

ІДЕЇ ТА СМИСЛИ У ФОРМОТВОРЕННІ АРХІТЕКТУРИ БУДІВЕЛЬ ЗАЛІЗНИЧНИХ ВОКЗАЛІВ

Анотація. Досліджуються інтенції у формотворенні архітектури пасажирських споруд залізниць з огляду на соціальний та політичний контекст, виявляються найвиразніші з них і аналізується динаміка їхніх змін.

Ключові слова: *будівля, залізничний вокзал, формотворення, ідея.*

Постановка проблеми. Вокзали є зовнішнім виявом взаємозв'язку залізничного транспорту з користувачами перевезень і частиною громадського простору поселень. Архітектура створює оболонку для взаємодії складних процесів і її форма протягом відносно короткого часу змінювалася, на що були свої причини. Однією з них є ідеологічна концепція як відображення глибинних потреб та візій соціуму в просторово-пластичних формах.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. До розвитку архітектури залізничних вокзалів зверталось багато дослідників, і зокрема В. Батирєв, М. Кубінські, К. Радльбек, І. Явейн та ін. [1 – 7], про територіальну і містобудівну складову йдеться у дослідженнях І. Древаль [8]. У контексті громадських будівель та загального процесу архітектури є публікації Б. Черкеса та ін., [9]. Існує ряд праць стосовно особливостей архітектури вокзалів окремих місць та ареалів [10 – 17]. Питання формотворення, композиції архітектури пасажирських споруд залізниці не є достатньо висвітленим.

Формулювання цілі статті. Поставмо собі метою виявити найважливіші ідеї, смислові уявлення та наміри, які впливають на утворення форм в архітектурі будівель залізничних вокзалів і прослідкувати їхні часові зміни.

Виклад основного матеріалу. Після 1825 р. у Великобританії появились перші залізничні станційні будівлі, які швидко поширились на решту Європи і цілий світ, що відкрило нову сторінку професійної діяльності в області громадської архітектури. Починаючи від невеликих одно-двоповерхових будівель вокзалів перших колій, які обслуговували розділений на класи широкий загаль, та від замських вокзалів-палаців правителів і вельмож, – одразу відбулося соціальне розділення і в архітектурному вираженні. Перші залізничні вокзали великих міст були, як правило, тупиковими, інколи розташовувалися на місці знесених міських мурів, брам і самі ставали «воротами у світ». Як і вокзали-

резиденції вони відображали велич, святковість і поступово перетворювались на архітектурну і містобудівну домінанту [1 – 7, 10 – 12].

Активне територіальне поширення залізниць стимулювало будівництво вокзалів за типовими проектами, утворюючи цілу мережу подібних і одностильових будинків. Розпочалося це приватними компаніями, які для своїх ліній замовляли проекти, а особливо це поширилось після одержавлення залізниць. Відбувалася експансія міського способу життя на великі території, а історичні будови засвідчують їхню причетність до господарських та політичних центрів. Відтак почали формуватись залізнично-вокзальні комплекси [8].

На зламі 19 – 20 ст. дуже активно розбудовувалися як унікальні столичні «вокзали-палади», так і менші за розмірами типові будівлі на інших станціях [13 – 17]. Мотивацію архітектурного вираження тодішніх вокзалів можна було б назвати демонстрацією влади, успіху та «окультурення» територій.

Архітектура вокзалів авторитарних режимів 1920 – 50-х років формувалась у час коли залізниця ще була найважливішим і наймасовішим видом поземного транспорту. Цікавим прикладом архітектури вокзалів Італії цієї епохи є перебудова вокзалу адміністративного центру Боцен / Больцано (1859 р., 1928 р.) у Південному Тиролі / Альто Адідже. Компонування та ордерна впорядкованість звертаються до римсько-італійських традицій у новій інтерпретації, відкидаючи пластику фасадів цісарського часу і демонструючи прихід нової влади на новоотриману територію. Подібне у Південному Тиролі більш ніде не зустрічається (Рис. 1,2).



Рис. 1. Вокзал Боцен / Больцано, Південний Тироль. Фото автора.



Рис. 2. Фрагмент фасаду вокз. Боцен. Фото автора.

