



Іван СТУДНИЦЬКИЙ

## ХУДОЖНЬО-СТИЛІСТИЧНІ ОСОБЛИВОСТІ АРХІТЕКТУРИ ВОКЗАЛІВ УКРАЇНИ ДРУГОЇ ПОЛОВИНИ ХІХ — ПЕРШОЇ ТРЕТИНИ ХХ ст.

Аналізуються художні особливості архітектури вокзалів України другої половини ХІХ — першої третини ХХ ст. На прикладі конкретних пам'яток виявлено характерні риси стилів еkleктизму, модерну, а деко та принципи поєднання в архітектурі вокзалів напряму ретроспективізму з прогресивними будівельними технологіями.

**Ключові слова:** архітектура вокзалів, художньо-стилістичні особливості, ретроспективізм-еклектизм, модерн, а деко, декоративні архітектурні деталі, синтез мистецтв.

© І. СТУДНИЦЬКИЙ, 2016

ISSN 1028-5091. Народознавчі зошити. № 5 (131), 2016

Необхідність будівництва залізниць в Україні виникла у другій половині ХІХ ст. Цьому сприяло географічне становище країни та її природні багатства. Україні потрібні були залізниці для вивезення сільськогосподарської продукції з родючого Південно-Західного регіону і продуктів промисловості з районів Донбасу та Кривого Рогу. Передумови розвитку залізничного транспорту, архітектура вокзалів України привернули увагу значної кількості українських дослідників. Окремо слід відзначити публікації, І. Котлобулатової [4], П. Лазечка [5, № 14, с. 3], колективне дослідження, присвячене львівській залізниці [2]. Проте праці переважно публіцистично-краєзнавчі, стосуються проблеми будівництва однієї пам'ятки: архітектура вокзалу, історія його будівництва розглядаються у контексті економічно-культурного розвитку регіону чи міста. Для написання нашого дослідження важливими були праці, присвячені історії розвитку та стилістичним особливостям української архітектури ХІХ — першої третини ХХ ст. [3; 6; 7]. Однак окремої праці, присвяченої розгляду художньо-стилістичних особливостей архітектури вокзалів України другої половини ХІХ — першої третини ХХ ст., в українському мистецтвознавстві немає. Фактологічною основою дослідження є матеріали, отримані в результаті натурних обстежень.

У кінці ХІХ — на початку ХХ ст. вокзал став однією з найвизначніших за масштабами споруд міста. Привертаючи інтенсивні потоки пасажирів, вокзали того часу виконували значну містобудівну функцію: вони суттєво впливали на організацію міського транспортного руху та забудову привокзального району. Чимало вокзалів кооперувалися з громадськими спорудами загальноміського значення — готелями, ресторанами, поштамтами, торговельними пасажами тощо.

Навіть у таких залізничних спорудах, як вагонні та паровозні депо, сигнальні будки, водонапірні башти, мости, архітектори цього періоду найчастіше маскували виключно утилітарне призначення будівлі, використання нових конструкцій та матеріалів. Це було особливо характерним для вокзалів, в яких архітектор повинен був враховувати не тільки функціональні вимоги, а також специфічні громадські особливості — вокзали використовували і як місце для відпочинку, оскільки тут були ресторани з окремими банкетними залами і кабінетами) і як своєрідну біржу, де відбувалися діло-

ві зустрічі комерсантів, і як модне місце для спілкування та прогулянок.

Весь вокзальний комплекс чітко поділяли на дві частини. Чисто функціональна частина (перони, іноді дебаркадери, з приміщеннями для багажу, склади тощо) вимагала нових будівельних матеріалів і конструкцій — металу та скла. Натомість парадні приміщення вокзалу будували з традиційних матеріалів і розкішно оздоблювали в одному з історичних стилів. Складні конструктивні рішення залізничних вокзалів вимагали залучення до проектування інженерів, які фактично й були основними авторами проектів цих споруд. Водночас велике суспільне значення вокзалів як нових воріт міста зумовлювало прагнення надати їм репрезентативний характер. Отже до проектування залучали найвідоміших архітекторів. Серед них слід згадати С. Тимошенка, Ю. Захаревича, В. Садловського, А. Кобелева, З. Журавського, В. Рикова, О. Вербицького та ін.

