

УДК 72.03+725.31(477.85)

Ю. А. Рочняк,

к.арх., доцент

НУ «Львівська політехніка»

ОСОБЛИВОСТІ АРХІТЕКТУРИ ЗАЛІЗНИЧНИХ ВОКЗАЛІВ БУКОВИНИ

Анотація: розглядається архітектура залізничних вокзалів Буковини у її часовій, територіальній, композиційній різноманітності. Встановлено ряд характерних пластичних та стильових типів цих будинків і звертається увага на необхідність дослідження, збереження і розвитку цього пласту громадської архітектури як важливого фактору ідентичності краю.

Транспорт як складова частина народного господарства має тісний зв'язок з архітектурою і будівництвом. Прокладення залізничних колій, влаштування станцій з усією інфраструктурою врешті підпорядковуються виробництву і пасажирам. З цього огляду вокзали є репрезентантами соціального запиту, технічного та економічного розвитку, будівельної техніки, естетичних уподобань, історичної епохи та ін. Їх можна розглядати як зв'язкову ланку між власне транспортом, поселенням і користувачем.

Постановка проблеми. З поживленням залізничних перевезень звертається увага на пасажирські споруди як великий пласт громадської архітектури, який пов'язаний із розвитком ареалів і поселень. Ці споруди трактуються переважно як утилітарно-транспортні, проте вони засвідчують високий рівень загосподарення територій у давніший час, коли у поселеннях вокзали («стації») відігравали роль громадського осередку як і корчми, крамниці («склепи», «кооперативи»), школи, читальні («Просвіти») та храми. У наш час спостерігається оновлення і трансформація колишніх вокзалів, що помітно у розвинених європейських країнах. Посилюється увага до них як історичних об'єктів окремих земель і країв, що слід вивчати і розвивати.

Буковина має цікаву історію формування залізниць та вокзалів, що є відображенням дії різних чинників. Звернімо увагу в першу чергу на зовнішній вигляд вокзальних будинків, які є одним із виразників ідентичности краю.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Залізниць Буковини стосуються праці таких авторів як Вежбіцкі Л., Гостковські Р., Гранкін П., Лазечко П., Сьомочкін І. [1, 2], Жалоба І. [3], та ін., де основна увага звертається на історичний, політичний аспект; інженерний, економічний розвиток залізниць. Існують праці про архітектуру вокзалів найзагальнішим чином [4, 5], вокзали Галичини [6 – 9]. Побіжно про вокзал у Чернівцях пишеться у красназничих

джерелах [10]; існують праці про містобудівельний розвиток, стратегічне планування реконструкції вокзальних комплексів [11,12,13]. Окремих досліджень архітектури вокзалів і споруд для пасажирів на території Буковини не трапляється.

Формулювання цілі статті. Поставмо метою прослідкувати особливості появи, розміщення, основні архітектурні риси і типи залізничних вокзалів Буковини. Основна увага при цьому звертається на сучасний зовнішній стан вокзалів Північної Буковини у складі Чернівецької області України.

Виклад основного матеріалу. Історична довідка про Буковину. Заселена племенами тиверців та уличів територія увійшла до Давньоруської, пізніше до Галицької, Галицько-Волинської держав і відносилася до «Пониззя». У 1392 р. вперше документально вжита назва «Буковина». У результаті складних історичних взаємин між Руссю, господарством Молдавія (історична Молдова), Семигороддям (Трансильванія), Угорським та Польським королівствами, Річчю Посполитою, Османською, Австрійською та Російською імперіями Буковина по закінченні російсько-турецької війни у 1774 р. опинилась під владою Габсбургів і набула конкретних меж. Перебуваючи на стику економічних, транспортних, різних етнопонаціональних, релігійних та політичних ареалів, край набув своєрідної культурної барвистості під дією двох найпотужніших чинників – русько-українського та молдавсько-румунського.

Від кінця XVIII ст. з військово-адміністративної одиниці Австрії земля перетворилась 1849/1850 р. у коронний край Герцогство Буковина площею 10442 кв. км. Протягом XIX ст. у складі Дунайської монархії край інтенсивно розвивався, закладено господарську та комунікаційну інфраструктуру; в архітектурі поступ особливо відчутний у розбудові міста Чернівці [14–16].

