

ІСТОРИЧНІ ПАРАЛЕЛІ ФОРМУВАННЯ АРХІТЕКТУРИ ЗАЛІЗНИЧНИХ ВОКЗАЛІВ ГАЛИЧИНИ І ТИРОЛЮ

Юрій Рочняк

Інститут архітектури

Національний університет “Львівська політехніка”

© Рочняк Ю., 2017

Досліджено зовнішні просторово-композиційні властивості будівель залізничних вокзалів різного часу на території історичних Галичини і Тиролю. Виявляються спільні ознаки і тенденції їхнього формування під впливом ідеологічних та політичних чинників.

Ключові слова: архітектура, залізниця, вокзал, композиція, стиль, Галичина, Тироль.

The aim of the given article is to trace the origins of common forms of space and plasticity in railway station buildings in Halychyna (Galicia) and Tyrol and reveal their most important features and trends in their formation.

The so-called “rustic straw roof” architectural type of railway station of the times of the Danube monarchy was common at the turn of the 19th–20th cc. in Halychyna and Tyrol. It was a typically “old Austrian” type and it reflects the ideas of folk romanticism. In Austria and in southern Tyrol in Italy these railway stations acquired a new life thanks to their spatial renovation, restoration and technical equipment.

The architecture of railway stations of authoritarian regimes left its imprint in the inter-war period in southern Tyrol (Bozen or Bolzano) and in the post-war period in Halychyna in Ukraine (namely, Drohobych, Mostyska-2, Stryi, Ternopil). This architecture is characterised by a heroic, pathetic image with different artistic solutions. There are noticeably more examples of such architecture in Halychyna.

Particular examples of architecture of late modernism find their expression in varied treatment of laconic and rationalistic forms in Halychyna (Morshyn, Novoyavorivsk, PISOCHNA, Truskavets and others) and Tyrol alike (namely, Kufstein, Hall in Tirol, and others). The architecture of the railway-stations of modern Tyrol aims at preservation of the existing buildings from different historical periods with the application of the newest concepts and technologies, as well as the solution of a dynamic spatial pedestrian and inter-transport communication. The dominant features are the simplicity of form, transparency and clarity of understanding.

The ideological and political factor influences indirectly the form-creating processes in the architecture of railway-station buildings. The belonging to one state, the subordination to different authoritative regimes, the influence of democratic movements and the ideas of humanism have their compositional and artistic expression in the plasticity of facades and sculpture.

The geographically distant, but united in their time in Cisleithania, Halychyna and Tyrol share a great similarity in the architecture of railway stations of the turn of the last century. It should be noted in the other neighbouring Keiser lands this similarity is not so evident. Modern conditions of preservation, adaptation and utilization of railway-stations of Tyrol are a very good example of professional and civic understanding of the value of architectural heritage and its use.

Keywords: architecture, railway, station building, composition, style, Halychyna, Tyrol.

Постановка проблеми. Віддалені на сотні кілометрів історичні землі Галичина і Тироль були об’єднані імперією Габсбургів: один із найсхідніших та інший один із найбільш західних країв попервах мали мало чого спільного. Проте у кін. XIX ст. – поч. XX ст. будівельна діяльність поєднала їх і значною мірою завдяки залізниці. Вона від середини XIX ст. як найшвидший у той час транспорт стала найпотужнішим чинником господарського і соціального розвитку, що сприяло й небаченому способу обміну ідеями. Нова на той час комунікація реалізовується будівництвом, а в архітектурі використанням спільних і подібних композиційних,

стилістичних, конструктивних, просторових та типологічних прийомів. На формування архітектури вокзалів впливали багато чинників: природно-територіальний, містобудівний, технологічно-конструктивний, технічний, соціальний, естетичний та інші. Підлягаючи загальнокультурному поступу і перебуваючи під централістичними впливами єдиної держави, спостерігаються спільні риси у формуванні архітектури залізничних вокзалів як усієї імперії, так і названих двох країв.

Про архітектуру залізничних вокзалів Західної України читаємо у працях П. Гранкіна, П. Лазечка, І. Сьомочкіна, Г. Шрамка Г. І. та ін.

[1, 2]. До теми архітектури вокзалів часів Дунайської монархії зверталася низка дослідників і, зокрема, про це є у доробках М. Кубінські та інших авторів [3–7]. Про історію, розвиток та особливості вокзалів європейських країн мовиться, зокрема, у німецьких дослідженнях [8]. У загальному архітектурному контексті про архітектуру вокзалів частково йдеться у працях Б. Черкеса та С. Лінди [9], Ю. Бірюльова [10]. Композицію і стилістику пасажирських споруд розглянуто у низці праць [11–14].

