку економіки та процесі відновлення постраждалих міст та територій. А також гостро постало питання про необхідність реформації структури залізниць: вантажний та пасажирський потік, пов'язаний з військовими реаліями, багаторазово виріс і вимушено змінив основні режими перевезень. Виявилось, що нова реальність потребує більшої адаптивності від транспортної інфраструктури.

Ключові слова: Одеська залізниця, залізничні вокзали, транспортна інфраструктура.

Вступ. У 1854 році почалося будівництво першої залізничної гілки в степах Херсонської губернії – від Одеси до Паркан, пізніше було збудовано Кишенівську та Балто-Єлисаветградську гілки; Одеса була пов'язана з Кременчуком, а згодом і з Харковом. Так розпочалася історія першої залізничної гілки на території сучасної України та багата історія Одеської залізниці та одеських залізничних вокзалів.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Одним із основних внесків у вивчення та дослідження залізничних вокзальних комплексів було зроблено Іриною Владиславівною Древалю у своїх наукових дисертаціях: «Структурні принципи композиційного моделювання об'єднаних вокзальних комплексів» (2002) та «Методологічні основи містобудівного розвитку залізничних вокзальних комплексів» (2013) [1, 2]. У роботах було досліджено процеси формоутворення об'єктів, що забезпечують цілісність архітектурно-містобудівного середовища на декількох містобудівних рівнях, зокрема, об'єднаних вокзальних комплексів; розроблено методологічні основи розвитку залізничних вокзальних комплексів (ЗВК) як елементів містобудівних систем: місто, система населених місць, регіон; обґрунтовано необхідність узгодження етапів структурних змін системи ЗВК з етапами генезису містобудівного простору. Наведено містобудівну класифікацію ЗВК, сформульовано принципи його містобудівного розвитку, методику передпроектного аналізу і основи прогнозування розвитку комплексу. Проблеми недостатнього розвитку сучасних підходів

щодо формування архітектури вокзалів, необхідність у вивченні історичної проблематики таких об'єктів з метою їхнього збереження, охорони та пристосування до актуальних вимог життєдіяльності було досліджено Рочняк Ю. А. в своїй докторській науковій дисертації (2021) [3]. Питання містобудівних принципів формування залізничних вокзальних комплексів у структурі малих і середніх міст були проаналізовано Швець Л. М. в дисертації кандидата архітектури (2018) [4].

Однією з головних визначних пам'яток міста Одеси є його залізничний вокзал, який був збудований у 1952 році (арх. Л. Чуприн). Існує величезна кількість публіцистичних статей, присвячених історії його будівництва, а також його попереднику, який був збудований у 1884 році за проектом архітектора Шретера В. А., наприклад стаття Сергія Іванченко «Старий залізничний вокзал» тощо [5]. Науковим вивченням історичних етапів трансформації архітектури залізничного вокзалу в Одесі ХІХ–ХХ ст. займалися к. арх., доцент ОДАБА Кадуріна А. О. та Олійник М. у науковій роботі: «Залізничний вокзал у м. Одеса. символіка пам'ятних історичних подій» [6].

Дослідження, що стосуються інших вокзалів міста Одеси, були сформульовані автором завдяки різноманітним Інтернет ресурсам, а також матеріалам, наданим Одеськими музеями, такими як: Музей КП «Одесмськелектротранс», «Музей західного та східного мистецтва» тощо.

Постановка проблеми. Історичні особливості формування одеських вокзалів.

Мета і завдання дослідження. Метою цього дослідження є вивчення історичних особливостей формування одеських залізничних вокзалів.

Основний матеріал і результати дослідження. Існуючий залізничний вокзал у стилі «сталінського ампіру», далеко не перший вокзал у місті Одесі – всього їх було 5, більшість із яких не відомі співробітникам залізниці та навіть сучасним краєзнавцям.

