

24. Сапеляк О. Етнографічні студії в науковому товаристві ім. Шевченка (1898 – 1939). – Львів, 2000.
25. Скрипник Г. А. Етнографічні музеї України. – К., 1989.
26. Справозданє з музея за час від 1 мая до 31 серпня 1909 р. // Хроніка НТШ. – Львів, 1909. – Ч. 39.
27. Справозданє з музея за час від 1 вересня до 31 грудня 1911 р. // Хроніка НТШ. – Львів, 1911. – Ч. 48.
28. Справозданє з музея за час від 1 жовтня до 31 грудня 1912 р. // Хроніка НТШ. – Львів, 1912. – Ч. 52.
29. Стан музею в 1914 – 1920 рр. // Хроніка НТШ. – 1920. – Ч. 63 – 64. – Вип. IV.
30. Mary B. Kelly. Goddess Embroideries of Eastern Europe. – N.Y., 1989.

Рочняк Юрій Альфредович
кандидат архітектури, доцент
кафедра архітектурного проектування
Національного університету «Львівська політехніка»

ЗАЛІЗНИЧНІ ВОКЗАЛИ ЯК ЧАСТИНА АРХІТЕКТУРНОЇ ІДЕНТИЧНОСТІ КРАЮ

З технічним, комунікаційним і соціокультурним поступом зростає вплив глобалізації у багатьох сферах життя. Швидкий темп обміну інформацією, натиск комерції, уніфікації, розмивання власної сутності та неповторності викликають протилежну реакцію – відстоювання ідентичності. Ця категорія є багатогранною і у тому числі стосується архітектури та архітектурних пам'яток зокрема. В останній час маємо звернення до питання ідентичності в архітектурі ряду дослідників [Б.Черкес, А.Коломейцев та ін.].

З бурхливим поширенням залізничного транспорту в Європі від середини ХІХ ст. активно розвивається відповідна інженерно-будівельна інфраструктура. Вокзали стають однією з ознак залізниць і частиною архітектурного образу поселень. Прослідкуймо основні етапи формування архітектури будинків залізничних вокзалів, встановимо характерні компонувальні риси та їхній вплив на загальний образ архітектури поселень Галичини, Буковини і Закарпаття.

1. Перші вокзали появилися в Англії, яка була піонером розвитку залізниць. Для їхнього проектування часто бралися за зразок існуючі типи нетранспортних будинків, оскільки не було відповідних прототипів наземного чи водного транспорту. Відсутність витоків подібного роду пасажирських споруд скеровувало до пошуку і розробки нового виду громадських будівель. Для великих міст та вузлових станцій зразком слугували палацові споруди (звідси й назва «двірець» також в інших мовах). Зручне, достойне обслуговування і перебування пасажирів та бажання керівництва

продемонструвати велич, потугу нового виду транспорту, мусили запрошувати небідних людей до модерних і недешевих поїздок. Станції «нижчого рангу» забезпечувалися іншим прообразом вокзалів меншої величини – садибним будинком. Градація «поважності» вокзалів існує й надалі та легко сприймається у цих історичних будинках. Класицизм та історизм як стилістичні напрями того часу підтримували філософію звернення до давніх та існуючих архітектурно-компонувальних зразків.

2. При різних коліях виникали і розвивалися композиційно-стилістичні типи залізничних вокзалів, які робилися виразними й характерними для своїх місцевостей. Поруч із храмами, замками і палацами вони ставали архітектурним знаком нової епохи. Натиск, з яким відбувалося будівництво, часом супроводжувався знищенням видатних історичних пам'яток – вокзал з назвою Венеція Санта Лючія на місці умисно знесеної однойменної церкви А.Палладіо, вокзал з навісами неподалік собору в Кьольні та ін. Проте у переважній більшості будівництво залізниці, станції з вокзалом підпорядковувалися сформованому містобудівному і архітектурному контексту. З часом залізнично-транспортна галузь сама почала формувати їхній подальший розвиток, що суттєво покращувало інфраструктуру поселень і територій та сприяло раніше небаченим темпам розвитку. Міста і села отримували нові знаки ідентичності як, наприклад, вокзали Лондона, Парижа, Відня, Будапешта, Гельсінкі, Львова та інших міст.

