

Іван СТУДНИЦЬКИЙ
аспірант ЛНАМ

РЕТРОСПЕКТИВІЗМ У АРХІТЕКТУРІ ВОКЗАЛІВ УКРАЇНИ ДРУГОЇ ПОЛОВИНИ ХІХ – ПЕРШОЇ ТРЕТИНИ ХХ СТ.: СТИЛІСТИЧНІ ОСОБЛИВОСТІ ТА ПРИНЦИПИ ХУДОЖНЬОЇ ВЗАЄМОДІЇ

Анотація. У статті аналізуються стилістичні особливості історизму-еклектизму в архітектурі вокзалів України другої половини ХІХ – першої третини ХХ ст. На прикладі конкретних пам'яток виявлено характерні риси стилістики неоготики, неоренесансу, необароко, неокласицизму та принципи поєднання в архітектурі вокзалів напрямку ретроспективізму з прогресивними будівельними технологіями.

Ключові слова: архітектура вокзалів, художньо-стилістичні особливості ретроспективізму-еклектизму, декоративні архітектурні деталі, синтез мистецтв.

Споруди вокзалів України другої половини ХІХ – першої половини ХХ ст. займають значне місце в архітектурі України не лише за чисельністю та масштабами будівництва, а й за реалізованими в них стилістично-композиційними вирішеннями. Велика кількість будівель вокзалів, що збереглися, отримали статус пам'яток архітектури. Однак у своїй більшості вокзали в невеликих містечках і селах, за відсутності інформації про архітектурну та історичну цінність, змінили функцію, первісний вигляд або зовсім перестали існувати. Саме небезпека руйнування вокзалів вимагає їх детального дослідження: уточнення стилістики, реконструкції просторово-планової структури. Вивчення та використання досвіду архітекторів минулих століть дасть методичне обґрунтування для проектування аналогічних об'єктів у наш час. Особливо актуальні проблеми реставрації збережених пам'яток і ансамблів вокзальних споруд, органічного включення їх як елементу історичної забудови в сучасну містобудівну структуру, регенерації комплексів і їх сучасного використання, зокрема для туристичної галузі.

Передумови розвитку залізничного транспорту, архітектура

вокзалів України, привернули увагу значної кількості українських дослідників. Окремо слід відзначити публікації, І. Котлобулатової [1, 381], П. Лазечка [2, 3], колективне дослідження, присвячене львівській залізниці [3]. Проте праці переважно публіцистично-краєзнавчі, стосуються проблеми будівництва однієї пам'ятки: архітектура вокзалу, історія його будівництва розглядаються у контексті економічно-культурного розвитку регіону чи міста. Для написання нашого дослідження важливими були праці, присвячені історії розвитку та стилістичним особливостям української архітектури ХІХ – першої третини ХХ ст. [4; 5; 6]. Однак окремої праці, присвяченої розгляду художньо-стилістичних особливостей архітектури вокзалів України другої половини ХІХ – першої третини ХХ ст., в українському мистецтвознавстві немає. Фактологічною основою дослідження є матеріали, отримані в результаті натурних обстежень.

Нагальна потреба будівництва залізниць в Україні визріла в другій половині ХІХ ст. Цьому сприяло географічне розташування, природні багатства, розвиток промислового виробництва та сільського господарства. Першими залізницями стали Перемишль — Львів (1861) на заході й Одеса — Балта (1865) на півдні країни. До кінця ХІХ ст. залізнична мережа України сформувалася.

Перші вокзали на території України з'явилися в другій половині ХІХ ст., з початком перевезень залізницею. У кінці ХІХ – на початку ХХ ст. вокзал став однією з найвизначніших за масштабами споруд міста. Привертаючи інтенсивні потоки пасажирів, вокзали того часу виконували значну містобудівну функцію: вони суттєво впливали на організацію міського транспортного руху та забудову привокзального району. Чимало вокзалів кооперувалися з громадськими спорудами загальноміського значення — готелями, ресторанами, поштамтами, торговельними пасажами тощо. Проектуючи будівлю вокзалу, архітектор повинен був враховувати не тільки функціональні вимоги, а також специфічні громадські особливості — вокзали використовували і як місце для відпочинку (ресторан з окремими банкетними залами і кабінетами), і як своєрідну біржу (ділові зустрічі комерсантів), і як

модне місце для зустрічей та прогулянок.