Серед публікацій не має окремого дослідження та порівняння архітектури вокзалів історичних земель Галичини і Тиролю.

Ставимо собі за мету встановити витоки спільних просторово-пластичних форм будинків залізничних вокзалів Галичини та Тиролю та виявити їхні найважливіші ознаки і тенденції формування.

Результати дослідження. Вокзали Галичини.

Історична Галичина і Володимирія / Волинь (королівство) потрапила до володінь Габсбургів у 1772 р. та від середини XIX ст. набула розширення (Краків) і проіснувала цілісно до 1918 р. Переважно аграрний край з багатими природними та людськими ресурсами прискорив свій промисловий розвиток завдяки залізниці з Відня до Кракова (1847 р.),



*Рис. 1. Вокзал Надвірна, Галичина.
Фото автора*

У реаліях нових політичних утворень міжвоєнного часу активного вокзального будівництва в Галичині не велось; у повоєнний час поширилась архітектура, яка була в решті України тоталітарного періоду із зверненнями до класичних зразків. Виразними прикладами є вокзали у Дрогобичі, Мостиськах – 2 (старий вокзал), Стрию, Тернополі та ін. Застосування ордерних прийомів, симетрія, пишноти пластики повинні були надихати до високих ідей, звершень та у свій спосіб утверджували нову владу. При цьому будівлі мають високий професійний рівень виконання (рис. 3, 4) [1]. Пізньомодерна архітектура краю має прості

Перемисьля (1860 р.), Львова (1861 р.), Станиславова (1866 р.) і до Чернівців (1866 р.) та Сучави (1869 р.) в Буковині. Ця лінія стала магістраллю у царський час; прилучення до неї інших гілок, у тому числі через Карпати, створило мережу залізниць розділеної історичної Галичини в сучасній Україні та Польщі (1945 р.) [1, 2].

Пасажирські будівлі залізниць Галичини відображають різноманіття типів, розмірів, способів компонування, композиційного, стилістичного вирішення та ін. Одним із найпоширеніших і найбільш виразних є тип залізничного вокзалу у вигляді подовгастої двоповерхової будівлі з двоспадистим напіввальмовим (з начілкою) дахом з рустованим цоколем, підкресленими обрамленнями кутів будинку, дверей та вікон та дерев'яним обшальованням горищного рівня з дерев'яним оздобленням. Він умовно названий як “рустиково-стріховий” і отримав поширення в усій Галичині (вокзали Гребенів, Копичинці, Микуличин, Рогатин, Сихів, Турка, Тухля, Ясениця, Глібовичі (2015 р. знищено) та ін.) та частково в Буковині (Глибока-Буковинська, Неполоківці). Названі вокзали та станційні будинки виконані на зламі XIX–XX століть за декількома типовими проектами і донині з невеликими змінами зберегли свій первинний вигляд (рис. 1, 2) [11–14].



*Рис. 2. Вокзал Глибока-Буковинська.
Фото автора*

лаконічні форми при часто асиметричній композиції і відображена у вокзалах Моршин, Новояворівськ, Пісочна, Трускавець та ін. (рис. 5, 6).

Вокзали Тиролю. Історична земля Тироль (графство) потрапила до володінь Габсбургів у 1369 р. У давні часи цей гірський і переважно аграрний край з корисними копалинами та ранньою промисловістю при них (срібло, м. Швац) відігравав важливу роль в обміні між німецькомовними краями на північ від Альп з італомовним Півднем. Поштовх до промислового розвитку і транзиту надало будівництво основної

залізничної магістралі від Зальцбурга через Баварію та м. Куфштайн вздовж ріки Інн до м. Іннсбрук (1858 р.) аж до Форарльбергу через тунель (10,65 км, 1884 р.) у долину Рейну на Брегенц та Ліхтенштейн і Швейцарію. Колія з Іннсбрука через перевал Бреннер (1867 р.) поєднала м. Боцен / Больцано із подальшим напрямком

до Верони, зробивши Іннсбрук залізничним вузлом. Звідси через перевал Шарнітц до Міттенвальда і Мюнхена сполучається Тироль з Баварією ще одним чином (1912 р.). Постає лінії міжрегіонального (до Каринтії, 1871 р.) та локального сполучення (Боцен – Меран / Мерано (1881 р.) – Мальс / Маллес (1906 р.)) [15, 16].



