

Abstract

Kramarenko M. O. Odessa State Academy of Civil Engineering and Architecture.

Architectural and planning methods for optimization of year-round resort hotels functioning.

The article substantiates the relevance of year-round treatment, rehabilitation and wellness in the Odessa's group of resorts and reveals the architectural and planning methods of optimizing the functioning of modern resort hotels in the autumn-winter-spring period.

Keywords: resort hotel, architectural and planning organization, year-round functioning, group of premises, resort.

УДК 72.01:725.1:656.211.5

к.арх., доцент Рочняк Ю.А.,

кафедра архітектурного проектування

Національний університет «Львівська політехніка»

E-mail: rotchniak.youri@gmail.com, orcid.org/0000-0002-0344-7989

АРХІТЕКТУРНІ ПРОТОТИПИ ПАСАЖИРСЬКИХ СПОРУД ЗАЛІЗНИЦЬ

Анотація. Досліджуються витoki і вплив окремих громадських, технічних, житлових будівель та їхніх елементів на формування архітектури залізничних пасажирських споруд. Виявляється спадкоємність і тяглість процесу архітектурного формотворення.

Ключові слова: архітектурний прототип, вокзал, пасажирська споруда, залізниця.

1. Вступ. Пасажирські споруди залізниці є архітектурним виявом транспорту як стержня економіки поселень і краю. Вони покликані здійснювати взаємодію людей способом їхнього переміщення, а також зв'язок регіонів і країн. Вокзали забезпечують зручне, безпечне транспортування пасажирів, що є складовою частиною господарського, соціального і культурного життя. Пасажирські будівлі залізниці стали частиною краєпису ландшафтів, поселень і вони впливають на архітектуру оточення. Формування архітектури залізничних вокзалів є процесом, який охоплює різні сторони професійної діяльності.

2. Постановка проблеми. Викликає зацікавлення подібність у використанні архітектурно-будівельних прийомів при становленні типів залізничних

вокзалів. Сучасні приклади вокзального будівництва і адаптація старих будівель загострюють увагу до цієї важливої ланки громадської архітектури. При цьому спостерігаються виразні аналогії, що співставляють цю архітектуру як з громадськими, так і з житловими будівлями.

3. Аналіз останніх досліджень та публікацій. До історичної та регіональної тематики залізниць і вокзалів відноситься велика кількість досліджень, які фіксують наявність, розвиток, зміни у цій області [1 – 5]. До проблем типології, формотворення архітектури залізничних вокзалів існують праці В. Батирева, К. Радльбека, І. Явейна, та ін. [6 – 10]. В руслі стилістичних і загальноархітектурних процесів про вокзали йдеться у праці Б. Черкеса та С. Лінди [11]. Містобудівний і територіальний уклад вокзалів, залізнично-вокзальних комплексів досліджується в працях І. Древаль [12, 13]. Існують дослідження архітектури вокзалів окремих міст, регіонів та країн, які скеровані у першу чергу на специфіку конкретних місць, а також опубліковуються матеріали з будівництва новітніх великих вокзалів та комплексів (праці Р. Бьонш, Р. Гайнерсдорфф, В. Кайзер, К. ван Уффелен, М. Кубінські, А. Лене, С. Олаг, Г.П. Павлік, Е. Пройс, Й.О. Слезак, Е. Форрат та ін.). Окремих праць стосовно архітектурних прототипів залізничних вокзалів та інших пасажирських споруд не спостерігається.

4. Формулювання цілі статті. Метою є виявлення витоків, впливів окремих громадських, технічних і житлових будівель та окремих частин, елементів як прототипів у формуванні архітектури залізничних пасажирських споруд.

