

ки відремонтовані, частково реконструйовані, доглянуті. Як правило, найкраще збереглися цегляні будинки, криті дахівкою або металом, невеликих розмірів, ті, що мають одного господаря (рис. 9, 10).

Очевидно, в недалекому майбутньому залишки колоній поступово розчиняться в масиві новобудов сучасного села, що в принципі закономірно (рис. 11). Однак, поки ще не пізно, найбільш збереженим будинкам необхідно надати статус пам'яток архітектури.

1. Агасієв І. Німецькі колонії на Волині з кінця XVIII ст. до 1939 р. – Кам'янець-Подільський, 1992. 2. Пацула Й. Історичні передумови, політичні стимули та морально-соціальні наслідки масового переселення волинських німців до їх історичної батьківщини на початку Другої світової війни: Німецькі колонії Галичини. – Львів, 1996. – С. 198. 3. Петришин Г., Олешко О. Містобудівельно-архітектурний аналіз німецьких колоній в Галичині: Німецькі колонії в Галичині. – Львів, 1996. – С. 307, 312. 4. Йосифінська і Францисканська метрики. – К., 1965. 5. Олешко О., Петришин Г. Теоретичні концепції урбаністики абсолютистської Європи та їх архітектурно-планувальне вирішення в колонізаційних поселеннях // Тези конференції “Архітектура, як відображення ідеології. – Львів 1996. 6. ЦДІАУ у Львові. Ф. 726, оп.1, спр. 1625, арк.1–2. 7. ЦДІАУ у Львові, ф. 726, оп. 1, спр. 1782, арк.1–8. 8. ЦДІАУ у Львові. Ф.19, оп. 14, спр. 211, арк. 4, 5, 7, 8.

УДК 711.424

У.І. Іваночко

Національний університет “Львівська політехніка”,  
кафедра архітектурного проектування

## УРБАНІСТИЧНІ ТРАНСФОРМАЦІЇ ЛЬВОВА ПІДАВСТРІЙСЬКОГО ПЕРІОДУ (1772–1918)

© Іваночко У.І., 2004

**Описано розвиток урбаністичного середовища Львова як столиці Галичини, однієї з провінцій Австрійської й Австро-Угорської імперії. Простежено зміни у забудові міста, проведено періодизацію його містобудівного й територіально-планувального розвитку.**

Розвиток урбанізаційного процесу в Галичині (“Королівстві Галичини і Лодомерії з Великим князівством Краківським...”) наприкінці XVIII – на початку XX ст. умовно можна поділити на два періоди. Перший період – 1772–1860 рр. – характеризувався, з одного боку, стагнацією мережі міських поселень, яка ще зберігала пізньосередньовічні риси, а з іншого, зростанням міста Львова як столиці великої провінції, що було відображенням абсолютистських ідей в урбаністиці (динаміка зростання чисельності населення Відня і Львова протягом XIX ст. була однаковою; у 1772 р. населення Львова становило ледь понад 20 тис., а в 1869 р. – 87 тис., 1914 р. – 212 тис. осіб; при цьому територія міста залишалася незмінною [1]). Упродовж другого періоду – 1860–1914 рр. – відбувався швидкий промисловий розвиток Галичини, який супроводжувався створенням нової транспортної системи в регіоні та зростанням тільки окремих міст, передусім адміністративних та торгово-промислових центрів, які стали осередками концентрації характерних для тогочасного суспільства економічних, соціальних і політичних явищ.

Після перших заходів австрійської адміністрації в Галичині, спрямованих на будівництво шосейних доріг, благоустрій вулиць, покращення санітарного стану міст, помітних змін зазнала організація будівельної галузі. Будівельні процеси у місті спочатку регулював також магістрат (очевидно, до 1809 р., поки нагляд за спорудженням усіх будинків у місті не перейшов у безпосередню компетенцію Вищої дирекції будівництва), який разом з Дирекцією поліції слідкував за санітарно-гігієнічним станом, торгівлею, за справами, що стосувалися протипожежної безпеки, чистоти на вулицях і площах. Зокрема, міська влада після 1772 р. почала видавати нормативні документи для врегулювання процесів будівництва, виконання приписів яких було обов'язковим. 1786 р. у Львові, як і в інших столицях монархії, було запроваджено нову організацію магістрату [2], і тим самим скасовано магдебурзьке право [3]; при Галицькому губернаторстві створено Крайову

дирекцію будівництва, до складу якої попервах входили виключно приїжджі з Австрії та Німеччини спеціалісти [4]. Проте всі питання, пов'язані з упорядкуванням і будівництвом у Львові значних громадських споруд, вирішувалися централізовано й погоджувалися у Відні. Цей порядок змінився після реформи міського управління в 1870 р., коли забудовою міста почало завідувати створене при магістраті спеціальне будівельне управління [5], яке здійснювало контроль над забудовою, займалося прокладанням вулиць, їх випрямленням, розширенням, упорядкуванням площ тощо.

Аналіз історіографії, а також власні дослідження дають змогу визначити в архітектурно-урбаністичному розвитку південно-західної частини Львова сім періодів, кожен з яких характеризується певними трансформаціями: розбудовою, перебудовою, змінами будівельної субстанції, санаційними заходами, територіальним розвитком. В основу періодизації покладено факторний аналіз.