Після складних подій першої половини XX ст. Буковина опинилась розділеною після Другої світової війни на Північну з головним містом Чернівці (більша частина Чернівецької області) у складі України та Південну з головним містом Сучава у складі Румунії. В Україні Буковиною часом називають і частину Чернівецької області на схід від Новоселиці, що насправді, є Північною Бессарабією. В Румунії Буковина входить до повіту Сучава (Județul Suceava).

Територіальний розвиток залізниць Буковини. Однією зі стратегічних цілей Австрії (від 1867 р. Австро-Угорщини) було сполучення континентальної держави з портами в Одесі та у нижньому Дунаю (Галац). Для цього будувалась гігантська залізнична гілка з Відня на північ і схід в обхід Карпат відповідно через Моравію, Галичину до Буковини та в Румунію і Російську імперію [1].

Залізничне сполучення у Буковині розпочалося від 1866 р. після прокладання колії з Галичини до Чернівців, а пізніше до Сучави у 1869 р. і далі в Румунії до Ясс у 1870 р. Гілка Чернівці – Новоселиця (1884 р.) перетворила

Чернівці на залізничний вузол і сполучила тодішнє прикордонне місто Новоселиця з Російською імперією по лінії Новоселиця – Ларга – Сокиряни – Окниця (1892 р.) у Північній Бессарабії до Поділля. Таким чином, до Першої світової війни на території Буковини склалися добрі умови для транзитних перевезень. Крім того, з будівництвом локальних колій Глибока – Берегомет (1886 р.), Карапчів – Межиріччя (1886 р.) – Красноільськ (1908 р.), Неполоківці – Вижниця (1898 р.) та ін. активізувалося господарське життя гірської частини Буковини. Колії Лужани – Стефанешти (Стефанівка) – Заліщики (1898 р.) сполучили Буковину з Галицьким Поділлям (південна Тернопільщина) та Стефанешти – Рудка – Городенка (1899 р.) через Гвіздець з Коломиєю. При ній появилася тупикова гілка Веренчанка – Окна (1909 р.) [1].

Таким чином, сітка залізниць Буковини окреслюється як передкарпатська магістраль з відгалуженням у Чернівцях на схід вздовж Пруту. До неї примикає ряд локальних ліній, які у гірській частині є тупиковими. У Південній Буковині також є гірські тупикова гілка до Ульми та транскарпатська до Семигороддя.

Сьогодні колії Чернівецької області відносяться до Івано-Франківської дирекції Львівської залізниці. По більшості з них здійснюються пасажирські перевезення за обмеженими та скороченими рейсами, а на гілках Сторожинець – Берегомет, Карапчів – Межиріччя, Веренчанка – Окна вони цілком відсутні.

Основні типи вокзалів залізниць Буковини. Обстеження усіх залізничних гілок з пасажирським рухом дає підставу зробити певну систематизацію будинків вокзалів за розміщенням, плануванням та зовнішнім компонуванням. Спосіб берегового розташування поздовжніх вокзалів з криницею та туалетами у протилежних сторонах в озелененні виявляє декілька типів будинків.

Найбільший і знаковий вокзал Буковини є у Чернівцях. Перший двірць у столиці краю було зведено у 1860-х рр. за спільним типом усіх вокзалів між Львовом а Сучавою авторства Л. Вієжбіцького. Сучасний симетричний будинок модерної архітектури з готелем та іншими функціями за сприяння Б. Штаухера реалізований у 1906 – 1909 рр. і має вигляд великого центрального блоку пасажирського залу з куполом та 2 – 3-х поверхових приміщень [10,17,18]. Пластичні мотиви нагадують будинок Міського театру (фірма Г.Гельмер і Ф.Фельнер, 1903 р.). Цей вокзал можна вважати *«палацового типу»* (Рис.1, 2).

В Буковині існують *три типи* вокзалів, які споріднені з галицькими. Вони відносяться до типових будинків, які реалізовані за одними проектами.

