

З ІСТОРІЇ ЗАЛІЗНИЧНОГО ВОКЗАЛУ В М. КОЗЯТИН

***Анотація:** в статті описуються обставини заснування залізничної станції Козятин в Бердичівському повіті Київської губернії, будівництво та особливості архітектури будівлі вокзалу. Відзначаються роль та значення козятинської вузлової станції у функціонуванні Південно-Західної залізниці в II пол. XIX ст.*

***Ключові слова:** Козятин, вокзал, залізниця, В.І. Куліковський, О.В. Кобелєв.*

Цілодобово не вщухає на Козятинських залізничних коліях перестук вагонних коліс. І це не дивно, адже Козятин — місто залізничне. Особливе враження на кожного пасажера, який, хоча б раз у житті подорожував Південно-Західною залізницею справляє красива, архітектурно витримана, довершена споруда залізничного вокзалу. На той час —це був один із кращих вокзалів усієї російської рейкової мережі, там вирувало життя, панував постійний рух, безперервно змінювався натовп пасажирів [8].

Друга половина XIX століття. Саме тоді активно розпочалося освоєння нового виду транспорту — залізничного. 23 квітня 1865 р. був затверджений перспективний план розвитку залізничної мережі, розроблений керівником шляхів сполучення і публічних споруд П.П. Мельниковим. У червні цього ж року його було призначено Міністром шляхів сполучення. Ще в 1862 р. Був запропонований цей проект, але тоді проект не знайшов належної підтримки імператора і тільки через два роки, оцінивши переваги нового виду транспорту, в Росії було вжито безпрецедентних заходів щодо нарощування темпів залізничного будівництва. Початком створення мережі залізниць на українських землях, що входили до складу Російської імперії, стало будівництво Одесько-Балтської залізниці протяжністю 238 версти, що велося протягом 1862-1865 р. за рахунок державної казни. Прагнучи прискорити створення рейкової мережі, як основи для пожвавлення всієї економіки, держава почала допомагати приватним залізничним товариствам у таких масштабах, які не здійснювалися в інших країнах. Поштовхом до появи залізничної станції Козятин послужило будівництво другої ланки залізничної магістралі на південь, від Києва до Чорного моря — лінії Київ-Балта довжиною 427 верст. Траса мала пройти через Козятин і Жмеринку. У 1866 р. акціонерному товариству «Де Врієр і К°» було дано дозвіл на проведення цих робіт, що розпочалися у 1868 р. [2].

Загальна відрядна сума контракту становила 14 083 370 крб. 50 коп. металом і 23 167 696 крб. Кредитних [5]. Товариство «Де Врієр і К°» будувало цю залізницю простим

підрядним способом. Керував цим процесом французький підприємець Фільоль. Через чотири роки пішли перші паровози. У 1870 р. важливий торговий порт Одесу з'єднали з Києвом. Офіційно рух було відкрито 7 червня (26 травня) 1870 р., коли об 11 годині 30 хвилин з Києва відійшов перший потяг, який прибув у Бірзулу (сучасний Подільськ, що за 22 км. від станції Балта) о 6 годині 27 хвилин ранку наступного дня. Так було покладено початок існування Південно-Західної залізниці і її складової: станції Козятин, через яку проходив цей новий залізничний шлях. Саме в 70-ті роки XIX ст. бере свій історичний початок місто Козятин, яке створювалось як станція і тривалий період мало таку ж назву. В залежності від важливості призначення залізничного пункту всі станції поділялися на категорії. Станція Козятин вже на початковому етапі своєї появи стратегічно була віднесена до категорії I класу, тому що мала розгалужену залізничну мережу в багатьох напрямках: на Одесу, Умань, Бердичів, Брест, Граєво, Київ. Станції повинні були мати вигідні під'їзди, а навколишня місцевість, у випадку потреби, не повинна була перешкоджати їх розширенню. Протягом 70-х 80-х рр. XIX ст. розбудовувалися нові напрямки руху, що проходили через козятинську станцію. Була прокладена гілка від Козятина до Бердичева (в 1870 р. протяжністю 25 верст) [1]. Станція Козятин почала функціонувати як вузлова, де мінявся напрямок транспортних потоків та виконувались розвантажувально-перевантажувальні роботи. Тому цілком логічно, що 7 липня 1874 р. селище Козятин отримало статус містечка Бердичівського повіту Київської губернії. Слід зазначити, що саме цей рік є офіційною датою виникнення міста Козятина [7, с.298].