**I період (1772–1826)** – *санація міста: ліквідація оборонних укріплень і розвиток в межах розібраних мурів, незначною мірою виходячи за їх територію.* а) проведено санацію (оновлення) міста, що включала: розбір середньовічних фортифікацій (розпочався в 1777 р. і тривав до 1825 р.; проекти реконструкції міста в мурах були складені архітектором Дефілем та директором проектно-будівельного відділу К. Каспарі в 1774–1784 рр. [6] і лягли в основу “плану благоустрою (покращення)”, що виконувався в декілька етапів (план 1780 р. викреслений фон Пінтерсгоффеном [7] та 1786 р. – де Ертеля [8]), зокрема фрагмент щодо визначення нових будівельних ліній і формування забудови в північній частині середмістя, прилеглий до Краківської брами і валів, було розроблено Каспарі й Лісганігом у 1789 р. [9]; у 1786–1790 рр. роботами з санації середмістя керував міський архітектор К. Фесінгер, а від 1811 р. розпочалася реалізація частини плану “покращення” міста [10; 11; 12], метою якої була регуляція вулиць і забудови у середмісті); розвиток середмістя (починаючи від 1811 р. забудовується територія північної та південної межі середмістя, створюється вул. Валова; у 1813 р. повільними темпами розпочато роботи по розбору старої ратуші, тоді ж перенесено окремі служби магістрату до винайнятих кам'яниць у місті), проведення незначних архітектурно-будівельних робіт щодо модернізації та реконструкції житлової забудови; фрагментарну забудову близької периферії; б) здійснено заходи щодо будівництва шосейних доріг; благоустрою вулиць (брукування центральних вулиць, прокладення тротуарів, спорудження мостів; до 1811 р. в цілому сформувався „вулиця навколо міста” [13]); покращення санітарного стану міста (облаштовано систему водовідведення; декретом від 1783–1784 рр. ліквідовано цвинтарі біля храмів у середмісті й закладено нові на передмістях – Городецький, Стрийський, Жовківський та Личаківський); адміністративної реорганізації будівельної галузі; секуляризації міського життя (ліквідовано більшість монастирів і храмів, а їх споруди передано в розпорядження адміністративних служб, військових командувань, шкіл, театру та інших закладів) [14].

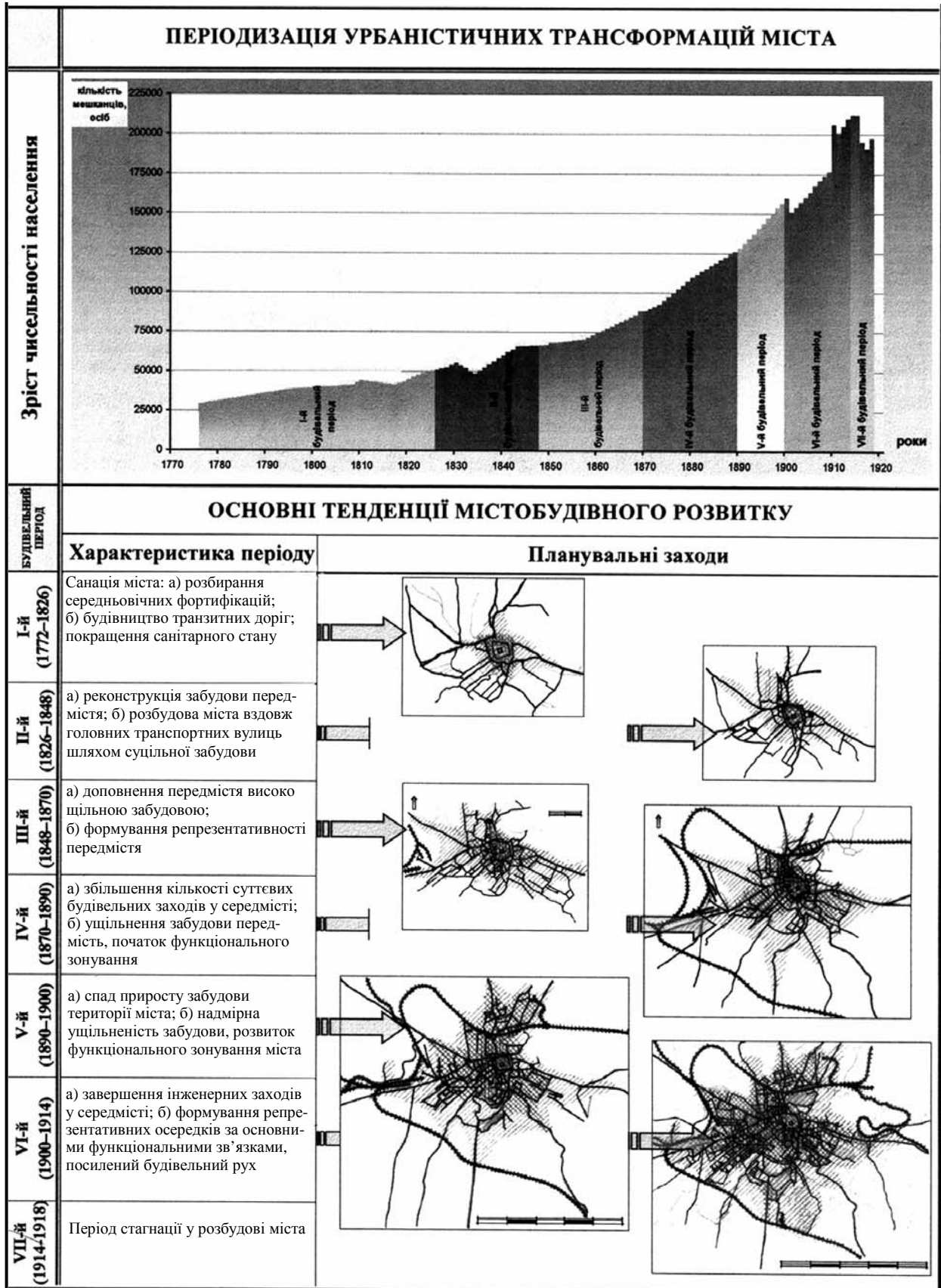
Історично розпланувальна структура Львова формувалася на основі променевої схеми шляхів, що в значній мірі було зумовлене розташуванням міста в котловині. Зі Львова простягалися: російський шлях через Золочів та Броди (далі Тернопільський – від Золочева через Заліщики до Молдови), Варшавський, що вів на Жовкву та Раву Руську, Яворівський і Бережанський, що вів до Станіславова [15]. Найважливішою була дорога у західному напрямку на Яворів, яка вела до Кракова і пов'язувала Львів зі столицею імперії Віднем [16; 17; 18]. Ці напрямки стали основою планувального каркасу протягом усього австрійського періоду (табл. 1).

