

# ГОДИННИК, ЩО РАХУЄ ЛІТА ЗАЛІЗНИЦІ

(Закінчення. Початок на 1 стор.)

А розпочали ми з досить популярної у Львові тематичної екскурсії “Львівські дзиґари”, у якій серед інших йдеться і про головний годинник Львівської залізниці. Щоправда, інформації про нього небагато і, як з’ясувалось згодом, не все у ній відповідає дійсності. Екскурсоводи зазвичай обмежуються загальними фразами і через брак ґрунтовної інформації розповідають про дотичні до теми “віденський час” та “70 годинників” на Львівському вокзалі. Підписатися під своїми словами на диктофон, звісно, не погоджуються, мовляв, не науковці і оперують лише загальновідомими відомостями та легендами.

Не набагато більше обізнані у цьому плані і поважні дослідники. Зокрема кандидат історичних наук, доцент ЛНУ ім. І. Франка та львовознавець Ігор Лильо висловили сумніви щодо поважного статусу залізничного годинника на фоні інших львівських “старожилів”.

— У першому томі енциклопедії Львова є стаття про львівські годинники. У ній мовиться, що годинник на споруді управління залізниці, як і будівля загалом, мають майже по сто років. Зважаючи на той факт, що перша письмова згадка про міський годинник Львова датована 1404 роком, а за



Начальник господарської служби управління залізниці В’ячеслав Петров також повідомив, що жодної офіційно занотованої інформації чи документів на годинник нема. Щоправда, збереглися фотографії, із яких можна зробити певні висновки.

— Ми не маємо документів на

проста. Ремонтувати його за моєї пам’яті, ще не доводилося, — розповідає Богдан Гранківський. — Хіба що трос може обірватися, але його легко замінити. Інколи проводимо поверхневу профілактику — змазуємо латунні шестерні. А загалом наше завдання просте — прокрутити корбу, щоб піднявся важіль. Такого “заряду” вистачає на 24 години. А ще “підганяємо” годину, бо за добу годинник може відставати на хвилину-дві.

“Львівський залізничник” запропонував долучитися до “пошуку істини” представнику однієї з найавторитетніших династій годинників у Львові Тарасу Басі, який зараз, перейнявши справу свого батька, опікується головним годинником міста — на Ратуші. Ще в той час, як Львівську залізницю очолював Георгій Кірпа, після капітального ремонту управління його в якості експерта запросили оглянути годинник.

— Ваш годинник тоді йшов неточно, і мене попросили подивитися, у чому річ. Цей механізм польського виробництва був просто в ідеальному стані, я навіть трохи позаздрив (*усміхається*). Але для точної і бездоганної роботи годин-

**“Хоча це дуже старий механічний годинник, його система досить проста. Загалом наше завдання — прокрутити корбу, щоб піднявся важіль. Такого “заряду” вистачає на 24 години. А ще “підганяємо” годину, бо за добу годинник може відставати на хвилину-дві”.**

ності ходу, — каже Тарас Баса.

Остаточну “крапку” у цих дослідженнях поставив один із найвідоміших годинників країни Олексій Бурнаєв. На його рахунок понад 50 годинників різних розмірів і форм на ратушах, замках і церквах України, які відомі не лише на рідних теренах, а й за кордоном (здебільшого у Франції). А оскільки вежа з годинником управління Львівської залізниці чи не єдина, де він ще не побував, охоче погодився провести спільне дослідження:

— Годинник управління залізниці можна вважати унікальним хоча б тому, що всі діючі в Україні старовинні механізми можна перелічити на пальцях двох рук. Якщо за французькими мірками це лише “ширвжиток”, який встановили на заміну старому механізму, вкраденому австрійцями під час Першої

бувана дата “1925 р.”, то не виключено, що така доля спіткала і його — авт.), то для України — це скарб, аналогічний до фресок Бруно Шульца, які нічого не вартували, поки були на стінах, але коли їх зняли — розгорівся міжнародний скандал.

Коли я піднявся на вежу управління Львівської залізниці, то в мене склалося враження, що за півгодини я побував у багатьох містах заходу України. Годинник управління Львівської залізниці увібрав у себе риси своїх “братів-годинників” із ратуш Дрогобича, Бережан, Бучача, Підволочиська, частково — львівської церкви Ольги і Єлисавети, церкви у Мукачевому, костелу в Рогатині тощо. Причому серце годинника — його механізм — є спрощеним “клоном” тих, що на ратушах у Бережанах і Дрогобичі, і вироблений однією фірмою. Навіть якщо написи відрізняються, вони можуть належати “інсталятору” механізму, а не фірмі-виробнику.