В 1873 р. був відкритий рух на лінії залізниці Козятин-Здолбунів, яка сполучила Козятин із західними містами і дала можливість вивозити сільськогосподарську продукцію до портів Балтійського моря [3, с.69].

На поч. 80-х рр. розпочався рух в уманському напрямку (1883 р.). на Погребище, Умань. Залізниця, а з нею і селище залізничників (або ж «колонія залізничників») почали бурхливо розвиватись. Для обслуговування товаропотоків та пасажирів споруджувалися вокзальні приміщення. Саме тоді з'явилися перші залізничні вокзали на станції Козятин, що розташовувалися в різних місцях. Будівлі цих вокзальних приміщень збереглися до цього часу. Це приміщення так званого Київського вокзалу, що по вул. Винниченка 56, де зараз розташовується цілий ряд установ соціального призначення: Управління пенсійного фонду у м. Козятині, Козятинський міський архів, Козятинське міське управління праці та соціального захисту населення та інші. В приміщенні так званого Уманського вокзалу, що на вул. Васьковського розташувався житловий будинок. Період від 1870 р. до кінця XIX ст.

визначався особливо бурхливим розвитком залізничного транспорту. Крім збільшення об'ємів перевезення вантажів зростала кількість людей — нових пасажирів, що бажали скористатися новим перспективним видом транспорту, яким ставав залізничний. А так як станція Козятин була віднесена до 1 категорії станцій за своїм внутрішнім призначенням, то виникла гостра потреба в будівництві одного величного вокзального приміщення, що відповідало б технічним, експлуатаційним, естетичним вимогам. Так як існуючі вокзальні приміщення більше відповідали статусу товарних станцій, не маючи відповідних зручностей для пасажирів, потік яких збільшувався, то і виникла потреба збудувати нову пасажирську станцію, яка відповідала б в повній мірі новим потребам з усіма зручностями, а так як на станції Козятин розходила розгалужена мережа залізничних колій в усіх напрямках важливих центрів тодішнього Південно-Західного краю великої Російської імперії [2].

Автором будівлі нового вокзалу — величавої споруди у вигляді білого пароплаву серед рейкової мережі, є добре відомий в Україні, Росії і в далекому зарубіжжі митець, архітектор Валеріан Іванович Куліковський (1835-1919 рр.), котрий служив з 1875 р. архітектором управління Південно-Західної залізниці у Києві. Керував будівництвом 28-річний, на той час молодий інженер, а в майбутньому відомий український архітектор Олександр Васильович Кобелєв (1860-1942 рр.) [8].

11 листопада 1887 р. фінансовими органами Російської імперії було затверджено кошторис будівлі за № 1474, що складав 292144 крб. золотом. Завершилось будівництво вокзалу в листопаді 1889 р. [2]. Козятинський вокзал було побудовано на 149 версті залізниці [9]. Аналізуючи історичні документи, можна стверджувати наступне: приміщення нового вокзалу, яке б відповідало вимогам такого класу станції, будувалося фундаментально.

Інтер'єр споруди виконаний місцями в стилі раціоналізму, місцями в стилі неокласики (зала очікування для пасажирів далекого сполучення), місцями несе явні риси ампіру (овальна зала). Будівля Козятинського вокзалу є справжнім наочним посібником з історії архітектурних стилів кінця XIX — I пол. XX ст. Проте, споруда вокзалу цілком гармонійна, різні стилі «підігнані» один до одного із смаком та почуттям міри [4, с.215].