5. Виклад основного матеріалу. Перевезення пасажирів залізницями сягають початку ХІХ ст. як кінними екіпажами по коліях, так і механізованими. У 1820 – 1830 будувались кінні залізниці для пасажирських перевезень у каретах-екіпажах (прототип пізніших пасажирських вагонів), як, скажімо, між Лінцом а Чеськими Будейовцями. Кризи із постачанням коней, паші під час наполеонівських воєн підштовхнули до активних розробок і застосування парових машин по рейках для вантажних переміщень, а у короткому часі було впроваджено й пасажирське транспортування [14]. Для будівництва пасажирських споруд залучилися архітектори, які мусили створити простори для доступу до потягів, переміщення, очікування та обслуговування відвідувачів, місця праці персоналу, а також поєднати їх з поселеннями. Постало питання зведення раніше незнаних споруд для пасажирів, а для цього бралися зразки і вживалися відомі професійні знання та доробки [6 – 9]. Провівши спостереження та аналіз, можемо назвати архітектурно-будівельні об'єкти, які використовувались як основні прототипи будівель залізничних вокзалів та інших пасажирських споруд.

Атракціон як прототип. Один із найстаріших історичних прикладів перевезення пасажирів в екіпажі по рейках за допомогою паровоза бачимо на картині 1809 р. у Лондоні. В одному з парків (Euston square) було влаштовано кільцевий атракціон (“Catch me who can !”) з високою огорожею довкола внутрішньо розміщеного колійного кільця, по якому паровоз винахідника Р. Тревітика тягнув карету з відвідувачами [15]. Власне це не було цільовим переміщенням, а задоволенням від руху як такого на відносно невеликій та візуально легкоохопній площі. Пасажирські споруди в сучасному розумінні – відсутні; наявним є лише маленький будиночок при вході, мабуть, як каса і контроль. Це явище і подібна колійна споруда були провісником і прототипом значно пізніших атракціонів, паркових, дитячих залізниць (Рис.1, 2).

Палац як прототип. Оскільки атрактивність переміщень новим транспортом стала популярною і модною при дворах правителів та вельмож, то одні з перших пасажирських будівель залізниць взорувалися своєю архітектурою на палаци. Вони були розміщені на кінцевих станціях і на них крім власне місця посадки-висадки, містилися будівлі зі залами для ресторанів, концертів і розваг. Такі приклади відомі при відносно невеликих залізничних гілках від столиць до заміських резиденцій у Берліні, Відні, Парижі, Санкт-Петербурзі [7]. Спостерігається поширення архітектурної композиції палаців на громадську архітектуру і у тому числі й на залізничні вокзали. Прикладом є палац-резиденція Німфенбург в Мюнхені як зразок для вокзалів Баварії: центральна будівля палацу має характерний вид двох великих симетричних корпусів при центральному ще більшому. Вокзал Шпірзее загальним способом компонування будівельних корпусів нагадує цей палац, а також має подібний спосіб дахового покриття (Рис. 3, 4). Вокзал пасажирської зупинки Карпати як будинок-павільйон (за назвою розміщеного близько санаторію «Карпати») стилістично пов'язаний з архітектурою колишнього палацу графів Шенборнів біля Чинадієва та Сваляви. Пізніше за зразком цієї архітектури влаштовувалися й інші пасажирської будівлі по усьому Закарпатті в Україні (Рис. 5, 6).

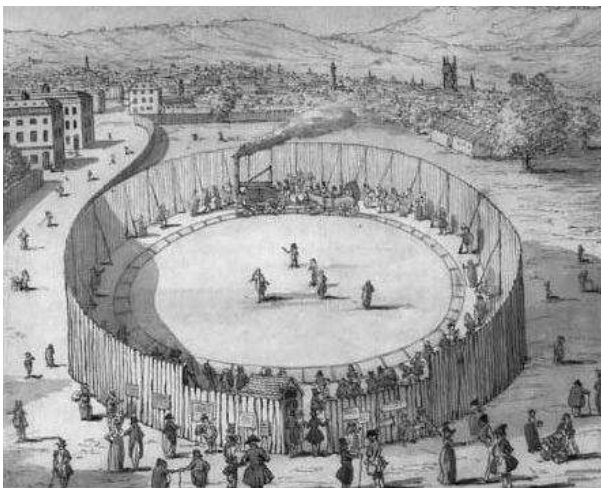


Рис.1. Колійний атракціон, Лондон 1809 р. [15].