Архітектура вокзалів Третього Рейху відображає чи не найбільший розмах будівельної діяльності. Пропаганда державної ідеології, потуги, домінування вичитується у гігантських архітектурних проектах Берліна та інших великих міст (Рис. 3,4) [18, 19]. Не менш масштабними були проекти у Радянському Союзі 1930-х років. Ідеї демонстрації величі, сили при возвеличенні народних мас і

«малості» окремої людини досягалися просторовими і художніми засобами на високому професійному рівні опрацювання (Рис. 5,6) [1].



Рис. 3. Макет центру Берліна; внизу – Південний вокзал. Фото [19].

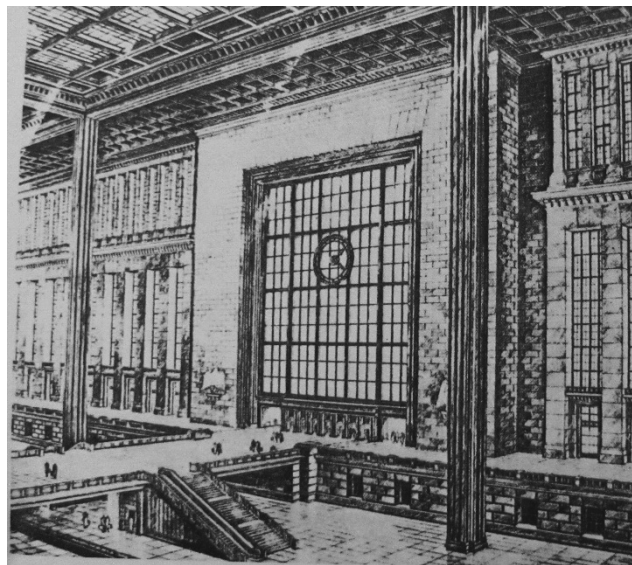


Рис. 4. Проект інтер'єру Південного вокзалу Берліна. Фото [18].

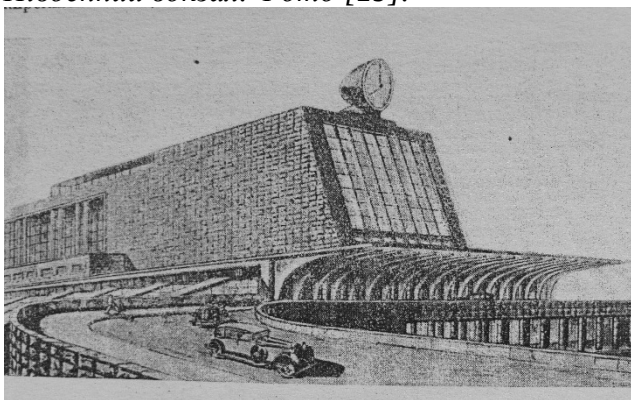


Рис. 5. Проект нового Курського вокзалу в Москві. Фото [1].



Рис. 6. Проект вестибюлю нового Курського вокзалу в Москві. Фото [1].

Територіально та кількісно дуже поширеними стали будинки вокзалів, які були реалізовані на території колишнього Радянського Союзу. Унікальні та типові будівлі середини 20-го ст. є свідками тоталітарної епохи і мають відображення як у великих містах і центрах України (Дніпро, Донецьк, Миколаїв, Одеса, Полтава, Рівне, Тернопіль, Харків та ін.), так і у менших по усій країні (Азовська, Біла Церква, Дубно, Здолбунів, Керч, Ковель, Мелітополь, Мостиська-2, Мукачеве, Перечин, Рожище, Свалява та ін.). Використання ордеру, класичних форм пластики, пропорції, симетрії створювало величні стилістично близькі палацоподібні будинки вокзалів різних розмірів, які й зараз виконують свої функції.

Така архітектура вокзалів як і решта громадської архітектури сприяла поширенню сталого образу державних споруд і була політичною маніфестацією тодішнього режиму просторовими та пластичними засобами. У такий спосіб утверджувалась «єдинодержавна» архітектура залізничних вокзалів, яка тепер

може викликати неоднозначне емоційне, ідеологічне розуміння і трактування при високому та достойному рівні фахової реалізації (Рис. 7 – 10).



Рис. 7. Вокзал Севастополь, Крим. Фото автора.



Рис. 8. Вокзал Одеса, Причорномор'я. Фото автора.



Рис. 9. Вокзал Мелітополь, Запоріжжя. Фото автора.



Рис. 10. Вокзал Азовська, Крим. Фото автора.