**II період (1826–1848)** – *розвиток середмістя і передмість: реконструкція Ринкової площі, зосередження забудови в районах, безпосередньо прилеглих до середмістя і поступове поширення вздовж головних (транзитних) вулиць міста.* а) проведено реконструкцію Ринкової площі та середмістя загалом (повністю розібрано будинок старої ратуші, вежа якої завалилася 14 липня 1826 р., і від 1827 по 1837 р. тривало спорудження нової [19]; знесено будівлі середринкового кварталу (табл. 2–3); перебудовано житлові споруди у стилі класицизму; розроблено проект нівелювання історичного профілю пл. Ринок (1826 р.); виконано надбудови третіх та четвертих поверхів будинків в історичному центрі; зведено ряд адміністративних будівель; починаючи від 1841 р. ріку Полтву фрагментами закривають у підземний колектор; б) завдяки суцільній забудові здійснено своєрідне розтягнення міста вздовж головних транспортних вулиць та започатковано дисперсний розвиток передмість поміж головними дорогами. Найважливішим ефектом від розбирання фортифікаційних споруд було посилення зв'язку передмість із середмістям. Місто офіційно поділено на окремі

частини: від середмістя розходилися радіальні границі, які розмежовували чотири історично складені передмістя: Жовківське, Личаківське (Бродівське), Галицьке і Краківське.

Таблиця 1

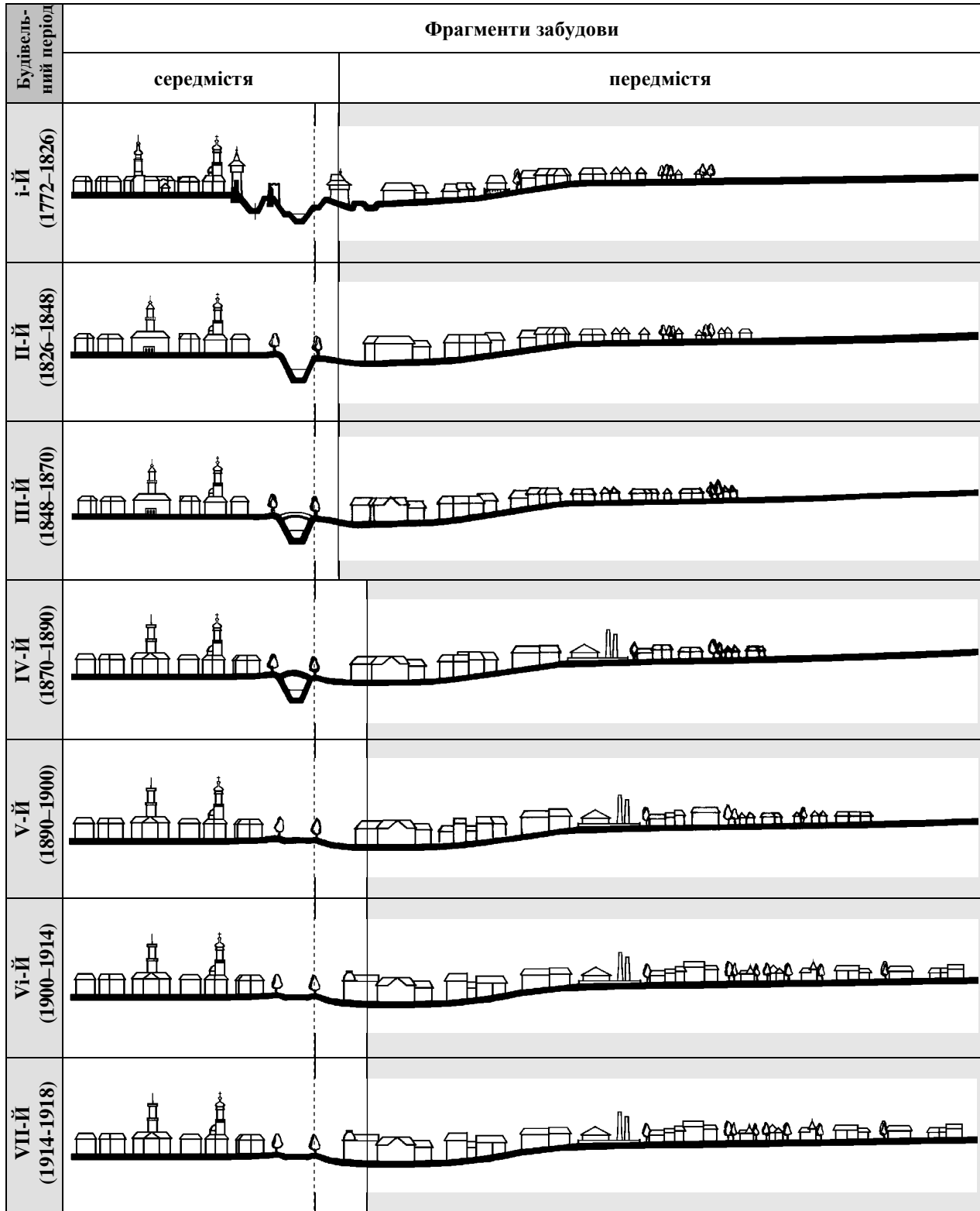
Розвиток архітектурно-планувальної структури міста








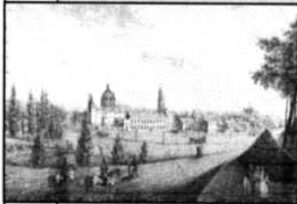























Довкола середмістя сформувалися громадські площі, які стали своєрідним містобудівним вирішенням відкритих міських територій: із заходу на схід – пл. Краківська (Осмомисла), Театральна (згодом Голуховського), Фердинанда (А. Міцкевича), Галицька, Бернардинська (Соборна), Дров'яний торг (Д. Галицького). У комплекс середмістя включено пл. Низький Замок (Castrum), Св. Духа, Дикастеріальну (С. Яворського), Кафедральну, Єврейську (пл. Коліївщини), Арсенальну (фрагмента сьогоднішньої вул. Арсенальської), Домініканську (частину пл. Музейної).