1. «Товарна» – вокзал-пакгауз та великий вокзал. Першою і головною станцією молодого міста, що швидко розвивається, стала Одеса-Товарна, куди прибували всі пасажирські поїзди, а в центр міста працював особливий «трансфер» – спеціальний поїзд, який ходив до невеликого павільйону на Куликовому полі. Аналогічний пасажирський павільйон працював і в порту, біля «Бульварних сходів» - саме звідти 3 листопада 1865 відправився перший поїзд з Одеси до Паркан (село і пристань на Дністрі, недалеко від Тирасполя). (рис. 1)

Будівля першого вокзалу на Товарній «працювала» за своїм призначенням лише до 1870 року, поки не з'ясувалося, що вона не в змозі приймати весь потік жителів, які активно заселяють і відвідують Одесу, а також не підходить для обслуговування міста, що швидко зростає. Замість нього звели нову будівлю у псевдоруському стилі, так званий «Великий» вокзал, який за призначенням прослужив недовго. [7, 8]

2. Вокзал «Одеса-Головна». У 1884 році за проектом архітектора Шретера було збудовано новий вокзал на Куликовому полі – максимально близько до центру міста, який швидко став іменуватися станцією «Одеса-Головна». [8]

Вокзальний комплекс фактично розділив Куликове поле на Куликове поле та Сінну площу. З боку вулиці Пушкінської залізничний вокзал мав входи для пасажирів I та II класів, з боку Сінної площі – для пасажирів III класу. На площу виходили три арки головного фасаду вокзалу в обрамленні доричних колон. Перони мали навіси для захисту пасажирів від негоди. Перед вокзалом, як і зараз, розташовувався невеликий парк із фонтаном. (рис. 2) [5]

Тим часом старий «Великий» вокзал на Товарній станції служив місцем відправлення приміських та дачних поїздів – до Роздільної, Гнилякового (станція Дачна) та Куяльник. Так тривало до 1904 року, коли всі приміські напрямки було переведено на Одесу-Головну.

Обидва старі вокзали на «Товарній» збереглися і продовжують працювати в транспортній інфраструктурі, не дивлячись на зміну свого функціонального призначення. Найперший вокзал перетворився на склад-пакгауз із рампою на рівні підлоги вантажних вагонів. А у будівлі другого, «Великого», вокзалу зараз розташоване управління станції

Одеса-Товарна (старий вокзал розташований за адресою вул. Заньковецька, 19, доступ до будівлі не обмежений).



а)



б)



в)



г)

Рис. 1. Перший залізничний вокзал «Товарна»: а) Станція Одеса-Товарна (гравюра); б) Товарна – вокзал-пакгауз та великий вокзал (фото, сучасний стан) в) Станція-павільйон на Куліковому полі (гравюра); г) Станція-павільйон на Куліковому полі (фото 19-го ст.);



а)



б)

Рис. 2. Вокзал «Одеса-Головна»: а) Одеський вокзал на старій листівці (1890-і рр.); б) Одеський вокзал (фото, 1900-ті рр.)

3. Вокзал «Одеса-Порт». Пасажирський комплекс на портовій станції «Одеса-Порт» був значно більшим, але ніколи не приймав поїздів далекого прямування. У роки Другої світової війни центральна частина була зруйнована. [9, 10]

Вокзал «Одеса-Порт» було збудовано 1907 – 1910 рр. Архітектурні роботи виконували переважно архітектор А. М. Вербицький, який є автором безлічі будівель вокзалів на Південно-Західній залізниці, виконаних у дусі Віденського сецесіону.

До складу вокзалу «Одеса-Порт» входять дві будівлі під номерами 8 та 10 – «Комплекс будівель станції Одеса-порт». Обидві будівлі «Корпуси станції Одеса-Порт» є пам'ятками архітектури та містобудування місцевого значення. (рис. 3)

Оскільки проект будівлі належить авторству видатному українському архітектору А. М. Вербицькому згаданий будинок знаходиться в зоні ЮНЕСКО, слід розглянути

можливість відновлення виразної центральної частини вокзалу. Що дозволить використовувати його за прямим призначенням в інтеграції з Одеським морським вокзалом.



а)



б)

Рис. 3. Вокзал «Одеса-Порт»: а) Залізничний вокзал (фото, 1900-ті рр.); б) «Комплекс будівель станції Одеса-порт» (фото, 2023 р.)