Першим типом і найстарішим слід вважати тип вокзалів, які виконані за участі архітектора, залізничного управлінця і громадського діяча Людвіка Вієжбіцького після 1865 р. Лаконічні блокоподібні 2 – 3-х поверхові будинки з невисоким чотириспадистим дахом у класицистичному стилі зведені за звичним на той час у Центральній Європі пластичним мотивом –

«круглоарковий тип». Серед існуючих це вокзали – Вадул-Сірет, Великий Кучурів, Глибока-Буковинська, Лужани (Рис.3–6). Згадуваний колишній чернівецький вокзал був цього ж стилю і авторства.



Рис.1. Перони, Гол. вокзал Чернівці



Рис.2. Головний вокзал Чернівці



Рис.3. Вокзал Лужани



Рис.4. Вокзал Великий Кучурів



Рис.5. Вокзал Глибока-Буковинська



Рис.6. Вокзал Вадул-Сірет

У Галичині по магістральній колії Львів – Чернівці збережені такі ж вокзали: Заболотів, Коломия, Коршів, Старе Село. Архітектура цього типу різних розмірів більше ніде в Україні крім колії Львів – Чернівці – Сучава не зустрічається (Рис.7–10). В Румунії такі є ще на гілці Сучава – Ботошани.

Другий тип вокзалів умовно названий як *«рустиково-стріховий тип»* (історизм, народний романтизм) за характерними рустуваннями кутів, цоколя споруди, дерев'яного обшалювання торців дахового рівня та даху з начілками, до якого відносимо вокзали Неполоківці, Чернівці Північна, Чернівці Південна (останні сильно змінені). Сюди ж належить станційний будинок у Глибокій-Буковинській поруч з круглоарковим (Рис.11,12).



Рис.7. Вокзал Старе Село



Рис.8. Вокзал Коршів



Рис.9. Вокзал Коломия



Рис.10. Вокзал Заболотів

Рис.11. Вокзал Неполоківці
(Фото інтернет)Рис.12. Станційний будинок
Глибока-Буков.

Такі споруди дуже поширені у Галичині, де вони розміщуються територіально розпорошено – Березовиця-Острів, Братківці, Ворохта, Глібовичі (цілком зруйнований 2015 р.), Гребенів, Денисів-Купчинці, Жидачів, Копичинці, Криве, Лоева, Микуличин, Надвірна, Рогатин, Сихів, Тарновиця, Теробовля, Турка, Тухля, Ходачків-Великий, Ясениця та ін. (Рис.13–16).



Рис.13. Вокзал Глібовичі, знищений 2015р.



Рис.14. Вокзал Копичинці



Рис.15. Вокзал Надвірна



Рис.16. Вокзал Гребенів

Третій тип будинків умовно названий як *«подільський тип»*, оскільки більшість таких зустрічаємо у Галицькому Поділлі – вокзали Борщів, Біла-Чортківська, Вигнанка, Іване-Пусте, Товсте, Ягільниця (Рис.17,18).

В Буковині бачимо такі будинки – Веренчанка, Вижниця, Стефанешти (Рис.19,20). Останній має цікаву торцеву добудову за зразком старішого будинку – композиційна «мультиплікація» первинного мотиву (Рис.21,22). Вокзали Стефанешти та Веренчанка розміщені по колії Чернівці – Лужани – Заліщики, що у напрямку Південного Поділля, звідки вони «походять».



Рис.17. Вокзал Іване-Пусте



Рис.18. Вокзал Товсте



Рис.19. Вокзал Вижниця



Рис.20. Вокзал Веренчанка



Рис.21. Перони, вокзал Стефанешти



Рис.22. Вокзал Стефанешти

Характерно буковинським типом вокзалів можна вважати маленькі станційні будинки із пасажирським відділенням, які виконані за типовими проектами для локальних ліній Буковини – вокзали Банилів, Іспас, Карапчів, Купка, Межиріччя (Межиріч), Мілієве, Петрівці – «хатковий тип». Крім досліджуваної території такі будинки ніде не спостерігаються. Їх спільною

рису є малоповерховість, характерна «хаткоподібність» із специфічним дерев'яним виступаючим дашком над фронтоном із симетричними подвійними віконцями горищного чи другого поверху, делікатно виконаними пластичними деталями фасадів (Рис.23–27). Подібним є асиметричний вокзал Червона Діброва, який є надзвичайно мальовничим і жахливо запущеним (Рис.28).