Таблиця 2

Аналіз розвитку будівельної субстанції Львова



## Розвиток забудови Львова

удієльний період	Фрагменти забудови				
	Середмістя		Передмістя		
I-й (1772-1826)					
II-й (1826-1848)					
III-й (1848-1870)					
IV-й (1870-1890)					
V-й (1890-1900)					
VI-й (1900-1914)					
VII-й (1914-1918)					

**III період (1848 – 1870)** – початок формування репрезентативності середмістя, поширення забудови у напрямку до залізничного вокзалу і станції. 1848-й рік став переломним не лише у суспільно-історичному розвитку Львова, але й докорінно змінив естетику міста. У 1848-1850 рр. на зміну класицизму приходять історизм. Зміна стилю в столиці провінції “...відбулася внаслідок транспортування і трансплантації на львівський ґрунт віденських зразків будівництва” [20]: а) започатковано формування репрезентативності середмістя (каналізація Полтви, запровадження кінного трамваю та ін.); б) розвиток передмість (початок індустріально-функціонального зонування, утворення виробничо-сільбищних зон). На колишніх передмістях масштаб забудови, на відміну від середмістя, був значно розлогіший (нові будинки були переважно двоповерховими із просторими дворами і обширними садами всередині будівельного блоку). Якщо в першій половині XIX ст. територіальний розвиток Львова здійснювався вздовж шосейних доріг, то з 1860-х років важливим містоформуєчим фактором стало залізничне полотно, що зумовило швидку розбудову міста в західному й східному напрямках. Саме там виростили промислові підприємства, формувалися робітничі квартали і селища Богданівка, Левандівка, Сигнівка тощо. Територія Львова розбудовувалася при межі міста й на вільних просторах між головними вулицями.

До середини XIX ст. забудова Львова характеризувалася високою щільністю в середмісті, поширюючись на Краківське та Жовківське передмістя, обабіч вул. Янівської (Т. Шевченка). Периметральна високощільна квартальна забудова сформувалася в поясі від валів до передмістя, обіймаючи Львів на  $\frac{3}{4}$  кола – від Єврейської ділянки у північно-західному, західному, південному, південно-східному секторах пасмом завширшки близько 300 м. Далі щільна вулична забудова сформувалася тільки вздовж головних доріг на відстань до 1 км поза середмістя. У структурі дисперсної забудови поблизу середмістя з’явилися адміністративно-громадські споруди, які надалі стають своєрідними зонами тяжіння для розвитку Львова. Однак забудова Львова в 1830–1860 рр. здійснювалася без єдиного містобудівного плану шляхом механічного нарощення кварталів, що мали в нових районах переважно прямокутну форму в плані. Історично складена мережа доріг у складному рельєфі не сприяла розвитку регулярного модерного розпланування. Внаслідок інтенсивності забудови на основі давніх доріг, що розходилися від історичного ядра, і трас водних потоків, створилася радіальна спрямованість основних магістральних вулиць.

**IV період (1870 – 1890)** – початок функціонального зонування міста, остаточне окреслення адміністративних кордонів міста, трансформація дисперсної забудови у суцільну та стрічкову, друга генерація чотири- та п’ятиповерхових будинків (заміна одно-, дво- та триповерхових); суттєве збільшення кількості важливих будівельних заходів регіонального значення: а) збільшення кількості суттєвих будівельних заходів у середмісті; б) ущільнення забудови передмість.

Після 1870 р. у місті спостерігалося суттєве збільшення кількості важливих будівельних заходів (завдяки ефективному використанню грошових засобів, обсяги яких зросли після отримання містом у 1870 р. самоврядування). Це дозволило провести велику кількість суттєвих будівельних заходів, таких як каналізація Полтви або впровадження трамваю: спочатку кінного, а згодом – електричного [21].

Після грандіозного спорудження Ringstrasse у Відні у Львові постало питання про створення об’їзної (кільцевої) дороги. Щоправда, тут на перше місце ставилася комунікаційна зручність. При обґрунтуванні проекту Т. Мерунович наголошував, що у місті на середину 70-х років XIX ст. стихійно сформувалася певна функціональна організація: кожна частина міста мала певну властивість, яка вирізняла її з-поміж інших [22]. Проектована дорога передбачала поєднання різнорідних функціонально важливих міських зон, а також зв’язок центру із головним залізничним вокзалом і станцією Підзамче, що призвело б до інтенсивного руху у вказаних напрямках. У 1873 р. поверхня Львова, використана під забудову, становила лише близько 3 % його загальної площі, а для середмістя характерною була найбільш малозмінна надалі щільність забудови. Незважаючи на приписи будівельних статутів Львова від 1877 і 1883 рр., які обмежували висоту житлових будинків чотирма поверхами, висота деяких із них завдяки введенню до ладу в 1879–1883 рр. водогону й каналізації сягнула 5–6 поверхів. У цей період у Львові малопривабливі ділянки купували для промислової забудови, довкола якої почала селитися біднота. Так виникли непорядковані

робітничо-промислові квартали в районі нинішньої вул. Б. Хмельницького та частково й в інших передмістях.

