

УДК 7. 035.9/036+735.31

Іван **Студницький**

викладач кафедри дизайну
середовища ЛНАМ

Типові проекти середніх вокзалів України другої половини ХІХ – першої третини ХХ ст.: історія, просторово-планувальна структура та художньо-стилістичні особливості

© Студницький І., 2018

<http://doi.org/10.5281/zenodo.1313150>

Анотація. Стаття має на меті на багатому фактологічному матеріалі проаналізувати типові проекти середніх вокзалів України другої половини ХІХ – першої третини ХХ ст. На прикладі конкретних пам'яток запропоновано типологію архітектурної композиції середніх вокзалів. У статті розглядається історичний контекст вокзального будівництва, аналізуються просторово-планувальна структура та художньо-стилістичні особливості архітектури середніх вокзалів. У роботі виявлено спільні тенденції у розвитку архітектури вокзалів цього періоду на всій території України. За типологічними, стилістичними й архітектурно-розпланувальними ознаками вперше класифіковано об'єкти вокзальної архітектури, встановлено імена окремих архітекторів, інженерів, складено перелік пам'яток, досліджено й структуровано 104 будівлі середніх вокзалів, побудованих за типовим проектом.

Використання широкого спектру архітектурних форм узгоджувалося з мистецькими напрямками еkleктики, а також стилями модерн та ар деко, характерними для художньої культури другої половини ХІХ – першої третини ХХ ст.

Ключові слова: типовий проект середнього вокзалу, архітектура України другої половини ХІХ – першої третини ХХ ст., просторово-планувальна структура, типологія, художньо-стилістичні особливості архітектури.

Постановка проблеми. Споруди вокзалів другої половини XIX – першої третини XX ст. займають значне місце в архітектурі України за масштабами будівництва та за реалізованими в них архітектурно-художніми вирішеннями. Значення архітектури українських залізниць буде зростати у результаті підписання на Брюссельському саміті «Східного партнерства» 2017 року документа про поширення індикативних карт Європейської транспортної мережі TEN-T в Україну. Крім того, актуальність дослідження зумовлена тим, що, як засвідчують останні події на Сході України, вокзали до сьогодні не втратили свого стратегічного значення. Небезпека руйнування вокзалів вимагає нагального фіксування пам'яток, реконструкції просторово-планувальної структури, створення цілісної картини їхнього розвитку й еволюції стилю.

На залізницях України кінця XIX – початку XX ст. існував поділ пасажирів на класи, що відображалось у структурі вокзальних споруд, де влаштовували приміщення різних розмірів для пасажирів I, II, III, а іноді IV класу, також враховувалась необхідність поділу потоку пасажирів за категоріями. Відповідно з пропускнуою здатністю та співмірною з нею місткістю, вокзали поділяють на малі, середні та великі. Доволі численною групою вокзалів України другої половини XIX – першої третини XX ст. були середні вокзали, значна частина яких була побудована за типовими проектами.

Мета дослідження – виявити та простежити основні передумови, напрями й закономірності розвитку будівництва середніх вокзалів за типовим проектом в Україні другої половини XIX – першої третини XX ст., узагальнивши фактографію та окресливши специфіку архітектурно-просторових вирішень. Важливими завданнями визначено: проаналізувати основні композиційні закономірності створення типових пасажирських будівель; охарактеризувати типологію споруд за просторово-планувальною структурою. Для повноти дослідження необхідно виявити стилістичні особливості середніх вокзалів, побудованих за типовим проектом.

Наукові роботи, які лягли в основу публікації, зачіпають історію будівництва залізничної мережі України, характеризують передумови та розвиток залізниць у різних регіонах країни. Проте запропоноване дослідження є першою спробою цілісного

відтворення типового проектування у будівництві малих вокзалів України другої половини XIX – першої третини XX ст., що ґрунтується на самостійному обстеженні архітектурних об'єктів, а також аналізі матеріалів історичної фотогалереї.

Необхідність будівництва залізниць на території сучасної України виникла в другій половині XIX ст. Цьому сприяло географічне розташування краю та його природні багатства, потрібні були залізниці для вивезення сільськогосподарської продукції з родючого Південно-Західного регіону та продуктів промисловості з Донбасу та Кривого Рогу.

У другій половині XIX ст. австрійський уряд остаточно зрозумів перспективність залізничних сполучень для держави. 1861 р. було завершено будівництво залізничної колії, що з'єднала Львів з Краковом і Віднем. Практично відразу постало питання про подальший розвиток залізничної мережі, щоб у перспективі довести її до Чорного моря. Для будівництва ліній Львів – Чернівці та Львів – Броди Леон Сапіга 1864 р. заснував компанію «Lemberg – Czernowitzer Railway Company Limited» із центральним офісом у Лондоні та отримав концесію на будівництво залізниць від Львова до Буковини [1, с. 123]. Для цієї залізничної мережі були створені типові проекти, що, відрізняючись розмірами, призначалися для будівництва малих, середніх і великих вокзалів. Такий принцип забезпечував стилістичну єдність архітектури станцій і своєрідний корпоративний стиль окремих залізничних ліній.