Таким чином, вокзали кінця XIX — початку XX ст. виконували функцію значної репрезентативної громадської споруди, а іноді архітектурної домінанти міста або селища. Значну кількість вокзалів побудували непересічні українські архітектори. Серед них слід згадати С. Тимошенка, Ю. Захаревича, В. Садловського, А. Кобелева, З. Журавського, В. Рикова, О. Вербицького та ін. В архітектурі вокзалів яскраво відобразилися основні мистецькі напрями того часу. Архітектура України все більше зближалася з новаторськими тенденціями в будівельній техніці. Почали працювати великі архітектурно-будівельні фірми, у яких розробляли комплексні проекти, на базі власних фабрик і виробничих майстерень реалізовували на практиці передові проекти та новітні інженерні вирішення. Особливою популярністю користувалися металеві або залізобетонні структури, які втілювали нові уявлення про органічність архітектури.

В архітектурі України того часу яскраво й загострено виявилася боротьба нового зі старим, раціонального — з примхливим, декоративно атектонічного — з конструктивним [4, 339]. Відповідно споруди початку XX ст. стали яскравою сторінкою міської забудови, а їхня естетика — дуже помітною частиною архітектурного образу вулиць і площ. Стиль архітектури цього періоду характеризується художньою сміливістю, активністю (іноді «агресивністю») пластичного образу: чи це вокзал, банк, торгова палата або ж чиншовий будинок. Громадські будівлі українських міст мали не тільки підкреслено індивідуальний характер зовнішнього образу, вони вражали різноманіттям композиційних вирішень і декоративною видовищністю, демонструючи своєрідність творчого почерку видатних архітекторів, ці будівлі переконують, що навіть праці одного майстра радикально різняться, відображаючи складність естетичних концепцій архітектури в Україні першої третини XX ст.

У розвитку архітектури вокзалів другої половини XIX — першої половини XX ст. можна виділити три основні періоди розвитку: 1860-1890-ті рр., кінець XIX — початок XX ст., 1920-1930-ті рр. За всього різноманіття пошуків і напрямів

у архітектурі України другої половини XIX — першої третини XX ст., вони доволі чітко групуються за трьома стилями — еkleктизм, модерн, ар деко.

У стилістичному напрямі ретроспективізму-еклектизму розрив між прогресивною функціонально-конструктивною основою та художніми засобами архітектури ставав щораз різочішим, архітектори перетворювалися на декораторів, які прикрашали фасади та інтер'єри та не прагнули досягти органічної єдності функції, конструкції та естетичних якостей. Хоча, звичайно, не можна заперечити романтично-ностальгійного впливу цієї архітектури на глядача.

На першому етапі розвитку вокзальної архітектури найпоширенішими були середньовічні (візантизуючі, романські, готичні та давньоруські) форми. Зокрема, українські архітектори сміливо трансформували композиційні та декоративні засоби "готики", органічно вписуючи неоготичні форми в класицистичну схему. Слід відзначити, що в готиці цінували не тільки екзотичну архітектурну декорацію, романтичність архітектурного образу, сміливість каркасної конструкції, а особливо властиву для неї органічну неподільність різних видів мистецтва, єдність функції та декоративної форми.

Професійне мислення архітектора стало алегоричним і метафоричним, елементи історичних стилів асоціювалися з конкретною інформацією про роль і призначення споруди. Слід відзначити, що в середині XIX ст. відбувалася докорінна реконструкція та перепланування великих українських міст — Києва, Львова, Одеси, Харкова. Тут розбирали давні, ще середньовічні укріплення. Цікаво, що така стилістика споруд вокзалів збігалася в часі зі зростанням зацікавленості до пам'яток середньовічного минулого України. Здійснюють реставрацію низки середньовічних церков і замків, яка, однак, часто призводить до спотворення пам'яток. Таким чином, нові споруди вокзалів сприймали буквально як ворота міста, за традицією сповнюючи їх трактованими декоративно елементами оборонної архітектури: машикулями, зубцями-мерлонами, баштами тощо.