У 70-х роках XIX ст. простежується порівняно швидкий просторовий розвиток міста. Забудова вздовж основних вулиць (Янівської, Городоцької, Личаківської, Жовківської) поширюється все далі від центральної частини. Великі терени між головними вулицями міста залишаються все ще незабудованими. Збільшується ширина кільця високощільної забудови навколо середмістя. Будівництво на Галицькому передмісті у 1872–77 рр. комплексу Львівської політехніки підвищує привабливість цієї ділянки: дисперсна забудова оточує Політехніку та розповсюджується на район Нового Світу.

Подальшого розвитку одержали радіально спрямовані вулиці; детально опрацьовані були лише найближчі до центральної частини ділянки; утворилася єдина лінія забудови, а квартали набули більш геометрично правильних обрисів. Складний рельєф міста не дозволяв проектувати прямі вулиці, які перетиналися б під прямим кутом, тому архітектори й інженери-будівельники (будівничі доріг) зберігали існуючу мережу вуличок як найбільш доцільну і лише врегульовували лінію забудови, що розгорталася за принципами зонування міської території.

**V період (1890–1900) – стабілізація розвитку забудови території міста:** а) спад приросту забудови території міст; б) надмірна ущільненість забудови, розвиток функціонального зонування міста. Розширенню центру сприяло проведення в 1883–1910 рр. остаточної регуляції і каналізації Полтви та її численних приток. Зокрема, завдяки регуляції потоку Полтви під Марійською площею стало можливим утворення фінансово-послужового центру з офісами банків, страхувальних товариств, спорудами дорогих крамниць і готелів. Під кінець XIX ст. відбулась їх виразна концентрація в прилягаючій до Полтви частині Краківського району, до котрого перейшла колишня центральна позиція середмістя. Завдяки тому, що протягом 1880–1890 рр. Полтва по всій протяжності Гетьманських валів була захована у підземний колектор, реконструйовано бульвар: розширено і зміщено його на середину, а краї відведено для транспортного руху. Інтенсивний розвиток забудованої території міста, передусім передмість (приріст становив 73 % порівняно із попереднім періодом). Прагнення одержати щонайбільшу вигоду із земельних ділянок призвело до надмірної ущільненості забудови, яка в деяких районах становила 80–90 %. Забудова вздовж головних вулиць почала поглинати робітничі селища й водночас ставала дедалі щільнішою. Почала формуватися нова мережа вулиць між радіальними напрямками: старі польові дороги, під'їзди до фільварків та алеї до маєтків перетворювалися на вулиці, надаючи фронт (фасад) численним просторим кам'яницям.

У 1890-х рр. з метою санації та регуляції Львова планувалося проведення робіт з перетворення центральної частини міста [23]. За статутом від 1893 р., 181 будинок, що мав перебудуватися з точки зору санації, звільнявся від усяких податків на 20 років, за умови, якщо ця перебудова буде розпочата протягом 10 років від ухвали згаданого статуту. Цим законом охоплювалася забудова з правого боку вул. Руської, з лівого – вул. Бляхарської (сьогодні – І. Федорова), з обох боків вул. Зацерковної, з правого боку вул. Арсенальській зі знесенням будинку при пл. Домініканській, з правого боку вул. Вірменської, Скарбкової (сучасна – вул. Лесі Українки), Стрілецької (Гавришкевича) і Краківської, з лівого боку вул. Трибунальської (Шевської), Галицької, Боїмів (Староєврейської), Я. Собеського (Братів Рогатинців), Сербської поміж вулицями Боїмів і Собеського, а також передбачалася регуляція площ Галицької та Бернардинської, вул. Кривої (початок теперішньої вул. Князя Романа) та вулиць у ділянці III (з розширенням), у частині, прилеглої до середмістя [24]. Деякі заходи, визначені статутом, мали на меті суто механічне випрямлення та розширення вулиць і досить часто не враховували цінності історичної забудови Львова.

Незважаючи на незначний спад будівництва, у Львові все-таки засвідчено досить динамічний будівельний розвиток. Забудова й надалі розгорталася інтенсивним шляхом (більш доцільне використання наявної території і заповнення пустих ділянок між радіально спрямованими вулицями). Повністю сформувалася мережа вулиць між вулицями Янівською і Городоцькою, завершувалося формування вуличної мережі на Новому Світі, на Софіївці, між вулицями Пекарською та Зеленою,

на Жовківському передмісті – між вулицями Жовківською та Б. Хмельницького. Водночас спостерігаються тенденції розвитку попередніх років – збільшення ширини кільця високощільної забудови навколо середмістя, особливо інтенсивне розгортання її у західному, південному і північному напрямках.

**VI період (1900–1914)** – *посилений будівельний рух, стрімкий ріст забудови*: а) завершення інженерних заходів у середмісті; б) формування репрезентативних осередків міста по основних функціональних зв'язках, посилений будівельний рух. Сформована ланцюгова система бульварів і площ (сучасні пр. Свободи, пл. А. Міцкевича, Галицька, Митна, вул. Підвальна, пл. Краківська) після 1890 р. перейняла на себе функцію комерційно-ділового та культурного життя міста. Тут будується значна кількість адміністративних і громадських будівель, окремі з яких поєднували у собі торгові, конторські та житлові приміщення (наприклад, театр Скарбека, будинки на пл. А. Міцкевича, 9 і 10). Саме в цей період у забудові бульварного кільця впроваджуються нові заходи щодо вирішення внутрішньо-квартальних просторів – створюються пасажі. Вісь уздовж русла Полтви, продовжена новоствореною вул. Академічною, куди перенеслася активність середмістя, наче дублювала старий центр, не вводячи нових функцій. Оскільки цей бульвар існував як камерна й закрита в межах міста ділянка, то виникла ідея продовжити репрезентативну функцію міста в напрямку до головного вокзалу, через територію новобудов, опертих на нові планувальні засади, зокрема на вул. Новий Світ (С. Бандери) і Коперника. Остаточне перенесення осередку міського життя за межі середмістя зумовило зосередження основного будівельного руху на територіях, що лежали між променями головних транспортних артерій. Завдяки зеленим насадженням між вулицею і будинками новозакладені квартали, наприклад, на Новому Світі (вул. Коцюбинського, Нечуя-Левицького), отримали візуально більшу ширину. Райони такого типу вважалися престижними, а житло – комфортнішим, що визначало його високу ціну.