Перший директор залізниці Львів – Чернівці – Яси Людвик Вежбицький усвідомив те, що залізниця – це великий колектив, де управління неможливе без формування корпоративної культури. Чи не найвагомим елементом фірмового стилю Львівської залізниці за ініціативи її керівника стала стилістика будівель вокзалів, художній образ яких сучасники сприймали буквально візуальним символом організації.

У проектуванні вокзалів залізниці Львів – Чернівці – Яси Л. Вежбицький зупинився на популярному в другій половині XIX ст. у німецькомовних країнах стилістичному напрямі «рудбогенстиль» («стиль півциркульних арок»), який так само, як і неоготика, був особливо характерним для тогочасної палацової архітектури [2, 14]. Це був усвідомлений вибір, за допомогою якого архітектор наголошував на символічному значен-

ні вокзалу як палацу-двірця міста. Л. Вежбицький акцентував у вокзальних спорудах архітектурні деталі, особливо показові для споруд палаців: парадні портали, балюстради, високі атики, аркатурний фриз на зразок машикулів оборонних будівель. Основним декоративним лейтмотивом архітектури був образний чіткий ритм півциркульних арок віконних і дверних отворів. Художній образ споруд співзвучний з панівним у той час стилістичним плюралізмом, втіленим у еkleктизмі. Зокрема, пропорційний лад, підкреслена горизонталь карнизів, ідеально викреслені арки, симетрія та метричний лад зближують архітектуру вокзалів італійськими палацами кватроченто. Водночас пінаклі, гранчасті стовбури півколон, машикулі заповичені із середньовічних будівель.

Типовий проект Л. Вежбицького був застосований для вокзалів різних розмірів, що різняться складністю просторово-планувальної структури, довжиною фасадів, кількістю поверхів. Середні вокзали цього типу були зведені у Галичі, Коломиї, Ходорові, Бурштині, Снятині (Україна), Пашкані, Роман, Ботошани та Верешть (Румунія).

На залізницях півдавстрійської України для типових проектів вокзалів особливо характерними є споруди, які своїм зовнішнім виглядом нагадують тогочасні міські кам'яниці та належать до вокзалів так званого «альпійського» типу [3, с. 95]. Своєю чергою, вокзали альпійського типу мають свою внутрішню класифікацію, зумовлену не так хронологією будівництва, а перш за все просторово-планувальною структурою та художніми особливостями архітектурного оформлення. Зокрема, чітко виділяються малі, середні та великі вокзали альпійського типу.

В Україні появу альпійських вокзалів слід пов'язати з прокладанням лінії Львів – Чернівці Львівсько-Чернівецько-Яської залізниці. Зокрема, 1866 р. були побудовані найдавніші відомі вокзали альпійського типу на станціях «Чернівці Головна» та «Чернівці Північна».

До сьогодні збереглося одинадцять середніх вокзалів альпійського типу на залізничній лінії, що з'єднує Тернопіль з тупиковою станцією у Вижниці. Перші споруди були збудовані 1884 р. на сусідніх станціях «Біла Чортківська» та «Вигнанка», розташованих на колії, що пов'язувала Хриплин (фактично Івано-Франківськ) із Гусятином (Східним Поділлям). Як відомо,

у Галичині були багаті родовища нафти та запаси деревини, які в цей час слабо освоювали через відсутність транспорту. З цією метою 1870 р. був розроблений план будівництва залізничної трансверсальної магістралі Краків – Суха – Новий Санч – Хирів – Стрий – Станіславів – Гусятин, яка водночас з економічним мала важливе стратегічне значення [2, с. 43]. Гілку від Станіслава до Гусятин проклали за державні, і здали в експлуатацію 1884 р.

У будівництві вокзалів було застосовано найчисленніший за реалізацією типовий проект, за яким наприкінці XIX ст. було побудовано майже сотня вокзалів у різних регіонах Цислейтанії – австрійської частини Австро-Угорської імперії. До складу Цислейтанії увійшли Буковина, Галичина (східна і західна), Чехія, Австрія, Словенія, Далмація, польський Краків та італійський Трієст. Зокрема, на території Чехії було зведено понад п'ятдесят споруд, сучасної Австрії – близько двадцяти; відомі шість споруд цього типу в околицях Венеції та кілька в Словенських Альпах. Як продовження залізниці з території України постав вокзал на території Румунії, на прикордонній станції Серет. Як видається, проект було створено саме для залізниці Краків – Гусятин, оскільки найдавніші вокзали цього типу на ній датовані 1884 р., а перші вокзали на інших коліях – 1891 р.

Прокладання колії через південні райони сучасної Тернопільщини було доволі складним. Значні перепади рельєфу місцевості змушували інженерів проектувати шлях звивистим: залізниця петляла між пагорбів, щоби компенсувати перепади висот. Крім того, лінія перетинала потужну природну перешкоду – ріку Дністер.

Після введення у дію головної залізничної магістралі виникла нагальна потреба в прокладанні колій місцевого значення, на будівництво яких Крайовий сейм видавав концесії приватним товариствам. Зокрема, у 1889-1890 рр. була збудована лінія Чортків – Заліщики з вокзалами цього типу на станціях «Веренчанка», «Стефанешти», «Тлусте», «Ягільниця». 1895 р. після побудови моста через Дністер колія протяглася через станцію «Заставна» до Вижниці, з'єднавши Галичину з Буковиною. 1898 р. бічна гілка від станції «Вигнанки» пролягла до Іване-Пусте, Борщова та Скали-Подільської.