Рис.23. Вокзал Банилів



Рис.24. Вокзал Купка



Рис.25. Вокзал Межиріччя



Рис.26. Вокзал Петрівці



Рис.27. Вокзал Карапчів



Рис.28. Вокзал Червона Діброва

Такі будинки можна назвати як «садибний тип» вокзалів. До нього ж, а радше його образу, слід віднести вокзали Космин, Сторожинець (Рис.29,30).

Розташовані вони на різних коліях Буковини; частина вокзалів цього типу перетворена у житло, оскільки сам прототип й був узятий із людської хати.



Рис.29. Вокзал Космин



Рис.30. Вокзал Сторожинець

Будинки вокзалів північної частини історичної Бессарабії містять відбиток приналежності цього краю до іншої держави, що виразно прочитується у неоросійському стилі станцій Новоселиця, Ларга, модерних вокзалів станцій Іванівці, Романківці. Вокзал у Сокирянах відрізняється від названих активною пластикою дерев'яних декоративних частин піддашшя, наближаючись до рустиково-стріхового типу в Галичині та Буковині (Рис.31,32). Подібні мотиви бачимо у згадуваних вокзалах Банилів (Рис.26), Червона Діброва (Рис.28) та ін.



Рис.31. Вокзал Ларга



Рис.32. Вокзал Сокиряни

Усі розглянуті вокзали походять з останньої третини ХІХ ст. та початку ХХ ст. – часу найактивнішого розвитку залізниць. В Буковині існує ряд вокзалів середини ХХ ст., у яких спостерігається більш лаконічне виконання фасадів, наприклад, – Вашківці, Кіцмань, Магала, Садгора. Вони мають вигляд добротного житла, які теж можна віднести до «садибного типу» (Рис.33–36).



Рис.33. Вокзал Кіцмань



Рис.34. Вокзал Вашківці



Рис.35. Вокзал Садгора



Рис.36. Вокзал Магала

Пасажирські споруди від середини ХХ ст. зведені частково за типовими проектами, є різні стилістично та за розмірами: Мамаївці, Тисівці – радянський класицизм; Драниця, Пл. 49 км, Ропча – раціоналістські мотиви (Рис.37 – 40).



Рис.37. Пасажирська споруда Тисівці



Рис.38. Вокзал Мамаївці



Рис.39. Пасажирська споруда
Дранівці



Рис.40. Пасажирська споруда Пл.49км

Найновішою великою залізничною будовою Буковини є вокзал на станції Вадул-Сірет у селі Черепківці. Могутній стінно-скляний блок містить відповідні служби кордонного переходу і має вигляд новітнього палацу чи офісу – *«палацовий тип»* вокзалу. Примітно, що названа станція має найстаріший тип залізничного вокзалу (Рис.4) і поруч найновіший (Рис.41,42).



Рис.41. Вокзал Вадул-Сірет (новий)



Рис.42. Фрагмент вокз. Вадул-Сірет
(новий)

З плином часу велика частина вокзалів Буковини втрачена, перебудована і, на превеликий жаль, цей процес триває. Укрзалізниця підтримує і доглядає у першу чергу вокзали при головних залізничних шляхах, тим часом як локальні лінії перебувають у занепаді. Через небажання догляду умисно знищуються чудові історичні вокзали у Глібовичах, Підмонастирі (Галичина, залізнична гілка Львів – Сучава). Це змушує особливо активно звертатись до збереження надбань цього пласту історичної громадської архітектури.