На цей період повністю сформувалася мережа залізниць, що огинала місто із заходу на схід (головний вокзал – станція Клепарів – Підзамче – Личаків) та із заходу на південний схід (Чернівцько-Яський напрям залізниці: від головного вокзалу до Кульпаркова й Персенківки). Тобто сформувалося півкільце, що проходило північними, західними й південними околицями міста.

У 1909 р. для покращання містобудівної ситуації на Жовківському передмісті було складено регуляційний план для частини цієї ділянки, що охоплювала забудову поміж вулицею Полтвяною (сьогодні – пр. В. Чорновола), Жовківською (Б. Хмельницького), площами Краківською (Осмомисла) і Св. Теодора [25]. Цим планом передбачалося розширення, випрямлення і прокладення окремих вулиць, зокрема поперечних, впорядкування площ, влаштування на місці окремих фрагментів забудови зелених просторів, що значною мірою було реалізовано. Розширення і випрямлення в червоних лініях початку вул. Жовківської передбачало знесення значної частини будівель, прилеглої до вулиці. За цим проектом було знесено частину кварталу північніше оперного театру (біля пл. Голуховських) і прокладена вулиця, яка з'єднала ліву частину вул. Гетьманської (пр. Свободи) з вул. Полтвяною. Отже, було покладено початок формуванню містобудівної осі “північ – південь”.

Протягом двадцятип'ятирічного періоду самоврядування, крім широкого розгорнутого житлового і громадського будівництва, багато уваги приділялося озелененню міста. Загальна площа озелененої території на той час займала 96,83 га [26].

Містобудівний розвиток зламу XIX–XX ст. характеризувався різницею архітектурно-просторового обличчя вирішення міського поселення: з одного боку – парадного з новими бульварами й вулицями, з кварталами великих будинків (здебільшого громадського призначення), озелененням та благоустроєм; а з іншого – буденного (ніби “з чорного ходу”) з внутрішніми просторами кварталів і концентрацією підсобних господарських функцій, з промисловими спорудами. Тогочасні плани впорядкування забудови, названі регуляційними, передбачали заміну існуючого “безладу”, успадкованого від попередніх епох, випрямленням і розширенням вулиць та формуванням вздовж них фронтальної забудови з кінцевою метою створити відносно сприятливі умови для життя міських мешканців, поєднати комунікаційні, будівельні, гігієнічні та естетичні вимоги епохи.



Провідним типом житла став багатоквартирний прибутковий будинок з приміщеннями, призначеними для найму. Конструктивне і функціональне значення споруд починає домінувати над формою. У будівництві широко застосовуються металеві конструкції, починає впроваджуватися залізобетон. Статутом 1909 р. дозволено споруджувати в центрі міста п'ятиповерхові будинки. Зосередження в місті органів управління краєм, культурно-просвітницьких закладів і пов'язаних з ними заможних верств населення, чиновництва та інтелігенції зумовили будівництво розкішних індивідуальних будинків – особняків та палаців. Розвиток системи освіти, концентрація військових частин, зростання мобільності населення спричинили поширення будівель, призначених для тимчасового проживання – гуртожитків, казарм, готелів. Зростання чисельності населення спостерігалось тільки на передмістях. Найбільша різниця між територіями у Львові проявлялася у щільності населення. Якщо в 1869 р. співвідношення між щільністю населення середмістя і передмість становило 15 разів, то до 1910 р. це співвідношення зменшилося до 6 разів на тлі загального спаду щільності населення в середмісті на 20 %. У 1912–1914 рр. намітилося зниження темпів розбудови міста.

**VII період (1914 – 1918)** – *зниження темпу розбудови, період стагнації у розбудові міста.*

У 1914 р. населення Львова зросло до 220.000 мешканців, налічувалося 487 вулиць та площ, 6.043 будинків [27].

Перша світова війна і повоснна криза загальмували розвиток міста, але і тоді, хоча сповільненими темпами, формуються нові житлові осередки, в першу чергу пов'язані з розвитком промисловості та транспорту. Сигнівка, Скнилів, Новий Львів, Майорівка, Професорська колонія продовжили традицію давніх передмість у повоснні роки [28], далі забудовувалися Замарстинів, Левандівка, Богданівка.

Наприкінці австрійського періоду у Львові під керівництвом архітектора І. Дрекслера за прикладом інших європейських міст розпочато роботу над генеральним планом “Великий Львів”, який передбачав збільшення території міста за рахунок передміських громад. Вперше справа приєднання підльвівських сільських громад до міста була порушена Міською Радою 21 січня 1901 р. Хоча ця акція була визнана “завчасною”, однак відтоді вона не сходила з порядку денного й періодично поновлювалася в 1904, 1908, 1910, 1912, 1914, 1917, 1919 рр. [29] Для збільшення території Львова до уваги передусім бралися місцевості: а) найближчі до міста й найбільш забудовані; б) що мали сприятливі умови для розташування промислових об'єктів або ж вирізнялися покладами води, торфу чи глини; в) забезпечені комунікаційними лініями або ж зручні для їх прокладення; г) придатні для закладення міських парків, цвинтарів та садових комплексів. Зважаючи на такі критерії, площа “Великого Львова” мала зрости на першому етапі з 32,23 до 53,36 кв. км, на другому – до 63,8 кв. км, на третьому – досягти близько 82 кв. км. У програму будівництва нових доріг планувалося включити передовсім об'їзні кільцеві лінії: одну – приблизно в районі міських рогаток, другу – більш зовнішню, що мала об'єднати підльвівські села. Отже, передбачалося влаштування кільцевих транспортних магістралей, що з'єднували радіальні напрямки вулиць, тобто йшлося про перетворення історично утвореного радіального планування в радіально-кільцеве.

