

УДК 72.01

Дерябіна О.О.*кандидат архітектури, доцент**Харківський національний університет будівництва та архітектури***Антоненко Н.В.***викладач**Харківський національний університет будівництва та архітектури*

АРХІТЕКТУРА ЗАЛІЗНИЧНИХ ВОКЗАЛІВ В ТВОРЧОСТІ М.С. ЛУЦЬКОГО ТА Є.А. ЛИМАРЯ

Анотація: в статті розглянуто творчий шлях та найбільш цікаві проекти харківських архітекторів М.С. Луцького та Є.А. Лимаря.

Ключові слова: *Південна залізниця, будівлі залізничних вокзалів, Харків-пасажирський, Москва-Пасажирська-Курська, Дніпро, Ясинувата, М.С. Луцький, Є.А. Лимар.*

Стан проблеми. Відтворення творчих біографій ключових українських майстрів міжвоєнного періоду та аналіз їх архітектурної спадщини має першочергове значення для розвитку вітчизняного архітектурознавства. Ця робота допоможе сформувати об'єктивний каталог вітчизняних пам'яток архітектури ХХ ст., який спирається на ієрархію цінностей загальносвітової історії архітектури. Каталогізація, яка дозволяє визначити позицію окремої пам'ятки на ціннісних шкалах, може проводитися за типологічно-відомчим принципом. Проте в Україні програм виявлення пам'яток архітектури з точки зору їх типологічної належності, поки що не розроблено і не впроваджено.

Метою статті є систематизація творчої спадщини міжвоєнного періоду та виявлення найбільш значущих проектів будівель залізничної інфраструктури двох видатних харківських архітекторів, Є.О. Лимаря та М.С. Луцького, більшу частину якої становлять залізничні об'єкти.

Особистий внесок авторів полягає в аналізі літературних і архівних джерел з проблеми. В роботі авторами зібрано та систематизовано матеріал про архітектурні об'єкти, побудовані за проектами Є.О. Лимаря та М.С. Луцького.

Виклад основного тексту. Після Жовтневого перевороту 1917 року, на території України було розпочато інтенсивні роботи з будівництва нової залізничної інфраструктури — за роки перших п'ятирічок було побудовано

більше п'яти тис. км нових залізничних колій [1]. У зв'язку з цим виникла необхідність у реставрації старих і будівництві нових залізничних вокзалів, які б задовольняли новим вимогам — були більш безпечними, забезпечували більший вантажообіг і пасажиропотік, мали більш розвинену функціонально-планувальну структуру. Для створення цих нових вокзальних комплексів радянським архітекторам було необхідно переглянути основи проектування залізничних об'єктів, проаналізувати кожен окрему ситуацію та знайти принципово нові планувальні схеми.

У 1931 р. в Харкові був організований відділ інституту «Проектпуть» (згодом був перейменований в «Хартранспроєкт»), завдяки якому місто стало центром розробки проектних рішень залізничного будівництва великих пасажирських вокзалів донецького, білгородського і, так званого, «курортного» напрямку.

Харківськими проектувальниками-вченими були виявлені позиції, які вимагали особливої уваги при проектуванні радянських залізничних вокзалів, а саме:

1) врахування природного рельєфу місцевості — було розроблено три схеми розміщення частин вокзалу в залежності від рельєфу:

- вокзал над шляхами;
- тунельне транспортування як пасажирів, так і багажу;
- змішана схема;

2) диференціація пасажиропотоків — для правильної організації технологічного процесу;

3) організація зберігання, транзиту, прийому і видачі багажу — для швидкого завантаження й розвантаження поїздів і обслуговування пасажирів;

4) культурне обслуговування пасажирів — включення в планувальні рішення будівель вокзалів таких приміщень як: читальний зал, кімнати відпочинку, кімнати ночівлі транзитних пасажирів, спеціальне бюро для обслуговування делегацій, екскурсій, туристів і т.п., кімнати матері та дитини, курильні;

5) розміщення службової групи приміщень — пропонувалося розділити її на дві частини: одна для обслуговування пасажирів (начальник вокзалу, черговий), а інша на віддалі від пасажирських потоків для забезпечення роботи станції; та ін. [2].

Провідними архітекторами цього інституту були Євген Авксентійович Лимар і Михайло Соломонович Луцький, творчі шляхи яких цікаві в своєму розвитку. Їх діяльність включала як проекти будинків різного призначення, так і роботу в вищих навчальних закладах, регіональному відділенні Спілки

радянських архітекторів, розробку наукових досліджень. Однак сучасними дослідниками їхня архітектурна спадщина має дуже фрагментарний опис.