Цегляні тиньковані вокзали є прямокутними в плані, мають

два поверхи з мезоніном. Скромний декор чітко узгоджений з архітектонікою споруди. Зокрема, дощатий руст із тиньку підкреслює значення цокольного поверху, у якому розташовувалися каси, їдальня, зал для очікування. Плоскі та широкі лізени акцентують на повздовжніх фасадах центральне прясло на три вікна, увінчане трикутним щитом з круглим слуховим віконцем, із приміщеннями для адміністрації. Зі сторони колії розташовувалася крита галерея на чавунних стовпцях з декоративними кронштейнами. На торцевих фасадах, які першими відкривалися з вікон поїзда, розташовувалася вивіска з назвою станції.

Як уже згадувалося, альпійські вокзали мають свою внутрішню типологію, зумовлену перш за все розмірами споруди. Проте, на жаль, оскільки чимало станцій втрачено або зазнали ґрунтовних перебудов, за сучасного стану досліджень нам не вдалося створити повну внутрішню класифікацію вокзалів альпійського типу.

Найчисленнішим на території України є типовий проект альпійського вокзалу останньої третини ХІХ ст., у якому на фасаді зі сторони населеного пункту виступом ризаліту виділене центральне прясло входу увінчане трикутним фронтоном. Художній образ споруди утворює чіткий ритм прямокутних віконних отворів, виразні вертикалі енергійного рустування кутів споруди, контраст білих тинькованих стін і темного дерева піддашся, мальовничі вальмові покрівлі. Відрізняючись розмірами, аналогічні за стилістикою вокзальні споруди поділяються на малі та середні.

Зокрема, репрезентативний вигляд мають середні альпійські вокзали цієї групи. Серед них гармонійною пропорційністю виділяються будівлі з фасадом, що має по сім вікон на кожному поверсі та широкий ризаліт на три вікна. Очевидно саме органічне поєднання функціональності та художньої довершеності зумовило популярність таких споруд. У роботі проаналізовано 11 вокзалів цього типу (Болехів, Борислав, Делятин, Долина, Надвірна, Кам'янка-Бузька, Комарно, Старий Самбір, Стрілки, Сянки, Турка). Надто масивні пропорції мають вокзали з повздовжнім фасадом на дев'ять вікон, що по три групуються у трьох пряслах. Виявлено чотири такі будівлі (Калуш, Неполоківці, Потутори, Рогатин). Окрему групу утворюють великі за розміром середні вокзали, об'єм яких побудований комбінацією

корпусів шириною на два або три вікна з обов'язковим принципом осьової симетрії. Просторова структура споруд ускладнена тим, що корпуси, які виступають за основну лінію фасаду, увінчуються високими дерев'яними мезонінами. Нам відомо 5 таких вокзалів (станції «Бучач», «Великі Глібовичі», «Копичинці», «Чернівці-Північна», «Чортків»).

Унікальна ситуація склалася у Хиріві, що був великим пересадочним вузлом, у якому перетиналися дві залізниці (Перша угорсько-галицька та Дністрянська), а 1872 р. були побудовані два вокзали. Перша угорсько-галицька залізниця через Лупківський перевал з'єднувала Будапешт з Перемишлем і Львовом, Галичину з Угорщиною. 1869 р. Акціонерне товариство Першої угорсько-галицької залізниці отримало концесію на будівництво ділянки колії Перемишль – Хирів – Кросьценко (Коросно) – Лупків [4, с. 49]. Залізниця поєднала тодішні терени коронного краю Галичини, що належала до Цислейтанії, словацькі та угорські землі Транслейтанії. Історично склалося так, що художні особливості вокзальної архітектури на теренах цих двох політичних утворень Австро-Угорської імперії дещо відрізнялися.

На станції «Хирів Посада» побудований вокзал вже згаданого альпійського типу, який був особливо показовим для Цислейтанії. Натомість більший за значенням і розміром вокзал станції Хирів ворується на архітектурному вирішенні вокзалів угорської ділянки Першої угорсько-галицької залізниці, що географічно належала до Транслейтанії. Як приклад можна назвати вокзали станцій «Бекешчаба», «Серенч», «Шаторальяуйхей», які угорські дослідники зараховують до типу Дьомаендройд [5, с. 148]. Характерною рисою вокзалів цього типу є поєднання різновеликих призматичних корпусів з обов'язковим дотриманням композиційного принципу осьової симетрії та лаконічний декор, який обмежується архітектурними вертикальними членуваннями пласкими лізенами та вінцевим фризом зі стилізованими масивними дентикулами.

Слід звернути увагу, що під впливом садибного стилю на початку XX ст. відбуваються зміни в художньому вирішенні альпійських вокзалів. Показовими в цьому плані є будівлі типових середніх вокзалів на станціях у Кам'янка-Бузькій, Старому Самборі, Рудках, Комарно тощо, увінчані виразними за

пластикою, високими вальмовими покрівлями з мальовничими цегляними димарями.

