

## ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ВОКЗАЛ КАК ПАМЯТНИК ИСТОРИИ И АРХИТЕКТУРЫ БИШКЕКА

*XX кылымдын 30-жылдарында Кыргызстандын борбор шаарынын келбетин калыптандырган маанилүү коомдук имараттар тургузулган. Азыркы мезгилде бул имараттар Республикасынын тарыхый архитектуралык мурасын түзөт.*

*В 30-х гг. XX в. в Бишкеке были возведены важные общественные здания, сформировавшие современный облик столицы Кыргызстана. В настоящее время эти здания составляют историко-архитектурное наследие республики.*

*In the 30s of the XXth century important public buildings were built in Bishkek and they formed the contemporary look of the Kyrgyz capital. In the present these buildings mould historic and architectural heritage of the republic.*

Известным общественным зданием Бишкека, построенным в советскую эпоху, является железнодорожный вокзал станции Бишкек-II (Фрунзе). Не случайно выбранное место в центре города для железнодорожного вокзала сформировало архитектурную среду этого района столицы республики. Здание вокзала с юга замыкает перспективу старейшей улицы города - проспекта Эркиндик, первоначальное название которого - Бульварная улица. Проспект Эркиндик можно назвать улицей-парком. Первые посадки на Бульварной улице были сделаны в конце XIX в. С 1924 г. улица называлась Комсомольской, в 1927 г. переименована в улицу Дзержинского, но чаще ее называли бульвар Дзержинского. В 1970 г. – проспект Дзержинского /1/. С 1991 г. - проспект Эркиндик.

По ходатайству председателя правительства Киргизской АССР Дж.Абдрахманова для улучшения качества пассажирских перевозок от железнодорожной станции Пишпек Наркомат путей сообщения СССР в 1931 г. открыл пассажирскую станцию Фрунзе.

По сообщению газеты «Советская Киргизия» 25 мая 1931 г. в 6 час. 45 мин. из станции Пишпек вышел первый поезд по направлению к только что отстроенной станции Фрунзе. Ровно через 35 минут от здания первого одноэтажного вокзала на станции Фрунзе состав с пассажирами отправился в Ташкент /2/.

Первое время станция Фрунзе не соответствовала необходимым требованиям для обеспечения комфорта пассажирам. На новом вокзале благоустроенная и освещенная часть перрона была короткой, поэтому большинство вагонов останавливалось под откосом. При высадке и посадке пассажиров нередко происходили несчастные случаи. Перрон и привокзальная площадка, сам вокзал были грязными, уборка не производилась, поэтому от скопления пассажиров и провожающих поднималась масса пыли /3/.

В 1934 г. в ознаменование 10-летия образования Киргизской АССР правительство республики обратилось в Наркомат путей сообщения СССР о необходимости строительства нового пассажирского вокзала в г.Фрунзе, а также жилых домов и культурно-бытовых зданий на станциях Фрунзе и Пишпек /4/. К этому времени республикой были достигнуты определенные успехи в дорожном и железнодорожном строительстве. Общая протяженность железных дорог в республике к 1934 г. составляла 178 км.

Однако республика не располагала средствами для строительства этого важного общественного объекта. Строительной индустрии в Кыргызстане практически не было: строительные материалы завозились из соседних республик, техника появилась во второй половине 30-х гг. XX в. Первая группа архитекторов из Москвы, Ленинграда, Харькова и других городов СССР в Кыргызстан прибыла в 1936 г.

Проект здания железнодорожного вокзала был выполнен Харьковской проектной организацией под руководством архитектора А. Лимаря, под его руководством были разработаны проекты нескольких железнодорожных вокзалов. Например, в гг. Смоленск, Харьков.

В 1935 г. началось строительство нового здания железнодорожного вокзала в г.Фрунзе и завершилось в 1938 г. Строительство было выполнено трестом «Средазстройпуть». Начальником строительства железнодорожного вокзала г. Фрунзе являлся Ремизов.