Лимар Євген Авксентійович (1905–1972) народився в м. Белгород. У 1929 р. закінчив Харківський художній інститут за фахом художник-архітектор. У 1920–1930-х рр. працював в проектних інститутах м. Харкова на керівних посадах. З 1931 р. розпочав роботу в інституті «Проектпуть». З 1929 р. викладав в Харківському інженерно-будівельному інституті та інституті залізничного транспорту. Кандидат архітектури, автор наукових праць. Їм були виконані проекти будинків різного призначення: житлові будинки в Харкові, Полтаві та Запоріжжі, будівля Держстраху (1925–1927, спільно з Г.Д. Іконніковим і О.Г. Молокіним), фабрично-заводське училище заводу «Серп і Молот» (1930), Енергетичний інститут в Штерівці (1931), вугільно-хімічний інститут (1933) [3].

Луцький Михайло Соломонович (1902-1976) народився в м. Харків. Закінчив інженерно-будівельний факультет архітектурне відділення Технологічного інституту в 1926 р. Після закінчення навчання працював в «Клубстрое», Спілці робочих Хіміків, з 1931 р. в інституті «Проектпуть». Викладав в Харківському політехнічному інституті, Харківському інженерно-будівельному інституті та інституті залізничного транспорту (ХІТ). Доцент з 1939 р. Автор ряду проектів житлових будинків, гуртожитків і палаців культури, поліклінік в Харкові і Донецької області, дитячих санаторіїв, будинків відпочинку локомотивних і поїзних бригад, скверу з каскадом в Харкові, головної навчальної будівлі ХІТ, ряду промислових об'єктів [4] (рис.1).

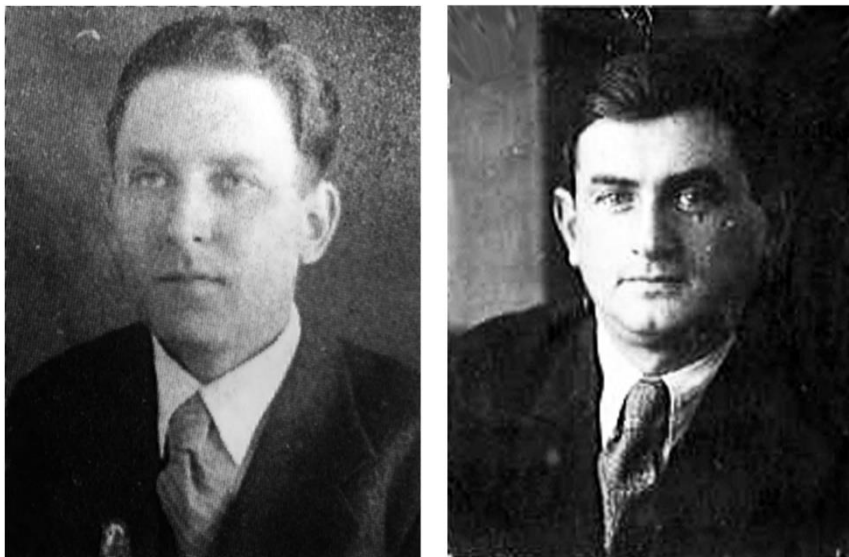


Рис. 1. Архітектори Є. А. Лимар (1905–972) і М. С. Луцький (1902–1976)

У більшості досліджень, творчий шлях Є.А. Лимаря обмежений відомостями про післявоєнної реконструкції харківського залізничного вокзалу [5] і конкурсом на ескізний проект ансамблю Урядового центру в Києві в проектній групі під керівництвом архітектора Ф.Ф. Олійника [6, 7]. Про М.С. Луцького відомостей ще менше, він згадується як учасник проектної групи, яка отримала другу премію на Всесоюзному конкурсі 1932 р. на проект московського Курського вокзалу.

Спільна творчість архітекторів бере початок з 1937 р., коли вони розпочали роботу над проектами житлових будинків в Артемівську (1937) і Ворошиловграді (1940). Пізніше вони часто разом подавали роботи на архітектурні конкурси, такі як, конкурс на типову житлову секцію в Харкові, триумфальну арку на честь 300-річчя возз'єднання України з Росією в Києві, будівлю Військово-господарської Академії в Харкові та ін.

І все ж, найбільший внесок в розвиток вітчизняної архітектури вони зробили, працюючи над проектуванням об'єктів для обслуговування залізниці. Архітектори в 1930-і рр. заклали основи проектування залізничних будівель і споруд різного призначення — від принципів планувальних схем до типових рішень інтер'єрів будівель [8, 9], які після Другої світової війни були використані при відновленні залізничної інфраструктури українських міст.