3. Колії Західної України спочатку належали різним компаніям і володіють своїми композиційно-стилістичними типами залізничних вокзалів. Найдавніший «круглоарковий» тип вокзалів, який є лише по лінії Львів – Чернівці – Сучава – Ботошани (арх. Л.Вієжбіцкі); «мостиський» – на станціях Мшана, Судова Вишня, Мостиська-I; «самбірський» – Комарно, Рудки, Старий Самбір, Стрілки; «подільський» – Вигнанка, Біла-Чортківська, Ягільниця, Товсте, Борщів, Іване-Пусте (галицьке Поділля), Веренчанка, Стефанешти, Вижниця (Буковина); «равський» – Зашків, Куликів, Глинське, Добросин, Липник; «рустиково-стріховий» – практично по усій Галичині (Глібовичі, Копичинці, Гребенів, Тухля, Микуличин, Турка, Ясениця) і частково на Буковині (Неполоківці) та ін. У Галичині трапляються виразні та композиційно довершені окремі вокзали – Ділятин, Татарів, Отинія, Золочів, Нижанковичі; на Буковині – Червона Діброва та ін. Знакові великі вокзали є у Львові, Тернополі, Івано-Франківську, Чернівцях. Названі типи вокзалів та окремі з них мають різні способи локалізації – точковий, лінійний, зональний. Різноманітною є архітектура вокзалів Закарпаття, де бачимо цілу композиційну та стилістичну палітру – Ужгород, Великий Березний, Чоп, Мукачево, Виноградів, Королево, Хуст, Ясиня та ін. Спільні з Галичиною і Буковиною архітектурні типи появляються після Другої світової війни. Їхня локалізація має точковий характер.

4. Зміна історичних епох, художніх уподобань, технічний поступ, економічне підґрунтя та інші чинники наклали свою динаміку розвитку архітектури вокзалів. У їх образі відчуваються діяння різних авторів, відбитки політичних режимів у функціональній, просторовій та композиційній організації. Залізнична мережа в Галичині, Буковині та Закарпатті встановилася на початок ХХ ст. та залишилася практично без змін [І.Жалоба]. Архітектура міжвоєнного часу заповнила втрати Першої світової війни та привнесла відбиток модерних напрямків архітектури вокзалів, у якій відчувається схильність до простоти, часом асиметричності форм, збільшення відкритості, просторовості та ін. Архітектурні аналоги цієї доби можна знайти у суміжних країнах. Монументальна «всесоюзна» післявоєнна архітектура проникла на усі залізниці Західної України. Постали нові знакові вокзали у Тернополі, Стрию, Дрогобичі, Мукачеві, Чопі та цілий ряд середніх і малих. В останні десятиліття влаштовувались малі пасажирські споруди станцій по цілому краї; появились великі вокзали у Мостиськах, Вадул Сіреті, Моршині, Трускавці, Червонограді, Великому Березному, Ужгороді. Значна частина вокзалів дійшла до нас у доброму стані та продовжує функціонувати. Разом з тим бачимо сумний стан історичних вокзалів колії Нижанковичі – Самбір, Червоноград – Рава-Руська та ін. а також байдуже та вільне поводження з історичними об'єктами – вокзали Підмонастир (зруйнований 2012 р.), Глібовичі (стан руїни), перепланування, покриття фасадів плиткою, зміна дахів та ін.