Пропоную переміститися, завдяки «Иллюстрированному путеводителю по Юго-Западным казённым железным дорогам» (Сост. П.А. Андреев. — К., 1898. — 640 с.) у ту епоху: «Казатинский вокзал — один из лучших вокзалов русской рельсовой сети. Здание вокзала расположено островом, т.е. с обеих сторон его проложены рельсовые пути, это значительно усиливает пропускную способность станции и даёт возможность одновременно принимать и отпускать несколько поездов, устраняя в то же время хождение пассажиров по

путям. Внутри здания останавливает на себе внимание роскошная овальная зала I и II класса, масса света и воздуха, изящная орнаментовка, стильная мебель — всё это делает этот зал одним из лучших во всех отношениях среди буфетных залов на русских железных дорогах. Казатин — буфетная станция по существу, при существующем расписании поездов остановки в Казатине приходится во время завтрака, обеда и ужина.

Вечером Казатинский вокзал особенно эффектен: волны света электрических фонарей далеко освещают все станционные пути, сооружения и окрестности, поезд плавно несётся навстречу этому свету, оставляя за собой всё погруженным в глубокий мрак и останавливается у перрона, залитого мягким молочным светом, когда же за ним вступаешь в ярко освещенный зал, наполненный суетящейся толпой пассажиров, среди которых мелькают татарские лица буфетной прислуги, то невольно замедляешь шаги, присматриваясь к характерной картине, бьющей здесь ключом жизни, картины, рамами которой служит роскошное здание вокзала» [1, с. 139-140].

Перевага Козятинського вокзалу над іншими була в його електрифікованості. На той період лише Козятинська, Жмеринська та Київська станції мали своє індивідуальне електричне освітлення, тобто невеличкі електростанції [9].

Головною окрасою вокзалу була буфетна зала, в центрі якої яскраво виділялась вишукана бронзова люстра. «Многоярусный каскад хрустальных подвесок множит пламя от бесчисленных свеч. И только удивительно изящный каркас из бронзовых листьев и завитков удерживает прочно внутри себя этот трепет, готовый обрушиться лавиной вниз мерцающим водопадом света. Впечатляющих размеров люстра парит над куполом. А купол так высок, что кажется, по ночам его непременно должны пронзать острые лучи звезд. Семь гигатских окон в темно-малиновых шторах упираются в свод и придают залу изнутри сходство с величественным бутоном из прозрачных полураскрытых лепестков. Богатейшая лепнина потолка, настенная живопись, тропические пальмы», — так писали про цю заворожуючу красу сучасники. Та і в 21 столітті зала ресторану захоплює кожного, хто тут побував.

«Станция Казатин — едва ли не самая важнейшая узловая станция Юго-Западных железных дорог с одним из лучших вокзалов всей русской рельсовой сети. В железнодорожном отношении Казатин весьма важный центр: здесь находится основное депо и центр управления участка тяги, который по протяжению входящих в район его рельсовых путей, больше многих самостоятельных железных дорог. Как железнодорожные сооружения заслуживает упоминания система механической централизации стрелок, сосредоточенная в девяти высоких башнях и устроенная по английской системе Сайкса» [1, с. 141].

Таким чином, в проектно-архітектурному контексті найбільш вагомим, що вирізняє козятинський вокзал серед інших, можна в першу чергу назвати:

- 1) унікальне вирішення архітектурної форми — у вигляді острова;
- 2) унікальність козятинського ресторану — кругла форма і висота стелі до 10м;
- 3) монументальні дебаркадери, зроблені за всіма правилами художньої досконалості, що розташовувалися по обидві сторони вокзалу (на Шепетівській та Київській платформах і слугували захистом і по-домашньому особливим затишком для пасажирів, незалежно від пори року і часу доби.
- 4) одночасна урочистість, парадність і красивий естетичний вигляд будівлі, як з південної (Жмеринського напрямку) так і з північної сторони (Київського напрямку, Західного чи Східного напрямків).

На користь унікальності та важливості цієї споруди служить і те, що її спорудження відбувалося за умов відсутності необхідної будівельної техніки (не забуваймо, що це було ХІХ ст.) та велося досить швидкими темпами (протягом 1888 - 1889 рр.) [2].

Землі навкруги теперішнього міста Козятина та залізничного вузла належали поміщику Людвігу Васютинському. Це була болотиста місцевість, майже повністю непридатна для сільськогосподарського використання. Тому під час будівництва залізниці ці землі були продані за низькими цінами. Для того, щоб налагоджувати відносини з власниками земель та вирішувати питання ціни, були створені спеціальні місцеві оціночні комісії, що проводили оцінку земель та передавали дані землі в розпорядження Товариства доріг [6].