*Рис. 3. Вокзал Дрогобич, Галичина.
Фото автора*



*Рис. 4. Вокзал Тернопіль, Галичина.
Фото автора*



*Рис. 5. Вокзал Ходовичі, Галичина.
Фото автора*



*Рис. 6. Вокзал Трускавець, Галичина.
Фото автора*

На усій території історичного Тиролю часто спостерігається дуже подібний архітектурний тип вокзалу, який маємо у Галичині – “рустиково-стріховий”. Особливо багато таких будівель на колії Арльбергу західніше від Іннсбрука (Імст-Пітцтал, Ляндек-Цамс, Отцтал, Тельфс-Пфаффенгофен, Цірль та ін.), на південь (Бріксен, Штерцінг), та по лівій до Франценсфесте / Фортецца – Інніхен / Сан-Кандідо (вокзали Брунек / Бруніко, Вельсберг / Монгуельфо, Нідердорф / Віллабасса, рис. 7, 8).

Такий тип вокзалу використовували у Галичині, Тиролі та інших коронних краях. Об’єкти є реалізовані за типовими проектами для державних залізниць від 1880-х рр. Існувало п’ять типових проектів двоповерхових будівель відповідно до класу станції та від трьох і більше вертикальних віконних осей на фасадах. Пристінний навес з боку перону мав у протилежних торцях туалетні та господарські

приміщення. У процесі будівництва відбувались локальні зміни в опорядженні [3, 4].

Подібні композиційні та стилістичні прийоми були поширеними й для інших громадських та житлових будинків усєї монархії, особливо Ціслейтанії (частини монархії, підлеглої Відню від 1867 р.) на попередньому зламі століть, і його приклади бачимо й у інших коронних краях [5–7]. Схоже будувались будинки залізничних вокзалів у Транслейтанії (підгорській частині монархії), для яких розробили свої типові проекти. І зараз їх бачимо вздовж залізниць Угорщини, Словаччини, Закарпаття. Подібності архітектури попереднього зламу століть спостерігаємо й в інших країнах [8]. Модернізація цих вокзалів з розширенням привокзальних пересадкових площ, розбудовою підземних переходів, ліфтів, пасажирських споруд платформ та ін., вдало поєднується з історичним тлом. З невеликими відмінностями це є і в австрійській, та в італійській частині Тиролю.



*Рис. 7. Вокзал Віллабасса / Нідердорф, Південний Тироль.
Фото автора*



*Рис. 8. Вокзал Отцтал, Тироль.
Фото автора*

Після поділу історичного Тиролу у 1919 р. на федеральну землю Тироль (адміністративний центр м. Іннсбрук), Східний Тироль (м. Лієнц) Австрійської республіки та на Південний Тироль / Альто-Адідже (м. Боцен / Больцано) в Італії, – активного вокзального будівництва не спостерігалось. Авторитарний режим в Італії відображений в естетиці перебудованого і розширеного вокзалу Больцано (1859 р., 1928 р.) як адміністративного центру провінції Альто-Адідже. Виконана у могутніх формах та героїчних мотивах архітектурної та скульптурної пластики при виразній симетричності загальної просторово-конструктивної побудови ця споруда

маніфестує причетність (як і новоотриманої території) до “римсько-італійської” традиції (рис. 9, 10). Інших зразків подібної архітектури вокзалів тут не спостерігається і він заслуговує на увагу як відбиток професійної думки тодішніх реалій. Існують ідеї розвитку вокзалу Больцано способом розширення покриття платформ та іншої модернізації в руслі новітніх течій вокзального будівництва в Європі.

Архітектура вокзалів пізнього модернізму раціоналістичного характеру трапляється рідко (Куфштайн, Галль); останнім часом розвиваються транспортні вокзальні комплекси на базі старих залізничних (Вьоргль, Єнбах, Кітцбюгель та ін., рис. 11, 12).



*Рис. 9. Вокзал Боцен / Больцано, Південний Тироль.
Фото автора*



Рис. 10. Алегоричні постаті при фасаді вокзалу Боцен / Больцано, Південний Тироль. Фото автора



Рис. 11. Вокзал Галль, Тироль. Фото автора



Рис. 12. Вокзал Кітцбюгель, Тироль. Фото автора

Новітній вокзал Іннсбрук-Головний (2004 р.) виглядає темномалиновою подовгастою призмою з привокзальною площею для автобусного і трамвайного сполучення. Він має зниження залу в інтер'єрі з підземними переходами до посадкових платформ, касами, сервісом, крамницями та автопаркінгом. Фасадне членування поздовжніми вікнами наче приховує його величину і справляє незвичний образ вокзалу (рис. 15). Подібні “вокзали-куби” спостерігаємо у Відні-Пратерштерн, Лінці



Рис. 13. Вокзал Іннсбрук, Тироль.
Фото автора

(Верхня Австрія), Кошицях (Словаччина) та в інших містах.