Одна з найдавніших залізниць підросійської України – Києво-Балтська магістраль, відкриття якої відбулося 1865 р. 1870 р. її продовжили до Києва, 1871 р. усі гілки залізниці Київ – Балта були введені в експлуатацію [6, с. 180]. Відкриття цієї лінії було зумовлене стратегічними вимогами, а також дозволило з'єднати південно-західний сільськогосподарський регіон Російської імперії з південними портами України [7, с. 14]. На ділянках залізниці від Києва до Жмеринки та від Жмеринки до Києва швидкими темпами зводили вокзали [8, с. 132]. Споруди станцій вимагали будувати без усілякої розкоші [9, с. 115]. Відповідно архітектори розробили типовий проект малих і середніх вокзалів, близький до архітектури тогочасних промислових об'єктів, яскравою стилістичною особливістю яких були стрімкі щити на торцевих фасадах двоповерхового ризаліту. Мальовничий силует будівель утворений поєднанням різновисоких (одно- та двоповерхових) об'ємів. Залежно від запланованого пасажиропотоку, розміру вокзалу, змінювалася комбінація довжин корпусів. Незважаючи на розміри, в усіх вокзалах поєднання двоповерхового ризаліту та різновисоких об'ємів корпусів утворювало план у вигляді латинського хреста.

У середньому вокзалі цього типу в Бердичеві об'єднано двоповерховий масивний об'єм з ризалітом і одноповерховий корпус допоміжних приміщень у плані видовженого прямокутника. Дещо складніший план великого вокзалу у Вінниці, у якому зал очікування для пасажирів першого класу розташовувався в одноповерховому корпусі та декоративно був виділений за допомогою масивного атика з трикутним щитом і пінаклями. Унікальним плановим вирішенням виділяються стилістично близькі вокзали в Проскурові (Хмельницькому) та Козятині: створюється враження, що одноповерховий об'єм на основі плану у вигляді літери «Н» розірвали по центру та розташували тут масивний двоповерховий корпус у плані грецького хреста. Стрімкі двосхилі щити з пінаклями бічних ризалітів композиційно підпорядковані ступінчастому щиту центрального об'єму. Декоративне звучання фасаду доповнюють віконні сандрики у формі літери П, на рівні першого поверху об'єднані тонким пояском. Алюзію із Середньовіччям посилюють вузькі вікон-

ця-щілини щитів, що нагадують бійниці оборонної архітектури. Близьким за декором і просторово-планувальною структурою був побудований 1870 р. вокзал у Козятині, який частково зберігся і розташовується неподалік від діючого.

В останній третині XIX ст. – на початку XX ст. принаймні на шістнадцяти станціях нової Одеської залізниці, що пролягала від Одеси через Бахмач до Брянська та повинна була пов'язати Москву з портами Чорного та Азовського морів [8, с. 224], за однотипним проектом були збудовані середні вокзали. Незважаючи на те, що п'ятнадцять збережених станцій цього типу були збудовані на межі XIX – XX ст., проект було створено ще в 1870-х рр.

Як уже згадувалося, лінія Одеса – Балта (перша залізниця на підросійській Україні) стала до ладу 1865 р. Створенню розгалуженої залізничної мережі в цьому регіоні сприяло відкриття 1872 р. Крюківського моста, який сполучив Одеські та Харківсько-Миколаївські залізниці. Таким чином було відкрито пряме сполучення промислового Сходу України та портів Чорного моря. Зокрема, 1873 р. було відкрито залізницю Знам'янка – Миколаїв, а 1876 р. до неї приєдналася Фастівська лінія, у складі якої була утворена гілка до Черкас, яка розширила Миколаївський експортний район і стимулювала розвиток цукрової промисловості. Саме на ній було споруджено перший вокзал цього типу на станції «Сміла» (1876 р.). Наступні споруди постали 1893 р. на станціях «Кролевець» і «Терещенська», які виникли при будівництві лінії Конотоп – Брянськ. 1894 р. була прокладена залізнична колія Москва – Бахмач – Одеса, і на лівому березі Дніпра побудували три вокзали цього типу на сусідніх станціях «Пирятин», «Прилуки», «Ічня». 1897 р. було збудовано лінію Пирятин – Красне (лівий берег Дніпра навпроти Черкас), на якій побудували останні вокзали цього типу XIX ст. на станціях «Золотоноша-I» і «Пальміра». Від початку XX ст. знову повертається практика будівництва місцевих ліній. Зокрема, 1914 р. відкрито залізницю Бобринська – Одеса (з вокзалами цього типу на станціях «Березівка», «Веселинове», «Капітанівка», «Колосівка», «Сербка», «Сердюківка» і «Трикратне») та лінію Бахмач – Гребінка (із спорудою вокзалу «Більмачівка»).

Архітектурний образ вокзалів близький до садибних комплексів другої половини XIX ст., вірніше службових і допоміжних будівель, що розташовувалися біля парадних палацових

споруд. Усі вокзали складаються з різновисоких об'ємів. Менші вокзали мають головний двоповерховий корпус із трипрясловою композицією чотирьох фасадів з арковими одинарними вікнами на нижньому поверсі та біфоріями на верхньому. Центральні прясла виділені незначним ризалітом і увінчані трикутними щитами на головних і прямокутними атиками на бічних фасадах. Архітектурна композиція доповнена масивними карнизами із сухариками, лізенами й сандриками. Залежно від значення вокзалу одноповерхові корпуси мають різну кількість входів і аркових вікон.

