

УДК 725.31 + 625.31] (436)

к.арх., доцент Рочняк Ю. А.,  
Національний університет «Львівська політехніка»

## ДО АРХІТЕКТУРИ ВОКЗАЛІВ І ПАСАЖИРСЬКИХ ЗУПИНОК ВУЗЬКОКОЛІЙНИХ ЗАЛІЗНИЦЬ АВСТРІЇ

**Анотація:** пасажирські споруди вузькоколійок Австрії розглядаються на фоні технічних, історичних і територіальних особливостей розвитку. Звертається увага на їхні типологічні, просторові та композиційні риси у загальних тенденціях вокзального будівництва.

**Ключові слова:** вузькоколійна залізниця, вокзал, станція, пасажирська зупинка, архітектурно-просторова організація.

**Постановка проблеми.** Вузькоколійні залізниці утворюють групу колійного транспорту, яка завдяки технічним характеристикам заповнює частину пасажирських і вантажних перевезень, що для нормальних і широких колій є складною чи неможливою. Як і «звичні» пасажирські перевезення вузькоколійки вимагають архітектурного вирішення місць доступу, перебування, посадки і обслуговування пасажирів та праці персоналу. Ці своєрідні «менші» однолітки «регулярної» залізниці нагромадили цікавий архітектурно-будівельний пласт. У високорозвинених європейських країнах, і в Австрії зокрема, збережені та діють цілі залізничні гілки зі своєю пасажирською архітектурою, яку слід вивчати і використовувати. В Україні функціонують вузькоколійні залізничні перевезення пасажирів, які частково є спадком спільногоЯ історичного минулого; існують вокзали та пасажирські зупинки, які вимагають захисту, оновлення та розвитку.

**Аналіз останніх досліджень та публікацій.** Тематика вузькоколійних залізниць стосується різних сфер науково-технічної та архітектурної діяльності. Існують праці про планувальні характеристики, розвиток і освоєння територій авторства Габреля М.М. [1], про будівельне надбання вузькоколійок Карпат у дослідженнях В. Венделіна [2]. Про них згадується у краєзнавчій, туристичній літературі, крім того, багато інформації стосовно вузькоколійок та частково про вокзали і станції міститься в інтернет-ресурсах [3, 4, 6–8, наприклад]. Існують дослідження про архітектуру вузькоколійок Австрії [9], а також є публікації про вузькоколійки інших країн [10–13].

Проте, про архітектуру вокзалів у більшості праць мовиться побіжно. Узагальнення досвіду, виявлення специфічних рис архітектури цих споруд вузькоколійок Австрії в українських виданнях не спостерігається.

**Формульовання цілі статті.** Метою є дослідити архітектуру вокзалів і пасажирських зупинок найвідоміших вузькоколійних залізниць Австрії за їх просторовим вирішенням та найзагальнішими композиційними рисами.

**Виклад основного матеріалу.** В Австрії є близько 20-ти вузькоколійних залізниць, більшість з яких задіяні. Звернімо основну увагу на архітектуру пасажирських споруд тих, які вважаємо найбільш відомими та показовими: Вальдфіртельбан (Waldviertelbahn, Нижня Австрія), Маріацеллєрбан (Mariazellerbahn, Н. Австрія – Штирія), Пінцгаубан (Pinzgaubahn, Зальцбург), Ціллертальбан (Zillertalbahn, Тироль), Штубайтальбан (Stubaitalbahn, Тироль).

**Технічні основи вузькоколійних залізниць.** За міжнародною термінологією вузькими вважають колії, які є вужчими від нормальної, чи, так званої, «стандартної» (1435 мм, або 4 фути 8,5 дюймів). Їхній перелік великий, що обумовлено різними вихідними даними, технічними, географічними характеристиками, традиціями і т.д. У ряді країн вузька колія вважається звичною (наприклад, ПАР), є країн, у яких існує декілька стандартів колій (наприклад, Швейцарія). В Україні найпоширенішою є вузькоколійка шириною 750 мм як і в інших східноєвропейських країнах, що є спадком від СРСР [1,2]. В Австрії та у країнах-спадкоємцях Дунайської монархії домінує ширина 760 мм – так звана «боснійська ширина колії». Колії будувались також шириною 1000 мм, 900 мм, 750 мм, 600 мм і 381 мм [3 – 5].