В архітектурі вокзалів яскраво відобразилися основні мистецькі напрями того часу. Архітектура України все більше зближалася з новаторськими тенденціями в будівельній техніці. Почали працювати великі архітектурно-будівельні фірми, у яких розробляли комплексні проекти, на базі власних фабрик і виробничих майстерень реалізовували на практиці передові проекти та новітні інженерні рішення. Особливою популярністю користувалися металеві або залізобетонні структури, які втілювали нові уявлення про органічність архітектури.

У розвитку архітектури вокзалів другої половини XIX — першої половини XX ст. можна виділити три основні періоди розвитку: 1860—1890-ті рр., кінець XIX — початок XX ст., 1920—1930-ті рр. За всього різноманіття пошуків і напрямів у архітектурі України другої половини XIX — першої третини XX ст. вони доволі чітко групуються за трьома стилями — еkleктизм, модерн, ар деко.

У стилістичному напрямі ретроспективізму-еклектизму розрив між прогресивною функціонально-конструктивною основою та художніми засобами архітектури ставав щораз різючішим, архітектори перетворювалися на декораторів, які прикрашали фасади та інтер'єри та не прагнули досягти органічності єдності функції, конструкції та естетичних якостей. Хоча, звичайно, не можна заперечити романтично-ностальгійного впливу цієї архітектури на глядача.

На першому етапі розвитку вокзальної архітектури найпоширенішими були середньовічні (візантійські, романські, готичні та давньоруські) форми. Зокрема, українські архітектори сміливо трансформували композиційні та декоративні засоби «готики», органічно вписуючи неоготичні форми в класицистичну схему. Слід відзначити, що в готичці цінували не тільки екзотичну архітектурну декорацію, романтичність архітектурного образу, сміливість каркасної конструкції, а особливо властиву для неї органічну неподільність різних видів мистецтва, єдність функції та декоративної форми.

Професійне мислення архітектора стало алегоричним і метафоричним, елементи історичних стилів асоціювалися з конкретною інформацією про роль і призначення споруди. Слід відзначити, що в середині XIX ст. відбувалася докорінна реконструкція та перепланування великих українських міст — Києва, Львова, Одеси, Харкова. Тут розбирали давні, ще середньовічні укріплення. Цікаво, що така стилістика споруд вокзалів збігалася в часі зі зростанням зацікавленості до пам'яток середньовічного минулого України. Здійснюють реставрацію низки середньовічних церков і замків, яка, однак, часто призводить до спотворення пам'яток. Таким чином, нові споруди вокзалів сприймали буквально як ворота міста, за традицією сповнюючи їх трактованими декоративно елементами оборонної архітектури: машикулями, зубцями-мерлонами, баштами тощо.

Прикладами може бути низка неоготичних вокзалів Галичини 60—80 рр. XIX ст.: Головний двірцець у Львові (1861), вокзал у Івано-Франківську (1866), Чернівецький вокзал у Львові (1866), вокзал у Коломиї (70-ті рр. XIX ст.), Заболотові. Архітектори сміливо трансформують композиційні та декоративні мотиви готики. Споруда на вокзальній площі міста отримує образ таємничого й загадкового замку, зовсім не загрозливого, а гостинного, що широко відкрив для гостей браму міста. «Готичний» архітектурний декор, що надає театралізованого характеру вокзальній споруді, повністю невіддільний від конструктивних архітектурних форм.

Засоби стилізації середньовічної архітектури характерні також для вокзалів тієї території України, що перебувала в складі Російської імперії (вокзали у Козятині, Єнакієвому, Маріуполі, Лубнах). Очевидно, тут також вважали романтичною вільну ма-

льовничість готичних замків. Зокрема, у вокзалі станції Слов'янськ (кінець XIX ст.) центральний двоповерховий об'єм за архітектурним трактуванням нагадує середньовічний донжон. Архітектор вокзалу в Рівному (70-ті рр. XIX ст.) особливу увагу звернув на торцевий фасад, який бачать пасажери вже з вікна потяга, надавши цьому фасаду вигляд готичних оборонних воріт зі стрілчастими нішами, характерними ступінчастими атиками, пінаклями й аркатурним фризом. У цегляній споруді вокзалу станції Радивилів головний акцент зосереджено на високому ступінчастому фронтоні.