Ось що пригадував про його будівництво житель Козятина Г.І. Михайлевський: «Я майже кожен день носив обід батькові, який працював на будівництві вокзалу. Мені дуже запам'яталось те, як закладали фундамент. Спочатку на озері-болоті викопали котлован до трьох аршин глибиною і забивали триметрові колоди: одну біля другої. Таким чином, зробили суцільний дерев'яний майданчик, на який поклали камінний фундамент, потім на ньому почали зводити стіни. Всі роботи велись також вручну». Житель міста Косюк А.П. поділився інформацією, яку отримав в перші післявоєнні роки з неодноразових розповідей старих машиністів, яким на той час було вже за 70 років. Він повідомив, що дійсно з-під приміщення вокзалу бере початок три невеличкі річечки (струмочки). На Шепетівській стороні вокзалу бере початок річечка, що витікає з-під вокзалу вздовж колії в сторону ст.Козятин-2, підтунелем вона повертає вправо в сторону водокачки. Друга річечка витікає з-під вокзалу на Київську платформу і тече перпендикулярно Київського та Одеського парку і

повертає вліво, тече вздовж ринку і магазину під колією і матеріальним складом, пересікає сучасні вулиці Куликівського та Незалежності і прямує до водокачки. Третя, що витікає з-під вокзалу, тече в сторону Титусівських ставків і живить ці ставки. Коли проводили електрифікацію в Жмеринському напрямку (на поч. 60-х років), була пробита труба, по якій тече вода. В результаті утворилася трясовина, плавун. Туди зсипали цілі ешелони щебню, але результату не було. Ситуація була настільки загрозливою, що навіть стояло питання про ліквідацію автомобільного мосту, щойде на Білоцерківську трасу. І тільки завдячуючи старому досвідченому залізничнику, який розповів про те, що в землі знаходяться багатометрові дренажні труби і показав на місцезнаходження, місце розкопали, зробили обвідний ремонт дренажної труби і плавун висох. Як засвідчують інші джерела, залізничний вокзал станції Козятин стоїть на заболоченій місцевості, як і все місто. Завдячуючи високій кваліфікації інженерів того часу, які зробили правильні розрахунки, грамотно використали дубові сваї, дренажні, гончарні труби, приміщення вокзалу слугує і ще буде довгослугувати людям [2].

В період Другої світової війни і під час нацистської окупації вокзал функціонував цілодобово, а вокзальний ресторан перетворився у містечковий розважальний центр для окупантів і офіцерів-транзитників, які перебували на той час на станції у ешелонах [8].

Після визволення міста в кінці грудня 1943 р. розпочалися відновлювальні роботи. Вокзал було зруйновано на 10 %. Вартість відбудовчих робіт мала скласти 62 тис. руб. Відбудова вокзалу повинна була закінчитися до 1 серпня. Однак роботи затягнулися до 5 листопада за браком матеріалів, машин та робочих рук. Потреба в будівельних матеріалах становила: вапна — 12т, алебастру — 18т, крейди — 12т, фарби різної — 800кг, оліфи — 1,3т, білил — 950кг, пемзи — 72кг, скла — 1800кв. м, заліза для даху — 2т, дощок — 7 куб. м, цвяхів — 0,3т. В Державному архіві Вінницької області зберігаються також документи Козятинського РК КП(б)У до Вінницького обкому партії з проханням через облплан надати йому допомогу: скла — 1500 кв. м, цвяхів — 300кг, заліза для даху — 5 т, білил — 500 кг, фарби різної — 80 кг. В свою чергу залізничники доповідали керівництву Вінницької залізниці, до складу якої входили залізничні підприємства Козятина, що Козятинський райком партії обіцяв виділити для відбудови вокзалу 47 чоловік і транспорт. Відбудовні роботи проводила друга будівельна дільниця Вінницької залізниці.