У порівнянні з нормальнюю шириною колії та широкими (в Україні – 1520 мм) вузькоколійки мають ряд переваг: менша ширина розстановки коліс та відстань між осями уможливлюють менші радіуси поворотів; менші локомотиви і вагони чинять менший тиск на осі, а, відповідно на рейки та підоснову; будівництво є дешевшим у монтажних роботах, укладанні полотна колії та ін. Ці основні переваги забезпечують кращу маневреність і «проникність», що робить вузькоколійки незамінними у гірських місцевостях. Разом з тим, неможливість швидких переміщень, менший обсяг заповнення вагонів, разового перевезення, необхідність пересадок та перевантажень та деякі технічні складнощі створюють обмеження їх використання.

Найзагальнішим чином вузькоколійні залізниці можна розділити на *промислові, гірські та дитячо-паркові*. Промислові влаштовуються на підприємствах, у копальннях і родовищах; вони забезпечують насамперед вантажні перевезення, а також переміщення працівників і персоналу. Вони не стосуються публічних пасажирських перевезень. Гірські вузькоколійки первинно слугували для транспортування матеріалу до деревообробних підприємств, які були часто сполучені з нормальнюю чи широкими коліями. Паркові залізниці є суто атракціоном, а дитячі вузькоколійки адресовані насамперед дітям, але не лише як видовище, а як і професійно зорієнтоване

шкільництво та залучення до фаху. У наш час про пасажирські перевезення вузькоколійками часто йдеться при *гірських*, які тепер перевозять місцевих мешканців і туристів (особливо в Австрії) та при *дитячо-паркових*.

**Історичне підґрунтя вузькоколійних залізниць.** Уже від другої половини XIX ст. вузькоколійки починають активно будуватися по цілій Європі та досягли свого найбільшого розвитку перед Першою світовою війною. У міжвоєнний час вони підтримувалися і розбудовувалися, але частина з них під час Другої світової війни та післявоєнний час зазнала деградації. Проте, завдяки політичній волі, громадській та професійній свідомості, активності місцевої громадськості та залученню підприємництва більшість залізниць було збережено та реанімовано особливо від кінця 1990-х рр. Зараз діючі з них розцінюються як важлива пам'ятка технічно-будівельної думки і надбання.

**Територіально-просторовий уклад вузькоколійних залізниць.** Прокладання вузькоколійок активно проводилося у тих умовах, де вони були виграшними у порівнянні з нормальною та широкими коліями. В Австрії особливого поширення це набуло у гірських теренах, на лісистих територіях і найчастіше пов'язувалося з лісовим господарством. Давнє транспортування деревини по воді долинами рік мало свої технічні та сезонні обмеження, тим часом як залізниця уможливлювала вищу безпеку і регулярність руху. Нижні кінцеві станції вузькоколійок будувались біля деревообробних підприємств, які були підключені до нормальних чи широких колій, а також могли мати свій доїзд до станцій нормальної ширини колії, перетворюючи окремі з них у вузлові. Довжина окремих залізничних гілок сягала десятків кілометрів. На початку ХХ ст. було побудовано по всій імперії десятки вузькоколійок, які у сполученні з нормальними коліями склали густу мережу залізниць і особливо у Боснії. Це також стосується і лісових вузькоколійок Галичини, Буковини і Закарпаття, які були історично пов'язані з Дунайською монархією [10].

Пасажирське перевезення місцевих мешканців, а від кінця XIX ст. і туристів, відпочивальників та лещетарів, значно збільшило мотивацію будівництва вузькоколійок. Вздовж лінії руху влаштовувались проміжні зупинки з вокзалами чи простішими пасажирськими спорудами. Кінцеві станції вузькоколійок часто сполучаються зі станціями регулярних залізниць, використовуючи при цьому спільній пасажирський вокзал. Пізніше до вузькоколійок підключались регулярні автобусні лінії, утворюючи вузлові пасажирські станції, а існуючі чи новозбудовані вокзали почали забезпечувати потреби пасажирів різного транспорту. Вузькоколійка Штубайтальбан отримала продовження від своєї давнішої кінцевої станції на краю Інсброка до привокзальної площа головного вокзалу для пересадок й у інші приміські та

міські лінії. Цим вона трансформувалася до міського і приміського перевезення у формі вагонів трамваю (рис. 1–5).



Рис.1. Перон вузьких тупикових колій (12,13) Маріацеллербан станції Санкт Польтен. Перони норм. колій є лівіше.



Рис.2. Пасажирська станція на площі Зюдтіролерплац біля головного вокзалу Інсбрука вузькоколійки Штубайтальбан.



Рис.3. Автобусно-залізнична станція Майргофен. ЦіллERTальбан.