В одноповерховому корпусі розташувалася зала очікування з квитковими касами. Двоповерхова споруда, у якій містилися ресторан і готель, була вирішена більш імпазантно. За проектом споруда мала виконувати подвійну функцію – бути готелем і водночас вокзалом.

Більшими розмірами виділяються вокзали на вузлових станціях «Гребінки», «Прилуки» і «Сміла», архітектура яких близька до композиції палладіанської вілли з п'ятьма об'ємами: центральний – з'єднаний з бічними видовженими одноповерховими корпусами. Незначними деталями вирізняється серед інших вокзал станції «Гребінка», що можна пояснити ініціативою керівника будівництва інженера шляхів сполучення П. Тихеева. Зокрема, у цій споруді відмовилися від біфоріїв і зробили дещо ширшим центральне прясло бічних фасадів двоповерхових корпусів. Як зазначають дослідники, будівництвом станції «Прилуки» керував інженер-будівельник О. Неровецький [10, с. 35].

Аналогічними за просторово-планувальною структурою є типові вокзали залізниці між Києвом і Полтавою, будівництво якої розпочалося у 90-х рр. XIX ст. Ця лінія належала акціонерному товариству Московсько-Києво-Воронезької залізниці. 1901 р. колію Полтава – Дарниця здали в тимчасову експлуатацію. До сьогодні збереглося дванадцять споруд, які датуються 1901 р. Будівлі складаються із двох різновисоких об'ємів – одно- та двоповерхового. Двоповерховий корпус має трипряслову композицію фасадів, чітко розмежовану пласкими лізенами з арковими вікнами на першому поверсі та прямокутними на другому. Центральне прясло завершене трикутним щитом (вокзали станцій «Барішівка», «Бориспіль», «Гоголеве», «Переяславська», «Решетилівка», «Сагайдак») або прямокутним атиком (вокзали стан-

цій «Абазівка», «Березань», «Дарниця», «Лазірки», «Солоницька», «Яреськи»). В одноповерховому корпусі атик з назвою станції акцентує вхідну групу з двома арковими дверима (у низці будівель 70-х рр. XX ст. радянські будівельники спотворили цю композицію, об'єднавши двері у великому заскленому тамбурі), а лізени відділяють фасад на три вікна.

Реконструювати архітектурний декор дозволяють архівні фото вокзалів у Дарниці та Абазівці. У спорудах використано лекальну цеглу для сандриків, сухариків карниза та городків атиків і пінаклів. Покрівлю одноповерхового корпусу по периметру оточувала відлита ажурна чавунна решітка.

У квітні 1899 р. було прийняте рішення про державне будівництво залізниці Київ – Ковель, того самого року провели розвідку та остаточно затвердили проект. Будівництво залізниці очолив досвідчений інженер шляхів сполучення І. Виховець, архітектурні проекти станцій, на думку дослідників, розробив архітектор Станілевич [11, 64]. Весною 1900 р. розпочалися роботи по всій Києво-Ковельській лінії. 1901 р. завершили укладання рейок, будівництво мостів і споруд на станціях. 6 жовтня 1902 р. Києво-Ковельську залізницю офіційно передали в експлуатацію.

На залізниці за типовим проектом побудували, за нашими відомостями, дев'ять середніх вокзалів з елементами романської та готичної архітектури на станціях «Бородянка», «Буча», «Лугини», «Маневичі», «Малин», «Олевськ», «Повурськ», «Рокитне», «Тетерів», «Чоповичі», що належать до Київської, Коростенської та Рівненської дирекцій Південно-Західної залізниці.

Аналогічні за просторово-планувальною структурою споруди мають два варіанти архітектурно-художнього оформлення. Перший – завдяки використанню об'ємних ризалітів, башт, пінаклів тощо – відзначається контрастною грою світлотіней. Зокрема, у спорудах вокзалів станцій «Буча», «Маневичі», «Повурськ», «Рокитне» і «Тетерів» центральний об'єм залу очікування на повздовжніх фасадах виділений ризалітами, увінчаними високими атиками з готичними пінаклями та декоративними баштами, високі намети яких підтримує фриз із машикулями. Головний вхід оформлено портиком на зразок підсіння ренесансної української архітектури. Об'єм операційного приміщення на фасаді акцентують членовані широкими

лопатками мезоніни. У вікнах з лучковими й стрілчастими арками виділені рустовані та профільовані архівольти. Фасад по периметру огортає фриз на модильйонах. Привертає увагу застосування декоративних масивних контрфорсів, що додатково підкреслює середньовічні алюзії архітектури.

Натомість споруди вокзалів станцій «Бородянка», «Лугини», «Малин», «Чоповичі» більш стримані в декоративному вирішенні. Башточки замінили вальмовими покрівлями, ризаліти центрального об'єму завершили мезонінами з аркатурним фризом і вікнами-біфоріями. Більшими розмірами виділяється будівля вокзалу в Олевську, що відповідно зумовило ускладнення просторової композиції та збагачення архітектурної оздоби.