Використання форм середньовічного мистецтва в архітектурі вокзалу в Козятині дало змогу створити самобутню за стилістикою споруду з готичними та романськими елементами. Монументальність архітектурних форм підкреслює кріпований антаблемент і атик з мурованими стовпчиками-пінаклями й ажурною решіткою. Головний вхід виділений великою заскленою аркою та складним ступінчастим фронтоном.

Натомість у архітектурі групи вокзалів на станції Малин, Маневичі, Чоповичі, Олевськ, Буча, які побудували напевно за проектом одного архітектора на межі XIX—XX ст., мальовничо переплелися риси романської та готичної архітектури. В архітектурній композиції фасадів привертає увагу вміло застосований контраст між глухими масивними стінами з контрфорсами та середньовічними елементами — пінаклями, аркатурними фризами, біфоріями та трифоріями, декоративно трактованими баштами й високими покрівлями.

Вокзал у Кривому Розі — типовий зразок архітектури англійського стилю королеви Єлизавети, з простими архітектурними формами: високими дахами, стрункими ризалітами, темним цегляним муруванням і світлим обрамленням великих вікон.

Водночас існував та всіляко насаджувався Російською імперією казенний візантійсько-російський стиль. Давньоруські деталі переважно механічно поєднувалися з невластивими для них простими та монотонними рядами вікон або навпаки — надто прихлиливими формами, запозиченими в мавританській архітектурі. Особливо яскраво «самодержавні» риси в цей період виявилися у так званому «цегляному стилі». Сама назва умовна, оскільки це був не стиль, а прагнення надати стилізаторству більш раціональ-

ної форми. Вихідною позицією цегляного стилю були вимога використовувати в спорудах не тиньк, а облицювальну цеглу — матеріал більш довговічний. У споруді вокзалу архітектори особливу увагу зосереджували на використанні цегли, яку старанно підбирали за якістю, тоном і відтінком. Адаже основною вимогою цегляного стилю був вибір виразної кольорової гами та фактури всього фасаду, а не окремої архітектурної деталі. Величезна кількість деталей з профільованої цегли надавала спорудам схожості з давньоруською архітектурою, хоча трактування деталей тут було інакшим. У цегляному стилі зустрічалися також ренесансні мотиви або елементи мавританської архітектури.

Характерними прикладами будівель у цегляному стилі є вокзали в Дебальцевому (1879), Дніпропетровську-Катеринославі (1884), Новоселиці (1905), Коростені (1901). Портки, лоджії та галереї-підсіння, лиштва і профільовані гурти трактуються досить вільно, без дотримання ордерних канонів, проте вони узгоджувалися із самобутніми пропорціями й масштабами самих будівель, надаючи їм своєрідної яскравої образності.

На межі XIX—XX ст. в архітектурі вокзалів починають переважати риси необароко. Зокрема, у вирішенні вокзалів з'являються елементи, характерні для барокової палацової архітектури — курдонери, пластичні портки, криволінійна поверхня стін, куполи, балюстради тощо. Однак архітектори-еклектики цим напрямом не обмежилися, поєднуючи його з елементами інших історичних стилів — ренесансу, класицизму, тієї ж готики. Цей підхід дозволяв вільно трактувати класичні архітектурні форми.

Виразний акцент у спорудах цього стилістичного напряму поставлено на декоративному, орнаментальному трактуванні архітектурної деталі. Для цієї групи пам'яток характерні чітка симетрія, використання едикул входів, віконних сандриків, збагачення фактури фасадів рустом, ускладнення силуету споруди куполами, фронтонами й атиками. За допомогою класичного ордеру архітектори образно розкривали динамічну потенцію маси стіни. Ордер використовували декоративно, перетворивши його на своєрідний орнамент на архітектурну тему.

У низці вокзалів стилетворчим елементом архітектури стають фронтони, що розташовуються в ряд по головному фасаді (Красне, Верхівцеве), увінчують

центральний ризаліт (Миргород, Костополь) або позначають вхід (Чинадієве). Фронтони різних споруд відрізняються формами та складністю окреслення, однак об'єднані стильовим забарвленням бароко.