Вокзали Південної Буковини архітектурно споріднені із Північною – тут збережені круглоаркові будинки австрійської доби і, зокрема, найбільший в Сучава-Іцкани/Північна (Suceava-Ițcani/Nord, Рис.41). За таким же типовим проектом існували колишні вокзали у Чернівцях та Станиславові (Івано-Франківську). Дуже подібний вокзал є у Коломиї (Рис.9). Ця стилістична хвиля «виплеснулася» за межі історичної Буковини і ми бачимо круглоарковий вокзал на станціях Верешти, Бучечя, Леорда, Ботошани. До найбільших і найвиразніших вокзалів Південної Буковини слід віднести Сучава-Бурдужень (Suceava Burdujeni, Рис.42), який помітно вирізняється від інших буковинських своїми розмірами, колористикою фасадів, скульптурністю та багатством опорядження інтер'єрів.



Рис.43. Вокзал Сучава-Пн.
(Фото інтернет)

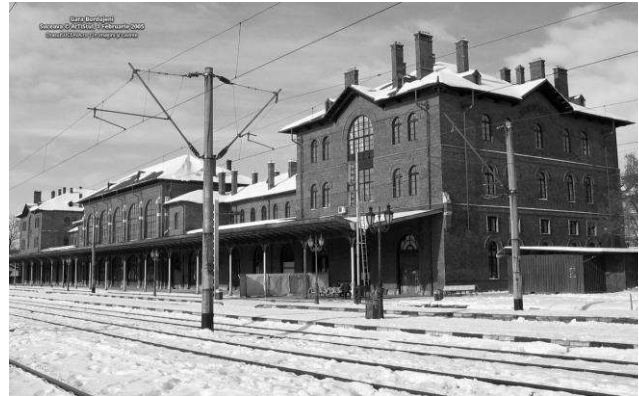


Рис.44. Вокзал Сучава-Бурдужень
(Ф.ін-т.)

Висновки

1. На території Буковини існують будинки залізничних вокзалів різних історичних періодів; найстаріші та найбільш виразні походять з часу Дунайської монархії і мають береговий спосіб розміщення до колій. Планувальна, композиційна, стилістична різноманітність будинків вокзалів унеможливорює формулювання якогось єдиного типу, який можна було б назвати суто буковинським.

2. Незначне число збережених вокзалів, які виконані за типовими проектами для локальних ліній Буковини, виявлено тільки у цьому краю – вокзали Банілів, Іспас, Карапчів, Купка, Межиріччя (Межиріч), Петрівці.

3. Виявлено і сформульовано основні композиційно-стильові типи будинків залізничних вокзалів Буковини – круглоарковий, рустиково-стріховий, подільський, палацовий (вокзали Чернівці, новий у Вадул-Сіреті), хатково-садибний тип (типові вокзали локальних ліній, вокзали Сторожинець, Червона Діброва та ін.); встановлено деякі їхні прототипи, розташування в краю.

4. Названі основні компоновальні риси вокзалів Буковини як компактність, симетричність, дрібне опорядження фасадів, а також їх відповідність з вокзалами Галичини, Північної Бессарабії та решти України.

5. Загальне розміщення типів будинків вокзалів по території Буковини є неоднорідним; виявлені типи вокзалів та їхня локалізація дозволяють стверджувати існування декількох способів їх розташування: точково (палацовий тип), лінійно (кругло-арковий тип від Галичини через усю Буковину до Ботошан, рустиково-стріховий тип вздовж магістралі на відтинку Неполоківці – Глибока), дисперсно (подільський, хатково-садибний типи).

Отже, найзагальніше особливостями архітектури вокзалів Буковини можна вважати сукупність різно- часових, -композиційних, -стилістичних типів будинків без виразно домінуючого. Названі два вокзали як палацові утворюють своєрідні акценти, а характерно буковинські – реалізовані типові проекти для локальних ліній Буковини. У дослідженні неможливо охопити усі вокзали краю, а також пасажирські споруди при коліях у вигляді платформ, навісів та павільйонів радянського і новітнього часу. Хоча до вокзалів їх можна віднести лише частково, проте вони мають специфічну архітектурну виразність.