Прикладами може бути низка неоготичних вокзалів Галичини 60-80 рр. XIX ст.: Головний двірєць у Львові (1861),

вокзал у Івано-Франківську (1866), Чернівецький вокзал у Львові (1866), вокзал у Коломиї (70-ті рр. XIX ст.), Заболотіві. Архітектори сміливо трансформують композиційні та декоративні мотиви готики. Споруда на вокзальній площі міста отримує образ таємничого й загадкового замку, зовсім не загрозливого, а гостинного, що широко відкрив для гостей браму міста. “Готичний” архітектурний декор, що надає театралізованого характеру вокзальній споруді, повністю невіддільний від конструктивних архітектурних форм.

Засоби стилізації середньовічної архітектури характерні також для вокзалів тієї території України, що перебувала в складі Російської імперії (вокзали у Козятині, Єнакієвому, Маріуполі, Лубнах). Очевидно, тут також романтично вважали вільну мальовничість готичних замків. Зокрема, у вокзалі станції Слов’янськ (кінець XIX ст.) центральний двоповерховий об’єм за архітектурним трактуванням нагадує середньовічний донжон. Архітектор вокзалу в Рівному (70-ті рр. XIX ст.) особливу увагу звернув на торцевий фасад, який бачать пасажери вже з вікна потяга, надавши цьому фасаду вигляд готичних оборонних воріт зі стрілчастими нішами, характерними ступінчастими атиками, пінаклями й аркатурним фризом. У цегляній споруді вокзалу станції Радивилів головний акцент зосереджено на високому ступінчастому фронтоні.

Використання форм середньовічного мистецтва в архітектурі вокзалу в Козятині дало змогу створити самобутню за стилістикою споруду з готичними та романськими елементами. Монументальність архітектурних форм підкреслює кріпований антаблемент і атик з мурованими стовпчиками-пінаклями й ажурною решіткою. Головний вхід виділений великою заасклоною аркою та складним ступінчастим фронтоном. У споруді вокзалу вдалося влучно розв’язати проблему візуальної інформації. Технікою муровання з лекальної цегли над входами виконано таблички: “Зал I і II класу”, “Зал III класу”, “Буфет” тощо.

Натомість у архітектурі групи вокзалів у станцій Малин, Маневичі, Чоповичі, Олевськ, Буча, які побудували напевно за проектом одного архітектора на межі XIX – XX ст., мальовничо переплелися риси романської та готичної архітекту-

ри. В архітектурній композиції фасадів привертає увагу вміло застосований контраст між глухими масивними стінами з контрфорсами та середньовічними елементами — пінаклями, аркатурними фризами, біфоріями та трифоріями, декоративно трактованими баштами й високими покрівлями.

Вокзал у Кривому Розі — типовий зразок архітектури англійського стилю королеви Єлизавети, з простими архітектурними формами: високими дахами, стрункими ризалітами, темним цегляним муруванням і світлим обрамленням великих вікон.

Водночас існував та всіляко насаджувався Російською імперією казенний візантійсько-російський стиль. Давньоруські деталі переважно механічно поєднувалися з невластивими для них простими та монотонними рядами вікон або навпаки — надто примхливими формами, запозиченими в мавританській архітектурі. Особливо яскраво “самодержавні” риси в цей період виявилися у так званому “цегляному стилі”. Сама назва умовна, оскільки це був не стиль, а прагнення надати стилізаторству більш раціональної форми. Вихідною позицією цегляного стилю були вимога використовувати в спорудах не тиньк, а облицювальну цеглу — матеріал більш довговічний. У споруді вокзалу архітектори особливу увагу зосереджували на використанні цегли, яку старанно підбирали за якістю, тоном і відтінком. Адаже основною вимогою цегляного стилю був вибір виразної кольорової гами та фактури всього фасаду, а не окремої архітектурної деталі. Величезна кількість деталей з профільованої цегли надавала спорудам схожості з давньоруською архітектурою, хоча трактування деталей тут було інакшим. У цегляному стилі зустрічалися також ренесансні мотиви або елементи мавританської архітектури.