Схожі за архітектурним декором вокзали станцій Нікополь, Запоріжжя, Пороги, Павлоград. Споруди зведені з цегли з переважанням барокових елементів: складних пластичних, в окремих випадках розірваних фронтонів, криволінійних кріпованих карнизів, композиції огорнених спільною лиштвою вікон, ризалітів-башт.

Жмеринський залізничний вокзал Південно-Західної залізниці є величною будівлею зі складним плануванням, у архітектурному стилі якої відчутний дуалізм, оскільки фасади споруди вирішені в неоренесансній стилістиці з вкрапленнями барокових елементів, а інтер'єри трактовані в стилі модерн. Споруда вокзалу характеризується ясністю композиції. Зовнішній вигляд зумовлений її плануванням: чітко виділені різні частини архітектурного комплексу. Водночас нестримний декор, невимовне багатство архітектурних мотивів різних епох перетворюють споруду на яскравий зразок смаку свого часу. При цьому в загальній композиції відчувається цільність і такт у переплетінні еkleктичних форм. Їхнє загальне трактування свідчить про схильність архітекторів до ефектів бароко — ефектів руху, перспективи, контрасту, театральності. Архітектори вміло розставляли акценти, ніби зупиняли ритмічний повтор дрібних вертикальних членувань масивними низькими баштами під високими зімкненими покрівлями з невагомими ажурними балюстрадами, шпилями та флюгерами, і раптом знов з'являлася висотна домінанта у вигляді гранчастої башти під стрімким шпилем з люкарнами.

Засвоєння елементів стилістики бароко в низці споруд вокзалів засвідчують куполи. Зокрема — застосування як центру композиції масивного куполу з люкарнами над операційним залом (Ворожба, Харків). Натомість башти, вкриті високими наметовими покрівлями з балюстрадами, флюгерами, шпилями, надають будівлі вокзалу Жмеринки барокового у французькому дусі характеру. Бароковими вигадливими баштами з кованими балконами фланкований також вокзал станції Голоби.

Для вокзалів України межі ХІХ—ХХ ст. особливо характерною є неокласицистична стилістика.

У спорудах неокласицистичних вокзалів панувала симетрія, саме її логіці підпорядковувався кожен елемент. В архітектурній композиції автори максимально підкреслювалися горизонтальні членування, зокрема, вони знижували висоту гребеня даху, його чітка горизонталь відтіняли за допомогою парапета й антаблемента. Розвиваючи композицію по вертикальній домінанті ризаліту, архітектори вводять пластичні паузи атиків (Фастів), карнизів (Підзамче), трикутних мансард (Винниця) або фронтонів (Броди), за допомогою яких відразу ж гальмується рух угору. Головним художнім засобом архітектури був ордер, засобами якого втілювався масштаб споруди, співвідношення окремих частин, співмірність архітектурного об'єму людині. Ордер, за невеликими винятками, не виконував тектонічної функції, його застосовували декоративно. Він став незалежним від стіни, яка реально несла навантаження перекриття. Наприклад, декоративно трактований ордер був головним стилетворчим елементом споруд вокзалів станцій Володимир-Волинський, Хорол, Романківці тощо.

Одним з найбільших вокзалів України другої половини ХІХ ст., який не поступався за функціональністю планування та багатством оздоблення кращим європейським вокзалам, був пасажирський вокзал у Одесі, який звів у 1879—1883 рр. за проектом петербурзького архітектора В. Шретера, архітектор А. Бернардацці [1, с. 88]. Одеський вокзал створений у неокласичному стилі. На площу виходили три арки головного фасаду в обрамленні колон дорійського ордеру. Не вдалося втілити в життя запроєктований скляний дебаркадер над перонами та окремий павільйон для царської родини.

Зазвичай в архітектурі тогочасних вокзалів домінантні класицистичні риси поєднували з бароковими або готичними елементами. Інколи головний ризаліт архітектори фланкували типовими для необакоко невисокими баштами під призматичними покрівлями з кованими ажурними балюстрадами (П'ятихатки, Бердянськ). Поєднання класичної архітектурної композиції із середньовічними деталями (аркатурний фриз, пінаклі) показові для станцій Ходорів, Хирів, Дубно, Гоголеве та ін.