Для всіх механізмів вежових годинників України притаманна примітивність — незважаючи на те, що маятник із компенсацією температурних деформацій винайдено 200 років тому, на жодному годинниковому механізмі України їх нема. Не став винятком і “заліз-

**“Другий за віком годинник у Львові — на Галицькій брамі — перестав існувати разом із нею наприкінці XVII століття. Ще один історичний конкурент — годинник на вежі колишнього монастиря отців-бернардинів (тепер церква Св. Андрія) — втратили при спробі замінити його на електронний. Таким чином із тих автентичних годинників, що вціліли, на управлінні справді один із найдавніших”.**

п’ять століть цю розкіш могли собі дозволити ще кілька знакових архітектурних об’єктів, то ваш годинник не може бути серед найстаріших. Однак варто взяти до уваги й іншу обставину. Другий за віком годинник у Львові — на Галицькій брамі — перестав існувати разом із нею наприкінці XVII століття. Ще один історичний конкурент — годинник на вежі колишнього монастиря отців-бернардинів (тепер церква Св. Андрія) — втратили при спробі замінити його на електронний. Таким чином із тих автентичних годинників, що вціліли, на управлінні справді один із найдавніших, — зауважив історик.

Ігор Лильо також зазначив, що навіть сто років тому годинник усе ще був надзвичайною розкішшю. Їх було небагато, і робили їх на замовлення, а годинникарські майстерні обов’язково ставили на своїй машині “підпис” (тавро). Однак залізниця завжди була досить закритою структурою, і ніхто зі сторонніх не мав доступу до цього годинника, тож про його механізм та принцип дії, крім того, що він вузькопрофільний, ніякої інформації нема.

годинник, де були би вказані його реквізити та рік встановлення. Однак збережені декілька старовинних фотографій, на яких видно, що у 1914 році, коли будівлю управління Львівської залізниці здавали в експлуатацію, годинник уже був вмонтований. Відомо також, що у 1918 році він був пошкоджений і підлягав реставрації. А ще якийсь час він не працював. Тоді були пропозиції ззовні замінити його на електронний, але я відмовився. Годинник хоч і старий, але добротний. Уже приблизно сім років його ніхто професійно не обслуговує, тільки наші електромеханіки стежать, щоб він справно працював, — розповів В’ячеслав Петров.

Під час своєї робочої зміни електромонтер господарської служби Богдан Гранківський щоразу о шостій ранку не забуває “відновлювати” рушійну силу залізничного хронометра. Ані він, ані його колеги з годинникарством як професією жодним чином не пов’язані, але справно пильнують за його роботою.

— Хоча це дуже старий механічний годинник, його система досить

**“За сучасною європейською традицією реставрації, у раритетних речах не замінюють деталі на сучасні — їх консервують, а їхню роботу доручають виконувати автоматам (адже сьогодні годинник вимагає щодобового обслуговування). “Ветерану” ж місце не на горищі, а на почесному подіумі за склом, щоб своїм виглядом підкреслювати старовинні традиції залізниці. Один французький годинникар відреставрував 60 таких годинників, як ваш, зняв їх, запустив, тепер виставки проводить. До речі, один із тих годинників оцінили в 300 000 євро”.**

никовий механізм повинен бути в одних руках, бо кожен регулює та накручує його по-своєму, а в результаті це призводить до неточ-

світової війни (така практика, за словами фахівця, мала місце на наших теренах, а оскільки на корбі механізму цього годинника викар-

ничний” годинник — його маятник теж виготовлений із лакованого дерева. Щоправда, це все ж краще, ніж сталевий.

Завдяки тому, що годинник знаходиться у закритій шафі, він у прекрасному стані, отже, може відпрацювати ще 100 років і навіть більше, хоча деякі прості деталі регулярно замінюють невідповідно до поважного статусу механізму, що не додає цінності раритету.

За сучасною європейською традицією реставрації, у раритетних речах не замінюють деталі на сучасні — їх консервують, а їхню роботу доручають виконувати автоматам (адже сьогодні годинник вимагає щодобового обслуговування). “Ветерану” ж місце не на темному горищі, а на почесному подіумі за склом, щоб своїм виглядом підкреслювати старовинні традиції залізниці. Один французький годинникар відреставрував 60 таких годинників, як ваш, зняв їх, запустив, тепер виставки проводить. До речі, один із тих годинників оцінили в 300 000 євро, — наголосив експерт.

Зараз у Львові на вулицях, площах і будинках з’являються нові оригінальні мірила часу. Однак тих, що виміряли його найбільший проміжок, лише кілька. І серед них — годинник, який прикрашає фасад управління Львівської залізниці.

Підготувала Оксана ЛОЇК  
Фото Юліана ОЩІПКА

На фото: електромонтер господарської служби Богдан Гранківський “заряджає” механізм годинника на вежі управління залізниці