Характерними прикладами будівель у цегляному стилі є вокзали в Дебальцевому (1879), Дніпропетровську-Катеринославі (1884), Новоселиці (1905), Коростені (1901). Порттики, лоджії та галереї-підсіння, лиштва і профільовані гурти трактуються досить вільно, без дотримання ордерних канонів, проте вони узгоджувалися із самобутніми пропорціями й масштабами самих будівель, надаючи їм своєрідної яскравої образності.

На межі ХІХ — ХХ ст. в архітектурі вокзалів починають переважати риси необароко. У вирішенні вокзалів з'являються риси, характерні для барокової палацової архітектури — курдонери, пластичні портики, криволінійна поверхня стін, куполи, балюстради тощо. Однак архітектори-еклектики цим напрямом не обмежилися, поєднуючи його з елементами інших історичних стилів — ренесансу, класицизму, тієї ж готики. Цей підхід дозволяв вільно трактувати класичні архітектурні форми.

Виразний акцент у спорудах зроблено на декоративному, орнаментальному трактуванні архітектурної деталі. Для цієї групи пам'яток характерні чітка симетрія, використання едікул входів, віконних сандриків, збагачення фактури фасадів рустом, ускладнення силуету споруди куполами, фронтонами й атиками. За допомогою класичного ордеру архітектори об'язно розкривали динамічну потенцію маси стіни. Ордер використовують декоративно: він перетворюється на своєрідний орнамент на архітектурну тему.

У низці вокзалів найвизначнішою щодо стилю частиною є фронтони, що розташовуються в ряд по головному фасаду (Красне, Верхівцеве), увінчують центральний ризаліт (Миргород, Костополь) або позначають вхід (Чинадієве). Фронтони різних споруд відрізняються формами та складністю окреслення, однак об'єднані стильовим забарвленням бароко.

Схожі за архітектурним декором вокзали станцій Нікополь, Запоріжжя, Пороги, Павлоград. Споруди зведені з цегли з переважанням барокових елементів: складних пластичних, в окремих випадках розірваних фронтонів, криволінійних кріпованих карнизів, композиції огорнених спільною лиштвою вікон, ризалітів-башт.

Жмеринський залізничний вокзал Південно-Західної залізниці є величною будівлею зі складним плануванням, у архітектурному стилі якої відчутний дуалізм, оскільки фасади споруди вирішені в неоренесансній стилістиці з вкрапленнями барокових елементів, а інтер'єри трактовані в стилі модерн. Споруда вокзалу характеризується ясністю композиції. Зовнішній вигляд зумовлений її плануванням: чітко виділені різні частини архітектурного комплексу. Водночас нестримний де-

кор, невимовне багатство архітектурних мотивів різних епох перетворюють споруду на яскравий зразок смаку свого часу. При цьому в загальній композиції відчувається цільність і такт у переплетінні еклектичних форм. Їхнє загальне трактування свідчить про схильність архітекторів до ефектів бароко — ефектів руху, перспективи, контрасту, театральності. Архітектори вміло розставляли акценти, ніби зупиняли ритмічний повтор дрібних вертикальних членувань масивними низькими баштами під високими зімкненими покрівлями з невагомими ажурними балюстрадами, шпилями та флюгерами, і раптом знов з'являлася висотна домінанта у вигляді гранчатої башти під стрімким шпилем з люкарнами.