Найраніший залізничний об'єкт, який був спроектований Є.А. Лимарем — проект харківського залізничного вокзалу (1930) [10]. Архітектор прагнув розкрити образ комплексу за допомогою нових, близьких машинної індустрії архітектурних форм, побудованих на інженерній логіці, що показують можливості передової будівельної техніки. Об'єми будівлі були скомпоновані виходячи з функціонального взаємозв'язку приміщень. Проект не був реалізований (рис. 2).

У 1931–1932 рр. на замовлення Сталінської залізниці в такому ж конструктивістському стилі Є.А. Лимар і М.С. Луцький виконали два варіанти проекту нової будівлі вокзалу для станції «Дніпропетровськ». Ці проекти були першим досвідом проектування вокзалу нового типу. На вибір планувальної схеми цього вокзалу вплинуло, насамперед, визначення типу залів очікування та їх кількість. Було вирішено розробити один зал, не розділяти його на окремі зони, а виділити тільки невеликий майданчик для транзитних пасажирів.

У першому варіанті проекту (арх. М.С. Луцького) платформи з'єднувалися з вокзалом через тунелі, при цьому сама будівля була спроектована в одному рівні. Однак після того, як під будівельним майданчиком майбутнього вокзалу виявився високий рівень ґрунтових вод, прийнято рішення про віадучні розв'язки переходів на платформи (проект арх. Є.А. Лимаря). Це рішення дозволило створити більш компактний об'єм будівлі. Основні елементи вокзалу

були розділені на дві частини: вестибюлі для пасажирів далекого та приміського руху були розміщені на першому поверсі, а зали очікування разом з допоміжними приміщеннями і групою кімнат матері та дитини були виведені на рівень віадука й зайняли другий поверх.