\* \* \*

Тобто, архітектурно-просторовий розвиток Львова з кінця XVIII ст. до початку Першої світової війни визначався: по-перше, втіленням у міській забудові передових ідей епохи промислової революції – санація (прокладення бульварів), створення репрезентативності (просп. Шевченка, вул. С. Бандери), закладення ідеї міста-саду (райони вілл), функціональне зонування міста); по-друге, переважанням у планувальній структурі міста класицистичних зразків; по-третє, збереженням сформованої при закладанні міста в давньоруський час радіальної планувальної мережі при відсутності кільцевих артерій. У центральних кварталах за австрійський період змінилися дві основні генерації забудови: I (кін. XVIII – друга пол. XIX ст.) – забудова Ринкової площі, новозбудована споруда ратуші після знесення середринкового кварталу, й окремі житлові будівлі (сьогоднішні вул. Валова, Братів Рогатинців, Галицька, Вірменська, Лесі Українки, Театральна), існуючі (ренесансові) житлові споруди, перебудовані у стилі класицизму (на

пл. Ринок, вул. Краківській, Шевській, Ставропігійській, Галицькій) з надбудованими верхніми поверхами (пл. Ринок, вул. Краківська); забудова укрупненого масштабу і парцеляцією порівняно з середньовічною; II (друга пол. XIX ст. – поч. XX ст.) – зведені житлові й житлово-адміністративні будівлі на місці знесених (вул. Валова, Бр. Рогатинців, Краківська, Шевська, Друкарська, Галицька, пл. Ринок, Галицька, Домініканська), реконструйовані й перебудовані будинки і квартали (вул. Вірменська, Друкарська, Галицька, Руська, пл. Ринок, Кафедральна), часткова пробивка нових вулиць у забудові середньовічного ядра.

На початку XX ст. нагальні проблеми подальшого територіального розвитку столиці сприяли появі ідеї Великого Львова – майбутнього збільшення адміністративних меж міста за рахунок включення підміських громад і моделювання міста на основі концепції Е. Говарда (арх. І. Дрекслер).

Поряд з радикальними урбаністичними трансформаціями Львова було й ряд негативних моментів у його формуванні:

- прагнення надати місту “європейського” характеру сконцентрувало основну увагу протягом XIX ст. на створенні репрезентативності середмістя і прилеглої до нього території, водночас значно менша увага приділялася благоустрою передмість;
- проблеми, які назріли ще у XIX ст. і не були тоді вирішені, даються взнаки і сьогодні, проявляючись у загушеності забудови, надто високій концентрації мешканців у центральній і прилеглій до неї частинах міста;
- план регуляції і санації, розроблений у 1891–1893 рр., за яким передбачалося знесення 181 будівлі в середмісті, розширення існуючих і пробивання нових вулиць через південні та західні квартали до головного входу ратуші, не враховував цінності середньовічної забудови і планувальної структури історичного центру міста;
- зволікання із розширенням адміністративної території Львова, зокрема з розробленням генерального плану розвитку міста, т. зв. “Великого Львова” (для прикладу, перший проект “Великого Кракова” був розроблений вже у 1908 р.), в час інтенсивного будівельного руху кін. XIX – поч. XX ст. призвело до багаторазового збільшення щільності забудови порівняно з іншими європейськими містами; незважаючи на те, що проблема розвитку міста шляхом залучення територій сусідніх громад вперше була порушена в 1901 р., часткова реалізація її стала можливою лише в 1931 р.

Тому на даному етапі просторового розвитку Львова важливим є врахування усіх позитивних і негативних моментів історичної й містобудівної спадщини міста, не відкидаючи при цьому досвіду країн Європи.

1. Петришин Г., Іваночко У. *Територіально-планувальні перетворення Львова в австрійський період (1772–1914)* // Вісник Львів. ун-ту. Сер. істор. Спец. вип. “Львів: місто – суспільство – культура” / За ред. М. Мудрого. – Львів, 1999. Т. 3 – С. 191–208. 2. *Miasto Lwów w okresie samorządu 1870-1895.* – Lwów, 1896. – Cz. III. *Po zaborze 1772–1848.* – S. LXXVII. 3. Гошко Т. *З історії магдебурзького права у Львові (XIII – XVIII ст.)* // Львів: історичні нариси / Ред. кол. Я. Ісаєвич, Ф. Стеблій, М. Литвин. – Львів, 1996. – С. 56. 4. Вуйцик В. С., Липка Р. М. *Зустріч зі Львовом.* – Львів, 1987. – С. 85–86. 5. Трегубова Т. О., Мих Р. М. *Львів. Архітектурно-історичний нарис.* – К., 1989. – С. 105–106. 6. *Центральний державний історичний архів у м. Львові (далі – ЦДІА України у Львові).* Ф. 52. [Магістрат міста Львова.] Оп. 1. Спр. 17. *Проекту реконструкції м. Львова складені архітектором Дефілесом і директором проектно-будівельного відділу Каспаріні Каспаром.* – 1774-1784 рр. – 6 арк. 7. *Kriegsarchiv in Wien (далі – KAW), Kartensammlung. G Ih 371-1. Plan von Lemberg. Lemberg von 23 Marty 1780.* – о/М. – 1780. – 1 Bl. 8. *KAW, Kartensammlung. G Ih 372. Plan von Lemberg d’Ertel Lieuter.* – М 1:1.700. – о/І [1786]. – 1 Bl. 9. *Archiwum Państwowe m. Krakowa (далі – АРКр), Zbiory Kartograficzne. Różne miejscowości. RM Lwów. Teka 1. Plan von den Krakauer Thor Wall, und einen Theil der Verschönerung Plans, wie fernen die Häuser gegen den Wall gebaut worden sollen. Vidi Caspari. Vidi Liesganig.* – 100 [wiener Klafter] = 170 mm [1:1.115]. – *Lemberg den 20<sup>ten</sup> April 1789. Gnibaut. Staedtischer Bau-Inspektor.* – 1 ark. 10. *Chodynicky I. Historia stołeczego Królestw Galicyi i Lodomeryi miasta Lwowa od założenja jego aż do czasów terażniejszych w r. 1829 wydana.* – *Wydanie wznowione, tanie.* – Lwów, 1865. – S. 442. 11. *Chotodecki Białynia J. Lwów w*

