

Назарук М.В.

аспірант,

Науковий керівник: Ричков П. А.

доктор архітектури, професор,

*Національний університет водного господарства
та природокористування*

СТИЛІСТИЧНІ ОСОБЛИВОСТІ НАЙБІЛЬШИХ ЗАЛІЗНИЧНИХ ВОКЗАЛІВ ВОЛИНСЬКОЇ ГУБЕРНІЇ ДРУГОЇ ПОЛОВИНИ ХІХ – ПОЧАТКУ ХХ СТ.

Починаючи з 60-х рр. ХІХ ст. будівництво залізниць було одним з пріоритетів розвитку економіки Російської імперії. Держава пропонувала акціонерам інвестувати кошти в будівництво залізниць гарантуючи їм прибуток [1, с. 94]. Таким чином розпочалося будівництво залізниць на території Волинської губернії. З'явився новий тип громадських будівель – залізничний вокзал, який був архітектурно-виразною багатофункціональною будівлею.

Першою залізницею, яка була прокладена через територію Волинської губернії була лінія Гречани – Тернопіль, відкрита у 1871 році [1, с. 135; 2, с. 153]. Вона також стала першою лінією, яка з'єднала залізницею Російську імперію із Австро-Угорською імперією [2, с. 153; 2, с. 257].

У 1870 році засноване товариство Києво-Брестської залізниці для будівництва головної лінії на території Волинської губернії [1, с. 95]. 15 серпня 1873 р. була відкрита лінія Київ-Брест, що проходить через Шепетівку, Здолбунів, Рівне, Ковель [1, с. 95]. Вона з'єднала порти Одеси із портами Пруссії [2, с. 280-281]. Поява даної лінії дала поштовх для стрімкого розвитку багатьох населених пунктів Волині (Здолбунів, Ківерці, Ковель, та ін.) [3, с. 51-52].

Пізніше були збудовані наступні лінії широкої колії: Здолбунів – Радивилів (1873 р.); Хелм – Ковель (1877 р.); Рівне – Луцинець (1885 р.); Ківерці – Луцьк (1890 р.); Кам'яниця – Кременець (1896 р.); Озеряни – Мізоч (1900 р.); Київ – Ковель (1902 р.); Ковель – Володимир-Волинський (1908 р.); Бердичів – Житомир (1913 р.); Шепетівка – Гречани (1914 р.); Володимир-Волинський – Сокаль (1914 р.); Коростень – Овруч (1914 р.); Житомир – Коростень (1915 р.); Шепетівка – Збараж (1915 р.); Шепетівка – Коростень (1916 р.); Ковель – Камінь-Каширський (1916 р.) [1, с. 135; 2, с. 153; 2, с. 257].

Розглянемо найбільші вокзали Волинської губернії, що збудовані в період другої половини ХІХ – початку ХХ ст.

Вокзал в Здолбунові, на жаль, не дійшов до нашого часу (зруйнований під час Другої Світової війни). Він являв собою двохповерхову, стриману в декорі будівлю, виконану в стилі неокласицизм [4]. Загалом для об'ємно-просторового рішення характерно: симетрія, наявність горизонтальних та вертикальних членувань, ризалітів, пілястр і рустування. Віконні та дверні прорізи на першому поверсі були із відкритим на фасаді арочним замком. На другому поверсі лише центральні вікна були півциркульними, а інші мали прямокутну форму.

Вокзал у Володимирі-Волинському, збудований у 1908 р., є прикладом архітектури неокласицизму [5, с. 253-254]. Він збережений до нашого часу. Для нього характерно: чітка симетрія та ритмічність.

Вокзал в Рівному, збудований в 70-ті рр. XIX ст. [5, с. 250], на жаль, не дійшов до нашого часу (зруйнований під час Другої Світової війни). Він виконаний в «цегляному стилі» [4], який був досить поширеним в архітектурі міст Волині в період другої половини XIX – початку XX ст. Хоча будівля має також архітектурні деталі, притаманні для неоготики, наприклад, стрілчаста ніша на рівні другого поверху [5, с. 250], за допомогою якої створений силует будівлі. Рівненський вокзал знаходився між Ковельськими та Сарненськими коліями [6, с. 24].

Вокзали в Коростені та Сарнах були яскравими прикладами архітектури «цегляного стилю» [5, с. 251], які, на жаль, не дійшли до нашого часу. Вони запроектовані архітектором О. Кобелевим [10, с. 269]. Для даних вокзалів характерно: симетрія, наявність півциркульних вікон із перспективними порталами, пластичність фасадів.

Вокзали у Клевані (зберігся до нашого часу) та в Дубно (не зберігся до нашого часу) є прикладами громадських будівель, збудованих з дерева, в яких наявна стилістика класицизму. Для них характерна пластичність фасадів, яка досягається за рахунок того, що дерев'яні конструктивні елементи та деталі є відкритими на фасадах.