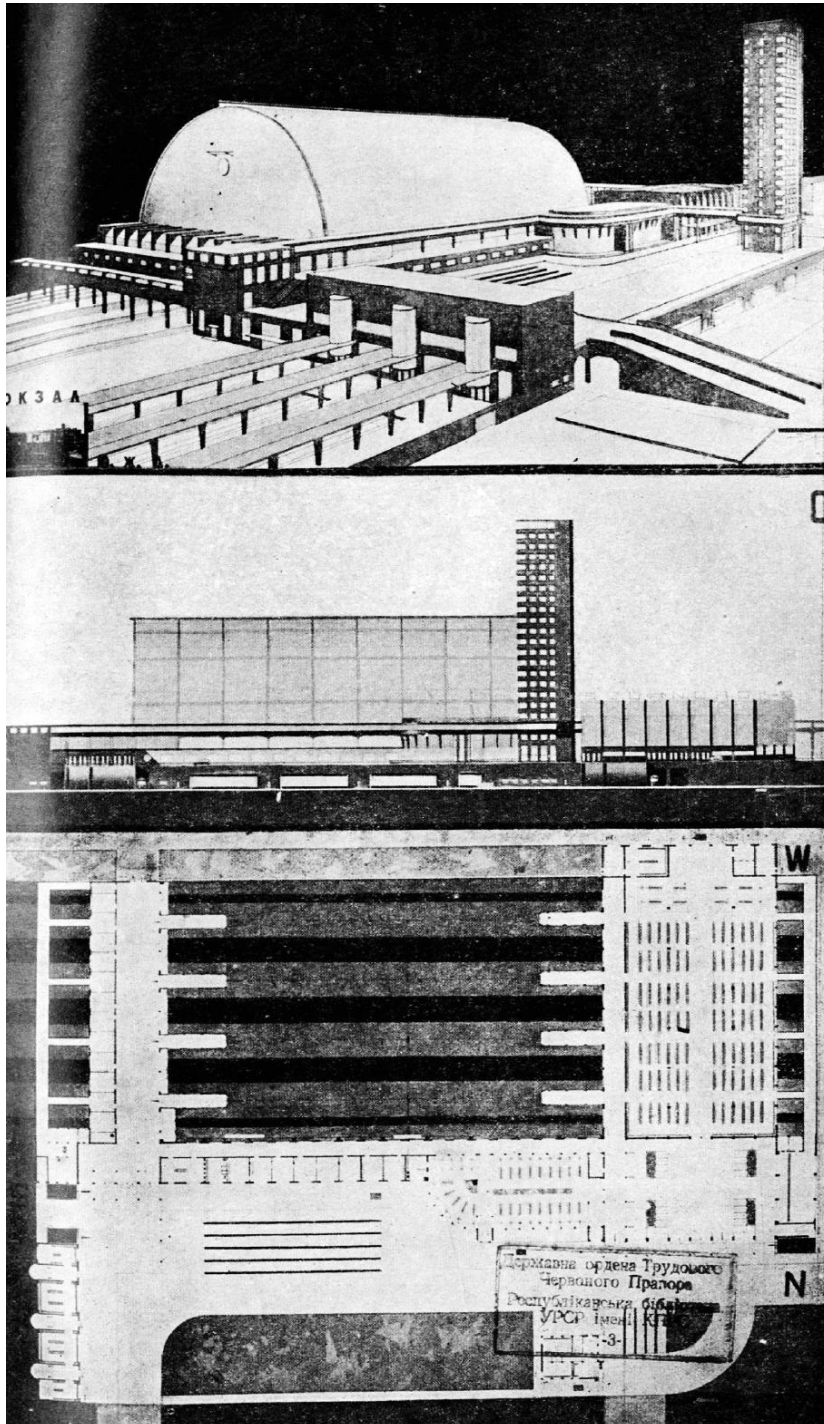


Рис. 2. Проект залізничного вокзалу в Харкові (1930 р.)

Квиткові каси при цьому, були розміщені окремо, щоб уникнути зустрічності потоків. Крім того, проектом були передбачені прийом і видача ручного багажу прямо з платформи у вестибюль або в камеру зберігання — пасажери позбувалися від необхідності наймати носильників.

Конструкцію основної частини будівлі передбачалося виконати залізобетонною з полегшеним заповненням, а другорядні об'єми, такі як службовий корпус, з червоної цегли.

Силует об'єму своїми явно вираженими пілонами нагадував греблю нещодавно відбудованої Дніпровської гідроелектростанції. Фасад був облицьований сірим і червоним гранітом з барельєфами на бічних площинах, які зображували «зростання промисловості та сільського господарства СРСР».

Проекти не були реалізовані. Їх вважали «занадто формалістичними і надмірно дорогими для часів ударної індустріалізації», за проектом було виконано лише благоустрій привокзальної площі [11] (рис. 3).

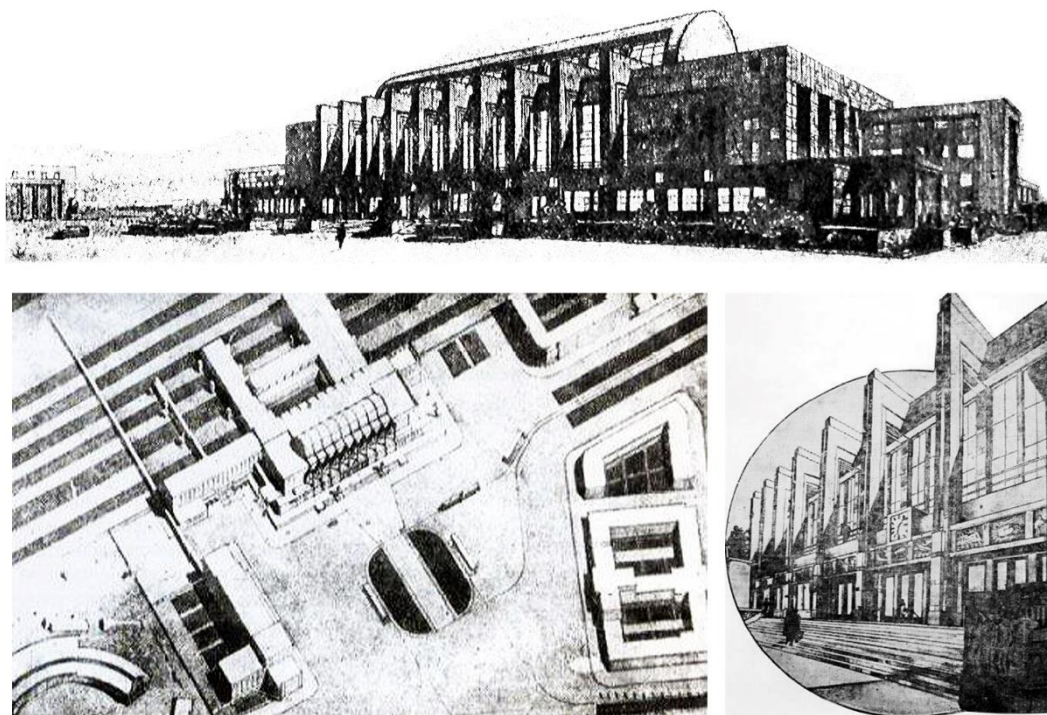


Рис. 3. Проект залізничного вокзалу в Дніпрі (1931-1932 рр.)

