

УДК 72.01: 656.21 (477+498)

Рочняк Ю. А.,

к.арх., доцент,

Національний університет «Львівська політехніка»

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

АРХІТЕКТУРА БУДИНКІВ ПЕРШИХ ВОКЗАЛІВ ЗАЛІЗНИЦІ ЛЬВІВ-ЧЕРНІВЦІ-ЯСИ

Анотація: досліджується архітектура найстаріших типових будинків вокзалів залізниці зі Львова через Чернівці в Україні до Сучави, Ботошан, Роман і Яс в Румунії. Звертається увага на витоки, загальні компонувальні, стилеві прийоми архітектури будівель та їхній сучасний стан в обох країнах.

Ключові слова: архітектура, вокзал, залізниця, типовий будинок.

Постановка проблеми. Зі збільшенням обсягів пасажирських перевезень залізницею набувають значення пасажирські споруди, багато з яких є набутокм праці давніх зодчих. Зростає зацікавлення спадщиною архітектури не лише у великих містах, визначних місцевостях, але й у віддалених територіях, малих поселеннях, які з плином часу можуть втратитись. Важливою залишається утилітарна та громадська архітектура, і зокрема, архітектура будинків залізничних вокзалів, які від середини 19 ст. зробилися осередками суспільного життя і комунікації та своєрідними «знаками» урбанізації великих територій.

Збережена частина вокзальної архітектури другої половини 19 ст. на території Галичини і Буковини, а також і в історичній Молдові в Румунії є слідом спільної історії, а разом з тим частиною сьогодення громадського транспорту, що викликає професійне зацікавлення.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Історія будівництва залізниць у Галичині та Буковині висвітлюється у ряді праць [1 – 5]; про архітектуру пасажирських споруд цих країв йдеться у ряді публікацій [6 – 9].

Окремі праці про архітектуру малих і середніх вокзалів північного і східного передгір'я Карпат цього періоду трапляються рідко.

Формулювання цілі статті. Поставмо собі за мету виявити особливості появи, основні риси архітектури і сучасний стан типових будинків перших залізничних вокзалів між Львовом, Чернівцями в Україні та містами Сучава, Ботошани, Роман та Яси в Румунії.

Виклад основного матеріалу. До історії Львівсько-Чернівецько-Яської залізниці. Після поєднання Кракова залізничною компанією Карла Людвіга з Перемишлем (1860 р.) та Львовом (1861 р.) настала потреба подальшого сполучення з Буковиною. Створена для цього Львівсько-Чернівецько-Яська

залізниця (ЛЧЯЗ, нім. Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn, LCJE) займалася відповідним проектуванням та будівництвом. У 1866 р. колія була прокладена через Ходорів, Галич, Станиславів/Івано-Франківськ, Коломию, Снятин до Чернівців, а у 1869 р. до Сучави у Південній Буковині та до міста Роман в румунській Молдові. У 1870 р. вона простягнулася до Яс/Ясс та у 1871 р. споруджено відгалуження від Верешть до Ботошан. Магістраль Львів-Чернівці-Сучава-Яси (579,583 км) отримала ряд відгалужень і діяла як залізнична мережа. Наміри подальшого сполучення до гирла Дунаю, а відтак до Чорного моря, реалізувалися пізніше. У кінці 19-го ст. залізниця була одержавлена Австро-Угорщиною та Румунією відповідно до приналежних територій [1 – 4].

Основні типи залізничних вокзалів. Проектування і будівництво вокзалів провадилося за участі багатьох фахівців, проте найвизначнішим вважають архітектора, будівничого, адміністратора залізниць та громадського діяча Людвіка Вієжбіцького (1834 – 1912 рр.), якому приписують авторство пасажирських споруд на усій лінії. За його участі проектувався і перший двірець Львова залізниці Карла Людвіга (1860 – 61 рр., розібраний для будівництва нового вокзалу в 1901 р.). Для Львівсько-Чернівецько-Яської залізниці були розроблені та реалізовані окремих великий будинок Чернівецького вокзалу Львова (рис.1) при вулиці Городоцькій (будинок не існує, тепер Приміський вокзал) та типові будинки вокзалів різних категорій і розмірів [1, 5].