Нові вокзали в Україні часто відображають схильність до традиціоналізму і пошуку підтвердження самовизначення шляхом використання та інтерпретації звичних місцевих історичних, етнографічних архітектурних мотивів. Це виразно видно у високих і підсилено загострених дахових формах за прикладом народної архітектури вокзалу Великого Березного (Закарпаття); натяках на оборонні мури колишньої фортеці Ізмаїл на фасадах будинку вокзалу цього міста (Подунав'я). Дугоподібні арки фасаду, куполоподібне завершення новітнього будинку вокзалу Луцьк (Волинь) звертають нас до храмових традицій княжої доби та бароко (і модерну теж ?); цільний масивний блок будови з декоративною вежею вокзалу Ужгород сприймається як запозичення образів замків Невицьке, Хуст та ін. (Закарпаття, рис. 11 – 14).

Названі приклади новітніх вокзалів України виражають ідею національної та регіональної ідентичності та прив'язаності до конкретного місця. Це можна розцінити як намагання вийти за рамки типового проектування, а також нагадування і компенсація нестачі можливості професійного самовираження у попередню епоху. Існують також приклади пізньомодерністських будинків

вокзалів (Луганськ, Моршин, Хмельницький та ін.), а також будинків вокзалів із рисами постмодернізму (Калуш, Червоноград та ін.)



Рис. 11. Вокзал Великий Березний, Закарпаття. Фото автора.



Рис. 12. Вокзал Ужгород, зліва новий корпус, Закарпаття. Фото автора.



Рис. 13. Вокзал Ізмаїл, Подунав'я. Фото Г. Петрука.



Рис. 14. Вокзал Луцьк, Волинь. Фото автора.

В архітектурі нового часу вокзалів середніх і великих міст центральноєвропейських країн спостерігається використання простих форм – великих поверхонь, вікон, залів-блоків та ін., які мають витоки в архітектурі модернізму. Відчутні тенденції функційності, спрощення і вкорочення шляхів переміщення пасажирів, доступність як в осяжності, так і візуально; супровід в русі та скерування уваги користувачів транспорту і до супутніх послуг. Складається враження відкритості та «пасажоподібності» наземних і підземних просторів. Існуючі історичні будівлі або інтегруються у новий пасажирський вокзальний комплекс з використанням технологічного оновлення (Зальцбург), або позбавляються функції вокзалів (Краків). Вони є доглянутими без видимих перебудов і можуть мати тепер інші призначення (Рис. 15 – 18).

Існують й інші формотворчі мотиви в архітектурі новітніх залізничних вокзалів – активна зовнішня пластика, використання великорозмірних конструкцій та новітніх матеріалів в художньому осмисленні ставлять їх в один ряд високих набутків професійної думки – вокзали Берліна, Берна, Відня, Катовиць, Лісабону, Південний термінал Київського головного вокзалу, Севільї та ін. [9]. Ці об'єкти є радше поодинокими і переважно столичними.

Найзагальнішим чином таку ідеологію архітектури новітніх залізничних вокзалів можна окреслити як «переважаюче просторовою», «історично толерантною» та в окремих випадках ексклюзивною.



Рис. 15. Вокзал Лінц Головний, Австрія. Фото автора.



Рис. 16. Вокзал Кошиці, Словаччина. Фото автора.



Рис. 17. Будинок колишнього вокзалу Краків Головний, Польща. Фото автора.



Рис. 18. Підземний вхід до вокзалу Відень Головний, Австрія. Фото автора.

В останні десятиліття багато уваги звертається до перонів – вони набувають уніфікації без особливого візуального підлаштування до історичного контексту. Усі площинні поверхні покриття платформ та їхнє наповнення (лавками, навісами, павільйонами, світильниками, інформаційними табло, смітниками та ін.) є високотехнологічними і практично однакові або дуже близькі за формоутворенням у різних містах та країнах без огляду на величину, історію, стиль чи загальну композицію вокзалу. Разом з тим ці пасажирські споруди як елементи заповнення перону є композиційно, стилістично та тектонічно споріднені з аналогічними спорудами для пасажирів інших видів громадського транспорту [20]. Дуже активно використовуються при цьому усі гілки сучасного дизайну для досягнення комфорту, безпеки та естетики. Конструкції покриття перонів набувають найрізноманітніших форм.