Засвоєння елементів стилістики бароко в низці споруд вокзалів засвідчують куполи. Зокрема — застосування як центру композиції масивного куполу з люкарнами над операційним залом (Ворожба, Харків). Натомість башти, вкриті високими наметовими покрівлями з балюстрадами, флюгерами, шпилями, надають будівлі вокзалу Жмеринки барокового у французькому дусі характеру. Бароковими вигадливими баштами з кованими балконами фланкований також вокзал станції Голоби.

Особливо характерною для вокзалів України межі ХІХ — ХХ ст. є неокласицистична стилістика. Основними засобами гармонії були ритмічні поєднання різних за величиною та насиченістю мас. Панувала симетрія, саме її логіці підпорядковувався кожен елемент. У спорудах максимально підкреслювалися горизонтальні членування. Рішуче знизилася висота гребеня даху, його чітка горизонталь відтіняється парапетом і антаблементом. Розвиваючи композицію по вертикальній домінанті ризаліту, архітектори вводять пластичні паузи атиків (Фастів), карнизів (Підзамче), трикутних мансард (Вінниця) або фронтонів (Броди), за допомогою яких відразу ж гальмується рух угору. Головним художнім засобом архітектури був ордер, засобами якого втілювався масштаб споруди, співвідношення окремих частин, співмірність архітектурного об'єму людині. Ордер, за невеликими винятками, не виконував тектонічної функції, його застосовували декоративно. Він став залежним від стіни, яка реально несла навантаження перекриття.

Наприклад, декоративно трактований ордер був головним стилетворчим елементом споруд вокзалів станцій Володимир-Волинський, Хорол, Романківці тощо.

Одним з найбільших вокзалів України другої половини XIX ст., який не поступався за функціональністю планування та багатством оздоблення кращим європейським вокзалам, був пасажирський вокзал у Одесі. Звів його у 1879-1883 рр. за проектом петербурзького архітектора В. Шретера архітектор А. Бернардацці [7, 88]. Одеський вокзал створений у неокласичному стилі. На площу виходили три арки головного фасаду в обрамленні колон дорійського ордеру. Не вдалося втілити в життя запроєктований скляний дебаркадер над перонами та окремих павільйон для царської родини.

Зазвичай домінантні класицистичні риси поєднували з бароковими або готичними елементами. В окремих вокзалах головний ризаліт фланкують типові для необароко невисокі башти під призматичними покрівлями з кованими ажурними балюстрадами (П'ятихатки, Бердянськ). Поєднання класичної архітектурної композиції із середньовічними деталями (аркатурний фриз, пінаклі) показові для станцій Ходорів, Хирів, Дубно, Гоголеве та ін.

На початку XX ст. з'явилася група вокзалів, у яких зовні про призначення споруди свідчить велике аркове вікно в центрі фасаду. Розміри вікна та його домінантна роль у архітектурній композиції стали визначальною ознакою вокзальної споруди. Але цей великий засклений об'єм поєднувався з архітектурними формами, членування і масштаб яких властиві швидше для міських громадських споруд. Зокрема, у вокзалі Івано-Франківська арка вікна фланкована коринфськими колонами колосального ордеру на високому рустованому цоколі. У будівлі Чернівецького вокзалу не менш активними акцентами фасаду є профільовані архивольти з дощатим рустом, балюстрада тераси зі скульптурним обрамленням годинника.

Таким чином, у архітектурі перших вокзалів ще не було визначених типових, властивих тільки для них рис, і в їхньому будівництві повторювали композиційні прийоми та форми інших громадських споруд, на межі XIX – XX ст. починає ви-

кристалізуватися специфічний архітектурний образ вокзалу. Незважаючи на те, що вокзали, так само як інші споруди того часу, зводили в одному з давніх “стилів”, архітектори всіляко виявляли їхнє специфічне функціональне навантаження. В об'ємній і фасадній композиції виділялися зальні приміщення, аркові перекриття дебаркадерів, перони, входи. Вокзали отримували характерний силует, який вражав видовищністю та запам'ятовувався, як це й належало своєрідним новим воротам міста. На головному фасаді виділялася велика арка вікна.