На названій лінії розрізняється ряд типових будинків вокзалів, які можна найзагальніше згрупувати за розмірами. До *великих* відносяться вокзали Станиславів (не існує, на його місці зведений новий у 1903 – 06 рр.), Коломия (рис.2), Чернівці (не існує, на його місці зведений новий у 1906 – 09 рр.); Сучава-Іцкани (тепер Сучава-Норд, рис.3), Ботошани, Верешть, Пашкани, Роман в Румунії. Для них характерними є двох- і трьохповерховий подовгастих блок будівлі зі слабо похилим дахом, акцентованими кутовими блоками-ризалітами з вікнами на усіх фасадах, завершеннями карнизу декоративними вежками та аркатурою. Характерними є ритмічно розміщені круглоаркові віконні та дверні прорізи стін, а також акцентовані пластикою входи з боку міста.

Середніми за величиною були вокзали у Галичі, Ходорові, які не збереглися (рис.4). Їхньою зовнішньою особливістю була відсутність вікон на другому поверсі торцевих фасадів, двоспадістий стрімкіший дах та більш стримане опорядження. При цьому так само застосовувалося декорування карнизів, наличників вікон та вежоподібне акцентування кутів стін.

Малими за розмірами є збережені однотипні вокзали Вадул-Сірет, Великий Кучурів, Глибока-Буковинська, Заболотів, Коршів, Лужани, Старе Село в

Україні (рис.5). Такі ж вокзали Бучечя, Леорда знаходяться на гілці Верешть – Ботошани, вокзал Леспезь на залізничній гілці з Верешть до міста Роман та на станції Поду Ілоаіей на гілці Пашкани – Яси в Румунії (рис.6). Будинки є компактними, мають п'ять вікон на кожному поверсі довшого фасаду, які, як і у попередньо названих, є заокругленими однотипними, а також існує декорований карниз.



Рис.1. Чернівецький вокзал у Львові, Галичина. Фото [10].



Рис.2. Вокзал Коломия, Галичина. Фото автора, 2014 р.



Рис.3. Вокзал Сучава-Норд, Пд. Буковина. Фото [11]



Рис.4. Неіснуючий вокзал Ходорів, Галичина. Фото [12].



Рис.5. Вокзал Старе Село, Галичина. Фото автора, 2012 р.



Рис.6. Вокзал Роман, історична Молдова, Румунія. Фото [13].

Усі будинки вокзалів містять пасажирське і службове відділення на першому рівні, а на другому та наступних були передбачені службові та

житлові приміщення. Ці функції зберігаються і до нині. Будинки є симетричними поперечно і наближено поздовжньо та мають характер громадської архітектури; великі вокзали нагадують палаци, менші – вілли [6–9].

Витоки та особливості архітектури вокзалів. Зразком для архітектури вокзалів Львова та перших вокзалів колії до Яс була друга будівля Північного вокзалу Відня (1859 – 65 рр., Штуммер, Гоффманн, Еренгаузен, рис.7). Компонувальні мотиви, стилістика будівель вокзалів компанії Карла Людвіга та Чернівецького вокзалу Львова перегукуються з цим віденським зразком [14]. Архітектурним прототипом пластичного виконання фасадів будівель вокзалів можна вважати «Палац Ферстеля» у Відні, збудованого у 1856 – 60 рр. архітектором Гейнріхом Ферстелем, у якого працював Л. Вієжбіцкі (рис.8)[5].

Стилістично усі названі будівлі вокзалів є близькими, хоча в літературі це окреслюють дещо по різному. Зокрема, Північний вокзал Відня відносять до історично-романтичного стилю з мавританськими, тосканськими та готичними впливами, а декоративні кутові вежі уподібнювалися, скоріш за все, до англійських замків [14,с.9; 15]. Використовується також термін «круглоарковий» стиль (від нім. «Rundbogenstil»), який мав поширення у середині 19 ст. по усій Європі, що є одним із проявів історизму [6 – 9].

Характерною рисою усіх вокзалів є використання масивних блоків споруди і дрібного декоративного опорядження, тим часом як членування фасадів пластикою середніх розмірів менш відчутне. Збережені з боку перону навіси, які підпираються тиражованими металевими колонами з декоративними капітелями та карнизами, є типовими для багатьох вокзалів тодішньої Австрії. Одностильність виконання усіх будівель вокзалів, які розміщувалися уздовж колії, а також застосування таких же декоративних вежок і на інженерній споруді, як скажімо, на опорі колишнього розібраного залізничного кордонного мосту через ріку Прут між Заваллям (Галичина) і Неполоківцями (Буковина), робить цю архітектуру унікальною у сенсі ансамблевого вирішення при великій протяжності колії.



Рис.7. Неіснуючий Північний вокзал Відня, Австрія. Фото [14].