Таке формотворення пасажирських споруд залізниці реалізовує ідею гуманного звернення до кожного пасажир-користувача – легке сприйняття, доступ, забезпечення своєрідного нейтрального тла. Сенси формотворення

покликані уникати будь-яких (візуальних) агресій та створювати атмосферу нейтральності та дружелюбності (Рис. 19 – 20).



Рис. 19. Вокзал Зальцбург Гол., Австрія. Фото автора.



Рис. 20. Трамвайна зупинка Юнгманнова, Братислава, Словаччина. Фото автора.

Висновки

1. В архітектурі залізничних вокзалів як і решти громадських будівель велику роль відіграє просторво-композиційна концепція, яка виражає соціальні та політичні смисли. Способом формотворення маніфестується ідеологічна засада, яка є домінуючою в суспільстві на той час і сприймається конотативно. Акцент і початкові зміни відбуваються в архітектурі столиць і великих міст.

2. Архітектура вокзалів часів авторитарних режимів звертається до витоків класичної архітектури з традиційними формами та ордерною системою. Схильність до помпезності, влаштування великозальних симетричних вокзалів є для них характерною рисою, яка чинить пропаганду на маси населення.

3. Новітні архітектурні форми вокзалів демонструють тенденції до функційності, максимального спрощення траєкторій руху; нейтральність і наче відсутність будівельної субстанції на зміну якій приходить прозорість, безбар'єрність і легкість сприйняття архітектурної оболонки. Пластичність форм активніше виражається у зовнішній частині вокзалів, маючи на меті акцентування важливості цих споруд як частини міського громадського простору. Блокоподібність будинку вокзалу набуває візуального пом'якшення; важливу роль при цьому відіграє проектна сфера різних гілок дизайну. Окремі будівлі вокзалів столиць і великих міст новітнього часу є навмисно візуально активними та запам'ятовуваними.

4. Спостерігається схильність до уніфікації архітектури перонів з максимально легким, швидким і безпечним доступом до платформ і вагонів. В їхній архітектурі використовуються типові рішення, шаблони за вимогами ергономіки, функційності, технології і вони є спорідненими у формотворенні з

зупинками інших видів громадського транспорту. Реконструйовані вокзали набувають новітніх форм передовсім оновленими пасажирськими перонами.

5. Прослідковуються дуже узагальнено домінуючі інтенції у формотворенні будівель залізничних вокзалів від: комерційності, помпезності, декоративності та типовості на основі архітектурних прототипів інших громадських споруд (середина 19-го ст. – кінець 19 ст.); величності будови, центричності залу, масивної експансії (кін. 19-го ст. – сер. 20-го ст.); відкритості, «пасажності» та безбар'єрності простору перебування і руху пасажирів (від сер. 20 ст.).

6. У різні історичні епохи превалюють різні ідейні засади у формотворенні пасажирських споруд залізничного транспорту, які не виражають прямого зв'язку з функціональними та технологічними процесами. На них чинять вплив й інші смисли, які обумовлені загальними процесами розвитку.

Сформульовані висновки не заперечують супутніх намірів та смислів у формотворенні – вони у різний час набувають явного чи скритного виразу.