Рис.4. Кінцева станція Кріммль Пінцгаубан [7].



Рис.5. Дві тупикові вузькі колії Пінцгаубан кінцевої станції Цель ам Зеє біля перону нормальної колії.

**Архітектурно-просторове вирішення вокзалів і пасажирських станцій вузькоколійок.** Практично усі вокзали вузькоколійних залізниць сучасної Австрії мають береговий спосіб розміщення до колій, навіть на кінцевих пунктах; тупиковий вокзал є на станції Гмюнд, який діє також як туристично-інформаційний осередок (рис. 6–9). Будинок вокзалу є посередником між привокзальною площею, поселенням та посадковими платформами, яких є, як правило, від однієї до трьох. По обидвох торцевих сторонах від будинку вокзалу в різний спосіб влаштовуються місця для автомобільного, велосипедного паркування, невеличкі торгові пункти чи харчівні, дрібний сервіс, а також скверики та ін.

Привокзальна площа є сполучним і розподільним простором для переміщення пішоходів, міського й іншого транспорту та утворює зв'язуючу ланку між поселенням і транспортом. Це є простір підвищеної суспільної активності як містобудівний комунікативний вузол. Вокзали вузькоколійок та їхнє розміщення принципово не відрізняються від таких же вокзалів нормальної чи широких колій.



Рис.6. Вокзал кінцевої станції Йенбах вузькоколійки ЦіллERTальбан.



Рис.7. Вокзал кінцевої станції Маріацелль.



Рис.8. Вестибюль тупикового вокзалу Гмюнд вузькоколійки Вальдфіртельбан.



Рис.9. Перон тупикового вокзалу Гмюнд вузькоколійки Вальдфіртельбан.

**Композиційно-стилістичне вирішення вокзалів і пасажирських станцій вузькоколійок.** Образ історичних вокзалів нагадує садибний будинок, або невелику адміністративну будову. Партер, який часто містить зал-вестибюль, призначається для пасажирського обслуговування, містить службові відділення, а верхній рівень (за наявності) передбачається для житла. Практично усюди приміщення діючих вокзалів використовуються за первинним і прямим призначенням, а новітнє технологічне оснащення (туалети, обігрів, освітлення) адаптовано до авторського архітектурного вирішення самої будови. В окремих випадках касове обслуговування відсутнє і замінене на квиткові апарати та обслугу провідниками вагонів.

Загальна стилістика вокзалів співзвучна з уподобаннями і смаками епохи активного будівництва, що відповідає періоду кінця XIX – початку XX ст. У характері вілл та палаціків сприймаються досконалі вокзали та станційні споруди вузькоколійки Штубайтальбан, які зведені за типовими проектами та в одній стильовій манері (рис. 10–13). Прослідковується схильність у колишньому будівництві та теперішнє бажання збереження одностилевих станційних будівель. Вони засвідчують принадлежність до однієї транспортної лінії та становлять стійкий архітектурний образ місцевості.



Рис.10. Станція і вокзал Фульпмес. Штубайтальбан.



Рис.11. Вокзал Крейт. Штубайтальбан.



Рис.12. Пасажирська споруда перед вокзалом колишньої кінцевої станції. Тепер музей локальних залізниць Штубайтальбан.



Рис.13. Вокзал Тельфес. Штубайтальбан.

Спільною рисою усіх вузькоколійних залізниць Австрії є збережена і задіяна за прямим призначенням велика кількість історичних будинків малих вокзалів. Вони будувалися у відповідності до часу прокладання ліній, частково мають невеликі добудови, проте їхній загальний вираз, компонування та спосіб використання у нових реаліях робить їх актуальними. Ті будинки вокзалів, які все ж втратили потребу обслуговування пасажирів, а фактично перестали бути вокзалами як такими, переобладнуються у музеї, громадські осередки, кафе, а в окремих випадках у житло. У найгіршому разі вони консервуються і розуміється, що на даний час, поки немає їхнього реального використання, вони повинні «чекати». Звісно, нікому не прийде до думки їх руйнувати (рис.14–17).



Рис.14. Вокзал Фюген-Гарт та сервіс прокату велосипедів. ЦіллERTальбан.



Рис.15. Вокзал Целль ам Ціллэр. ЦіллERTальбан.



Рис.16. Вокзал Бранд як садиба. Вальдфіртельбан.



Рис.17. Вокзал Лічау як музей та інфоцентр. Вальдфіртельбан.