Еклектичні споруди мали підкреслено репрезентативний характер, що спонукало архітекторів створювати складні, надмірно декоровані композиції фасадів. Архітектори того часу мали ґрунтовні знання форм і засобів композиції, властиві різним стилям, що відкривало широкі можливості для творчого синтезу здобутків усієї архітектурної спадщини.

Виділяються дві основні групи тогочасних напрямів наслідування історичних джерел. Перша 1860-1880-х рр. ґрунтувалася на використанні архітектурних форм Середньовіччя — романського, готичного, візантійського та мавританського стилів. Відтворення монументальних фасадів середньовічної архітектури здавалося найпереконливішим втіленням ідеї вокзалу як міських воріт. Другий визначальний для архітектури вокзалів стилістичний напрям ґрунтувався на класичних архітектурних формах і методах композиції. Архітектори спочатку надавали перевагу ренесансним і бароковим мотивам, пізніше орієнтувалися на класицизм, а на кінцевому етапі збагачували мотивами національно-романтичного характеру.

Водночас на межі століть у багатьох вокзальних спорудах пізньої еклектики помітні риси, які засвідчують появу нових стилістичних тенденцій. Зокрема, починають використовувати нові будівельні матеріали, без традиційного їх приховування (дебаркадер Львівського залізничного вокзалу). Елементи історичних стилів починають трактувати довільно, наприклад, свідомо порушуючи характерні форми, їхні масштаби, пропорції та взаємозв'язок.

1. Котлобулатова І. Енциклопедія Львова // Залізничні вокзали / Андрій Козицький. — Львів: Літопис, 2007. — Т. 2. — 608 с. 2. Лазечко П. Передумови будівництва залізниць у Галичині // Галицька брама. — 1996. — №14. — С. 3. 3. Гранкін П., Лазечко П., Сьомочкін І., Шрамко Г. Львівська залізниця. Історія і сучасність. — Львів: Центр Європи, 1996. — 175 с. 4. Історія української архітектури / Ю. С. Асеев, В. В. Печерський, О. М. Годованок та ін.; За ред. В. І. Тимофійенка. — К.: Техніка, 2003. — 471 с. 5. Чепелик В. Український архітектурний модерн / Упор. З. В. Мойсенко-Чепелик. — К.: КНУБА, 2000. — 378 с. 6. Ясевич В. Архитектура Украины конца XIX — начала XX века — К.: Будівельник, 1988. — 282 с. 7. Всеобщая история архитектуры: в 12 т. — Т. 10. Архитектура XIX — начала XX вв. — М.: Стройиздат, 1972. — 580 с.

Annotation

Ivan Studnytskyu. Retrospective tendency in the architecture of railway stations in Ukraine of the second half of 19-first tertial of 20 ct.: stylistic peculiarities of artistic interactions. The article analyzes the stylistic peculiarities of historicism-eclecticism in the architecture of the railway stations in Ukraine of the second half of 19 — first tertial of 20 ct. Basing on the example of particular architectural monuments we identify the peculiar traces of neo-gothic, neo-renaissance, neo-baroque, neo-classicism styles, as well as the principles of combination of retrospective tendencies with advanced construction technologies.

Key words: railway station architecture, artistic and stylistic peculiarities of the retrospective tendencies and eclecticism, decorative architectural components, synthesis of arts.

Аннотация

Иван Студницький. Ретроспективизм в архітектурі вокзалів України другої половини XIX — першої треті XX вв.: стилістическі особенности и принципи художественного взаємодія. В статті аналізується стилістическі особенности історизма-еклектизма в архітектурі вокзалів України другої половини XIX — першої треті XX вв. На примері конкретних пам'ятників представлено характерні черти стилістики неоготики, неоренесансу, необарокко, неокласицизму и принципи об'єднання в архітектурі вокзалів непосредственно ретроспективизму с прогрессивними строительными технологиями.

Ключевые слова: архитектура вокзалов, художественно-стилістическі особенности ретроспективизму-еклектизма, декоративні архітектурні деталі, синтез искусств.