



**Г**оловний вокзал став візитною картою Львова відразу після завершення будівництва. Він був збудований за проектом відомого львівського архітектора Владислава Садловського та вперше відкрив двері перед пасажирами у березні далекого 1904 року. Для городян та гостей міста будівля має не лише функціонально-транспортне призначення, але й неабияку історико-архітектурну цінність. Австрійська імперія приділяла велику увагу розвитку залізничних перевезень, тож на зламі століть підтримала ідею зведення нової, другої після 1861 року будівлі двірця. Це мала бути споруда, яка змогла б обслуговувати значну кількість пасажирів. Водночас проект мав стати суттєвою допомогою краю, адже врятував би місцеве населення від безробіття. У 1902 році з Відня телеграфом прибуло рішення такого змісту: "Потрібно будувати вокзал – гроші знайдуться, аби тільки безробітні у конструктивне русло скерували свою енергію". Отож уже того року розпочалося будівництво вокзалу, який досі з'єднує великі транспортні артерії Європи та Азії.

Проект нового вокзалу розробив ще у 1899 році професор Промислової школи Владислав Садловський. А справжнім ентузіастом, організатором будови був директор залізниць Людвік Вежбицький. Свій внесок у будівництво величного вокзалу зробила і спілка будівельників-підприємців Левинського, Захаревича та Сосновського, яка власне і виконувала будівельні роботи.

Скульптори Антон Попель та Петро Війтович, що створили для Львова такі відомі пам'ятки, як пам'ятник Адаму Міцкевичу та скульптури на Театрі опери і балету, були авторами скульптур на фасаді головного залізничного вокзалу, що символізують торгівлю і промисловість. Дебаркадер, який вкриває частину перонів, є прикладом єдності інженерної та художньої думки, тривалий час він був предметом гордості львів'ян, адже далеко не кожне європейське місто могло тоді похизуватися таким дивом з металу і скла. Стилiстичним продовженням його були форми металевих огорож, кіосків, стояків годинників та покажчиків руху поїздів на перонах. Східна та західна частини будівлі – це зали очікування, а вестибюль має скляну стелю та великі вікна, стіни і підлога тут облицьовані гранітними плитами.

Під час спорудження вокзалу використали найновіші досягнення науки і техніки початку ХХ століття: електричне освітлення і вентиляцію, центральне опалення, перші в Україні електричні ліфти та матричні годинники. Однією з інженерних дивовиж було ажурне перекриття перонів, яке завдяки нанесеній на нього флуоресцентній емульсії світилося уночі. Вхід на вокзал тоді був платним. Польський путівник тих часів писав: "Якщо хочете побачити диво, поїдьте до Львова і огляньте залізничний вокзал".

Вокзал проектувався і споруджувався з урахуванням однієї з основних вимог: тут усе було продумано для зручності пасажирів. Вони входили до великого центрального вестибюлю, що служив одночасно касовим залом. Зліва знаходилися 5 квиткових кас I та

## Вокзал, непідвладний рокам та епохам

II класу, справа – 5 кас III класу. Проїшовши касові віконечка, подорожній опинявся перед великою лавою, на яку складав багаж, оскільки тут були розміщені вікна пакувальної каси. Багаж необхідно було здати не пізніше, ніж за 15 хвилин до відправлення потяга, в іншому випадку залізниця знімала зі себе зобов'язання відправити його тим же потягом і транспортувала наступним, що їхав у тому ж напрямку.

Після виконання всіх формальностей пасажир з квитками I та II класу повертали ліворуч і входили через скляні двері до коридору, що вів до залів очікування та ресторану, а пасажир з квитками III класу повертали праворуч, де також був зал очікування.