На початку ХХ ст. з'явилася група вокзалів, у яких призначення споруди засвідчувало велике аркове вікно в центрі головного фасаду. Розміри ві-

кна та його домінуюча роль у архітектурній композиції стали визначальною ознакою вокзальної споруди. Але цей великий застосування об'єм поєднувався з архітектурними формами, членування і масштаб яких властиві швидше для міських громадських споруд. Зокрема, у вокзалі Івано-Франківська арка вікна фланкована коринфськими колонами колосального ордеру на високому рустованому цоколі. У будівлі вокзалу в Чернівцях не менш активними акцентами фасаду є профільовані архівольти з дощатим рустом, балюстрада тераси зі скульптурним обрамленням годинника.

На межі століть серед загальної хвилі стилізаторства особливо розвивався національно-романтичний напрям, у межах якого архітектори прагнули відродити традиції народного хатнього будівництва. Поширеними були будівлі станцій, головний художній ефект яких був поставлений на контрастному поєднанні світлих гладких тинькованих стін і темного високого даху часто з мансардами й мезонінами на фігурних дерев'яних кронштейнах. Органічним доповненням архітектури цього типу виглядають дерев'яні ганки входів. Серед типових зразків з території Сходу України слід назвати групу вокзалів, побудованих за типовим проектом, на станціях Біличі, Святошин, Ірпінь, Титовичі, Сорока та Клавдієво.

Важко перерахувати усі пам'ятки цього типу з території Галичини. Зокрема, виділяються споруди вокзалів Тернопільщини (Бережани, Підгайці, Потуртори, Бучач, Копичинці, Скалат) та Львівщини (Трускавець, Самбір, Старий Самбір, Жовква, станції Личаків і Брюховичі у Львові). Для вокзалів у Карпатах типовим є зміцнення кутів споруди масивним рустом (Турка, Лавочне, Гребенів, Долина, Микучин, Надвірна, Тухля, Яремче, Ясениця). Особливо синтетично споруди вокзалів «національного романтизму» сприймаються на тлі мальовничих гірських пейзажів (Десятин, Татарів).

Найвизначніші станції цього типу були зведені за проектами харківського архітектора Сергія Тимошенка. Це понад тридцять транспортних будівель на Кубансько-Чорноморській козачій залізниці (1909—1916). Як зазначає дослідник В. Чепелик, «цими будівлями С.П. Тимошенко значно розширив обрії українського архітектурного модерну» [6, с. 78]. Довершеністю синтезу архітектури та декоративних елементів привертають увагу вокзали на

станціях у Катеринодарі: Ведмедівській, Старомишастівській, Тимошівській та ін. Усі вони, виконані з цегли, мають у багатьох випадках шестикутні трапеційної форми вікна і двері, фриз з червоної цегли, вкриті залізом пластичні дахи вальмової форми, іноді — з наметами для підкреслення головних частин композиції. Більшість з цих споруд мали прості й раціональні форми, лише деякі з них дістали ускладнені рішення, підсилені накладеними на стіну декоративними лиштвами, незвичними за пропорціями пілястрами (вокзал у Ведмедівській станції, архітектурний образ якого набув неочікуваних рис експресивності, навіть гротесковості). Водночас житлові будинки при станціях були дуже раціональними за рішеннями, ясними та оптимістичними, бо мали зв'язок з традиціями українського хатнього будівництва. Ці роботи раннього періоду творчості С. Тимошенка добре виявили широту його творчих можливостей, значний діапазон художньо-образних пошуків. Важливим є і те, що у цих роботах майстер використав можливості, закладені у цегляному муруванні. Він застосував цеглу як матеріал не лише конструктивний, але й декоративний, іноді двох кольорів. Це поживляло екстер'єр будівель, надавало їм більшої мальовничості.