В березні 1932 р М.С. Луцький і Є.А. Лимар, разом з іншими молодими архітекторами взяли участь у відкритому всесоюзному конкурсі на проект будівлі Московсько-Курського вокзалу в Москві. Членами журі були Г.Б. Бархін, М.Я. Гінзбург, Г.М. Людвіг, Л.В. Руднев та ін. Цей конкурс стимулював подальші композиційні пошуки залізничних будівель.

Проектне завдання включало в себе вимоги «культурного обслуговування пасажира»: спеціальний готель для приїжджих, кімнати матері та дитини, читальні зали, зали очікування, курильні, кімнати відпочинку та ін. Нову будівлю вокзалу необхідно було розмістити так, щоб вона однаково зручно була пов'язана з центром столиці, метро, «Лефортово» і скоротила відстань між вокзальним залом і пасажирськими поїздами.

Будівлю вокзалу розмістити комбіновано: частково над шляхами і частково паралельно шляху.

При цьому було вирішено ряд ключових завдань:

а) привокзальна площа — місце скупчення пасажирів за будівлею. Проектувальники трактували площу як невід'ємну частину самої будівлі вокзалу, оскільки вона є продовженням графіка руху пасажирів;

б) розміщення пасажирської будівлі по відношенню до шляхів і привокзальної площі. З огляду на існуючий рельєф ділянки, було прийнято рішення створити дві окремі площі для відправлення і прибуття пасажирів, які розміщувалися на різних рівнях. Вестибюлі відправлення для далекого і приміського руху з касами, приміщеннями для багажу та ін. були розміщені паралельно шляху на рівні верхньої площі таким чином, щоб пасажир сідав в поїзд на рівні віадука. З вестибюля був передбачений зв'язок з привокзальним готелем. Вестибюль приїзду і всі камери зберігання багажу були розміщені на рівні нижньої площі, щоб пасажир виходив на привокзальну площу через тунелі, при цьому в тунелях міг здати багаж, де спеціальним транспортером багаж відправляли в камеру зберігання, готель або на вихід за бажанням пасажира. Між вестибюлями прибуття для транзитних пасажирів був зв'язок через пандуси. Зали очікування з усіма допоміжними приміщеннями та рестораном були розміщені поперек шляхів таким чином, щоб з ними був однаково зручний зв'язок з усіх платформ;

в) включення готелю в комплекс вокзалу — готель було виділено в окрему будівлю. Таке рішення було обумовлено бажанням створити замкнуту перспективу площі та парадний під'їзд до готелю з боку міста;

г) використання старої будівлі вокзалу — в старій будівлі вокзалу були розміщені службові приміщення та агітпункт, які з'єднувалися з платформами спеціальними віадуками;

д) архітектурне оформлення будівлі та площі — визначалося архітектурним силуетом будівлі на тлі «грандіозного будівництва Червоної столиці». Головний вхід в вестибюль відправлення з боку верхньої площі був підкреслений винесеним навісом — софітів з двома колонами, на яких були встановлені ліхтарі. Площа за колонами була облицьована рожевим туфом з барельєфом, який зображував залізничну карту СРСР. Бічні стіни пандуса

верхньої площі облицьовані гранітом. Внизу під пандусом відправлення був передбачений вхід в метро (з боку нижньої площі та вестибюля прибуття). Віадуки перекинуті через колії між залом очікування і рестораном, були перекриті напівциркульними склепіннями таким чином, що з боку платформи об'єм мав складну форму. Об'єм будівлі з готелем — близько 600 тис. м³. Проект не було реалізовано, але відзначено Другою вищою премією (рис. 4).