Рис.8. «Палац Ферстеля» у Відні, Австрія. Фото автора, 2016 р.

Стан збереженості вокзалів. Збереглося багато названих вокзалів в Україні та Румунії, які продовжують діяти за призначенням. Незважаючи на поважний вік, деякі прибудови, незначні перебудови та зміни опорядження, вони усе ж мають первинний авторський образ, що становить великий архітектурно-історичний набуток.

Жодне з міст, якими названо залізницю, не має будинку вокзалу того часу будівництва. Із найбільшої будови Чернівецького вокзалу у Львові залишився лише східний одноповерховий флігель, який використовується сьогодні як почекальня Приміського вокзалу (рис.9., див. правий флігель будівлі вокзалу на рис.1.). Над його входом збереглися оригінальні декоративні вежки. Подібна раніше згадана декоративна вежка виглядає дивно збереженою на опорі зруйнованого старого мосту через ріку Прут (рис.10). На доглянутому старому будинку прикордонного вокзалу Вадул-Сірет в Україні існує при вході оригінальна настінна таблиця з відміткою висоти 320,117 м над морем (рис.11, 12). Відчувається тенденція спрощення будівель при ремонтах, оновленнях шляхом руйнування чи затирання пластичних виступів та деталей фасадів.



Рис.9. Приміський вокзал Львова, Галичина. Фото автора, 2014 р.



Рис.10. Декоративна вежка біля опори неіснуючого мосту через р. Прут, Галичина. Фото автора, 2014 р.



Рис.11. Вокзал Вадул-Сірет, Пн. Буковина. Фото автора, 2013 р.



Рис.12. Відмітка висоти над морем вокзалу Вадул-Сірет, Пн. Буковина. Фото автора, 2013 р.

Названі залізничні вокзали потребують належного захисту і обходження з ними як пам'ятками архітектури.

Висновки

1. Одні з перших типових будинків вокзалів центральної Європи походять з часу після 1865 р. і розташовані вздовж залізниці Львів-Чернівці-Яси в історичних землях Галичині, Буковині (Австро-Угорщина) та Молдові (Румунія). Колії цієї залізниці утворюють велетенську дугу з відгалуженнями на північ та схід у передгір'ї Карпат і проходить територією сучасних України та Румунії.

2. Друга будівля Північного вокзалу Відня названа як архітектурний зразок для вокзалів залізниці Львів-Чернівці-Ясси; Палац Ферстеля (Відень) вважається прототипом у пластичному та стилістичному виконанні цих вокзалів, участь у проектуванні яких брав архітектор Л. Вісжбіцкі.

3. Встановлені основні типи будівель залізничних вокзалів, які умовно названі як: великі – Станиславів/Івано-Франківськ (не існує), Коломия, Чернівці (не існує); Ботошани, Верешть, Пашкани, Роман, Сучава-Іцкани (-Норд), середні – неіснуючі Галич, Ходорів та малі – Вадул-Сірет, Великий Кучурів, Глибока-Буковинська, Заболотів, Коршів, Лужани, Старе Село; Бучечя, Леорда, Леспезь, Поду Ілоаіей. Будинок Чернівецького вокзалу Львова не був типовим, але виконаний у спільних композиційних прийомах з названими.

4. Стилiстично усi будинки названих вокзалiв є подiбними, у них використанi круглоарковi мотиви вiкон i дверей, а також дрiбнi декоративнi елементи опорядження фасадiв. Одностилєвiсть, повторюванiсть архiтектури залiзничних вокзалiв мають характер «протяжної ансамблевостi» на сотнi кiлометрiв поза iснуючi державнi кордони, що є рiдкiсним явищем i робить їх особливо цiнними.

5. Дослiджуванi будинки вокзалiв належать до найстарiших вокзалiв України та Румунії, є унiкальними, добре збереженими та активно задiяними за своїм первинним призначенням. Вони є вiдбитком iсторичної епохи та потребують подальших дослiджень, внесення до пам'яткоохоронних спискiв, догляду i збереження, а також адаптацiї для потреб сьогодення.

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. Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://de.wikipedia.org/wiki/Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn>

4. Богдан Купчинський. Як постала Львівсько-Чернівецька залізниця? «Галичина», 02 вересня 2016 року [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.galychyna.if.ua/publication//jak-postala-lvivsko-chernivecka-zaliznicja/print.html>.