4. Куяльницький вокзал. Від вокзалу «Одеса – Порт» прямували поїзди в курортний район Одеси на Андріївському лимані (нині Куяльницький лиман) до знаменитої Лікарні

(санаторій «Куяльник»), побудованої в 1873 році, де знаходився невеликий вокзал з витонченим навісом над платформою, до якої підходили два залізничної колії (Рис. 4).

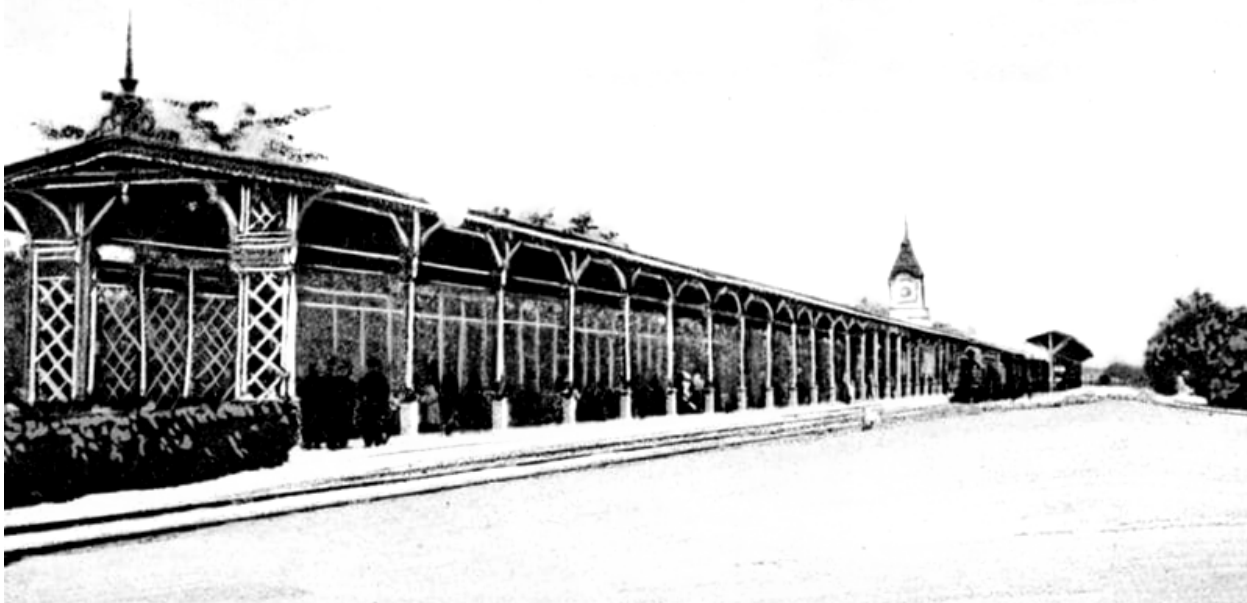


Рис. 4. Андріївський лиман. Вокзал (листівка)

5. Вокзал «Одеса-Пасажирська». На початку ХХ століття розпочалося будівництво другої приватної залізничної лінії до Одеси – продовження залізниці (МКВЗД). Лінія, що отримала назву «Одеса – Бахмач» дійшла до міста Одеса в 1914 році.

Власники МКВЗД планували створити конкуренцію державній Південно-Західній залізниці – для цього було збудовано всю необхідну залізничну інфраструктуру: паровозне депо, сортувальна станція, лінія водопроводу від Південного Бугу до околиць Одеси і навіть вокзал – станцію «Одеса-Пасажирська».