Постановлением СНК Киргизской ССР от 28 апреля 1938 г. вокзал был сдан в эксплуатацию /5/. В связи с окончанием строительства Фрунзенский горсовет премировал рабочих, достигших высоких производственных показателей /6/. 1 мая 1938 г. состоялось торжественное открытие железнодорожного пассажирского вокзала. В том же 1938 году площадь у вокзала была замощена, затем асфальтирована. Рядом с площадью был разбит сквер.

В издании «Архитектура Советской Киргизии» приводится следующее описание здания вокзала как архитектурного сооружения. «Симметричное по объемно-планировочной организации, здание вокзала расположено на возвышенном месте. По центру главного фасада устроена широкая лестница, ведущая с привокзальной площади в главный пассажирский зал. В цокольном этаже здания размещены служебные помещения, складские и багажные отделения. В центре всей композиции находится главный объем двухсветного вестибюля, при котором находятся все обслуживающие помещения, зал ожидания, ресторан и др. Вестибюль имеет антресоли, где разместились обслуживавшие пассажиров помещения. Решение интерьеров и фасадов здания вокзала выдержано в псевдоклассическом архитектурном стиле» /7/.

По архитектуре здание железнодорожного вокзала, как и все общественные здания, сооруженные в период с 1933 по 1941 гг., отличалось рациональностью функционального построения плана, сдержанным применением архитектурного декора на фасаде здания. Главный фасад вокзала с парадной лестницей обращен к привокзальной площади. С южной стороны располагается перрон. Вход на вокзал и выход на перрон и обратно был предусмотрен не только через здание, но и по лестницам с правой и левой сторон здания.

Если архитектура здания железнодорожного вокзала была выдержана в строгом стиле сталинской эпохи, то в оформлении интерьера зала ожидания был применен кыргызский народный орнамент в творческой переработке художников. Оформление внутренних интерьеров нового железнодорожного вокзала выполнили венгерский скульптор Ласло Месарош (1905-1945 гг.) и художники А.И.Игнатьев, Богданов и Катаевский.

Ласло Месарош (1905-1945 гг.) – венгерский художник, прибыл в Кыргызстан в марте 1936 г. Он принял участие в разработке проекта железнодорожного вокзала и в оформлении внутреннего интерьера здания.

Его крупнейшей работой обещала быть серия фриз для зала заседаний здания ЦК КП Киргизии и Совета Министров Киргизской ССР, ныне главное здание АУЦА. Проект здания был составлен инженером-строителем Ю.Б. Дубовым, затем здание неоднократно перестраивалось. Строительство было завершено в 1936 г. Ласло Месарош изготовил только эскизы, но они свидетельствовали о его необычайном творческом росте. Эти эскизы посвящены памяти погибших во время восстания 1916 г.

В окончательном варианте стены зала совещаний в старом Доме правительства покрыты росписями, выполненными известным венгерским художником Бела Уитцем при участии Ласло Месароша и художника Поляковой. Росписи сохранились до настоящего времени.

Эмиграция Ласло Месароша в СССР была обдуманном поступком художника. В начале 30-х гг. XX в. Ласло Месарош тесно сближается с прогрессивными литературными и художественными кругами Венгрии. Эта связь оказала сильное

влияние на формирование мировоззрения Мессароша. Он принимает участие в нелегальном семинаре, где обсуждаются не только художественные проблемы, но и читаются лекции на марксистские темы, по актуальным политическим вопросам, о Советском Союзе. Докладчиком был Йозеф Маджар, один из редакторов журнала «Общественное обозрение». С 1932 по 1934 гг. художник жил в Риме. Выполнял работы на заказ, создал целый ряд творческих произведений небольших по размерам, но монументальных по выразительности. Благодаря группе «Социалистические художники» он связывается с коммунистическим движением и с коммунистической партией. Произведения, созданные в эти годы, показывают высокий уровень произведений Мессароша. Марксистские собрания, беседы и споры о Советском Союзе привели к тому, что в художнике созревает мысль о переезде в СССР. Этому способствовали разговоры о России с другом, бывшем в русском плену. О намерении Мессароша знали лишь немногие близкие друзья и товарищи. В мае 1935 г. Мессарош отправляется согласно документам в Париж, а на самом деле в Москву, где знакомится с жившим в те годы в Москве бывшим руководителем Венгерской Советской Республики Белой Куном.