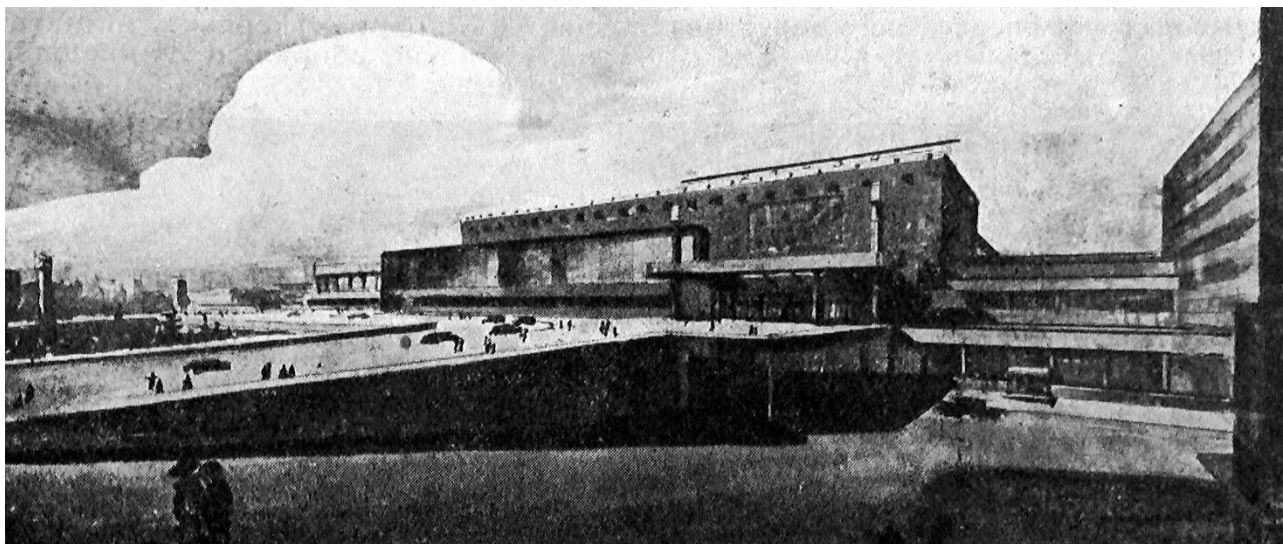


Рис. 4. Проект Московсько-Курського залізничного вокзалу (1933 р.)

В цей же період архітекторами був спроектований і проект вокзалу станції «Ясинувата». Він являв собою вокзал острівного типу, розрахований на обслуговування, в основному, транзитних пасажирів. Такий тип вокзалу дозволяв створити силует з рівноцінним архітектурним вираженням.

З двох схем, які були розроблені для цього вокзалу, була прийнята друга схема. Будівлю було вирішено в двох рівнях, при цьому на рівні платформи розміщувався ресторан з допоміжними приміщеннями та кухнею, вестибюль з касами, приміщення для прийому й видачі багажу та службова група оперативного управління станцією. На другому поверсі — зал очікування з усіма культурно-побутовими обслуговуючими приміщеннями. Він був зручно пов'язаний з першим поверхом парадними мармуровими сходами, з платформами — через віадуки [2].

Фасад вокзалу було вирішено в простих монументальних формах із застосуванням деяких елементів класики і скульптури. Центральний об'єм виділявся із загального силуету будівлі, оскільки він був вище та більш парадно оздоблений. Крила будівлі натомість зроблені у простих узагальнених формах. Цокольний і перший поверхи передбачалося облицьовувати рожевим гранітом, а іншу частину фасадів — терразитовою штукатуркою. Об'єм будівлі 70 тис. м³ (рис. 5).

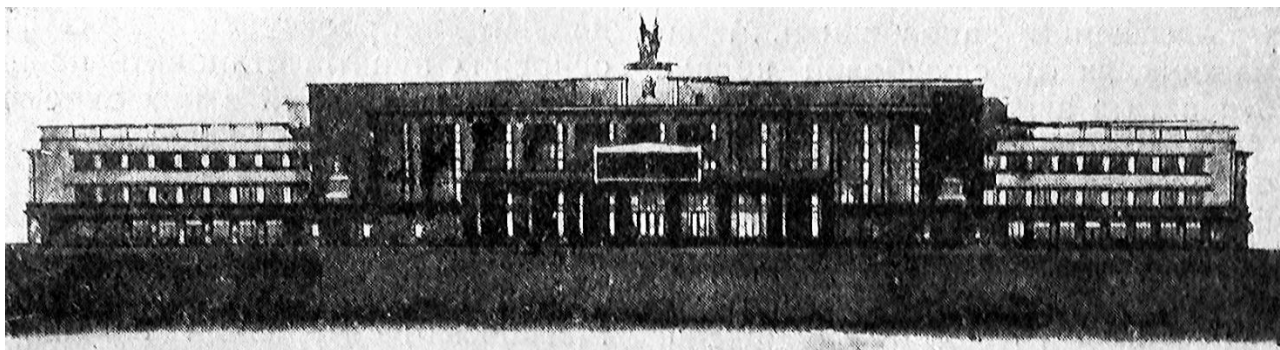


Рис. 5. Залізничний вокзал в Ясинуватій. (1930-і рр.)