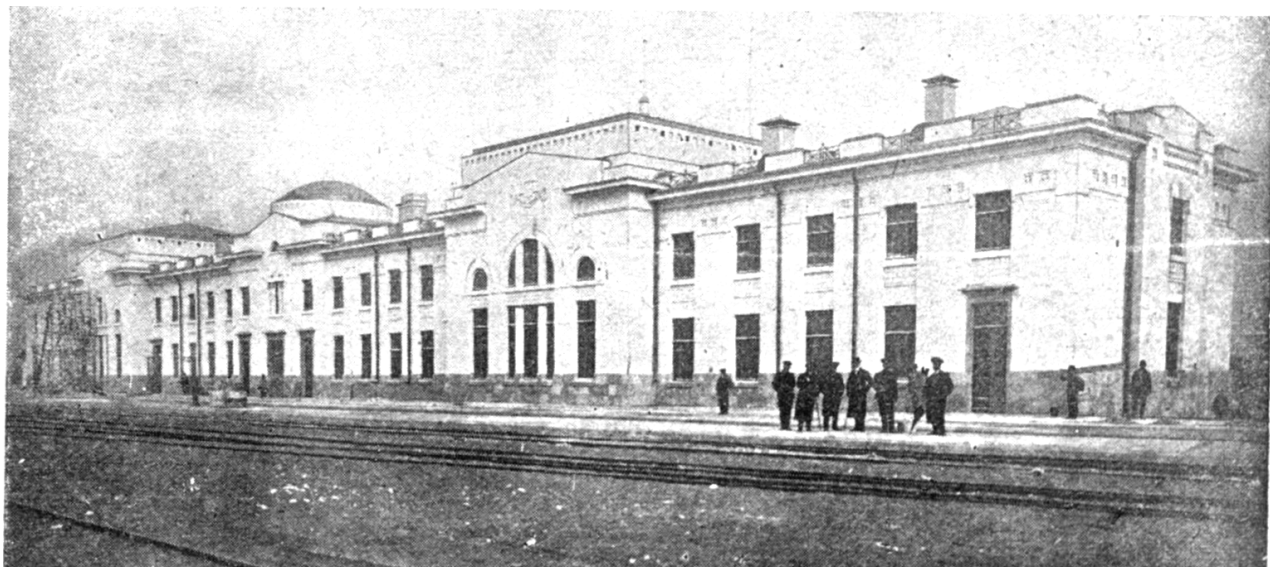
Великий вокзал, розташований на Пересипу наприкінці 2-го Заливного провулка, виявився незатребуваним – лінія МКВЗД отримала повідомлення з коліями Південно-Західної залізниці на Слобідці (поряд із мостом над вулицею Червонослобідською), і пасажирські поїзди почали приймати на Одесі-Главі.

Вже влітку 1914 року правління МКЗЗ передало ділянку від Колосівки до Одеси державі. Вокзал втратив економічне значення. Це було пов'язано з тим, що експорт зерна був вигіднішим за допомогою Миколаївського порту. [11, 12]

Будівля вокзалу збереглася досі – у ньому знаходяться офісні приміщення (рис. 5).

6. Тимчасовий вокзал «наргосп». Будівля навчального корпусу економічного університету на Італійському бульварі якийсь час була «тимчасовим» вокзалом. На початку квітня 1944 року основний вокзал був підірваний частинами вермахту, що відступають. І доки велося будівництво нового вокзалу «Одеса Головна» за проектом архітектора Чуприна (1944 – 1952 рр.), вокзал розташовувався в нинішньому корпусі Одеського національного економічного університету (рис. 6).

7. Станція «Одеса-Мала». Залізнична станція «Одеса-Мала», побудована за проектом В. Н. Рикова (1903 р.), будівництво велося під керівництвом Л. Л. Влодека (1904 – 1906 рр.). Будівля є пам'яткою архітектури та містобудування місцевого значення під назвою «Будівля вокзалу «Одеса-Мала»». На даний момент будинок, як вокзал не використовується, хоча на початку ХХ століття перед ним існувала площа, яка на сьогоднішній день, на жаль, забудована. Поруч була лікарня Червоного Хреста, яка стала основою для місцевого топоніму, витіснивши топонім «Одеса-Мала» (рис. 7).



а)



б)

Рис. 5. Вокзал «Одеса-Пасажирська» (фото, 1900-і рр.): а) фото, 1900-і рр.; б) фото 2023 р.



Рис. 6. Будівля Одеського національного економічного університету (фото, 2021 р.)