В марте 1936 г. Месарош приезжает во Фрунзе, столицу Кыргызстана. В апреле за ним следует жена с ребенком. Жена Месароша писала, что художник «всегда мечтал о таком месте, где природа и люди еще чисты и девственны, а типы – замечательны, - каждый как изваяние, скуластый монгольский тип с диким взглядом» /8/.

Город Фрунзе казался им большой деревней, но очаровал их своими низкими домами, огромными тополями вдоль широких улиц, арыками и чудесной панорамой горных вершин, зимой и летом покрытых снегом. Исходя из объема предполагаемых работ, Месарош собирался пробыть в Кыргызстане два года. За это время построить свой домик с большим садом, чтобы время от времени возвращаться в этот незабываемый край.

Вместе с Л. Месарошем во Фрунзе работал известный венгерский художник Бела Уитц. В начале 30-х гг. во Фрунзе приезжают художники и архитекторы из Москвы, Ленинграда, Украины. В 1934 г. был организован Союз художников, в 1935 г. открывается картинная галерея, в 1938 г. - Союз архитекторов. Темп развития города в те годы был невероятным. В строящемся городе было много работы для художников и архитекторов. Кроме того, в них нуждалось новое поколение художников и архитекторов из числа кыргызов. Месароша, единственного скульптора, ожидала особенно серьезная работа, и он был доволен и рад этому. Много работал. В одном из писем жена пишет, что муж ее на две недели уехал на шахту лепить статую шахтера, и добавляет: «...и все это особо оплачивают и такие командировки обязательны. Могу сказать, что работать и жить здесь можно, действительно, по-человечески» /9/.

Ласло Месарош особенно гордился тем, что стал основателем первого в Средней Азии училища для скульпторов. В 1937 г. он организовал скульптурную мастерскую. Для него и для училища при поддержке правительства строится мастерская. Большое внимание Мессарош уделял воспитанию творческой молодежи, был одним из первых педагогов изостудии-интерната по рисунку, лепке и основам скульптуры /10/.

Творческая деятельность Ласло Месароша прервалась весной 1938 г. 19 марта 1938 г. Месарош, будучи в экспедиции вблизи китайской границы, где он разыскивал мрамор, был арестован. В сентябре 1945 г., когда пришла весть об освобождении Месароша из-под ареста, его не было в живых. Он умер за несколько дней до этого, вероятно 10-12 сентября 1945 г.

В довоенные годы железнодорожный вокзал был «парадным входом» республики: обеспечивал прием и отправку пассажиров немногочисленных маршрутов от станции Фрунзе до станции Луговая, от которой далее пассажирские вагоны из Фрунзе присоединялись к составам, следовавшим в западном и восточном направлениях.

В годы Великой Отечественной войны изменился характер работы железных дорог СССР. Первостепенное значение приобрели военные перевозки и перебазирование по

железным дорогам производительных сил СССР. Железная дорога в Кыргызстане не имела сквозного движения. Станции, находившиеся на его территории, являлись конечными точками Ташкентской и Туркестано-Сибирской железных дорог. Предприятия железной дороги на этих станциях внесли свой вклад в организацию работ по приему и обработке возросшего грузопотока.

Основная работа железнодорожного транспорта по эвакуации была выполнена с июля по декабрь 1941 г., в соответствии с постановлением СНК СССР от 27 июня 1941 г. Ответственность за ее проведение была возложена на местные партийные и советские органы и администрацию предприятий. 19 августа 1941 г. была создана специальная комиссия при СНК Киргизской ССР, такие же комиссии действовали при районных и областных исполкомах для руководства размещением эвакуированного населения. 1 ноября на базе переселенческого отдела была учреждена должность уполномоченного Совета СНК по Киргизской ССР по эвакуации. Поступление эвакуированных предприятий в Кыргызстан началось в сентябре 1941 г. и продолжалось до начала 1943 г. За это время прибыли основные фонды (полностью или частично) нескольких предприятий. Производство некоторых предприятий было полностью восстановлено.