Двірець передали в експлуатацію місту 26 березня 1914 року. Саме у цей день 110 років тому відбулося освячення та урочис-

те відкриття одного з найбільших вокзалів тогочасної Європи. Утім під час відкриття не обійшлося й без ексцесів. До трибуни пробилося група осіб із петицією до цисаря, в якій вони вимагали зберегти робочі місця для людей, що працювали на спорудженні вокзалу, відповідно до обіцянок, що прозвучали на початку будівництва. Прохання було задоволено, і будівельники вокзалу стали залізничниками.

Із того часу красень-вокзал разом зі своїми працівниками та пасажирами пережив чимало нелегких і трагічних періодів... У червні 1915 року вокзал підпалили російські війська, що відступали. Постраждала споруда і під час польсько-української війни 1918-1919 років, коли були знищені інтер'єри та центральний портал вокзалу. Завершити відновлення вокзалу вдалося аж у 1930 році, коли Львів вже

перебував у складі Польщі. Львівський вокзал зазнав пошкоджень і в перші дні Другої світової війни, а повне повоєнне відновлення споруди завершилося аж у 1957 році.

Із початком нового тисячоліття перед вокзалом неодноразово поставали важливі професійні завдання, які випробовували споруду "на міцність", а трудовий колектив – на професіоналізм. І щоразу споруда та трудовий колектив підтверджували найвищий бал свого професіоналізму. У 2001 році вокзал станції Львів став головною транспортною артерією для величезної кількості паломників під час візиту до Львова Понтифіка Івана Павла II. У 2003 році, готуючись до 100-літнього ювілею споруди, залізничники відреставрували вокзал, а у 2012-му, коли Львів разом з іншими містами України та Польщі приймав матчі фінальної частини чемпіонату Європи з футболу, двірець укотре довів, що, незважаючи на поважний вік, може працювати на максимальних потужностях, прийнявши за місяць майже мільйон туристів.

– Залізничний вокзал станції Львів був одним з основних об'єктів, який ми готували до футбольного єврочемпіонату 2012 року, – зауважив начальник Львівської залізниці Богдан Піх. – На його оновлення витрачено 27,8 млн грн. За ці кошти відремонтовано зали очікування, перони, колії, придбано і встановлено нові системи відеоспостереження та озвучення, відновлено тротуари, збудовано автомобільну стоянку. Зали очікування та частину перонів обладнані системою Wi-Fi. Повністю оновилися система інформування пасажирів, встановлено нові інформаційні щити, табло та вказівники. Оголошення про прибуття та відправлення поїздів, інформація для пасажирів тепер лунає не лише українською, а й іноземними мовами.

Сьогодні вокзал у Львові щоденно приймає близько 15 тисяч пасажирів, надаючи відвідувачам широкий спектр супутніх послуг. Тут є великий касовий зал, 6 залів очікування різної комфортабельності, VIP-зал, зал офіційних делегацій, 3 бари, ресторан, перукарня, газетні та аптечні кіоски, кімнати відпочинку. Вокзал має 5 перонів, 8 колій. Вихід до перонів забезпечують три підземні переходи, а до першого перону, крім них, ще два зовнішні виходи. Над усіма перонами вокзалу зберігся металево-скляний дебаркадер. Вокзал має увесь комплекс засобів та пристосувань для надання послуг громадянам з обмеженими фізичними можливостями. Під час великих фестивалів чи свят у Львові на вокзалі працює інформаційне бюро, а чимало екскурсій для гостей міста розпочинаються саме з головного вокзалу. До речі, у розповідях гідів є чимало бувальщин та легенд, пов'язаних з історією Львівського вокзалу. В одній із них ідеться про 70 годинників, які сто років тому були розміщені на різних конструкціях вокзалу та привокзальної площі. Правдивість цієї інформації "Львівському залізничнику" не змогли підтвердити ні історичні джерела, ні львівські краєзнавці. Та для мільйонів людей, що прибувають до Львова чи вирушають звідси у подорожі, головний вокзал є живою і вічною історією, яка твориться щоденною злагодженою працею залізничників.