8. *Станція «Одеса-Східна».* У 1970-80-ті роки як другий одеський вокзал почали використовувати станцію Одеса-Східна. На ній робили зупинку та обслуговувалися пасажирські потяги. Через віддаленість від центру основного житлового масиву Суворовського району, на станції існувала зупинка всіх пасажирських поїздів, що йдуть у східному напрямку. (рис. 8) [13]



Рис. 7. Станція «Одеса-Мала» (фото, 2023 р.)



Рис. 8. Станція «Одеса-Східна» (фото, 2023 р.)

З розвитком залізничного транспорту на початку 20 ст. були сформовані великі складські комплекси, які пропускали через себе значну частину товарів. На околиці міста Одеса виникло так зване Хлібне Містечко, де між залізничних колій була сформована щільна забудова зі складів і торгових площ. Залишки квартальної забудови Хлібного Містечка, яка була сформована залізничними коліями, зараз стали кварталами міста, зберігши діючі рейкові колії тільки по краях квартальної забудови. (рис. 9) [11]



а)



б)



в)

Рис. 9. Хлібне містечко: а) Вхідно-Єрусалимська церква. Малюнок В. Вахренова (скан із репринтного видання 1995 року). Одеса. Початок 1870-х років; б) фрагмент карти 1917 року; в) фрагмент зйомки 2021 року

Висновки. За весь час існування, залізниця істотно впливала на транспортну і містобудівну схему Одеси. Нові шляхи формували зони економічного зростання і приваблювали представників підприємництва та іншої ділової активності вигідною вартістю перевезень, їхньою надійністю і швидкістю. Ці якості залізничних перевезень залишаються актуальними і зараз. І якості ці постійно поліпшуються, слідуючи за постійним попитом.

Близькість морського порту міста Одеси і доступність морських перевезень формувала взаємодію між залізничною і морською логістикою, відкриваючи перспективи міжнародних зв'язків за допомогою швидкого пасажирського і товарного сполучення. Час шляху від Балтійського моря до Середземного через територію Східної Європи став обчислюватися добою, що раніше було неможливо. Уже на початку 20-го століття пасажир із Гельсінкі міг дістатися Стамбула через порт Одеси за кілька діб завдяки скоординованим і надійним зв'язкам морського і залізничного транспорту, що послужило джерелом зародження ідеї сучасних інтермодальних перевезень.

Варто зазначити, що розміщення вокзалу «Одеса Головна» у 19 ст. було зумовлено наявністю вільної ділянки на периферії тодішнього міста. Була можливість виділити великі території під транспортну інфраструктуру. Вокзал, депо, складські комплекси та інші великі обслуговуючі підприємства розмістилися на околицях вільних від міської забудови. На той момент це був єдиний можливий спосіб організувати сучасний логістичний центр у місті, що швидко розвивається. Тим більше, що станція Одеса-Головна не була єдиним діючим вокзалом на той час. (рис. 10)



Рис. 10. Залізничний вокзал «Одеса Головна» (фото, 2021 р.)

Ця інфраструктура швидко обросла житловою і промисловою забудовою і потім, уже в радянські часи, після будівництва величезних житлових масивів, опинилася в географічному центрі міста з мільйонним населенням. Вокзал від самого початку був запланований «тупиковий», з притаманними цьому типу вокзалів недоліками. А залізничні колії, що ведуть до нього, стали формувати депресивні ділянки в центрі міста. Усі транспортні лінії виявилися витягнуті вздовж залізниці та сформували тупикові «зони застою» біля залізничних транзитів. При тому що промислові об'єкти, розташовані вздовж колій поступово припинили існування, або, змінивши специфіку, послужили джерелом формування занедбаних територій. В'їзд у місто веде через зони сумнівної привабливості, і вкрай неприваблива «зустріч» шкодить туристичному іміджу міста відомого своєю архітектурою. Проте, ці ділянки мають великий містобудівний потенціал до реновації.