Список використаних джерел

1. Явейн И.Г. Архитектура железнодорожных вокзалов. Издательство всесоюзной академии архитектуры. Москва, 1938. 304 с.
2. Батырев В.М. Вокзалы. – М.: Стройиздат, 1988. – 216 с.: ил.
3. Radlbeck, Karl. Bahnhof und Empfangsgebäude. Die Entwicklung vom Haus zum Verkehrswegekreuz. Dissertation zur Erlangung des akademischen Grades Doktoringenieurs. Fakultät für Architektur der Technischen Universität München. 1981, 184 S.
4. Renaissance der Bahnhöfe. Die Stadt im 21. Jahrhundert. Herausgeber: Bund Deutscher Architekten BDA, Deutsche Bahn AG, Deutsches Architektur Zentrum u.a. 2014. 315 S.
5. Kubinszki, Mihály. Bahnhöfe in Österreich. Architektur und Geschichte. Verlag Josef Otto Slezak. Wien. 1988. 272 S.
6. Kubinszki, Mihály. Bahnhöfe in Alt-Österreich. Verlag Slezak KEG. Wien. 2009. 128 S.
7. Preuß, Erich. 100 legendäre Bahnhöfe. Transpress Verlag, ein Unternehmen der Paul Pietsch Verlage GmbH & Co. Stuttgart. 2010. 144 S.
8. Древаль І.В. Методологічні основи містобудівного розвитку залізничних вокзальних комплексів. Автореферат дисертації на здобуття наукового ступеню доктора архітектури. Полтава 2013. – 36 с.
9. Черкес Б.С. Архітектура сучасності. Остання третина ХХ – початок ХХІ століть: навч. посібник / Б.С. Черкес, С.М. Лінда. – Львів: Видавництво Львівської політехніки, 2010. – 384 с.
10. Heinersdorff, Richard. Wiener Bahnhöfe. Album. Verlag für Photographie. Wien. 2004. 89 Abb.
11. Kaiser, Wolfgang. Die Wiener Bahnhöfe. Geschichte, Gegenwart und Zukunft. GeraMond Verlag GmbH, München. 2011. 135 S.
12. Vorrath, Erich. Wien auf Schiene. Bahnhöfe 1837 – 2015. Carl Gerold's Sohn Verlagbuchhandlung KG, 1090 Wien. 2010. 144 S.

13. Бенедюк П.О. Архітектура станційних комплексів Північно-Донецької та Кубанської залізниць у творчому доробку С.П. Тимошенка // Сучасні проблеми архітектури та містобудування: Наук.-техн. збірник / Відпов. ред. М.М. Дьомін. – К., КНУБА, 2016. – Вип. 43, у 2 частинах. Частина 1. С.47 – 58, – 364 с.
14. Рочняк Ю.А. Композиційні властивості малих залізничних вокзалів Галичини XIX – початку XX століть // Історико-культурні студії. Львів, «Львівська політехніка», 2014, С.79 – 90.
15. Рочняк Ю.А. Архітектурні типи вокзалів залізниці Перемишль – Сучава. // Вісник НУ „Львівська політехніка” Архітектура № 816, 2015. С.72 – 79,
16. Рочняк Ю.А. Особливості архітектури залізничних вокзалів Буковини // Суч. проблеми архітектури та містобудування № 40 Київ КНУБА 2015. С.281 – 294.
17. Рочняк Ю.А. Архітектура малих залізничних вокзалів Галичини // Суч. пробл. архітектури та містобудування № 43, ч.2, Київ КНУБА 2016 С. 375 – 382.
18. Joachimsthaler, A. Die Breitspurbahn: Das Projekt zur Erschließung des groß-europäischen Raumes 1942–1945. Verlag Herbig, München 1985.
19. Welthauptstadt Germania –Wikipedia [Електронний ресурс] – Режим доступу: [https://de.wikipedia.org/wiki/Welthauptstadt_Germania#/media/File:Bundesarchiv_Bild_146III-373,_Modell_der_Neugestaltung_Berlins_\(%22Germania%22\).jpg](https://de.wikipedia.org/wiki/Welthauptstadt_Germania#/media/File:Bundesarchiv_Bild_146III-373,_Modell_der_Neugestaltung_Berlins_(%22Germania%22).jpg)
20. Рочняк Ю.А., Луцик А.Р. Споруди зупинок громадського транспорту в міському контексті // Містобудування та територіальне планування № 57 Київ-КНУБА 2015. С.383 – 393.

Rotchniak Youri, PhD, dozent National University “Lvivska Polytechnika”, Lviv
ARCHITECTURAL DESIGN OF RAILWAY STATION BUILDINGS: IDEAS AND MEANING

The intensions while designing architectural forms of railway station buildings are analyzed in terms of social and political context. The most distinctive of them are discovered as well as the dynamics of their changes is observed.

Key words: *building, railway station, architectural design, idea.*

Рочняк Юрий Альфредович, докторант, доцент, кандидат архитектуры
 Национальный университет «Львовская политехника», Львов

**ИДЕИ И СМЫСЛЫ В ФОРМООБРАЗОВАНИИ АРХИТЕКТУРЫ
 ЗДАНИЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ВОКЗАЛОВ**

Аннотация. Исследуются интенции в формообразовании архитектуры пассажирских сооружений железных дорог исходя из социального и политического контекста, выявляются самые яркие из них и анализируется динамика их изменений.

Ключевые слова: *сооружение, железнодорожный вокзал, формообразование, идея.*