Унікальним за своєю планувально-просторовою структурою є типовий проект середнього вокзалу з асиметричним розташуванням трьох об'ємів різної висоти. Архітектор споруд відмовився від традиційного коридорного планування і звернувся до чіткого функціонального зонування різних частин будівлі: в одноповерховому об'ємі розташовані касовий зал, зал для очікування; у двоповерховому центральному об'ємі – кімнати для відпочинку та буфет, у кутовому триповерховому блоці передбачено розміщення адміністрації та квартири начальника станції. Виразний ступінчатий силует пам'яток дуже динамічний, але створює цілісне враження завдяки точно підібраним пропорціям, формам і масштабу архітектурних деталей, які створюють чіткий ритм, і скромному декору, майстерно виконаному з лекальної цегли. Вертикальне членування підкреслене кутовими пілястрами, а також атиками, що акцентують розташування дверних отворів у кожному об'ємі.

Ці вокзали розташовані на шляхах так званих Уманських гілок, будівництво яких упродовж 1889-1891 рр. ініціювало керівництво Південно-Західних залізниць. Тут перетиналися залізничні лінії Козятин – Умань (із типовими вокзалами на станціях «Зарудинці», «Липовець», «Оратів», «Поребище», «Умань») та Вапнярка – Шпола (зі станціями «Демківка», «Поташ», «Тальне», «Христинівка») [12, с. 11]

Один з найдовершеніших за художнім звучанням типових проектів середніх вокзалів було реалізовано в останній третині XIX ст. на станціях Донецької кам'яновугільної залізниці

(сьогодні відомі дві на станціях «Попасна» та «Мушкетове»). Станція «Попасна» належала до гілки Дебальцеве – Краматорськ, рух якою відкрився 1878 р. [13, с. 26]. Станція «Мушкетове», названа на честь землевласника, розташована на території сучасного Донецька. Вона була побудована 1893 р. на так званому Богодухівському шляху, що з'єднав Ясиноватський вузол з Макіївкою [14, с. 152].

Станції побудовані на основі строгої дзеркальної симетрії, складаються із трьох основних об'ємів, з'єднаних низькими корпусами-переходами на основі класичної для палацових споруд композиції палладіанської вілли. Щоправда, згідно з призначенням будівлі, автор проекту відмовився від традиційного анфіладного планування та максимально ізолював окремі функціональні зони: зали для очікування різних класів, білетні каси, готель, службові приміщення. Центральний одноповерховий прямокутний у плані об'єм має трипряслову ордерну композицію на зразок палацового вестибюлю. Його увінчує атик у вигляді відрізка стіни. Натомість бічні крила – тетуваті в плані, двоповерхові, завершені класичними трикутними фронтонами. Візуально об'єднує архітектурну композицію дощатий руст тинькування першого поверху споруди. Будівлі мають дуже скромний архітектурний декор і довершені вивіреністю пропорційного ладу.

Типовий проект вокзалів на кількох станціях колишньої Московсько-Кієво-Воронезької залізниці «Братешки», «Кучакове», «Мар'янівна» та «Мельня» за художньо-архітектурним звучанням є близьким до вирішення вокзалів Скандинавії кінця XIX ст. Зокрема, як приклад можна назвати пасажирську споруду станції Корнсьйо на залізничній гілці Øстфолд у Норвегії. Найдавніша споруда – вокзал у Мельні – датований 1893 р., роком заснування цієї залізниці, інші були побудовані 1901 р. на новоствореній лінії Київ – Дарниця – Полтава.

Споруди прямокутні в плані, з вузьким центральним ризалітом входу, чітко виділеним лізенами та трикутним щитом. Декоративним акцентом архітектури є трактування аркових вікон (одинарних на першому поверсі та біфоріїв – на другому) з рельєфними сандриками, виконаними з лекальної цегли.

Висновки. Практично половина середніх вокзалів України другої половини XIX – першої третини XX ст. була побудована

за типовим проектом. Зокрема, у процесі дослідження з-поміж обстежених 242 середніх вокзалів цього періоду нам вдалося виявити 104 споруди, зведені за типовим проектом.

Перші типові вокзали на території півдавстрійської України були збудовані на станціях магістралі Львів – Чернівці – Яси. У проектуванні вокзалів цієї магістралі її керівник Л. Вежбицький зупинився на популярному в другій половині XIX ст. у німецькомовних країнах стилістичному напрямі «рудбоген-стиль». Найпоширенішим типом середніх вокзалів України другої половини XIX – першої третини XX ст. є станції так званого альпійського типу.

Для території України, що перебувала у складі Російської імперії, особливо показовими були типові середні вокзали, просторова структура яких була побудована поєднанням різновисоких об'ємів, із розташованими в них залом очікування, готелем, буфетом, а також службовими приміщеннями.

Авторам типовим проектів не вдалося реалізувати визначених, властивих тільки для вокзальної архітектури рис, у їхньому будівництві повторювали форми та композиційні засоби громадських (палацових павільйонів, поштових станцій, заїжджих дворів) або промислових і фортифікаційних споруд.

Архітектори того часу мали ґрунтовні знання з історії мистецьких стилів, що відкривало широкі можливості для творчого синтезу здобутків усієї архітектурної спадщини. У вокзальному будівництві виділяються дві основні групи тогочасних напрямів наслідування історичних джерел. Перша ґрунтувалася на використанні архітектурних форм Середньовіччя – романського, готичного та мавританського стилів. Відтворення монументальних фасадів середньовічної архітектури здавалося найбільш переконливим втіленням ідеї вокзалу як брами міста. Другий визначальний для типових проектів малих вокзалів еkleктичний напрям базувався на класичних архітектурних формах і методах композиції. Його представники переважно орієнтувалися на класицизм, який згодом поєднували з ренесансними й бароковими мотивами, а на завершальному етапі збагачували елементами національно-романтичного характеру. Елементи історичних стилів автори проектів трактували довільно, наприклад, свідомо порушуючи характерні форми, їхні масштаби, пропорції та взаємозв'язок. У прагнен-

ні до оновлення художньої мови архітектори України звернулися до стилістики ар деко, а будівлі вокзалів, переборюючи надмірний ретроспективізм, набували сучаснішого звучання форм і образів, які розвивали кращі традиції національного мистецтва, модернізуючи та монументалізуючи їх.