Тим паче те, що в реаліях сьогодення, як ніколи, стало зрозуміло про важливість української залізниці в її ролі в розвитку економіки і процесі відновлення постраждалих міст і територій. А також гостро постало питання про необхідність реформації структури залізниць. Вантажний і пасажирський потік, пов'язаний з військовими реаліями, багаторазово зріс і вимушено змінив основні режими перевезень. Виявилося, що нова дійсність вимагає більшої адаптивності від транспортної інфраструктури.

Література

- [1] Древаль І. В. Структурні принципи композиційного моделювання об'єднаних вокзальних комплексів: автореф. канд. арх.: 18.00.01. ХДТУА. Харків, 2002. 18 с.
- [2] Древаль І. В. Методологічні основи містобудівного розвитку залізничних вокзальних комплексів: автореф. д-ра. арх.: 18.00.04. ПНТУ ім. Ю. Кондратюка. Полтава, 2013. 36 с.
- [3] Рочняк Ю. А. Теоретичні основи формування архітектури залізничних вокзалів: автореф. д-ра. арх.: 18.00.01. НУЛП. Львів, 2021. 43 с.
- [4] Швець Л. М. Містобудівні принципи формування залізничних вокзальних комплексів у структурі малих і середніх міст: автореф. канд. арх.: 18.00.01. ХНУМГ ім. Бекетова. Харків, 2018. 23 с.

- [5] Іванченко Сергій. Старый железнодорожный вокзал (2018-2022). [Електронний ресурс] URL: http://lost-odessa.iv-studio.od.ua/old_vokzal.html#open02%20%D0%A1.%20%D0%98%D0%B2%D0%B0%D0%BD%D1%87%D0%B5%D0%BD%D0%BA%D0%BE.%20%D0%9E%D1%87%D0%B5%D1%80%D0%BA%D0%B8%20%D0%BE%D0%B1%20%D0%9E%D0%B4%D0%B5%D1%81%D1%81%D0%B5
- [6] Кадуріна А. О., Олійник М. Залізничний вокзал у м. Одеса. символіка пам'ятних історичних подій. ОДАБА, Одеса
- [7] Архангельський А. С., Архангельський В. А. Залізничні станції СРСР (Довідник, книга 1). М: Транспорт. 1981. 368 с. (С. 359).
- [8] Архітектура Радянської України. 1951-1952: [Альбом]. - М.: Держ. вид-во літ. з будівництва та архітектури, 1955. 135 с. (С. 11).
- [9] Ілюстрована енциклопедія залізниць До Елліс, К. Гамільтон (Катберт Гамільтон), 1909-1987 р.р. Дата публікації 1976 р.
- [10] Моргун Є. Л. Етапи становлення та розвитку архітектури історизму в Одесі. ОДАБА. Одеса, 2009. № 4.
- [11] Саркисян К. С., Ставницін М. Ф. Улицы рассказывают. Изд. 3-е, перераб. и доп. Одесса: Маяк, 1972. 248 с.
- [12] Соловійова О. М. Залізничний транспорт РІ у другій половині ХІХ ст. М., 1975. С.148 -149.
- [13] Архітектурна енциклопедія другої половини ХІХ століття. Том ІІ. СД. Суспільні будівлі. Барановський Г.В. 1908 р.