«15 травня 1944 р. мене разом з групою молодих дівчат і жінок з Теплицького району мобілізували на відбудову залізниці в м. Козятині. Ми дуже важко працювали, голодували, жили в жакливих умовах. Начальника звали Елерт Петро Ілліч, зав. Відділом кадрів був

Буличов, начальником паспортного столу — Кошельник», — згадує Чепелюк Галина Тимофіївна з смт. Теплик Вінницької області. 5 листопада 1944 р. вокзал повністю відновив свою роботу.

Важко перелічити скількох історичних постатей бачили вокзальні стіни. Неодноразово бував тут Михайло Грушевський, подорожуючи в обійсця свого діда в с. Сестренівка. Особливо багато подій відбулося у житті вокзалу в буремні революційні часи — роки визвольних змагань українського народу (1917-1920 рр.) Козятинчани зустрічали тут Голову Директорії УНР Симона Петлюру і подарували коня. Тут зустрічали і проводжали делегації молоді і студентів, що брали участь у Всесвітньому Міжнародному фестивалі молодії студентів в Москві в 1957 р., спортивні делегації, що їхали в Москву на Олімпійські ігри 1980 р. І багато, багато інших відомих і невідомих пасажирів, що подорожували залізницею, бачив козятинський вокзал. І його запам'ятали ті, хто хоча б раз проїжджав, або зупинявся тут, щоб побачити на власні очі унікальної краси та архітектурної форми козятинський ресторан [2].

У 1987 р. старовинну споруду вокзалу станції Козятин рішенням облвиконкому внесено за № 299 до списку пам'яток архітектури місцевого значення [8].

Вокзал і сьогодні залишається головною брамою міста, що гостинно приймає усіх, хто пересувається залізницею. Споруда закарбувалася в проекті герба міста, що був розроблений у 1986 р., знайшла своє втілення в літературних творах, творах декоративно-прикладного та кіномистецтва, публіцистичній та науковій літературі тощо. Його історія є віддзеркаленням не тільки минулого міста, але й ввібрала історію всієї держави, тому що вокзал слугував і слугує з'єднуючою ланкою залізничних потоків зі сходу на захід, з півночі на південь і в зворотних напрямках, ставав свідком подій, що відбувалися в історичних рамках кінця XIX — початку XXI століть [2].

Література:

1. Андреев П.А. Иллюстрированный путеводитель по Юго-Западным казённым железным дорогам — К., 1898. — 640 с.
2. Вільчинська Зоя. Козятинський вокзал — історико-архітектурна пам'ятка загальнодержавного масштабу. // RIA Козятин [Електронний ресурс] — Режим доступу: <https://kazatin.com/Podii/kozyatinskiy-vokzal--istoriko-arhitekturna-pam039yatka-zagalnoderzhavn-163594.html> (Останнє звернення 09.11.2020)
3. Вінниця. Історичний нарис. — Вінниця, 2007 — С. 177
4. Гуменюк І.П. Спорудження залізничного вузла станції Козятин на території Бердичівського повіту. // Бердичів крізь призму століть Науковий збірник «Велика Волинь»: Праці Житомирського науково-краєзнавчого товариства дослідників Волині. — Т.55 — Бердичів: ФОП Мельник М.Ю., 2017. — С.485
5. Демченко І. Вокзалу...100 років // Жовтневі Зорі. — 1989. — 23 листопада.
6. Державний архів Вінницької області. — Ф. Д-1252. — Оп.1. — Спр. 163. — Арк. 4.
7. Історія міст і сіл УРСР. Вінницька область. — К. 1972. — С. 777

8. Козятинський залізничний вокзал // Козятинська Центральна районна бібліотека [Електронний ресурс] — Режим доступу:
http://koziatynrb.vn.sch.in.ua/podii_masovi_zahodi/pamyatki_arhitekturi/kozyatynskij_zaliznichnij_vokzal/
(Останнє звернення 09.11.2020)
9. Макаревич Лілія. Вокзал. // Музей історії м. Козятин [Електронний ресурс] — Режим доступу:
http://kozatyn.blogspot.com/p/blog-page_9256.html (Останнє звернення 09.11.2020)
10. Страшний В. Століття відзначив Козятинський залізничний вокзал // Вінницька правда. — 1989. — 8 грудня.