5. Залізничні вокзали маючи за прототип архітектуру палаців і житла, виробили свій архітектурний образ будови і поширили його на інші види транспорту. Крім того спостерігається вплив і на інші види громадської архітектури, як наприклад, торгівлі – крамниці у Ділятині, Яремчі, Сокалі. Спостерігається поступовий «міжгалузевий» взаємовплив образу архітектури, як зворотний процес, і особливо від середини ХХ ст. У багатьох вокзалах влаштовується житло і це особливо відчутно у старих невеликих вокзалах. Показово, що первинно їхня архітектура мала зразком садибу і, врешті, через деградацію пасажирських перевезень та відсутність загосподарення вони перетворилися дійсно на житло.

6. Епоха процвітання залізниць середини ХІХ ст. – середини ХХ ст. збагатила архітектуру надбанням громадсько-транспортного будівництва. По всій Європі вокзали палацового і садибного типу залишили слід цієї складної та динамічної епохи. В останні десятиліття простежуються нові тенденції у будівництві чи прилаштуванні старих вокзалів. Притягальна сила пасажирських мас, прискорення швидкості, регулярність перевезень та інші фактори трансформують існуючі дотепер уявлення про «класичні» вокзали. Взаємопроникнення дій, простору, часового фактору викликають до життя формування складних залізнично-вокзальних комплексів [І.Древаль]. Як

архітектура реагує на нові вимоги спостерігаємо у нових вокзалах Відня, Зальцбурга, Іннсбрука, Кракова, Катовиць та інших міст.

7. У новітній час роль залізничних вокзалів міняється, трансформується, набуваючи часом протилежних ознак. З одного боку відчувається відновлення ролі найнадійнішого виду наземного громадського транспорту з реставрацією автентичних будинків вокзалів з належною адаптацією до потреб і стандартів сьогодення (наприклад, у Тиролі, Верхній Баварії). З іншого – економічно нерентабельні гілки залізниць закриваються, демонтуються і так відходить у небуття ціла епоха і творіння поколінь. Будинки вокзалів у кращому випадку перетворюються на житло, що хоч якось їх рятує; за рідкісними винятками у них влаштовують громадські функції (музеї, торгівля, громадські центри тощо). Стосовно самих новітніх вокзалів та транспортно-пасажирських споруд спостерігаються два найбільші вектори розвитку:

- влаштування простих, функціональних, універсальних, утилітарних і анонімних невеликих пасажирських споруд на посадкових платформах кожної станції чи зупинки;

- влаштування великих залізнично-вокзальних комплексів, які крім первинної пасажирсько-транспортної функції реалізують потреби комунікації, торгівлі, сервісу, відпочинку та бізнесу, перетворюючись у потужний містобудівельний осередок.

Відчутно, як глобальні тенденції розвитку та професійних дій скеровані на збереження, підтримку та вироблення нових підходів до архітектури залізничних вокзалів і, врешті, на підтримку ідентичності поселень і країв.

Брич Марія Тарасівна
магістр архітектури

Національного університету «Львівська політехніка»

МУЗЕЄФІКАЦІЯ ПАМ'ЯТОК АРХІТЕКТУРИ ТА МІСТОБУДУВАННЯ ЯК ЗАСІБ ЗБЕРЕЖЕННЯ ІСТОРИКО- КУЛЬТУРНОЇ СПАДЩИНИ

Історико-культурна спадщина України як складова загальносвітового історико-культурного надбання, вирізняється значної кількістю об'єктів, типологічним і видовим розмаїттям. Вагоме місце тут займає архітектурна спадщина, представлена як окремими спорудами та об'єктами, так і цілими ансамблями та комплексами. Не зважаючи на всебічне зацікавлення, що спостерігається останнім часом, до власного історико-культурного надбання, представленого пам'ятками архітектури та містобудування, стан більшості пам'яток не відповідає умовам їх збереження. Рівень використання тої частини пам'яток архітектури та містобудування України, що знаходиться в руїнах, дуже низький. Подібні пам'ятки практично не підлягають новому