Встреча поездов с эвакуированным населением проходила организованно. На вокзал приезжали представители партийных, профсоюзных и комсомольских организаций соответствующих наркоматов республики. Уполномоченные Совета по эвакуации совместно с облисполкомом и горисполкомом обеспечивали транспорт для перевозки оборудования и людей, а Киргизпотребсоюз – питание для прибывших. После короткого митинга и отдыха начинались отправка и размещение людей. При недостатке квартир одинокие на время размещались в гостиницах, специально созданных для эвакуированных на станции Пишпек /12/. В военные годы станции Пишпек и Фрунзе функционировали в военно-оборонных интересах, принимали эвакуированные предприятия и население.

После окончания Великой Отечественной войны увеличились пассажирские перевозки по железной дороге. 29 января 1946 г. СНК Киргизской ССР принял постановление о мерах по улучшению перевозок пассажиров по железной дороге /13/. Приводились в исправное положение пассажирские вагоны, привокзальные помещения, посадочные платформы и станционные пути. Наркомат местной промышленности Киргизской ССР в счет основного плана производства подготовил мебель для железнодорожного вокзала г.Фрунзе. Фрунзенский горисполком произвел благоустройство привокзальной площади и подъездов к ней за счет средств местного бюджета в 1946 г.

В начале 50-х гг. XX в. работа Пишпекского отделения Турксиба обсуждалась на совещаниях в правительстве Киргизской ССР в 1951 г. /14/, 1953 г. /15/ и 1955 г. /16/. Местные органы власти принимали участие в улучшении работы железной дороги, проводили мероприятия по благоустройству вокзалов, подъездов к станциям за счет средств местного бюджета /17/.

В последнее десятилетие здание железнодорожного вокзала было отремонтировано, изменился его внешний облик. В данном случае необходимо руководствоваться заключением и рекомендациями специалистов (архитекторов, художников, дизайнеров) в производстве такого вида работ. Железнодорожный вокзал пассажирской станции Фрунзе заслуживает особого внимания и изучения как памятник архитектуры и культуры Кыргызстана советского периода.

## Список литературы

1. Лосев Д.С., Кочкунов А.С. О чем рассказывают улицы. – Фрунзе: Кыргызстан, 1990. – С. 19.
2. Советская Киргизия. 28 мая 1931.
3. ЦГА Кыргызской Республики. Ф.21. Оп.1. Д. 39. Л.176.
4. ЦГА Кыргызской Республики. Ф. 1246. Оп.1. Д.663. Л. 50.
5. Нусов В.Е. Архитектура Киргизии с древнейших времен до наших дней. – Фрунзе, 1971, «Кыргызстан». - С.96.
5. ЦГА Кыргызской Республики. Ф.350. Оп.8. Д.11. Л. 58-59.
6. ЦГА Кыргызской Республики. Ф.350. Оп.8. Д.15. Л. 14.
7. Писарской Е.Г., Курбатов В.В. Архитектура Советской Киргизии. – М., 1986.– С.70.
8. Конта Ш. Мессарош. 1905-1945. Будапешт: Издательство Корвина, 1963. – С. 28.
9. Там же.
10. Изобразительное искусство Кыргызстана. – Фрунзе, 1987. – С.135.
11. Нусов В.Е. Архитектура Киргизии с древнейших времен до наших дней. – Фрунзе: Кыргызстан, 1971. - С.96.
12. Аттокуров С.А. Промышленность Киргизии в годы великих битв. - Фрунзе, 1975. - С.49-50.
13. ЦГА Кыргызской Республики. Ф.350. Оп.14. Д.78. Л.45-46.
14. ЦГА Кыргызской Республики. Ф.350. Оп.14. Д.959. Л.112.
15. ЦГА Кыргызской Республики. Ф.350. Оп.14. Д.1156. Л.65.
16. ЦГА Кыргызской Республики. Ф.350. Оп.14. Д.1522. Л.349-350.
17. ЦГА Кыргызской Республики. Ф.350. Оп.14. Д.1201. Л.193.