XIX stuleciu. – Lwów, 1928. – S. 9. 12. Czerner O. Lwów na dawnej rycinie i planie. – Wrocław, Warszawa, Kraków, 1997. – S. 59. 13. ЦДІА України у Львові. Ф. 720 [Плани земельних ділянок, шосейних доріг та водних шляхів на території Галичини (колекція)]. Оп. 1. Спр. 609. Ситуаційний план вулиць м. Львова. 1811 р. – 1 аркуш. 14. Chołodecki Białunia J. Lwów w XIX stuleciu. – Lwów, 1928. – 36 s. – S. 3. 15. Stupnicki H. Galicya pod względem geograficzno-topograficzno-historycznym. – Lwów, 1849. 16. Kohl J.G. Reisen in Inneren von Russland und Polen. – Dresden, Leipzig, 1841. – Theil 2: Die Ukraine. Kleinrussland. 17. Криль М. Львів у описах чужоземців (кінець XVIII – перша половина XIX ст.) // Вісник Львівського університету “Львів: місто – суспільство – культура” / За ред. М. Мудрого. – Львів, 1999. – Т. 3. – С. 298. 18. Петришин Г., Іваночко У. Відображення Львова на зламі XVIII – XIX ст. в описах чужоземців // Бальтазар Гакет – дослідник Південно-Східної і Центральної Європи: Дослідження і матеріали / Упоряд. та наук. ред. М. Вальо, М. Криль. – Львів, 2000. – С. 160. 19. Miasto Lwów w okresie samorządu 1870-1895. – Lwów, 1896. – Cz. III. Po zaborze 1772-1848. – S. LXXXIII. 20. Лінда С. М. Стилістичні та архітектурно-композиційні аспекти розвитку архітектури Львова періоду історизму у XIX – поч. XX ст.: Дис... канд. арх.: 18.00.01. – Львів, 1999. – С. 38. 21. Kowalczyk M. Rozwój terytorialny miasta // Miasto Lwów w okresie samorządu 1870-1895. – Lwów, 1896. – S. 330. 22. Merunowicz T. Rozwój miasta Lwowa: uwagi i wnioski. – Lwów, 1877. – S. 43-44. 23. Kowalczyk M. Szkic projektu ustawy budowniczej. – Lwów, 1892. – 67 s. 24. Kowalczyk M. Rozwój terytorialny... – S. 350-351. 25. Архів кафедри Реставрації та реконструкції архітектурних комплексів національного університету “Львівська політехніка”. Plan regulacyjny części zawartej między ulicami Pełtewną, Żółkiewską, placem Krakowskim i placem św: Teodora uchwalony przez Świątą Reprezentację król: stoł: miasta Lwowa na posiedzeniu z dnia 27 maja i 2 czerwca roku 1909. – M 1:1440. – Z miejskiego Urzędu budowniczego. We Lwowie w październiku 1909. 26. Вуйцик В. Територіальний розвиток міста Львова. (До 1939 року) // Вісник інституту Укрзахідпроектреставрація. – Львів, 1997. – Ч. 8. – С. 45. 27. Merunowicz T. Wyniki samorządu w Galicyi. Z powodu 50-lecia istnienia urzędzeń autonomicznych w Galicyi. – Lwów, 1916. – S. 39. 28. Majka St., Posatskij B. Lwów w starej i nowej szacie – Львів у старому і новому образі. – Rzeszów, 2000. – S. 122. 29. ЦДІА України у Львові. Ф. 52 Оп. 1. Спр. 525. Довідка, складена І. Дрекслером про значення приєднання приміських сіл до м. Львова, 1914–1915 рр. – 18 арк.

УДК 73.035

О.К. Жук

Національний університет “Львівська політехніка”,  
кафедра дизайну та основ архітектури

## РОЗВИТОК ЛЬВІВСЬКОЇ ШКОЛИ АРХІТЕКТУРИ У ПЕРІОД ІСТОРИЗМУ (1870–1900 рр.)

© Жук О.К., 2004

**Проаналізовано процес формування львівської архітектурної школи у період історизму та вплив на цю динаміку надання Галичині автономії, а Львову – самоврядування.**

Принципове формування просторового та архітектурного обличчя Львова припадає на XIX ст. – час, коли Галичина політично належала до габсбурзької монархії, а Львів став головним осередком австрійської адміністрації на галицьких землях і знаходився під сильним впливом віденської архітектури як у творчому плані, так і в бюрократичній ієрархії.

“Створена австрійським урядом галицька Дирекція будівництва у Львові разом з усіма крайовими владами підлягала центральним владам Відня” [1]. Всі найважливіші проекти будівництва у Львові або створювались, або затверджувались безпосередньо у Відні. Така централізація зумовила повну орієнтацію львівських архітекторів на відображення художніх стандартів та офіційних форм наддунайської столиці.