Рис.2. Дитяча залізниця-атракціон, Валленштайнпляц у Відні. Фото автора.



Рис.3. Палац Німфенбург, Мюнхен. Фото автора.



Рис.4. Вокзал Шлірзее, Баварія. Фото автора.



Рис.5. Палац Шенборнів біля Сваляви. Фото автора.



Рис.6. Вокзал Карпати біля Сваляви. Фото автора.

Управлінській дім як прототип. До XVIII – XIX ст. компоновання архітектури цивільних громадських споруд набуло подібного характеру: симетричний поздовжній блок будинку з центральним входом і парадним фасадом домінував у містах. Будинки ратуш, управління (офіси), біржі, музеї, бібліотеки, університети та інші мали близьку за виглядом архітектурну оболонку. Починаючи від епохи класицизму та й в інших стильових прийомах домінувала прийнятність такої впорядкованості, що певною мірою ускладнювало розуміння призначення будови. Це явище було поширеним у цілому західному світі і воно вплинуло й на архітектуру вокзалів. Попервах доволі стриманий характер будівель вокзалів, починаючи з кінця XIX ст. набрав яскравості до середини XX ст. за рахунок влаштування виразних порталів з широкими вікнами над ними, просторих центральних залів, покриття їх куполами, будівництва веж та ін. Вокзали набули самостійних і відмінних від інших громадських будівель рис (Рис. 7, 8).

Житловий дім як прототип. З дуже активним поширенням залізниць у Європі від середини XIX ст. і пізніше відчувається образ архітектури житла в будівлях вокзалів, що використовувалося особливо у невеликих поселеннях та на малих станціях. Легко упізнається разюча подібність будівель вокзалів до садиби. Цей архітектурний прототип видається особливо цікавим, оскільки поширення того чи іншого типового проекту демонструє як географічне поширення залізничних компаній, власників, а також утворює своєрідні знаки та території художньо-естетичних запитів. Можемо спостерігати лінії та цілі ареали приналежності давніх споруд до спільного історичного тла й після політичних та економічних змін XX ст. (Рис. 9, 10) [16]. Своєрідним «підтвердженням» подібності архітектури вокзалів та садибних будинків є теперішнє влаштування «справжнього» житла у колишніх вокзалах через зменшення потреби вокзальних будівель новітнього часу в таких «звичних» формах [17].



Рис.7. Вокзал Іннсбрук-Захід, Тироль.
Фото автора.

Рис.8. Вокзал Старе Село, Галичина.
Фото автора.



Рис. 9. Вокзал Петрівці, Буковина. Фото автора.

Рис.10. Вокзал Городенка-Місто, Галичина. Фото автора.

Платформи, перони, навіси як прототипи. Ці споруди відносяться до тої частини вокзалу, яка безпосередньо стикується з вагонами поїздів. Маючи технічні витоки у портовому будівництві як причали-дебаркадери (*débarcadère*, фр. – причал) та як тротуари-хідники у поселеннях, посадкові платформи застосовуються при залізниці від самих початків пасажирських перевезень. Великі поздовжні навіси напівциліндричного вигляду над перонами (давня назва – «галі») поєднують цю вокзальну архітектуру з промисловим будівництвом, торговельними пасажами та іншою громадською архітектурою зламу XIX – XX ст. після вдосконалення технології зведення великопрольотних каркасно-металевих перекриттів.