У 1932 р. М.С Луцький спроектував паровозне депо і майстерні на вісім стійл на станціях Намисто і Кондрашевська. Депо було орієнтоване на експлуатацію та ремонт потужних паровозів серії ФД. [4] Крім цього, були розроблені проекти реконструкції старих вокзалів станцій «Микитівка», «Дебальцеве» і «Іловайська» (1933–1936), а також новий проект ст. Кипуча (1937). У ці ж роки Є.А. Лимарем були спроектовані вокзали станцій Залютіно та Щебекіно. У 1938 р. архітектори спільно розробили проект управління залізниці (закритий конкурс по Гіпротрансу (НКПС)), який був відзначений Першою премією (рис. 6).

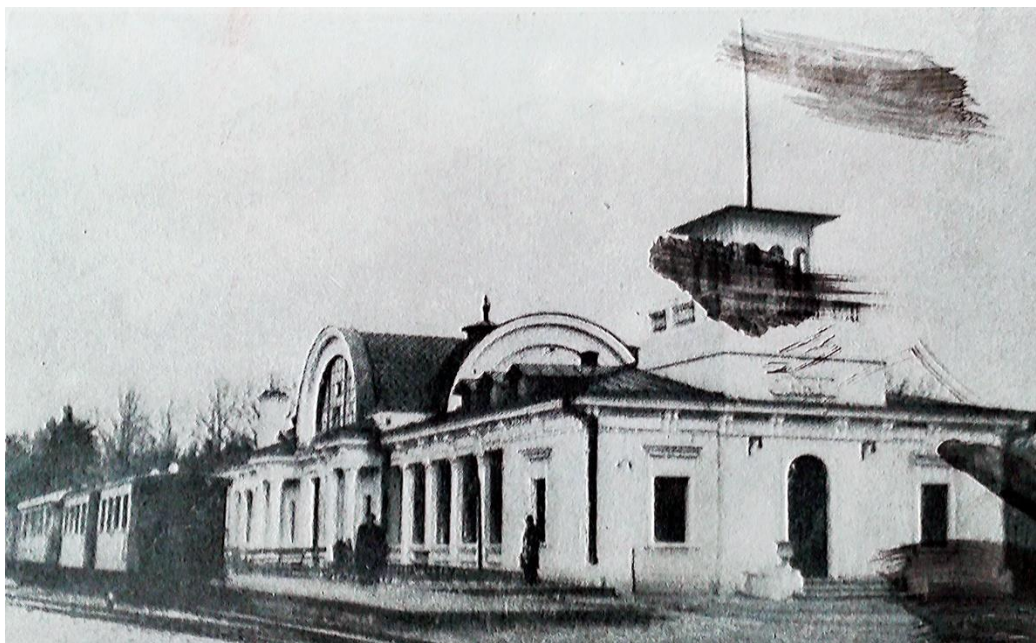


Рис. 6. Вокзал Дитячої залізниці в Харкові. (1939–1940 рр.)

У 1939 р. Лимар приступив до проекту споруд Малої Південної залізниці в Харкові було запропоновано кілька варіантів побудови траси дороги: один з них передбачав будівництво дороги в парку ім. Шевченко, в іншому проекті пропонувалося побудувати кільцеву дитячу залізницю навколо стадіону Палацу піонерів по вул. Динамівській. Зрештою було прийнято рішення про будівництво Дитячої залізниці між Центральним парком ім. Горького та Лісопарком. До 1940-го р. за його проектом були побудовані станції «Парк», «Лісопарк», мініатюрний арочний міст і ін. Загальна протяжність цієї дороги склала 3,6 км [12].

Впродовж Другої світової війни були зруйновані тисячі кілометрів залізничних шляхів, мостів, станцій, депо. Обидва архітектора активно брали участь у відновленні залізничної інфраструктури країни як під час перебування в евакуації, так і повернувшись в післявоєнний Харків.

З 1944 по 1946 рр. М.С. Луцьким та Є.А. Лимарем були спроектовані вокзали в м. Іжевськ та м. Белгород. У 1946–1947 рр. М.С. Луцький реконструює і впорядковує зруйновані вокзали станцій магістралі Південно-донецької залізниці, проектує новий вокзал в м. Рівне і павільйон залізничного транспорту Південної залізниці в Харкові, присвячений Шостий річниці визволення від німецько-фашистської окупації (в співавторстві з В. Россихіною). В цей же період Є.А. Лимар виконав проект вокзалу в Полтаві, Ковелі, станції Лозовій, Сумах (спільно з В. Сиром'ятніковою). У 1952 р Є.А. Лимар (спільно з Г. Волошиним і Б. Мезенцевим) реконструює Південний вокзал у Харкові та станції «Ясинувата» (спільно з В. Сиром'ятніковою) [13]. Тоді ж М.С. Луцький долучився до роботи над проектуванням Павільйону залізничного транспорту Південної залізниці на обласній сільськогосподарській виставці в м. Харкові. У 1964–1965 рр. архітектори розробляли і оформляли альбоми з виробничої естетики підприємств Південної залізниці.