1. Мошенский С. Финансовые центры Украины и рынок ценных бумаг индустриальной эпохи / С. Мошенский. – Лондон : Xlibris, 2014. – 503 с.
2. Бірюльов Ю. Захаревичі: Творці столичного Львова / Ю. Бірюльов. – Львів : Центр Європи, 2010. – 336 с.
3. Andrasche W. Die Reihe auf Schienen unterwegs / P. G. Liebhart, W. Andrasche, G. Baumrucker. – Erfurt : Sutton; 2010. – 95 s.
4. Перша колія: до 150-річчя Львівської залізниці / Ю. Томін, Ю. Романишин, Р. Коритко, І. Паращак. – Львів : ЗУКЦ, 2011. – 496 с.
5. Zsuzsa F. A magyarországi közlekedés krónikája / F. Zsuzsa. – Budapest : MTA Történettudományi Intézete, 2001. – 348 s.
6. Шевченко А. Розбудова залізничного транспорту в Південній Україні та його роль в поширенні зернового експорту в II половині XIX ст. / А. Шевченко // Проблеми історії України XIX – початку XX ст. : зб. наук. пр. – Вип. 11. – К., 2006. – С. 179-186.
7. Богатчук С. Залізничний транспорт України у другій половині XIX – на початку XX ст. (Соціально-економічний аспект) : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. іст. наук : спец. 07.00.01 / С. Богатчук. – К., 2000. – 14 с.
8. Кульчицький С. Залізничне будівництво в Україні XIX – початку XX століть [Електронний ресурс] / С. Кульчицький // Енциклопедія історії України : Т. 3: Е-Й / [Редкол. : В. Смолій (голова) [та ін.] НАН України. Інститут історії України]. – К. : Наук. думка, 2005. – 672 с. – Режим доступу : http://www.history.org.ua/?termin=Z.aliznychne_budivnuctvo_v_Ukr. – Назва з екрана.
9. Кривопішин О. Поєднання верст та миль : шлях від Одесько-Балтської до Південно-Західних залізниць через Російське товариство пароплавання і торгівлі (РОПіТ) / О. Кривопішин // Сіверянський літопис. Всеукраїнський науковий журнал. – Вип. 3-4. – Чернігів, 2012. – С. 111-122.
10. Михайленко Г. О.І. Неровецький – видатний український вчений та інженер-будівельник / Г. Михайленко // Восьмі на-

укові читання присвячені життю та діяльності Олександра Парфенійовича Бородіна (1848-1898). 14 жовтня 2012 р. : Матеріали доповідей. – К., 2012. – С. 34-38.

11. Зборовський А. Історія рідного краю. Приірпіння / А. Зборовський. – К. : Юніверс, 1998. – 152 с.

12. Ейтутіс Г. Великий початок // Магістраль: всеукраїнська транспортна газета. – 1 грудня 2010. – К., 2010. – С. 11.

13. Донік О. З історії індустріального освоєння Донбасу (XIX – початок XX ст.). – К. : Інститут історії України НАН України, 2014. – 60 с.

14. Лубченков Ю. Исторические предпосылки формирования Донецка // Досвід та перспективи розвитку міст України: збірн. наук. праць. – Вип. 10: Историчні аспекти архітектурної теорії та практики. – К., 2006. – С. 194-208.

REFERENCES

1. Moshenskyi S. (2014). Fynansovyye tsentry Ukrainy i rynek tsennykh bumag industrialnoy epokhi [Financial centers of Ukraine and the market of securities of the industrial epoch]. – London : Xlibris (in Russian).

2. Biriulov Y. (2010). Zakharevychi: Tvortsi stolychnoho Lvova [Zakharevichi: Creators of the capital of Lviv]. – Lviv : Tsentr Yevropy (in Ukrainian).

3. Andrasche W. (2010). Die Reihe auf Schienen unterwegs / P. G. Liebhart, W. Andrasche, G. Baumrucker. – Erfurt : Sutton.

4. Persha kolia: do 150-richchia Lvivskoi zaliznytsi. (2011). [The first track: to the 150th anniversary of the Lviv railway] – Lviv : SUKZ (in Ukrainian).

5. Zsuzsa F. (2001). A magyarországi közlekedés krónikája. – Budapest : MTA Történettudományi Intézete.

6. Shevchenko A. (2006). Rozbudova zaliznychnoho transportu v Pivdennii Ukraini ta yoho rol v poshyrenni zernovoho eksportu v II polovyni XIX st. [The development of rail transport in Southern Ukraine and its role in the distribution of grain exports in the second half of the nineteenth century]. In Problemy istorii Ukrainy XIX – pochatku XX st. – Kyiv, 11, 179-186.