References

- [1] Dreval' I. V. Strukturni pryntsypy kompozytsiynoho modelyuvannya ob'yednanykh vokzal'nykh kompleksiv: avtoref. kand. arkh.: 18.00.01. KHDTUA. Kharkiv, 2002. 18 s.
- [2] Dreval' I. V. Metodolohichni osnovy mistobudivnoho rozvytku zaliznychnykh vokzal'nykh kompleksiv: avtoref. d-ra. arkh.: 18.00.04. PNTU im. YU. Kondratyuka. Poltava, 2013. 36 s.
- [3] Rochnyak YU. A. Teoretychni osnovy formuvannya arkhitektury zaliznychnykh vokzaliv: avtoref. d-ra. arkh.: 18.00.01. NULP. L'viv, 2021. 43 s.
- [4] Shvets' L. M. Mistobudivni pryntsypy formuvannya zaliznychnykh vokzal'nykh kompleksiv u strukturi malykh i serednykh mist: avtoref. kand. arkh.: 18.00.01. KHNUMH im. Beketova. Kharkiv, 2018. 23 s.
- [5] Ivanchenko Serhiy. Staryy zheleznodorozhnyy vokzal (2018-2022). [Elektronnyy resurs] URL: http://lost-odessa.iv-studio.od.ua/old_vokzal.html#open02%20%D0%A1.%20%D0%98%D0%B2%D0%B0%D0%BD%D1%87%D0%B5%D0%BD%D0%BA%D0%BE.%20%D0%9E%D1%87%D0%B5%D1%80%D0%BA%D0%B8%20%D0%BE%D0%B1%20%D0%9E%D0%B4%D0%B5%D1%81%D1%81%D0%B5
- [6] Kadurina A. O., Oliynyk M. Zaliznychnyy vokzal u m. Odesa. symbolika pam'yatnykh istorychnykh podiy. ODABA, Odesa
- [7] Arkhanhel's'kyy A. S., Arkhanhel's'kyy V. A. Zaliznychni stantsiyi SRSR (Dovidnyk, knyha 1). M: Transport. 1981. 368 s. (S. 359).
- [8] Arkhitektura Radyans'koyi Ukrayiny. 1951-1952: [Al'bom]. - M.: Derzh. vyd-vo lit. z budivnytstva ta arkhitektury, 1955. 135 s. (S. 11).
- [9] Ilyustrovana entsyklopediya zaliznyts' Do Ellis, K. Hamil'ton (Katbert Hamil'ton), 1909-1987 r.r. Data publikatsiyi 1976 r.
- [10] Morhun YE. L. Etapy stanovlennya ta rozvytku arkhitektury istoryzmu v Odesi. ODABA. Odesa, 2009. № 4.

[11] Sarkys'yan K. S., Stavnytser M. F. Ulytsy rasskazyvayut. Yzd. 3-e, pererab. y dop. Odessa: Mayak, 1972. 248 s.

[12] Solovyova O. M. Zaliznychnyy transport RI u druhiy polovyni KHIKH st. M., 1975. S.148 -149.

[13] Arkhitekturna entsyklopediya druhoyi polovyny XIX stolittya. Tom II. CD. Suspil'ni budivli. Baranovs'kyu H.V. 1908 r.

HISTORICAL FEATURES OF FORMATION ODESSA STATIONS**Ovsiankin O.P.,**PhD student, Department of Urban Planning
metrika2003@gmail.com, ORCID: 0009-0002-6131-3062*Architectural and Art Institute,
Odessa State Academy of Civil Engineering and Architecture*

Abstract. The historical features of the formation of Odessa railway stations are considered. It was discovered that the history of railway construction in Ukraine began in 1854 with the construction of a railway branch from Odessa to Parkan, which was the beginning of the rich history of the Odessa railway and railway stations. There were 5 stations in total: "Freight" – a warehouse station and a large station (1865); "Odessa-Main" railway station (first – 1884, existing – 1944 – 1952); "Odessa-Port" railway station (1907 – 1910); Kuyalnytsky station (1873); "Odessa-Passenger" railway station (1914). And a few more temporary and auxiliary ones: "Narkhoz" Station (1944); Station "Odessa-Mala" (1903); Station "Odessa-East" (1970). One of the main achievements of the research is the discovery and study of the formation of the "Bread Town" – on the outskirts of the city of Odessa at the beginning of the 20th century, which was a large warehouse complex, where a dense building of warehouses, warehouses and shopping areas was formed between the railway tracks. The remnants of the Bread Town quarter setting are now city blocks, retaining working rail tracks only at the edges. In the realities of the present time, the importance of the Ukrainian railway and its role in the development of the economy and the process of restoration of the affected cities and territories were revealed.

And also the question of the need to reform the structure of the railways arose acutely: the cargo and passenger flow, connected with military realities, increased many times and forced to change the main modes of transportation. It turned out that the new reality requires greater adaptability from the transport infrastructure.

Keywords: Odessa railway, railway stations, transport infrastructure.