Таким чином, аналіз архітектурної діяльності М.С. Луцького та Є.А. Лимаря, зокрема їх проектів залізничної інфраструктури, показав, що в них найбільш повно відображено проектний пошук нового архітектурно-художнього образу та композиційних рішень будівель залізничних вокзалів. Нереалізовані проекти розглянутих архітекторів, , представляють науковий інтерес і мають бути вивчені більш детально. Ця робота в подальшому стане підґрунтям для виявлення найцінніших прикладів залізничної архітектури 1930-ті рр. В подальшому автори планують дослідити проектну спадщину інших архітекторів колективу «Хартранспроекту», які працювали у 1930-ті рр. та надати свої рекомендації щодо включення таких об'єктів у Національний реєстр нерухомих пам'яток України.

Список використаних джерел:

1. Машкін О.М. Залізниця, залізничні шляхи на українських територіях в 19—20 ст. // Енциклопедія історії України: у 10 т. / редкол.: В. А. Смолій (голова) та ін. ; Інститут історії України НАН України. — К.: Наук. думка, 2005. — Т. 3: Е — Й. — 672 с.
2. Луцький, М. С. Досвід проектування соціалістичних вокзалів / М. С. Луцький // Будівництво. — 1935. — № 4. — С. 14-17.
3. Лымарь Евгений Авксентьевич // Архитекторы Харькова / под общ. ред. С. Чечельницкого. — Харьков: [б. и.], 2008. — С. 63.
4. Личный листок М. С. Луцкого. — Архив НСАУ.
5. Качемцева Л. В., Хороян Н. П. Основные этапы формирования ансамбля привокзальной площади в Харькове. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/osnovnye-etapy-formirovaniya-ansamblya-privokzalnoy-ploschadi-v-harkove>
6. Молокин, А. Г. Проектирование правительственного центра УССР в Киеве // Архитектура СССР. — 1935. — № 9. — С. 11–28.
7. Хаустов, П. Проектування урядового центру УСРР у Києві: конкурс на укладання проектів урядової площі та будівель ЦК КП(б)У і Раднаркому // Соціалістичний Київ. — 1934. — № 9/10. — С. 11-17
8. Лымарь Евгений Авксентьевич // Харьков вчера, сегодня, завтра / Ю. М. Шкодовский, И. Н. Лаврентьев, А. Ю. Лейбфрейд, Ю. Ю. Полякова. — Харьков: Фолио, 2002. — С. 63, 139, 150.
9. Шпара П. Е. Лымарь Евгений Авксентьевич // Записки архитектора / П. Е. Шпара. — Киев: Будивельник, 1988. — С. 29, 30, 69, 76.
10. Нова Генерація. — 1930. — №4. — С. 49.
11. Железнодорожные здания: учеб. для студентов вузов ж.-д. трансп. / И. В. Лукашик [и др.]; под общ. ред. И. В. Лукашика. — М.: Транспорт, 1964.
12. Касьянов, Александр Михайлович Харьков / А. М. Касьянов. — Москва: изд-во и тип. Изд-ва Акад. архитектуры СССР, 1949.
13. Лимар Євген Авксентійович // Харківська державна академія міського господарства / редкол.: Т. П. Єлісеєва, О. Л. Рябченко, Н. П. Тріпутіна та ін.; гол. ред. Г. В. Стадник. — Харків: Золоті сторінки, 2002. — С. 207–208.

Аннотация

В статье рассмотрен творческий путь и наиболее интересные проекты харьковских архитекторов М.С. Луцкого та Е.А. Лымаря.

Ключевые слова: Южная железная дорога, здания железнодорожных вокзалов, Харьков-пассажирский, Москва-пассажирская-Курская, Днепр, Ясиноватая, М.С. Луцкий, Е.А. Лымарь.

Abstract

The article describes the career and the most interesting projects of Kharkov architects M. Lutsky, E. Lyman.

Keywords: Southern Railway, railway station buildings, Kharkov-passenger, Moscow-passenger-Kursk, Dnepr, Yasinuvataya, M. Lutsky, E. Lyman.