7. Bohatchuk S. Zaliznychnyi transport Ukrainy u druhii polovyni XIX – na pochatku XX st. (Sotsialno-ekonomichnyi aspekt) [Railway transport of Ukraine in the second half of the XIX - early XX century.

(Socio-economic aspect)], (Ph.D. diss., University of Wisconsin-Madison, 2000), 14.

8. Kulchytskyi S. (2005). «Zaliznychne budivnytstvo v Ukraini XIX – pochatku XX st.», Entsyklopediia istorii Ukrainy: Vol. 3, http://www.history.org.ua/?termin=Z.aliznychne_budivnuctvo_v_Ukr. – Назва з екрана.

9. Kryvopishyn O. (2012). Poiednannia verst ta myl : shliakh vid Odesko-Baltskoi do Pivdenno-Zakhidnykh zaliznyts cherez Rosiiske tovarystvo paroplavstva i torhivli (ROPiT) [A combination of miles and miles: the route from the Odesa-Baltic to the Southwest Railways through the Russian Shipping and Trade Association (ROPiT)] In Siverianskyi litopys. Vseukrainskyi naukovyi zhurnal. – Chernihiv, 3-4, 111-122.

10. Mykhailenko H.(2012). O.I. Nerovetskyi – vydatnyi ukrainskyi vchenyi ta inzhener-budivelnyk [Nerovetsky is an outstanding Ukrainian scientist and engineer-builder] In Vosmi naukovi chytannia prysviacheni zhyttiu ta diialnosti Oleksandra Parfeniiovycha Borodina (1848-1898). – Kyiv.

11. Zborovskiy A. (1998). Istoriiia ridnoho kraiu. Pryirpinnia [History of native land. Tinting]. – Kyiv. : Yunivers.

12. Eitutis H. (2010). Velykyi pochatok [Great start]. In Mahistral: vseukrainska transportna hazeta. – Kyiv, 1 hrudnia, 11.

13. Donik O. (2014). Z istorii industrialnoho osvoiennia Donbasu (XIX – pochatok XX st.) [From the history of the industrial development of the Donbas (XIX - early XX century.)]. – Kyiv : Instytut istorii Ukrainy NAN Ukrainy.

14. Lubchenkov Y. (2006). Istoricheskiye predposylki formirovaniya Donetska [Historical background of the formation of Donetsk]. In Dosvid ta perspektyvy rozvytku mist Ukrainy: zbirn. nauk. prats. – Kyiv, 10, 194-208.

ANNOTATION

Studnytskyi Ivan. Typical Design Projects of Medium-Sized Railway Stations of Ukraine of the Second Half of the 19th Century – the First Third of the 20th Century: History, Spatial and Planning Structure, Artistic and Stylistic Aspects.

Summary. The purpose of the article is to analyze typical design projects of medium-sized railway stations of Ukraine of the second half of the 19th

century – the first third of the 20th century based on the abundant factual data. Using specific historical objects as an example, the author proposes his typology of the architectural composition of medium-sized railway stations. The article describes the historical context of construction of railway stations, analyzes spatial and planning structure, artistic and stylistic aspects of the architecture of medium-sized railway stations.

The research discovers common tendencies in the development of railway station architecture of this period in the whole territory of Ukraine. Based on typological, stylistic and architectural-planning characteristics, the author makes the first classification of objects of railway station architecture, establishes names of some architects and engineers, makes a list of historical objects, analyzes and structures 104 buildings of medium-sized railway stations built upon the typical design project.

It is noted that the usage of a wide spectrum of architectural forms was congruent with artistic directions of the eclecticism, as well as with the modern and Art Deco styles, typical for the artistic culture of the second half of the 19th century – the first third of the 20th century.

Keywords: typical design project of a medium-sized railway station, architecture of Ukraine of the second half of the 19th century – the first third of the 20th century, spatial and planning structure, typology, artistic and stylistic aspects of architecture.

АННОТАЦІЯ

Студницький Іван. Типові проекти середніх вокзалів України другої половини ХІХ – першої треті ХХ в.: історія, просторово-планувальна структура і художньо-стилістичні особливості.

Стаття має на меті на багатому фактологічному матеріалі проаналізувати типові проекти середніх вокзалів України другої половини ХІХ – першої треті ХХ в. На прикладі конкретних пам'яток проаналізувати типологію архітектурної композиції середніх вокзалів. В статті розглядається історичний контекст вокзального будівництва, аналізуються просторово-планувальна структура і художньо-стилістичні особливості архітектури середніх вокзалів. В роботі виявлені загальні тенденції в розвитку архітектури вокзалів цього періоду на всій території України. По типологічним, стилістичним і архітектурно-планувальним ознакам вперше класифіковані об'єкти вокзальної архітектури, встановлені імена окремих архітекторів, інженерів, складено перелік пам'ят-

ников, исследованы и структурированы 104 здания средних вокзалов, построенных по типовому проекту.

Использование широкого спектра архитектурных форм согласовывалось с художественными направлениями эклектики, а также стилями модерн и ар деко, характерными для художественной культуры второй половины XIX – первой трети XX в.

Ключевые слова: типовой проект среднего вокзала, архитектура Украины второй половины XIX – первой трети XX в., пространственно-планировочная структура, типология, художественно-стилистические особенности архитектуры.