У 1903 р. за проектом О. Вербицького був збудований вокзал станції Голоби, який збережений до наших днів, але зі змінами. Він являє собою видовжену в плані двохповерхову будівлю із баштою, виконану в стилі модерн із елементами необароко. Не збереглися до нашого часу пишно декоровані завершення пілястр, виконані в стилі необароко [5, с. 253]. Загалом для об'ємно-просторового рішення характерно: поєднання симетрії та асиметрії, поєднання криволінійних форм із прямолінійними, наявність горизонтальних та вертикальних членувань, ризалітів, великих вікон. В архітектурних деталях, виконаних з металевих елементів, відчувається стилістика модерну.

У 1907 р. за проектом О. Вербицького був збудований вокзал станції Ковель, який не дійшов до нашого часу (зруйнований під час Другої Світової війни) [8]. Він являв собою видовжену в плані двохповерхову будівлю, виконану в стилі модерн. Центральна частина будівлі мала чотири башти, увінчані шпилями. Основна форма центрального простору – параболічні арки покриття, які були відкритими в інтер'єрі [9]. Загалом для об'ємно-просторового рішення характерно: симетрія, масивність, поєднання криволінійних форм із прямолінійними, наявність горизонтальних та вертикальних членувань, ризалітів, півциркульних вікон. Будівлі додавало величності те, що вона знаходилася на висоті другого поверху [8]. В будівлю вокзалу можна було потрапити через підземний перехід. Центральний внутрішній простір вокзалу являв собою велике двохярусне приміщення, в якому знаходилися сходи з балюстрадами, а також аркади. Нижній ярус був на рівні підземного переходу, верхній ярус був на рівні перону.

Схожими за стилістикою є вокзали деяких станцій лінії Київ – Ковель: Лугини, Олевськ, Маневичі і Повурськ, які знаходилися в межах Волинської

губернії, а також Буча, Малин і Чоповичі, які знаходилися поза межами Волинської губернії [5, с. 250]. За словами дослідників архітектури, вони є прикладами одного з напрямів проектування залізничних вокзалів в Україні на зламі ХІХ-ХХ ст. [4]. Вони мають риси неороманської та неоготичної архітектури: розвиток композиції по вертикалі, наявність контрфорсів, видовжених по вертикалі дахів [4; 5, с. 250-251].

У період другої половини ХІХ – початку ХХ ст. на території Волинської губернії будувалися залізничні вокзали у таких стилях:

- неокласицизм (Здолбунів, Володимир-Волинський);
- «цегляний стиль» (Рівне, Коростень, Сарни);
- неороманіка та неоготика (Лугини, Олевськ, Маневичі і Повурськ);
- модерн (Голоби, Ковель).

Отже, архітектура залізничних вокзалів Волині є різноманітною за стилістикою та являє собою багато цінних об'єктів з точки зору архітектурного надбання. На жаль, більшість залізничних вокзалів періоду другої половини ХІХ – початку ХХ ст. не дійшли до нашого часу. Тому потрібно бережно відноситися до таких об'єктів архітектури та вживати заходи, спрямовані на їх збереження.

Список використаних джерел:

1. Львівська залізниця. Історія і сучасність / Гранкін П. Е., Лазечко П. В., Сьомочкін І. В., Шрамко Г. І. Львів : Центр Європи, 1996. 175 с.
2. Кірта Г. М., Пшінько О. М., Агієнко І. В. Залізничі України. Історичний нарис. Дніпропетровськ : Арт Прес, 2001. 328 с.
3. Прищепя О. П. Міста Волині у другій пол. ХІХ – на початку ХХ ст. Рівне : ПП ДМ, 2010. 287 с.
4. ТОП-10 історичних вокзалів Волині у світлинах. ФОТО. Волинь Post : веб-сайт. URL: <http://www.volynpost.com/news/46628-top-10-istorychnyh-vokzaliv-volyni-u-svitlynah-foto> (дата звернення: 18.11.2018).
5. Студницький І. Ретроспективізм у архітектурі вокзалів України другої половини ХІХ – першої третини ХХ ст.: стилістичні особливості та принципи художньої взаємодії. Вісник Львівської національної академії мистецтв. Вип. 24.
6. Шумейко Т. П. Архітектурна історія «залізничної Рівненщини». Студентський вісник Національного університету водного господарства та природокористування. 2014. Вип. 2 (2). С. 23-25.
7. Шворак І. Ю. Історія «залізної Волині». ВОЛИНЬ ЧАС : веб-сайт. URL: <http://volyntimes.com.ua/news/706/> (дата звернення: 18.11.2018).
8. День в історії: народився Олександр Вербицький – архітектор вокзалу у Ковелі та Голобах. Район. Ковель: веб-сайт. URL: <https://kowel.rayon.in.ua/news/95488-den-v-istoriyi-narodivsia-oleksandr-verbitskii-arhitektor-vokzalu-u-koveli-ta-golobah> (дата звернення: 18.11.2018).
9. Ясевич В. Е. Архитектура Украины на рубеже ХІХ-ХХ веков. К. : Будівельник, 1988. 183 с.
10. Нариси історії архітектури Української РСР (Дожовтневий період) / За ред. В. Г. Заболотного. К. : Держбудвидав УРСР, 1957. 560 с.
11. Маневиччина крізь віки. Науково-красназничий нарис / За ред. П. Хомича. Луцьк : Медіа, 2005. С. 7.