Модернізація, технічне забезпечення і розростання є одними з найновіших особливостей вузькоколійок Австрії. Будівництво підземних переходів, ліфтів,

інсталяції інформаційних електронних табло та ін. набувають поширення як і у «звичайній» залізниці (рис.18,19).

Чи не найбільшою будовою останніх років став новий вокзальний комплекс Ляубенбахмюлє, що містить депо та громадський центр вузькоколійки Маріацеллєрбан. Він розміщений біля історичних вокзалу і депо у підніжжі гірської дільниці лінії. Пластичні форми дерев'яних та залізобетонних конструкцій ферм роблять незабутнім враження опуклого перекриття великих внутрішніх просторів, а широкі засклення створюють відчуття зв'язності з довкіллям. За своїм загальним виглядом і за змістом утворений залізнично-вокзальний комплекс виходить зі звичного уявлення про вокзал, домінує у поселенні і демонструє підхід відкритості, атрактивності та додає імпульсу відвідувачам у залученні до залізничного перевезення, пізнання, відпочинку і комунікації (рис.20, 21).



Рис.18. Ліфт зі сходами до підземного переходу. Удернс, Ціллертальбан.



Рис.19. Технічно-інформативне забезпечення станції Кальтенбах-Штумм. Ціллертальбан.

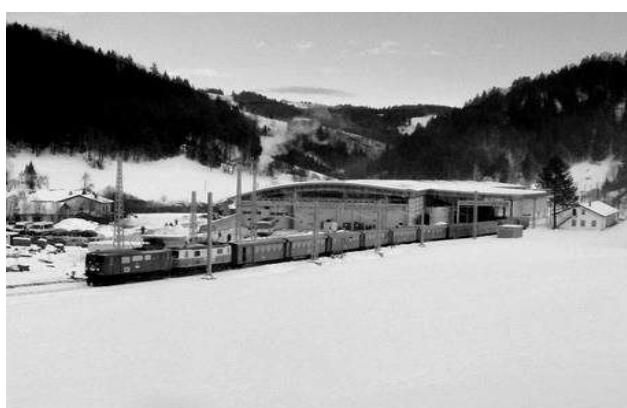


Рис.20. Вокзальний комплекс Ляубенбахмюлє. Маріацеллєрбан [8].



Рис.21. Інтер'єр вокзального комплексу Ляубенбахмюлє. Маріацеллєрбан [8].

Пасажирські платформи, як незаперечна складова колійних пасажирських перевезень, виконані досконало з огляду на рівність і якість покриття, профільовані тактильні виступи на покрівельних плитках та познакування білою або жовтою смugoю обмежень на платформі. Вони є уніфікованими, наявними на кожній станції та зручно сполучені з хідниками та переходами.

Заслуговують уваги пасажирські споруди на проміжних станціях вузькоколійок у вигляді навісів та павільйонів біля посадкових платформ. Їх влаштовують у місцях відсутності капітальних споруд, а також нерідко навпроти існуючих. Практично усі вони є нового часу і виконані у простих технологічних формах і матеріалах. Можливість короткоспільногого перебування, інформування і очікування здійснюється у надзвичайно простий і компактний спосіб. Стилістика загальної композиції ніяким чином не взорується на архітектуру вокзалів чи довкілля, а є самостійним тиражованим помислово-художнім утвором. Прослідковується їхня повторюваність вздовж окремих ліній, при цьому графічний дизайн, колористика, опорядження скеровані та загальні композиційні риси на формування візуального упізнаваного та запам'ятованого образу. Подібність до споруд зупинок інших видів громадського транспорту є очевидна (рис.22 – 25).



Рис.22. Пасажирська споруда Маїнбург. Маріацеллербан.



Рис.23. Пасажирська споруда Рід. Ціллертальбан.



Рис.24. Пасажирська споруда і вокзал Вінербрücke-Йозефсберг. Маріацеллербан.



Рис.25. Пасажирська споруда Ерлах. Ціллертальбан.

Тенденцією влаштування усіх пасажирських споруд вузькоколійок є орієнтація на різних користувачів: безбар'єрні смуги переміщення, місця перебування, можливість присісти, розташування візка, велосипеда, спортивного устаткування та багажу забезпечується максимально. Акустичні повідомлення та повторювані візуальні сигнали полегшують орієнтацію на зупинках. Дрібна торгівля та сервіс при цьому отримують місце та можливість функціонування.