Тенденція оновлення усіх пасажирських споруд залізниць Тиролу стосується як історичних вокзалів, так і великої кількості малих зупинкових платформ. Спільною рисою є уніфіковані посадкові платформи з усіма можливими засобами для безпеки та комфорту. Трапляються сміливі конструктивно-просторові рішення як надколіїний перехід на станції Перха / Перка (рис. 16).



Рис. 14. Інтер'єр вокзалу Іннсбрук, Тироль.
Фото автора



Рис. 15. Пасажирська споруда станції Перха / Перка,
Південний Тироль. Фото автора



Рис. 16. Пасажирська споруда станції С. Лоренцо /
Ст. Лоренцен, Південний Тироль. Фото автора

Висновки

1. Архітектурний тип вокзалу “рустиково-стріховий” часів Дунайської монархії мав поширення на зламі XIX–XX ст. у Галичині й Тиролі, був типово “староавстрійським” та відображає ідеї народного романтизму. В Австрії та Італії ці вокзали набули нового життя завдяки просторовому оновленню, реставрації, технічному оснащенню.

2. Архітектура вокзалів авторитарних режимів має слід у міжвоєнний період у Південному Тиролі (Больцано) та в Галичині України повоєнного періоду (Дрогобич, Мостиська-2, Стрий, Тернопіль). Ця архітектура має особливості характер героїчного, пафосного образу за різних художніх вирішень класичних зразків. У Галичині таких будинків вокзалів помітно більше.

3. Окремі приклади архітектури пізнього модернізму відображено у різному трактуванні

лаконічних та раціоналістичних форм як у Галичині (Моршин, Новояворівськ, Пісочна, Трукавець та ін.), так і в Тиролі (Куфштайн, Галль та ін.). Архітектура вокзалів Тиролу новітнього часу скерована на підтримання наявної будівельної субстанції різних історичних періодів із застосуванням новітніх концепцій і технологій за динамічного просторового пішохідного та міжтранспортного сполучення. Домінує простота форм, прозорість і ясність розуміння.

4. Ідеологічний та політичний чинник опосередковано впливають на формотворчі процеси в архітектурі будинків залізничних вокзалів. Належність до спільної держави, підпорядкування різним авторитарним режимам, вплив демократичних рухів, ідеї гуманізму мають композиційно-художнє відображення у пластиці фасадів і скульптури.

5. Географічно віддалені, але об'єднані свого часу в Ціслейтанії, Галичина і Тироль мають велику подібність архітектури залізничних вокзалів попереднього зламу століть, тим часом як у їхніх тодішніх сусідніх коронних землях та державах це не так виразно. Новітній стан збереження, адаптації та ужиткування вокзалів Тиролю є чудовим зразком професійного і громадянського розуміння надбання та використання.

1. Гранкін П. Е. Львівська залізниця. Історія і сучасність / П. Е. Гранкін, П. В. Лазечко, І. В. Сьомочкін, Г. І. Шрамко. – Львів : Центр Європи, 1996, – 175 с. 2. Лазечко П. Передумови будівництва залізниць у Галичині // Галицька брама. Львівська залізниця. – 1996. – № 14. – С. 3. 3. Kubinszki, Mihály. *Bahnhöfe in Österreich. Architektur und Geschichte.* Verlag Josef Otto Slezak. Wien. 1988. 272 S. 4. Kubinszki, Mihály. *Bahnhöfe in Alt-Österreich.* Verlag Slezak KEG. Wien. 2009. 128 S. 5. Heinersdorff, Richard. *Wiener Bahnhöfe.* Album. Verlag für Photographie. Wien. 2004. 89 Abb. 6. Kaiser, Wolfgang. *Die Wiener Bahnhöfe. Geschichte, Gegenwart und Zukunft.* GeraMond Verlag GmbH, München. 2011. 135 S. 7. Vorrath, Erich. *Wien auf Schiene. Bahnhöfe 1837–2015.* Carl Gerold's Sohn Verlagbuchhandlung KG, 1090 Wien. 2010. 144 S. 8. Preuß, Erich. *100 legendäre Bahnhöfe.* Transpress Verlag, ein Unternehmen der Paul Pietsch Verlage GmbH & Co. Stuttgart. 2010. 144 S. 9. 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. 10. Бірюльов Ю. *Захаревичі: Творці столичного Львова.* – Львів : Центр Європи, 2010. – 336 с. 11. Рочняк Ю. А. *Композиційні властивості малих залізничних вокзалів Галичини ХІХ – початку ХХ століть // Історико-культурні студії.* – Львів, “Львівська політехніка”, 2014. – С. 79–90. 12. Рочняк Ю. А. *Архітектурні типи вокзалів залізниці Перемишль – Сучава // Вісник НУ “Львівська політехніка” Архітектура.* – 2015. – № 816. – С. 72–79. 13. Рочняк Ю. А. *Залізничні вокзали як частина архітектурної ідентичності краю // Історико-культурні студії.* – Львів, “Львівська політехніка”, 2015. – С. 83–91. 14. Rotchniak Y. *Bahnhöfe in Galizien und in der Bukowina // Die Brücke. Ukrainisch-österreichische Studierenden Zeitung.* Herbst 2017. – Nr. 32. – S. 29–33. 15. Österreich Lexikon. *Verlagsgemeinschaft Österreich-Lexikon,* Wien 1995.