Таким чином, у «новому українському стилі», як ні в одному іншому, особливо сильними були чисто формальні пошуки, прагнення до пластичності деталей, до вишуканості пропорцій, до бездоганності вишуканого силуету. Архітектори старалися максимально відмовлятися від засобів стилізаторства, або принаймні використовуючи їх чітко дистанціюватися від історичних прототипів, сприймаючи як алюзію, натяк на форми й образи минулого. При такому підході до вирішення архітектурних завдань, який є протилежним до традицій еkleктики, відобразити «геній місця», підкреслити регіональну специфіку творів архітектури складно. Проте українським майстрам «національного романтизму» це безумовно вдалося, ґрунтуючись у першу чергу на органічному синтезі мистецтв. Перш за все, слід відзначити важливу роль природних будівельних матеріалів — цегли, місцевих порід каменю й дерева. Використовуючи живописну, пластичну фактуру цегли, тиньку, каменю та дерева, поєднуючи їх в одній споруді, майстри ніби нагадували про місцеві ландшафти, середньовічну фортечну архітектуру та традиційне жит-

ло. Таким чином, уже тільки завдяки будівельному матеріалу авторам вдалося сповнити архітектурний образ вокзалу романтичними рисами, надати йому регіональної своєрідності.

У спорудах вокзалів «нового стилю» архітектори активно впроваджували композиційні та декоративні засоби, запозичені в українській традиційній архітектурі. Компактна композиція з різновисоких об'ємів, яка створює строго вивірений, рафінований силует, складний чудернацький рисунок завершень — великі вальмові покрівлі, стрімкі шпилі та щити, пружні підковоподібні або трапецієвидні вінчання порталів, пластичні ганки, маленькі сліпі віконця та різьблені кронштейни були трактовані з тією гостротою, яка свідчить про творче використання естетичних концепцій модерну.

У прагненні до оновлення художньої мови архітектори України звернулися до стилістики модерну, становлення якого розпочалося наприкінці XIX ст. В архітектурі модерну синтез мистецтв вважався обов'язковим, а пластика була основою композиції. Утвердилася особлива система вирішення окремих форм і деталей, які утворювали архітектурну композицію, що базувалася на нашаруванні форм — зокрема, еркери і башти часто накладалися на ризаліти, своєю чергою чергу балкони ніби виростали з еркерів. Як складне поєднання нашарованих форм вирішували також баштові завершення і покрівлі, посилюючи таким чином роль силуету. Архітектори впроваджували вікна неоднакового розміру та форми, криволінійну лиштву. Усі ці засоби сприяли створенню враження динамічності, рухливості масиву споруди вокзалу. Звичайно, що у побудові таких ефектів чи не найважливішою була роль архітектурної декорації. Поєднуючи ці прийоми з підкреслено глибинним вирішенням загальної композиції (наприклад, кутових будівель або використання дворівкурдонерів) вдалося добитися вражаючого містобудівного ефекту. Такими, наприклад, є складні архітектурні композиції вокзалів у Тернополі та Ковелі.

Ковельський вокзал Львівської залізниці був зданий в експлуатацію 1907 р. Проектував його відомий архітектор О. Вербицький [7, с. 145]. У той час станція Ковель вважалася однією з шести кращих в Росії. Вокзал, який пережив Першу світову війну, зруйнували 1944 р. Споруда у плані видовженого прямокутника з незначними виступами центрально-

го та бічних ризалітів, практично уся площа центрального прясла була відведена під велике аркове вікно, обабіч розташовувалися дві квадратні у плані двоярусні башти з окремими входами для пасажирів різних класів. Завдяки високим криволінійним покрівлям зі шпильми башти перетворилися на вертикальні доміанти споруди. Одноярусні крила з великими арковими вікнами з'єднували центральний об'єм з бічними двоповерховими корпусами. Фасади були почленовані пілястрами колосального ордеру, вкриті рустом, завершені високими атиками з мурованими стовпчиками.

Можливо найяскравіше явище стилістики модерну в українських вокзалах першої третини XX ст. — це інтер'єри вокзалу станції Жмеринка, орнамент яких уже виконував не тільки допоміжну роль обрамлення або заповнення «пауз», а став основним принципом побудови архітектурного твору, визначальною ознакою його стилістики.

Традиційно для вокзальної архітектури цього періоду підлоги залів було викладено метлаською плиткою, яка утворювала орнамент шахівниці. Нижню частину стін, практично на висоту людського зросту вкривали дерев'яні панелі, в які були вмонтовані керамічні поливані плитки. В одному стилі виконані також двері з дерев'яними решітками, заповненими гранованими шибками. У стуковому декорі органічно поєдналися чітка геометрична сітка, виконана тонкими профільованими тягами, і нестримна динаміка сецесійних рослинних форм зі стилізованими та натуралістичними елементами. Особливу увагу привертають обрамлення прямокутних дверей у вигляді мавританського алфісу.