### **Висновки**

1. Архітектура вокзалів вузькоколійних залізниць Австрії часів укладання колій на зламі XIX і XX ст. виконана в однакових просторових, композиційних та стилістичних прийомах як і вокзалів нормальної колії. Відмінністю є дещо менші розміри самих будов, що відносить їх до типу малих вокзалів.

2. В останній час спостерігається впровадження уніфікованих пасажирських споруд навісів, павільонів, ліфтів та опорядження посадкових перонів на окремих лініях. Ця подібність, повторюваність та інформаційно-дизайнерське вирішення забезпечують надійний стан безпеки і комфорту та робить відчуття принадлежності до однієї лінії чи компанії. Такі пасажирські споруди вузькоколійок є співставними з аналогічними спорудами інших видів громадського транспорту. Орієнтація на різних пасажирів-користувачів шляхом впровадження безбар'єрного простору, розділення руху пішоходів від інших способів переміщення спрямлює враження дружності та високої гуманності. Це, власне, не відрізняє вузькоколійки від «звичних» залізниць.

3. Архітектура вокзалів і пасажирських зупинок вузькоколійних залізниць Австрії є частиною загального процесу формування і розвитку громадської транспортної архітектури, демонструючи як загальні тенденції професійного бачення, так і локальні вирішення малих архітектурно-дизайнерських об'єктів, чим створюється середовище сталого розвитку з пошануванням традицій. Відношення архітекторів, власників і користувачів до історичної будівельної субстанції як до пам'ятки демонструє високий рівень свідомості та патріотизму. На основі цього розбудовується і адаптовується будівля до потреб і вимог сьогодення.

### **Список використаних джерел**

1. Габрель М.М. Вузькоколійні залізниці Східної Галичини: Вплив на архітектурно-ландшафтну організацію території і перспективи сучасного використання // Залізничний транспорт України. 1999. № 4.
2. Wendelin W. Karpatendampf. Band 3. Waldbahn Vyhoda. Bilddokumentation. Auflage 2006. Herstellung: ZUKC, L'viv, 148 S.

3. Вузькоколійна залізниця [Електронний ресурс] – Режим доступу: [https://uk.wikipedia.org/wiki/Вузькоколійна\\_залізниця](https://uk.wikipedia.org/wiki/Вузькоколійна_залізниця).
4. Schmalspurbahn [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://de.wikipedia.org/wiki/Schmalspurbahn>.
5. G. H. Metzeltin: Die Spurweiten der Eisenbahnen. Ein Lexikon zum Kampf um die Spurweite. Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte e. V., Karlsruhe 1974.
6. Liste von Schmalspurbahnen [Електронний ресурс] – Режим доступу: [https://de.wikipedia.org/wiki/Liste\\_von\\_Schmalspurbahnen#.C3.96sterreich](https://de.wikipedia.org/wiki/Liste_von_Schmalspurbahnen#.C3.96sterreich).
7. Pinzgaubahn [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.salzburg.com/wiki/index.php/Pinzgaubahn>.
8. Mariazellerbahn [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://de.wikipedia.org/wiki/Mariazellerbahn>.
9. Walter Krobot, J. O. Slezak, H. Sternhart: Schmalspurig durch Österreich. Slezak, Wien 41991, ISBN 3-85416-095-X.
10. Bahn-Extra: Schmalspur Bahn-Atlas Geranova, München Bahn-Extra 9502 1995 ISSN 0937-7174.
11. Paul Engelbert: Schmalspurig durch Bulgarien, Verlag Stenvalls, Malmö 2002, ISBN 91-7266-155-0.
12. Paul Engelbert: Schmalspurig durch Ungarn, Verlag Stenvalls, Malmö 2007, ISBN 978-91-7266-169-1.
13. Manuel Dotzauer: Schmalspurbahn-Landschaft Deutschland: die Letzten ihrer Art ; ein aktueller Führer. KellnerVerlag, Bremen 2011, ISBN 978-3-939928-70-6.

### Аннотация

Пассажирские сооружения узкоколеек Австрии рассматривается на фоне технических, исторических и территориальных особенностей развития. Обращается внимание на их типологические, пространственные и композиционные черты в общих тенденциях вокзального строительства.

Ключевые слова: узкоколейная железная дорога, вокзал, станция, пассажирская остановка, архитектурно-пространственная организация.

### Abstract

Passenger facilities of Austrian narrow-gauge railways are considered here against the background of technical, historical and territorial characteristics of their development. Attention is drawn to typological, spatial and compositional traits in general trends of the station buildings' development.

Keywords: narrow-gauge railway, station building, station, passenger stop, architectural and spatial organization.