Österreich-Lexikon, Wien 1995. 16. *Geschichte der Eisenbahn in Österreich [Електронний ресурс] – Режим доступу: https://de.wikipedia.org/wiki/Geschichte_der_Eisenbahn_in_Österreich*

References

1. Hrankin P. E., Lazetchko P. V., Siomotchkin I. V., Shramko H. I. (1996), “Lviv railway. History and nowadays”, *Centr Evropy, Lviv*, 175 p. 2. Lazechko P. *Peredumovy budivnystva zaliznyts u Halychyni* (1996) *Halytska brama. Lvivska zaliznytsia*, Nr. 14, P. 3. 3. Kubinszki, Mihály. *Bahnhöfe in Österreich. Architektur und Geschichte.* Verlag Josef Otto Slezak. Wien. 1988. 272 S. 4. Kubinszki, Mihály. *Bahnhöfe in Alt-Österreich.* Verlag Slezak KEG. Wien. 2009. 128 S. 5. Heinersdorff, Richard. *Wiener Bahnhöfe.* Album. Verlag für Photographie. Wien. 2004. 89 Abb. 6. Kaiser, Wolfgang. *Die Wiener Bahnhöfe. Geschichte, Gegenwart und Zukunft.* GeraMond Verlag GmbH, München. 2011. 135 S. 7. Vorrath, Erich. *Wien auf Schiene. Bahnhöfe 1837–2015.* Carl Gerold's Sohn Verlagbuchhandlung KG, 1090 Wien. 2010. 144 S. 8. Preuß, Erich. *100 legendäre Bahnhöfe.* Transpress Verlag, ein Unternehmen der Paul Pietsch Verlage GmbH & Co. Stuttgart. 2010. 144 S. 9. Cherkes B. *Arkhitektura suchasnosti. Ostannia tretyna XX – pochatok XXI stolit* (2010). Cherkes B., Linda S. *Vydavnystvo Lvivskoyi Polytechniky*, 384 p. 10. Biriuliov Y. *Zakharovychi: Tvortsi stolychnoho Lvova* (2010) *Tsentr Evropy, Lviv*, 336 p. 11. Rotchniak Y. A. (2014), *Compositional features of small railway stations in Galicia XIX – early XX centuries, Historical and cultural studies Vol.1, Nr 1(2), Lviv Polytechnic National University ed., Lviv*, pp. 79–90. 12. Rotchniak Y. A. (2015), *Architectural types of station buildings of Przemysl – Suceava railway, Collected papers of Lviv Polytechnic National University. Architectural studies*, Nr. 816, pp. 72–79. 13. Rotchniak Y. A. (2015), *Railway station buildings as part of the architectural identity of the country, Historical and cultural studies Vol. 2 Nr 1, Lviv Polytechnic National University ed., Lviv*, pp. 83–91. 14. Rotchniak Y. *Bahnhöfe in Galizien und in der Bukowina // Die Brücke. Ukrainisch-österreichische Studierenden Zeitung.* Herbst 2017. Nr. 32, S. 29–33. 15. Österreich Lexikon. *Verlagsgemeinschaft Österreich-Lexikon,* Wien 1995. 16. *Geschichte der Eisenbahn in Österreich [Електронний ресурс] – Режим доступу: https://de.wikipedia.org/wiki/Geschichte_der_Eisenbahn_in_Österreich*