Список використаних джерел

1. Гранкін П.Е., Лазечко П.В., Сьомочкін І.В., Шрамко Г.І. Львівська залізниця. Історія і сучасність. – Львів: Центр Європи, 1996 – 175 с.
2. Лазечко П. Передумови будівництва залізниць у Галичині // Галицька брама. Львівська залізниця. – 1996. - № 14. – С.3.
3. Жалоба І.В. Інфраструктурна політика австрійського уряду на північному сході монархії в останній чвкврті XVIII – 60-х роках XIX ст. (на прикладі шляхів сполучення). – Чернівці: Книги – XXI, 2004, – 520 с.
4. Голубев Г.Е., Анджелини Г.М., Модоров А.Ф. Современные вокзалы. – М.: Стройиздат, 1967. – 208 с.: илл.
5. Батырев В.М. Вокзалы. – М.: Стройиздат, 1988. – 216 с.: ил.
6. Рочняк Ю.А. Розвиток архітектури залізниць Галичини // Нова подорож до Європи. - Львів, Вид-во ВНТЛ-Класика, 2012. - С.171 – 200.
7. Рочняк Ю.А. Архітектура будинків малих пасажирських залізничних станцій Галичини XIX – початку XX століть // Проблеми дослідження, збереження і реставрації об'єктів культурної спадщини. Збірник наукових праць кафедри реставрації і реконструкції архітектурних комплексів – Львів, Видавництво «Растр – 7», 2014. - С.255 – 265.
8. Рочняк Ю.А. Композиційні властивості малих залізничних вокзалів Галичини XIX – початку XX століть // Історико-культурні студії. Львів, «Львівська політехніка», 2014. - С.79 – 90.

9. Рочняк Ю.А. Залізничні вокзали як частина архітектурної ідентичності краю // Тези II –ї Міжнародної науково-практичної конференції «Історико-культурна спадщина в демократичному суспільстві: сприяння діалогу, примиренню та відповідальності» (від 17 – 18 квітня 2015 року). Національний університет «Львівська політехніка» Інститут гуманітарних і соціальних наук, кафедра історії України та етнокомунікації. - С.75–78.
10. Прогулянка Чернівцями та Буковиною: Путівник. – К.: Балтія-Друк, 2008. – 268 с.: іл.
11. Древаль І.В. Методологічні основи містобудівного розвитку залізничних вокзальних комплексів. Автореферат дисертації на здобуття наукового ступеню доктора архітектури. Полтава 2013. – 36 с.
12. Чобан О.Я. Принципи модернізації та реконструкції залізничних вокзальних комплексів історичних міст // Вісник Національного університету „Львівська політехніка”. Архітектура, – Львів, Видавництво Львівської політехніки № 757, 2013. – 447 с. – С. 321-324.
13. Der Umgang mit Bauten der Bahn – Bestandserhaltung und Nutzungsanforderungen // Das Baudenkmal zwischen moderner Nutzung und Denkmalpflege: Beispiel Bahnhof. G.Manfred (Hrsg.) M.Imhof Verlag Petersberg 2000. - S.45–54.
14. Енциклопедія сучасної України. – Київ: ВАТ Поліграфкнига, 2004.
15. Österreich Lexikon. Verlagsgemeinschaft Österreich-Lexikon, Wien 1995.
16. Brockhaus in 20 Bänden. F.A.Brockhaus Wiesbaden 1967.
17. Ludwik Wierzbicki //Cesarsko-Krolewskie koleje panstwowe // www.kkstb.pl/ludzie/ludwik-wierzbicki.
18. www.uk.wikipedia.org

Аннотація

Рассматривается архитектура железнодорожных вокзалов Буковины в ее временном, территориальном, композировочном разнообразии. Определено ряд характерных пластических, стилистических типов этих зданий и обращается внимание на необходимость исследования, сохранения и развития этого шара общественной архитектуры как важного фактора идентичности края.

Annotation

The architecture of Bukovina's train stations is regarded from the point of their temporal, territorial as well as compositional diversity. This article also defines the range of specific plastic and style types of this buildings. There is the urgency to study, to preserve and to develop this kind of public architecture as it is an important factor of regional identity.