Громадський зал як прототип. Зал для пасажирів є серцевиною будинку вокзалу і багатофункційним простором для забезпечення потреб насамперед перед від'їздом. Ним, звісно, користуються і прибулі та супроводжуючі особи, а також і майбутні подорожуючі та користувачі супутніх послуг при залізниці. Як велике цільне приміщення вестибюль і касово-операційний зал якоюсь мірою уподібнюється способом влаштування просторових меж на опуклий простір храму чи театру, а також нагадує зали поштамтів, бірж та інших громадських будівель. Більшість пасажирських залів проектувалася як транзитний простір-фільтр, причому характер і цілі перебуваючих носять конкретний споживчо-корисний характер. Незважаючи на короткотривалість та епізодичність його використання, головний зал вокзалу, маючи часто освітлення крізь віконні прорізи над входом-порталом, покликаний справляти враження величності та святковості. Така архітектура залів особливо розвинулась на зламі XIX – XX ст., протривала до середини XX ст. і використовувалася при різних стильових рішеннях.

Пасаж як прототип. Поздовжні та широкі світлі простори для руху і перебування пасажирів прийшли на заміну вузьким і подовгастим переходам в

будівлі вокзалу та для доступу на платформи. Вони чимраз частіше трапляються у новітній архітектурі залізничних вокзалів. Інтенсивність перевезень, зв'язок з іншими видами транспорту зменшує потребу влаштування великих почекалень в будівлях, а тим часом відчувається тенденція до якомога швидшого провадження пасажирів до- і від потягів. Торгові пасажі як набуток комерційної урбаністичної архітектури, усталились у Європі та Північній Америці понад сто років тому, проте вокзальна архітектура перейняла цей мотив відносно недавно. При цьому торгова функція та різне обслуговування прилучилися до цього процесу, надаючи архітектурі вокзалів характеру комунікаційно-торгового. Власне при самих вокзалах тепер виникають великі торгові дома та громадські центри з просторими інтер'єрами, як це добре видно на прикладах новітніх вокзалів Відня, Катовіц, Кракова та ін. (Рис. 11 – 14) [12, 13].



Рис. 11. Вокзал Відень Головний.
Фото автора.

Рис.12. Вокзал Зальцбург Головний.
Фото автора.



Рис. 13. Вокзал Катовіце. Фото автора.

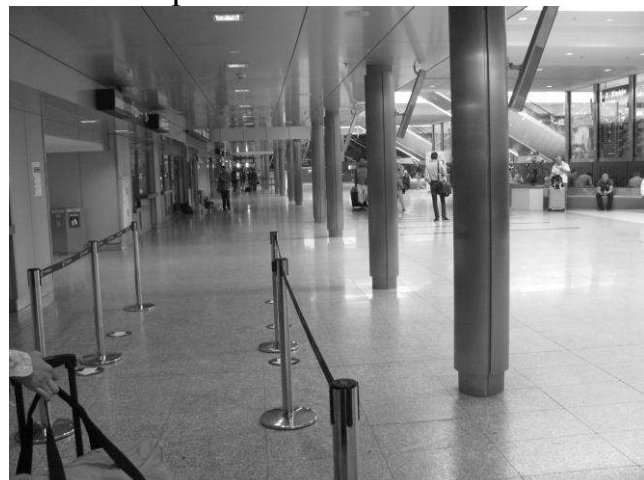


Рис. 14. Вокзал Краків Гол. Фото автора.

Навіс-павільйон як прототип. Тимчасовий захисток від атмосферних впливів, можливість короткотривалого перепочинку та подорожня інформація забезпечуються навісами і павільйонами з лавочками на зупинках громадського транспорту. Такі архітектурно-дизайнерські споруди дуже поширилися в останні десятиліття як у міському просторі, так і поза ним, а тепер використовуються і на залізниці. Невеликі споруди для подорожуючих різним громадським транспортом виконуються серійним промисловим способом з легких і прозорих конструкцій простої форми та компонування. Їх влаштовують біля платформ поза містами і вокзалами на пристанках, а також і під навісами великих покриттів перонів. Відбувається своєрідне «включення» малого архітектурного простору в існуючий більший для кондиціонування середовища (Рис. 15, 16) [18]. Перелічені прототипи пасажирських споруд залізниці є найбільш виразними та використовуваними. Крім них можна знайти й інші, що лише буде підтверджувати зв'язність і спадкоємність у фаховій діяльності.