Серед рослинних форм зустрічаються стилізовані водяні квіти та бутони з вузьким і довгим листям (лілія, тростина, лотос), квіти екзотичних цикламенів, хризантем, звернення до яких навіяне далекосхідним мистецтвом, польові та лісові рослини місцевої флори: плющ, мак, ромашка, волошка, конюшина, чортополох, а також улюблений у народному мистецтві мотив соняшника. В природних рослинних формах митці максимально підкреслили динаміку росту, рух, натомість стилізовані мотиви уклали в традиційні орнаментальні композиції фризу, гірлянди, фестона або канделябра-вазона. Загальній логіці орнаментальної побудови підпорядковані ковані решітки численних балюстрад і сходів.

Модерн царює в інтер'єрах вокзалу Чернівців. Вишуканий акорд білого та світло-зеленого кольорів доповнює позолота. Стіни вкривають рослинні орнаменти та маскарони зі стилізованими крильцями. Про нескінченний рух нагадують кадуцї та стилізовані колеса. Більш стриманим, з поєднанням класицистичної та сецесійної стилістики є декорування інтер'єрів вокзалу в Івано-Франківську. В центральному залі зімкнене склепіння з люнетами оздоблюють стуккові гурти, що спираються на скульптурні маскарони богині Іриди. На стінах поміж пілястрів «розвішані» тугі гірлянди з лаврового листа.

На противагу модерну стиль ар деко характеризує тенденція до спрощення форми, акцент на площинності та відсутність тривимірності. Дослідники виділяють ретроспективний та новаторський ар деко. Для архітектури вокзалів особливо характерний останній. Споруди ар деко визначає монолітність пластичності мас, тонко підкреслена скупими декоративними елементами, які тільки віддалено нагадують класицистичні мотиви на зразок вокзалу в Сокалю. І в цьому випадку декоративне мистецтво виявилось невіддільним від архітектури, що повністю узгоджувалося з особливостями творчого мислення й естетикою «нового стилю». У споруді Київського вокзалу архітектори своєрідно переосмислили стилістику бароко — яскравого явища художньої культури України XVIII ст. У цьому контексті слід згадати також допоміжні вокзальні споруди вокзалу Жмеринки, у яких на об'ємну композицію у стилі ар деко «одягнуто» сецесійний декор.

Таким чином, у архітектурі перших вокзалів ще не було визначених типових, властивих тільки для них рис, і в їхньому будівництві повторювали композиційні прийоми та форми інших громадських споруд, на межі XIX—XX ст. починає викристалізовуватися специфічний архітектурний образ вокзалу. Незважаючи на те, що вокзали, так само як інші споруди того часу, зводили в одному з давніх «стилів», архітектори всіляко виявляли їхнє специфічне функціональне навантаження. В об'ємній і фасадній композиції виділялися зальні приміщення, аркові перекриття дебаркадерів, перони, входи. Вокзали отримували характерний силует, який вражав видовищністю та запам'ятовувався, як це й належало своєрідним новим воротам міста. На головному фасаді виділялася велика арка вікна.

Еклектичні споруди мали підкреслено репрезентативний характер, що спонукало архітекторів створювати складні, надмірно декоровані композиції фасадів. Архітектори того часу мали ґрунтовні знання форм і засобів композиції, властиві різним стилям, що відкривало широкі можливості для творчого синтезу здобутків усієї архітектурної спадщини.

Виділяються дві основні групи тогочасних напрямів наслідування історичних джерел. Перша, 1860—1880-х рр., ґрунтувалася на використанні архітектурних форм Середньовіччя — романського, готичного, візантійського та мавританського стилів. Відтворення монументальних фасадів середньовічної архітектури здавалося найбільш переконливим втіленням ідеї вокзалу як міських воріт. Другий, визначальний для архітектури вокзалів стилістичний напрям, ґрунтувався на класичних архітектурних формах і методах композиції. Архітектори спочатку надавали перевагу ренесансним і бароковим мотивам, пізніше орієнтувалися на класицизм, а на кінцевому етапі збагачували мотивами національно-романтичного характеру.