5. Ludwik Wierzbicki //Cesarsko-Krolewskie koleje panstwowe // [Електронний ресурс] – Режим доступу: www.kkstb.pl/ludzie/ludwik-wierzbicki.

6. Рочняк Ю.А. Архітектурні типи вокзалів залізниці Перемишль – Сучава// Вісник НУ „Львівська політехніка” Архітектура № 816, 2015. - С.72–79.

7. Рочняк Ю.А. Особливості архітектури залізничних вокзалів Буковини // Сучасні проблеми архітектури та містобудування № 40. - Київ, КНУБА, 2015. С. 281–294.

8. Рочняк Ю.А. Архітектура малих залізничних вокзалів Галичини // Сучасні проблеми архітектури та містобудування № 43, ч.2. – Київ, КНУБА, 2016. - С. 375–382.

9. Студницький І.Р. Архітектура типових вокзалів української Цислейтанії другої половини XIX – початку XX ст.: історія, просторово-планувальна структура та художньо-стилістичні особливості [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.visnik.org/pdf/v2017-06-12-studnytsky.pdf>

10. Чернівецький вокзал (Львів) [Електронний ресурс] – Режим доступу: [https://uk.wikipedia.org/wiki/Чернівецький_вокзал_\(Львів\)](https://uk.wikipedia.org/wiki/Чернівецький_вокзал_(Львів)).

11. Вокзал Сучава [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.iuic.info/en/site/52316-zh-slash-d-vokzal-suchava>.

12. Вокзал Ходорів [Електронний ресурс] – Режим доступу: [https://uk.wikipedia.org/wiki/Ходорів_\(станція\)#/media/File:Vokzal_hodoriv.jpg](https://uk.wikipedia.org/wiki/Ходорів_(станція)#/media/File:Vokzal_hodoriv.jpg).

13. Вокзал Роман [Електронний ресурс] – Режим доступу: https://de.wikipedia.org/wiki/Bahnstrecke_SuceavaRoman#/media/File:RO_NT_Roman_railway_station.jpg.

14. Haas F. Der Wiener Nordbahnhof. Sutton Verlag GmbH. Erfurt, 2006. - 127 S.

15. Архітектура Львова: Час і стилі. XIII—XXI ст. // Архітектура початку XX століття (1900-1918) / Бірюльов Юрій Олександрович. — Львів : Центр Європи, 2008. — С. 323. — ISBN 978-966-7022-778.

Аннотація

Кандидат архітектури, доцент Рочняк Ю.А., Національний університет «Львівська політехніка».

Архитектура зданий первых вокзалов железной дороги Львов-Черновцы-Яссы.

Исследуется архитектура самых старых типовых зданий вокзалов железной дороги со Львова через Черновцы в Украине до Сучавы, Ботошан, Роман и Ясс в Румынии. Обращается внимание на истоки, общие компоновочные и стилевые приемы архитектуры зданий и их современное состояние в обеих странах.

Ключевые слова: архитектура, вокзал, железная дорога, типовое здание.

Annotation

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

Architecture of the first railway station buildings of the railway Lviv-Chernivtsi-Yassy.

The architecture of the oldest typical railway station buildings of the railway from Lviv through Chernivtsi in Ukraine to Suchava/Suceava, Botoshany/Botoșani, Roman and Yassy/Iași in Romania is analyzed. Attention is drawn to the origin, general composing and style methods of the architecture of the railway station buildings. Their present state in both countries is investigated as well.

Keywords: architecture, railway station, railway, typical building.

УДК 725.6

Третяк Ю. В.,

*Доктор архітектури, професор
Київський національний університет
будівництва і архітектури, Україна*

E-mail: vt090999@bigmir.net

Orcid.org/0000-0002-7537-5929

**ПЕРЕДУМОВИ ПРОЕКТУВАННЯ ТА БУДІВНИЦТВА
ПЕНІТЕНЦІАРНИХ БУДІВЕЛЬ ІЗ ЗАСТОСУВАННЯМ МОДУЛЬНИХ
КОНСТРУКЦІЙ, ВИГОТОВЛЕНИХ У ЗАВОДСЬКИХ УМОВАХ**

Анотація: у статті висвітлюються питання визначення теоретичної та практичної бази проектування й будівництва швидкоспоруджувальних пенітенціарних будівель та комплексів в Україні. На основі вивчення теоретичних джерел й досвіду проектування встановлено основні критерії та умови планування, проектування й будівництва швидкоспоруджуваних блок-модульних будівель пенітенціарних комплексів. Окреслення й поглиблення