Рис.15. Залізнично-автобусний навіс вокзалу Імст-Пітталь, Тироль. Фото автора.



Рис.16. Павільйон на платформі вокзалу Відень Головний. Фото автора.

Будинок вокзалу як прототип зворотній. До першої половини ХХ ст. виробився образ найпоширенішого вокзального будинку берегового типу, який почав впливати на формування іншої громадської архітектури зворотнім способом. У ряді таких будівель відчуються візуальні риси, які не будучи вокзалом справляють враження такого. Можна говорити про становлення в людській уяві архетипу залізничного вокзалу як стійкої предметно-просторової форми (Рис. 17, 18).



Рис.17. Крамниця у центрі Ділятина, Галичина. Фото автора.



Рис.18. Крамниця у центрі Сокалю, Галичина. Фото автора.

6. Висновки.

1. Виявлені та описані основні архітектурні прототипи залізничних пасажирських споруд як цілі споруди, так і окремі архітектурні елементи – атракціон, палац, управлінський дім, житловий дім, платформи, перони, навіси, громадський зал, пасаж, навіс-павільйон. Вважаємо їх найбільш виразними і важливими, що не заперечує існування й інших прототипів.

2. Встановлено, що сформований образ архітектури залізничного вокзалу, охопивши і «використавши» прототипи з іншої будівельної сфери, домінував у пасажирсько-транспортному будівництві приблизно від середини ХІХ ст. до середини ХХ ст. практично беззмінно при різних розмірах, компоновальних прийомах, композиції, стилістичних і колористичних вирішеннях.

3. Архітектурний тип вокзалу перетворився на архетип, який використовується і у нетранспортному будівництві – у житлі, торгівлі та інших громадських цілях. Новітні залізничні вокзали демонструють подальший розвиток професійної думки, яка й надалі інтегрує різнотипні зразки в архітектуру вокзалів та інших пасажирських споруд залізниці.

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. Бенедюк П.О. Архітектура станційних комплексів Північно-Донецької та Кубанської залізниць у творчому доробку С.П. Тимошенка // Сучасні проблеми архітектури та містобудування: Наук.-техн. збірник / Відпов. ред. М.М. Дьомін. - К., КНУБА, 2016. - Вип. 43, у 2 част. Частина 1. - С. 47-58.