Водночас на межі століть у багатьох вокзальних спорудах пізньої еклектики помітні риси, які засвідчують появу нових стилістичних тенденцій. Зокрема, починають використовувати нові будівельні матеріали, без традиційного їх приховування (дебаркадер Львівського залізничного вокзалу). Елементи історичних стилів починають трактувати довільно, наприклад, свідомо порушуючи характерні форми, їхні масштаби, пропорції та взаємозв'язок.

У прагненні до оновлення художньої мови архітектори України звернулися до стилістики модерну й ар деко. Архітектура вокзалів, переборюючи надмірний ретроспективізм, набувала сучаснішого звучання форм і образів, які розвивали кращі традиції національного мистецтва, модернізуючи та монументалізуючи їх. Одним з найяскравіших проявів вирішення національної своєрідності в архітектурі були конкурсні проекти вокзалу в Києві (1912 р.).

Архітектура вокзалів стала яскравою сторінкою міської забудови, а їхня естетика — дуже помітною частиною архітектурного образу міст і селищ України другої половини XIX — першої третини XX ст. Стиль споруд цього періоду характеризується художньою сміливістю, активністю (іноді «агресивністю») пластичного образу. Тогочасні вокзали мали не

тільки підкреслено індивідуальний характер зовнішнього образу, вражали різноманіттям композиційних вирішень і декоративною видовищністю, демонструючи своєрідність творчого почерку видатних архітекторів, вони переконують, що навіть праці одного майстра радикально відрізняються одна від одної, відображаючи складність естетичних концепцій архітектури в Україні другої половини XIX — першої третини XX ст.

1. Всеобщая история архитектуры : в 12 т. — Т. 10. Архитектура XIX — начала XX вв. — Москва : Стройиздат, 1972. — С. 88.
2. Гранкін П. Львівська залізниця. Історія і сучасність / П. Гранкін, П. Лазечко, І. Сьомочкін та ін. — Львів : Центр Європи, 1996. — 175 с.
3. Історія української архітектури / Ю.С. Асеев, В.В. Печерський, О.М. Годованок та ін. ; за ред. В.І. Тимофієнка. — Київ : Техніка, 2003. — 471 с.
4. Котлобулатова І. Енциклопедія Львова / І. Котлобулатова // Залізничні вокзали. — Львів : Літопис, 2007. — Т. 2. — 608 с.
5. Лазечко П. Передумови будівництва залізниць у Галичині / П. Лазечко // Галицька брама. — 1996. — № 14. — С. 3.
6. Чепелик В. Український архітектурний модерн / В. Чепелик ; упор. З.В. Мойсенко-Чепелик. — Київ : КНУБА, 2000. — 378 с.
7. Ясевич В. Архитектура Украины конца XIX — начала XX века / В. Ясевич. — Київ : Будівельник, 1988. — 282 с.

*Ivan Stadnytskyi*

#### THE ART AND STYLE PECULIARITIES OF TRAIN STATION ARCHITECTURE IN UKRAINE AT THE SECOND HALF OF XIX — FIRST ONE THIRD XX CENTURIES

The paper analysis the peculiarities of train station architecture in Ukraine at the second half of XIX — first one third XX centuries. The author takes as an example the particular monumental sights and discovers personal features of eclecticism, modern, ar deco styles and principles of combination of retrospectivism with progressive building technologies in architecture of train stations.

**Keywords:** train station architecture, art and style peculiarities, retrospectivism-eclecticism, modern, ar deco, ornamental architecture details, synthesis of arts.

*Іван Студницький*

#### ХУДОЖЕСТВЕННО-СТИЛИСТИЧЕСКИЕ ОСОБЕННОСТИ АРХИТЕКТУРЫ ВОКЗАЛОВ УКРАИНЫ ВТОРОЙ ПОЛОВИНЫ XIX — ПЕРВОЙ ТРЕТИ XX ВВ.

В статье анализируются особенности архитектуры вокзалов Украины второй половины XIX — первой трети XX вв. На примере конкретных памятников обнаружено отличительные черты стилей эклектики, модерна, ар деко и принципы соединения в архитектуре вокзалов направления ретроспективизма с прогрессивными строительными технологиями.

**Ключевые слова:** архитектура вокзалов, художественно-стилистические особенности, ретроспективизм-еклектизм, модерн, ар деко, декоративные архитектурные детали, синтез искусств.