3. Рочняк Ю.А. Архітектурні типи вокзалів залізниці Перемишль–Сучава. // Вісник НУ „Львівська політехніка” Архітектура № 816, 2015. - С. 72- 79.
4. Рочняк Ю.А. Особливості архітектури залізничних вокзалів Буковини // Сучасні проблеми архітектури та містобудування. Випуск № 40. Київ КНУБА, 2015. - С. 281-294.
5. Рочняк Ю.А. Архітектура малих залізничних вокзалів Галичини // Сучасні проблеми архітектури та містобудування. Випуск № 43, Ч.2. Київ КНУБА 2016. - С. 375-382.
6. Явейн И.Г. Архитектура железнодорожных вокзалов. Издательство Всесоюзной Академии Архитектуры, Москва, 1938. -304 с.
7. Батырев В.М. Вокзалы. - М.: Стройиздат, 1988. - 216 с.: ил.
8. Radlbeck, K. Bahnhof und Empfangsgebäude. Die Entwicklung vom Haus zum Verkehrswegekrenz. Dissertation, Technische Universität München, 1981, 184 S.
9. 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.
10. Рочняк Ю.А. Композиційні властивості малих залізничних вокзалів Галичини ХІХ – початку ХХ століть // Історико-культурні студії. Львів, «Львівська політехніка», 2014. - С.79-90.
11. Черкес Б.С. Архітектура сучасності. Остання третина ХХ – початок ХІХ століть: навч. Посібник / Б.С. Черкес, С.М. Лінда. - Львів: Видавництво Львівської політехніки, 2010. - 384 с.
12. Древаль І.В. Методологічні основи містобудівного розвитку залізничних вокзальних комплексів. Автореф. дис. на здобуття наук. ступеню доктора архітектури. - Полтава, 2013. - 36 с.
13. Древаль І.В. Використання територіальних ресурсів залізничних станцій для розвитку сучасного міста // Сучасні проблеми архітектури та містобудування: Наук.-техн. збірник / Відпов. ред. М.М. Дьомін. - К.: КНУБА, 2016. - Вип. 43, у 2 частинах. Частина 2. - 455 с.
14. Coiley J. Eisenbahnen.- München: Gerstenberg Verlag, 64 S., 2004.
15. Richard Trevithick [Електронний ресурс] - Режим доступу: https://de.wikipedia.org/wiki/Richard_Trevithick.
16. Рочняк Ю.А. Залізничні вокзали як частина архітектурної ідентичності краю // Історико-культурні студії № 1(2) 2015, – Львів: Видавництво Львівської політехніки, 2015. - С. 83-91.
17. Rochmińska A., Rocznik J.A., 2016, Zmiany funkcjonalne dworców kolejowych w Polsce i na Ukrainie, Przestrzeń – Społeczeństwo – Gospodarka, Uwarunkowania polityki mieszkaniowej w Polsce i na Ukrainie, University of Łódź, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź, S. 23-47.
18. Рочняк Ю.А., Луцик А.Р. Споруди зупинок громадського транспорту в міському контексті // Містобудування та територіальне планування, № 57. – К.: КНУБА, 2015. - С.383-393.

Аннотація

Кандидат архітектури, доцент, Рочняк Юрий Альфредович, Национальный университет «Львовская политехника», Львов.

Архитектурные прототипы пассажирских сооружений железных дорог.

Исследуются истоки и влияние отдельных гражданских, технических, жилых строений и их элементов на формирование архитектуры железнодорожных пассажирских сооружений. Определяется приемственность и связность процесса архитектурного формообразования.

Ключевые слова: архитектурный прототип, вокзал, пассажирское сооружение, железная дорога.

Abstract

Rotchniak Youri, PhD, dozent National University "Lvivska Polytechnika", Lviv.

Architectural prototypes of passengers' structures at railway-stations.

The origins and the impact of particular public, service and residential buildings, as well as their elements, on formation of the architecture of railway passengers' structures are researched in the article. The passing-down and the continuity of the process of architectural form-creation are revealed.

Key words: architectural prototype, railway-station, passengers' structure, railway.

УДК 725.83

Обрізків А. В.

аспірант кафедри архітектурного проектування цивільних будівель і споруд

Київського національного університету будівництва та архітектури

obrana2201@gmail.com

orcid.org/0000-0002-9440-8300

**ПОЛІФУНКЦІОНАЛЬНІ ГРОМАДСЬКІ БУДІВЛІ ЦЕНТРІВ
ОБ'ЄДНАНИХ ТЕРИТОРІАЛЬНИХ ГРОМАД**

Анотація: малі міста є одними з найчисельніших в Україні і в них проживає майже половина населення. Після прийняття Закону «Про України "Про внесення змін до Конституції України (щодо децентралізації влади)" та «Про добровільне об'єднання територіальних громад» містам і селам, що відіграють роль центрів ОТГ надається особлива роль у самоврядуванні. Відповідно до цього статусу планується створення громадських центрів, що супроводжували б діяльність новостворених ОТГ та забезпечували б усі необхідні функції для обслуговування населення.